

F1

RACING

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

SVJETSKA EKSKLUZIVA

EKIPA SCHUMI F1

Mogla bi biti na startu već 2007.

\$ 2.815.120.000

KOLIKO STVARNO KOŠTA

FORMULA 1

Naš top-secret dossier

TRULLI ZA

PRVAKA?

DEFINITIVNO IMA

PRILIKU (I AUTO)

FIAT

EKSKLUZIVNO: MAX MOSLEY

PIŠE ZA F1 RACING

Ovaj mjesec i svaki mjesec



SUPER NAJAVA SEZONE

Za vas se prepiru: Nigel Mansell, Jody Scheckter,
Eddie Irvine, Pat Symonds i Murray Walker

ISSN 1845-8270



9 771845 827008

↓ RUBRIKE

- 6 **RIJEČ, DVIJE GLAVNOG UREDNIKA**
- 8 **PITPASS**
Fotka mjeseca
- 10 **PITPASS**
- 21 **UZ DLAKU**
Peter Windsor
- 23 **OVERDRIVE**
Mladen Jergović
- 26 **GAS DO DASKE**
Max Mosley
- 110 **F1 NA JEDAN**
Franz Tost
- 126 **F1 NA JEDAN**
Alex Wurz
- 138 **ŽUTA ZASTAVA**
Ivica Blažičko

↓ TEME BROJA

- 26 **SUPER NAJAVA F1 SEZONE 2006.**
Naših pet legendarnih stručnjaka prepiru se oko toga kakva će biti nova sezona
- 74 **DVA SATA S 300 NA SAT**
Formula 1 ne znači samo brzinu i adrenalin; mora se malo i misliti
- 80 **VODIČ KROZ STAZE '06**
Da li je Monako težak za motore? A Monza? U ovom vodiču naći ćete sve
- 92 **TKO JE IN, A TKO JE OUT?**
Rotirajuća vrata Formule 1 okreću se ove zime više nego ikad
- 96 **GLADIJATOR TIHOG LIKA**
Jarno Trulli, svjetski prvak? On sam misli da to nije tako nemoguće. Pročitajte zašto
- 104 **VJETAR U NOĆI**
I Formula 1 ima svoju noćnu smjenu
- 112 **KOLIKO KOŠTA FORMULA 1?**
Ima bar 2.815.120.000 razloga da pročitate ovaj nevjerojatan tekst
- 120 **JEFTINO DAM, SAMO DA PRODAM**
Kako Formulu 1 koriste najveći proizvođači automobila i sponzori
- 128 **SAM SVOJ F1 MAJSTOR**
Nema baš puno vozača koji su se (uspješno) primili francuskog ključa

↓ NAJAVE GRAND PRIXA

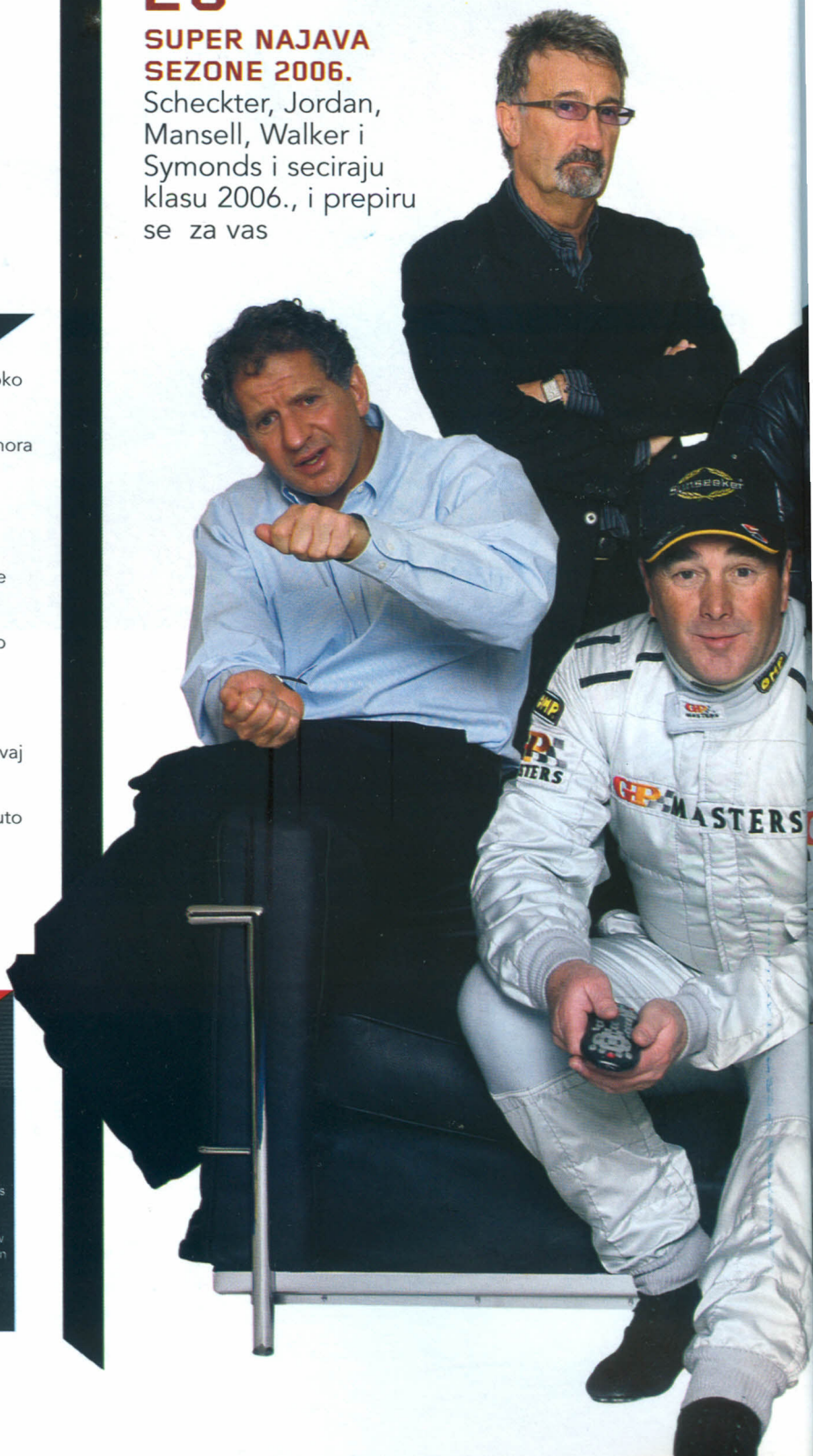
- 134 **BAHREIN** Otvaranje sezone u pijesku
- 136 **MALEZIJA** Vruće, vruće

Fotografija na naslovnoj strani: Glenn Dunbar/LAT
Fotografije u ovom broju: Darren Heath; Glenn Dunbar/LAT; Mark Thompson/Getty Images; Alistair Thorpe
Posebno hvala: Ben Agathangelou, Charlotte Anderson, Emma Bearpark, Pat Behar, Edna Bow, Andy Bothwell, Hanspeter Brack, Ann Bradshaw, Richard Bremner, Dan Brockway, Gary Brogden, Lewis Butler, Jean-Francois Caubet, Lucio Cavuto, Hugh Chambers, Chris Chapple, Liam Clogger, Didier Coton, Steve Cropley, Nicki Dance, Mark Gallagher, Ross Gregory, Jason Harris, Chris Hughes, Ellen Kolby, John Leach, Bradley Lord, Andrew MacFarlan, Ruth Mathewson, Tracy Novak, Ian Phillips, Dave Pitchforth, Jon Quirk, Nav Sidhu, Patrizia Spinelli, Katie Swinton-Clark, Helen Temple-Rist, Pat Tozer, Katie Tweedle, Katie Tyler, Fabiana Valenti, Paul van Veggel, Alistair Watkins, Charlie Whiting, Claire Williams, Richard Woods.

28

SUPER NAJAVA SEZONE 2006.

Scheckter, Jordan, Mansell, Walker i Symonds i seciraju klasu 2006., i prepiru se za vas



Sadržaj

Ožujak 2006.

**KAKO SE
PRETPLATITI?
Okrenite
stranu 133.**

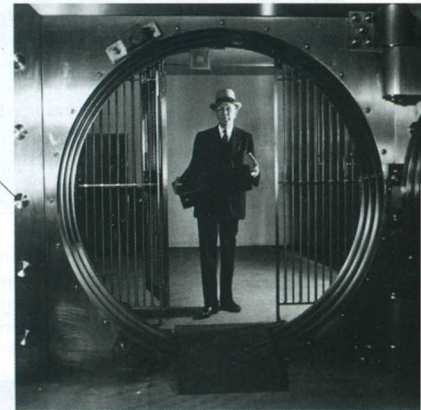
26

**MOSLEY: JEDINO
U F1 RACINGU!**
Čujte i počujte:
Max govori, a F1
bossovi se mršte



10

EKIPA SCHUMI F1
Najveći vozač stvara
vlastitu ekipu? Eddie
Jordan je siguran



112

\$ 2.814.720.000
Izvolite prebrojiti.
Formula 1 nije jeftina,
kako god okrenuli

96

**TRULLI, PRVAK
2006.?**
Jarno je samou-
vjeren. Desile su
se i čudnije stvari



RIJEČ, DVIJE GLAVNOG UREDNIKA

U trenutku dok ovo čitate već nas sve pomalo hvata groznica nove sezone Formule 1. Kako će se sezona razvijati? Tko će pobjeđivati? Tko će razočarati?

Ove godine, možda više nego ikad, prognoze vrijede otprilike kao sabrana djela Lenjina. Nitko, ali nitko, ne može sigurno znati tko će biti svjetski prvak 2006. Nove kvalifikacije, novi motori, povratak na promjene guma - sve su to faktori koji su ovaj put dobro promiješali karte. Dobro, Fernando, Kimi i Michael će opet biti negdje gore. No, tko zna? Možda im se pridruži netko novi.

Osim što u ovom broju možete pronaći baš sve što vam treba (OK, grickalice i tekućinu ovaj put nismo priložili) da budete spremni kad 12. ožujka sjednete pred televizore, imamo i jednu veliku novost.

Po prvi puta bilo gdje - a ovdje govorimo o svjetskim razmjerima - Max Mosley, predsjednik FIA-e, pojavljuje se kao redovni kolumnist u jednom časopisu.

Mosleyevo mišljenje, u ovoj prvoj kolumni, svakako će razbarušiti mnoge uvriježene stavove, osobito korporativne, one velikih proizvođača automobila koji se natječu u Formuli 1. U budućim kolumnama ovaj će političar sigurno razljutiti i vas, i nas koji radimo ovaj list. Ali, recimo odmah da cijela poanta i jest u tome da se F1 Racing s Mosleyem uopće ne mora slagati. Zapravo, kolumne i trebaju biti takve: u njima se iznose osobni stavovi. One će možda provocirati, nekoga i povrijediti, ali one su, prije svega, stavovi. Kako kaže Matt Bishop, glavni urednik originalnog britanskog izdanja, u demokraciji stavovi drugog ne izazivaju nužno frkiranje, već mogu omogućiti i korak naprijed.

Da, naravno, reći ćete, to bi bilo u redu kad bi Mosley i sam bio provjereni demokrat. No, ako se već odlučio ovako eksponirati, red je da vidimo što ima za reći.

Još je jedan članak izuzetno zanimljiv u ovom broju, onaj Alan Henryja o novcu koji se svake godine potroši u Formuli 1. Kad vidite te brojeve, postaje mnogo jasnije zašto se radi o najglamuroznijem i najtelevizičnijem sportu današnjice.



Mladen Jergović

Mladen Jergović

Protagonisti

Nigel Mansell

Jedan od članova naše ekskluzivne ekipe koja za vas raspravlja o nadolazećoj sezoni prilično je kvalificiran za taj posao: pobijedio je u 31 Grand Prix utrki i osvojio svjetsko prvenstvo 1992. Slavnog brka danas više nema, ali smo pronašli fotku iz boljih dana.



Murray Walker

Ne znamo točno koliko je stara ova fotografija, ali mogla je biti snimljena bilo kada nakon 1949. Da, dobro piše: te je godine Walker prenosio svoj prvi Grand Prix iz Silverstonea, doduše samo za gledatelje uz stazu. I još se seća svega!



Jody Scheckter

Kao i Nigelov brk, tako su i Jodyjevi bafi odavno ostrugani. Ova fotografija je iz 1974., a pet godina kasnije bio je svjetski prvak. Danas mu je 56, izgleda skoro isto i bavi se vrhunskim uzgojem organske hrane. Stvarno!



Eddie Jordan

Pogledajte te naočale! OK, danas EJ nosi znatno šminkerskije prozore, ali narav mu je ostala ista: vesela i jednostavna. Više nije vlasnik F1 ekipe, pa možda i zato može bez puno obzira govoriti o onima koji to još jesu.



Pat Symonds

Danas je direktor inženjeringa u ekipi Renault F1, i jedan je od najlukavijih stratega na zidu boksova. Ova slika je iz doba kad se Renault zvao Benetton. Pat je tada bio veteran u ekipi. Došao je u nju, naime, kad se još zvala Toleman!



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: Stega tisak d.o.o., Zavrtnica 17, 10000 Zagreb
• Reprodukcijski i 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 133.
• F1 Racing izlazi 12 puta godišnje i izdaje ga Haymarket Motoring, član firme Haymarket Magazine Ltd u Velikoj Britaniji, a u

hrvatsko licencno izdanje izdaje Vox Media, član firme Vox-Zagreb.

haymarket

VOX



JPM: Otvoren sam za ponude
Montoya bi mogao napustiti McLaren na kraju 2006.: "Gledam uokolo," priznao je. "Ne mogu čekati dok se Ron Dennis odluči." Mogao bi se pridružiti Adrianu Neweyu u Red Bullu.



Zamislite: boss Schumi i njegov vođa ekipe Brawn

F1 EKIPA SNOVA

SCHUMI I BRAWN DALJE SAMI?

Eddie Jordan smatra da je ekipa Schumi/VW više nego puka priča

OPĆE MIŠLJENJE nalaže da se Michael Schumacher, malo izubijan nakon svih borbi u teškoj i neugodnoj 2005., nada da će se povući ovjenčan slavom i osvajanjem (ili bar skorim osvajanjem) svjetskog vozačkog prvenstva 2006. I sad kad su promjene guma ponovno dozvoljene, što će omogućiti Bridgsetoneu (a samim time i Ferrariju) da ponovno zablista, tko bi se kladio da Michael to neće učiniti?

Unatoč njegovih 37 godina, jedna stvar koju Michael voli više od ica je su utrke Formule 1 - on za to živi. Ali,

vremena se za Ferrari mijenjaju. Fiat nije više u stanju financirati ekipu kao nekad; Jean Todt (koji je sada generalni menadžer Ferrarija, a to znači i odjela za cestovne automobile) navršava 60. godinu 25. veljače, i možda više neće sudjelovati u Formuli 1 na istoj razini kao nekad; rivali poput Toyote, Hondi i BMW-a vjerojatno će u dvije nadolazeće sezone trošiti više novca od Scuderije.

Pat Symonds, Renaultov izvršni direktor

inženjeringa i jedan od članova naše ekipe stručnjaka što za vas najavljuje sezonu 2006. (stranica 28), izjavio je: "Mislim da čak možemo vidjeti (Schumachera) kako traži izazov s nekom drugom ekipom, radije nego da se povuče."

Prema drugom članu naše ekipe stručnjaka, Eddie Jordanu, Michael bi upravo to mogao i napraviti.

"Ne kažem da će se

to definitivno dogoditi," rekao je EJ. "Ali vjerujem da se o toj ideji diskutira, i mogu lako zamisliti Michaela u drugoj ulozi. On je još uvijek jedna strahovito moćna ličnost, i njegovo ime nosi veliku težinu u Formuli 1. Schumi bi zasigurno mogao otvoriti vrata koja su drugim ljudima zaključana.

"Ne bih se začudio da on ohrabri Volkswagen, možda pritom koristeći njihov brand Audi, da ude u Formulu 1. 'Ekipa Schumacher Audi F1' ili 'Ekipa Schumacher Volkswagen F1', bi odmah privukla ogromni publicitet u Njemačkoj, i u cijelom svijetu."



Jean Todt pretrpan je poslom kao direktor menadžer Ferrarija. Vrijeme za korak unatrag?



Novi Toro Rosso ulazi u arenu

Početak ovog mjeseca u Jerezu se po prvi put pojavio novi Toro Rosso STR01. Unatoč službenim negiranjima, novi auto slični u dlaku prošlogodišnjem Red Bullu RB1.



Tata dolazi u Williams

Iako se isprva činilo da je sve propalo, Narain Karthikeyan ipak je potpisao za Williams-Cosworth, kao četvrti vozač. Alex Wurz je treći vozač, i vozit će treninge petkom.

Niste baš uvjereni? Nemojte zaboraviti da je Jordan bio taj koji je Schumacheru dao veliku priliku u Formuli 1 u Spau 1991. godine, dok je Symonds s njim radio dok su zajedno bili u Benettonu, pomažući Njemcu da osvoji dva naslova svjetskog prvaka 1994. i 1995. godine. Obojica govore iz pozicije dubokog poznavanja sedmerostrukog svjetskog prvaka.

Kako bi Michael upravljao herkulskim naporom, potrebnim za pokretanje tako velike

operacije? Uz malu pomoć svojih prijatelja, poput recimo Ferrarijevog tehničkog direktora Rossa Brawna, čiji ugovor s Ferrarijem ističe krajem 2006. - kao i Schumijev, naravno. Pridruživanje Schumievom "brandu" uz VW ili Audi također bi, neizbježno, privuklo veliku sponzorsku podršku i drugih snažnih njemačkih korporacija.

Gdje bi ekipa bila bazirana? Pa, unatoč velikim uvjerenjima iz Renaulta da će ostati u Formuli 1 još dugo

vremena, mnogi insideri smatraju da će do povlačenja doći prije, radije nego li kasnije. "Ništa od ovoga nije, naravno, sigurno, ali mogu vidjeti Michaela i Rossa kako baziraju svoju operaciju u (Renaultovoj) tvornici u Enstoneu, gdje su njih dvojica ranije imali toliko uspjeha," rekao je Jordan za F1 Racing.

Bilo bi to idealno polazište za novu ekipu u Formuli 1. Za razliku od ogromnih, ultra-high-tech razlika pogona McLarena i Toyote, Enstone je kompaktan i efikasan, i ne bi iziskivao stotine otkaza potrebnih za smanjivanje na veličinu koju iziskuje manji poluprivatni oblik ekipe, kojeg predsjednik FIA-e Max Mosley propagira kao model raširen u Formuli 1 od 2008. na dalje.

Schumacherova glasnogovornica rekla je za F1 Racing: "Ovo je nova glasina, ali ne radi se o pukom fantaziranju, uzimajući u obzir vezu između Michaela i Rossa. Ali to je ipak samo glasina - Michael je mnogo puta ponovio kako takvu stvar ne bi baš rado radio."

Brawnov nam je odgovorio ovako: "Ne mogu komentirati Michaelove planove za budućnost, jer ih ne znam! Ali, koliko znam, u ovoj glasini nema istine, pogotovo ne u dijelu po kojem Michael - ili ja! - 'šacamo' Renault."

"Ekipa Schumi VW F1 bila bi ekstremno popularna u Njemačkoj - i cijelom svijetu"



Kad se Renault jednom povuče iz Formule 1, njihova tvornica u Enstoneu (gore i dolje) mogla bi postati idealna baza za Schumacherovu super-ekipu



ČUDNI POSLI

NEKOLIKO ISTINA U RENAULTU

NA PREZENTACIJI novog Renaultovog F1 automobila u Monte Carlu, samo se jedno pitanje postavljalo među novinarima: zašto se, zapravo, Alonso odlučio pridružiti McLarenu 2007.? Niti jedan odgovor nije baš imao smisla. Ne, novac nije bio u pitanju, rekao je Alonso, više se radilo o nemogućnosti Renaulta da se

dugoročno obveže na budućnost i ostanak u Formuli 1.

Predsjednik Renaultove F1 operacije Patrick Faure stvari je vidio drugačije. On je rekao kako Alonso nikada nije pitao ekipu o njezinoj budućnosti, i inzistirao da bi mu, da jest pitao, Renaultov prvi čovjek Carlos Ghosn rekao kako ekipa trenutno nema nikakve planove o povlačenju.



Flavio sako nije bila jedina čudna stvar na predstavljanju novog Renaulta

Flavio Briatore, opet, pričao je drugu priču. On je tvrdio kako mu se Alonso jednostavno nije javio prije nego što je prešao Ronu.

Kombinacija svih ovih scenarija lansirala je glasine kako je Alonsove

poslove zapravo potajno organizirao sam Briatore. No, neki izvori naglašavaju kako je, potom, Flavio bio debelo izigran u cijelom poslu, i kako su, opet potajno, Alonso i Dennis zapravo sastavili konačni ugovor.

To ima smisla - naposljetku, McLaren i Renault bi se uzrujali kada bi saznali da je Briatore čovjek koji se krije iza Alonsovog prelaska. Zanimljivo, Alonso je potvrdio da će Briatore ostati njegov menadžer u 2007. i da su "bliži no ikada", što teško da je pokazatelj partnerstva pred raspadom, zar ne? No, po razumijevanju F1 Racinga Flav će ostati Fernandoov menadžer samo tijekom 2007., dok 2008. donosi konačni razvod.

Jednog dana znat ćemo cijelu priču.

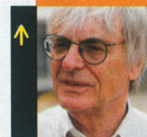
POBJEDNICI I GUBITNICI

DOBAR MJESEC...



... za trač časopise. Briatoreov apsolutno jeziv sako izazvao je mnogo više pažnje nego novi F1

Renault čije je predstavljanje bilo isprika za Flaviovu eskapadu. Naravno, izvezena su i slova FB na rukavima...



... za firmu Formula One Administration koja je objavila profit od 447 milijuna dolara u 2004.

Lavovski dio od 93 milijuna platila je firma Interpublic kad je Bernieju prodala (natrag) prava za britanski Grand Prix.



... za kikiriki. Ovo je, izgleda, valuta kojom hrpa sponzora plaća mjesto na Midland autima, sudeći po viđenom na zimskim testovima.

LOŠ MJESEC...

... za ljubitelje utrka u Švicarskoj, nakon što je tamošnja vlada podržala stari zakon o zabrani auto utrka u toj zemlji. Nakon tragedije u Le Mansu 1955. u Švicarskoj nije bilo ni jedne utrke.



... za švicarske statistike nezaposlenih, koje sad, službeno, imaju jednog više. Lokalni rezident M Schumacher mora se proglasiti nezaposlenim, zbog uredbе vlade iz gornjeg paragrafa.



... za skupljače originalnih imena automobila, nakon što su u Ferrariju svoj najnoviji model prozvali F248. Ovo se neće mijenjati sve do nove promjene veličine motora, valjda?





McLaren kromiran u 2006.

McLaren je u veljači pokazao svoje definitivne boje za novu sezonu - super hip krom visokog sjaja. Budući da ima i crvenog, ove boje vjerojatno ostaju i za 2007, kad dolazi Vodafone.

RAPORT S TESTIRANJA: MOTORI

COSSIE POKAZUJE ZUBE

Cosworthov "privatni" V8 preuzima rano vodstvo u utrci snage motora, i posramljuje moćne, velike tvornice

vitalnih poslova na podešavanju automobila.

"Želimo poboljšanja, bez obzira na broj okretaja i konjske snage," priznaje boss Mercedes Motosporta Norbert Haug.

U međuvremenu, Kimi Raikkonen je već izrazio zabrinutost. "Što se tiče motora, stvari nisu tamo gdje bi trebale biti," upozorio je tijekom zimskih testiranja.

Druga, nakon Coswortha, u ekskluzivnom istraživanju F1 Racinga je Honda (730 KS), čiji se motor do sada pokazao kao snažan i pouzdan. Na trećem mjestu je Ferrarijev V8, koji također razvija 730 KS, ali se još uvijek ne može uspoređivati s Hondinih 18,500 okretaja na simulacijama utrke.

FIA bi se morala dugo i pomno zagledati u svoju formulu ekvivalencije ako se naše istraživanje pokaže točnim, jer se na četvrtom mjestu, s 725 KS, nalazi ograničeni Cosworthov 3,0-litarski V10 motor kojeg koristi Scuderia Toro Rosso. Štoviše,

pretpostavlja se kako će Cossie V10, koji se s ograničenim brojem okretaja vrti puno sporije nego V8 motori, svoju snagu proizvesti pouzdanije kad prestanu pričeti i prava sezona uistinu počne.

Izjednačeni na 720 KS su Toyota i Renault, ali vrijedi napomenuti da Renaultov izvršni

direktor inženjeringa Pat Symonds predviđa da će se motor njegove ekipe na startu prve utrke u Bahreinu vrtjeti najviše od svih. Što se Toyote tiče, njihov je motor, kažu, ponešto velik i težak, ali zato vrlo pouzdan.

BMW je na 715 KS, ali će sigurno u 2006. potrošiti stotine milijuna dolara kako bi njihov V8 motor bio na razini, ili bolji, od svih ostalih.

Mercedes (gore) se do sada nije baš iskazao na zimskim testovima. Cosworth (dolje) je, za sada, najjači



DOBRI, STARI COSWORTH, jedini privatni proizvođač motora Formule 1 u moru bogatih multinacionalnih korporacija, proizveo je trenutno najsnažniji V8 agregat na startu nove Grand Prix sezone. Govori se, naime, o 745 konjskih snaga. Ovo je najvažnija informacija iz istraživanja što ga je F1 Racing tajno proveo tijekom predsezonskih testiranja.

Nasuprot tome, prema informacijama u vrijeme kad je F1 Racing završen za tisak (10. veljače), moćni je Mercedes iz svojeg V8 motora uspio izvući tek 710 KS. Na predbožićnom ručku s novinarima 14. prosinca Ron Dennis je izjavio kako ne vjeruje da će ijedan proizvođač motora započeti sezonu s mnogo više od 700 KS. To možda vrijedi za Mercedes, ali svakako ne za neke od njihovih supranika.

Kad automobili stignu u Bahrein razlike u snazi bit će sigurno manje, ali nije vjerojatno da će u potpunosti nestati. I dok bi ovakve brojke mogle uključiti alarme u Wokingu i Stuttgartu, F1 Racing ne bi bio iznenađen kada bi se otkrilo da u McLarenu koriste vlastite graničnike broja okretaja kako bi osigurali pouzdanost u radu motora, potrebnu za dovršenje

PREDSEZONSKE SNAGE MOTORA (procjene)

	Maksimalna snaga	Okretaji (kvalifikacije)	Okretaji (utrke)
Cosworth 2,4 V8	745	19.800	19.100
Honda 2,4 V8	730	19.300	18.500
Ferrari 2,4 V8	730	19.200	18.200
Cosworth 3,0 V10	725	16.700	16.700
Toyota 2,4 V8	720	19.200	18.200
Renault 2,4 V8	720	19.100	18.300
BMW 2,4 V8	715	18.900	18.100
Mercedes 2,4 V8	710	18.200	17.500



Gazda Renaulta dao zeleno svjetlo
 Predsjednik Renaulta Carlos Ghosn dao je ekipi Formule 1 svoje firme zeleno svjetlo za nastavak aktivnosti. "Dok god imamo uspjeha nema prepreka za naš nastavak u Formuli 1," rekao je.



Byrne ide dalje
 Premda je planirao otići u mirovinu na kraju ove sezone, Ferrarijev glavni dizajner Rory Byrne ostat će u ekipi još dvije godine kao savjetnik Alda Coste, koji preuzima Byrneovu službenu ulogu.



PADDOCK SPY

POZNATI AUTI U NEPOZNATIM BOJAMA. KOLIKO IH PREPOZNAJETE?



1



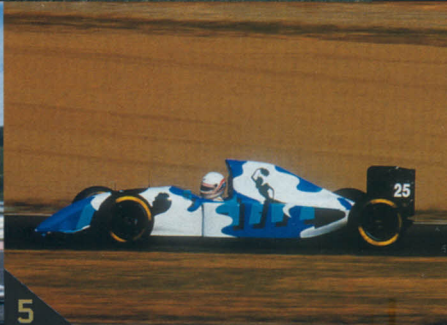
2



3



4



5



6



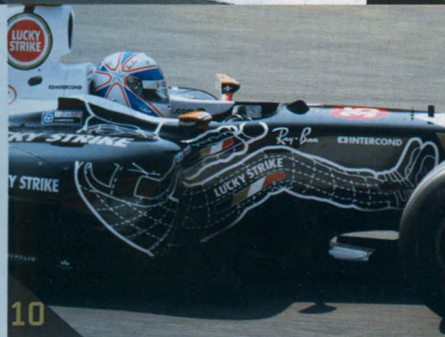
7



8



9



10



11



12

1 Watkins Glen 1964.: Ferrari u bojama Noarth American Racing Teaama, **2 Fuji 1977.:** crna John Player Speciala zamijenjena na Nilssonovom Lotusu crvenom Imperial Tobaccoa, **3 Long beach 1979.:** McLaren nazdravlja pivom Löwenbräu, **4 Estoril 1986.:** lake boje Marlboro Lighta na Rosbergovom McLarenu, **5 Suzuka 1993.:** napad kreativnosti kod Ligiera i Blondesa, **6 Barcelona 2004.:** zabranjen prolaz preko BAR-a, **7 Monaco 2004.:** Jaguar u spoju s Hollywoodom, **8 Indianapolis 2004.:** Jordan reklamira GP u Bahreinu, **9 Silverstone 2004.:** Minardi pozdravljaju posljednji put svojeg preminulog sportskog direktora Johna Waltona, **10 Monza 2004.:** Davidson je poželio biti više eksponiran u BAR-u, **11 Bahrein 2005.:** Ferrari nakon smrti pape, **12 Monaco 2005.:** čudno društve i čudne boje u Red Bullu.



Španjolska dobiva drugi GP?

Uspjesi Fernanda Alonsa vjerojatno će omogućiti Španjolskoj da dobije još jedan Grand Prix, i to onaj europski u Jerezu, ukoliko se Nurburgring i Hockenheim počnu izmjenjivati kao domaćini njemačkog Grand Prix-a.

F1 EXPOSÉ

TKO JE
SLJEDEĆI?

Crni oblaci: 2006. nema Spa ni Eau Rougea. Tko sljedeći ispada s Berniejeve ljestvice?



SPA ISPADA: PRVI OD MNOGIH?

Belgijski Grand Prix prvi od europskih utrka ispada iz kalendara zbog financijskih problema, ali vjerojatno nije posljednji

Po drugi put u četiri godine najbolja staza na svijetu, Spa-Francorchamps, domaćin belgijskog Grand Prix-a, ispada iz kalendara Formule 1. Ovaj put, problem nije izolirana anomalija duhanskog zakona (kao što je bio slučaj 2003.) već puno krupnija stvar - organizacija Grand Prix utrka postaje preskupa za europske staze.

Spa je poništena zbog toga što se budžet lokalne vlade, potreban za izmjene na kojima inzistira firma Formula One Management Bernieje Ecclestonea, nije ostvario. Bez tog novca organizatori ne mogu održati Grand Prix - uglavnom zbog Berniejeve višemilijunske dolarske naknade za utrku.

Održavanje Grand Prix-a je posao koji stvara gubitke. Isto to reći će vam i Bernie ukoliko ga, kao ambiciozna zemlja u razvoju, pitate za organizaciju utrke. Kada vam on otkrije iznos svoje naknade za utrku - a cijena će uveliko ovisiti o njegovom raspoloženju - neće vas biti briga. Zašto? Zato što imate čitavu državu iza vas, državu koja je voljna pokriti račun, bez obzira na iznos, kako bi promicala sebe samu.

Druga je priča ako ste promoter neke od etabliranih utrka u Europi. Vaš Grand Prix je tradicija, ne reklama. Ne utječe na globalni status vaše zemlje, tako da nemate podršku vlade. Možda ćete imati nešto regionalnog novca, ali još uvijek morate platiti Bernieja.

Europske staze plaćaju manje nego novi organizatori F1 utrka

drugdje u svijetu. Za Kinu se govori da plaća više od 33 milijuna dolara godišnje, dok je standardna europska naknada oko 15 milijuna dolara. Kako bilo da bilo, čak ni posve rasprodane tribine u danima Grand Prix-a neće ostvariti takav prihod. Mali deficit može biti vrijedan prestiža što ga Formula 1 donosi regiji, no gubici sad već postaju katastrofični.

Problem je pomična ljestvica - Berniejeva pomična ljestvica - godišnjeg porasta njegovih naknada, obično od oko 10 posto. Usporedite to s normalnom inflacijom u Europi, u prosjeku od 2 posto, i jaz je očit. Posljedica je da će već ionako previsoke cijene karata morati rasti još i više, eksponencijalno s tom pomičnom ljestvicom, kako bi se

poravnali računi (vidi okvir desno). Ali, zašto biste vi, gledatelj koji plaća da vidi utrku, plaćali te račune? Zato što su ruke organizatora utrke vezane u pogledu onog što mogu - ili ne mogu - napraviti kako bi zaradili novac. Oni su ovlaštene samo da stvaraju profit iz prodaje karata i marketinga uz samu stazu (u što ulaze razni štandovi i ugostiteljske aktivnosti). Organizatori ne primaju nikakav udio od prihoda televizije, reklama uz stazu ili Paddock Cluba.

"Nadam se da se cijene karata neće morati još povećavati," kaže Stuart Rolt, upravitelj BRDC-a (British Racing Drivers Cluba), organizacije koja je vlasnik i promoter staze u Silverstoneu. "No, prodane ulaznice su naš jedini prihod, i svake



Silverstone traži sigurnost

Silverstone će predati komercijalnu kontrolu svojeg poslovanja britanskoj firmi za trgovinu nekretninama St. Mowden and Northern Racing, kako bi osigurao svoju budućnost.



Imola po pritiskom

Nije samo Spa pod pritiskom da poboljša uvjete uz stazu, u kojoj se održava Grand Prix San Marina, mora proširiti svoje boksove i padok, prije potpisivanja novog ugovora 2007.

godine postaje sve teže." U Silverstoneu grade dodatne tribine kako bi zaradili više novca, a BRDC je također ustupio prava komercijalnog vođenja staze vanjskoj kompaniji (vidi vijest gore), kako bi se poboljšao profit.

Hockenheim i Nürburgring, domaćini njemačkog i europskog Grand Prix, pregovaraju o naizmjeničnoj organizaciji jednog Grand Prix a Njemačkoj svake druge godine (vidi priču gore). Prema organizatorima s tih dviju staza, zarada od jedne utrke svake druge godine ima više smisla nego da se u jednoj državi održavaju dvije utrke koje obje gube novac. Zanimljivo, upravo su financijski motivi bili ti koji su 1987. prouzročili da britanski Grand Prix bude permanentno preseljen u Silverstone nakon 25 godina izmjenjivanja s Brands Hatchom, pa logika iz njemačkog plana mora izgledati upitno.

Ali, na kraju krajeva, svi su ti pokušaji otprilike slični pregrađivanju Temze vinskiim čepom. Bez potpore vlade jedne zemlje organizacija GP utrke naprosto se ne isplati zbog ogromnih troškova naknade. Spa je prva žrtva. Vjerojatno neće biti posljednja.

Ima i dodatak: priča se da Bernieja pripada i dodatna

naknada, zbog njegove promocije belgijskog Grand Prix, bez obzira na to što je utrka sada otkazana.

Jedina dobra vijest je da Concorde ugovor predviđa određenu vrst zaštite za pet europskih staza od osobite važnosti za tradiciju Formule 1: Belgiju, Veliku Britaniju, Francusku, Italiju i Monako.

Monako, naravno, ne treba takvu zaštitu. Govori se da Bernie čak ne naplaćuje ništa za tu utrku, i poznato je da organizatorima dopušta da sami kontroliraju oglašavanje uz stazu.

Međutim, što se ostale četiri utrke tiče, Concorde ugovor precizira samo da Bernie svojim cijenama ne smije utjecati na njihovu financijsku propast. Ugovor ne garantira da će one ostati u kalendaru. Budući da on ima ugovore sa Silverstoneom do 2009. i s njemačkim organizatorima do 2008. - ugovore koje su svi svojevrijem potpisali, ali koji se sada pokazuju teškima za održati - sve izgleda kao da se on svojeg dijela nagodbe

"AKO IM SE ČINI DA UGOVOR NEMA NIKAKVOG POSLOVNOG SMISLA, NE BI GA TREBALI POTPISATI"
Ecclestoneovo ne baš susretljivo mišljenje o financijskim problemima Grand Prix organizatora u Europi.

pridržava. "Zašto bi netko potpisao ugovor ako mu ne odgovara?" pita Ecclestone u razgovoru za F1 Racing. "Ako se čini da ugovor nema nikakvog poslovnog smisla, ne treba ga potpisati."

I, što nam nosi budućnost? Možda se čini kako ima nade da Bernie bude primoran pristati na nove, jeftinije ugovore, ali ako ga malo pritisnete, on to negira.

"Ako su ljudi nezadovoljni onim što su potpisali," rekao je, "možemo ponovno pregovarati - to ne znači nužno višu ili nižu cijenu."

Najbolja šansa za europske staze bila bi organiziranje pritiska na Ecclestonea kao jedno tijelo, no to se još ne dešava. Za predsjednika BRDC-a, Jackiea Stewarta, koji je bio predvidio financijske poteškoće zbog pomične ljestvice u Silverstoneovom petogodišnjem ugovoru, govorilo se da priprema takvu ujedinjenu ofenzivu, ali on to čvrsto opovrgava.

Vjerojatnije je da će se, kako bi preživjeli, organizatori utrka morati više osloniti na državni novac - što nije lako u sportu za kojeg se smatra da u novcu pliva; u Velikoj Britaniji to je praktički nemoguće, nakon što su se Laburisti javno distancirali od Formule 1 nakon skandala oko Berniejeve donacije od jednog milijuna funti (1,7 milijuna dolara) toj stranci 1997.

Nadalje, nije uopće sigurno da će novi Concorde ugovor iz 2008. ponuditi ikakvu sigurnost europskim stazama od značaja za tradiciju, čak ni takvu kakvu uživaju danas. S Ecclestoneom koji dobiva zahtjeve za sve više novih Grand Prix utrka iz zemalja u razvoju, mogli bismo vidjeti i veći egzodus iz europskog srca Formule 1.

U međuvremenu, Ecclestoneov pristup će i dalje pogadati prave ljubitelje utrka Formule 1.



"IZGUBLJENO U PRIJEVODU"
COLIN KOLLES

"U Formuli 1 ljudima je jednako stalo do poze kao i do tehnologije."

PRIJEVOD:

"Mi ćemo cijelu ekipu obući u Reebok Classics tenisice, Kappa trenerke i polovne Burberry kape, poput moje koju sam kupio na buvljaku u Northamptonu."

10-POSTOTNA SKALA

Silverstoneov petogodišnji ugovor s Formula One Managementom počeo je 2005. Na osnovu 10-postotne godišnje ljestvice evo koliko će organizatori morati platiti svake godine da bi bili domaćini britanskog Grand Prix:

2005.	13,50 milijuna dolara
2006.	14,85 milijuna dolara
2007.	16,34 milijuna dolara
2008.	17,97 milijuna dolara
2009.	19,77 milijuna dolara

Prosječna karta na tribinama za tri dana britanskog Grand Prix 2006. godine košta 430 dolara. Kad bi se cijene karata uvećavale u skladu s 10-postotnom godišnjom skalom, evo koliko bi koštale u sljedeće četiri godine. (Opaska: Ovo su kalkulacije F1 Racinga i ni na koji način ne odražavaju planiranu kalkulaciju cijena karata organizatora u Silverstoneu.)

2006.	430 dolara
2007.	473 dolara
2008.	520 dolara
2009.	572 dolara



McLarenov aero propuh

Nastavlja se egzodus mozgova iz McLarena. Peter Prodromou (lijevo) rekao da slijedi Adriana Neweya u Red Bull krajem 2006. Nicolas Tombazis, u međuvremenu, odlazi u Ferrari

MAXOVE IGRE BROJEVIMA

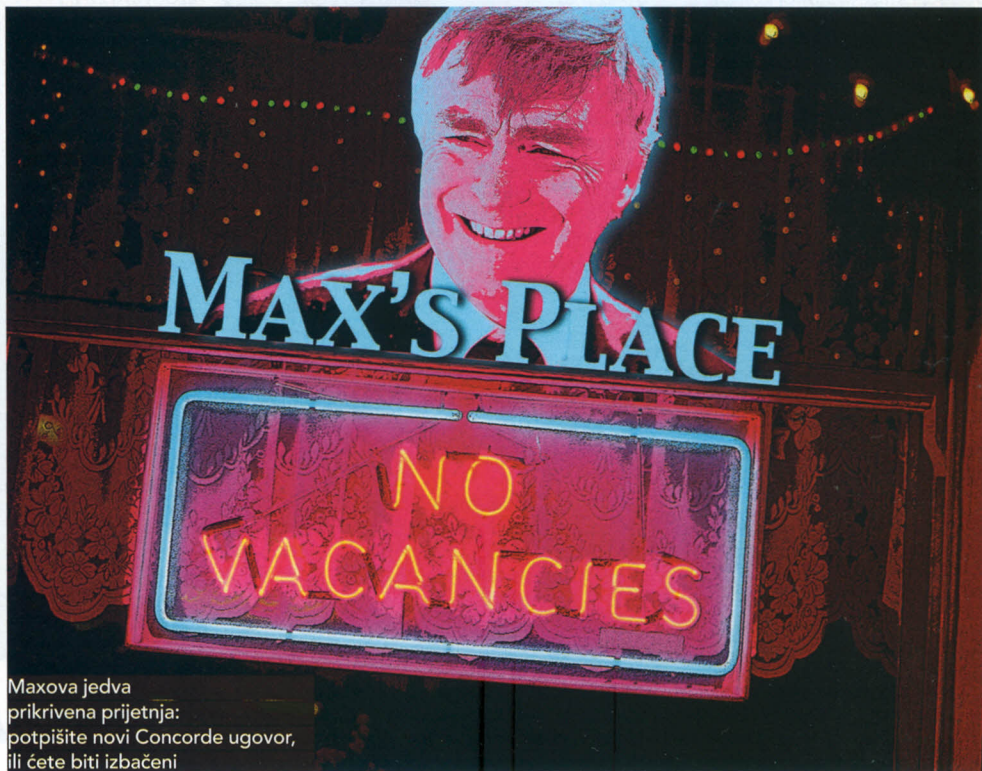
MOSLEY POČINJE STEZATI OBRUČ

Predsjednik FIA-e primorava "buntovničke" ekipe da mu se pridruže ili se suoče s izbacivanjem iz Formule 1

U VRIJEME DOK je ovaj broj F1 Racinga išao u tisk (10. veljače) u punom je zamahu bio niz tajnih sastanaka između Maxa Mosleya, Bernieja Ecclestonea i delegata iz šest timova (Ferrari, Williams, Red Bull Racing, Scuderia Toro Rosso, Midland i Super Aguri) koji su iskazali želju da stanu uz Ecclestonea i podupru novi Concorde ugovor. U isto vrijeme direktore pet GPWC/GPMA ekipa (Renault, McLaren-Mercedes, Toyota, Honda i BMW) ozbiljno su zabrinula dva diskretna čina jednostranog uplitanja u njihove poslove od strane predsjednika FIA-e.

Prvi je bila njegova uvjerenost, iskazana novinaru londonskog Evening Standarda da "bi bilo razumno tvorničkim ekipama proizvođača automobila koje pristupe FIA-inom svjetskom prvenstvu Formule 1 ne ponuditi prihode (od televizijskih prava, reklama uz staze i Paddock Cluba)". Ono što je ovu izjavu učinilo osobito iritantnom bilo je to da je, sa premalom vremenskom razlikom da bi sve bila slučajnost, Ferrarijev gazda Luca Montezemolo Scuderiju opisao kao "privatnu ekipu, a ne ekipu proizvođača automobila". Drugim riječima, Ferrari bi dobivao te prihode. Drugi čin odnosi se na gasinu, koju Mosley samo što nije potvrdio F1 Racingu, da sve ekipe, koje žele sudjelovati u svjetskom prvenstvu 2008., moraju svoje prijave pohraniti tijekom 10-dnevnog razdoblja koje počinje 22. ožujka 2006. godine.

"Predloženo je da taj 'prozor' treba biti tako kratak kako bi se



Maxova jedva prikrivena prijateljnost: potpišite novi Concorde ugovor, ili ćete biti izbačeni

otkrilo tko je unutra, a tko vani u pogledu svjetskog prvenstva 2008.," rekao je Mosley. "O tome će se raspravljati na sastanku Svjetskog vijeća motosporta 22. ožujka."

Po tradiciji takve se prijave obično moraju pohraniti u jesen prethodne godine (što bi u ovom slučaju bila jesen 2007).

Nadalje, već i brzi pogled na Mosleyevu kolumnu u ovom časopisu (vidi stranicu 26) otkriva da je predsjednik FIA-e veoma

"Više nego ikad Max je ratoboran prema tvorničkim ekipama"

ratoboran, više nego ikad, prema tvorničkim ekipama proizvođača automobila. Zapravo, to da je Mosley odlučio posvetiti svoju prvu kolumnu nedosljednostima u razmišljanju i djelima F1 bossova vjerojatno će većina

pobornika GPWC/GPMA frakcije smatrati trećim činom jednostranog uplitanja od strane predsjednika FIA-e.

Što se, dakle, događa? Kao i uvijek, Mosley počinje stezati obruč. Vjerujemo da po strani već čeka čitav niz pojedinaca i konzorcija koji su spremni početi s osnivanjem novih ekipa koje bi se prijavile za prvenstvo 2008. (vidi okvir "Tko dolazi u 2008.?) Neki od njih, kao Prodrive pod vodstvom Davida Richardsa, vrlo su ozbiljni; drugi navodni "novajlija", Mosleyev prijatelj Gerhard Berger, također je progovorio o svojim namjerama da pokrene vlastitu ekipu. No, vrijeme Bergerovog javljanja tako je dobro pogodoeno da je nemoguće povjerovati kako je on djelovao nezavisno.

Zapravo, Bergerovo naknadno povezivanje sa Scuderijom

UHVAĆENO MOBITELOM

Uhvatili nekog slavnog u F1? Pošaljite nam sliku!

FERRARIJEV BOSS KOJI SPAVA I NAVIJAČ

Izgleda da su se Ferrarijevi zaštitari malo opustili ili su pomislili da je ovo Ferrarijev četvrti vozač? Jean Todt drijema, onaj iza čita... Nije čudo da je crvenima krenulo loše.



Bivši Toyotini ljudi u nevolji

Nekadašnji vođa ekipe Toyote Ove Andersson (lijevo) morat će pred sud u Njemačkoj, gdje je optužen za krađu kompjuterskih podataka od Ferrarija. S njim će pred sud i bivši kolege Rene Hilhorst i Gustav Brunner.



F1 Racing osvaja svijet

Naš se magazin sada već prevodi u 33 svjetske zemlje. Posljednji članovi kluba, novi u 2006. su Bugarska, Južna Koreja i Meksiko, što je diglo globalnu tiražu na preko 4 milijuna primjeraka.

TKO DOLAZI U 2008.?

Ni manje ni više nego čak šest individualaca ili grupa već je ove godine izrazilo interes za pokretanje nove F1 ekipe u 2008. Neki misle ozbiljno, neki možda manje. Abecednim redom to ide ovako:

Gerhard Berger
"Ako se troškovi uistinu smanje, imalo bi smisla razmisliti o tome," rekao je u siječnju. U veljači je kupio 50 posto dionica ekipe Scuderia Toro Rosso - što nije baš neki dokaz da želi osnovati vlastitu ekipu. Procjena F1 Racinga: Želimo li zaista tri austrijske ekipe u Formuli 1? Teško.

Misato Haga
Predsjednica i glavna menadžerica Direxiva (sponzora GP2 ekipe Durango, i osobnog sponzora Alexa Wurza), gospođica Haga - usput, bivša manekenka - u ozbiljnim je pregovorima oko vođenja B-ekipe McLarena, sa sjedištem u njihovoj staroj bazi u Albert Driveu, Woking. Procjena F1 Racinga: Teško. Pregovori traju, ali

dogovor se čini dalekim.
Roger Penske
Posljednji put bio je u Formuli 1 s tvorničkom ekipom 1976, kad je John Watson pobijedio u Austriji s modelom PC4. U međuvremenu je "Big Rodge" postao veliko američke trkačke scene, i do sada je obilazio Formulu 1 u širokom luku. Procjena F1 Racinga: Dobra ideja, ali 1999. BAR (ex-Reynard) je pokazao da iskustvo iz serije Champcar ne znači ništa u Formuli 1.

Craig Pollock
On osobno ništa službeno ne govori, ali šire se glasine da radi na osnivanju vlastite ekipe. Jednom je to već učinio s BAR-om. Procjena F1 Racinga: Dešavaju se i čudnije stvari, ali ne prečesto.

David Richards
Vrlo je ozbiljan kad govori o osnivanju vlastite ekipe u sklopu Prodrive tvornice u Warwickshireu, o čemu je govorio i u F1 Racingu siječnju. "Ako se u iduće dvije godine ostvare promjene o kojima govori Max (Mosley)," kaže DR, "čvrsto vjerujem da će biti moguće da u Formulu 1 uđu i manje organizacije." Procjena F1 Racinga: Uistinu vrlo vjerojatno.

Michael Schumacher
Eddie Jordan kaže da bi se to moglo dogoditi, a Bernie Ecclestone bi sigurno bio oduševljen da se dogodi. Ali, na žalost, sve je tek na razini vrlo maštovitih priča. Procjena F1 Racinga: Nije nemoguće, ali nije ni jako vjerojatno.

Toro Rosso i kupnja 50 posto udjela u toj ekipi pokazali su da su one ranije izjave bile ništa drugo nego političko razmetanje. Ali, namjera je također mogla biti i utjerati strah u srca bossova GPWC/GPMA ekipe.

Zašto strah? Po važećem Concorde ugovoru (a nema indikacija da će novi biti drugačiji), u svjetskom prvenstvu Formule 1 ne može nastupiti više od 12 ekipa. Ako dobar broj od šestorice potencijalnih novih ekipa u 2008. bude spreman, a i svih šest Ecclestoneovih ekipa pohrani svoje prijave u onom

10-dnevnom prozoru u ožujku, neće baš biti mjesta za svih pet GPWC/GPMA "buntovnika".

Mogu li GPWC/GPMA ekipe uistinu biti izgurane van? Teško. Čini se da je to još jedan lukavi potez Mosleyevog politikantstva čiji će najvjerojatniji efekti biti: (1) pokazivanje kako ima potencijalnih novih ekipa, istinski privučenih Mosleyevim drastičnim smanjenjem troškova u Formuli 1 za 2008, i (2) stvaranje pritiska na "buntovnike" da mu se pridruže ili se suoče s izbacivanjem iz Formule 1.

Vidi Mosleyevu kolumnu, str. 26

NEKAD KAO SAD

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

Pitanje 1: Koliko je novac bio motiv u vašoj karijeri?

Pitanje 2: Jeste li ikada, vozeći iza nekog, pomislili "Ovo nikad ne bih mogao napraviti!"

Sir Stirling Moss 50-te
Rođen 1929., 66 Grand Prix (1951.-1961.)
16 pobjeda, 0 naslova prvaka



Odgovor 1: Naravno da je novac bio motiv. Morao sam od nečeg živjeti. Ali novac, kao i čitavo razdoblje, bili su posve drugačiji.

Odgovor 2: Često sam slijedio mnoge brze vozače, i pokušavao ih kopirati. Ne kažem da sam uvijek uspio!

Sir Jack Brabham 60-te
Rođen 1926., 126 Grand Prix (1955-1970.)
14 pobjeda, 3 naslova prvaka (1959., 1960., 1966.)



Odgovor 1: Nije bio motiv. Nije ga bilo.

Odgovor 2: Ne.

Niki Lauda 70-te
Rođen 1948., 114 Grand Prix (1978-1986.)
5 pobjeda, 1 naslov prvaka (1982.)



Odgovor 1: Novac nije bio motiv.

Odgovor 2: Ne baš, ali sjećam se da sam ponekad mislio kako se Gilles Villeneuve uspijevao izvući iz nekih nevjerovatnih situacija.

Keke Rosberg 80-te
Rođen 1949., 171 Grand Prix (1971-1979., 1982-1985.)
25 pobjeda, 3 naslova prvaka (1975., 1977., 1984.)



Odgovor 1: U početku karijere novac mi nije bio toliko važan. Kasnije je postao važniji.

Odgovor 2: U Hockenheimu 1976. vozio sam u Formuli 2 automobil Toj. U istočnom zavoj došao je Hans Stuck u Marchu, prešao me i odjurio poput rakete.

Damon Hill 90-te
Rođen 1960., 115 Grand Prix (1992-1999.)
22 pobjede, 1 naslov prvaka (1996.)



Odgovor 1: Kako to mislite? Nakon pobjeda, to je jedini motiv.

Odgovor 2: Zapravo, da. Ali, neću vam reći o kome se radi!



MP4-18A

Najsvežija recentna žrtva FIA-inih crash testova bio je McLarenov mrtvorodeni model MP4-18A. Šasija je pala na nekoliko testova 2003. i na kraju je proglašena preslabom za sudjelovanje u utrkama.

F1 ZNANOST

NAJSIGURNIJE MJESTO U FORMULI 1

Kad sve drugo otkáže vozač Formule 1 oslanja se na svoju ćeliju za preživljavanje



Test svih testova: Mark Webber ustanovio je pravu ćvrtuću svojeg kokpita u Brazilu 2003.

VOZAČ FORMULE 1 sjedi u ćeliji za preživljavanje, monokoku od karbonskih vlakana koji se sastoji od kokpita, rolbara i spremnika za gorivo. Ova kruta struktura mora izdržati svaku vrst sudara, čak i kad ostatak automobila to ne izdrži.

"Automobil Formule 1 dizajniran je da bude uništen u nesreći, ali da vozač u njemu ostane neozlijeđen," kaže Gary Savage, Hondin zamjenik tehničkog direktora. "Svijet oko vozača može se raspasti, no vozač će biti OK. Mi gradimo strukturu koja ga štiti, i apsorbira energiju dok se postepeno uništava."

ODREĐIVANJE GRANICA

Tehnologija konstrukcije šasije neprestano se poboljšava, i zato je sigurnost vozača pomićni cilj. FIA i njezina Tehnića Radna Grupa (Technical Working group, TWG)

redovito se sastaju kako bi definirali praktiće izvedive sigurnosne granice automobila. Ova tijela također surađuju s FIA-inim lijećnicima kako bi odredili kolićinu naglog usporavanja koju ljudsko biće može izdržati.

Sigurnosna se pravila sve više postroćuju. Prije 20 godina za automobil Formule 1 bila je propisana samo rudimentarna struktura za frontalne sudare. Danas, vozaći imaju sveobuhvatnu zaštitu s prednje, boćne i stražnje strane.

ZAŠTO KARBONSKA VLAKNA?

Budući da su karbonski kompoziti napravljeni od razlićitih materijala, oni popuštaju na razlićite naćine. Dok se

metali savijaju i gućvaju pod velikim opterećenjima, raspadanje karbonskih vlakana puno je progresivniji proces. Kompozitni materijali sadrže vlakna unutar mješavina specijalnih smola. Kod uništenja takvih materijala, događa se nekoliko stvari: vlakna se gnjeće i apsorbiraju energiju (a tako se mogu ponašati i smole), struktura se raslojava, ili se vlakna poćnu istezati iz smole.

"Najefikasnija apsorpcija energije događa se kada se vlakna gnjeće," govori Savage. "Stavite najćvršća vlakna u najsnaćniju smolu, i sve se to neće samo tako

Karbonska vlakna su slojevita, tako da ostaju priľjubljena jedno uz drugo kad se sve oko njih polomi



Prvi testovi

Prvi standardizirani crash-testovi FIA-e uvedeni su 1985. Danas se nos automobila podvrgava posebnom testiranju kako se ne bi odlomio postrance u slučaju sudara.



Stražnja struktura

Da bi se vozača što više zaštitilo u slučaju udarca odostraga, posebna struktura pričvršćena na mjenjač zgužva se u slučaju sudara. Ta je struktura prvi put uvedena 1997.

raslojiti - držat će se zajedno dok će se šasija progresivno ulubljavati."

DIZAJNIRANJE ŠASIJE

"Osnovna načela šasije su obično definirana oko godine dana prije nego što se automobil pojavi na utrci," objašnjava Red Bullov šef kompozitnog dizajna, Andrew MacFarlan. "Mi dobivamo odrednice za raspodjelu mase, kapacitet goriva, težišta i torzionu čvrstinu."

Nakon što su temelji propisani, aerodinamičari nekoliko mjeseci izrađuju model automobila.

"Aerodinamičari obično vole nešto jako tanko i uglađeno," govori Savage. "Prije nego što krenemo u konstrukciju, inženjeri opterećenja odlučuju što je strukturalno stabilno. Uvijek postoji kompromis između aerodinamičke efikasnosti, snage i težine."

ODREĐIVANJE OPTEREĆENJA ŠASIJE

Unatoč mjesecima istraživanja, automobil u ovoj fazi postoji tek kao visoko napredan model na računalu.

"Koristimo konačnu elementarnu analizu (Finite Element Analysis, FEA) da bi primijenili sva opterećenja na modelu," objašnjava Red Bullov analitičar opterećenja Lewis Butler. "FEA raspoređuje mrežu točaka po površini monokoka. Stresove i opterećenja potom apliciramo putem kompjutera, i svaki će od ovih međusobno povezanih elemenata reagirati sukladno naredbama. Radi se o vrlo kompleksnom simulacijskom alatu."

Odjel opterećenja mjesecima testira FEA-in model, skupljajući dovoljno podataka za definiranje vrste materijala i čvrstoće laminata prije izgradnje šasije.

IZGRADNJA ŠASIJE

"Polaganje" šasije od karbonskih vlakana vrlo je kompleksan proces - neka područja zahtijevaju više od 30 individualnih slojeva prije postizanja potrebne čvrstine.

"Razrađujemo broj i usmjerenje svakog sloja karbonskih vlakana u šasiji," govori MacFarlan. "FEA-ini podaci se vraćaju ekipi za kompozitni dizajn kako bi se pretvorili u praktičnu brošuru za "polaganje". Radi se o



Felipe Massa preživio je sudar od 113 G u Kanadi 2004.

KONTROLA OPTEREĆENJA

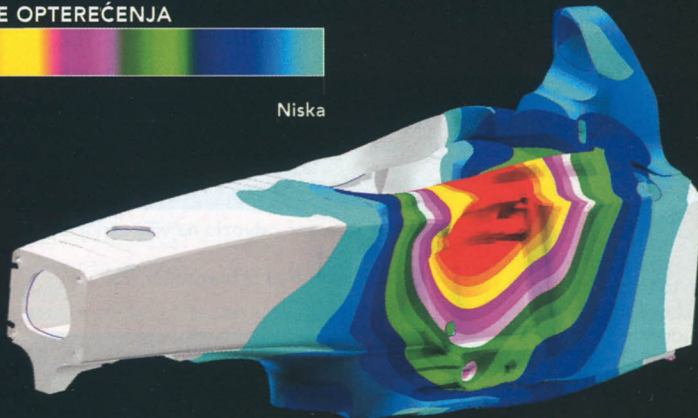
U svakoj ekipi posebni analitičari opterećenja šasije koriste kompjuterske simulacije kako bi ustanovili strukturalnu cjelovitost svakog novog dizajna šasije. Potencijalno slabije zone tako se određuju unaprijed i mogu se predvidjeti za ojačavanje prije nego što fizička konstrukcija šasije uopće započne.

RAZINE OPTEREĆENJA



Visoka

Niska



>GORE: opterećenje pri bočnom udaru

>DOLJE: razine certificirane izdržljivosti na cijeloj šasiji



vizuelnom predočavanju svakog sloja: kao kod krojačeva kroja za odijelo, točno je prikazano kako će izgledati svaki sloj. Brošura često ima i preko 100 stranica."

Na jesen, ekipe započinju s praktičnom proizvodnjom šasija, a u studenom počinju crash testovi. Kompozitni odjel najprije

izrađuje manje individualne dijelove - nos automobila, strukturu stražnjeg kraja i rolbar - za odvojene crash testove.

CRASH TESTOVI

Svaki monokok, ne samo prvi od svakog novog dizajna, mora preživjeti crash test nakon kojeg mora ostati neoštećen i ponovno upotrebljiv. Savage priznaje: "Mi želimo proći test, ali tako da budemo na samoj granici. Jako puno vježbamo za test, i zato smo 95% sigurni da će sve biti OK."

"Jedna šasija mora proći cjelokupni crash test program i ona postaje predložak svim ostalima. FIA određuje da šasija mora proći test neoštećena. Uostalom, nije nam u interesu da otpišemo šasiju vrijednu 100.000 dolara."

Vozač sjedi u ćeliji za preživljavanje od karbonskih vlakana koja moja izdržati svaku vrst sudara, čak i kad ostatak automobila to ne izdrži"

BOK, MOTORI

ROSSI MISLI OZBILJNO

KOLIKO OZBILJNO Ferrari uzima u obzir planove MotoGP prvaka Valentina Rossija da uđe u Formulu 1? Izgleda jako ozbiljno, sudeći prema odluci Scuderije da mu omogući ekstenzivno testiranje u tijeku posljednjih, ključnih tjedana razvoja novog modela prije početka nove sezone. U veljači je 27-godišnji Rossi odvezao svoj najduži test do sada: tri dana u Valenciji. Nije počeo osobito dobro. Prvog dana, u prvom krugu izletio je s vlažne staze, ali u naredna dva dana ozbiljno se potrudio i izgledao je istinski impresivno. Očekuje se da će testirati za Ferrari još nekoliko puta ove godine, no on inzistira da još nema nikakve odluke o budućnosti. "Nisam došao ovdje bilo što dokazati," rekao je. "Motocikli su



Prvo malo problema, ali onda posve uredu - Rossi, Ferrari, Valencija, kiša, veljača

sada moj prioritet. Kao i Ferrari, i ja moram odvoziti, i po mogućnosti osvojiti, novo svjetsko prvenstvo." Rossi, kojeg su na testu posvuda pratili uzbuđeni novinari, pobudio je veliku znatiželju i u krugovima Formule 1. Trulli je čak otišao tako daleko da je pisao talijanskim novinama i svojem zemljaku službeno zaželio dobrodošlicu u sport. "On je definitivno vrlo talentiran," priznao je Michael Schumacher, za promjenu izvan glavnog središta zanimanja u boksu Ferrarija. Ima, međutim, i negativnih reakcija. Rossijev stari MotoGP rival Max Biaggi, koji je ranije testirao za Midland F1 ekipu u Valenciji, kritizirao je Rossijevo izlijetanje sa staze. "Ovaj put sam ga pobijedio," izjavio je. "Odvezao sam 10 krugova po kiši u Silverstoneu, dok on nije stigao niti do zavoja broj 10 u Valenciji."

KOTAČ] UZ] KOTAČ

NOVI DEČKI U WILLIAMSU

NICO vs ALEX ROSBERG WURZ



1 Koliko je GP utrka Keke Rosberg vozio za Williams? **Odgovor:** 62. Od Južne Afrike 1982. do Australije 1985.

72?

Krivo.

2 Tko je bio prvi svjetski prvak u Williamsu, i koje godine? **Odgovor:** Alan Jones, 1980.

Hm. 1980. Mislim, Alan Jones

Točno.

3 Koji je vozač odvezio najviše utrka za Williams? **Odgovor:** Ralf Schumacher, 93.

Ralf Schumacher, između 1999. i 2004. Recimo, oko 90.

Točno.

4 Koliko je star Patrick Head? **Odgovor:** 60.

Oko 57, mislim.

Skoro.

5 Koji je bio broj posljednjeg modela Williamsa koji je osvojio svjetsko prvenstvo? **Odgovor:** FW19, 1997.

FW19, 1997.

Točno.

6 U kojim je još F1 ekipama radio tehnički direktor Sam Michael? **Odgovor:** U Lotusu i Jordanu.

Jordan i Lotus.

Točno.

7 Koja indijska tvornica automobila sponzorira Williams? **Odgovor:** Tata.

Tata. Oni proizvode automobile?

Točno.

8 Koliko je GP utrka dobila kombinacija Williams-Cosworth? **Odgovor:** 17.

Bili su zajedno do 1982. Recimo, 19.

Krivo.

9 Gdje je bilo sjedište Williamsa prije Grovea? **Odgovor:** Didcot.

Didcot.

Točno.

10 Nabrojite sve dosadašnje Williamsove snabdjevače motorima. **Odgovor:** Cosworth, Honda, Judd, Renault, Mecachrome/Supertec, BMW

Cosworth, BMW, Judd, Renault, Mecachrome, Honda.

Točno.

Pobjednik ovog mjeseca je:

NICO ROSBERG

POBJEDNIK 7,5/10



Nije fer! Jeste li pitali Nica za mojeg tatu? OK, oko 60.

Skoro.

Alan Jones, 1980. Sreo sam ga na Novom Zelandu, prije 15 godina!

Točno.

Teško. Nigel ili Ralf? Ralf.

Točno.

Ako velim da je star, imam problem. Dakle, 25? Ne, 58 ili 59?

Skoro.

To je bio Jacques Villeneuve 1997. FW19?

Točno.

Nemam pojma. Idem pogadati: Arrows?

Krivo.

To je lako. Tata.

Točno.

Dobili su dva prvenstva. Znači, 14 ili tu negdje.

Krivo.

Ah, to znam. Petnaestak kilometara od Grovea. Didcot.

Točno.

Vosworth, BMW, Renault, Honda i Mecachrome. Još? Judd?

Skoro.

GUBITNIK 6,5/10



DIGITALNO VRAĆANJE

"GRAND PRIX!" SADA I NA DVD-U

NIJE BAŠ SIGURNO da se svi današnji ljubitelji Formule 1 sjećaju dogodovština Nina Barlinija, Petea Arona, Scotta Stoddarda i Jean-Pierrea Sartija iz svjetskog prvenstva 1966. godine, ali F1 filmofili se sigurno sjećaju imena iz najboljeg filma o ovom sportu.

Remek-djelo Johna Frankheimera iz te 1966., "Grand Prix!", dugo je bio hvaljen kao ultimativni film o Formuli 1. Unatoč

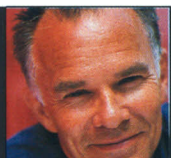


Osvježenje za 2006.: "Grand Prix!" se zasluženo vraća, sada na DVD-u

tome što je star 40 godina, još uvijek sjajno oslikava glamur, politiku, taštinu, pretjerivanje i hipokriziju moderne Formule 1 kroz raznovrsnu zbirku vozača, čiji je karakter toliko tipičan i danas, kao što je bio i prije 40 godina. Bio je problem pogledati ga. Famosno nedostupan na VHS-u ili DVD-u, o filmu se više pričalo nego što ga se gledalo - čak i na televiziji - no svjedno je postao kulturni klasik.

Od sada problema više neće biti. Film se ponovno vraća, ovaj put u DVD formatu i po prvi put bit će dostupan u rujnu. Očekujete mnoštvo DVD dodataka, uključujući ekskluzivne analize o filmu i Formuli 1 šezdesetih od strane, ni manje ni više, naših Matta Bishopa i Petera Windsora.

Jedno je sigurno: Cole Trickle iz "Days Of Thunder" nije junacima iz "Grand Prix!" ni do koljena.



Peter Windsor UZ DLAKU

Trtljanje bez veze ili zdrava logika? Neki su više i češće u pravu od drugih

I mam tu žarku želju prislušivati analitičke sastanke ekipa. Očarava me pomisao da saznam da li Michael pogrbnjeno sjedi u svom sjedalu razmišljajući što će jesti za večeru dok pipka po vrećici biološki uzgojenih badema, ili sjedi uspravno ko svijeća, autoritativno analizirajući telemetriju s inženjerima oko sebe. Da li Kimi uopće primjećuje Juana tijekom tih sastanaka? Kako Pat Symonds podnosi pravilo o nepušenju u Renaultovom motorhomeu?

Naravno da zamišljaš te situacije dok postavljaš pitanja tim ljudima za vrijeme onih namještenih intervjua koje u pretrpanim padok zonama moramo odguliti četvrtkom i petkom negdje nakon 16:30. Tipa: vozač ima dvije minute na raspolaganju, PR djevojka maše digitalnim snimačem zvuka. Budi brz i nemoj biti naporan. Slika koju na taj način gradiš o stvarnom životu je mutna, prepuna statičkih smetnji. Analitički sastanci mora da su posve drugačiji.

A možda i nisu. Uzmimo na primjer Mikea Gascoynea. Kad god intervjuiram Toyotinog tehničkog direktora (za sasiju), uvijek me iznenadi njegova jednostavna vrsta logike. Gotovo kao da brbljam s Matt Bishopom, Alanom Gowom, Matthew Marshom ili Cosworthovim Bernardom Fergusonom - sa stvarnim ljudima. Mike je, nemojmo to zaboraviti, jedan od onih mega-plaćenih tehničkih direktora

"Sretan sam što se mogu pridružiti onima koji misle da će Toyota biti jako dobra ove sezone"

u Formuli 1 i trebao bi koristiti riječi i fraze koje mi ne razumjemo - Neweyjev ili Headov riječnik, ili čak Brawnov riječnik, kad Ross ima loš dan.

Koristeći dugačke, trnovite rečenice s riječima i frazama poput "usredotočenost niskotlačne gustoće" ili "periferna arhitektura hlađenja", Head se ponekad zna raspričati - odajući nam kako "Windsor ne zna ništa o F1 ništa.", naglašavajući "ništa" fontanom ljutite sline - no većinu vremena je dostojan sebi. I tako, to traje i traje, a članovima padoka s nižim kvocijentom inteligencije - dakle novinarima poput mene - često je teško dokučiti o čemu to oni tako uporno melju...

Gascoyne umjesto toga kaže nešto poput: "Ne razumjem ta nova predstavljanja novih



Borba za izjavu u padoku rijetko se isplati, osobito kad je umotana u nerazumljive fraze visoke tehnologije

automobila. Razlog zbog kojeg svi pomiču datume tih predstavljanja što je kasnije moguće, je u maksimalnom korištenju aerodinamičkin tunela. A naša filozofija je maksimalno iskoristiti razvojno vrijeme mehaničkih komponenti, i istovremeno optimizirati aerodinamički razvoj." Čak i ja to mogu razumjeti. Logično je - čak previše logično, toliko da se pitam zbog čega nitko drugi ne priča i ne razmišlja na isti način.

Razgovarao sam s Mikeom na Toyotinom "Predsezonskom događanju" u njihovoj tvornici Yarisa u blizini Lillea, u Francuskoj, i iskoristio sam priliku da vidim je li Jarno Trulli prihvatio novi sistem sa zero-keel prednjim ovjesom na modelu TF106. Nije ga mogao smisliti, sjećate se, kod modela 105B u Suzuki i Šangaju prošle godine.

I opet, Mike je bio direktan: "Ono što morate imati na umu kod Jarna je to da on uvijek vozi na isti način i obično čeka da se staza razvije tijekom vikenda. To je ono što ga je možda zateklo s modelom TF105B. Da ga je duže vozio, vjerojatno bi o njemu imao drugačije mišljenje."

Vjerojatno je to tako jednostavno - premda većina inženjera u Formuli 1, po mom iskustvu, najčešće od svojih vozača zahtijeva da rade prema poznatom predlošku. Gascoyne, naprotiv, radi po Jarnovom. Stoga sam vrlo sretan pridružiti se onima koji misle da će Toyota biti jako dobra ove sezone. Imaš osjećaj da grupa pametnih ljudi nedefiniranih egoa (tu su John Howett, Luca Marmorini, Pascal Vasselon, Richard Cragan) rade zajedno u dobro sredenom, nepretencioznom skladu. Bez nekakvih pod-odbora. Bez premještanja odgovornosti. Samo puno nedvosmislenog govora u Gascoyneovom stilu.

F1 BIZNIS

HONDA ĆE I PJEVATI, SAMO DA POBIJEDI

ŠTO DOBIJETE križanjem Formule 1 i emisije Pop Idol? Jenson Buttona koji pjeva "Flying without wins" (pardon, wings) grupe Westlife? Na sreću, ne. Odgovor je, bar se Honda tako nada, puno sponzora i novi pristup F1 marketingu.

Honda je ovaj mjesec povjerala svoje marketinške F1 aktivnosti firmi 19 Entertainment Simona Fullera - agenciji koja stoji iza Pop Idol televizijske koncesije, pop zvijezdi Spice Girls, Willa Younga i Rachel Stevens, te slavnog para, Davida i Victorije, Beckham.

Zadatak agencije bit će poboljšati tržišnu svijest o Hondinom F1 imidžu i pretvoriti njihove vozače, Jenson

Buttona i Rubensa Barrichella, u ozbiljne donosiocce novih prihoda.

Naizgled, dogovor s 19 Entertainmentom je dobra vijest, i hrabar potez Honde. To će biti prvi put da neka F1 ekipa koristi show-business agenciju za vođenje marketinga. Ovaj potez svidio se i Bernieju Ecclestoneu, koji je rekao: "Ovo je put koji bi trebale slijediti ekipe i širiti zabavnu i sportsku privlačnost Formule 1 među globalnom publikom."

Međutim, ovaj potez može se tumačiti i kao priznanje da Hondin vlastiti odjel za marketing ima problema etabrirati njihov F1 imidž, kao raličit od onog prethodnog, BAR-



Novi pop zvijezde 2006. Nick Fry, Geoff Willis, Jenson Button i Rubens Barrichello

Hondinog. U svojoj prethodnoj inkarnaciji ekipa nikako nije uspijevala privući velike sponzore, uglavnom zbog dominacije imena Lucky Strike posvuda po automobilu.

Lucky Strike će ostati glavni sponzor sve do

kraja 2006, ali, kao ni do sada, trenutno nema zvučnog imena koje bi ga zamijenilo. Dogovori s Vodafoneom i Intelom - firmama koje su na kraju potpisale za McLaren i BMW - jednostavno su sklznuli kroz Hondine prste.

Hondin novi pristup u marketingu mogao bi biti uspješna garancija za financijsku budućnost ekipe. Ako upali, nemojte se začuditi kad i ostali timovi odluče poći istim putem.

Vidi: F1 sponzori, str. 120

KRIVULJA ZARADE

Godišnje plaće u prosječnoj ekipi Formule 1

Tehnički direktor	1.200.000 dolara
Boss ekipe	600.000 dolara
Glavni dizajner	350.000 dolara
Glavni inženjer	300.000 dolara
Menadžer ekipe	250.000 dolara
Glavni aerodinamičar	245.000 dolara
Inženjer vozača	235.000 dolara
Glavni mehaničar	110.000 dolara
Mehaničar početnik	70.000 dolara
Vozač kamiona	60.000 dolara

NB: Brojke su procjene F1 Racinga. Podatak o bossu ekipe odnosi se na zaposlenika s tom funkcijom, ne na vlasnika ekipe.

OBLACI NA FERRARIJEVOM HORIZONTU

Postoje indicije da je Ferrari odušao od sna o potpunom "Marlboro automobilu". Sponzorski sporazum s Philipom Morrisom trebao se temeljiti na automobilu bez ikakvih drugih reklama (osim Shella, Ferrarijevog dobavljača goriva), kako bi se osigurala posve asocijativna veza između Ferrarija i Marlboroa na svim utrckama gdje se više ne smiju ni na koji način reklamirati duhanski proizvodi. Plan je trebao proraditi već 2007.

No, Ferrari je u siječnju potpisao trogodišnji ugovor s Martinijem. Logotip proizvođača pića pojavio se na nosu modela F248, ali Martini u ugovoru ima opciju o povećanju opsega reklamiranja u budućnosti.

Govori se i kako Ferrari pregovara s dijama-

ntnom kompanijom DeBeers i telekomunikacijskom tvrtkom Alice, u vlasništvu Telecoma Italije, o velikom sponzorstvu kao zamjeni za Vodafone od 2007. (iako bi se, navodno, toliki reklamni prostor trebao najamiti od Philip Morrisa, koji "posjeduje" cijeli automobil).

Kako se obruč oko duhanskog sponzorstva sve više steže, osobito u svjetlu Odrednica konvencije o kontroli duhana Svjetske zdravstvene organizacije, dugoročno oslanjanje na Marlboro postaje sve više neodrživo. Također, Europska Komisija zatražila je od FIA-e pojašnjenje u pogledu tog pitanja.

Jedan stručnjak za marketing izjavio je za F1 Racing: "Anti-duhanski sporazumi sklapaju se posvuda. Siledžijski pristup Philip Morrisa, po svemu sudeći, mogao bi i njima samima i Ferrariju prouzročiti velike probleme."



Hoće li Martinijeve naljepnice dominirati na Ferrarijima, kao što su dominirale na Brabhamima u sedamdesetima?

OKRUGLO I CRNO

BRIDGESTONE
SVE BOLJI

IAKO PREDSEZONSKA testiranja još uvijek ukazuju na to da su, što se tiče dugih simulacija utrka, Michelinove "suhe" gume još uvijek marginalno bolje od Bridgestoneovih, razlika je manja od jedne sekunde po krugu, koliko je bila u studenom. U vrijeme kad je F1 Racing išao u tisk (10. veljače) procjene su govorile da su francuske gume brže 0,3-0,4 sekunde po krugu, ali ne i više od toga.

Jasno je da je za Bridgestone sada vrlo značajno to što može raditi s tri vrhunske ekipe - Ferrarijem, Toyotom i Williamsom. Zapravo, to priznaje i Ferrarijev tehnički direktor Ross Brawn, čija je ekipa u proteklim godinama sama odradivala sav posao na razvoju Bridgestoneovih guma.



Bridgestone neće više morati ovisiti samo o Michaelu Schumacheru

"Svi mi iz Ferrarija, Toyote, Williamsa i Midlanda smo se dogovorili da dijelimo sve podatke do kojih dođemo," izjavio je. "Tako će svi podaci što ih Bridgestone dobiva biti mnogo pouzdaniji."

F1 Racing saznaje da je posljednja (i brža) Bridgestoneova "suha" guma malo "nervozna", što će reći da dobro drži stazu, ali da joj je raspon adhezije vrlo uzak i podržava preciznu vožnju, dok kažnjava čak i najmanju nepreciznost. Gumu je Michael Schumacher najprije odbacio, no oživljena je nakon Williamsovih testiranja u Jerezu, gdje su najprije Alex Wurz, a potom i Nico Rosberg registrirali najbolja Bridgestoneova vremena tijekom dugih simulacija utrke u "privremenom" modelu FW27.

Sada su, saznajemo, Midland, Toyota pa čak i Ferrari ponovno izabrali tu gumu, što samo dokazuje da će Bridgestoneov progres biti mnogo brži ove godine, za razliku od prošlih kad su se mogli osloniti na testove same jedne (premda vrlo jake) ekipe.

Mladen Jergović
OVERDRIVE

Brojke otkrivaju mnoge stvari, pa i to koliko se F1 ekipe, zapravo, razbacuju s novcem



U Red Bullu su ponekad znali stvari okrenuti naopačke, ali je njihova prva sezona u Formuli 1 bila dolarski vrlo efikasna

Formula 1 je vrlo egzaktni sport. Sve se može izraziti brojkama i one rijetko lažu, premda ponekad mogu vraški zavarati. Recimo, najviše varaju kod raznih subjektivnih pokušaja sumiranja postignuća određenih vozača, pa će tako, po broju osvojenih pobjeda u karijeri, Gilles Villeneuve na vječnoj ljestvici Grand Prix pobjednika biti sa šest dobivenih utrka tek na 33. mjestu. Spomenete li bilo kome tko je na televiziji vidio, recimo, francuski Grand Prix 1979. (u kojem, nota bene, Gilles nije pobijedio) da su u povijesti Formule 1 bila 32 vozača bolja od Villeneuvea starijeg, taj će vas strastveno popljavati. Dakle, nije sve u brojkama.

A opet, ako se još jednom zagledate u onu zmijsoliku cifru s naslovne stranice ovog F1 Racinga, i pokušate si predočiti koliko je to novca, vjerojatno nećete uspjeti, ali će vam svejedno biti jasna jedna konkretna stvar: to je strašno, ubitačno, bezobrazno velika brojka.

"Ekipa Renaulta je trenutno daleko najefikasnija u Formuli 1"

No, dobro. Max Mosley misli isto, i drugdje u ovom broju objašnjava da će tome - za otprilike 2 godine - doći kraj, ili će Formula 1 biti u grdnjoj nevolji. Što, međutim, brojke koje čine tu finalnu sumu, brojke iz tabele trošenja F1 ekipa (vidi str. 119) konkretno znače?

Kao prvo, znače da je ekipa Renaulta trenutno daleko najefikasnija u Formuli 1. Podijelimo li ono što su Francuzi (i Englezi u tehničkom vodstvu ekipe) potrošili u 2005. (287,8 milijuna dolara) s brojem ukupno osvojenih bodova, ispada da ih je svaki bod koštao nešto više od milijun i pol dolara.

Nije malo, ali da je sve relativno pokazuje ista računica kod BAR-Honde: skoro 9 i pol milijuna dolara po bodu! Nije čudo da su ljudi iz Honde, koja je u to vrijeme posjedovala tek 45 % ekipe, uvidjeli da je vrag odnio šalu, pa su na kraju sezone kupili sve preostale dionice BAR-a, i sad će sami biti gospodari svojih troškova. I možda se odmaknuti od tog neslavnog posljednjeg mjesta u efikasnosti. Jer, čak je i mali i siromašni Minardi bio bolji: njihov je bod koštao nešto više od 7 milijuna dolara.

A kako je s ostalima? McLaren je drugi (kao i u prvenstvu) s 2,3 milijuna dolara po bodu, ali treći je, pazite, bio Red Bull Racing s 4 milijuna po bodu, što je bilo bolje od Ferrarija (4,3 milijuna), Williamsa (5,4 milijuna) i, osobito, Toyote (5,6 milijuna).

I dok su svi spremni pjevati ode o Dietrichu Mateschitzu i njegovoj lakoj ruci na novčaniku, relativno dobri rezultati Red Bulla prošle godine (sedmi u poretku konstruktora) više su bili posljedica pametnog raspoređivanja novca na ono potrebno, nego izravnog, nesmiljenog trošenja. Jer, RBR su u 2005. imali budžet skoro četiri puta manji od Toyotinih 500 milijuna dolara, ali su osvojili tek malo manje od polovice Toyotinih bodova.

Ipak, Toyota i Honda možda će doći na svoje. Njihova politika uspjeha po (doslovno) svaku cijenu razgradit će na kraju krajeva i najtvrdokorniju neefikasnost, i najuporniju nesposobnost da se konačno pobijedi, pogovo ako već jednom najme vrhunske vozače.

Ako se slučajno pitate odakle, recimo, Toyoti toliko novca za sponzoriranje vlastite ambicije u Formuli 1, evo još jednog egzaktnog podatka: cijeli jednogodišnji F1 program ovog diva pokrije se s 1 posto prihoda od njihove globalne prodaje cestovnih automobila. Koliko se sami, recimo, mučite da potrošite 1 posto svoje plaće na nešto što baš stvarno želite?

Formula 1 je uistinu egzaktni sport. Jedini je problem što u njoj ipak nisu svi Toyota, ili Honda.

NIGE BRANI JENSA

BUTTON USKORO POČINJE POBJEĐIVATI

Bivši svjetski prvak Nigel Mansell tvrdi da će se lavina vrlo uskoro pokrenuti

NIGELU MANSELLU su trebala 72 pokušaja prije no što je upisao svoju prvu Grand Prix pobjedu. Tijekom svih tih "praznih" godina, Englez je bio predmet sumnji i ismijavanja; svijet Formule 1 odbijao je vjerovati da je momak iz Birminghama budući pobjednik.

Kada je Mansell napokon zakoračio na najvišu stepenicu, nakon Grand Prix Europe u Brands Hatchu 1985. godine, uslijedila je poplava od još 30 pobjeda i naslov svjetskog prvaka 1992. godine. Mansell sada nagovara navijače na vjeru u Jensonu Buttona, čovjeka kojeg Britanci vide kao njegovog nasljednika. Hondin vozač se nalazi u sličnoj situaciji kao i bivši svjetski prvak: nastupio je na 100 utrka i još nije pobijedio.

Govoreći ekskluzivno za F1 Racing u našoj super najavi sezone, koja počinje na 28. stranicu, Mansell objašnjava svoje vjerovanje da se Button nalazi blizu prekida svoje GP suše.

"Naravno da će pobijediti, pitanje je samo kada," kaže Mansell. "On je jedan od onih vozača



Svjetski prvak iz 1992. vozit će u Grand Prix Masters seriji ove godine, a također i usmjeravati karijere svojih sinova Lea (lijevo) i Grega

koji će, nakon što pobijedi i shvati kako to nije toliko teško, nastaviti nizati pobjede."

Mansell priznaje kako se Button suočava s još većim očekivanjima za uspjehom nego što je bio slučaj kod njega samog tijekom osamdesetih.

"Jensonu je teže nego što je bilo meni, jer od mene nitko nije očekivao da ću pobijediti u automobilima koje sam tada vozio, ali tijekom posljednjih nekoliko godina BAR je bio u prilici pobijediti u nekim utrkama. No, mnogo se toga

urotilo protiv Jensonu, a za pobjedu morate imati cijeli paket. Osim toga, vjerujem da je u prošlosti imao neke loše savjetnike.

"Pustite čovjeka na miru i dopustite mu da se usredotoči na svoj posao. On je prvoklasan vozač, sada ima sjajnu priliku i vjerujem da će uspjeti."

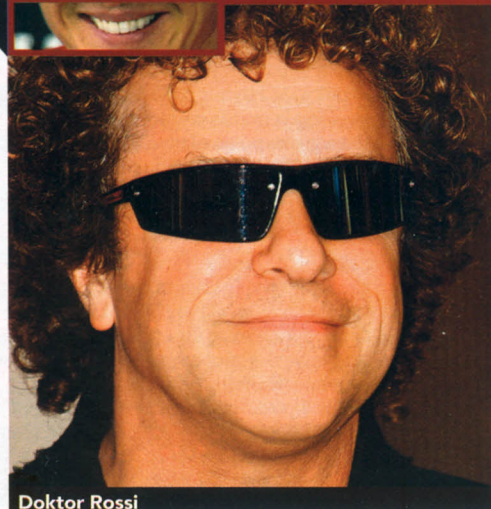
Nakon što je pobijedio na premijernoj utrci Grand Prix Mastersa u Kyalamiju prošle godine, Mansell je sada zauzet više no ikada. Ove godine se obvezao natjecati u prvoj potpunoj sezoni Grand Prix Mastersa, a uz to će nadgledati i razvoj karijera svoja dva sina u njihovoj prvoj sezoni u britanskim utrkama jednosjeda.

Greg, 18, i Leo, 20, sudjelovat će u prvenstvu Formule BMW, i njihov otac je uvjeren kako će obojica nastaviti obiteljskim stopama.

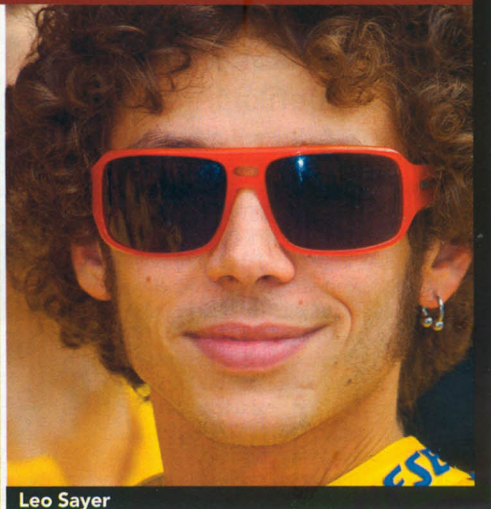
"Prihvatili su automobile kao patke vodu," rekao je Mansell ponosno. "Nevjerojatno su strastveni i entuzijastični. Gotovo da sam šokiran koliko su kompetitivni. Posve ću se uključiti i posvetiti njihovim karijerama."

Vidi Super najavu 2006., str. 28

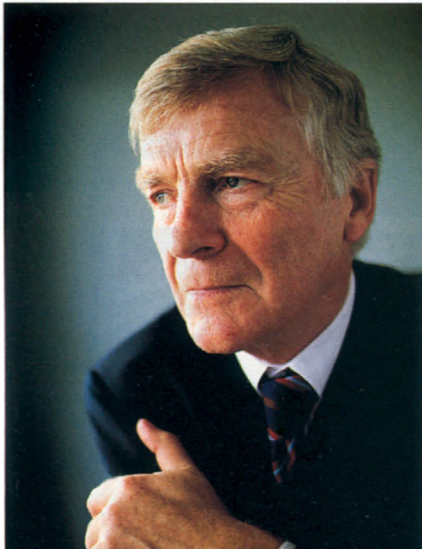
KAO JAJE JAJETU



Doktor Rossi



Leo Sayer



Prva kolumna predsjednika FIA-e za F1 Racing je direktna i udaračka baš kao što se moglo i očekivati. F1 ekipama se sigurno neće svidjeti, proizvođačima automobila još manje...

GAS DO DASKE

Osobno viđenje Maxa Mosleya

I o čemu da pišem u svojoj prvoj kolumni? Kad malo promislim, i nije teško naći odgovor, zar ne? Zašto ne pisati o jednom od najozbiljnijih i najzahtijevijih problema koji tište Formulu 1 već dugo vremena? Da, to mi se čini dobra ideja...

Stoga, vratimo se u svibanj 2004. godine. FIA je tada u Monaku organizirala sastanak svih čelnih ljudi iz svih ekipa, a pozvani su i odabrani inženjeri, kao i različiti predstavnici proizvođača motora. Cilj sastanka je bio smanjenje troškova. U jednom je trenutku predstavnik jednog od proizvođača izrekao neobično zanimljivu primjedbu da, zajedno, "njegova" tvrtka i (tadašnjih) šest ostalih auto kompanija troše više od 1 milijarde eura (1.2 milijarde dolara) svake sezone isključivo na F1 motore. Ne iznenađuje, stoga, da su se svi složili da je to apsurdno i neodrživo, pa je u skladu s tim osnovna radna skupina predstavnika proizvođača s namjerom da se osmisli jeftiniji model motora. Doove točke je još sve bilo kako-tako.

Jedina namjera radne skupine bila je smanjenje troškova. Kao što sada znate, uredno su predložili V8 motor od 2,4 litre koji će ekipe koristiti u 2006, uz smanjene pokretne dijelove i uz ozbiljna ograničenja u materijalima. Dva proizvođača automobila (Renault i Ford, čija ekipa Jaguar Racing, naravno, nije više uključena u Formulu 1) su sugerirala još stroža ograničenja, ne bi li se troškovi još više smanjili, no ostali nisu željeli ići tako daleko.

Tu je stvar stala, no imali smo još jedan zadatak: Tehnička radna grupa (Technical Working Group, ili TWG, kojom predsjeda

Charlie Whiting, a koja se sastoji od tehničkih direktora 10 ekipa) već je više od dvije godine naglašavala kako bi FIA trebala prestati kontrolirati brzine u zavojima kroz izmjene pravila vezanih za šasiju, već bi umjesto toga trebala ograničiti snagu motora. I TWG je predložio V8 motor od 2,4 litre, kako bi se smanjila snaga iz sigurnosnih razloga.

Tako se stvorila jedinstvena prilika. Nisko-budžetni motor bi nam istovremeno pružio smanjenje snage koje je zbog sigurnosti tražio TWG. Ovakvo podudaranje povoljnih okolnosti Amerikanci zovu "double whammy".

Na koncu, nakon dugotrajne diskusije, bili smo zadovoljni što smo mogli uvesti novo pravilo koje se gotovo, premda ne u potpunosti, poklopalo s ekstremnim Ford/Renaultovim prijedlogom. Zapravo, možda smo dobili čak i trostruki whammy. Zašto? Zato što je formula novog ekstremno nisko-budžetnog motora pružala proizvođačima manje razloga da započnu (potencijalno opasnu) borbu za eskalaciju moći.

No međutim, usprkos tome što su se (zbog troškova) u Monaku 2004. složili s tim, i usprkos tome što je to i TWG (iz sigurnosnih motiva) podržao, predstavnici nekih

proizvođača sada tvrde da ih navodno produkcija 2,4 litarskog V8 košta cijelo bogatstvo - čak do 2 milijarde eura (2,4 milijarde \$). Iako su sami - a to su sve od reda punoljetni ljudi - napisali ta nova pravila, i učinili su to zbog smanjenja troškova! Zbunjeni ste? Da, i ja sam Iskreno govoreći, ili su napravili vrlo ozbiljnu grešku... ili su sve, samo ne iskreni.

FIA ne može zaustaviti F1 ljude da troše - toliko znamo, ali možemo ograničiti njihovu potrebu za trošenjem. Nova pravila o motorima su tu upravo zato. Zapravo, ona omogućuju nezavisnim komercijalnim dobavljačima motora kakvi su Cosworth i/ili Mecacrome da budu vrlo kompetitivni dok u isto vrijeme troše tek mali dio iz budžeta proizvođača.

Toliko o motorima; a što je sa šasijom? Hm, čak i uz sadašnja prilično ograničavajuća pravila o šasijama, još uvijek se troše ogromna sredstva. Na primjer, koliko ja mogu razabrati, postoji fascinantno područje novog istraživanja interakcije između krajnjih, uspravnih ploča prednjeg krila, okretanja prednjeg kotača i dijela prednje gume koji dira stazu. Zaista fascinantno - grupici aerodinamičara koji to razumiju, ali ni od kakvog interesa za milijune gledatelja koji indirektno plaćaju za to.

Isto tako, trošiti milijune za svakodnevno 24-satno neprekidno istraživanje u današnjem ultra-sofisticiranom aerodinamičkom tunelu (i ponekad čak u dva ultra- sofisticirana aerodinamička tunela), koje opskrbljuju ogromne radionice za proizvodnju modela što izbacuju nebrojeno mnogo dijelova dizajniranih na nizovima vrhunskih, najsvremenijih kompjutora... to ni u kom

"Dva proizvođača automobila sugerirala su još stroža ograničenja, ne bi li se troškovi još više smanjili"

pogledu ne pomaže poboljšanju utrka. U stvari, cin ih gorima - jer, općenito govoreći, što je auto bolji u uvjetima čistog zraka sa svim

njegovim krilcima, usmjerivačima struje zraka i svim ostalim aerodinamičkim izmišljotinama, bit će utoliko gori kad se nađe iza drugog auta i kad njegov vozač pokuša prestići taj drugi auto

FIA-in pristup reguliranju šasija je stoga isti kao i kod motora: za 2008. smo spremni ograničiti razloge trošenju, a istovremeno želimo poboljšati utrke. Još jedan "double whammy"? Nadamo se.

I tako, s pravom bismo se mogli zapitati na kakav su prijem do sada naišla naša pravila za 2008? Pa, reakcije financijski zainteresiranih, ali ne i uključenih u Formulu 1 otkrivaju mnogo: "Kako to mislite, skresati troškove na 100 milijuna dolara? Da li vi iskreno mislite da ekipe u Formuli 1 trenutno troše više od toga"? Ima još i drugih stvari, no nisu baš za tisk.

Na kraju krajeva, kao što vidite, mi u FIA-i pokušavamo spasiti ekipe, a osobito proizvođače, od njih samih. I ako baš želite znati što se desi kad se previše udovoljava zahtjevima proizvođača, stanite i dobro pogledajte IRL. Ono što vidite, neće vas oduševiti. **FO**



Kao i sve drugo, i Formula 1 je smrtna. Ako se troškovi ne smanje, upozorava Mosley, kraj je posve predvidiv

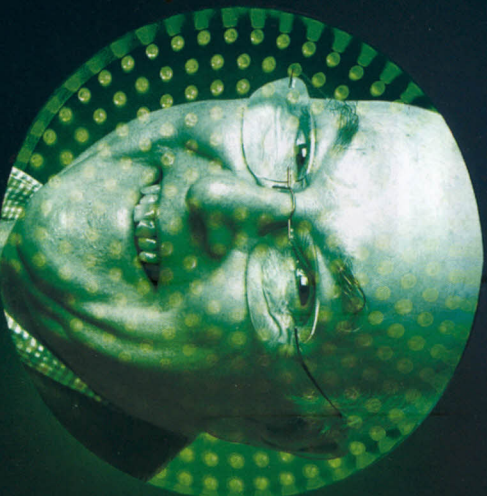
SUPER NAJAVNA 2006.



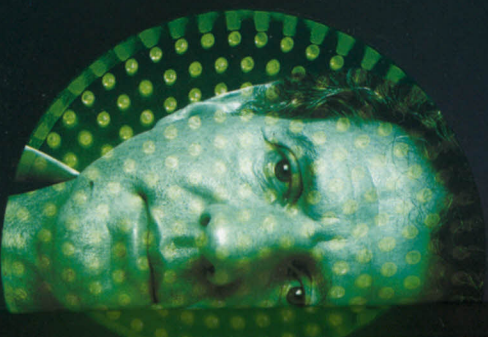
SUPER DRIVER



**NIGEL
MANSELL**
GP MASTER, SAMO
U F1 RACINGU



**MURRAY
WALKER**
LEGENDARNI 82-GODIŠNJI
TV KOMENTATOR



**JODY
SCHECKTER**
PRVAK IZ 1979.
BEZ DLAKE NA JEZI

F1 NAJAVNA

Str. 30 Renault



Str. 36 McLaren



Str. 40 Ferrari



Str. 44 Toyota



P62 Williams



Str. 48 Williams



Str. 52 Honda



Str. 56 Red Bull



Str. 60 BMW-Sauber



Str. 64 Midland



Str. 68 Scuderia Toro Rosso



Str. 72 Super Aguri

Spremite se: sezona 2006. kreće! S novim motorima i vraćanjem promjena guma, teže je nego ikad predvidjeti tko će slaviti, a tko plakati. Zato smo okupili pet živih legendi i natjerali ih da se prepiru. To su i učinili. Dugo i glasno

EDDIE JORDAN

VELIKO IME S
JOŠ VEĆIM USTIMA



PAT SYMONDS

NAJLUKAVIJI STRATEG
U FORMULI 1



AVA

2005: osvajači svjetskog prvenstva i među vozačima i među konstruktorima...

RENAULT

...no, je li zima unijela nemir u njihove redove?

U Renaultu tek što su prestali slaviti, kad ih je Fernando Alonso presjekao viješću o svojem odlasku 2007. Je li ih to omelo u pripremama za novu sezonu?

Nigel Mansell: Pat, krenimo s tobom.

Mozete li sve to ponoviti 2006?

Pat Symonds: Hm, zašto ne? Mi smo još uvijek ona ista ekipa kao i prošle godine, a kontinuitet je izuzetno važan faktor.

Eddie Jordan: Da, ali razlika je u tome što je Alonso potvrdio da za 2007. ide u McLaren, zar ne? A Renaultu još predstoji da objavi što će raditi u budućnosti u Formuli 1 - hoće li se povući, preimenovati ekipu u Nissan, sve prodati, ili bilo što drugo.

PS: Ne mislim da će Fernandov prijelaz na bilo koji način utjecati na njegov način razmišljanja. On će i tijekom 2006. opet

nastojati osvojiti svjetsko prvenstvo.

Murray Walker: Ali što je s ekipom?

Njegov odlazak je morao narušiti moral.

PS: Da, ali ne mislim da je to zaista ozbiljno. Svatko je razočaran što odlazi, jer smo uživali raditi s njim i uživali smo u onom što je on pružao ekipi. Svi bismo rado da se to još nastavi, no prihvaćamo da s nama ima ugovor na pet godina, što i nije tako kratko razdoblje.

Jody Scheckter: To je istina, no Alonsova najava tako rano u sezoni mora da je malo nezgodna za ekipu, zar ne? Kao i ti Pat, siguran sam da to neće donijeti stvarnu promjenu, ali ukoliko stvari u sezoni



Ekipa
Auto
Gumi
Moto

CV E
Osne
Prvi
Broj
Pobi
Pole
Najb
Bode
Nasl
Nasl
Adre
Whit
Chip
Tel:
Fax:
Web

Ekipa: RENAULT

Auto: R26

Gume: Michelin

Motor: RS26

CV EKIPE:

Osnovana: 1977.

Prvi GP: Velika Britanija 1977.

Broj Grand Prixa: 192

Pobjede: 25

Pole positioni: 43

Najbrži krugovi: 22

Bodovi: 719

Naslovi konstruktora: 1

Naslovi vozača: 1

Adresa: Renault F1 Team,

Whiteways Technical Centre, Enstone,

Chipping Norton, Oxon OX7 4EE, UK

Tel: +44 (0)1608 678000

Fax: +44 (0)1608 678800

Website/fan club: www.renaultf1.com

KLUJUČNO**OSOBLJE****Patrick Faure**, predsjednik**Flavio Briatore**, direktor menadžer**Bob Bell**, tehnički direktor**Pat Symonds**, izvršni direktor inženjeringa**Tim Densham**, glavni dizajner**Rob White**, zamjenik direktora menadžera (za motore)**André Lainé**, zamjenik direktora menadžera (za podršku)**Léon Tallieu**, voditelj projekta RS26**Denis Chevrier**, voditelj operacija na stazi**Gavin Hudson**, glavni mehaničar**Rod Nelson/Rémi Taffin**, inženjeri (Alonso)**Alan Permane/Fabrice Lom**, inženjeri (Fisichella)**Heikki Kovalainen**, treći vozač**VOZAČI****FERNANDO ALONSO** (auto br. 1)

Datum rođenja: 29. srpnja 1981.

Mjesto rođenja: Oviedo, Spain

Mjesto stanovanja: Oxford, England

Status: neoženjen

Visina: 1,71 m

Težina: 68 kg

Website: www.fernandoalonso.com

F1 karijera:

Prvi GP: Australija 2001.

Broj Grand Prixa: 69

Pobjede: 8

Pole positioni: 9

Najbrži krugovi: 3

Bodovi: 247

2000 Minardi-Fondmetal: test vozač

2001 Minardi-European: 0 bodova, bez plasmana

2002 Renault: test vozač

2003 Renault: 55 bodova, 6. u SP

2004 Renault: 59 bodova, 4. u SP

2005 Renault: 133 boda, svjetski prvak

GIANCARLO FISICHELLA (auto br. 2)

Datum rođenja: 14. siječnja 1973.

Mjesto rođenja: Rim, Italija

Mjesto stanovanja: Monako, Rim

Status: živi s Lunom (kćer Charlotta, sin Cristofer)

Visina: 1,72 m

Težina: 66 kg

Website: www.giancarlofisichella.com

F1 karijera:

Prvi GP: Australija 1996.

Broj Grand Prixa: 159

Pobjede: 2

Pole positioni: 2

Najbrži krugovi: 2

Bodovi: 174

1996 Minardi-Ford: 0 bodova, bez plasmana

1997 Jordan-Peugeot: 20 bodova, 8. u SP

1998 Benetton-Mecachrome: 16 bodova, 9. u SP

1999 Benetton-Supertec: 13 bodova, 9. u SP

2000 Benetton-Supertec: 18 bodova, 6. u SP

2001 Benetton-Renault: 8 bodova, 11. u SP

2002 Jordan-Honda: 7 bodova, 11. u SP

2003 Jordan-Honda: 12 bodova, 12. u SP

2004 Sauber-Petronas: 22 bodova, 11. u SP

2005 Renault: 58 bodova, 5. u SP

**BODOVI RENAULTA
OD 2000.**

* Benetton-Supertec ** Benetton-Renault



"Nadam se da će Alonso biti u prilici obraniti svoj naslov. U Renaultu su sigurno dobro napravili svoju domaću zadaću preko zime, i auto i motor bit će jednako uspješni kao i lani"
Nigel Mansell

krenu savršeno, atmosfera bi mogla postati ponešto negativna.

NM: Misliš unutar ekipe?

JS: Zasižno. Ponekad, kad sezona počne ponešto razočaravajuće, to se vrlo brzo može osjetiti.

PS: Da, ali ja sam još uvijek uvjeren da će Fernando, kad jednom sjedne u kokpit, biti upravo toliko motiviran koliko je uvijek bio. Jedno od mnogih obilježja koje je pokazao i prije 2005. je da je strašan borac, bez obzira gdje je i bez obzira na to kakva je situacija.

JS: Možda. Ali prije nego sam se ja povukao, mislio sam da se još uvijek trudim, baš kao i uvijek, no razlika je u onim trenucima kad se budiš usred noći: da li i tad misliš o tome kako možeš riješiti taj problem podupravljanja? Ili ne? S druge strane, Alonso je još mlad i još uvijek željan pobjeda, pa to možda i neće utjecati na njega na taj način.

NM: Mislim da neće. I nadam se da će imati priliku obraniti svoj naslov, osobito nakon što ga je u tako fantastičnom i zreлом stilu osvojio u 2005. Uvjeren sam da je Renault obavio svoju domaću zadaću tijekom zime i da će Alonso imati i auto i motor na razini prošlogodišnjeg.

JS: Svakako, ali pobjednička ekipa pobjeđuje zajedno, a to 'zajedno' je slomljeno.

MW: Stani malo, Jody. Nemojmo zaboraviti da, zapravo, Renault ove godine ima stabilnu situaciju s vozačima, obzirom da su Alonso i Fisichella još uvijek tu.

JS: Ah, Fisichella! Nije ostvario onoliko koliko je mogao...

EJ: ... Ali, prije si uvijek cijenio Fisichellu!

JS: Da, da, jesam. Uvijek sam osjećao da je jako brz, ali da nema pravi auto. Međutim, prošle je godine



"Ova sezona je zlatna prilika za Fisichellu da se popne na višu razinu i dokaže da ga Renault treba zadržati i u 2007."
Murray Walker

sjeo u dobar auto i bio je razočaranje. Tko zna, možda je njegov vrhunac iza njega. Možda je prešao vrhunac jer je predugo vozio stare kante.

EJ: Ops! Tu sad pričaš i o mojim starim kantama - bar nekima od njih!

JS (smije se): Izvini, Eddie! Ali ne vidim ništa što bi me navelo da mislim da će on ove godine nadmašiti Alonsa, recimo to tako.

NM: Pa ipak, možda i hoće, ukoliko uspije iskoristiti svoje briljantne trenutke. Kad je Fisichella u formi, nema mu ravnog. Ono što mu nedostaje je konzistencija, vikend za vikendom, utrka za utrkom. Ali, mislim da je super vozač - i potencijalni svjetski prvak.

PS: Prošle je godine imao lošu sezonu.

Nakon pobjede u Australiji, imao je slabu drugu utrku (Malezija) što mu je srušilo samopouzdanje. Ta je utrka jednako utjecala na Giancarla kao što je Fernando spin u kvalifikacijama u Sepangu 2004. imao začudujućeg utjecaja na njega.

MW: Kako to?

PS: Pa, to je utjecalo na Fernandovo samopouzdanje u kvalifikacijama tijekom preostalog dijela sezone. Ali, ono što želim reći je da je Giancarlo bolji nego što to njegovi rezultati prošle godine pokazuju.

EJ: Čujte. Fisi je vozač do kojeg jako držim. Njemu treba ono malo ekstra ljubavi i pažnje, što vi u Renaultu tako lijepo znate pružiti. Ako budete vjerovali u njega, on bi mogao, jednom kad Alonso ode, postati potencijalni svjetski prvak.

PS: Da budemo potpuno iskreni, Fernando je brži. Nećete nikad dobiti dva vozača koji su potpuno isti. Giancarlo je sigurno među pet najboljih vozača. A ako mu se stvari namjeste na pravo mjesto, ne vidim zbog čega ne bi mogao osvojiti svjetsko prvenstvo.

MW: Ova je sezona Fisichellina zlatna prilika da se popne na viši nivo i pokaže da zaslužuje da ga se zadrži i u 2007.

PS: Mi smo, zapravo, vrlo zadovoljni s Fisijem. Ali, osobno, ove se sezone mora dokazati u mnogim stvarima. Prošle je godine bio jako u sjeni Fernanda, ali što se tiče brzine nije uopće daleko. On to može.

MW: Drugo veliko pitanje, koje je Eddie prije dotakao, je da li će sam Renault biti tu još dugo. Alonsova odluka da ode me navodi da mislim, bez osobite potvrde, da će se Renault povući na kraju ove godine. I netko kao David Richards, ili netko drugi, će kupiti ekipu. To također mora utjecati na stvari, zar ne?

Giancarlo Fisichella, Jerez, 11. siječnja 2006. Je li napokon stiglo Fisijevo vrijeme?



Može li Alonso ostati usredotočen na Renault s McLarenom na horizontu?

RENAULT SU KAO...

... Thierry Henri

Puno va-va-vooma i božanstveno tehničko umijeće. No, iako su jaki na kratke staze, postoji osjećaj da njihova budućnost leži drugdje.



"Uvijek sam mislio da je Fisi vrlo brz, ali da nema pravi auto. Prošle je godine, međutim, dobio odličan auto, ali je razočarao, pa se čovjek pita nije li prošao svoj vrhunac"
Jody Scheckter



Ako Fisichella (desno) krene dobro, čitava će ekipa stati iza njega



Kovalainen (desno) vrlo je brz, ali kamo će ga Flavio usmjeriti nakon 2006?



FLAVIOV POSLJEDNJI PLES?



"Na početku sezone uvijek je jak pritisak - to ne treba skrivati. Prošla godina bila je izuzetna za nas, i nadamo se da ćemo je ponoviti. Da bismo uspjeli, trebaju nam dva jaka vozača. Giancarlo se sada bolje osjeća u ekipi, on je jedan od najboljih vozača danas. On može imati odličnu sezonu. Fernando je profesionalac i učinit će sve da obrani svoj naslov prvaka. Njegova odluka da prijede u McLaren neće nas ometi u planovima. Ne zaboravite da je Benetton bio 1995. u istoj situaciji, kad je Michael potpisao za Ferrari. To nas nije omelo u borbi za naslov prvaka, i pobijedili smo. Prvi testovi su pokazali da je naš auto dobar i siguran da ćemo biti bar jednako jaki kao prošle godine."

Flavio Briatore

NM: Štogod donosila budućnost, još uvijek mislim da ove godine Renault ima dobru priliku, barem kao i svatko drugi, jer oni grade na prošlim rezultatima. Nema razloga zbog kojih ne bi mogli započeti ovu godinu tamo gdje su stali u 2005.

PS: Čudno je, ali s obzirom da smo već osvajali prvenstva jedno za drugim (s Michaelom Schumacherom i Benettonom 1994. i 1995.), znam da je motivacija da to opet učinimo veća nego prvi put. Osvojiti jedno svjetsko prvenstvo može nekima izgledati tek kao kombinacija okolnosti, pa je motivacija da to učinimo opet ogromna, jer je to onda pravi pokazatelj klase.

EJ: Kad govorimo o klasi, šta je s Flavijom? Flavio jednostavno imaj taj neki osjećaj, zar ne? U prošlosti je pobijedio s Benettonom i Michaelom, a sad se opet potvrdio s Renaultom i Fernandom. Formuli 1 su potrebni prirodni pobjednici, a Flavio se pokazao kao jedan od njih.



"Već smo osvajali prvenstva u uzastopnim godinama i znam da je u ekipi motivacija sada jača nego prije godinu dana. Motivacija je velika jer ponoviti takav uspjeh znak je istinske klase"

Pat Symonds



Ako Heikki Kovalainen bude dobar u testovima, mogao bi napredovati do pozicije vozača utrka u 2007.

MW: Ne znam koliko to ovisi o Flaviju, ali Renault je prošle godine cijelu stvar postavio na briljantno dobre osnove. Osobito je dobra bila pouzdanost. Ako pogledaš njihove najveće protivnike, McLaren, njihov je auto bio taman toliko nepouzdan da ih je koštao svjetskog prvenstva. Pat, kako se ove godine stvari razvijaju s tehničkog aspekta?

PS: Kao ekipa jako smo dobri u kontroliranju promjena. Stvari kao što su ponovno uvođenje promjene guma, kao i promjenu na 2,4 litarske V8 motore mi ćemo dobro odraditi.

NM: Što mislite o promjeni na 2,4 litarske V8 motore?

PS: Nama je promjena dobrodošla, jer znači izjednačavanje snaga svih ekipa. Imali smo dobar motor prošle godine, što se tiče snage i okretnog momenta, ali bio je težak i imao je visoko težište. Naš ovogodišnji V8 rješava te probleme, tako da se nadamo da možemo sa svim dobrim osobinama prošlogodišnjeg RS25 napraviti prvoklasni V8.

MW: Sjećam se da ste, kako bi osigurali titulu konstruktora, razvijali vaš V10 sve do zadnje utrke u 2005. Da li je zbog toga trpio program razvoja V8 motora?

PS: Mislim da nije. Rad na motoru je tako dugotrajan, da ako razvoj želiš malo produžiti, to je sve u svemu relativno malen dio vremena. Mnogo manji nego kad je u pitanju šasija. Rad na V8 motoru smo počeli vrlo rano - u rano ljeto 2004. - i pritom smo ostvarili svaki postavljene cilj. A ne mislim da smo postavili konzervativne ciljeve.

EJ: Gdje će vaš V8 biti u odnosu na suparnike?



"Flavio ima mnogo toga na tapetu: GP2, Billionaire Club, Billionaire Couture i mnogo drugih stvari. Tko zna hoće li za koju godinu on uopće biti u automobilističkom sportu?"

Eddie Jordan

PS: Ne bi me uopće iznenadilo da, na početku sezone, to bude motor s najviše okretaja, baš kao što smo 2005. završili s motorom s najviše okretaja. Vrlo sam zadovoljan na svim frontovima na kojima imamo neposrednu kontrolu.

MW: A što je sa šasijom? Ima li tu nekih iznenađenja?

PS: Ona je direktni nastavak prošlogodišnjeg auta, nema tu ničeg revolucionarnog. To je evolucija u smislu rafiniranosti, no pretpostavljam da je to slučaj kod svih ekipa.

EJ: Vratimo se Flaviju. Mislim da on ima mnogo toga na tapetu: GP2, Billionaire Club, Billionaire Couture i mnogo drugih stvari. Tko zna hoće li Flav za koju godinu uopće biti u automobilističkom sportu?

PS: Mi smo zasigurno motivirani i želimo to.

JS: Pa?

EJ: Pa, možda Renaultova pozicija svjetskog prvaka i nije tako snažna kao što bi to mogli očekivati?

NM: Ali nova su pravila, osobito što se tiče motora, malo poremetila stvari i za brojne druge ekipe.

EJ: S druge strane, Pat, prošle godine u ovo vrijeme nitko nije vašim momcima davao mnogo izgleda. Zato mislim da postoji dobra mogućnost da opet uspijete.

PS: Mi smo zasigurno motivirani i želimo to.



RENAULTOVO TAJNO ORUŽJE: Inženjerski kontinuitet, nešto što McLaren nema



RENAULTOVA AHILOVA PETA: Svjetski prvak odlazi - i to u McLaren



Još u "neutralnim" bojama, Pedro de la Rosa je na zimskim testiranjima imao zadatak pomoći Raikkonenu u pronalaženju pravog set-upa



Prošle godine bili su drugi, unatoč jurišu pred kraj i najboljem autu...

McLAREN

... Ron i njegovi ljudi sada žude za osvetom

U McLarenu su odlučni da pometu sve pred sobom u 2006., unatoč gubitku stanovitog gosp. Neweya. No, pitanja o puzdanosti Mercedesu V8 nikako da prestanu

Eddie Jordan: McLaren se nikad ne smije potcijeniti. Obratite pažnju samo na taj izuzetno uspješan potez otmice Vodafona od Ferrarija za 2007 i nadalje; a i onaj Alonsa iz Renaulta. Očito je da je Ron nevjerovatno usredotočen, i to u vrijeme kad smo već možda pomislili kako će on malo predahnuti.

Nigel Mansell: Ne vidim nikakvih razloga zbog kojih Ron ove godine ne bi trebao pobijediti. Jedini savjet koji bih mu dao je ovaj: zaboravi neke od bivših problema i više se fokusiraj na budućnost. Ponekad, suviše gleda unatrag i postane, kako da kažemo, ometen stvarima koje je već

trebao gurnuti u pozadinu.

EJ: Ali, gledanje u budućnost je točno ono što on radi, i to pokazuje njegovu odlučnost. Po mom mišljenju, pozitivan efekt osvajanja Alonsa i Vodafonea je prevagnuo unutarnji poremećaj prouzročen gubitkom (tehničkog direktora) Adriana Neweya (koji je otišao u Red Bull Racing). Ron je to izuzetno dobro odradio.

Jody Scheckter: U stvari, u posljednje vrijeme sam imao priliku dosta dobro upoznati Rona. Istina je, vodi svoju firmu na vrlo specifičan način - i na primjer, ako mi dolazi u posjetu, osjećam potrebu da sve

generalno očistim jer znam koliko je čudan po tom pitanju.

EJ: Ti si isto vrlo poseban, zar ne?

JS: Pa da, dosta sam poseban, ali ne kao Ron.



"Nikada nemojte potcijeniti McLaren. Samo pogledajte kako su maznuli Vodafone Ferrariju, ili Alonsa Renaultu. Ron je okrenut budućnosti i ove stvari pokazuju koliko je nevjerovatno fokusiran"
Eddie Jordan

Ekipa: McLAREN-MERCEDES**Auto:** MP4-21**Gume:** Michelin**Motor:** Mercedes FO108S**CV ekipe:****Osnovana:** 1963.**Prvi GP:** Monako 1966.**Broj Grand Prixa:** 595**Pobjede:** 148**Pole positioni:** 122**Najbrži krugovi:** 126**Bodovi:** 3.139,5**Naslovi konstruktora:** 8**Naslovi vozača:** 11**Adresa:** McLaren Technology Centre

Chertsey Road, Woking,

Surrey, GU21 4YH, UK

Tel: +44 (0)1483 261000**Fax:** +44 (0)1483 261902**Website/fan club:** www.mclaren.com**KLJUČNO OSOBLJE****Ron Dennis,** vođa ekipe

i glavni izvršni menadžer

Martin Whitmarsh, glavni operativni menadžer**Dave Ryan,** menadžer ekipe**Mike Coughlan,** glavni dizajner**Paddy Lowe,** direktor inženjeringa**Tim Goff,** glavni inženjer**Steve Giles,** glavni mehaničar**Mark Slade,** inženjer (Raikkonen)**Phil Prew,** inženjer (Montoya)**Pedro de la Rosa,** Gary Paffett, test vozači**Motori su mučili prošlogodišnji MP4-20, motori muče i novi MP4-21**

MW: Da, automobil za 2006. već je bio dizajniran kad je Adrian otišao. I ne sumnjam da će Mike Coughlan, Paddy Lowe i "ujak" Tom Cobley i svi ostali iz "kristalne" strukture McLarena biti u stanju efikasno i kompetentno razviti vrlo dobar auto.

EJ: I da znate, nisam siguran da je Adrian još uvijek imao tako veliku ulogu. Moja glavna briga za McLaren je da će Newey za sobom povući druge dobre ljude u Red Bull, ako to možda već i nije dogovoreno. Peter Prodromou je moguće bio tek prvi na listi. Još ćemo čuti o ovome.

PS: Pitanje je što je s motorom. Bila je to njihova Ahilova peta, a rani pokazatelji ove zime nisu baš obećavajući.

MW: Da, i ja stalno čitam kako novi Mercedes V8 nije pouzdan. Ako je to istina, imaju ogroman problem. Moraju konzistentno osvajati bodove. Ne mogu ponoviti prošlu godinu.

EJ: Složio bih se da su određeni aspekti pouzdanosti - ne, nazovimo to

nepouzdanosti - bili zabrinjavajući prošle godine. Ali prilično sam siguran da će ih Ron istrijebiti.

JS: Istina. Mnogo je jednostavnije riješiti pouzdanost nego brzinu, tako da bi im to trebalo uspjeti.

MW: Pa ipak, što točno misliš da treba riješiti?

JS: Mislim da to nije sistemska stvar; na primjer da nisu iscrpno testirali dijelove motora ili da rade greške u proizvodnji. Ono što mislim je da dovode stvari toliko blizu njihove granice izdržljivosti da se onda ti dijelovi raspadnu. Lotus je imao taj pristup, ali kod ovjesa, zar ne?

MW: Da. (Šef Lotusa) Colin Chapman je znao reći da auto Formule 1 mora biti tako dizajniran da se na kraju utrke

treba raspasti. Ako se to ne dogodi, auto je "pre-dizajniran".

JS: I Lotusi su često, poput današnjih McLarena, bili najbrži auti.

NM: McLaren je sigurno bio najbrži auto prošle godine.

PS: Stvarno? Nisam siguran. Nema veze, zaboravimo to. Teško je nama izvuna znati što se točno događa, ali znam da, ako će imati koju slabost, bit će to pouzdanost motora.

MW: Moglo bi poći loše i po pitanju vozača.

EJ: Kako?

MW: Pa, Ron ima iskustva u nadgledanju dvojice dobrih vozača; on je uspio

On mi se sviđa. Mislim da je vrlo osobit čovjek, a ugođaj dok je moj sin Tomas vozio za Mercedes, u Formula 3000, bio je sjajan - operacija McLaren-Mercedes može izgledati poprilično hladno, ali iznutra je više nalik na obitelj.

NM: Obzirom da sam vozio za McLaren, iako kratko, mislim da su sjajna ekipa. Imaju nevjerojatne sponzore, njihov proizvođač motora bi trebalo biti sjajan, a imaju i dva super brza vozača. U 2006. trebaju samo izaći i odraditi posao. Ukoliko ne uspiju, imat će utoliko teži posao u 2007.

Murray Walker: Nakon što su prošle godine propustili oba prvenstva, mora da je njihova motivacija da pobijede enormna.

Pat Symonds: Siguran sam da će i u 2006. imati jako dobar automobil.

MW: Slažem se.

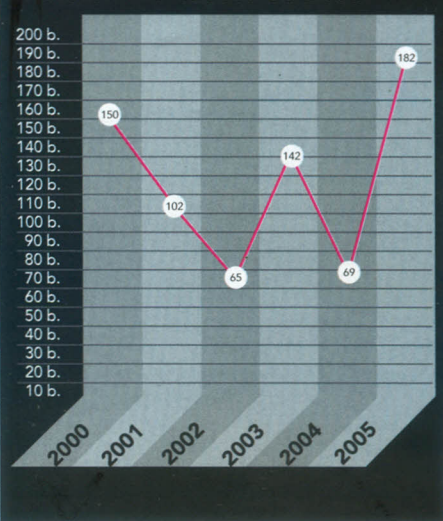
PS: Očekujem da će njihova šasija biti izuzetno dobra. I prošle su godine imali odličnu šasiju, premda u početku iz nje možda nisu uspijevali izvuci maksimum. Međutim, pokazali su da su mogli prepoznati onih nekoliko nedostataka koje je imala i riješiti ih, pa je tako očito da znaju što rade.

MW: A što je s Neweyem? Osobno, ne bih očekivao da će njegov odlazak negativno utjecati na auto za 2006.

PS: Slažem se. Ne bi trebalo imati izravan utjecaj.



"Imaju nevjerojatne sponzore, motor koji bi trebao biti jako dobar, i dva super brza vozača. U 2006. McLaren bi trebali obaviti posao do kraja"
Nigel Mansell

VOZAČI**KIMI RAIKKONEN** (auto br. 3)**Datum rođenja:** 17. listopada 1979.**Mjesto rođenja:** Espoo, Finska**Mjesto stanovanja:** Espoo, Finska i Švicarska**Status:** oženjen (Jenni)**Visina:** 1,75 m**Težina:** 62 kg**Website:** www.racecar.net/kimi**F1 karijera:****Prvi GP:** Australija 2001.**Broj Grand Prixa:** 86**Pobjede:** 9**Pole positioni:** 8**Najbrži krugovi:** 16**Bodovi:** 281**2001** Sauber-Petronas: 9 bodova, 10. u SP**2002** McLaren-Mercedes: 24 boda, 6. u SP**2003** McLaren-Mercedes: 91 bod, 2. u SP**2004** McLaren-Mercedes: 45 bodova, 7. u SP**2005** McLaren-Mercedes: 112 bodova, 2. u SP**JUAN PABLO MONTOYA** (auto br. 4)**Datum rođenja:** 20. rujna 1975.**Mjesto rođenja:** Bogota, Kolumbija**Mjesto stanovanja:** Monako**Status:** oženjen (Connie, sin Sebastian)**Visina:** 1,68 m**Težina:** 66 kg**Website:** www.jpmontoya.com**F1 karijera:****Prvi GP:** Australija 2001.**Broj Grand Prixa:** 84**Pobjede:** 7**Pole positioni:** 13**Najbrži krugovi:** 12**Bodovi:** 281**1998** Williams-Mecachrome: test vozač**2001** Williams-BMW: 31 bod, 6. u SP**2002** Williams-BMW: 50 bodova, 3. u SP**2003** Williams-BMW: 82 boda, 3. u SP**2004** Williams-BMW: 58 bodova, 5. u SP**2005** McLaren-Mercedes: 60 bodova, 4. u SP**Bodovi McLaren-Mercedesa od 2000.**

kontrolirati Sennu i Prosta, ali bi trenutna dvojica mogla biti vrlo problematična za njega. Montoya je mnogo emocionalnije ljudsko biće od Raikkonena, i nesumnjivo je da nije ostvario ono što je želio prošle godine. Vjerojatno se smatra isto tako dobrim kao što je Kimi, i željet će to pokazati u 2006. Da li Raikkonen ide u

Ferrari 2007.? Tko zna? Ali svejedno će htjeti nadmašiti JPM-a.


EJ: Znam da predstavljam manjinu od samo jednog člana ovdje, ali još uvijek mislim da je Montoya, a ne Raikkonen, taj koji ide u Ferrari za 2007. Štogaod bilo, činjenica je da obojica znaju da Alonso slijedeće godine dolazi u McLaren. To će ih držati na

oprezu, što je dobra stvar, ali će doći i do nekih unutrašnjih tvrđenja.

MW: Imati dvojicu izuzetno dobrih vozača bi moglo odmoći McLarenu u osvajanju prvenstva vozača ukoliko si Montoya i Raikkonen na koncu počnu otimati bodove.

JS: Po mom mišljenju, osim Michaela, Kimi je

Montoya je podijelio mišljenja naših stručnjaka - što i nije neko iznenađenje

"Imam vrlo određeno mišljenje o Montoyi. On je vrlo brz vozač - pobjednik - ali još uvijek vidamo previše pogrešaka, koje su presudne za osvajanje ili gubljenje svjetskog prvenstva"
Pat Symonds

McLaren su kao...

... veliki bijeli morski pas
 Fokusiran, veličanstven, super-brz i krajnje opasan. Osmijeh je prošle sezone došao kroz stisnute zube.



ŠTO KAŽU ONI SAMI



"Mi svaku sezonu počinjemo s ciljem da pobijedimo u što više utrka. Ako nam to uspije, i prvenstva će logički slijediti.

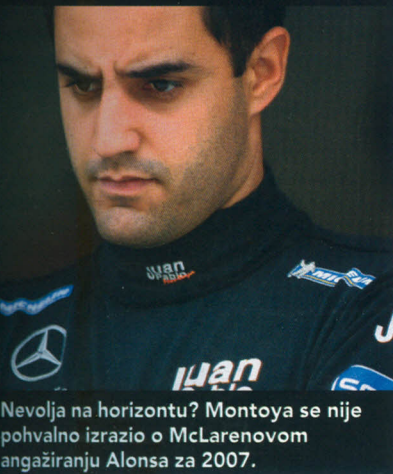
Od prošle sezone smo u značajnom naletu: pobijedili smo u 10 od 19 utrka.

S aspekta aerodinamike, MP4-21 će biti vrlo jak i, premda smo imali određenih problema za vrijeme zimskih testova, uvjereni smo da će Mercedesovi motori biti jako dobri. Kimijeva brzina i talent govore sami za sebe, a prema kraju 2005. Juan Pablo je sazrio do razine koja nagovještava istinsku veličinu, osobito ako nastavi napredovati u istom ritmu."

Martin Whitmarsh



Kimij je überbrz - ako motor izdrži. Hoće li to biti odlučujući faktor?



Nevolja na horizontu? Montoya se nije pohvalno izrazio o McLarenovom angažiranju Alonsa za 2007.

najbolji vozač u F1.

PS: On trenutno jest mnogo kompletniji vozač od Montoye. Kimi, Fernando i Michael su trojica koji stoje iznad ostalih.

MW: Kimijev hladnokrvan pristup je ono što ga čini potpunijim. Između njega i Montoye, kladio bih se na Kimija.



"JPM nije moj najdraži vozač. Nadam se da su njegovi teniski satovi, ili štogod to bilo, sada iza njega. Čudno je to, jer on je naučio kako se osvajaju prvenstva prije nego je došao u Formulu 1"

Jody Scheckter



McLaren bi trebali biti u naletu ove godine, nakon 10 pobjeda u 2005.

PS: Slažem se. Ne mislim da tijekom sezone Juan Pablo može pobijediti Kimija, ne, ukoliko se nešto dramatično ne promijeni.

NM: Ja mislim da Montoya nije nikad bio dovoljno cijenjen. Vrlo je brz i ponekad ima trenutke genijalnosti. Tada je gotovo nepobjediv. Problem je u tome što ne uspijeva dovoljno iskoristiti takve trenutke.

PS: Imam vrlo određeno mišljenje o Montoyi. On je vrlo, vrlo brz vozač - i može pobjeđivati utrke - ali još uvijek vidimo suviše pogrešaka. Rekao sam to na kraju 2004., i govorim to sada. Ne mislim da se on ne može promijeniti, ali trenutno su sitne pogreške i dalje prisutne, i njihovim gomilanjem se stvara ta razlika između osvajanja ili gubitka naslova prvaka. Možda on jednostavno treba novi izazov.

JS: On nije niti moj omiljeni vozač. Nadam se da je ostavio satove tenisa, ili štogod to bilo, iza sebe. Malo je to čudno, jer znao je kako osvojiti prvenstva i prije nego što je došao u Formulu 1.

MW: Što misliš da je glavni problem Montoyom?

JS: Mogao bi to biti pritisak unutar ekipe, i nemogućnost nošenja s njim. On ima pomalo nerazuman način na koji se odnosi prema stvarima; zaključujem to po malim komentarima koje sam čuo. Znaš, kao isprike koje nisu stvarne isprike. Ili je to bar utisak koji dobivam ovako izvana.

MW: Vratimo se Kimiju. Moram reći da

mislim da je Alonso mnogo potpuniji vozač od njega. Kimi je vjerojatno, iako ne definitivno, nešto brži, ali je Alonso

sposoban voditi i motivirati ekipu na isti način na koji to Michael čini. A, po mom sudu, to Kimi ne može.

JS: Ja mislim da je Kimi nešto britkiji od Alonsa.

NM: Ono što bih ja želio reći o spoju Kimi/McLaren je da su već trebali osvojiti svjetsko prvenstvo. Skoro su to postigli prošle godine, a isto tako i u 2003., tako da obje strane imaju nešto što bi trebali dokazati u 2006. Ukoliko im krene, bit će fantastični. Ukoliko ne, tad ćemo vidjeti kako se među njih uvlači frustracija.

EJ: Vjerujem da je prošle godine Ron mislio kako će, ako Ferrari izgubi prvenstvo, upravo McLaren biti taj koji će ga osvojiti. Renaultovo osvajanje oba prvenstva bio je za njega

udarac, koji će ga tjerati da se još oštrije bori u 2006. To će stvarima zasigurno dodati mnogo žestine.



"Kimi je vjerojatno, ne i definitivno, za nijansu brži vozač, ali Alonso je sposoban voditi i inspirirati ekipu na isti način na koji to radi Michael. Po mojem mišljenju, Kimi nije toliko inspirativan"

Murray Walker



McLARENNOVO TAJNO ORUŽJE: Najpustolovnija aerodinamika na gridu



McLARENNOVA AHILOVA PETA: Nepouzdana Mercedesovi V8 motori, ali na njima se radi



Da li će ovo biti Schumijeva godina? Što god bilo, on je još uvijek najbolji



Stroj za pobjede zapeo je 2005. i dohvatio tek treće mjesto...

FERRARI

... ali ranjeni div uvijek je najopasniji

Ostavimo po strani "hoće ili neće" priče o Schumacherovom povlačenju; Ferrari želi natrag svoje krune

Murray Walker: Ako je Ferrari ikad bio ekipa izgrađena oko jednog vozača, onda je to sad.

Pat Symonds: Ne mislim da je Massa loš vozač, ali bio sam bio malo iznenađen kad je dobio to mjesto. Mislio sam da će se odlučiti za nešto iskusnijeg vozača.

Eddie Jordan: Razgovarao sam s Felipeom o dolasku u Jordan prije nekoliko godina, kad je bio na rubu da bude izbačen iz Saubera, jer sam smatrao da je dobar talent.

MW: A sada?

EJ: Nisam siguran da je napredovao onom brzinom kojom sam se nadao. Ali, bez obzira na to, on je brz i pomoći će mu

latinsko okruženje u Ferrariju. On ima hrabrosti, i premda će praviti greške, mogao bi zgrabiti jednu pobjedu ove sezone. Budimo iskreni, trebao bi. Ali, još je to teško reći.

MW: Ne vidim u Massi ništa što bi me uvjerilo da će on biti pobjednik za Ferrari. Priznajem da nikad ranije nije vozio bolji auto, ali nikad nije izgledao kao super zvijezda, premda se nadam da griješim.

EJ: I, naravno, menadžer mu je staviti Nicolas Todt, Jeanov sin, ni manje ni više.

PS: Ja to ne bih napravio na njihovom mjestu,



"Ja osobno ne bih angažirao Felipea Massu, pogotovo ukoliko Michaelov ugovor uistinu ističe na kraju 2006. Siguran sam da Ferrari igra na produžavanje ugovora s Michaelom"

Pat Symonds

osobito ne s Michaelovim ugovorom koji ističe krajem 2006. Ali, siguran sam da računaju na Michaelovo ponovno potpisivanje.

Ekipa: FERRARI

Auto: 248

Gume: Bridgestone

Motor: Ferrari 056

CV ekipe:

Osnovana: 1946.

Prvi GP: Monako 1950.

Broj Grand Prixa: 722

Pobjede: 183

Pole positioni: 179

Najbrži krugovi: 185

Bodovi: 4.349,8

Naslovi konstruktora: 14

Naslovi vozača: 14

Adresa: Ferrari SpA; Via Ascari 55-57

41053 Maranello, Italija

Tel +39 0536 949450

Fax +39 0536 949049

Website: www.ferrari.com

Fan club e-mail: ferrariclub@ferrari.it

KLJUČNO OSOBLJE

Luca di Montezemolo, predsjednik

Jean Todt, generalni menadžer

Ross Brawn, tehnički direktor

Aldo Costa, glavni dizajner

Rory Byrne, konzultant inženjeringa

Paolo Martinelli, tehnički direktor za motore

Nigel Stepney, tehnički menadžer

Chris Dyer, inženjer (M Schumacher)

Gabriele delli Colli, inženjer (Massa)

Luca Badoer, Marc Gene, test vozači

Nigel Mansell: Massa tek treba odraditi svoj posao, ali on je već dosta pomogao Ferrariju. A Michael treba zamjenike. Siguran sam da mu je laknulo što je Luca Badoer vozio prilikom ona dva otkazivanja ovjesa na Ferrariju u Jerezu. Bit će to zanimljivo: uvijek je tako kad dođu nove snage. Vidjet ćemo kako će se sve razvijati.

MW: Massa je tu kao prijelazni vozač. A kada

VOZAČ**MICHAEL SCHUMACHER** (auto br. 5)

Datum rođenja: 3. siječnja 1969.

Mjesto rođenja: Hürth-Hermülheim, Njemačka

Mjesto stanovanja: Vufflens, Švicarska

Status: oženjen, Corinna (kćer Gina Maria, sin Mick)

Visina: 1,74 m

Težina: 75 kg

Website: www.michael-schumacher.de

F1 karijera:

Prvi GP: Belgija 1991.

Broj Grand Prixa: 231

Pobjede: 84

Pole positioni: 64

Najbrži krugovi: 69

Bodovi: 1.248

1991 Jordan-Ford/Benetton-Ford: 4 boda, 12. u SP (4 utrke)

1992 Benetton-Ford: 53 boda, 3. u SP

1993 Benetton-Ford: 52 boda, 4. u SP

1994 Benetton-Ford: 92 boda, svjetski

prvak

1995 Benetton-Renault: 102 boda, svjetski prvak

1996 Ferrari: 59 boda, 3. u SP

1997 Ferrari: 78 bodova, isključen iz SP

1998 Ferrari: 86 bodova, 2. u SP

1999 Ferrari: 44 boda, 5. u SP

2000 Ferrari: 108 bodova, svjetski prvak

2001 Ferrari: 123 bodova, svjetski prvak

2002 Ferrari: 144 boda, svjetski prvak

2003 Ferrari: 93 bodova, svjetski prvak

2004 Ferrari: 148 bodova, svjetski prvak

2005 Ferrari: 62 boda, 3. u SP

VOZAČ**FELIPE MASSA** (auto br. 6)

Datum rođenja: 25. travnja 1981.

Mjesto rođenja: São Paulo, Brazil

Mjesto stanovanja: Monako

Status: neoženjen

Visina: 1,66 m

Težina: 59 kg

Website: www.felipemassa.com

F1 karijera:

Prvi GP: Australija 2002.

Broj Grand Prixa: 52

Pobjede: 0

Pole positioni: 0

Najbrži krugovi: 0

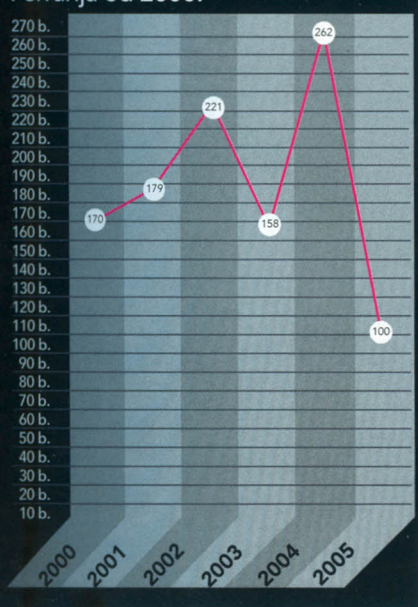
Bodovi: 27

2002 Sauber-Petronas: 4 boda, 13. u SP

2003 Ferrari: test vozač

2004 Sauber-Petronas: 12 bodova, 12. u SP

2005 Sauber-Petronas: 11 bodova, 13. u SP

Nikad nitko nije imao tako impresivne GP statistike kao Michael Schumacher**Bodovi Ferrarija od 2000.**

Raikkonen, ili netko drugi, bude na raspolaganju, slijedi "hvala lijepo, i do viđenja". Smatram da je vrlo znakovito to što je potpisao samo na godinu dana.

EJ: Ferrari nije nikad u Rubensu vidio prirodnog vođu koji bi nastavio Michaelovim stopama. Ipak, Rubens je mnogo toga saznao o ekipi. Tako da bi, u slučaju kad Montoya ili netko drugi zamijeni Michaela, bilo puno sigurnije rješenje da se zadržalo Rubensa.

NM: Ljudi izgleda uživaju u tome što traže od Michaela da se povuče. Meni se ne čini da je njegova dob problem.

MW: Hm, 37 nije baš starost, zar ne? Nigel, ti si imao 39 kad si osvojio naslov svjetskog prvaka.

NM: Dokle god je Michael motiviran, on će savršeno odraditi posao, tu nema problema.

Jody Scheckter: Nedavno sam vidio Michaela i rekao mu: "Stižeš me!", a on kaže:

"Polako, kako to misliš?" Ja mu velim: "Star si skoro kao ja." Umro je od smijeha.

MW: On je super momak. U Engleskoj ga možda ne vole, prvenstveno zato što je Nijemac, ali ga druge nacije obožavaju. Mislim da ga uopće ne dira sviđa li se ljudima ili ne.

JS: Ljudi pričaju o njemu i njegovim pobjedama, i da li je to dobro za sport ili nije. Ja ne razmišljam na taj način. Ako

otvoreno i pošteno pobjeđuje, tad je to dobro.

NM: Slažem se. Ja sam veliki Michaelov obožavatelj. On je strašan ambasador Formule 1. Ako dobije dobar auto, uspjeh će ponovno - dok god je motiviran.

JS: A ako pobjeđuješ, puno je lakše biti motiviran.

MW: Apolutno. To je i logično. Ljudi prave od muhe slona sa svim tim špekulacijama

oko Michaelovog skorog povlačenja. Ako prestane pobjeđivati, neće nastaviti. On se ne mora više mučiti, bez da to mu to ne donosi nove pobjede, ali mislim da to neće utjecati na njegovu motivaciju u 2006.

PS: On je tako jak karakter da mu je situacija prošle godine samo dosadivala, ali ništa više od toga. Ne možete čak ni reći da su ga neuspjesi motivirali iznova, jer on problema s motivacijom nikad ▶



"Ljudi govore o svim tim pobjedama Michaela Schumachera i o tome da li je to dobro za sport ili nije. Ja uopće ne razmišljam na takav način. Ako pošteno pobjeđuje, sjajno"
Jody Scheckter

SUPER NAJAVA 2006.



"Uopće ne vidim zašto se Ferrari ne bi mogao odmah vratiti. Bit ću vrlo iznenađen ako se to ne dogodi. Oni znaju što su krivo radili prošle godine, i do sada su to već sigurno popravili!"

Nigel Mansell



Ferrari su kao...

... **Mike Tyson**

Nekad eksplozivni, nepobjedivi, zastrašujući. Sad su opet među običnim smrtnicima, i muče se da vrate staru snagu.





Massa (dolje) ne može imati većeg timskog kolegu. M Schumacher (gore) u tom pogledu ima lakši posao



ŠTO KAŽU ONI SAMI



"Nikad ne vjerujem da ćemo pobijediti. Čak niti kad smo osvajali prvenstva, ja nisam nikad vjerovao da će se to dogoditi, sve do trenutka dok se to nije dogodilo. Fokusiramo se raditi najbolji mogući posao, reagiramo na situaciju u kojoj se nađemo, u usporedbi s drugima. U nekim godinama smo reagirali i uspjeli smo se izvući i pobijediti; u 2005. smo isto reagirali, ali se nismo uspjeli izvući. Ja imam dosta pouzdanja jer radim s fantastičnom grupom ljudi bogatog iskustva. Svi su oni vrlo motivirani jer smo izgubili prvenstvo 2005. Mogu imati mnogo povjerenja u ljude s kojima radim, ali ne mogu biti siguran da ćemo osvojiti jedno ili oba prvenstva ove godine."
Ross Brawn

nema. Možda ga je sve to malo spustilo na zemlju, premda on je jedan od vrlo rijetkih ljudi koji to uopće ne trebaju. On ima jako uravnoteženu narav.

NM: Također, on je nevjerovatno fit. Ne bi me uopće iznenadilo da nastavi s utrkaama još dvije ili tri godine, i dostigne 100 Grand Prix pobjeda. Sad je na 84. Bio bi to fantastičan rekord. Možda je malo rano o tome sada govoriti, ali on ima sve mogućnosti da to ostvari.

EJ: Što se mene tiče, on je još uvijek najbolji. Dajte mu auto koji makar nešto vrijedi i svi ostali vozači će odmah ostati otaga.

PS: Sigurno je da još uvijek nije došao do onog trenutka kad počinje misliti "Što meni sve ovo treba?" Ove se zime vratilo testovima ranije nego ikada. Ali, ako Ferrari bude imao još jednu slabu godinu poput 2005., nije nemoguće da Michael kaže: "OK, dosta mi je."

JS: Nije baš neko uživanje zbilja se truditi i onda osvojiti 10. mjesto. Zapravo, 2005. mora da je za njega ponekad bila vrlo bolna.

PS: Da, ali mislim da on neće htjeti otići ako nije opet na vrhu. Zato mislim da je čak moguće da potraži nove izazove s nekom drugom ekipom, prije nego što se tek tako povuče.

MW: To bi bilo zanimljivo. No, mene kopka ovo: što je to bilo tako loše s Ferrarijem u 2005.?

JS: Gume su bile veliki problem, zar ne?

PS: Da, za puno toga optužili su Bridgestone,



"Ovo je hipoteza. Da li je slučajno da su svi auti za koje je bio odgovoran Rory Byrne bili prvoklasni osvajači prvenstava, a za auto iz 2005. bio je odgovoran Aldo Costa?"
Murray Walker

no kako je godina odmicala postalo je jasno da gume nisu jedini problem.

MW: Ne, nisu bile samo gume. Pitam se, i ovo je samo hipoteza: "Je li slučajno da su svi automobili za koje je bio odgovoran Rory Byrne bili prvoklasni osvajači prvenstava, dok je F2005 bio auto za kojeg je odgovoran bio Aldo Costa?" Rory već dugo želi prestatu s Formulom 1, i želi otići u Tajland i tamo otvoriti školu ronjenja, zar ne?

EJ: Da, ali sada je postao Ferrarijev savjetnik, i govori se o produžetku ugovora.

MW: Nadam se da ne vrijeđam Alda, ali da li je slučajnost da čim Rory više nije u punoj kontroli, Ferrari slabi?

EJ: Svi se trude braniti Alda, ali ova će godina biti pravi test. Vidjet ćemo da li će ovaj automobil - koji je, navodno, kompletno njegov - biti opet pravi Ferrari.

PS: Ferrari se definitivno može vratiti. Oni su jedna izuzetno kompetentna ekipa: strašno su motivirani, sjajno organizirani, i dobro financirani. Ne možete tek tako postići sve uspjehe koje su oni postigli, i onda nestati, bez obzira na to što je dvoje ljudi otišlo.

EJ: Da. Moja jedina briga je Fiat. Oni imaju mnogo novca, ali negdje mora postojati limit.

PS: Možda, ali ja nikako ne očekujem da ove godine Ferrari bude tako loš kao 2005.

MW: Ja se ne slažem. Ferrari su na rubu potencijalnog ponora. Todtova usredotočenost je sigurno manja sad kad je odgovoran i za Ferrarijeve cestovne automobile, za profite, za sve te stvari. I ekipa više nije tako dobro financirana kao ranijih godina. Ljudi misle da će biti lako zamijeniti Vodafone, ali meni se baš ne čini da je tako, pogotovo ne kad Philip Morris drži kontrolu nad svim potencijalnim sponzorima.

NM: Ja ne vidim nikakvog razloga da se Ferrari ne vrati u punu snagu, istu onu koju je imao prije prošle godine. Zapravo, bit ću vrlo iznenađen ako im to ne uspije. Oni točno znaju što je bilo krivo prošle godine, i već su za

ovu sezonu sve to zacijelo riješili.
MW: Možda, ali do 2007. oni će možda izgubiti Rossa, Roryja i Michaela. To bi bila uistinu ekstremna situacija.



"Michael je još uvijek najbolji, za mene. Dajte mu auto koji makar nešto vrijedi, i svi ostali vozači odmah su iza njega. Moja jedina briga je da li Fiat, koliko god bogat bio, ipak ima svoje limite"
Eddie Jordan

FERRARIJEVO TAJNO ORUŽJE: Povratak promjena guma odgovara Bridgestoneu

FERRARIJEVA AHILOVA PETA: Felipe Massa se mora tek dokazati na ovoj razini

FOTOGRAFIE: ANDREW FERRARO/LAT, LORENZO BELLANCA/LAT, XPB/CC, GETTY IMAGES, ALISTER THORPE

Nezadrživi pohod do četvrtog mjesta u 2005...

TOYOTA

... ostale ekipe trebale bi početi brinuti

Pažnja, svi ti silni milijuni Toyote napokon se počinju primjećivati. Možda gledate najveće iznenađenje 2006.

Pat Symonds: Toyota je bila enigma 2005, zar ne? Nitko nije očekivao da će biti tako brzi kao što su bili na početku; a onda kad su jednom postigli brzinu, nismo očekivali da će je održati; a kad su je jednom počeli održavati, nitko opet nije očekivao da će splasnuti na način na koje se to dogodilo!

Murray Walker: Ali sigurno je ostalo mnogo inercije, i misliš li da oni mogu pobijediti ove godine?

PS: Bojao sam da će mi netko postaviti ovo pitanje! Tako su vraški blizu tome, ali je teško reći što će značiti promjena dobavljača guma.

VOZAČ

RALF SCHUMACHER (auto br. 7)

Datum rođenja: 30. lipnja 1975.

Mjesto rođenja: Hürth-Hermülheim, Njemačka

Mjesto stanovanja: Salzburg

Status: oženjen, Cora (sin David)

Visina: 1,78 m

Težina: 73 kg

Website: www.ralf-schumacher.de

F1 karijera:

Prvi GP: Australija 1997.

Broj Grand Prixa: 145

Pobjede: 6

Pole positioni: 6

Najbrži krugovi: 8

Bodovi: 304

1997 Jordan-Peugeot: 13 bodova, 11. u SP

1998 Jordan-Mugen Honda: 14 bodova, 10. u SP

1999 Williams-Supertec: 35 bodova, 6. u SP

2000 Williams-BMW: 24 boda, 5. u SP

2001 Williams-BMW: 49 bodova, 4. u SP

2002 Williams-BMW: 42 boda, 4. u SP

2003 Williams-BMW: 48 bodova, 5. u SP

2004 Williams-BMW: 24 boda, 9. u SP

2005 Toyota: 45 bodova, 6. u SP

Ekipe: TOYOTA

Auto: TF106

Gume: Bridgestone

Motor: Toyota RVX-06

CV ekipe:

Osnovana: 1999.

Prvi GP: Australija 2002.

Broj Grand Prixa: 69

Pobjede: 0

Pole positioni: 2

Najbrži krugovi: 1

Bodovi: 115

Naslovi konstruktora: 0

Naslovi vozača: 0

Adresa: Toyota Motorsport GmbH
Toyota-Allee 7, 50858 Köln, Germany
Tel +49 (0)223418230

Fax +49 (0)2234182337

Website/fan club: www.toyota-f1.com

KLJUČNO OSOBLJE

Tsotomu Tomita, voditelj ekipe i predsjednik Toyota Motorsporta

John Howett, direktor Toyota Motorsporta
Yoshiaki Kinoshita, podpredsjednik Toyota Motorsporta

Noritoshi Arai, direktor tehničke koordinacije

Mike Gascoyne, tehnički direktor (šasija)

Luca Marmorini, tehnički direktor (motor)

Pascal Vasselon, generalni menadžer za dizajn i razvoj

Richard Cregan, generalni menadžer za F1 operaciju

Dieter Gass, glavni inženjer

Ossi Oikarinen, inženjer (Trulli)

Francesco Nenci, inženjer (R Schumacher)

Oliver Knighton, inženjer (test vozači)

Olivier Panis, treći vozač

Ricardo Zonta, test vozač



"Jarno ima kompleksan karakter. Kako da ga najbolje opišem - nestabilan? Ne u smislu da skače gore-dolje, ali on jednostavno nestane ako makar i sitnica krene krivo"

Pat Symonds

MW: Po mom mišljenju, Toyota ima dva glavna problema - prilagodbu na Bridgestone gume, za što ja ne bih rekao da je veliki problem; i u odnosu na njihove glavne rivale, njihovu postavu vozača.

Jody Scheckter: Mislim da se slažem.

MW: U usporedbi s Michaelom, Kimijem i Fernandom - a to su ljudi s kojima ga moramo upoređivati, ukoliko Toyota želi uspjeti - Ralfu nešto nedostaje: pristup,

prirodni dar, zovite to kako god želite. Da, naravno, u pravom autu on može pobjeđivati, ali ne konzistentno.

JS: S druge strane, ponekad je u Williamsu bio brži od Montoye, ali slažem se da nije dovoljno postojan. Ne znam zašto.

MW: Njegovo je doba u Williamsu također pokazalo da on, zbog svoje stidljive naravi - ili, kako neki kažu, arogancije - nije motivator ili voda na način na koji su to Michael, Alonso ili čak Webber. A obzirom da u Formuli 1 apsolutno sve treba biti na pravom mjestu ako se želi osvojiti svjetsko prvenstvo, on je slaba točka koja ne ide u prilog Toyoti.



"Prije nekoliko godina u Williamsu Ralf je ponekad bio brži od Montoye. Ali, slažem se da on nije dovoljno solidan. Ne znam zašto"

Jody Scheckter

PS: Njegova je karijera ponešto nalik na Toyotinu sezonu 2005 - nitko nije mislio da je Ralf osobito dobar kad je počinjao, da bi onda imao neke vraški dobre utrke u Williamsu, ali sad više nismo sigurni kamo je sve to nestalo.

Nigel Mansell: Kad ima dobar dan može biti začudujuće brz.

PS: Hm, za mene Ralf spada točno u sredinu druge lige. Na primjer, ne cijenim ga tako jako kao Giancarla.

NM: Složio bih se da i Ralf i Jarno trebaju pokazati malo više konzistencije.

MW: Trulli na malo drugačiji način, ipak. On je suludo brz, ali krhak. Pat, mora da znaš sve o tome iz vremena kad je vozio za vas.

PS: Da, dobro poznajemo Jarna. Ima nevjerovanto složen karakter; ne znam kako bih ga opisao - nestabilan?

MW: U kom smislu?

PS: Ne u smislu da skače gore, dolje i da viče, on ne eksplodira već implodira. On može biti jako brz, ali ako i najmanja stvar pođe krivo, tada pad njegovih performansi može preneraziti.

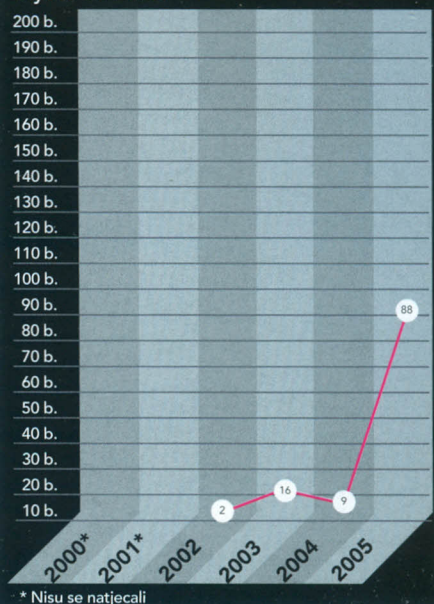
MW: Da li ne može konzistentno pobjeđivati zato što auto nije dovoljno dobar ili zato što on nije dovoljno dobar? Ja mislim da je djelomično i jedno i drugo.

PS: Ne mislim da je Trulli konzistentan pobjednik. Ove godine predviđam da će možda dobiti koju utrku, kao što je i kod nas. Bojim se da u 2006. neće biti ništa bolji nego što je bio u 2005.

Eddie Jordan: TF105 nije uvijek bio najlakši auto za vožnju, i Jarno me je tu osobito impresionirao.

JS: Stvarno?

Bodovi Toyote od 2000.



* Nisu se natjecali

EJ: Da, ali njegova bi se vožnja obično pogoršala odmah nakon zaustavljanja u boksovima, i volio bih znati zašto. Imam svoje pretpostavke, ali kad bi se to sredilo on bi mogao više doći do izražaja.

Naši stručnjaci misle da Ralfu treba postojanosti, ukoliko misli do dobrih rezultata ove godine



VOZAČ

JARNO TRULLI (auto br. 8)

Datum rođenja: 13. srpnja 1974.

Mjesto rođenja: Pescara, Italija

Mjesto stanovanja: Monako, Binfield, Engleska

Status: neoženjen (sin Enzo)

Visina: 1,73 m

Težina: 60 kg

Website: www.jarnotrulli.com

F1 karijera:

Prvi GP: Australija 1997.

Broj Grand Prixa: 146

Pobjede: 1

Pole positioni: 3

Najbrži krugovi: 0

Bodovi: 160

1997 Minardi-Hart/Prost-Mugen: 3 boda, 15. u SP

1998 Prost-Peugeot: 1 bod, 15. u SP

1999 Prost-Peugeot: 7 bodova, 11. u SP

2000 Jordan-Mugen Honda: 6 bodova, 10. u SP

2001 Jordan-Mugen Honda: 12 bodova, 9. u SP

2002 Renault: 9 bodova, 8. u SP

2003 Renault: 33 boda, 8. u SP

2004 Renault/Toyota: 46 bodova, 6. u SP

2005 Toyota: 43 boda, 7. u SP

Ovo bi mogao biti tajni favorit svjetskog prvenstva 2006. - Jarno Trulli



Schumacher junior treba u 2006. početi dokazivati da je vrijedan svoje ogromne plaće



Toyota su kao...

... Pop Idol

Globalni proizvod bez duše, s kratkoročnim ciljevima, koji se sviđa jedino... kome, zapravo?



JS: On navodno smatra da ove godine ima čak priliku osvojiti prvenstvo.

EJ: Tko, Jarno?

JS: Da. Dobar je u kvalifikacijama, i mogao bi pobjeđivati u utrka, ali ako osvoji prvenstvo, bit ću vrlo iznenađen.

NM: Utrke da, ali on nije favorit za prvenstvo.

MW: Slažem se.

NM: Stvar je u usaglašavanju cijele stvari.

Postoji određena forma koju u Grand Prix utrka moraš slijediti: prije svega, moraš pobjeđiti; onda trebaš postati provjereni pobjednik i tek tada možeš započeti graditi cijelo prvenstvo. Ne vjerujem da se baš često sve ovo dešava u



"Samo se radi o tome da sve treba postaviti na svoje mjesto. Prvo moraš pobjeđiti, zatim ustaliti pobjede, zatim sklopiti svjetsko prvenstvo. Ne vjerujem da se baš često sve ovo može postići odjednom"

Nigel Mansell

isto vrijeme.

PS: Sve u svemu, rekao bih da su Toyotina slabost njezini vozači i Toyotini stvarni motivi utrivanja, što može biti politički predodređeno.

MW: Kako to misliš?

PS: Pa, radili su neke vrlo čudne stvari, poput njihove odlučnosti da dođu do prvog startnog reda pomoću groznih igara s malo goriva. To je bilo zbujujuće. Pitaš se, tko tu stvarno upravlja ekipom: da li je vode političari? Ako je tako, neće uspjeti.

MW: Mi svi znamo da se u Japanu upravlja preko komiteta - ne mogu zamisliti da bi jedan Todt, jedan Flavio ili jedan Frank



"Svi znamo da su u Japanu komiteti glavna stvar. Ne čini mi se da bi Flavio Briatore ili Frank Williams mogli figurirati u Toyoti - a to kako oni rade, tako se vodi ekipa Formule 1"

Murray Walker

Kontinuirani razvojni program znači neprestano usavršavanje aero paketa



ŠTO KAŽU ONI SAMI



"Kad sam potpisao za Toyotu prije tri godine, očekivao sam da će do ovog doba početi zahtjevnija pitanja. Bio bih, zapravo, iznenađen, da ljudi od mene ne traže pobjede. Ove sezone naša je sudbina u našim rukama. Ako ne uspijemo, sami ćemo biti krivi. Ne nedostaje nam ništa, osim možda malo vremena - vremena koje je potrebno da bi se postalo ekipa koja osvaja svjetska prvenstva.

Naš kontinuirani razvojni program znači da ćete, na primjer, vidjeti posve novi aerodinamički paket u Bahreinu, a novi model TF106B u Monaku. Ako pogledate ekipe koje su dominirale u posljednjih 20 godina - McLaren, Williams i Ferrari - vidjet ćete da su svi slijedili put evolucije svojih modela."

Mike Gascoyne

imali presudnu riječ u Toyoti, iako je jedino njihov način pravi način za vođenje ekipe u Formuli 1.

EJ: Upravni odbor Toyote, premda kažu da imaju strpljenja, sigurno ima petogodišnji ili desetogodišnji plan. Volio bih vidjeti kako je taj plan strukturiran u odnosu na procjenu onog što F1 ekipa mora ostvariti.

PS: Oni su snažni i jako su dobro financirani, zato ih za 2006. ne možemo potcijeniti. **JS:** Činjenica da imaju budžet veći od Ferrarijevog je stvarno nevjerojatna. Govorimo o 500 milijuna dolara.

EJ: I prisutni su već dovoljno dugo. Imaju značajan budžet, dobru ekipu, dobar motor, dobre gume. Oni moraju dobiti jednu od ovogodišnjih utrka, inače će mediji stvoriti enorman pritisak koji će se morati osjetiti u nekim njihovim unutrašnjim odnosima. Oni naprosto moraju postići rezultate.

JS: Kako što je Murray rekao, trebaš imati organizaciju. Jednostavno bacanje novaca u nešto neće te nikamo dovesti.

PS: Zato je Toyota idealna ekipa za Mikea Gascoynea. Kod nas je napravio jako dobar posao ispravno određujući u koje odjele treba investirati, a siguran sam da to isto čini i u Toyoti.

JS: Pretpostavljam da će se dva ogromna aerodinamička tunela na koncu isplatiti, zar ne?

EJ: Da, a pored toga vjerujem da je Gascoyne jedan od najboljih koordinatora ljudi u Formuli 1. On procjenjuje kvalitetu ljudi oko sebe i trebao bi ih posložiti u vrlo moćnu skupinu. Pa ipak, mislim da će ove godine morati doći do konkretnih



"Mislim da je Gascoyne jedan od najboljih koordinatora ljudi u Formuli 1, ali mora početi ostvarivati prave rezultate. Ovo je ključno vrijeme za njega, za Toyotine vozače i za cijelu ekipu"

Eddie Jordan

rezultata. Zapravo, moglo bi se reći da je sad prijelomno doba za Gascoynea, za Toyotine vozače i, kad bolje razmislim, za cijelu ekipu.

MW: Dobro, još nisam odlučio tko je za mene vrhunska ekipa, ali već znam da to nije Toyota.

PS: Očekujem da će u ovogodišnjem svjetskom prvenstvu završiti na trećem ili četvrtom mjestu. Kad bih se trebao kladiti, rekao bih da će pobijediti jednu utрку. Ali, sve bi moglo ostati samo na tome.

MW: U velikom su naletu. Želja za pobjedom prisutna je od najviše razine pa na niže - odbor Toyote autorizirao ih je da ulože sve što je potrebno, doslovno, kako bi uspjeli. A u Koelnu imaju ljude, postrojenja i sad već četiri godine iskustva.



TOYOTINO TAJNO ORUŽJE:

Budžet im je veličine nacionalnog duga Nigerije



TOYOTINA AHILOVA PETA:

Uistinu golem pritisak iz Japana da se dobije prva utrka

Gubitak BMW-a 2005. okončao je slobodni pad...

WILLIAMS

... ali Frankovu žilavu ekipu nikad nemojte otpisati

Prošla godina bila je užasna za jednog od velikana Formule 1, no on ima običaj da se uvijek vrati u formu



"Bez oklijevanja i posve pristrasno moram izraziti svoju vruću želju da Williams otpuhnu sve rivale ove godine. Bilo bi to fantastično za ovaj sport"
Murray Walker

Murray Walker: Williams, od svih ekipa, mora premostiti najveće prepreke. Prošla je godina bila katastrofalna.

Eddie Jordan: Da, ali bi u isto vrijeme oni mogli biti skriveni favoriti. I sad kad su se ponovno pridružili stadu privatnih ekipa, navijaj ću za njih.

MW: Htio bih sad bez oklijevanja, posve pristrasno, izraziti svoju najžarkiju nadu da će Williams ove godine potpuno otpuhnuti sve suparnike. Bilo bi to fantastično za sport i čudesno za jednu od

najstarijih i najmarljivijih ekipa u biznisu.

Pat Symonds: I ja bih volio vidjeti povratak Williamsa.

EJ: Zašto?

PS: Slab sam prema njima, jer zaista volim Franka i Patricka (Heada). Sam (Michael) je dobar momak, također. Ali, u opasnosti su da ispadnu iz financijske prve lige, što stvari uvijek čini mnogo težima. Ne mislim da će propasti, ali bit će im se vrlo teško vratiti natrag u prve redove.

MW: Što ti misliš, Nigel?

Nigel Mansell: I ja navijam za Williams ove sezone. Uvijek je teško kad se stvari između dvije strane ne ispune na pravi način, što je bio slučaj s BMW-om. Williams sad ima fantastičnu priliku krenuti od početka, od potpuno čistog, bijelog lista papira.

MW: Slažem se. Promjene u pravilima, zajedno s promjenama koje je Williams napravio, znače potpuno drugu situaciju za njih. Novi motor - i to ne samo novi dobavljač, već privatni dobavljač. Nove gume - Bridgestone. I novi, mladi vozač - Nico Rosberg.

EJ: Promjena u Bridgestone je bila vrlo mudar potez.

PS: Teško je znati kako će vraćanje na promjene guma izmijeniti stvari. Vraćamo

Ekipa: WILLIAMS

Auto: FW28

Gume: Bridgestone

Motor: Cosworth CA2006

CV ekipe:

Osnovana: 1977. (kao Williams GP Engineering)

Prvi GP: Argentina 1978.

Broj Grand Prixa: 464

Pobjede: 113

Pole positioni: 125

Najbrži krugovi: 128

Bodovi: 2.495,5

Naslovi konstruktora: 9

Naslovi vozača: 7

Adresa: Williams F1

Station Road, Grove, Wantage, Oxon, OX12 0DQ UK

Tel + 44 (0)1235 777700

Fax + 44 (0)1235 777739

Website: www.williamsf1.com

KLJUČNO OSOBLJE

Frank Williams, voditelj ekipe i direktor menadžer

Patrick Head, direktor inženjeringa

Sam Michael, tehnički direktor

Jörg Zander, glavni dizajner

Tim Newton, menadžer ekipe

Loic Bigois, glavni aerodinamičar

Carl Gaden, glavni mehaničar

Tony Ross, inženjer (Webber)

Xevi Pujolar, inženjer (Rosberg)

Alex Wurz, treći vozač

Narain Karthikeyan, test vozač

VOZAČ

MARK WEBBER (auto br. 9)

Datum rođenja: 27. kolovoza 1976.

Mjesto rođenja: Queanbeyan, Australija

Mjesto stanovanja: Buckinghamshire, Engleska

Status: neoženjen (djevojka Ann)

Visina: 1,84 m

Težina: 74 kg

Website: www.markwebber.com

F1 karijera:

Prvi GP: Australija 2002.

Broj Grand Prixa: 68

Pobjede: 0

Pole positioni: 0

Najbrži krugovi: 0

Bodovi: 68

1999 Arrows: test, Benetton-Playlife, test

2001 Benetton-Renault: test vozač

2002 Minardi-Asiatech: 2 boda, 16. u SP

2003 Jaguar-Cosworth: 17 bodova, 10. u SP

2004 Jaguar-Cosworth: 7 bodova, 13. u SP

2005 Williams-BMW: 36 bodova, 10. u SP

Snaga Coswortha mogla bi iznenaditi mnoge u ovoj godini

Mnoštvo promjena u Williamsu, ali mogu li se suprotstaviti bogatim ekipama?



VOZAČ

NICO ROSBERG (auto br. 10)

Datum rođenja: 27. lipnja 1985.

Mjesto rođenja: Wiesbaden, Njemačka

Mjesto stanovanja: Monako

Status: neoženjen

Visina: 1,78 m

Težina: 71 kg

Website: www.nicorosberg.com

F1 karijera:

Prvi GP: Bahrein 2006.

Broj Grand Prixa: 0

Pobjede: 0

Pole positioni: 0

Najbrži krugovi: 0

Bodovi: 0

2003 Williams-BMW: test

2004 Williams-BMW: test

2005 Williams-BMW: test, prvak serije GP2

se na znatno mekše gume u 2006., sa skraćenim trajanjem - od 350 km na 100 km; i možda, kad su mekše gume u pitanju, Michelin nije tako snažan kao što je Bridgestone.

Jody Scheckter: No, hvala bogu gume se sad opet mogu mijenjati, eh? Bit će to dobro i za televizijske gledatelje.

PS: Ja sam u stvari volio pravilo nemijenjanja guma, jer je to značilo da se nismo više utrkiivali do posljednjeg zaustavljanja u boksovima, već do posljednjeg kruga. To je značilo da smo vidali pretjecanja i u posljednjoj četvrtini utrke, čak i u Monaku (na našu nesreću).

MW: Obzirom da je ovo posljednja Michelinova godina u Formuli 1 i obzirom da odlaze s gorkim okusom u ustima, očekivao bih da je Edouard Michelin pozvao sve u svoj ured i rekao im: "Ove godine želim natrljati nos Bridgestoneu i svima ostalima. Imate slobodne ruke da napravite što god je potrebno da odemo iz Formule 1 u stilu. Osveta je slatka, reče Gospodin!"

EJ: Ne vjerujem da bi Edouard Michelin ikad rekao tako nešto!

PS: Vjerojatno ne! Pa ipak uvjeren sam da će Michelin željeti napustiti Grand Prix utrke

Bodovi Williamsa od 2000.



visoko podignutog čela, pa sam siguran da ćemo od njih dobiti dobre gume.

MW: S druge strane, naravno, mogu zamisliti kako Mr Bridgestone radi potpuno istu stvar, i kako govori svojim trupama: "Totalno ste zeznuli u 2005., pa bi vam bilo bolje da to ne učinite i ovaj puta! Tu smo zbog pobjeda!"

PS: Govoreći ozbiljno, ako Bridgestone napravi bolju gumu, do bitke McLarena i Renaulta, koju smo vidjeli prošle godine,

WORLD RACING IMAGES, ALISTER THORPE





Preotimanje Wurza McLarenu bio je sjajan potez



"Svi kažu kako ljudi u Cosworthu znaju više u V8 motorima od bilo kog drugog, no stvari ne funkcioniraju baš tako. BMW, Ferrari i Toyota znaju više nego dovoljno o V8 motorima"

Jody Scheckter

možda neće ni doći u 2006. I isto tako, ove godine su i Toyota i Williams na Bridgestone gumama, što znači da Ferrari neće imati gotovo monopol na njih kao što je bilo prošlih godina.

MW: Što realistično očekujemo od Cosworth V8 motora?

JS: Ljudi kažu da Cosworth zna više o

V8 motoru od bilo kog drugog u Formuli 1, ali ja zapravo ne mislim da danas stvari funkcioniraju na taj način.

MW: Kako to misliš?

JS: Mislim da kompanije poput Ferrarija, BMW-a i Toyote znaju sve o V8

motorima. Pa ipak, ne bi me iznenadilo ako bi na samom početku Cosworth bio na vrhu. I to ne zbog V8 konfiguracije, već zbog toga što su dobra firma.

PS: Ja stvarno ne mogu reći koliko će Cosworth biti dobar. Ali ono što ne mogu razumjeti, je kako su za ime božje uspjeli dizajnirati i razviti svoj motor, i predati ga ekipi za tako malo novaca.

MW: Što misliš, hoće li uspjeti održati korak?

PS: Pa, da bi se to uspjelo napraviti s toliko malo novaca, moraš negdje zaštedjeti, tako da na primjer ne mogu vjerovati da su odradili sav onaj neophodni posao istraživanja postojanosti motora.

NM: Ipak, na osnovu onog što sam čuo, Cosworth izgleda vrlo dobro i vrlo snažno, i ljudi su vrlo zadovoljni s njim. Nadam se zbog Franka, Patricka i cijele ekipe da će



"Nikako mi nije jasno kako je, pobogu, Cosworthu uspjelo dizajnirati, razviti i isporučiti te nove motore za tako malo novaca"

Pat Symonds

ove godine funkcionirati.

EJ: I ja isto tako. Riskirali su s Nicom, ali i Jordan bi učinio istu stvar. Uvijek se divim ekipama koje dovedu nove vozače. Pod uvjetom da održe auto na stazi, oni su često katalizatori za blistavu, zabavnu i uspješnu sezonu.

PS: A sam Nico ne može biti na boljem mjestu za napredak. Ima velikog mentora u Marku (Webberu). I imajući u vidu da Williams ima financijskih poteškoća, on vjerojatno nije loš odabir za njih.

MW: Pa ipak, ja sigurno ne mislim da su ga odabrali samo zato što je jeftin.

JS: Ne, ja mislim da je to zbog toga jer je Nico



Williams su kao...

... psić sa štapom

Uvijek će se vratiti natrag, iako ne nužno uvijek s istim štapom. Svejedno, uvijek vam je stalo da uspiju, i onda jednog dana oni stvarno uspiju.

ŠTO KAŽU ONI SAMI



"Možda ove godine nemamo pravi tvornički motor, ali mislim da imamo sve drugo što ima svaka druga velika ekipa. Williams je još uvijek velika i dobra ekipa. U Formuli 1 možete uspjeti i ako ste žilavi i okretni, osobito ako uspijete prepoznati probleme prije drugih, što ćemo mi raditi.

Vrlo je opasno pokušati predviđati, no ukoliko uspijemo osvojiti treće mjesto među konstruktorima, obaviti ćemo dobar posao. Mnogo je razloga za ovo samopouzdanje: FW28 odražava našu tehničku sposobnost, a Cosworthov motor je pravi mali dragulj.

Također, imamo živahan i pomlađen vozački kadar. Mark je pokazao prošle godine da je prvoklasan vozač, a u Nicu imamo budućnost. Njegov stil vožnje nije spektakularan poput stila njegovog oca, no on je vraški brz i vrlo agresivan. Također, izuzetno smo zadovoljni što u ekipi imamo i Alexa, a također i Naraina. Siguran da će njih dvojica obaviti sjajan posao za nas."

Frank Williams

prošle godine u velikom stilu osvojio prvenstvo serije GP2.

PS: Malo sam pratio seriju GP2 i, da, Nico je vozio vraški dobro. Ne znam je li imao auto koji je bio bolji od drugih, ali on je zasigurno obavio jako dobar posao.

JS: Meni se sve čini da bi on mogao biti prava stvar.

NM: Apolutno. Vrlo sam uzbuđen zbog Nica. On donosi dašak svježine. Znam ga, onako iz daljine, iz vremena kad je vozio go-karte. On je super momak, a očigledno je i to da je strahovita prednost imati oca Kekea, bivšeg svjetskog prvaka, uvijek pri ruci.

EJ: Od njega se ne može očekivati da ove godine pobjeduje utrke, ali je on stvarno dobar kandidat za budućnost, pod uslovom da mu ne dozvole da ode. Nadam se da Frank ima lijep i čvrst ugovor s njim, osobito jer preuzima ogroman rizik njegovog treniranja za budućnost.

MW: Franka često optužuju da nije dobar u odabiru vozača. Nikad nisam čuo veću glupost u svom životu. Pogledaj koje je on ljude imao! Nadam se da će se i Nico pokazati inspirativnim izborom.

NM: I kako je Pat ranije primjetio, Mark



Novi klinac - ekipa polaže velike nade u Rosberga juniora (gore i dolje)

Wurz (dolje) donosi Williams pet godina iskustva iz McLarena



Prvi vozač Webber (dolje) željan je konačne afirmacije



"Divim se ekipama koje dovode nove vozače. Nadam se da Frank ima pametan ugovor s Nicom, budući da je sada on taj koji ga obučava za budućnost"

Eddie Jordan

Webber će mu biti dobro mjerilo.

MW: Je li Webber dovoljno dobar da bude ozbiljna prijetnja?

PS: Oh, da. Volim ga. Zaista ga cijenim. Toliko rijetko možeš kod vozača vidjeti radnu etiku koja je ravna etici ostatka ekipe, ali kod Marka je to definitivno slučaj.

MW: I meni se Mark izuzetno sviđa i volio bih ga vidjeti kako pobjeduje utrke. Ali ne znam da li je u stanju, jer dosada još nije vozio u dovoljno dobrom autu.

PS: Mark je brz vozač, sa sjajnim darom za kvalifikacije. Prošle godine tempo nekih njegovih utrka nije bio tako dobar, ali mislim da je mnogo bolji nego prije nekoliko godina, kad je bio u Jaguaru. Definitivno bih ga svrstao u vrh druge lige vozača.

NM: Marku nije lako, zar ne?

Ono što bi napravio s nekim od automobila koje je dobivao u prošlosti ponekad je bilo sjajno. Međutim, isto je za sve koji su u



"Vrlo sam ushićen zbog Nica. On je pravo osvježenje. Naravno, on ima i jednu veliku prednost: koracima će ga učiti otac, bivši svjetski prvak"

Nigel Mansell

Formuli 1 proveli neko vrijeme: stigne trenutak kad svi očekuju da postigne rezultate. Rekao bih da je sezona 2006. vrlo važna za Marka. Nadam se da će početi pobjedivati.



WILLIAMSOVO TAJNO

ORUŽJE: Iskustvo Coswortha s V8 motorima



WILLIAMSOVA AHILOVA PETA:

Mali budžet za razvoj motora, u usporedbi s velikim proizvođačima

Barrichello je doveden radi iskustva u pobjeđivanju



Prošlu godinu, i tek šesto mjesto, treba što prije zaboraviti...

HONDA

... sad je vrijeme da se standardi podignu

Honda je prošla kompletni remont, i sada je ambicija ući u krug pobjednika

Eddi Jordan: Honda mora pobijediti u jednoj od prvih šest utrka.

Murray Walker: Misliš da to mogu?

EJ: Da. I jednom kad pobijede, to novo samopouzdanje će ih potaknuti na još veće uspjehe. Oni imaju ogroman potencijal i ovo je važna godina za njih - ovo je prvi put od 1968. da će Honda sama voditi svoju F1 ekipu. Vrlo uzbudljivo.

Nigel Mansell: I ja sam vrlo uzbuđen zbog

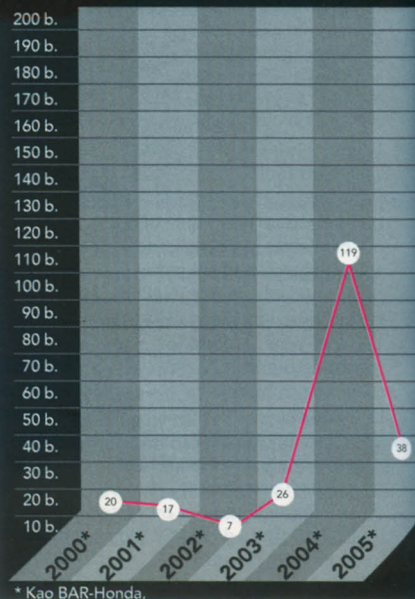
Honde. To je izvanredan proizvođač, i kad jednom pošteno zagriže, može od svojih motora izvući više nego itko drugi.

MW: Obzirom na njihovo iskustvo, nesumnjivo je da imaju jako dobar motor.

EJ: Dakle, hoće li ove sezone početi pobjeđivati?

MW: Zaista bi trebali - s Hondinim motorima, s Michelinovim gumama, i s Jensonom i Rubensom. Ali vrlo je teško stvoriti jasnu

Bodovi Honde od 2000.



Ekipa: HONDA

Auto: RA106

Gume: Michelin

Motor: Honda RA 806E

CV ekipe:

Osnovana: 2005. (od BAR-Honde)

Prvi GP: Bahrein 2006.

Broj Grand Prix: 0

Pobjede: 0

Pole positioni: 0

Najbrži krugovi: 0

Bodovi: 0

Naslovi konstruktora: 0

Naslovi vozača: 0

Adresa: Honda Racing F1 Team

Operations Centre, Brackley, Northants,
NN13 7BD, UK

Tel +44 (0)1280 844000

Fax +44 (0)1280 844001

Website: www.hondaracingf1.com

KLJUČNO OSOBLJE

Yasuhiro Wada, predsjednik HRD-a

Nick Fry, glavni izvršni menadžer

Geoff Willis, tehnički direktor

Gil de Ferran, sportski direktor

Mariano Alperin-Bruvera, glavni
aerodinamičar

Simon Lacey, glavni aerodinamičar

Ron Meadows, menadžer ekipe

Craig Wilson, glavni inženjer

Alistair Gibson, glavni mehaničar

Jock Clear, inženjer (Barrichello)

Andrew Shovlin, inženjer (Button)

Anthony Davidson, treći vozač

sliku njihovog djelovanja u Formuli 1. Njihova će predanost sada značiti da će morati potrošiti koliko god treba da bi se uspjelo, svidalo im se to ili ne. Mogu ih zamisliti kako pobjeđuju na utrkama, ali ne i u prvenstvu, jer, poput Toyote i Williamsa, nemaju kompletan paket.

Pat Symonds: Honda je prošle godine bila veliko razočaranje. Razni su razlozi tome, i premda je njihov motor bio vrlo dobar, nisu nijednom zablistali kao u sezoni 2004.

VOZAČ**RUBENS BARRICHELLO** (auto br. 11)

Datum rođenja: 23. svibnja 1972.

Mjesto rođenja: São Paulo, Brazil

Mjesto stanovanja: São Paulo, Brazil i
MonakoStatus: oženjen, Silvana (sinovi Fernando i
Eduardo)

Visina: 1,72 m

Težina: 71 kg

Website: www.barrichello.com.br

F1 karijera:

Prvi GP: Južna Afrika 1993.

Broj Grand Prix: 215

Pobjede: 9

Pole positioni: 13

Najbrži krugovi: 15

Bodovi: 489

1993 Jordan-Hart: 2 boda, 17. u SP

1994 Jordan-Hart: 19 bodova, 6. u SP

1995 Jordan-Peugeot: 11 bodova, 11. u SP

1996 Jordan-Peugeot: 14 bodova, 8. u SP

1997 Stewart-Ford: 6 bodova, 13. u SP

1998 Stewart-Ford: 4 boda, 12. u SP

1999 Stewart-Ford: 21 bod, 7. u SP

2000 Ferrari: 62 boda, 4. u SP

2001 Ferrari: 56 bodova, 3. u SP

2002 Ferrari: 77 bodova, 2. u SP

2003 Ferrari: 65 bodova, 4. u SP

2004 Ferrari: 114 bodova, 2. u SP

2005 Ferrari: 38 bodova, 8. u SP

VOZAČ**JENSON BUTTON** (auto br. 12)

Datum rođenja: 19. siječnja 1980.

Mjesto rođenja: Frome, Engleska

Mjesto stanovanja: Monako i London

Status: neoženjen

Visina: 1,83 m

Težina: 68,5 kg

Website: www.jensonbutton.com

F1 karijera:

Prvi GP: Australija 2000.

Broj Grand Prix: 100

Pobjede: 0

Pole positioni: 2

Najbrži krugovi: 0

Bodovi: 167

2000 Williams-BMW: 12 bodova, 8. u SP

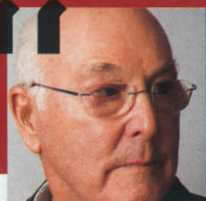
2001 Benetton-Renault: 2 boda, 17. u SP

2002 Renault: 14 bodova, 7. u SP

2003 BAR-Honda: 17 bodova, 9. u SP

2004 BAR-Honda: 85 bodova, 3. u SP

2005 BAR-Honda: 37 bodova, 9. u SP



"Hondina odlučnost da uspiju nagnat će ih da potroše koliko god je potrebno, svidjelo im se to ili ne. Mislim da mogu pobjeđivati u utrkama, ali ne i u prvenstvu - još uvijek nemaju kompletan paket"

Murray Walker

Aerodinamika im nije bila dobra kao naša ili McLarenova, i ne znam što su preko zime napravili da je poboljšaju. Grade novi aerodinamički tunel, što kratkoročno neće pomoći, ali njihova su zimska testiranja bila vrlo impresivna. Mogli bi biti skriveni favoriti za 2006.

Jody Scheckter: Ja ipak mislim da neće uspjati ove sezone.

EJ: Zašto ne?

JS: Jenson još uvijek nije dostigao pobjedu - tek nekoliko podija - nakon 100 Grand Prix



"Ne mislim da je Rubens prvoklasan vozač. Ne mislim da je dovoljno pametan. Da je uistinu pametan, već bi bio pronašao neki način da bude brži od Michaela mnogo češće nego što je to bio slučaj"

Jody Scheckter

utrka. On nije loše vozio prošle godine, ali bi za osvajanje naslova prethodna sezona trebala biti kudikamo bolja nego što je to 2005. bila za Jensona. Mogao bi uspjati, ako je automobil jako dobar, ali to bi me stvarno iznenadilo. Također, ne mislim da je Rubens prvoklasan vozač.

EJ: Stvarno?

JS: Mislim da nije dovoljno pametan. Najozbiljnije, da je dovoljno pametan puno bi češće pronašao načina da bude brži od Michaela nego što se to događalo. Pritom mislim na donošenje ispravnih odluka oko podešavanja auta i slično. Tijekom Grand Prix vikenda treba se donijeti na stotine odluka, i sve one utječu na poboljšanje vremena po krugovima.



Slijeva: Barrichello, de Ferran, Wada, Fry, Davidson, Willis, Button. To su ključni ljudi Honde u 2006. Iz Japana stižu zahtjevi za pobjedama, ništa manje



JB će imati glavno
suparnika u timsku
kolegi Barrichellu



Honda su kao...

... manastir

Asketski inženjerski puritanci potpuno posvećeni svojem cilju, ali možda malo udaljeni od vanjskog svijeta.



"Jensonova prva godina s nama bila je najgora godina njegove karijere. No, ne možete vječno voziti tako dobro kao on, a da konačno ne osvojite koji GP. Što se tiče prvenstva, nisam tako siguran"

Pat Symonds

MW: Pa ipak, i Jenson i Rubens zacijelo će dobro raditi zajedno jer su obojica razumni i razložni ljudi. Usprkos tome, nesumnjivo je da će postojati problem rivalstva. Staro pravilo, po kojem najprije moraš pobijediti svojeg timskog kolegu, odnosi se više nego igdje na Rubensa i Jensonu. Nijedan si od njih ne može dozvoliti da ga ovaj drugi nadmaši.

EJ: Bit će to dobar par. Rubens je dokazao da može pobijediti na utrkama i donosi ogromno iskustvo koje je ranije definitivno nedostajalo BAR-u.

PS: Slažem se. Rubens je skriveni favorit ove sezone. Jedva čekam da vidimo koliko stvarno može biti brz, sada kad je konačno

raskinuo s Ferrarijem. Ako ostvari prednost na početku prvenstva, mogao bi psihološki uništiti Jensonu.

MW: Misliš li da Jenson može ove sezone prvi put osvojiti Grand Prix?

PS: Njegova prva sezona za nas (2001.) bila mu je najgora sezona u karijeri. Čak ni sada ne znam zbog čega. Ali, ne možeš voziti dobro kao on, a da ponekad i ne pobijediš. Za prvenstvo nisam baš siguran. Da bi se to dogodilo, puno se okolnosti treba poklopiti u pravo vrijeme i na pravom mjestu.

EJ: Volio bih da se Jensonu ljudi skinu s vrata. On je izvanredan vozač i sigurno je u pravoj situaciji sposoban pobijediti na utrkama.



"U prošlosti su Jenson krivo savjetovali, pa je upao u svata prepiranja oko ugovora. Pustite ga na miru i dozvolite da se fokusira na svoj posao - on je prvoklasan vozač"
Nigel Mansell

Davidson (desno) ulazi u svoju punu petu sezonu testiranja



usredotoči na posao. On je prvoklasan vozač.

MW: Nigel, uočavaš li neke sličnosti - ti si morao čekati 72 Grand Prix-a za svoju prvu pobjedu u Formuli 1.

NM: Jensonu sigurno teže pada to ne-pobjeđivanje nego što je to bio slučaj sa mnom, jer nitko od mene uopće nije očekivao da pobijedim u nekim od automobila koje sam vozio. Za razliku od toga,

BAR je tijekom proteklih nekoliko godina nebrojeno puta bio u prilici da pobijedi u nekoj od utrka. Na primjer, lani u Turskoj trebali su imati prvu startnu poziciju, ali onda je u kvalifikacijama sve pošlo krivo. Trebali su pobijediti i u Monaku 2004.

MW: Što će ta prva pobjeda značiti Jensonu?

NM: On je jedan od onih vozača, koji će, kad jednom okusi pobjedu i vidi da to nije tako teško, nastaviti konzistentno pobjeđivati. Sada ima veliku priliku i nadam se da će je iskoristiti. Ali sad je i pritisak najveći, obzirom da je Rubens već pobjednik. On će Jensonu zadati više muka nego itko do sada.

EJ: Ne čezne samo Jenson za tom prvom pobjedom. U igri su i osobni ciljevi Nicka Frya. On također nije nikad dobio Grand Prix utrku, i njegov najveći cilj je pobijediti čim prije, jer je pouzdanje koje proizlazi iz toga od vitalne važnosti za cijelu ekipu.

MW: Nick je krasan momak, ali nije dominantna ličnost poput Flavija ili Rona. To, međutim, ne znači da ne može odraditi posao.

EJ: Moram priznati da me ponekad jako iznenađuje. Pretpostavljam da je on Hondin izbor, ali ne mogu zaboraviti što je rekao na gridu u Japanu (2005.).

JS: Što je to rekao?

EJ: Manje-više rekao je da će dobiti tu utrku. Ne mogu zamisliti da bi Ron, Jean ili Frank tako nešto izjavili. Bio je to čudan komentar koji meni osobno daje pravu sliku o njemu.

NM: Mislim da će Honda u vođenju ekipe potajno donositi mnoge važne odluke. Ali, Nick će dobro odraditi svoj posao.

EJ: Imaju dobrog tehničkog direktora u Geoffu Willisu. A Gil De Ferran, sportski direktor, ima

veliko iskustvo. Ekipa je tehnički vrlo snažna.

MW: Moglo bi doći do nekih konflikata u upravi između Otmara Szafnauera, Frya i Japanaca. Možda. Toga nema u McLarenu,



"Nije samo Jenson taj koji toliko čeka tu prvu pobjedu. Osobni ciljevi Nicka Frya također su vrlo važni. Njegov je najveći cilj da pobijedi čim prije, jer je samopouzdanje koje proizađe iz toga izuzetno važno"
Eddie Jordan

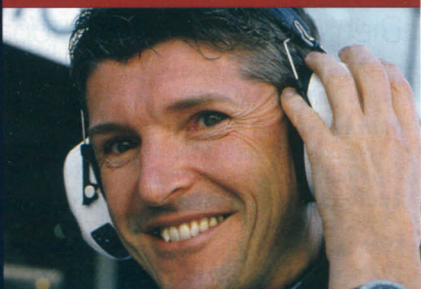
On to i mora, kako za vlastito, tako i za Hondino dobro, i ja vjerujem da i hoće u 2006.

NM: Malo kasni s tom prvom pobjedom, ali će uspjeti. Sigurno hoće. Samo je pitanje kada.

JS: A zašto nije do sada?

NM: Više se toga urotilo protiv njega. Ali, to je kao i sa svim ostalim - trebaš samo ispravno postaviti stvari. Osim toga, u prošlosti su ga loše savjetovali, sa svim tim prepirkama oko ugovora i ljudima koji su ga nagovarali na razne stvari. Pustite čovjeka na miru, i dozvolite mu da se

ŠTO KAŽU ONI SAMI



"Naš cilj u 2006. su Grand Prix pobjede, i učinit ćemo sve da to ostvarimo.

Tijekom 2005. postavili smo neke konkretne temelje koji će nam omogućiti da u ovoj sezoni, i kasnije, ostvarimo naše ciljeve. Imamo dvojicu najboljih vozača na svijetu, i pokazali smo sa znamo razviti automobil tijekom sezone, što je Jensonu omogućilo da osvoji bodove u svakoj od posljednjih 10 utrka u sezoni. Potpuno smo razumjeli zašto je naš auto iz 2004. bio toliko dobar, i pokušali to primijeniti na naš prošlogodišnji model. I najvažnije, sada smo tvornička ekipa, s pristupom u Hondin odjel za istraživanje i razvoj. Osobito sam ponosan što smo proizveli istovremeno dva potpuno nova automobila za Jensonu i Rubensa, što ukazuje na naše proizvodne potencijale, i na umijeće i odlučnost naših ljudi. Kad nam kasnije ove godine proradi i novi aerodinamički tunel, bit ćemo posve spremni za najveće izazove."

Nick Fry

Williamsu, Ferrariju i Renaultu. Takve stvari još više otežavaju uspjeh.

EJ: Apsolutno. No, posjedovanjem vlastitih ekipa Toyota i Honda bi trebale pridonijeti zanimljivosti cijelog natjecanja. Obje firme će uložiti ogromne novce u nastojanju da dođu na vrh. Jarno, Ralf, Rubens i Jenson su u prvim borbenim linijama. Jako me zanima tko će od njih izaći kao najjači.



HONDINO TAJNO ORUŽJE:

Novi, moderni aero tunel kasnije u sezoni



HONDINA AHILOVA PETA: Još posve ne razumiju zašto je njihov auto 2004. bio toliko brz



Tek skromni sedmi u 2005...

RED BULL

... ali sada je još više novca, novca, novca

Dietrich Mateschitz se opako istrošio, i sada očekuje rezultate. Rivali drhte

Murray Walker: Volio bih da Red Bull postane golemo, osvježavajuće i stimulirajuće iznenađenje.

Eddie Jordan: Murray, to zvuči kao reklama za piće!

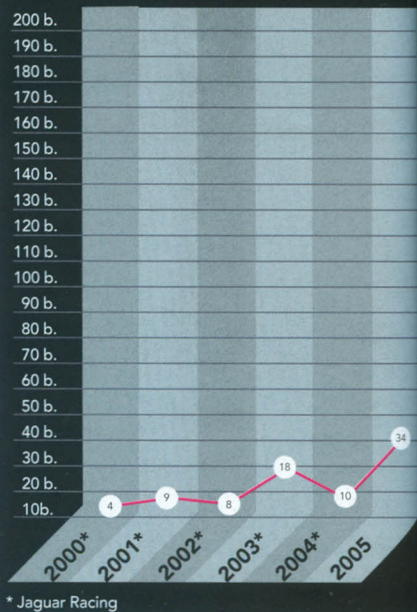
MW: Stani malo! Ono što sam htio reći je da bih volio da me iznenade i pobijede bilo koju ili sve tri vodeće ekipe. Ipak, ne mislim da hoće jer, usprkos tome što su nekad bili Stewart i Jaguar, kao ekipa Red Bull su još uvijek vrlo neiskusni.

Jody Scheckter: Slažem se s Murrayem.

Trebaju još malo poraditi na svemu, prije nego što počnu pobjeđivati, mada je očigledno da Dietrich Mateschitz ulaže u projekt puno novca.

EJ: Jako mi je drago za Red Bull Racing. Šteta je što nisu postojali u moje doba. Imaju neke rock 'n' roll kvalitete. Ne sviđaju se svima, ali s mog gledišta oni su mladi, emitiraju dobre vibracije, a treba pohvaliti i njihovu otvorenost prema publici. Imao sam svojevremeno i ja nekoliko sastanaka s Mateschitzem, oko

Bodovi Red Bulla od 2000.



"Ujak David" u naletu:
Newey, Ferrarijevi
konji i status prvog
vozača



"Imao sam neke sastanke s Mateschitzem u prošlosti. Da budem iskren, tada sam mislio da je pomalo svaštar - jedan od onih što šutira gume - no, pokazao nam je da smo bili u krivu"
Eddie Jordan



Ekipa: RED BULL RACING**Auto:** RB2**Gume:** Michelin**Motor:** Ferrari 056**CV ekipe:****Osnovana:** 2004. (od Jaguar Racinga)**Prvi GP:** Australija 2005.**Broj Grand Prixa:** 18**Pobjede:** 0**Pole positioni:** 0**Najbrži krugovi:** 0**Bodovi:** 34**Naslovi konstruktora:** 0**Naslovi vozača:** 0**Adresa:** Red Bull Racing

Bradbourne Drive, Tilbrook, Milton Keynes

MK7 8BJ, UK

Tel: +44 (0)1908 279700**Fax:** +44 (0)1908 279711**Website/fan club:** www.redbull.com

njegovog mogućeg angažmana u Jordanu.
JS: Što se dogodilo?

EJ: Nije mu baš odgovaralo. I, da budem iskren, neko sam vrijeme mislio da je svaštar - znate, jedan od onih što štira gume - ali pokazao nam je da smo bili u krivu. Količina novca i energije koje je uložio u sport i svoju

KLJUČNO OSOBLJE**Dietrich Mateschitz**, direktor i vlasnik RBR-a**Helmut Marko**, direktor RBR-a**Dany Bahar**, direktor RBR-a**Christian Horner**, sportski direktor**Adrian Newey**, glavni tehnički menadžer**Günther Steiner**, direktor tehničkih operacija**Mark Smith**, tehnički direktor**Rob Marshall**, glavni dizajner**Joantahn Wheatley**, menadžer ekipe**Ben Agathangelou**, šef aerodinamičara**Paul Monaghan**, šef inženjeringa i testiranja**Kenny Handkammer**, glavni mehaničar**Mark Hutcheson**, inženjer (Coulthard)**Ciaron Pilbeam**, inženjer (Klien)**Guillaume Rocquelin**, inženjer (test, Doornbos)**Oliver Knighton**, inženjer (test vozači)**Robert Doornbos**, test vozač**VOZAČ****DAVID COULTHARD** (auto br. 14)**Datum rođenja:** 27. ožujka 1971.**Mjesto rođenja:** Twynholm, Škotska**Mjesto stanovanja:** Monako**Status:** neoženjen**Visina:** 1,82 m**Težina:** 72,5 kg**Website:** www.davidcoulthard-f1.com**F1 karijera:****Prvi GP:** Španjolska 1994.**Broj Grand Prixa:** 193**Pobjede:** 13**Pole positioni:** 12**Najbrži krugovi:** 18**Bodovi:** 499**1994** Williams-Renault: 14 bodova, 8. u SP (8 utrka)**1995** Williams-Renault: 49 bodova, 3. u SP**1996** McLaren-Mercedes: 18 bodova, 7. u SP**1997** McLaren-Mercedes: 36 bodova, 3. u SP**1998** McLaren-Mercedes: 56 bodova, 3. u SP**1999** McLaren-Mercedes: 48 bodova, 4. u SP**2000** McLaren-Mercedes: 73 boda, 3. u SP**2001** McLaren-Mercedes: 65 bodova, 2. u SP**2002** McLaren-Mercedes: 41 bod, 5. u SP**2003** McLaren-Mercedes: 51 bod, 7. u SP**2004** McLaren-Mercedes: 24 boda, 9. u SP**2005** Red Bull-Cosworth: 24 boda, 12. u SP**VOZAČ****CHRISTIAN KLIENT** (auto br. 15)**Datum rođenja:** 7. veljače 1983.**Mjesto rođenja:** Hohenems, Austrija**Mjesto stanovanja:** Hohenems, Austrija**Status:** neoženjen**Visina:** 1,69 m**Težina:** 68 kg**Website:** www.christian-klien.com**F1 karijera:****Prvi GP:** Australija 2004.**Broj Grand Prixa:** 31**Pobjede:** 0**Pole positioni:** 0**Najbrži krugovi:** 0**Bodovi:** 12**2004** Jaguar-Cosworth: 3 boda, 16. u SP**2005** Red Bull-Cosworth: 9 bodova, 15. u SP

Christijan Klien - još na ispitu, unatoč bljeskovima brzine prošle godine

ekipu su nevjerojatni. Svi pozdravljamo Red Bull Racing, kraljeve privatnika.

Pat Symonds: Oni su novi Chelsea, zar ne? S druge strane, tijekom zime dogodile su se neke problematične stvari.

MW: Kao što je uvjeravanje Adriana Neweya da im pristupi (iz McLarena)?

PS: Osvajanje Adriana je bio smion potez, no neki ljudi u McLarenu misle da on ne zaslužuje sve zasluge za najnovije automobile koje su proizveli.

Nigel Mansell: Jedna stvar koju Newey zasigurno donosi je motivacija. Svaka čast Red Bullu. Odlično je što je Newey prešao k njima, i to je super za Formulu 1. Ipak, dao bih im bar jednu ili dvije godine prije nego postanu konkurencija za sam vrh.

JS: Da, Newey neće imati važnijeg utjecaja u samo nekoliko tjedana.

EJ: U pravu si. Bez sumnje, trebat će mu neko vrijeme, ali on će sigurno popraviti njihovu

aerodinamiku - to mu je uvijek bila jaka strana.

Također sam primjetio da tamo osniva svoju vlastitu grupu, baš kao što je to Mike Gascoyne napravio kad je stigao u Toyotu, i već je iz McLarena doveo Petera



"Tehnički boss je Mark Smith, čovjek koji je zamislio model RB2. Ako uz Adriana usavrši dizajn i s Ferrarijevim motorom, oni bi trebali imati dobru godinu"
Murray Walker

Prodromou, novog šefa aerodinamike.

MW: Tehnički direktor je Mark Smith, koji je nadgledao dizajn za RB2. S Adrianom pokraj sebe i Ferrarijevim motorom koji bi trebao biti ekstremno dobar, trebali bi imati dobru sezonu.

EJ: Da, ta nabavka Ferrarijevih motora bila je dobra i hrabra stvar, zar ne?

PS: Da, ali čak i s Ferrarijevim motorom i s mnogo novca mogli bi se mučiti ove godine.

NM: Imaju dosta problema s hlađenjem. Njihove kalkulacije odvođenja topline bile su prilično pogrešne. Usudujem se reći da će to uspjeti riješiti, ali na račun efikasnosti aerodinamike.

PS: Njihovi prvi testovi nisu bili osobito dobri. Motori nisu bili pouzdani i auto je bio strašno spor.





Robert Doornbos
nastavlja učiti kao
test vozač



“Strategija zapošljavanja ljudi Red Bulla nije baš popularna među ostalim F1 ekipama. A i njihov zaokret u glasanju za vraćanje na promjene guma stvorio im je mnogo neprijatelja”
Pat Symonds

Hlađenje motora (lijevo) bio je velik problem za Red Bull u vrijeme zimskih testiranja

MW: Pat, nemaš baš previše pozitivno mišljenje o ovoj ekipi.

PS: Pa, Red Bullova agresivna strategija zapošljavanja nije popularna među drugim ekipama, kao ni njihov obrat kod glasanja o pravilu promjene guma za 2006. također im je stvorilo mnogo neprijatelja (na sastanku F1 Komisije sportski direktor Christian Horner dao je odlučujući glas ponovnom uvođenju promjena guma u 2006. potez koji favorizira Bridgestone, a šteti Michelinu, Red Bullovom dobavljaču guma). Christian će, bez sumnje, tvrditi da je odluka donesena iznad njega. Kako god bilo, sumnjam da će im Michelin biti od velike pomoći ove godine.

EJ: Unatoč svemu, ne samo Ron već i drugi morat će biti na oprezu zbog Red Bullove snage: takav budžet, u kombinaciji s odlučnošću za pobjedom, znači da će ta ekipa uvijek htjeti pridobiti novo osoblje.

MW: Da, to pokazuje i činjenica da će 2006. započeti s mnogo novih lica. Međutim, njihova bi slabost mogli biti vozači, osobito



Red Bull su kao...

... nogometni klub Chelsea

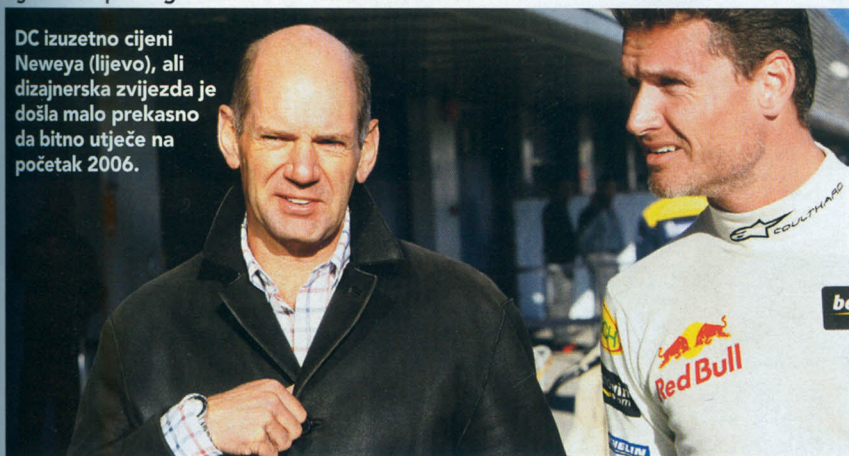
Red Bull sve više podsjeća na super-klub Romana Abramoviča. Mateschitz? Abramovich? Sličnost nije samo u ritmu prezimena.





Ferrarijev motor u modelu RB2 sigurno je prednost, premda će tvornički Ferrariji sigurno biti privilegirani

DC izuzetno cijeni Neweya (lijevo), ali dizajnerska zvijezda je došla malo prekasno da bitno utječe na početak 2006.



Christian Klien.

JS: David Coulthard bar je provjereni pobjednik.

NM: Točno. Ja sam veliki Davidov pristaša. On je super momak. I još uvijek osjećam da će, dobije li pravu priliku, moći sjajno odraditi posao. Istina, sat lagano kuca. A s novom ekipom kao što je Red Bull Racing, malo je vjerojatno da će mu se odmah pružiti ta prilika.

JS: David je bio dosta dobar prošle



"Jako cijenim Davida. On je super momak. I još uvijek mislim da, ako dobije pravu priliku, on može sjajno obaviti posao. Ali naravno, sat lagano kuca"

Nigel Mansell

sezone

- bolji nego što je mnogo ljudi mislilo da će biti. On je izdržljiv i brz, ali mislim da nema ono nešto posebno, potrebno za osvajanje naslov svjetskog prvaka.

MW: David ipak ima u sebi ono nešto



"David je bio vrlo dobar prošle godine, bolji nego su mnogi očekivali. On je čvrst, i brz, ali mislim da mu nedostaje ono nešto za naslov prvaka"

Jody Scheckter

potrebno za pobjedu na utrka. Ali sumnjam da će auto biti dovoljno dobar da mu to omogući. Što ti misliš, Pat?

PS: On nije loš vozač i radi dobar posao za ekipu na toj razini. Njegova zrelost i razum su prednost.

MW: To sigurno jesu. Nemam dovoljno riječi za opisati ono što je Red Bullu donio DC; on je snažna, mudra, staložena, prijateljska ličnost; sposoban da vodi. Odradio je sjajan posao.

NM: Također, vjerujem da će David uživati u izazovu koji mu se pruža. Jedina frustracija može nastati ukoliko automobil nije na samom početku onoliko dobar koliko su se nadali da će biti.

EJ: Užit će i u ponovnoj suradnji s Adrianom, jer je s njim radio u McLarenu.

ŠTO KAŽU ONI SAMI



"Ove godine očekujemo nastavak gradnje na temeljima prošle sezone. Osjećamo da smo zaradili kredibilitet u padoku, i sad trebamo krenuti naprijed. To znači zasmetati našim izravnim rivalima - BMW-u, Williamsu i Hondi - više nego što smo to činili u 2005. Naravno, ekipi treba još nešto vremena da uđe u pravi ritam, no očekujemo veliki napredak u toku godine. Zaposlili smo preko 20 novih ljudi u posljednja tri mjeseca - Adrian Newey je najznačajniji od njih. Trebat će proći neko vrijeme prije no što se svi ti novi ljudi posve ukllope i sažive s ekipom. Prošle sezone osvojili smo dva četvrta mjesta, pa su naš očit cilj u 2006. pobjednička postolja. Mislimo da to nije preambiciozan cilj."

Christian Horner

JS: Murray, spomenuo si Kliena. Što mislimo o njemu? Moram reći da ga nisam nikad baš previše primijetio.

MW: Stvar je s Klienom da, iako je pokazao znatan napredak otkad je započeo u Formuli 1, on nikad nije izgledao kao potencijalni pobjednik. Pitam se hoće li ikad biti.

PS: Klien je zapravo lani pokazao nekoliko bljeskova koji su me stvarno impresionirali, tako da on definitivno ima brzinu. Nesumnjivo, nije bilo lako dijeliti drugi auto s (Toniom) Liuzzijem, ali i pored toga on je dobro odradio svoj posao.

NM: Nisam još stvorio dojam o Klien, ali mu se sada pruža sjajna prilika da nastavi učiti od Davida.

EJ: Sveukupno, ovogodišnja središnja klasa

- Toyota, Williams, Honda, Red Bull i BMW - vodit će jednu ekstremno oštru borbu. Teško je reći tko će isplivati na vrh. Ali Red Bull će biti jači nego što to njihovi predsezonski kritičari najavljuju.

MW: Slažem se. Trebali bi biti dobri, ali ne u kontekstu konačne nagrade - naslova prvaka. Međutim, ostale ekipe trebale bi pripaziti na dolazak 2007. Red Bull se ne šali.



RED BULLOVO TAJNO ORUŽJE:
Sjajan Ferrarijev motor



RED BULLOVA AHILOVA PETA:
Problemi s motorom i nedostatak vremena za Neweya da utječe na novi auto

Startati s osmog mjesta među konstruktorima je teško...

BMW-SAUBER

... no njihova odlučnost je ogromna



BMW-ova karizma privukla je izdašne sponzore

Pretvaranje Saubera u BMW velika je operacija. Koliko će zaista od pomoći biti Jacques Villeneuve?

Jody Scheckter: Prošle sam godine bio s Patrickom (Headom) na Silverstone Grand Prix balu i primjetio sam Maria Theissena (vođu ekipe BMW-Sauber) kako se široko osmjehuje, na što sam se okrenuo Patricku i rekao: "Mislim da se iduće godine neće baš toliko smijati."

Murray Walker: Da, sa ili bez smješka, Theissenova je glava, u ovom projektu, definitivno na panju. Misliš li da su on i BMW napravili veliku pogrešku kad su napustili Williams?

JS: Ne, ali sad pred sobom imaju veliki zadatak. Mario očito ima muda kad radi to

što radi, premda bih i ja vjerojatno, da sam na njegovom mjestu, učinio istu stvar.

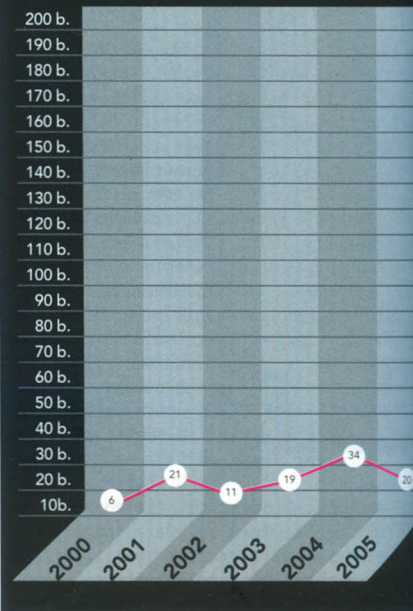
Nigel Mansell: Za BMW je to zapanjujuće hrabar potez.

MW: Mario je vrlo impresivan tip. Vrlo je ustrajan, i ovo je njegova prilika da se dokaže. Osobno mislim da će uspjeti, djelomično zbog toga što BMW ima tako sportsko nasljeđe. Poput Honde, oni jednostavno moraju uspjeti.

Pat Symonds: To je točno, ali Mario nije iskusan vođa ekipe. On vjerojatno misli da je puno naučio gledajući Franka u Williamsu, no to je ipak bio samo pogled izvana. Zato u ovom trenutku vjerojatno na taj posao gleda kroz ružičaste naočale. Ipak, on to još treba odraditi; još uvijek mu predstoji izgradnja ekipe.

MW: I pored toga, imaju problema - najmanji problem nikako nije integriranje novog njemačkog osoblja u davno osnovanu švicarsku postavu. Ne znam kako će se slagati, iako mi je rečeno da za sada stvari idu dobro.

BODOVI
BMW-A (SAUBERA) OD 2000.



Ekipa: **BMW-Sauber**

Auto: F1.06

Gume: Michelin

Motor: BMW P86

CV ekipe:

Osnovana: 2005. (od Sauber-Petronasa)

Prvi GP: Bahrein 2006.

Broj Grand Prix-a: 0

Pobjede: 0

Pole positioni: 0

Bodovi: 0

Naslovi konstruktora: 0

Naslovi vozača: 0

Adresa: BMW-Sauber

Wildbachstrasse 9,

CH-8340, Hinwil, Switzerland

Tel: +41 (0)1937 9000

Fax: +41 (0)1937 9001

Website/fan club: www.bmw-sauber-f1.com

KLJUČNO

OSOBLJE

Mario Theissen,

direktor motorsporta BMW

Willi Rampf, tehnički direktor (šasija)

Heinz Paschen, tehnički direktor (motor)

Mike Krack, šef inženjeringa

Willem Toet, glavni aerodinamičar

Beat Zehnder, menadžer ekipe

Urs Kuratle, glavni mehaničar

Denis Chevrier, voditelj operacija na stazi

Giampaolo Dall'Ara, inženjer (Villeneuve)

Andy Borme, inženjer (Heidfeld)

Robert Kubica, test vozač

VOZAČ

NICK HEIDFELD (auto br. 6)

Datum rođenja: 10. svibnja 1977.

Mjesto rođenja: Mönchengladbach, Njemačka

Mjesto stanovanja: Švicarska

Status: živi s djevojkom (kćer Juni)

Visina: 1,64 m

Težina: 59 kg

Website: www.nickheidfeld.com

F1 karijera:

Prvi GP: Australija 2000.

Broj Grand Prix-a: 97

Pobjede: 0

Pole positioni: 1

Najbrži krugovi: 1

Bodovi: 56

2000 Prost-Peugeot: 0 bodova, bez plasmana

2001 Sauber-Petronas: 12 bodova, 8. u SP

2002 Sauber-Petronas: 7 bodova, 10. u SP

2003 Sauber-Petronas: 6 bodova, 14. u SP

2004 Jordan-Ford: 3 boda, 16. u SP

2005 Williams-BMW: 28 bodova, 11. u SP

VOZAČ

JACQUES VILLENEUVE (auto br. 17)

Datum rođenja: 9. travnja 1971.

Mjesto rođenja: St Jean sur Richelieu, Kanada

Mjesto stanovanja: Monako

Status: neoženjen

Visina: 1,68 m

Težina: 67 kg

Website: www.jv-world.com

F1 karijera:

Prvi GP: Australija 1996.

Broj Grand Prix-a: 151

Pobjede: 11

Pole positioni: 13

Najbrži krugovi: 9

Bodovi: 228

1996 Williams-Renault: 78 bodova, 2. u SP

1997 Williams-Renault: 81 bod, svjetski prvak

1998 Williams-Mecachrome: 21 bod, 5. u SP

1999 BAR-Supertec: 0 bodova, bez plasmana

2000 BAR-Honda: 17 bodova, 7. u SP

2001 BAR-Honda: 12 bodova, 7. u SP

2002 BAR-Honda: 4 boda, 12. u SP

2003 BAR-Honda: 16 bodova, 6. u SP

2004 Renault: 0 bodova, bez plasmana (3 utrke)

2005 Sauber-Petronas: 9 bodova, 14. u SP

Eddie Jordan: Nekoliko bivših Jordanovih ljudi je tamo na ključnim pozicijama i svi mi govore kako su dobra ekipa. Potpuno im vjerujem, ali će njihovi rezultati ovisiti o tome kako će BMW rasporediti svoja sredstva.

PS: Pretvoriti Sauber u pobjedničku ekipu bit će veći zadatak od onog kojeg se Renault prihvatilo tijekom 2000/01. Nije jednostavno upravljati ekipom Formule 1 izvan Engleske, jer tu među ekipama postoji prirodno i lako kretanje ljudi.

EJ: Istina.

PS: A BMW još treba izgraditi svoju bazu u Hinwilu, iako je Sauberov aerodinamički tunel, po svim mjerilima, izuzetno dobar.

MW: Trebat će vremena. Ukoliko počnu



Jacques Attack - postoji li vozač o kojem ima više podijeljenih mišljenja?

pobjeđivati prije 2008. znači će da im ide iznimno dobro.

PS: Ja očekujem da im će trebati više od pet godina da počnu pobjeđivati, ali hoće li zaista biti u stanju čekati toliko dugo?

NM: Naravno da će im trebati malo vremena, ali s obzirom na veliku profesionalnost BMW-a pitanje je kad, a ne hoće li uspjeti. Uopće ne sumnjam da će odraditi posao.

JS: Treba reći da je zbilja uzbudljivo što BMW pokušava. Ne smijemo kritizirati ljude zbog toga što imaju ambicija.

NM: Apsolutno. Vrlo je čavno što su već objavili da ne očekuju pobjede ove godine. Ali će nas možda, kažem možda, s obzirom da nisu favoriti, i iznenaditi.

EJ: Bio sam jedan od najvećih pobornika Petera Saubera. On je izuzetno ugodan čovjek i vodio je ekipu strogo, ali s otmjenošću i dostojanstvom. Ipak se nadam da BMW može pružiti ono malo više nego što je Peter mogao. On je bio vrlo frustriran, jer nije nikad uspio pobjeđiti u Formuli 1, i rekao mi je to. U utrkama sportskih automobila bio je vrlo uspješan, ali to nekako nije mogao prenijeti u Formulu 1.



"Ja sam bio veliki pobornik Petera Saubera. Bio je frustriran zbog toga što nikad nije pobjeđio u Formuli 1. Nadam se da će BMW unijeti ono nešto ekstra što Peter nije mogao"

Eddie Jordan

MW: Nisam siguran da mu je BMW zahvalan što je unajmio Jacquesa Villeneuvea. Mislim da ga nisu osobito priželjkivali.

NM: Da, i ja sam 50:50, kad je Jacques u pitanju. Ali činjenica da su odlučili nastaviti s njim očito pokazuje da misle kako je napravio dovoljno dobar posao.

MW: Ne znam koliko je Jacques stvarno dobar. Bio je dobar 1996. i 1997. - u vrlo dobrim autima. Zatim je došla pogreška zvana B.A.R. A onda, u Renaultu, u drugom dijelu 2004, nije učinio ništa da pokaže da je još uvijek potencijalni svjetski prvak.

PS: Zapravo se, u te tri utrke za nas, pokazao puno drugačijom osobom od one kakvu sam ja očekivao.



Poznat vrećasti kombinezon? Villeneuve je zadržao svoje mjesto u Formuli 1



"Očekivao sam uz šlampav izgled i šlampavi um, no umjesto toga vidio sam inteligentnog momka koji puno radi. Jako cijenim Jacquesa"
Pat Symonds

MW: Na koji način?

PS: Pa, očekivao sam da uz šlampav izgled dolazi i šlampav mozak, ali sam umjesto toga otkrio inteligentnog momka koji naporno radi. Jako ga poštujem. U posljednje je vrijeme pokazao dosta žilavosti. Uhvatio se za ovaj taj ugovor s BMW-om, neki bi mogli reći, usprkos svemu; ja se zaista nadam da se može izvuci. On je bio svjetski prvak, a to se ne dešava slučajno.

NM: Istina. I ja vjerujem da može biti super-brz. Ako dobije potporu ekipe, i ako se usredotoči na program, mogao bi iznenaditi mnogo ljudi. Ono što ne znam je koliko je motiviran?

JS: Da, to je ono o čemu sam i ja razmišljao. Ima li on još uvijek onu vatru potrebnu za pobjedu?

MW: Ne bih znao reći. A ako ga ekipa ne želi, on bi mogao negativno utjecati na njihov razvoj, zar ne mislite? Mislim na stvari na osobnom nivou.



"Mislim da Jacques još uvijek može biti super brz. Osjećam da, ukoliko ekipa stane uz njega i on se posveti programu, može iznenaditi dosta ljudi ove godine"
Nigel Mansell

JS: Dobro, činjenica da neko vrijeme nije vozio barem je uklonila nešto od njegove ludosti. Prije je znao reći potpuno nečuvane stvari. Sad je nešto krotkiji.

MW: Da, možda, ali su i njegovi zahtjevi pri podešavanju auta potpuno jedinstveni. Priča se da se svadao sa svojim inženjerima kako u Williamsu, tako i u Sauberu. On je potencijani faktor razdora u situaciji kad možda više nije tako dobar vozač.

PS: No svakako ima nešto prema čemu se može ravnati: Nicka

Heidfelda, svog timskog kolegu.

MW: Da li to onda znači da cijenis Heidfelda?

PS: Da, vidim u njemu mnogo dobrih kvaliteta. U mnogim je slučajevima bio podjednako brz kao i Mark (Webber) u Williamsu, a već sam rekao koliko cijenim Marka.

BMW želi zaboraviti unutarnje svade i usredotočiti se na konjske snage

BMW-Sauber su kao...

... **Robbie Williams**, oko 1995. Kad je sebični pjevač napustio grupu Take That i nastavio sam. Mnogo je stvari protiv njih, ali potencijal je ogroman.



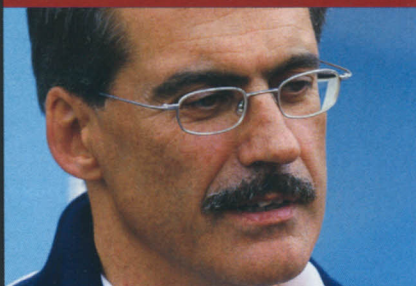
Kubica (dolje) je možda nepoznat, ali mogao bi biti vrlo koristan petkom



Heidfeld (gore i dolje) je vrlo sposoban, no je li i vođa ekipe?



ŠTO KAŽU ONI SAMI



"Važno je zapamtiti da smo mi nova ekipa. Krećemo od osmog mjesta u prvenstvu konstruktora i naš je cilj krenuti na više. Sve što učinimo bit će napredak. Naravno, ništa se neće dogoditi preko noći, no mi imamo pouzdanja, sredstava, strpljenje i odlučnost da uspijemo.

Ja sam optimist za 2006. Naravno da će to biti prijelazno razdoblje za nas, i ovu ćemo godinu provesti u usklađivanju ekipe i sređivanju svih stvari. Imamo projektnog menadžera, izravno zaduženog za usklađivanje spajanja dijelova operacije u Muenchenu i Hinwilu. Pokazali smo dobar napredak i te stvari izgledaju dobro.

Ne želim još govoriti o pobjedama. Za 2006. ne mogu obećati ni pobjednička postolja, a kamoli pobjede. No, za tri godine to će biti moguće, s tim da ni u jednom sportu ne možete unaprijed prognozirati tko će pobijediti. Volio bih da mogu odgovoriti na to pitanje, a siguran sam da bi to želio i BMW-ov glavni odbor! No, ne bi bilo realistično sugerirati da ćemo pobjeđivati ove sezone, premda naravno želimo doći što bliže pobjedi. Ali, te stvari ne možete planirati. Jedino što možete planirati jest da napravite najbolji mogući automobil, i najbolju moguću ekipu, i zatim vidite što to znači."

Mario Theissen

NM: Slažem se. Nick se dokazao u mnogo prilika, a u okruženju BMW-a bi trebao procvjetati. Dobro će mu odgovarati.

EJ: Pa ipak, u usporedbi s bivšim svjetskim prvakom, trebat će dati sve od sebe. JV ima prepređen način utrivanja - vrlo psihološki - i često se, u odnosu na svog timskog kolegu, uspejava postaviti u povoljniju poziciju.

MW: Heidfeld se i ranije nalazio u neugodnim situacijama, i uvijek bi održao glavu iznad vode. Pokazao je veliku odlučnost u ekipama poput Jordana. On je dobar, radišan, premda ne i nadahnut odabir. Dobar je pomoćni vozač u Formuli 1.

Međutim, ne mislim da je rođeni pobjednik.

EJ: Za mene je vozio godinu dana (2004) i ne sumnjam u njegovu brzinu ili talent. Samo se nadam, kako do sada nije pobijedio ni jednu utрку, da ga vrijeme nije pregazilo. On može iznenaditi, kad ima na raspolaganju dobar auto.



"Heidfeld poznaje teške okolnosti od prije. On je dobar, no ne i inspirativan, izbor. Odličan pomoćni vozač, ali ne i rođeni pobjednik"
Murray Walker

JS: Mene je u Williamsu definitivno iznenadio. Prošle je godine svakako popravio mišljenje koje sam o njemu imao.

EJ: A u BMW-Sauberu bit će vozač broj jedan, što Jacques zna.

MW: Znate, Nick kaže da želi da se krajem godine BMW nađe među najboljom šestoricom. To je logičan cilj, ali je diskutabilno koliko je realističan. U stvarnosti, bit će sretni ako budu u situaciji da na svakom Grand Prixu osvajaju bodove.

PS: Mnogo ovisi o tom BMW motoru. Nemam pojma gdje su po tom pitanju."

EJ: Koliko ja znam dobro napreduju i s autom i s motorom.

NM: Nema sumnje da je BMW prije nekoliko godina, tijekom par sezona imao najbolji V10 motor u Formuli 1.

PS: Da, ali još uvijek ne mogu razumjeti kako se to tijekom posljednjih godina, pri kraju Williams-BMW partnerstva, razvodnilo i pretvorilo u nešto tako prosječno. I ne znam što je učinjeno da bi se to riješilo.



BMW-OVO TAJNO ORUŽJE:

Jak komercijalni odjel i dobar budžet



BMW-OVA AHILOVA PETA:

Nema pobjedničkog mentaliteta

2005. su bili drugi odozad i to ne obećava puno...

MIDLAND F1

... ali Kolles i društvo umiru od želje da pokažu kako vrijede više

Ekipe nekad poznatu kao Jordan naš žiri nije baš mazio. Opravdano ili ne? Čitajte dalje

Pat Symonds: Da li je Midland još tu negdje? Nisam ih baš primijetio u zadnje vrijeme.

Eddie Jordan: Hm, ovo će im biti prva godina da koriste svoje vlastito ime umjesto mojeg. Sad su ekipa za sebe. No, drago mi je da tamo ima još uvijek mnogo Jordanovih ljudi.

PS: Ne vidim tu nikakvu strast, i zato ne vidim razloga da im kažem „Sretno dečki.“ Imali su vraški dobar motor prošle godine, ali nisu ništa postigli. Kao ekipa, ne čine ništa da poboljšaju Formulu 1.

Murray Walker: Što misliš o rukovodstvu ekipe?

EJ: Izgleda da se Colin Kolles dobro

uklopio, usprkos tome što su ga svi napadali početkom 2005. Ali, on je jak momak.

MW: Nisam upoznao Colina Kollesa, ali prema onom što sam čuo od ljudi koji jesu, izgleda da je vrlo težak tip, sklon konfliktima, što baš i nije sretna okolnost.

EJ: Prošla godina je za njih morala biti vrlo teška, ali osvojili su 12 bodova, doduše, gotovo sve u Indyju. Ove godine ključno će biti osvajanje pravih bodova.

MW: Sve me navodi da mislim kako će oni samo kaskati negdje na začelju. Osvojiti će bod jedino ako budu imali sreće.

Nigel Mansell: Na kraju krajeva, nema



“Ne vidim u Midlandu nikakvu strast, i ne vidim razloga da kažem ‘Sretno, momci’. Kao ekipa ne čine ništa da poboljšaju Formulu 1”
Pat Symonds

nam druge nego pričekati i vidjeti. Prijelaz od kupovine ekipe do kompetitivnosti u Formuli 1 iziskuje puno planiranja, puno vremena i strašno puno novca.

MW: Da, to je istina, ali ne vidim da se Alex Shnaider javno obavezao da će sve to i omogućiti.

EJ: Bilo je nekoliko pozitivnih stvari prošle godine. Da bi stigli do podija u

Albers donosi iskustvo iz Minardija i, puno važnije, novac



Midland su kao...

... Ana Kurnikova
Pseudo-ruski pedigre, upitna motivacija, ali super izgled. Jedino, šteta što je iznutra sve malo prazno.



Ekipa: MIDLAND F1 RACING

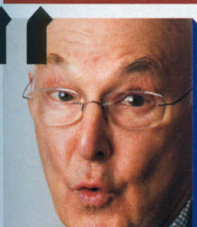
Auto: M16
Gume: Bridgestone
Motor: Toyota RVX-06

CV ekipe:

Osnovana: 2005.
Prvi GP: Bahrein 2006.
Broj Grand Prix: 69
Pobjede: 0
Pole positioni: 0
Najbrži krugovi: 0
Bodovi: 0
Naslvi konstruktora: 0
Naslvi vozača: 0
Adresa: Midland F1 Racing
Dadford Road, Silverstone, Northants,
NN12 8TJ, UK
Tel: + 44 (0)1327 850800
Fax: + 44 (0)1327 850866
Website: www.midlandf1.com

KLJUČNO OSOBLJE

Colin Kolles, voditelj ekipe i direktor menadžer
James Key, tehnički direktor
Adrian Burgess, sportski direktor
Johnny Herbert, sportski menadžer
Andy Stevenson, menadžer ekipe
Dominic Harlow, šef inženjeringa i testiranja
John McQuilliam, glavni dizajner
Rick Taylor, glavni mehaničar
Bradley Joyce, inženjer (Monteiro)
Jody Egginton, inženjer (Albers)
Oliver Knighton, inženjer (test vozači)
Markus Winkelhock, Giorgio Mondini, Adrian Sutil, test vozači



"Bridgestone gume će biti Midlandu bolje nego prošle godine, naravno, zahvaljujući radu Williamsa i Toyote, a i vraćanju na promjene guma u utrckama"
Murray Walker

NM: Sigurno ništa ne bi trebalo poći krivo s Toyotinim motorima.



"Puno promjena u pravilima stvorit će prilike da se dogode neobične stvari, i 2006. ćemo, nadajmo se, vidjeti nekoliko iznenađenja"
Nigel Mansell

VOZAČ

TIAGO MONTEIRO (auto br. 18)
Datum rođenja: 24. srpnja 1976.
Mjesto rođenja: Porto, Portugal
Mjesto stanovanja: Porto
Status: neoženjen
Visina: 1,74 m
Težina: 64 kg
Website: www.tiagoracing.com

F1 karijera:

Prvi GP: Australija 2005.
Broj Grand Prix: 19
Pobjede: 0
Pole positioni: 0
Najbrži krugovi: 0
Bodovi: 7
2002 Renault: test vozač
2004 Minardi-Cosworth: test vozač
2005 Jordan-Toyota: 7 bodova, 16. u SP



Boss Colin Kolles (gore lijevo) želi respektabilnost u 2006...



...dok vozač Christijan Albers želi pouzdan auto, kako bi pokazao što može

EJ: Apsolutno ne.

NM: Dobro je za ekipu ući u sezonu i znati da je motor dokazano dobar.

MW: A i Bridgestone gume će biti bolje za Midland nego prošle godine, naravno zahvaljujući radu Williamsa i Toyote, te povratku na promjene guma u utrckama.

NM: Podosta izmjena u pravilima pomoći će manjim ekipama poput Midlanda.

MW: Na koje izmjene misliš?

NM: Na primjer, 2,4-litarski V8 motor. S dvjesto konjskih snaga manje nego lani, vozač treba stalno držati motor u punom ritmu. Ako ponavljaš pogreške, možeš posve ugušiti motor, što će dovesti do boljih prilika za pretjecanje.

MW: A nešto više o pravilima?

NM: Pa kad imate mnogo promjena pravila, to znači da će ih neke ekipe dobro usvojiti, no ponekad čak i velike ekipe

VOZAČ

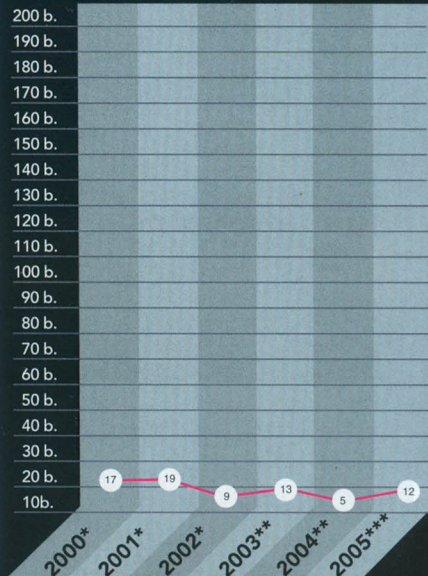
CHRISTIJAN ALBERS (auto br. 19)
Datum rođenja: 16. travnja 1979.
Mjesto rođenja: Eindhoven, Nizozemska
Mjesto stanovanja: Laren, Nizozemska
Status: neoženjen
Visina: 1,76 m
Težina: 68 kg
Website: www.christijan.com

F1 karijera:

Prvi GP: Australija 2005.
Broj Grand Prix: 19
Pobjede: 0
Pole positioni: 0
Najbrži krugovi: 0
Bodovi: 4
2001 Minardi-European: test vozač
2002 Minardi-Asiatech: test vozač
2005 Minardi-Cosworth: 4 boda, 19. u SP

BODOVI

MIDLANDA (JORDANA) OD 2000.



* Jordan-Mugen Honda ** Jordan-Ford *** Jordan-Toyota



Tiago Monteiro (lijevo) i sportski menadžer Johnny Herbert

mogu nešto zabrljati. To će omogućiti da se dogode neke neobične stvari, i nadajmo se da će nam 2006. prirediti nekoliko iznenađenja.

MW: Čak ako se to i dogodi, vozači Midlanda nisu ništa posebno, zar ne? ▽



"U Midlandu imaju dva mlada i relativno neiskusna vozača. Nije baš u redu da se od njih već očekuje za dohvate pobjednička postolja"
Eddie Jordan

EJ: Zapravo je Tiago Monteiro prošle godine za mene bio jedno od iznenađenja. Završio je sve osim jedne utrke, što je velika psihološka potpora za vozača u prvoj sezoni - osobito zato što su se svi kladili da će ga Narain otpuhnuti, što se nije dogodilo. Monteiro je bistar momak i ima čelični karakter. On zaslužuje svoje mjesto.

PS: Točno, završavati utrke tako često kao on, to svakako nije mala stvar. Svaka čast.

NM: Monteiro je bio onaj koji je slavio svoje treće mjesto na podiju u Indyju, zar ne?

EJ: On je taj.

NM: Hm, mislim da ja to ne bih baš toliko slavio, nakon što ih je toliko malo startalo u utrci. Ali pretpostavljam da mu to jest pomoglo učvrstiti se u Formuli 1. Sad samo još treba postići neke dobre rezultate.

MW: Što je s Albersom? Pokazao je da može pobijediti u DTM-u, ali to je sve.

EJ: Ne poznajem baš dovoljno Albersa. Pokušao sam ga

dovesti u Jordan prije nekoliko godina, i ljudi mi kažu da je talentiran vozač.

PS: Na mene nije ostavio nikakav dojam.

EJ: Neki ljudi bi mogli podrugljivo primijetiti da je on tu samo zbog novca. A ne samo da je važno, nego je i za svaku pohvalu donositi novac kako bi se pomoglo ekipi. Pomaganje ekipe na taj način je fantastično, i ja mu se zbog toga doista divim.

MW: Premda, ni jedan od njih dvojice nije baš nešto uistinu posebno.

EJ: Dobro, bit će to godina razvoja za ekipu, a oni su dva mlada i relativno neiskusna vozača. Pustite ih na miru.

Doista nije u redu očekivati pobjednička postolja od njih ovako rano u njihovim karijerama. Bilo bi mi drago da u tome uspiju, ali bilo bi to iznenađenje.

MW: Reći ću vam što Midland treba napraviti. Prvo, pokazati financijsku stabilnost. Ne tvrdim da je nemaju, ali mi ne znamo da je imaju, pa je trebaju demonstrirati. Drugo, trebaju dokazati menadžersku kompetentnost. I treće, regrutirati i razvijati prave ljude. Trebaju pokazati da su dovoljno dobra ekipa za ljude koji bi im se htjeli pridružiti, što zahtijeva kombinaciju financijskog angažmana i odlučnog upravljanja.

Jody Scheckter: Samo jednu stvar mogu reći za Midland: da će preuzeti mjesto Minardija. Na začelju kolone.



"Samo jednu stvar mogu reći za Midland: da će preuzeti mjesto Minardija. Na začelju kolone"
Jody Scheckter

ŠTO KAŽU ONI SAMI



"Novi auto izgleda impresivno. Originalno je nastao iz dvije filozofije, no otkako se tehničko vodstvo u Silverstoneu usredotočilo na jednu, napravljen je velik napredak. Mislim da Jordanu nije nikada uspjelo napraviti tako velik pomak u aerodinamičkoj efikasnosti od jedne sezone do iduće. Brojke iz tunela izgledaju jako dobro. I također, nakon prošlogodišnjeg modela, koji je bio tek prerađeni auto iz 2004, vrlo je ohrabrujuće znati da je ovaj izgrađen za mene.

Prošle zime napravljene su neke vrlo velike organizacijske promjene, najveća od njih je da počinjemo primjećivati da se u ekipu napokon počeo slijevati novac. Naravno, uvijek vam treba još više, no dobro je vidjeti da stvari napreduju.

Naravno, ne mislim da ćemo dohvatiti pobjedničko postolje kao prošle godine, ali mislim da ćemo biti puno bolji nego u 2005."

Tiago Monteiro

Snaga Toyote za najpostojanijeg rookieja 2005, Monteiroa



MIDLANDOVO TAJNO ORUŽJE: Toyotini motori mogu dohvatiti poneki bod.



MIDLANDOVA AHILOVA PETA: Posve nova šasija, posve neiskusni dizajneri



Nekad su bili Minardi...

SCUDERIA TORO ROSSO

... danas imaju najbolje ime u Formuli 1

Vječiti beznadežni slučaj ove će godine imati stari V10 motor. Ali pokretat će ih Red Bull



Pat Symonds: Izgleda da je Scuderia Toro Rosso već uzburkala prilično vode, zar ne?

Murray Walker: Misliš na problem ekvivalencije V8 i V10 motora?

PS: Da. Osobno, jedini problem koji ja tu imam jest da oni namjerno koriste V10 motor. To nije u duhu razloga zbog kojeg smo uopće dopustili taj motor.

MW: A razlog je bio spasiti Minardi od propadanja?

PS: Da.

Jody Scheckter: Hm, ako taj V10 motor bude previše dobar, FIA će jednostavno morati nešto poduzeti oko toga. U protivnom će Formula 1 izgledati glupo.

MW: Apsolutno. Toro Rosso bi mogli postići bolje rezultate nego zaslužuju zbog tog motora, i ukoliko se to dogodi bit će toliko političke galame oko toga da će se pravila morati izmijeniti.

Eddie Jordan: Nisam baš previše uvjeren u sve to. Sjećam se da mi je Paul Stoddart govorio kako će V10 s graničnikom okretaja biti

bolji od V8 motora, ali se ja ne bih složio s time. Žao mi je, ali ne mogu.

MW: Zašto ne, Eddie?

EJ: Cosworthovi inženjeri su veliki stručnjaci za V8 motore. Ako je V10 brži od V8, to će biti vrlo demotivirajuće za sve u Cosworthu.

JS: Ako Toro Rosso ne uspije, hm, to je nekako i u redu. Ne bi ni trebali uspjeti, ako je FIA pravilno izračunala tu svoju formulu ekvivalencije.

MW: Što misliš, kakvi će biti radni odnosi između Red Bull Racinga i Tora Rossa, kad sezona jednom krene?

PS: Očekujem da će djelovati kao jedna cjelina. Ako Red Bull želi ista postići ove sezone, to je ono što treba učiniti.

EJ: Iskreno, nisam siguran zašto Dietrich Mateschitz treba imati dvije ekipe - osim ako to nije zbog toga što voli promovirati mlade vozače, kao što je to uvijek činio. Prilicno sam siguran da i Bernie Ecclestone

ima u svemu tome svoje prste, iako on to, naravno, poriče.

MW: Što te navodi da to kažeš?

EJ: Malo se toga u Formuli 1 događa bez njegovog direktnog uplitanja, ili barem njegovog blagoslova.



"Osobno, jedino što me kod njih smeta je što namjerno koriste V10 motor. To je protivno duhu razloga zbog kojeg smo ostavili tu mogućnost"
Pat Symonds

Koliko ja znam.

MW: Što misliš o Red Bullovom pristupu vođenja tih dviju operacija?

EJ: Pa, kad bih ja - ne dao bog - vodio te dvije ekipe, nastojao bih da automobili budu manje-više jednaki, kako bih smanjio troškove razvoja, proizvodnje itd. Ali izgleda da su u Red Bullu bili spriječeni učiniti tako nešto.

PS: Da, prema važećim pravilima oni moraju dizajnirati i izraditi svoj vlastiti auto, što ih ove sezone ograničava na Minardi PS05, barem na početku, ali to pitanje intelektualnih autorskih prava je vrlo kompleksno.

MW: Naravno, ekipa je dizajnirala i izradila taj model, iako u njegovom prijašnjem obliku.

EJ: Ne znam da li grade novi auto za kasniji dio ove sezone, ili ne. Ne stiže nam previše informacija. Ali, iznenađen sam što su prešli

STR su kao...

... Snickers

Nekad su se zvali Marathon, okus je isti, ali još uvijek ne znamo točno što je u sredini.



Ekipa: SCUDERIA TORO ROSSO
Auto: STR01
Gume: Michelin
Motor: Cosworth TJ2005-2

CV ekipe:

Osnovana: 2005. (od Minardija)
Prvi GP: Bahrein 2006.
Broj Grand Prixa: 0
Pobjede: 0
Pole positioni: 0
Najbrži krugovi: 0
Bodovi: 0
Naslovi konstruktora: 0
Naslovi vozača: 0
Adresa: Scuderia Toro Rosso,
 Via Spallanzani 21, 48018 Faenza RA, Italija
 Tel: + 39 0546696111,
 Fax: + 39 0546620998
Website/fan club:
 www.scuderiatororosso.com

KLJUČNO OSOBLJE

Franz Tost, voditelj ekipe
Gianfranco Fantuzzi, generalni menadžer
Gabriele Tredozi, tehnički direktor
Robert Taylor, glavni dizajner
Massimo Rivola, menadžer ekipe
Laurent Mekies, glavni inženjer
Bruno Fagnocchi, glavni mehaničar
Riccardo Adami, inženjer (Liuzzi)
Graziano Michelacci, inženjer (Speed)
Stefano Sordo, inženjer (Jani)
Neel Jani, test vozač



Nakon osrednje 2005. Liuzzi (desno) je pod pritiskom da pokaže što može

na Michelinove gume. Bilo bi dobro da je svaka ekipa ostala na svojim gumama. Pretpostavljam da postoje ugovorne odredbe koje govore o čuvanju tajni proizvođača guma.

MW: S mog gledišta, oni bi trebali postati dobra, zdrava, čvrsta, ekipa sa začelja kolone, s Mateschitzovom podrškom. On će im osigurati ono što u Midlandu nemaju - financijsku sigurnost i sposobnost zapošljavanja pravih ljudi. Vjerujem da će to biti dobro, ne ove

"Nema nikakvog pravila po kojem B ekipa ne bi trebala koji put biti bolja od A ekipe. Dobra stvar je da će ih to sve stimulirati"
Nigel Mansell

VOZAČ

VITANTONIO LIUZZI (auto br. 20)
Datum rođenja: 6. kolovoza 1981.
Mjesto rođenja: Locorotondo, Italija
Mjesto stanovanja: Pescara, Italija
Status: neoženjen
Visina: 1,78 m
Težina: 68 kg
Website: www.liuzzi.com

F1 karijera:

Prvi GP: San Marino 2005.
Broj Grand Prixa: 4
Pobjede: 0
Pole positioni: 0
Najbrži krugovi: 0
Bodovi: 1
2005 Red Bull-Cosworth: 1 bod, 24. u SP (4 utrke)

VOZAČ

SCOTT SPEED (auto br. 21)
Datum rođenja: 24. siječnja 1983.
Mjesto rođenja: Manteca, Kalifornija, SAD
Mjesto stanovanja: Fucht am See, Austrija
Status: neoženjen
Visina: 1,77 m
Težina: 67 kg
Website: www.scottsspeed.com

F1 karijera:

Prvi GP: Bahrein 2006.
Broj Grand Prixa: 0
Pobjede: 0
Pole positioni: 0
Najbrži krugovi: 0
Bodovi: 0
2005 Red Bull-Cosworth: testovi

sezona, već gledajući dugoročno.

Nigel Mansell: Da, dugoročno, slažem se. Ovisno o raspoloživim sredstvima, nema razloga da ekipa B koji put i ne pobijedi ekipu A. To se doista može dogoditi. I ono što je dobro je da će to biti odlična motivacija za obje ekipe.

PS: Mislim da ćemo od 2008. moći vidjeti puno više takvih stvari, kad novi Concorde ugovor olabavi pravila o kupovanju šasija, i ostalo.

MW: Što je s vozačima? Što misliš, jesu li uopće dobri?

PS: O, da, jedna od stvari zbog koje veoma cijenim Red Bull je način na koji promoviraju mlade vozače.

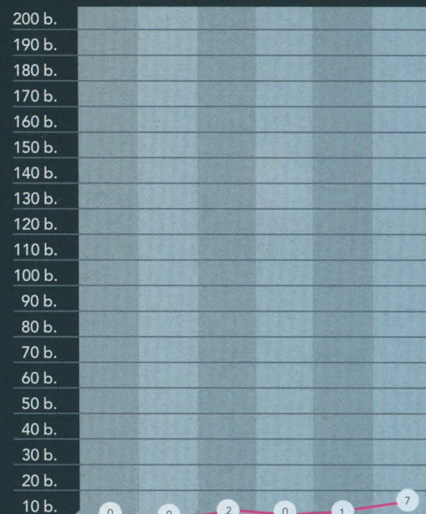
JS: Da. No, nisam baš previše primijetio Vitantonia Liuzzija prošle sezone.

PS: Svo tehničko osoblje iz Red Bulla prilično favorizira Christiana Kliena, ali Liuzzija nisu baš posve izbacili, pa očigledno misle da nije beznađan. Mislim da nije pošteno donositi sud o njemu nakon samo nekoliko utrka.

NM: Što je s Scottom Speedom? Teško da može imati bolje ime, zar ne?

"Ako Toro Rosso budu loši, to će biti baš kako treba. Oni trebaju biti loši, ako je FIA dobro izračunala tu svoju formulu ekvivalencije motora"
Jody Scheckter

Bodovi
 Scuderije Toro Rosso od 2000.



* Kao Minardi.



Naj cool ime u povijesti Formule 1? Da, gospodo, to je Scott Speed

PS: Ne, ali on, međutim, lani nije bio baš klasa za sebe u GP2 seriji.

MW: Premda, nije bio loš. Uspio je završiti treći u prvenstvu.

PS: Da, ali mi još uvijek ne znamo koliko će dobro jedan GP2 vozač napredovati u Formuli 1, tako da su tu još neka pitanja otvorena.

NM: Imati ponovno jednog Amerikanca u Formuli 1 je jako važno - već je bilo i vrijeme. Bilo bi dobro za Formulu 1 da Speed bude uspješan, kako bi još više globalno rasla. U godinama koje dolaze, s Red Bullovim američkim programom za mlade vozače, sigurno će jedan na kraju uspjeti. Samo još ne znamo hoće

li Scott biti taj.

MW: Mislite li da će se vozači prebacivati iz ekipe B (Toro Rosso) u ekipu A (Red Bull Racing)?

NM: Da, i ne samo vozači. Mogu zamisliti inženjere juniore koji će sazrijeti u ekipi B i možda napredovati u ekipu A.

MW: Siguran sam da si u pravu.

NM: I, sve u svemu, trebamo zahvaliti Red Bullu, jer da oni nisu napravili to što su

Novi Amerikanac u Formuli 1 tek treba debitirati u svojoj prvoj utrci. Je li brz? Saznat ćemo uskoro



"Poznajem Franza Tosta vrlo dobro. Nevjerojatno ugodan čovjek. Vrlo nadaren, vrlo tih, vrlo nepretenciozan. Mislim da će odlično voditi ekipu"
Eddie Jordan

napravili, izgubili bismo još jednu poznatu ekipu. Bilo je vrlo važno zadržati Minardi u Formuli 1, pa makar samo i u duhu.

EJ: Da, treba čestitati i Stoddyju što je ekipu održao na životu toliko dugo, o vlastitom

trošku. Mnogi drugi bi jednostavno odustali. Dobro, imao je osobitu sreću što je Red Bull došao u pravom trenutku, ali ipak.

JS: Misliš da je uistinu htio prodati ekipu?

EJ: Ne, u dubini duše. Ali gledajući se u ogledalo zapitao se, realno, kako nastaviti s tim, godinu za godinom. U Red Bullu je vidio odgovor, iako mu se to što je vidio isprva nije baš dopalo.

MW: Ja sam Paulov veliki prijatelj. On je čovjek kojeg ja

"Šteta što je Formula postala tako skupa. Nekada nije sve bilo toliko skupo. Auto utrke ne moraju biti toliko komplicirane"
Murray Walker

osobito cijenim i poštujem.

EJ: On tako fantastično razumije sve pojedinosti Concorde ugovora. Dobro, neki ljudi misle da je previše gurao svoje interese, ali ja nisam na to gledao tako.

MW: Nisam ni ja. Njegov odlazak je veliki gubitak za Formulu 1.

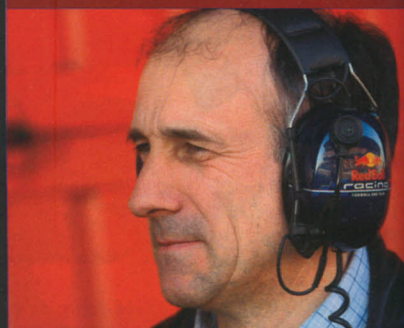
EJ: U Formuli 1 ima strašno mnogo ljudi koji se žale na razne stvari, a onda apsolutno ništa ne poduzimaju oko toga, ali Paul je bio veliki radnik. Ako je htio da se nešto napravi, ili je sanjao o nečemu, on bi to jednostavno napravio.

NM: Da, i trebalo bi svima u Minardiju čestitati što su preživjeli toliko dugo, i što su vrlo kompetentno odradili posao sa sredstvima koja su im bila na raspolaganju.

EJ: Točno, točno.

MW: Velika je šteta što je Formula 1 postala tako skupa, jer to onemogućava da bude svima dostupna. Prije to nije bilo toliko skupo. Automobilističke utrke doista ne bi trebale biti toliko komplicirane. Ali, što mislimo o Franzu Tostu, novom prvom čovjeku ekipe Scuderia Toro Rosso?

ŠTO KAŽU ONI SAMI



"Bit će to teška sezona i trebat će nam nešto sreće ako želimo osvojiti bodove. Ono u što sam prilično siguran je da nećemo završiti sezonu na istom mjestu u poretku konstruktora na kojem ćemo starti u Bahreinu (10.). Bit ćemo dobro financirani, što će nam omogućiti istraživanje i razvoj, zajedno s kvalitetnim programom testiranja. Ova ekipa i ovakav pristup su ono što treba Formuli 1."
Franz Tost



STR-OVO TAJNO ORUŽJE:

Limitirani V10 mogao bi biti bolji od nekih V8 motora



STR-OVA AHILOVA PETA:

Gotovo totalno neiskusni vozači

EJ: O, ja vrlo dobro poznajem Franza. Bio mi je od velike pomoći 1997, kad je za nas vozio Ralf. Franz je izvanredno ugodan čovjek. Vrlo nadaren, vrlo miran, vrlo skroman.

MW: A kako će izlaziti na kraj s Toro Rossom?

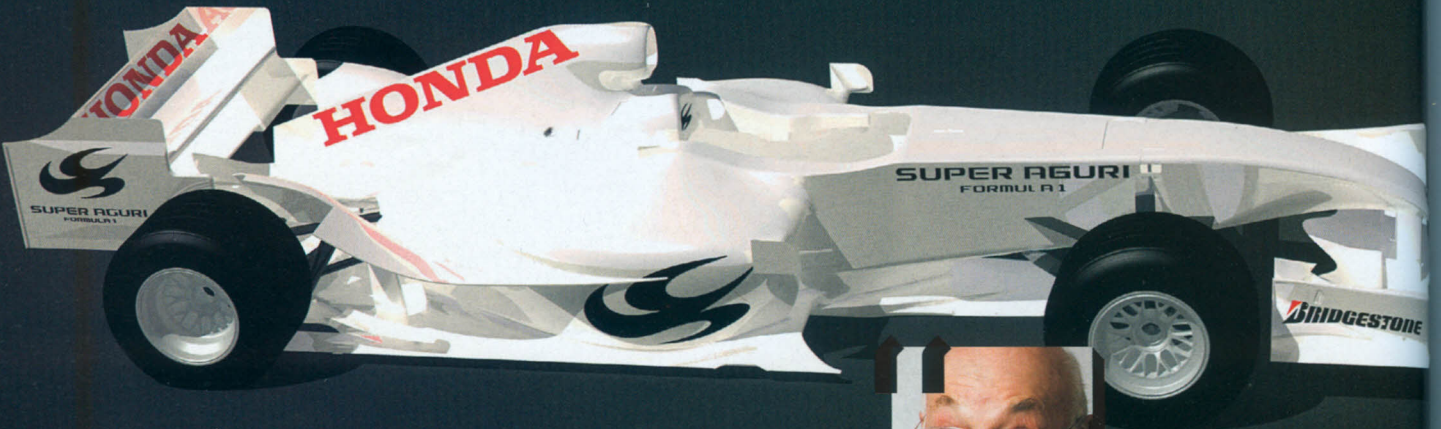
EJ: Mislim da će vrlo dobro voditi ekipu.



Nepostojeća povijest u Formuli 1...

SUPER AGURI

... posljednje mjesto čini se neizbježnim



Super Aguri su na putu da preuzmu od Minardija ulogu fenjeraša u Formuli 1



"Satoa prati reputacija da je brz i divlji. I ne samo divlji, nego da se sudara s onima koji su važni. To ga ne čini baš popularnim"

Murray Walker

NM: Ako bacaju, bit će to s dobrim razlogom. Super Aguri možda neće biti super kompetitivna ekipa, ali siguran sam da će otkrivati stvari od kojih će njihova glavna ekipa, Honda, imati koristi. Mislim da se tu radi o mnogo skrivenih aktivnosti proizvođača, s mnogim lukavim planovima za budućnost.

MW: Baš se pitam koliko toga Honda čini samo zbog toga da bi Takuma Sato mogao nešto negdje voziti.

Jody Scheckter: Što misliš o Satou?

MW: Ima taj imidž da je suludo brz, ali divlji. I to ne samo divlji, već da se stalno sudara s vozačima koji su važni, što ga ne čini osobito popularnim u Formuli 1.



"Super Aguri ima mnoge probleme koje mora prevladati, ali ja u toj ekipi vidim više energije i odlučnosti nego što vidim kod Midlanda"

Pat Symonds

Pat Symonds: Premda izgleda kao da se sve složilo protiv njih, ipak kod ekipe Super Aguri vidim više odlučnosti i upornosti nego kod Midlanda.

Murray Walker: To će im i trebati... Bože, bit će to gotovo vertikalani uspon za njih.

Eddie Jordan: Teško je bilo što reći u ovoj fazi, stvarno. Još je sve u zraku, ali za početak sezone imaju stare

automobile Arrows, dobar Hondin motor i očito neku vrstu budžeta koji pristiže iz Japana.

PS: I rađe u starom Arrows F1 postrojenju u Leafieldu. Bio sam tamo negdje oko Božića.

EJ: I što misliš?

PS: U stvari, bio sam poprilično impresioniran. Izaći će na utrke, to je sigurno.

Međutim, bit će na začelju kolone i vjerojatno će tamo ostati još neko vrijeme.

MW: Pa usprkos svemu, čak i samo ta dva auta sa svim kotačima na mjestu, čak i na repu poretka, neće to biti beznačajan pothvat, imajući na umu odakle su krenuli.

EJ: A gdje će biti što se tiče brzine, što misliš Pat?

PS: Mislim da će biti sedam sekundi sporiji od pole positiona u Bahreinu.

Nigel Mansell: Što se mene tiče, Honda ne bi podržala ekipu da nije mislila da će biti uspješni, bar do određene mjere. Sigurno im nije stalo da se crvene.

MW: Ne mogu povjerovati da je Honda spremna bacati novac na drugorazrednu ekipu kad već bacaju novac na svoju tvorničku ekipu. Ali, tko će ih znati?

Super Aguri su kao...

... Clive Sinclair

Čudna ideja, s previše dubioznih komponenti. Kraha je bio neizbježan...



Ekipa: SUPER AGURI F1**Auto:** SA05/SA06**Gume:** Bridgestone**Motor:** Honda RA806E**CV ekipe:****Osnovana:** 2005.**Prvi GP:** Bahrein 2006.**Broj Grand Prixa:** 0**Pobjede:** 0**Pole positioni:** 0**Najbrži krugovi:** 0**Bodovi:** 0**Naslovi konstruktora:** 0**Naslovi vozača:** 0**Adresa:** Super Aguri F1

Leafield Technical Centre, Langley, Witney, Oxon, OX29 9EF

Tel: +44 (0)1993 871400**Fax:** +44 (0)1993 871212**Website/fan club:** www.superaguri-f1.com**KLJUČNO OSOBLJE****Aguri Suzuki**, voditelj ekipe**Daniele Audetto**, direktor menadžer**Kevin Lee**, glavni operativni menadžer**Mark Preston**, glavni tehnički menadžer**Graham Taylor**, glavni inženjer**Mick Ainsley-Cowlishaw**, menadžer ekipe**Phil Spencer**, glavni mehaničar**VOZAČI****TAKUMA SATO** (auto br. 22)**Datum rođenja:** 26. siječnja 1977.**Mjesto rođenja:** Tokio, Japan**Mjesto stanovanja:** Marlow, Engleska**Status:** oženjen (sin)**Visina:** 1,63 m**Težina:** 60 kg**Website:** www.takumasato.org**F1****karijera:****Prvi GP:** Australija 2002.**Broj Grand Prixa:** 51**Pobjede:** 0**Pole positioni:** 0**Najbrži krugovi:** 0**Bodovi:** 40**2002** Jordan-Honda: 2 boda, 15. u SP**2003** BAR-Honda: test vozač**2004** BAR-Honda: 34 boda, 8. u SP**2005** BAR-Honda: 1 bod, 23. u SP**Drugi vozač - još neodređen (auto br. 23)**

"S dva japanska vozača, nadam se da neće postati totalno japanska ekipa. F1 je globalni spektakl, i treba utjecaje na međunarodnoj razini"

Eddie Jordan

NM: Da, kad to napraviš, to je veliki gaf. I, nažalost, u ovo moderno doba televizije skoro se sve nezgode uhvate kamerama.

JS: Sato je vozio s mojim sinom, Tomasom, u Formuli Vauxhall. Tomas ga je pobijedio. Kasnije, u Formuli 3, Sato je vozio za Carlin - i bio je prilično uspješan.

MW: Držiš li do njega, uopće?

JS: Zasižno je brz po kiši. Kad bolje razmislim, to sam

primijetio u svakoj seriji u kojoj je sudjelovao. Nije on loš vozač, ali je napravio bezbroj pogrešaka i imao je bezbroj sudara.

NM: Dešavalo se, u Formuli 1, da sam stvarno mislio kako se opametio. I u tim nam je prilikama pokazao kako sjajno vozi. A onda, niotkuda, opet bi ispustio bebu! Sve u svemu, imao je težak put.

JS: Ali danas u Formuli 1 ne možeš raditi takve pogreške.

NM: Možda, ali znate, bilo je utrka u kojima je bio sjajan i pokazao da mu je mjesto u Formuli 1. Želim mu sve najbolje.

MW: Bit će izuzetno teško za Satoa, vozača broj 2 iz ekipe u razvoju, postati

voditelj potpuno nove ekipe. Na primjer, ne mogu zamisliti da bi on sa Super Agurijem mogao ponoviti ono što je Damon Hill 1994. učinio s Williamsom. Damon je to mogao, jer je on od te vrste ljudi, a i vozio je za izuzetno dobru, etabliranu ekipu.

EJ: Ja se također bojim da s dva japanska vozača Super Aguri neće imati nikakav međunarodni fokus.

I nadam se da neće postati isključivo japanska ekipa, jer Formula 1 je globalni spektakl. I trebaju joj utjecaji na međunarodnoj razini.

MW: Pretpostavljam da će mnogo toga ovisiti o samom Aguriju Suzukiju.

EJ: Da. Aguri je dobar momak, a i dobar je za televiziju. Dobro će odraditi posao. Ima nešto iskustva u Formuli 1 kao vozač, ali po mojem sudu

nedovoljno. I toliko je dugo izvan sadašnje scene da će mu trebati potpora dobrih stručnjaka.

MW: Druga važna figura o kojoj moramo popričati je Daniele Audetto, koji je proglašen direktorom menadžmenta.

Jody, ti ga dobro poznaješ, zar ne?

JS: Da, bio je Fiatov šef motosporta u moje doba u Ferrariju.

MW: I što misliš o njegovom angažmanu za Super Aguri?

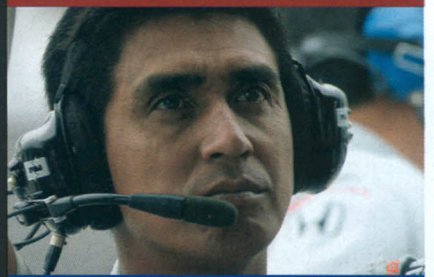
JS: Nije osobito inspirativan.

MW: Pa dobro, on će ipak znati kako radi stara Arrows tvornica i kakvi su automobili, obzirom da je bio tamo (postavljen od strane sponzora) kao menadžer ekipe kad je ekipa prestala radom 2002.



"Bilo je trenutaka kad sam mislio da je Sato konačno sazrio. Ali, onda mu je beba opet ispala. No, sve u svemu, nije mu baš bilo lako do sada u Formuli 1"

Nigel Mansell

ŠTO KAŽU ONI SAMI

"Kao prvo, moram reći da sam vrlo sretan što je aplikacija Super Agurija za natjecanje u svjetskom prvenstvu Formule 1 2006. prihvaćena. Moj san je oduvijek bio da vodim vlastitu ekipu Formule 1. Ovo je, dakle, klasična priča ostvarenja sna!

Ekipa ljudi oko mene već dulje vrijeme radi vrlo naporno i ja imam sreću da su tu, sa mnom, u ostvarenju mog snova. Naravno, ova će godina biti godina učenja, ali ja imam puno povjerenja u moje ljude i u moje vozače. Možda ćemo čak biti u situaciji da osvojimo koji bod u drugom dijelu sezone. Ne mogu dočekati našu prvu utrku u Bahreinu i ne mogu dočekati da vidim naše aute na startu po prvi put."

Aguri Suzuki

JS: Zgodna je stvar da bi se moglo razviti enormno suparništvo između Super Agurija i tvorničke ekipe Honde. Neće se to desiti ove godine, ali bilo bi lijepo kad bi uspjeli koji put pobijediti Hondu. Bilo bi to čak i smiješno za gledati!

MW: Hm, štogod da se dogodi ove sezone, želim Super Aguriju i Hondi puno sreće. Ne možemo puno više reći, zar ne?



SUPER AGURIJEVO TAJNO ORUŽJE: Možda maznu ponekog iz bratske ekipe Honde



SUPER AGURIJEVA AHILOVA PETA: Šasija stara 4 godine, vozači, panika da se uopće dođe do prve utrke



"Jedno je sigurno: po kiši Sato je brz. To sam kod njega primijetio, kad bolje razmislim, u svakoj seriji u kojoj se do sada natjecao. Ali, isto tako radi puno grešaka"

Jody Scheckter

NAJAVA 2006.

DVA SATAS

Sjećate se ovoga? Da, F1 se vraća. I za nas će biti ludnica, ali kako će tek biti vozačima i

Tlak u gumama

Nakon posljednjih boksova tlak nije na pravoj razini. Auto nije precizan, i vjerojatno će sjesti dnom na stazu u kompresiji usred Bridge zavoja. Moram biti spreman.

Trošenje guma

Prednje gume su loše razrađene, pa loše "hvataju" stazu i uzrokuju podupravljanje. Da li da u zavoje okrećem oštrije, ili će to još lošije utjecati na razrađenost guma?

Promet

Ovaj koji zaostaje za krug ispred mene baca ulje na sve strane. Nemam više potrošnih vizira i ne vidim baš dobro. Moram jako paziti da ne promašim točke kočenja.

Mijenjanje brzina

Brzo kroz brzine - jedan, dva, tri, četiri, pet - što brže mogu. Moram doći do pete brzine i smiriti auto prije no što počnem skretati u zavoj.

KOKPIT

U petoj si brzini i prilaziš Bridge zavoju u Silverstoneu. Što ti sve prolazi kroz glavu? Mnogo toga, zapravo

300 NA SAT

Piše:
Tom Clarkson

ekipama? Oni moraju biti sto posto puna dva sata, u svakom Grand Prixu

Radio

Ekipa mi javlja o žutoj zastavi u kompleksu zavoja Brooklands. Da li je na stazi zaustavljen auto? Jesu li na stazi suci zavoja? Nešto nije posve u redu s motorom. Pri najvećem broju okretaja zvuk se mijenja i snaga opada. Promijenit ću brzinu ranije i obavijestiti ekipu nakon idućeg zavoja. Radio smetnje. Dva puta su me pokušali nazvati u posljednjem krugu, ali ih ne čujem. Ni oni mene ne čuju. Morat ću pogledati ploču kad sljedeći put prođem kraj boksova.

Ogledala

Gdje je Michael? Njegov se auto čini bolji pri kočenju od moga. Ne smijem mu dopustiti da mi se privuče sa strane. Možda ću u zavojima morati početi voziti malo defanzivnije.

Kočnice

Pedala kočnica ima sve duži hod u posljednjih nekoliko krugova, i moram je pritiskati sve ranije i ranije. Prednje kočnice se previše troše. Moram prebaciti ravnotežu na stražnje kočnice.

SVRAČJE GNIJEZDO

Svatko tko sjedi na barskim stolicama na zidu boksova ima svoju ulogu. Ostati usredotočen na sve detalje tijekom cijelog Grand Prixa zahtijeva vrlo oštar um.

Oni odlučuju (slijeva): **Ossi Oikarinen** (inženjer Jarna Trullija), **Dieter Gass** (glavni inženjer), **Mike Gascoigne** (tehnički direktor za šasije), **Ralf Schumacher** (vozač), **Francesco Nenci** (inženjer Ralfa Schumachera), **Tsotomu Tomita** (vođa ekipe)

Glavni strategist

Jarnu smeta promet. Moramo razmisliti o tome hoće li uspjeti završiti utrku ako ga pozovemo u boksove u idućem krugu.

Vođenje evidencije

Vremena po krugu rastu. Jarno se malo muči i Michael ga hvata. Nazvat ću ga i reći mu da mora ići brže, brže. Moram zatražiti informaciju od dečki na telemetriji u garaži. Ima li kakvih problema s motorom? Da li je balans kočnica u redu?

Dodatna analiza

Netko se izvrtio u predzadnjem zavoju. Moram reći Jarnovom inženjeru da ga upozori na opasnost, i da ga podsjeti da ne pretječe pod žutim zastavama.



Šira slika

Zaboravi visoku tehnologiju, upotrijebi oči. Gledaj zaustavljanja u boksovima svih rivala i posebno pazi da li netko ima bilo kakvih problema. Obrati pažnju na istrošenost guma. Mjeri vremena zaustavljanja.

Promatrač konkurencije

Što radi konkurencija? Čija vremena na ekranima postaju ljubičasta, a tko ide sve sporije? Što je s Hondom? Kako zvuče kad prolaze ciljnom ravninom?

Misliti na Charlieja

Hoće li Jarno biti kažnjen za ono pretjecanje po travi u šikani prije dva kruga? Moram poslati nekog da ode do Charlieja Whitinga, ili nekog drugog iz FIA-e i sazna.

Timski igrač

Premda je moja utrka završena, moram ostati ovdje i pokazati malo timskog duha. Zato me i plaćaju toliko. Osim toga, promatrat ću Jarna vrlo pažljivo i vidjeti mogu li pomoći u nekoj od odluka oko njegovog idućeg zaustavljanja u boksovima.



BOKSOVI

Mijenjanje guma se vraća i svaka će se sekunda opet dvostruko računati. Dobrodošli u jedan od najintenzivnijih, najžešćih i potencijalno najopasnijih dijelova utrke

Prednja desna na mjestu

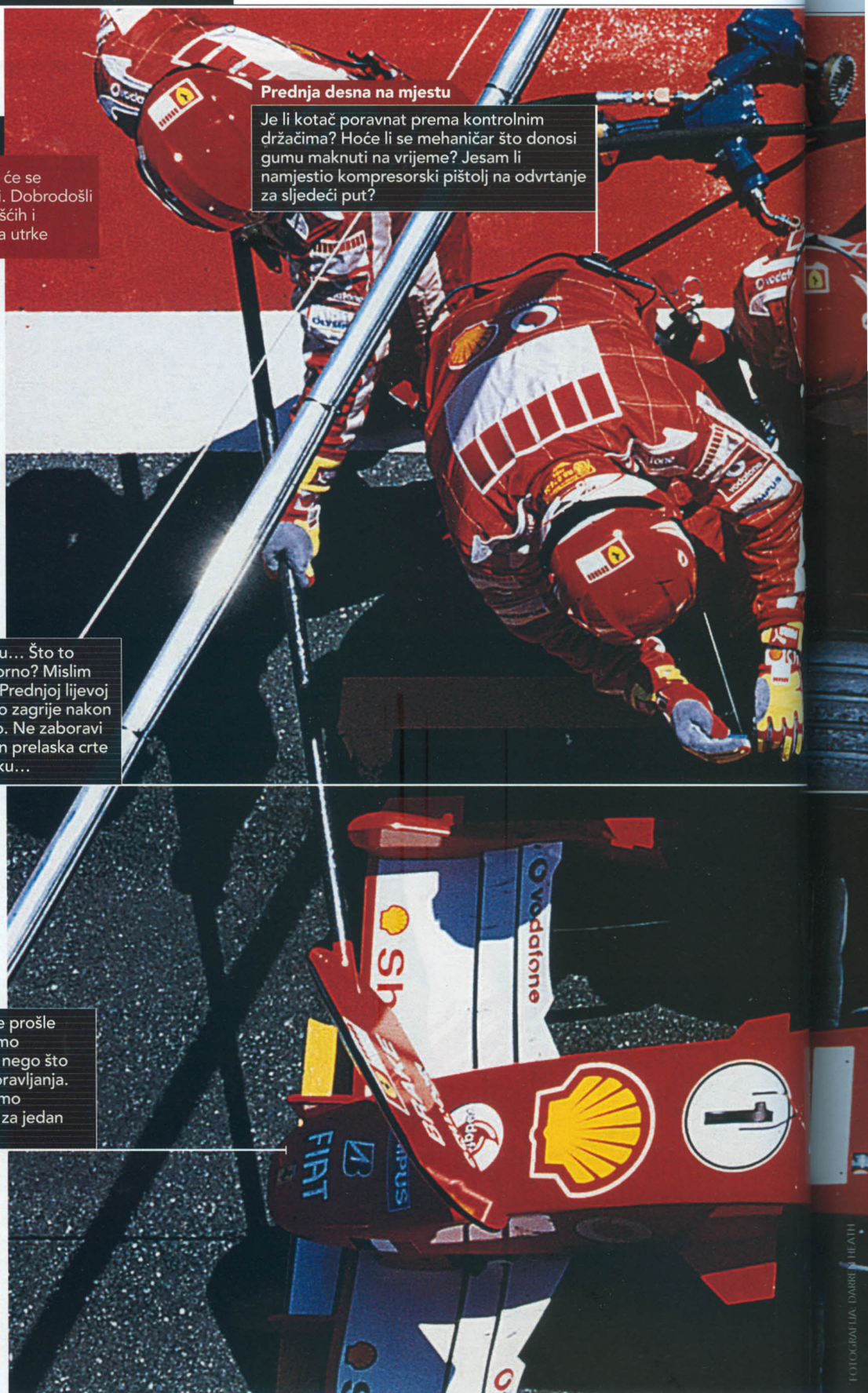
Je li kotač poravnat prema kontrolnim držačima? Hoće li se mehaničar što donosi gumu maknuti na vrijeme? Jesam li namjestio kompresorski pištolj na odvrtnje za sljedeći put?

Vozač

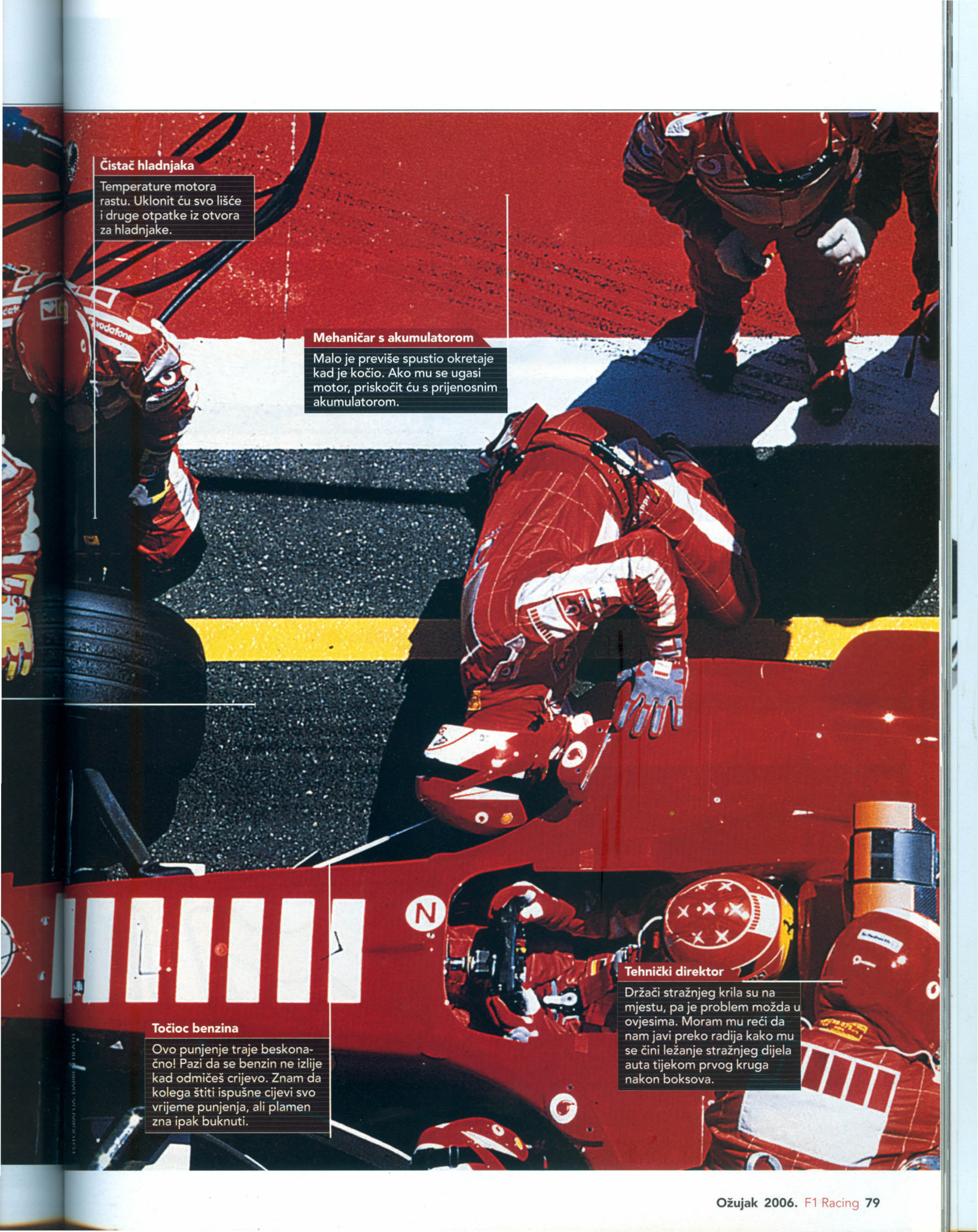
Gledaj u lizaljku... gledaj u lizaljku... Što to tehnički direktor gleda tako pozorno? Mislim da me je netko udario na startu. Prednjoj lijevoj trebala je vječnost da se propisno zagrije nakon prošlih boksova. Drži volan ravno. Ne zaboravi isključiti ograničavanje brzine nakon prelaska crte izlaska iz boksova. Gledaj u lizaljku...

Inženjer proizvođača guma

Tlak u gumama raste. Nakon kiše prošle noći staza je abrazivnija no što smo predvidjeli, i gume se troše brže nego što smo mislili. Mnogo je više podupravljanja. Da bismo to kompenzirali, moramo povećati kut na prednjim krilima za jedan stupanj.



FOTOGRAFIJA: DARRYL HEATH



Čistač hladnjaka

Temperature motora rastu. Uklonit ću svo lišće i druge otpatke iz izvora za hladnjake.

Mehaničar s akumulatorom

Malo je previše spustio okretaje kad je kočio. Ako mu se ugasi motor, priskočit ću s prijenosnim akumulatorom.

Točioc benzina

Ovo punjenje traje beskonačno! Pazi da se benzin ne izlije kad odmičeš crijevo. Znam da kolega štiti ispušne cijevi svo vrijeme punjenja, ali plamen zna ipak buknuti.

Tehnički direktor

Držači stražnjeg krila su na mjestu, pa je problem možda u ovjesima. Moram mu reći da nam javi preko radija kako mu se čini ležanje stražnjeg dijela auta tijekom prvog kruga nakon boksova.



Vodič kroz staze 06

Tijekom godina, neke su se Grand Prix staze usijele duboko u kalendare; druge možda baš nemaju neku povijest ali su odmah postale vrlo popularne; sve su, međutim, povremeno bile poprište veličanstvenih utrka. Prisjetimo ih se

Uredio: Dan Horlor Ilustracije: Ken Ray

Osobine staze

- | | |
|---------------|------------------|
| Lomi motore | Javne ceste |
| Troši kočnice | Gradska staza |
| Prašina | Vjetar |
| Puno krila | Troši gume |
| Malo krila | Neravnine |
| Vrućina | Usponi i padovi |
| Kiša | Dizajnirao Tilke |

01 Bahrein, Sakhir

Bahrain International Circuit 12/03/06



Prvi GP: 2004 Dužina: 5,412 km Rekord kruga: 1:30,252 (M Schumacher, Ferrari, 2004)

PODIJ 2005



Trulli



Alonso



Räikkönen

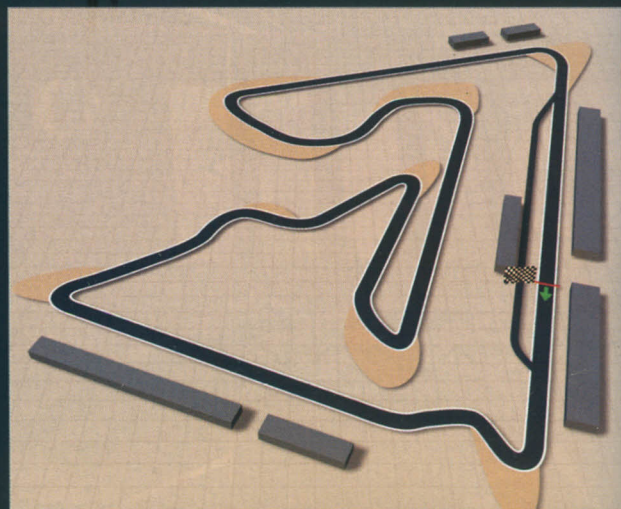
Najbolja utrka: 2005

Nije bilo velike razlike između prve dvije utrke održane na ovoj stazi, ali prednost dajemo 2005. zbog faktora de la Rosa. Prinuden samo na zadatke testiranja u posljednje dvije godine, Španjolac je i te kako zaslužio ovu priliku. Startao je oprezno i ubrzo počeo pretjecati rivale svojim

superiornim McLarenom (lijevo). Nakon što je prešao Buttona, Barrichella i Webbera, završio je utrku na vrlo respektabilnom petom mjestu. Više naprijed, bila je to još jedna dominantna predstava Alonsoa i Renaulta koja je i vozača i ekipu učvrstila u vodstvu svjetskog prvenstva.

☺ **F1 Racing voli:** Jedinstven ambijent; početak nove sezone

☹ **F1 Racing ne voli:** Pješčane oluje



Website: www.bahraingp.com



02 Malezija, Kuala Lumpur, Sepang International Circuit 19/03/06

Prvi GP: 1999 Dužina: 5,543 km Rekord kruga: 1:34,223 (Montoya, Williams-BMW, 2004)



PODIJ 2005



Trulli



Alonso



Heidfeld

☺ **F1 Racing voli:** Još uvijek jedna od najboljih staza
☹ **F1 Racing ne voli:** Vrućina i vlažnost mogu biti nesnosni
Website: www.malaysiangp.com

Najbolja utrka: 2003

Alonso je postao najmlađi vozač na pole positionu u povijesti, djelomočno zahvaljujući novom sistemu kvalifikacija od jednog kruga, i vrlo okretnom Renaultu. Schumi je otpao iz borbe za vrh već u prvom zavoju, i prepustio utrku Alonsu i Raikkonenu, koji je imao bolji auto za cijelu utrku. Finac je izgledao kao su mu pobjede najnormalnija stvar. Treći je bio Barrichello.

03 Australija, Melbourne Albert Park 02/04/06



Prvi GP: 1996
Dužina: 5,203 km
Rekord kruga: 1:24,125 (M Schumacher, Ferrari, 2004)

PODIJ 2005



Barrichello



Fisichella

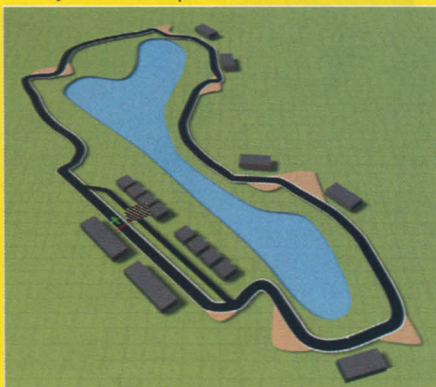


Alonso

Najbolja utrka: 1996

Prvi utisci su uvijek važni. Prva utrka ovdje bila je također i prva utrka Jacquesa Villeneuvea, i sigurno je da je Kanadanin odmah sve impresionirao. Start je bio ponovljen nakon kolosalnog sudara Martina Brundlea, i potom je JV vodio ispred Damona Hilla do 51.

kruga. No, Hill i njegov Williams bili su prekriveni uljem, i to je značilo da Jacques ima problem s motorem. I zaista, Hill je ubrzo preuzeo vodstvo i pobijedio. No, Jacques je imao sjajnu prvu sezonu. Naslov prvaka, kojeg je za malo promašio, nije mu izmakao 1997.



Website: www.grandprix.com.au

☺ **F1 Racing voli:** Sve u vezi s Melbourneom
☹ **F1 Racing ne voli:** Let do tamo se svake godine čini sve duljim

04 San Marino, Imola Autodromo Enzo e Dino Ferrari 23/04/06



Prvi GP: 1980
Dužina: 4,933 km
Rekord kruga: 1:20,411 (M Schumacher, Ferrari, 2004)

PODIJ 2005



M Schumacher



Alonso



Wurz

Najbolja utrka: 2005

Vožnja ovdje, više nego ijedna druga, potvrdila je da je Alonso ozbiljan materijal za svjetskog prvaka. Pod enormnim pritiskom Michaela Schumachera, Fernando je pokazao nevjerojatnu sabranost i umješnost, i uspio održati Renault ispred Ferrarija. Kasnije se, naravno, pokazalo da Michael nije protivnik u borbi za naslov prvaka, ali poruka je bila jasna: epitet najboljeg nije Alonsu predat, on ga je sam uzeo.



Website: www.autodromoimola.com

☺ **F1 Racing voli:** Atmosferu; nigdje utrke nisu kao u Italiji
☹ **F1 Racing ne voli:** Ručnici u hotelima jedva su malo veći i bolji od kuhinjskih krpa



05 Europa, Nurburg
Nurburgring 07/05/06



Prvi GP: 1984
Dužina: 5,148 km
Rekord kruga: 1:29,468 (M Schumacher, Ferrari, 2004)

PODIJ 2005



Heidfeld



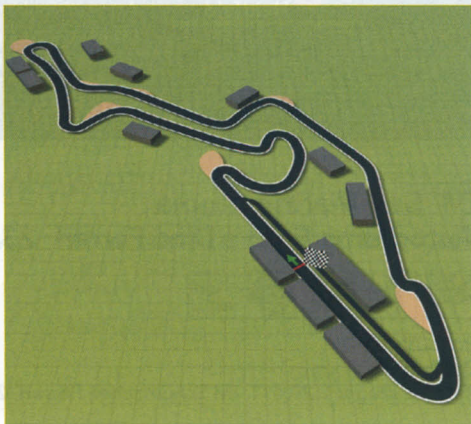
Alonso



Barrichello

Najbolja utrka: 1999

Utrka koja je trebala biti presudna za ishod svjetskog prvenstva te godine postala je lutrijom, zahvaljujući znamenitom vremenu regije Eiffel. Frenzenov san o prvenstvu se rasplinuo kad je poveo s pole positiona, i onda gotovo odmah stao zbog problema s elektronikom. Kad su počele kiše Irvineovi mehaničari nisu uspjeli pronaći Ferrarijev četvrti kotač. I Coulthard i Ralf i Fisichella su vodili i poskliznuli se po mokroj stazi. Jedini koji se zadržao hladnu glavu bio je Johnny Herbert i tako donio prvu i jedinu pobjedu za ekipu Stewart. Timski kolega Barrichello bio je treći.



Website: www.nuerburgring.de

- ☺ **F1 Racing voli:** Osjeća se povijest starog Nurburgringa
- ☹ **F1 Racing ne voli:** Sa svakom preinakom staza je sve sterilnija

06 Španjolska, Barcelona
Circuit de Catalunya 14/05/06



Prvi GP: 1991
Dužina: 4,627 km
Rekord kruga: 1:15,641 (Fisichella, Renault, 2005)

PODIJ 2005



Alonso



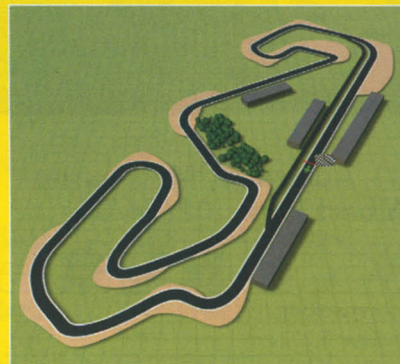
Räikkönen



Trulli

Najbolja utrka: 1996

Prva pobjeda Michaela Schumachera u Ferrariju definitivno je zacementirala njegovu reputaciju Regenmeistera. Bodovi ovdje nisu uopće bili važni; po teškom pljusk Michaelov najbrži krug bio je 2,25 sekundi brži od najbližeg rivala. Premda je tada još Ferrari bio jasno inferioran većini najvažnijih takmaca, jednom kad je Schumacher sjeo na vodstvo, nije bilo šanse da ga ispusti. Ostali su se vrtili po stazi i ispadali, Michael je otplesao kišni ples vrlo blizu savršenstvu.



Website: www.circuitcat.com

- ☺ **F1 Racing voli:** Prekrasan krajolik Katalonije
- ☹ **F1 Racing ne voli:** Obično, ovo je najdosadnija utrka sezone

07 Monako, Monte Carlo
Circuit de Monaco 28/05/06



Prvi GP: 1950 Dužina: 3,340 km Rekord kruga: 1:14,439 (M Schumacher, Ferrari, 2004)

PODIJ 2005



Heidfeld



Räikkönen



Webber

Najbolja utrka: 1961

Prva utrka pod novim pravilom koje je ograničilo zapreminu motora na 1,5 litru bila je jedna od najboljih utrka u povijesti uopće. Unatoč tome što je bio za volanom gotovo već zastarjelog Lotusa 18 (i to privatnog, iz ekipe Roba Walkera), Stirling Moss odvezao je utrku života i pobijedio tri tvornička Ferrarija u izravnoj borbi. Mehaničari su prije trke uklonili bočne dijelove karoserije kako bi vozaču bilo manje toplo, a u utrci Moss je preuzeo vodstvo u 14. krugu (od 100) i održao se ispred mnogo snažnijih automobila Ginthera, Phila Hilla i Von Tripsa sve do cilja utrke.



- ☺ **F1 Racing voli:** Sunce, jahte i priliku da se F1 vidi u punoj vožnji iz takve blizine
- ☹ **F1 Racing ne voli:** Astronomske troškove bilo kojeg dijela vikenda u Monaku



Website: www.acm.mc

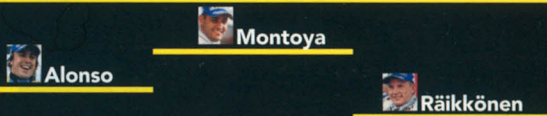


08 Velika Britanija Silverstone Silverstone Circuit 11/06/06

Prvi GP: 1950 Dužina: 5,141 km Rekord kruga: 1:18,739 (M Schumacher, Ferrari, 2004)



PODIJ 2005



Najbolja utrka: 1987

Možda najjača postava Williamsa ikada, Piquet i Mansell prebacili su svoj golemi osobni animozitet na stazu, u jeku borbe za supremaciju i unutar ekipe i u svjetskom prvenstvu. Sredinom utrke Nigel je morao u boksove da promijeni gume i riješi se vibracija. Pao je 28 sekundi iza Piqueta, uz 29 krugova do kraja. Za većinu ljudi to bi bilo to, no Mansellu je trebalo samo 25 krugova da posve uhvati Piqueta. Histerija Mansell Manijaka na tribinama dosegla je zatim vrhunac: njihov je čovjek prodao Piquetu najslavnijeg "lažnjaka" u povijesti GP utrka, prije zavoja Stowe. Britanac se probio na prvo mjesto i, naravno, dobio utrku.

- ☺ **F1 Racing voli:** Jedna od rijetkih preostalih pravih vozačkih staza
- ☹ **F1 Racing ne voli:** Nedostatak prilika za društveni (čitaj: noćni) provod u okolici

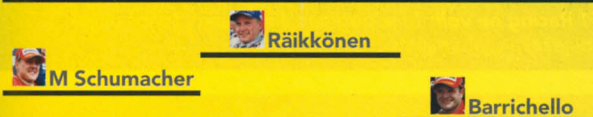
Website: www.silverstone-circuit.co.uk

09 Kanada Montreal Circuit Gilles Villeneuve 25/06/06



Prvi GP: 1978
Dužina: 4,361 km
Rekord kruga: 1:13,622 (Barrichello, Ferrari, 2004)

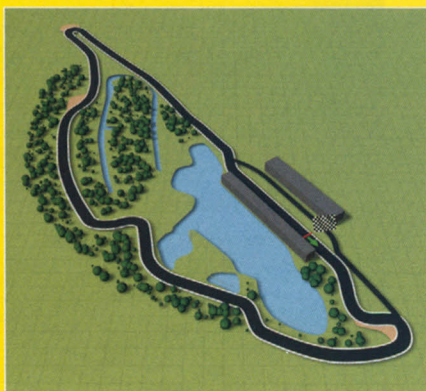
PODIJ 2005



Najbolja utrka: 1998

Jedna od najluđih utrka svih vremena. Würz se prevrnuo odmah nakon starta, u sudaru s Trullijem i Herbertom. Nakon novog starta Hakkinen je slomio mjenjač, a Ralf se izvrtio pokušavajući ga izbjeći.

Diniz je sletio sa staze i vratio se, ali je povukao sa sobom cijeli pašnjak trave. Na kraju je pobijedio Michael Schumacher ispred Fisichelle, iako je Nijemac ranije dobio kaznu prolaska kroz boksove zbog izguravanja Frenzena sa staze.



Website: www.grandprix.ca

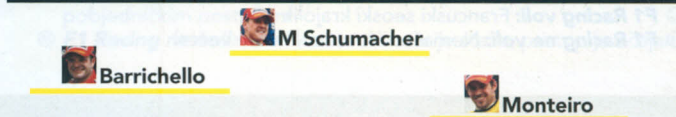
- ☺ **F1 Racing voli:** Cijeli Montreal trese F1 groznica u danima utrke
- ☹ **F1 Racing ne voli:** Doći do staze iz središta grada nije baš lako

10 SAD Indianapolis Indianapoli Motor Speedway 02/07/06



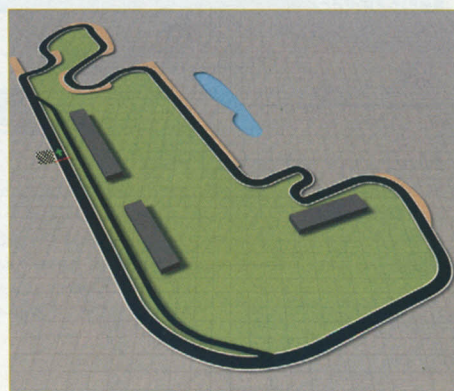
Prvi GP: 2000
Dužina: 4,192 km
Rekord kruga: 1:10,399 (Barrichello, Ferrari, 2004)

PODIJ 2005



Najbolja utrka: 2001

Posljednja pobjeda Mike Hakkinena u odličnoj utrci bila je prava injekcija za Formulu 1 i Ameriku nakon užasa 9/11. Utrka strategije prije nego izravne borbe. Prije starta izgledalo je da će glavna borba biti dvoboj Ferrarija i Williamsa. No, u utrci Williamsi nisu baš blistali, ali je zato u prvi plan iskočio Hakkinen. Najprije je u boksovima prešao M Schumachera, a onda je preuzeo i vodstvo, kad je Barrichello morao u boks po još malo benzina. Bio je to posljednji put da smo vidjeli pravog Hakkinena, prije njegovog povlačenja na kraju te sezone.



Website: www.usgpindy.com

- ☺ **F1 Racing voli:** Ameirčku publiku, nagnute zavoje, doručke u hotelu
- ☹ **F1 Racing ne voli:** Farsične utrke, kao 2002. i 2005.



11 Francuska Magny-Cours Circuit de Nevers 16/07/06

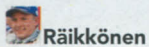


Prvi GP: 1991

Dužina: 4,411 km

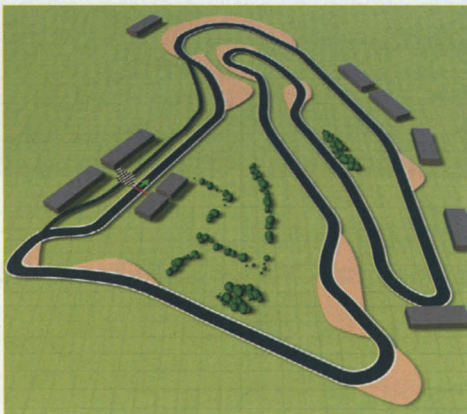
Rekord kruga: 1:15,377 (M Schumacher, Ferrari, 2004)

PODIJ 2005



Najbolja utrka: 2000

Bila je to vjerojatno najbolja GP pobjeda Davida Coultharda. Dvostruki svjetski prvak Hakkinen loše je počeo sezonu i McLaren je jako trebao dobar rezultat ovdje. Coulthard je imao tehničkih problema u kvalifikacijama, ali u utrci je bio sjajan. Najprije je pokušao prijeći M Schumachera, a kad mu je ovaj grubo zatvorio vrata, DC mu je pokazao čuveni prst. Nekoliko krugova kasnije ponovio je pokušaj, i ovaj put uspio. Schumacher ga je slijedio neko vrijeme, ali onda mu je otkazao motor.



Website: www.gpfrancef1.com

- ☉ **F1 Racing voli:** Francuski seoski krajolik
- ☉ **F1 Racing ne voli:** Nemaštovitu stazu, mirne večeri

12 Njemačka Hockenheim Hockenheimring 30/07/06

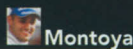


Prvi GP: 1970

Dužina: 4,574 km

Rekord kruga: 1:13,780 (Raikkonen, McLaren-Mercedes, 2004)

PODIJ 2005



Najbolja utrka: 2004

Odlična utrka Jensona Buttona. To bi vjerojatno bila njegova prva GP pobjeda da nije bilo otkazivanja motora u subotu ujutro, što je značilo gubitak od 10 startnih pozicija. Startao je 13. i lakoćom stigao do drugog mjesta, ali onda mu je ponestalo krugova i nije stigao uhvatiti Schumijera, koji je dobio 11. utрку u posljednjih 12. Button je usto vozio i jednom rukom, drugom pridržavajući oštećen remen kacige.



Website: www.gpfrancef1.com

- ☉ **F1 Racing voli:** Novu verziju staze; u svakom slučaju, omogućuje pretjecanja
- ☉ **F1 Racing ne voli:** Tu je poginuo Jim Clark, i to još uvijek obilježava cijelo mjesto

13 Mađarska Budimpešta Hungaroring 06/08/06



Prvi GP: 1986 Dužina: 4,381 km Rekord kruga: 1:19,071 (M Schumacher, Ferrari, 2004)

PODIJ 2005



Najbolja utrka: 1998

Moderni Ferrari u najboljem izdanju. Schumacherova vožnja i taktika Rossa Brawna sjedinili su se u perfektnoj utrci u kojoj crveni nisu trebali biti niti blizu McLarenima. Schumacher (lijevo) je iz kruga u krug vozio kao u kvalifikacijama, i Hakkinen i Coulthard na to nisu imali odgovor, posebno nakon što je vodstvo McLarena posve spetljalo taktiku zaustavljanja u boksovima.



Website: www.hungaroring.hu

- ☉ **F1 Racing voli:** Lude Kimijeve finske navijače, koji se ovdje osjećaju kao kod kuće
- ☉ **F1 Racing ne voli:** Stazu koja još uvijek stvara dosadne utrke



14 Turska Istanbul Istanbul Park 27/08/06



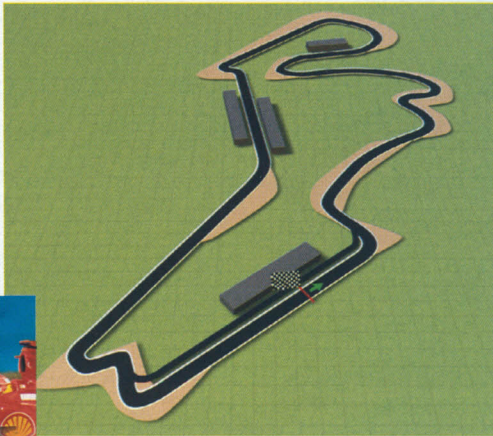
Prvi GP: 2005
Dužina: 5,338 km
Rekord kruga: 1:24,770 (Montoya, McLaren-Mercedes, 2005)

PODIJ 2005



Najbolja utrka: 2005 (naravno)

Bila je to odlična prva utrka. Mnogo drame u kvalifikacijama gdje su se vozači privikavali na zahtjevan zavoj broj 8. McLarenu su izgledali odlično i bili na putu ka dvostrukoj pobjedi, ali onda se Montoya bespotrebno sudario s Monteirom, omogućivši Alonsu da zgrabi drugo mjesto i dva ključna boda. Ferrariji su bili u groznoj formi: M Schumacher se sudario s Webberom (dolje), a Barrichallo je završio kao 10., s krugom manje.



Website: www.msoistanbul.com

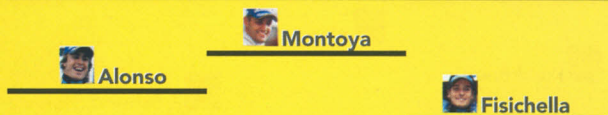
☺ **F1 Racing voli:** Kebabe ☹ **F1 Racing ne voli:** Felafele

15 Italija Monza Autodromo Nazionale di Monza 10/09/06



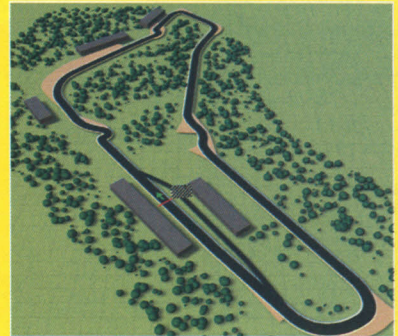
Prvi GP: 1950
Dužina: 5,793 km
Rekord kruga: 1:21,046 (Barrichello, Ferrari, 2004)

PODIUM 2005



Najbolja utrka: 1973

Jedna od najboljih vožnji Jackie Stewarta. Probušena guma bacila je Škota na posljednje mjesto, što nikako nije pogodovalo njegovoj borbi za svjetsko prvenstvo s Emersonom Fittipaldijem. Stewart je, međutim, vozio fantastično, prešao hrpu automobila i na kraju dohvatio četvrto mjesto. Bilo je to dovoljno za osvajanje treće svjetske titule, jer Ronnie Peterson nije pred ciljem prepustio pobjedu timskom kolegi Fittipaldiju, što bi ovome još jedino omogućilo da ostane u igri za naslov.



Website: www.msoistanbul.com

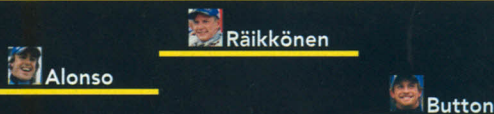
☺ **F1 Racing voli:** Slavlje nakon utrke, posebno s novim pobjedničkim postoljem
☹ **F1 Racing ne voli:** Kao i kod svake starije staze, pristup je očajan

16 Belgija Spa-Francorchamps Circuit de Spa-Francorchamps 17/09/06



Prvi GP: 1950 Dužina: 6,976 km Rekord kruga: 1:45,108 (Raikkonen, McLaren-Mercedes, 2004)

PODIJ 2005



Najbolja utrka: 2000

Teška odluka, ali priklonili smo se ovoj utrci radi Hakkinenovog čudesnog pretjecanja Michaela Schumachera (i ovog objašnjenja, dolje), i Ricarda Zonta prije zavoja Les Combes. Teško da ima nešto bolje nego vidjeti tri auta bok uzbok, pri 300 na sat. Bila je to utrka u kojoj je Mika probudio svoje šanse u svjetskom prvenstvu, nakon lošeg početka sezone. Button se istaknuo po prvi put: kvalificirao se kao treći.



☺ **F1 Racing voli:** Stazu - najbolju u kalendaru
☹ **F1 Racing ne voli:** Bar jednom u toku vikenda pljušti kao iz kabla



Website: www.spa-francorchamps.be

Kad je F1 Racing već otišao u tisak Belgijski automobilistički savez uputio je pismo FIA-i i zatražio da se GP Belgije ukloni iz kalendara. Gotovo je sigurno da se utrka neće održati.





17 Kina Šangaj Šangaj International Circuit 01/10/06



Prvi GP: 2004
Dužina: 5,451 km
Rekord kruga: 1:32,238 (M Schumacher, Ferrari, 2004)

PODIJ 2005



Räikkönen



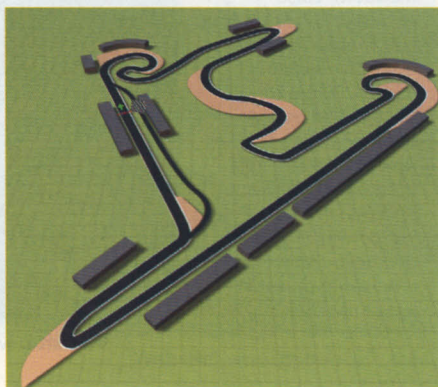
Alonso



R Schumacher

Najbolja utrka: 2005

Alonso je zaokružio briljantnu sezonu (dolje), osiguravši i svjetsko prvenstvo konstruktora za Renault, unatoč velikom pritisku McLarena. M Schumacher je završio lošu sezonu u stilu: izvrtio se za vrijeme Safety Cara. Montoyina utrka je upropaštena nakon udara u jedan od izgubljenih poklopaca za odvod vode sa staze, što je praktički donijelo naslov prvaka Renaultu.



Website: www.icsh.sh.cn

- ☺ **F1 Racing voli:** Restorani u šangajskom kvartu Bund
- ☹ **F1 Racing ne voli:** Užasavajuće vožnje taksijem

18 Japan Suzuka Suzuka International 08/10/06



Prvi GP: 1987
Dužina: 5,807 km
Rekord kruga: 1:31,540 (Raikkonen, McLaren-Mercedes, 2004)

PODIJ 2005



Fisichella



Räikkönen



Alonso

Najbolja utrka: 1988

Prva velika utrka odluke između Prosta i Senne. Da bi osvojio naslova prvaka, Senni je trebala pobjeda, i lakoćom je bio najbrži u kvalifikacijama. No, dio plana nije bilo gašenje motora tik prije starta utrke. Ipak je nekako startao i završio prvi krug kao 14. Prost je sigurno vodio, ali izgubio je dosta vremena u borbi s Ivanom Capellijem. Pred kraj utrke Senna ga je uhvatio, prešao, pobijedio i osvojio prvi od svoja tri naslova prvaka svijeta.



Website: www.icsh.sh.cn

- ☺ **F1 Racing voli:** Japanci su za Formulom 1 ljudi baš kao i tifosi
- ☹ **F1 Racing ne voli:** Dugačke vožnje autobusom do staze

19 Brazil Sao Paulo Interlagos Autodromo Carlos Pace 22/10/06



Prvi GP: 1973 Dužina: 4,309 km Rekord kruga: 1:11,473 (Montoya, Williams-BMW, 2004)

PODIJ 2005



Räikkönen



Montoya



Alonso

Najbolja utrka: 2001

Juan Pablo Montoya je obznanio svijetu svoj dolazak u Formulu 1 pretjecanjem Michaela Schumachera u prvom zavoju (zvanom Senna), ali dan nije završio tako dobro kad se Kolumbijac kasnije sudario, pri obilasku za cijeli krug, s Josom Verstappenom. Zatim je borbu s Schumacherom nastavio Coulthard, ali onda se umiješala kiša. DC je sačuvao živce i prešao Schumachera opet u Senna zavoju, s vanjske strane, i osvojio prvi od svoja dva Grand Prix-a te sezone.



Website: www.gpbrazil.com.br

- ☺ **F1 Racing voli:** Salsa atmosferu
- ☹ **F1 Racing ne voli:** Prastare boksove i lokalne kriminalce

KAKO RADI FORMULA

1

1 UPRAVLJANJE › GUME › OVJESI

Od nosa automobila Formule 1 do ispušnih cijevi, i na svakom mjestu između, koristi se posljednja riječ tehnologije da bi se osigurala najbrža moguća vožnja. U ovom prvom iz serije ekskluzivnih nastavaka koji će zaći pod kožu modernog automobila Formule 1, Shell istražuje kako upravljanje, gume i ovjesi utječu na ishod utrke

U KONTROLI

Mnogo je više od dobrog motora potrebno da bi se uspjelo u modernoj Formuli 1: više od 700 konja sirove snage bilo bi beskorisno da nema ovjesa, guma i upravljačkih mehanizama koji drže automobil na stazi. Gradnja sistema ovjesa koji će izdržati neravnine pri 320 km na sat i udarce u betonske rubnike kroz 90 minuta bez lomova zahtijeva umijeće najboljih inženjera na svijetu. No, to je tek mali vršak goleme sante leda...



UPRAVLJANJE

Upravljački mehanizam omogućuje vozaču da zna kako dobro automobil leži na stazi i predstavlja njihov najizravniji dodir sa stazom. I dok se logistika upravljanja automobilom Formule 1 nije mnogo promijenila posljednjih godina, moderni automobili su danas podvrgnuti ogromnim količinama aerodinamičkog potiska.

U punoj brzini taj potisak može iznositi i do 5 G - a to čini napor upravljanja znatnim. Pa ipak, upravljački mehanizam izrazito je osjetljiv - samo pola okreta upravljačem dovoljno je za zavoj od 90 stupnjeva.

Pri najvećoj brzini kotač Formule 1 okrene se

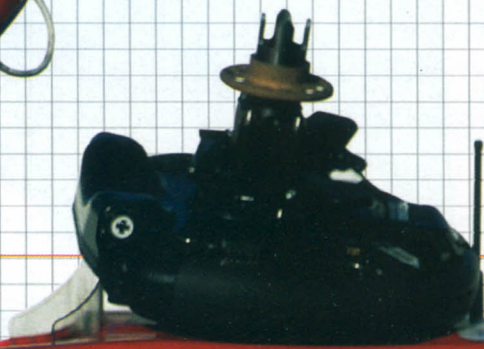
50 puta u sekundi - ili oko 150.000

puta u toku cijele utrke.



Sofisticirana hidraulika igra glavnu ulogu u modernom automobilu Formule 1. Zajedno s kontrolom gasa, mijenjanjem brzina, diferencijalom i usisom zraka, servo upravljački mehanizam koristi hidraulički sistem pod visokim pritiskom - bez kojeg bi vozač samo za upravljanje morao koristiti dvostruko više energije.

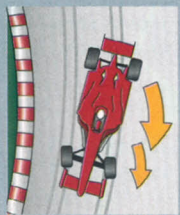
Budući da pravila u Formuli 1 zabranjuju bilo kakvu vrst sofisticiranijeg kontrolnog sistema, servo upravljanje je zapravo mnogo jednostavnije nego kod tipičnog cestovnog automobila. U nekim slučajevima podešenost upravljanja mijenja se za određene staze. U Monaku, na primjer, ekipe skraćuju dijelove prednjeg ovjesa kako bi se kotači mogli više zaokrenuti - neophodno za neke od oštih zavoja na toj stazi, poput ukosnice kod Grand hotela.



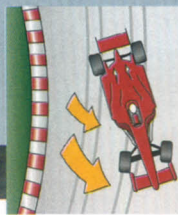
NADUPRAVLJANJE

I PODUPRAVLJANJE

Nadupravljanje nastaje kad prednje gume hvataju stazu bolje nego stražnje, što stvara osjećaj kao da će rep automobila izmaći kontroli i on će se zavrtiti. Neki vozači vole lagano nadupravljanje jer ono čini da se automobil bolje osjeća, ali to donosi rizik gubljenja kontrole. Da se suzbije nadupravljanje, povećava se kut na stražnjem krilu - čime se povećava potisak na stražnjem dijelu auta - i stražnji se ovjes čini mekšim.



Podupravljanje se dešava kad prednje gume drže stazu lošije od stražnjih, što obično stvara tendenciju "teškog" nosa koji želi produžiti ravno u zavoj. Osim što se na taj način brže troše prednje gume, automobil je obično i sporiji. Vozači mogu podesiti auto tako da neutraliziraju podupravljanje - obično tako da povećaju aerodinamički potisak na prednjem dijelu, ili promjenama kod prednjih ovjesa.



GUME

Izbor guma jedna je od najvažnijih odluka cijelog GP vikenda, što je razlog zbog kojeg je tehnologija izrade guma jednako napredna kao i tehnologija izrade bilo kojeg dijela automobila. Jedna guma Formule 1 mora izdržati više od tone aerodinamičkog potiska i mora najbolje funkcionirati pod relativno visokim temperaturama - između 90 i 110°C.

Prije nego što automobil izađe na stazu gume zagrijavaju posebni grijači koji temperaturu na njihovoj površini podignu do 90°C; ovo će omogućiti zadovoljavajuće držanje staze, no već nakon nekoliko zavoja temperatura će dostići punu radnu vrijednost od 110°C. Ova je temperatura dovoljna za prženje jaja - ili ruke nepažljivog mehaničara.

UTORI



Gume u Formuli 1 moraju imati četiri neprekinuta uzdužna utora, duboka najmanje 2,5 milimetra i razmaknuta 50 mm jedan od drugog. Konstruirane su od vrlo mekih smjesa gume što omogućava optimalno prijanjanje na sve vrste podloge. To znači da se gume vrlo brzo troše, zbog čega je izbor smjese i vrste guma ključan za kasniji rezultat.

Automobil pod punom težinom goriva trošit će gume mnogo brže, pa zato podešenost mora biti kompromis između postizanja najboljeg držanja staze, trošenja guma, ukupne brzine, potrošnje goriva i okretnosti. Mekoća guma varira proporcionalno s promjenama u omjeru ugljika, sumpora i ulja, koji su sastavni dijelovi smjese. Što je više ulja u smjesi, to će ona biti mekša.

Gume odbacuju sa sebe velike količine materijala u zavojima, u obliku malih kuglica koje se nazivaju "špekule" i koje se nagomilavaju na vanjskim dijelovima zavoja. Ako vozač skrene s idealne linije i prođe preko tih "špekula", njegove će gume trenutno izgubiti kontakt s asfaltom i auto će početi proklizavati.



ZADRŽATI KONTROLU

Na volanu su sve kontrole automobila koje će vozač svojim rukama koristiti tijekom utrke. Tu su prekidač za uključivanje ograničenja brzine u boksovima, gumbi za podešavanje mješavine goriva, kontrola podešavanja ravnoteže kočnica i još mnogo toga. Na volanu su također smješteni i instrumenti, obično na multi-funkcionalnom LCD zaslonu, što, primjerice, uključuje i svjetla koja vozača upozoravaju kad je najoptimalniji moment za promjenu brzina.

Mehanizam kojim se volan brzo pričvršćuje na osvinu upravljanja jedan je od najsloženijih, i najvažnijih, dijelova na automobilu. Mora biti dovoljno robusan da izdrži sve sile upravljanja, ali se također mora moći brzo otkopčati i omogućiti vozaču da izađe iz kokpita za pet sekundi, kako propisuje pravila.



PROBLEM SAFETY CARA

Vožnja samo jednog kruga iza Safety Cara stvara velike probleme za svakog vozača Formule 1. To nije samo zato što će se pogoršati ležanje automobila na stazi, već će i ovjesi sada prestati biti dobro podešeni, pa će šasija početi "trbuhom" dodirivati stazu na određenim mjestima.

Volumen zraka u gumama smanjuje se padom temperature (koja je posljedica sporije vožnje), pa onda pada i pritisak u gumama. Taj je pritisak ključna komponenta u podešavanju ovjesa, jer o njemu ovisi kako će se podesiti hod opruga i opći razmak šasije od površine staze. Što su gume hladnije, šasija će ležati niže - što na nekim dijelovima staze može prouzročiti struganje po stazi, čak do te mjere da vozač može izgubiti kontrolu nad automobilom. Vozač taj pad temperature guma može spriječiti ostrim krivudanjem po cesti dok slijedi Safety Car.

OVJESI

Uloga ovjesa je jednostavna: zadržati automobil na stazi, bez obzira koliko neravna ona bila. Još i važnije, međutim, ovjesi predstavljaju ključnu vezu između snage motora i prijanjanja uz stazu što ga stvaraju krila i gume. Kao i sve drugo u Formuli 1, i ovjesi moraju biti što je moguće čvršći i lakši. Zato se na modernim automobilima koriste "multi-link" ovjesi koji se sastoje od dva trokutasta potpornja, izrađena od karbonskih vlakana, pričvršćena izravno na šasiju.



PREDNJI OVJES

Opruge ●

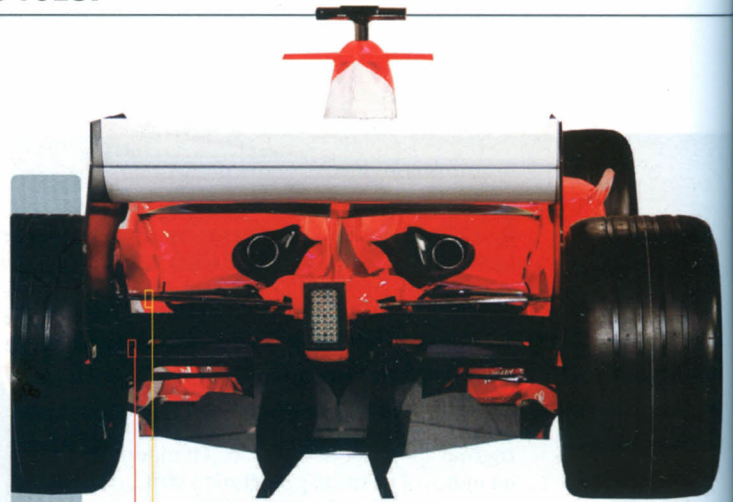
Opruge na vrhu nosa automobila ublažavaju udarce što ih auto trpi prelaskom preko neravnina na stazi. One nisu izravno povezane s elementima ovjesa, već neizravno preko gurajućih osovina.

Anti rol-bar ●

Anti rol-bar, smješten odmah do opruga, sprečava naginjanje auta u zavojima.

Potpornji ovjesa ●

Potpornji ovjesa su dizajnirani da se miču gore i dolje, već prema neravninama na stazi, tako da udaljenost šasije od površine staze ostane što konstantnija.



STRAŽNJI OVJES

● Stražnji ovjes mora biti dovoljno snažan da podnese sile trakcije i ubrzanja. Stražnje opruge slične su prednjima, ali su smještene sa svake strane mjenjača.

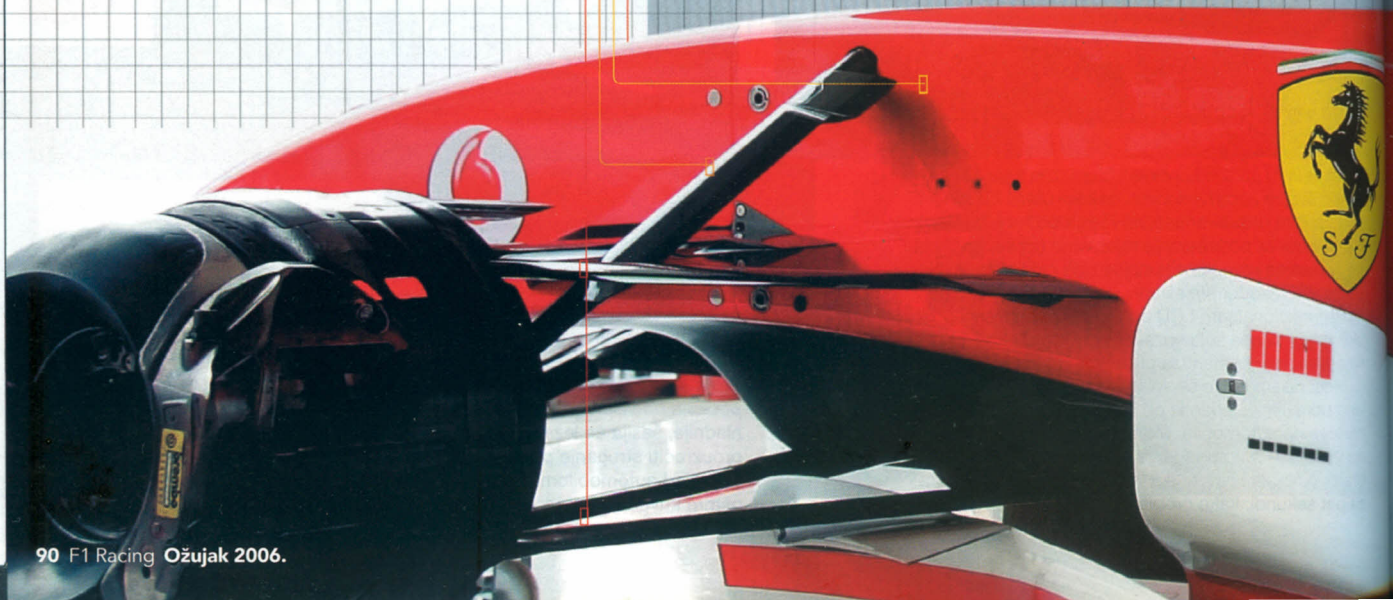
● Ovjes automobila Formule 1 vrlo je različit od ovjesa običnog cestovnog automobila, kod kojeg su opruge povezane izravno s potpornjima ovjesa. Također, hod ovjesa cestovnog automobila je 290 mm, dok je kod Formule 1 to 25-30 mm naprijed, i 50-60 mm otraga.

BITI AKTIVAN

Tijekom devedesetih tehnologija ovjesa postala je vrlo sofisticirana razvojem kompjuterski kontroliranih, ili "aktivnih", ovjesa. Bila je to prava revolucija u pogledu sigurnosti i udobnosti vozača. Kod običnih (nekompjuteriziranih) ovjesa, potpornji su "gurani" gore ili dolje kod svake neravnine na stazi. Kod aktivnih ovjesa, kompjuter kontrolira automatsko podizanje ili spuštanje potpornja, što zapravo znači da se kotači podižu na neravninama.

Ovo znači da automobil zadržava konstantnu razdaljinu između šasije i površine staze - a ta konstantnost bitno utječe na povećanje aerodinamičkog potiska. Aktivni ovjesi su se prvi put pojavili kod Lotusa 1987., a sistem je uspješno razvijen kod Williamsa 1992., kad je ova ekipa lakoćom osvojila svjetska prvenstva vozača i konstruktora.

Unatoč tome što se automobili kreću brzinom od 320 km na sat, temperature unutar kokpita uobičajeno narastu do neugodnih 50 STUPNJEVA CELZIJUSA, a na nekim stazama i više.



GORIVO - KLJUČNI ELEMENT



Pobjeda u utrci ne ovisi samo o najvećoj brzini. Radi se tu o postizanju ravnoteže između žestoke snage motora i precizne upravljivosti automobila. "Gorivo je jedan od najvažnijih faktora kojeg vozači i njihovi inženjeri moraju uzeti u obzir kad podešavaju automobil," kaže Mike Copson, tehnički menadžer Shellovog odjela za Formulu 1. "Pun rezervoar goriva teži otprilike 75 kg - što je više od 10 posto od ukupne težine automobila - tako da će vozač osjetiti veliku razliku između kontrole auta s punim i praznim rezervoarom."

Općenito, automobil s gotovo praznim rezervoarom imat će mnogo lakši upravljač, i bit će mnogo okretniji u zavojima. Ne samo da je okretanje volana lakše, već se i gume manje troše, a i ovjesi su manje opterećeni. Zbog ovoga je uloga Copsona i njegove ekipe stručnjaka od velike važnosti. Podešavanjem gustoće goriva mogu se proizvesti specijalna goriva male specifične gustoće, što donosi značajnu prednost vozačima Ferrarija, u odnosu na njihove suparnike.

Nova kvalifikacijska pravila u Formuli 1 učinili će napore ekipe da pravilno podeše automobile još složenijima. Od ove sezone kvalifikacije se sastoje od tri dijela, raspoređena u jednom satu. U prvih 15 minuta svi automobili mogu odvesti koliko god krugova žele, sa što manje goriva u rezervoarima. Najsporijih šest bit će eliminirano, i pripast će im šest posljednjih mjesta u startnom poretku.

Nakon pauze od pet minuta preostalih 16 automobila izlaze na stazu u idućem razdoblju od 15 minuta - opet s minimalnom količinom goriva u rezervoarima. I opet će šest najsporijih otpasti, i njima će pripasti starta mjesta od 11. do 16.

Preostaje 10 najbržih, i oni idu u preostalo razdoblje od 20 minuta, u kojem će najbržem od njih pripasti pole position. Međutim, za razliku od dosadašnji dijelova kvalifikacija, vozači sada voze s onom količinom goriva koju planiraju imati u automobilima na startu u trke. Koliko god goriva potrošili u ovom dijelu kvalifikacija, to će biti nadopunjeno u rezervoare prije starta utrke.

Uobičajeno je da se u kvalifikacijama automobil isproba i s praznim i s punim rezervoarom, kako bi se ustanovilo ponašanje automobila pri smanjenju količine goriva tijekom utrke. Ovakve vožnje nazivaju se "lakima" i "teškima".

Jednom kad se ustanovi kako se mijenja ponašanje automobila na stazi u tijeku utrke, mogu se optimalno podesiti njegovi ovjesi i aerodinamika, kao i ustanoviti strategija za utрку.

SHELL

- Svake godine Shell izmiješa i proizvede 250.000 litara goriva za ekipu Ferrari.

- Automobil Formule 1 s punim rezervoarom Shell V-Power goriva teži 550 kg, što je pola težine cestovnog Minija



- Tijekom jednog Grand Prix vikenda Shellovi inženjeri analiziraju gorivo i ulje za Ferrari preko 40 puta

- Za vrijeme jednog Grand Prix vikenda sveukupna količina potrošenog goriva svih automobila manja je nego prodaja goriva u jednom danu na prosječnoj benzinskoj crpki

bila

ja,

du

m

pi-

p-

e.

F



SUPER NAJAVA 2006. ●●●●●

Inns & Outs

Rotirajuća vrata Formule 1 - s ljudima i sponzorima koji su mijenjali sredine gotovo svakodnevno - okretala su se prošle godine i ove zime možda više nego ikada

Piše: Tom Clarkson

RENAULT

VOZAČI:

In Heikki Kovalainen, test vozač, promoviran iz serije GP2 i Renaultovog programa mladih vozača, prosinac 2005.

Out Franck Montagny, test vozač, odredite još nepoznato, prosinac 2005.



In Flaviio pulen Kovalainen morat će mnogo naučiti u 2006.

OSOBLJE EKIPE:

In James Allison, zamjenik tehničkog direktora, iz Ferrarija, ožujak 2005.

Out Jonathan Wheatley, glavni mehaničar, u Red Bull Racing, veljača 2006., Rob Marshall, dizajner, u Red Bull Racing, travanj 2006.

SPONZORI I DOBAVLJAČI OPREME:

In Boeing Phantom Works, siječanj 2005., Xansa, studeni 2005.

Out Vistagy, prosinac 2005., Alpinestars, prosinac 2005.

FO OCJENA:

Velika stabilnost, osobito u marketinškom odjelu. Jedino nemojte spomenuti Red Bull Racing pred nekim iz menadžmenta.

McLAREN

VOZAČI:

In Gary Paffett, test vozač, promoviran iz DTM serije, prosinac 2005.

Out Alex Wurz, treći vozač, u Williams, prosinac 2005.

OSOBLJE EKIPE:



Out Newey nastavlja impresivnu karijeru u Red Bullu

In nitko

Out Adrian Newey, tehnički direktor, u Red Bull Racing, studeni 2005., Peter Prodromou, glavni aerodinamičar, u Red Bull Racing, studeni 2006., Nicholas Tombazis, glavni inženjer (aerodinamika), u Ferrari, veljača 2006., Anton Stipinovich, šef razvoja, u Red Bull Racing, ožujak 2005.

SPONZORI I DOBAVLJAČI OPREME:

In Vodafone (od 2007.), prosinac 2005., Johnnie Walker, kolovoz 2005., Hilton Hotels, rujan 2005.

Out West, kolovoz 2005.

FO OCJENA:

Očekuje se domino-efekt Neweyevog odlaska. Također, odlazak Wurza mogao bi nepovoljno utjecati na razvoj modela MP4-21



In Massa: prava stvar ili dobar drugi vozač?

FERRARI

VOZAČI:

In Felipe Massa, iz Saubera, studeni 2005.

Out Rubens Barrichello, u Honda, prosinac 2005.

OSOBLJE EKIPE:

In Nicholas Tombazis, glavni dizajner, iz McLarena, ožujak 2006.

Out nitko

SPONZORI I DOBAVLJAČI OPREME:

In Martini, siječanj 2006.

Out Olympus, prosinac 2005.

FO OCJENA:

Komercijalna stabilnost za još jednu godinu. No, da li Massa zaslužuje drugi Ferrari?

TOYOTA

VOZAČI:

In nitko

Out nitko

OSOBLJE EKIPE:

In nitko

In Novi cool igrač u Formuli 1, Nico Rosberg, mora se sada dokazati na stazi

Out Humphrey Corbett, inženjer u GP2 seriju, listopad 2005., Gianfranco Fantuzzi, menadžer logistike, u Scuderiju Toro Rosso, listopad 2005.

SPONZORI I DOBAVLJAČI OPREME:

In Bridgestone, prosinac 2005.

Out Michelin, prosinac 2005.

FO OCJENA:

Najveća promjena je dolazak Bridgestonea. Velika očekivanja u 2006.

WILLIAMS

VOZAČI:

In Nico Rosberg, iz GP2 serije, studeni 2005., Alex Wurz, treći vozač, iz McLarena, siječanj 2006., Narain Karthikeyan, četvrti vozač, iz Jordana, siječanj 2006.

Out Nick Heidfeld, u BMW-Sauber, studeni 2005., Antonio

Pizzonia, treći vozač, odredište još nepoznato, listopad 2005.

OSOBLJE EKIPE:

In Jörg Zander, glavni dizajner, iz BAR-Honde, rujan 2005.

Out Gavin Fisher, glavni dizajner, odredište još nepoznato, rujan 2005., Chris Styring, šef računovodstva, u seriju australskog nogometa, studeni 2005.

SPONZORI I DOBAVLJAČI OPREME:

In Cosworth Racing, prosinac 2005., Philips, prosinac 2005., Bridgestone, prosinac 2005., Randstand Group, siječanj 2006., Dewalt, veljača 2006., Tata, siječanj 2006.

Out Hewlett Packard, listopad 2005., BMW, listopad 2005., Michelin, prosinac 2005.

FO OCJENA:

I pored razlaza s BMW-om, ekipa se uspješno prestrojila i za 2006. vlada samouvjerenost. Osobito su obećavajući vozači.

HONDA

VOZAČI:

In Rubens Barrichello, iz Ferrarija, siječanj 2006.

Out Takuma Sato, u Super Aguri, listopad 2005.

OSOBLJE EKIPE:

In Yasuhiro Wada, predsjednik Honda Racing Developmenta, srpanj 2005., Jacky Eeckelaert, glavni inženjer za razvoj, iz Saubera, siječanj 2006.

Out Willem Toet, glavni aerodinamičar, u BMW-Sauber, prosinac 2005., Kieran Pilbeam, inženjer, u Red Bull Racing, prosinac 2005., Jörg Zander, dizajner, u Williams, rujan 2005., Andy Cooper, voda novih poslova, odredište još nepoznato, siječanj 2006., Soichi Tanaka, predsjednik Honda Racing Developmenta, u

mirovinu, srpanj 2005., Emma Bearpark, šef komunikacija, u Super Aguri, prosinac 2005.

SPONZORI I DOBAVLJAČI OPREME:

In Snap-On, siječanj 2006.

Out Mac Tools, prosinac 2005.

FO OCJENA:

Rubens i Jensen bit će veliki rivali u godini koja je presudna za cijelu ekipu

RED BULL RACING

VOZAČI:

In Robert Doornbos, test vozač, iz Minardija, studeni 2005.

Out Vitantonio Liuzzi, u Scuderiju Toro Rosso, studeni 2005.



In Robert Doornbos nada se da će impresionirati i zaraditi učešće na utrkama

OSOBLJE EKIPE:

In Adian Newey, glavni tehnički menadžer, iz McLarena, siječanj 2006., Peter Prodromou, glavni aerodinamičar, iz McLarena, studeni 2005., Anton Stipinovich, šef razvoja, iz McLarena, ožujak 2005., Rob Marshall, glavni dizajner, iz Renaulta, travanj 2006., Jonathan Wheatley, menadžer ekipe, iz Renaulta, veljača 2006., Mark Hutcheson, inženjer, iz Renaulta, veljača 2006., Kieran Pilbeam, inženjer, iz Honde, studeni 2005., Guillaume Rocquelin, inženjer za testiranja, iz Newman Haasa (SAD), studeni 2005., Kenny Handkammer, glavni mehaničar, iz Renaulta, studeni 2005.

Out Dave Stubbs, menadžer

ekipe, odredište još nepoznato, studeni 2005.

SPONZORI I DOBAVLJAČI OPREME:

In Ferrari, prosinac 2005., Shell, studeni 2005., AVUS Racing, studeni 2005., Magnetti Marelli, studeni 2005.

Out Cosworth, prosinac 2005., Castrol, studeni 2005.

FO OCJENA:

U shoppingu osoblja opustošili su Renault, i možda će trebati neko vrijeme da sve sjedne na mjesto. Ali, očito, novca ne nedostaje, kao ni ambicije

BMW-SAUBER

VOZAČI:

In Nick Heidfeld, iz Williamsa, prosinac 2005., Robert Kubica, treći vozač, iz Nissan World serije, prosinac 2005.

Out Felipe Massa, u Ferrari, prosinac 2005.



In Robert Kubica, prvi Poljak u Formuli 1, za neke je iznenađenje, ali mnogi ga izuzetno cijene

OSOBLJE EKIPE:

In Mario Theissen, voda ekipe, iz BMW-Williamsa, studeni 2005., Willem Toet, glavni aerodinamičar, iz Honde, siječanj 2006.

Out Peter Sauber, voša ekipe, u mirovinu, listopad 2005., Jacky Eeckelaert, šef inženjeringa, u Hondu, prosinac 2005.

SPONZORI I DOBAVLJAČI OPREME:

In BMW, studeni 2005., Intel, prosinac 2005., O2, siječanj 2006.

Out nitko

FO OCJENA:

Mnogo komercijalnog uspjeha ove zime. Za uspjeha na stazi malo će se pričekati.

MIDLAND

VOZAČI:

In Christijan Albers, iz Minardija, studeni 2005., Giorgio Mondini, test vozač, iz Formule 3, Adrian Sutil, test vozač, iz Formule 3, Marko Winkelhock, test vozač, iz Formule 3, svi prosinac 2005.

Out Narain Karthikeyan, u Williams, listopad 2005.



Out Narain Karthikeyan se nada da će u Williamsu uspjeti opet dohvatiti mjesto vozača utrka

OSOBLJE EKIPE:

In Jody Egginton, inženjer, veljača 2006., Johnny Herbert, sportski menadžer, iz polu-mirovine, kolovoz 2005., Manfredi Ravetto, šef marketinga, iz Draco Racinga, siječanj 2006.

Out Trevor Carlin, sportski direktor, u Carlin Motorsport, srpanj 2005., Christian Geistdorfer, komercijalni direktor, u vlastitu firmu, kolovoz 2005., Annouck Heinrichs, press menadžer, odredište još nepoznato, prosinac 2005., Pete Bonnington, inženjer, odredište još nepoznato, veljača 2006.

SPONZORI I DOBAVLJAČI OPREME:

In JVC, prosinac 2005., WEIGL Group, prosinac 2005., Dremel, siječanj 2006., LB Icon, siječanj 2006., Garcia Jeanswear, siječanj 2006., ZIM, siječanj

Out Takuma Sato napustio je BAR-Hondu, nakon što nije baš impresionirao. Drugu priliku ima u Super Aguriju

Tehničke promjene 2006.

AERODINAMIKA

Prošlogodišnja aerodinamička pravila ostaju gotovo nepromijenjena, što se dešava prvi put u posljednjih nekoliko godina. No, napredak u Formuli 1 je takav da se odmah na početku sezone mogu očekivati veće razine aerodinamičkog potiska nego u 2004.

GUME

In Promjene guma u utrkama

Out Gume s dugim vijekom trajanja

Od svih promjena pravila ove zime, nove regule o gumama imat će najvećeg utjecaja na kvalitetu F1 predstave 2006. Dok su prošle godine vozači morali koristiti iste gume za kvalifikacije i utrke, sada će ih moći mijenjati kako god žele, pod uvjetom, naravno, da ostanu na maksimumu od sedam kompleta guma po utrci. Ekipe sada moraju odrediti točnu vrstu gume za utрку neposredno prije početka kvalifikacija, a ne (kao prije) do 8 sati u subotu ujutro. Dakle, bit će više vremena za određivanje prave smjese. Ili krive.

"Omraženi sistem od jednog kvalifikacijskog kruga je izbačen i zamijenjen relativno kompliciranim sistemom ispadanja"

MOTORI

In V8 motori od 2,4 litre zapremnine

Out V10 motori od 3 litre zapremnine

Unatoč tome što su navodno uvedeni da smanje troškove, V8 motori su do sada (u posljednjih 18 mjeseci) kumulativno stajali sve ekipe preko milijardu dolara, u proizvodnji i razvoju. A cijena će još više rasti jer se svi bore da povrate natrag bar dio od deficita od oko 200 KS, koliko se izgubilo prelaskom na novo pravilo. Na nove motore postavljena su još neka ograničenja: motori ne smiju biti lakši od 95 kg, težište im ne smije biti niže od 165 mm iznad najniže točke, i moraju imati konfiguraciju od 90 stupnjeva. Ne smiju se, također, u konstrukciji koristiti neki egzotični metali, poput matrix kompozita, magnezija i titozovanih "intermetalika". Dakle, ograničenja za 2006. je podosta. Ove godine i 2007. ekipe imaju opciju da nastave s V10 motorima od 3 litre, ograničenih na 16,700 okretaja u minuti i s ograničenim usisom zraka u motor od 77 mm. Scuderia Toro Rosso će jedina koristiti ovakve motore, no već se priča da formula ekvivalencije (koju je odredila FIA) nije dobra, pa se očekuju političke prepirke na prvim utrkama.

KVALIFIKACIJE

In Knock-out sistem

Out Kvalifikacije od jednog kruga

Omraženi sistem od jednog kruga je izbačen nakon tri godine, kao i jednako omraženi sistem kumulativnog zbrajanja vremena, korišten kratko na početku 2005. Umjesto toga dolazi nam relativno kompliciran sistem ispadanja. Kvalifikacije se dijele u tri segmenta. U prvom i drugom dijelu ispada po šest najsporijih vozača, a za treći dio od 20 minuta ostaju deseterica najbržih koji će se, svi odjednom na stazi, boriti za pole position. Nema ograničenja broja krugova koje svaki vozač može odvoziti. Nema nadolijevanja goriva za vrijeme kvalifikacija, ali nakon što je sve gotovo mora se nadoliti gorivo do razine s početka kvalifikacija, i tako startati utrkama.

2006., Marhaba Communications, veljača 2006., Clarington Investments, veljača 2006., Axzons, veljača 2006., Kicklotto, veljača 2006., Cesare Attolini, veljača 2006., F1Racing.net, veljača 2006., Rhino's, veljača 2006.

Out Benson & Hedges, svibanj 2005., Sorbanie, listopad 2005., Tata, listopad 2005.

F1 OCJENA:

Odlaskom Benson & Hedgesa financijska budućnost ne izgleda sjajno. Od svih ekipa jedini imaju oba vozača koji donose novac.

SCUDERIA TORO ROSSO VOZAČI:

In Vitantonio Liuzzi, iz Red Bull Racinga, prosinac 2005., Scott Speed, iz GP2 serije, prosinac 2005.

Out Christijan Albers, u Midland, prosinac 2005., Robert Doornbos, test vozač, u Red Bull Racing, prosinac 2005.



In Scott Speed - dobro ime, a da li odgovara stvarnosti, vidjet će se uskoro

OSOBLJE EKIP:

In Franz Tost, vođa ekipe, iz BMW-a, prosinac 2005.

Out Paul Stoddart, vođa ekipe, u OzJet, studeni 2005., Giancarlo Minardi, menadžer, u seriji Euro F3000, studeni 2005., Andy Tilley, inženjer, odredite još nepoznato, studeni 2005.

SPONZORI I DOBAVLJAČI OPREME:

In Red Bull, studeni 2005.

Out OzJet, studeni 2005., Muermans Group, studeni 2005., JVC, studeni 2005., 4net.nl, studeni 2005., Lost Boys, studeni 2005.

F1 OCJENA:

Dobro ime i puno novca, ali nedostajat će nam dobri, stari Minardi. Odličan izbor u Franzu Tostu, kao vođu ekipe.

SUPER AGURI

VOZAČI:

In Takuma Sato, iz BAR-Honde, siječanj 2006., Yuji Ide, iz Formule Nippon, siječanj 2006.

Out -

OSOBLJE EKIP:

In Aguri Suzuki, vođa ekipe, siječanj 2006., Daniele Audetto, glavni direktor, siječanj 2005., Kevin Lee, glavni izvršni menadžer, siječanj 2006., Mark Preston, tehnički direktor, siječanj 2006., Graham Taylor, glavni inženjer, siječanj 2006., Mick Ainsley-Cowlishaw, menadžer ekipe, siječanj 2006., Phil Spencer, glavni mehaničar, siječanj 2006., Emma Bearpark, press menadžer, iz Honde, siječanj 2006.

Out -



In Aguri Suzuki učinio je gotovo nemoguće, i njegovi automobili bit će, izgleda, u Bahreinu

SPONZORI I DOBAVLJAČI OPREME:

In Honda, siječanj 2006.

Out -

F1 OCJENA:

Dobili su pristanak da uđu u Formulu 1, ali prvi mjeseci bit će vrlo teški.

I na kraju...

MICHELIN

Out Pierre Dupasquier, svjetski direktor za utrke, u mirovinu, prosinac 2005. (nakon što je počeo u Michelinu 1962.)



Španjolske
stepenice su
zbunjujuće
mjesto. Nalaze
se u Italiji, a
gradili su ih
Francuzi u
18.stoljeću



Može li Jarno postati svjetski prvak ove godine? Ako slušamo njega, da. A onda, tako kažu svi vozači. Ne bi li saznao nešto više, **Matt Bishop** je otišao u Rim i proveo dan s Toyotinim bržim vozačem

GLADIJATOR TIHOGLIKA

Portreti: Graham Kuhn

Rim? Trulli? Sigurno neka greška? Ne, ne baš. Iako je to grad drugog talijanskog F1 vozača, Giancarla Fisichelle, koji zaista potječe iz Rima i živi u Rimu, Jarno se slaže s njim da svi putevi vode upravo tamo: "Da, Rim je glavni grad Italije. Ali je ujedno i glavni grad svijeta."

27. prosinca je i Jarno i njegov menadžer, okretni Lucio Cavuto, dovezli su se iz njegove rodne Pescare tog jutra - dva sata vožnje autostradom u Lexusu GS430. Ovdje su "da obave neki poslić (neki osobni reklamni posao; ne bi me čudilo) i da servisiraju satove kod specijalista blizu Vie Condotti". Vrlo u stilu Formule 1 21. stoljeća. Dogovoren je ručak u "Dal Bolognese", poznatom restoranu na Piazz del Popolo, ali prije toga Jarno želi pogledati neke znamenitosti.

"OK, ja jesam Talijan," kaže, "ali čak ni ja nisam vidio sve što se može vidjeti u Rimu." Tako se šetnja od kilometra, od mog hotela do vrha Španjolskih stepenica, gdje smo dogovorili susret, pretvara u izlet taksijem dug 15 kilometara, s čestim zaustavljanjima. To je idealna prilika za našeg fotografa, Grahama Kuhna, a rezultat svega je ovaj izvanredan set fotografija koje imate pred sobom.

Jeste li filmofil? Možete li si predočiti kako je izgledao elegantan rimski restoran u talijanskim filmovima iz pedesetih? Sjetite se Antonionija; mislite na Fellinija; sjetite se La Dolce

Vite. Jeste li uspjeli u mislima dočarati tu sliku? Dobro. Dakle, upravo tako danas izgleda "Dal Bolognese". Ničim ne odražava život 21. stoljeća. Čudesno je to mjesto, a jelovnik je pravi izlog tradicionalne talijanske "heute cuisine". I ne, ne možete naručiti pizzu.

Ali prije no što smo uspjeli razmisljati o hrani, Jarno naručuje jako, prvoklasno crno vino - Gaja Barbaresco DOCG iz 2001, za one koji čeznu za takvim detaljima - i dok ga naš konobar odjeven u smoking uljeva u čaše, ja guram svoj diktafon preko bijelog uštrkanog pamučnog stolnjaka. Jarno ga uzima i smješta točno pred sebe. Očito je raspoložen za razgovor. I želi da ga ja - i vi - slušamo.

"Vrlo sam sretan u Toyoti, ali je za vozača važno da pronade stabilnost kroz dugoročni ugovor. To je sve što trebam. Na taj se način vozač može potpuno posvetiti ekipi i ostvariti najbolje rezultate. Za to treba barem tri godine. Pogledajte Michaela (Schumachera) i Ferrari. Zajedno su već 10 godina. To funkcionira, ali iziskuje vrijeme."

Što da kažemo na tu početnu tiradu? Dobro, kao prvo, priznajmo da je Jarno u pravu. Bilo da se radi o vožnji auta F1, ili igranju nogometa, ili vođenju TV programa o kuhanju ili čak, usudujem se reći, uređivanju F1 časopisa..., činjenica je, da upotrijebibim otrcani iako prikladan aforizam, da ni Rim nije bio izgrađen u jednom danu. Mnogo se puta desilo da su se

dobri vozači i dobre ekipe razišli, a da to nije koristilo ni jednoj strani. Sjetite se Damona Hilla i Williamsa; sjetite se Jacquesa Villeneuvea i Williamsa; i sjetite se čak možda i Juana Pabla Montoye i Williamsa. Poput Williamsa i Toyota je, u svojoj mnogo kraćoj povijesti, podjednako tako bila revna u nogiranju vozača - i to obojice istovremeno - kad god je izgledalo da se stvari ne odvijaju veličanstveno dobro. Sjetite se samo Mike Saloa i Allana McNisha na kraju 2002; ili Oliviera Panisa i Cristiana da Matte na kraju 2004.

Razlika danas je, naravno, u tome što je Jarno prošlu godinu odvezio veoma dobro - možda čak i upravo veličanstveno dobro. Čak i njegov timski kolega, Ralf Schumacher, koji je 2005. započeo pomalo kao neki stari Apple Mac - prvo je izgledao čudnovato spor, pa je onda nastavio "kreširati", da bi se na koncu uhvatio u koštac s problemima i završio sezonu zaradivši poprilično bodova. Usprkos tome, Toyotino bogatstvo i njena darežljivost toliko su (ne)slavni - za ime božje, Ralf navodno zarađuje 25 milijuna dolara godišnje - da zbog toga svaki menadžer vozača, uvijek svjestan svojeg postotka, šalje hrpe e-mailova vječito stoičkom predsjedniku Toyote, Johnu Howettu.

Nesumnjivo, neki menadžeri vozača potom tajno dostavljaju sadržaj takvih mailova medijima, kako bi povećali pritisak na ekipe s kojima su već u pregovorima. (Sigurno se o tome radilo u Kimi-i-Toyota pričama koje su se pojavile na različitim F1 web stranicama, jer je razumljivo da je Davidu Robertsonu, koji tako revno zastupa Raikkonena, vrlo stalo da dobije najveću ponudu za svog ▶

Bishop (lijevo) u razgledavanju Rima s Trullijem



TRULLI NIJE TRULI

vozača, bilo da ovaj ponovo potpiše za McLaren ili se pridruži Ferrariju.). Ali, ne možete kriviti Jarna ako su mu takve priče neugodne.

Osobno, smatram da bi bila ludost za Toyotu ako ne obnovi ugovor s Jarnom što je prije moguće - posebno zato što je on, sa svojih relativno mizernih 10 milijuna dolara godišnje, puno jeftiniji od Schumija Juniora. A, što je možda još važnije, činjenica je i da nekoliko drugih ekipa već pokazuje priličan, premda skriven, interes za njega.

“Za to treba najmanje tri godine,” ponavlja Jarno, ulijevajući Gaju. “Bio sam u Renaultu tri sezone (2002-04), i najbolje sam rezultate postigao u mojoj trećoj sezoni. U 2004. sam konačno procvjetao. Prije no što se sve preokrenulo u katastrofu, naravno.”

U odnosu na svog vrlo mladog timskog kolegu u Renaultu, Fernanda Alonsa - koji je, prema logici stvari, morao napredovati u 2003. i 2004. pa bi ga stoga bilo logično teže poraziti u 2004. negoli u 2003, Jarnov je

proturječne varijable kao i olakšavajuće okolnosti. Stvarno, vrlo bi malo promatrača moglo prigovoriti tvrdnji da je Jarno nedvojbeno nadmašio Ralfa u 2005. - ili, kako je to David Richards naveo u svom zabavno-zučnom sezonskom pregledu (F1 Racing, siječanj 2006): “Jarno je od Ralfa napravio mljeveno meso” - “polako-ali-sigurno” pristup mladeg Schumachera s konzistentnim rezultatima u drugoj polovici sezone doveo ga je zapravo ispred Trullija u finalnoj bodovnoj tablici (45 prema 43).

Za nekoga tko je tako slavan sportaš, Jarno je iznenađujuće suzdržan. Miran momak. Po vlastitom priznanju, nedostaje mu ona kvaliteta zvijezde mnogih njegovih rivala, od kojih neki tako očito uživaju u pažnji koju uspjeh u Formuli 1 često omogućuje. Štoviše, on neće objasniti, kao što bi to mnogi vozači u sličnim okolnostima činili, razloge zbog kojih je izgubio toliko mnogo bodova u 2005. “lošom srećom”. Stoga mi dopustite da, u njegovo ime, to ovdje ja učinim.

“JA SAM OD ONE VRSTE VOZAČA KOJI MOGU VRLO JASNO RAZMIŠLJATI ZA VRIJEME UTRKE, ČAK I KAD VOZIM NA SAMOJ GRANICI”

nastup bio neupitno bolji u toj posljednjoj, težoj godini. U 2003. ukupan je broj bodova bio: Alonso 55; Trulli 33.

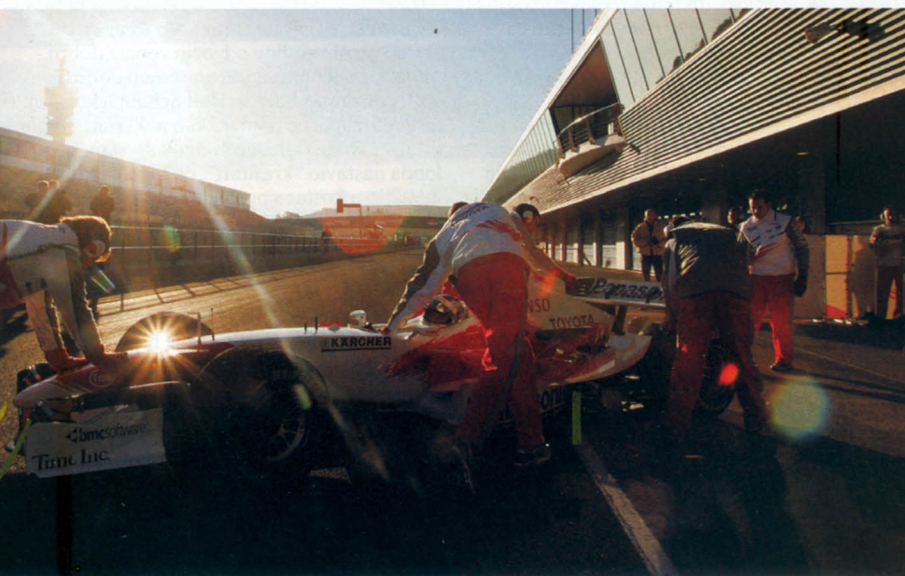
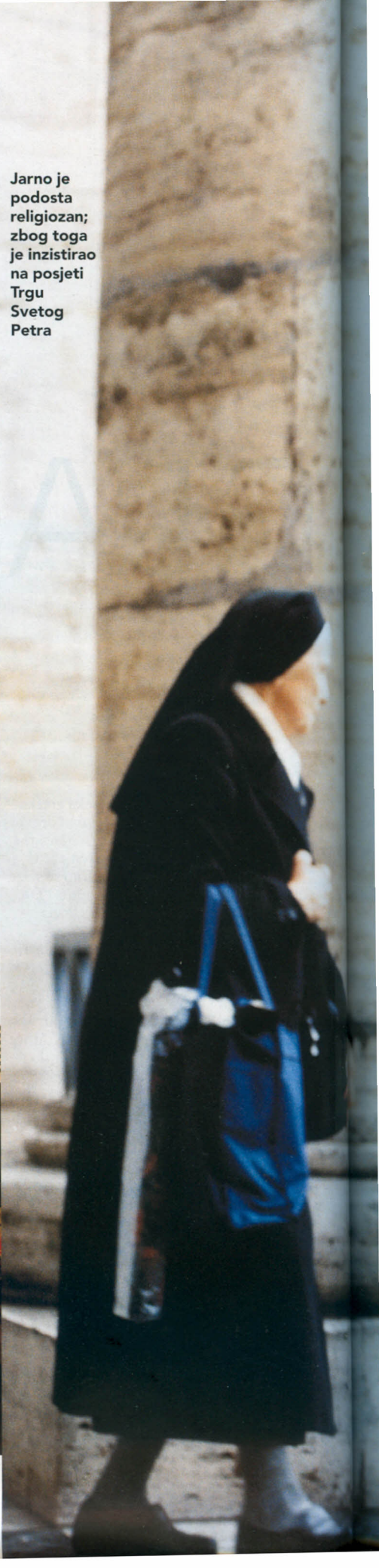
Sljedeće sezone, prije nego se “sve preokrenulo u katastrofu” i prije nego je Trulli u finalna tri Grand Prix-a bio zamijenjen Villeneuveom, priča je bila puno drugačija: nakon Monze (njegove posljednje utrke za Renault), Trulli je osvojio 46 bodova, dok je Alonso imao 45. Isto tako, iako je Fernando dobio mađarski Grand Prix u velikom stilu u 2003, u 2004. nije pobijedio ni u jednoj utrci. S druge strane, Jarno, koji nije okusio pobjedu u 2003, vozio je veličanstveno do prvog mjesta u Monaku u 2004.

Zasigurno, nekad se iz ovakvih statistika može zaključiti i previše, jer uvijek postoje

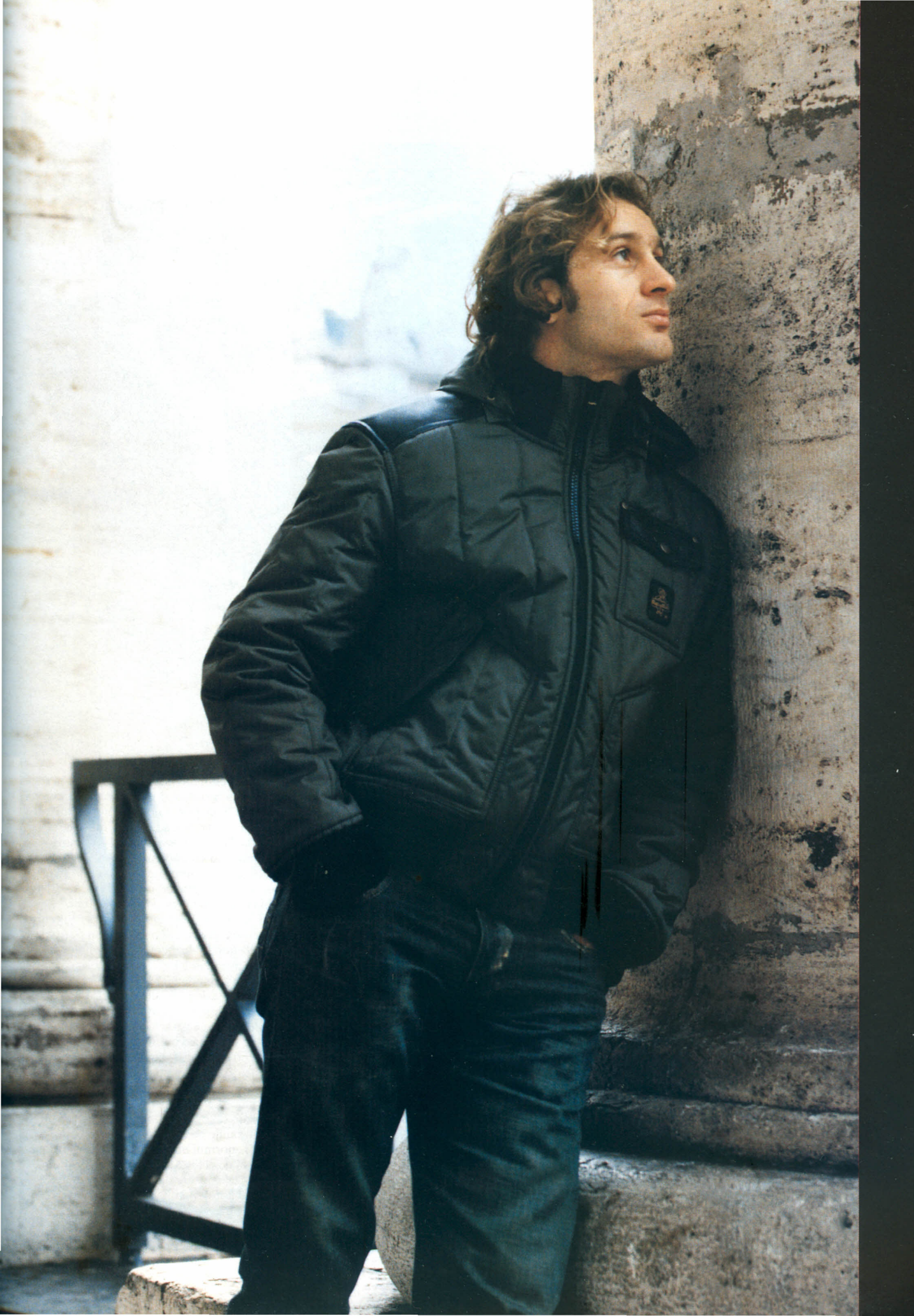
Navedimo ih nasumce; kvar na kočionom disku koji je okončao njegovu vožnju u Montrealu koštao ga je vjerojatno trećeg mjesta. Kazna prolaska kroz boksove u Nurburgringu, koja je bila rezultat prekršaja mehaničara na startnoj liniji, spustila ga je s izvjesnog trećeg na osmo mjesto. U Spa-u je startao treći i mogao je i završiti na istoj poziciji da se njegova strategija nije izjalovila zbog intervencije Safety Cara; na kraju mu je utrka propala kad ga je sa staze izbacio Jordan Tiaga Monteiro van kontrole. Portugalac je nehotice uključio graničnik brzine dok ga je Jarno pretjecao za krug. I u Monaku je bio prvi vozač na stazi nakon što je prethodni vozač udario u ogradu zavoja Tabac, prekrivajući stazu uljem (Ralf je ▶

FOTOGRAFIJA: GLENN DUNBAR/LAT

Jarno je podosta religiozan; zbog toga je inzistirao na posjeti Trgu Svetog Petra



Testiranje modela TF106 u Jerezu, prosinac 2005. Toyota je predstavila novi automobil znatno prije svih rivala



Trulli misli da je tako brz u kvalifikacijama zato jer se ničeg ne boji



slučajno bio taj drugi vozač). Usprkos tome, neko je vrijeme bio čak drugi u utrci - i vjerojatno bi završio ne lošije od četvrtog, da se uspio bolje kvalificirati - prije no što je pao na 10. mjesto s istrošenim Michelin gumama.

I tako dalje. Mogao bih, budite sigurni, nastaviti. Ali nema potrebe. Shvatili ste me. Samo iz ovog navedenog jasno je da se barem 20 bodova izgubilo bez Jarnove krivnje, u samo ove četiri utrke.

“U stvari, Monako ilustrira zanimljivu pojedinost,” kaže Jarno iznenada, i nabode jedan maštovito izrađen ravnoli ispunjen teletinom.

“Ja sam od one vrste vozača koji mogu vrlo jasno razmišljati za vrijeme utrke, čak i kad vozim na samoj granici. Prošle godine u Monaku odlučio sam jako riskirati i prijeći Giancarla na ulasku u Loews (sada Grand) zavoj. Zašto sam učinio nešto tako riskantno? Zato što sam uvidio da je Giancarlo, zbog totalno izlanih guma, po krugu vozio tri do četiri sekunde sporije od onog što sam ja mogao. Nisam se planirao zaustaviti u boksu još sljedeća četiri kruga - pa bih izgubio oko 15 sekundi. Tako da je to bio proračunati rizik. I iako sam iz drugih razloga završio na

10. mjestu, nakon utrke ekipa je posve podržala moju odluku da učinim taj riskantni potez. Recimo da neke druge ekipe ne bi baš tako reagirale.

“Ali - i to je jedan primjer različitog razmišljanja za vrijeme utrka - ranije u sezoni, u Bahreinu, ja sam pokušao zaobići Michaela u prvom zavoju s vanjske strane, ali nije mi to baš pošlo za rukom. Odlučio sam da više ne riskiram jer sam, kao što se sjećate, upravo bio završio kao drugi u Maleziji i mislio sam da bih mogao imati priliku za borbu za dobru poziciju u prvenstvu. Otpustio sam gas i pustio ga da ode. Razmišljao sam tada o cijeloj sezoni - ne samo o tom zavoju i ne samo o toj utrci.”

Jarno je pobijedio na samo jednom Grand Prixu (u Monaku 2004), i to krenuvši s najboljeg startnog mjesta - bila je to savršena vožnja po najzahtjevnijoj od svih staza. To je jedina prilika kad je prije utrke bio favorit za pobjedu, i uspio je. Prvenstva se ne osvajaju magijom: njih osvajaju pet do šest puta, ili više, tijekom sezone oni koji su favoriti prije samih utrka. Da li se Jarno smatra potencijalnim prvakom?

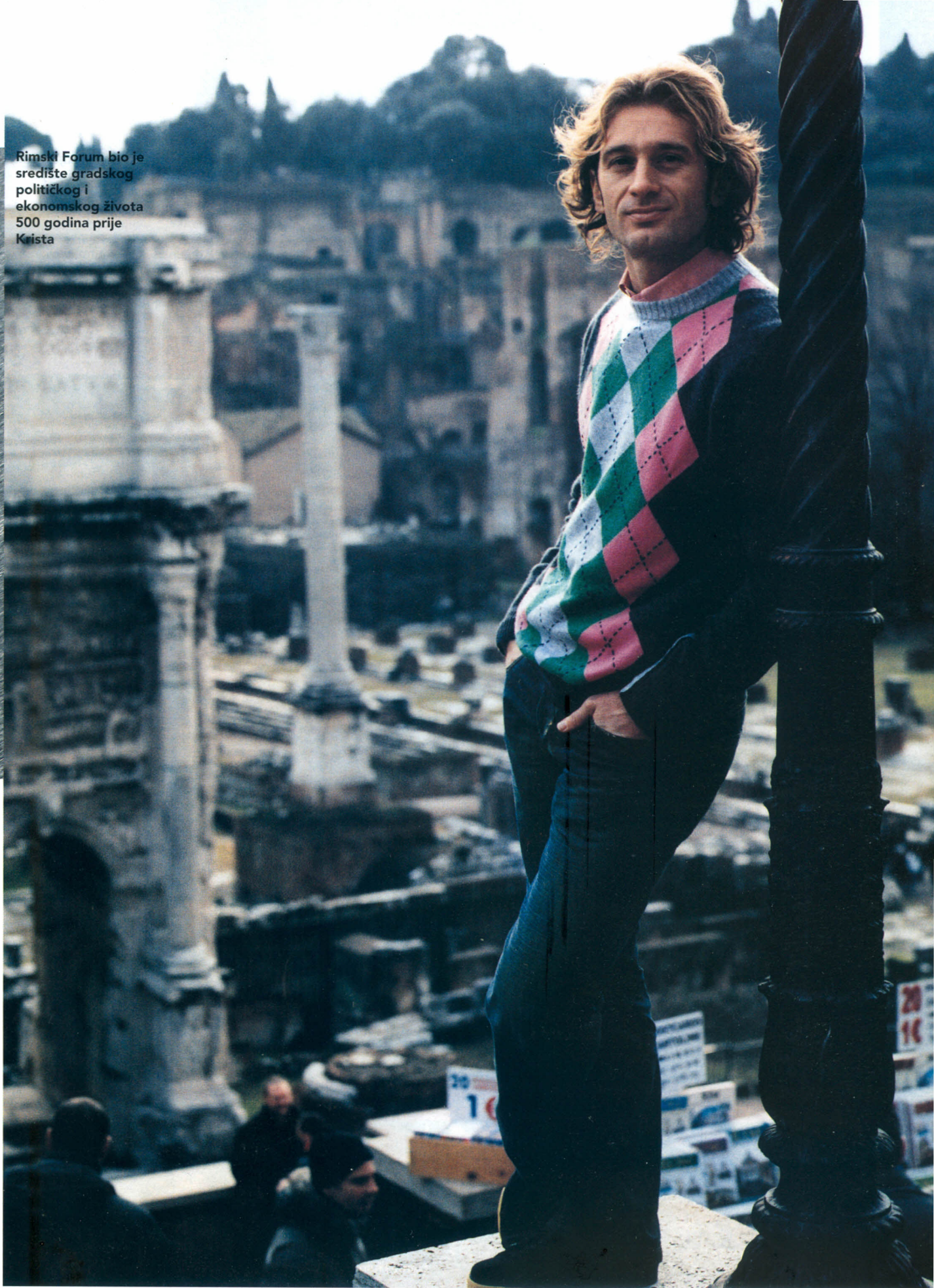
“Apsolutno da. Ja volim pritisak. I želim pritisak. Želim biti favorit prije utrke cijelo

vrijeme. Želim biti pod pritiskom da postignem rezultate. I kao što se u Bahreinu i Monaku 2005. pokazalo da mogu kreativno razmišljati dok sam na granici, tako se i u Monaku 2004. pokazalo da mogu postići rezultate kad sam pod pritiskom. Ali to nije bilo ništa specijalno. Samo sam radio svoj posao. Tog je dana moj posao bio da pobijedim. I to mogu ponovno učiniti.”

28. studenog Toyota TF106 je, s velikom prednošću, postala prvi automobil Formule 1 za 2006. koji je službeno predstavljen. Nešto više od dva tjedna kasnije, 14. prosinca, na primanju za medije u McLaren Technology Centru, predsjednik odbora McLarena, Ron Dennis je iznio naoko bezlično zapažanje da će svjetsko prvenstvo u 2006. biti “manjim dijelom utrka razvoja, a većim simulacije.” Jedan od novinara - zapravo, predstavnik F1 Racinga - postavio mu je sljedeće pitanje: “Ron, rekli ste da će 2006. biti manjim dijelom utrka razvoja, a većim simulacije. Ako je to tako, a Toyota je otkrila svoj auto mnogo ranije od bilo kog drugog i s obzirom na svoj enormni budžet i sredstva, sigurno je u dobroj poziciji za simulaciju na najvišem nivou. Da li mislite da bi, nakon sezone (2005) u kojoj su konačno počeli ličiti na ▶

“TOG JE DANA MOJ POSAO BIO DA POBIJEDIM. I TO MOGU PONOVRNO UČINITI”

Rimski Forum bio je
središte gradskog
političkog i
ekonomskog života
500 godina prije
Krista



TRULLI NIJE TRULLI

pravu opasnost, u 2006. Toyota mogla napraviti taj pomak naprijed i postati istinski kandidat za prvaka?"

Hm, mogli ste čuti muhu u letu. Iz nekog razloga, Ron je bio uzrujan. Ne, čitaj ljut. Bijesan, čak. Nakon pauze i klasičnog Rongovora kojeg nitko nije očekivao ili isprva smatrao relevantnim - "Nitko u McLarenu nije nikad koristio ispriku da nema dovoljan budžet ili sredstva potrebna za borbu u

kampanji prvenstva" - prešao je u ofenzivu: "Ali posjedovati neiscrpn izvor novaca stvara lošu disciplinu," rekao je, vidno potiskujući vanjske znakove ogorčenja. "Neke ekipe postale su financijski vrlo 'tuste'," dodao je, nakon pauze u kojoj nitko nije znao što reći. "Još gore, neke od njih smatraju da je nemoguće biti na dijeli," zaključio je, dok se njegovo lice upozoravajuće smračilo.

Što možemo zaključiti iz Ronovog ispada?

Nesumnjivo, možemo i moramo zaključiti da je prouzročeni nagrizajućim strahom da je pitanje F1 Racinga - naime, da bi Toyota "konačno u 2006. mogla postati istinski kandidat za prvaka" - malo preblizu istini da bi ga se tek tako ignoriralo.

A ako je Ron uplašen Toyotom, pa time neminovno i drugi u moćnom McLarenu, i to čak i nakon što su izgradili najbolji automobil u 2005., e tada treba sjesti i zamisliti se. Da

Jarno Trulli - deveti vozač koji će osvojiti prvenstvo nakon samo jedne prethodne GP pobjede?

Može li Trulli (dolje) pokušati jurišati na svjetsko prvenstvo nakon samo jedne GP pobjede u karijeri? Može, jer to je uspjelo mnogima prije njega, u punoj povijesti prvenstava od 1950. do 2005.

Nekoliko je vozača čak pričekalo s prvom pobjedom u karijeri sve do godine u kojoj su osvojili i prvenstvo.

A za Jarna je ohrabrujuće i to što je Michael Schumacher bio tek nešto malo bolji prije svojeg prvog osvajanja prvenstva 1994: pobijedio je samo u Belgiji 1992. i u Portugalu 1993. S druge strane, Nigel Mansell pobijedio je čak 21 put prije godine u kojoj je napokon uzeo svjetski naslov, 1992.



Giuseppe Farina - prvak 1950. samo je jednom (u modernoj eri) pobijedio u pravoj GP utrci, u Monaku 1948.



Phil Hill - prvak 1961. prije toga dobio je samo GP Italije 1960.



John Surtees - prvak 1964. prethodno je osvojio samo GP Njemačke 1963.



Jochen Rindt - prvak 1970. (posthumno) prije toga osvojio je GP SAD-a 1969.



Emerson Fittipaldi - prvak 1972. prije te sezone osvojio je samo GP SAD-a 1970.



James Hunt - prvak 1976. prije toga osvojio je samo GP Nizozemske 1975.



Mika Häkkinen - prvak 1998. ranije je osvojio samo GP Europe 1997. (i to na poklon)



Fernando Alonso - prvak 2005. ranije je dobio samo GP Madarske 2003.

Vozači koji su pobijedili prvi put u godini osvajanja prvenstva



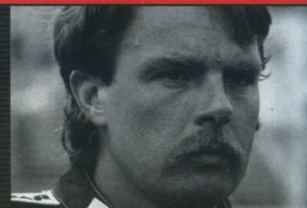
Jack Brabham 1959.



Graham Hill 1962.



Denis Hulme 1967.



Keke Rosberg 1982.



Spomenik Mazzini La Patria slavi junaka talijanskog ujedinjenja, Giuseppea Mazzinija

budem iskren, tako je i nastala ideja za ovaj članak. Ali, što misli Jarno?

“Ne mislim da je glupo reći da mogu postati svjetski prvak ove godine. Sretan sam kad to kažem. To je ono za što radim. Dobro, ako se ne dogodi, neće se dogoditi. Tko zna koliko će doći doći ostali auti? Ali, u ovoj fazi, da, ja jesam sretan što mogu reći da sam borac za naslov prvaka svijeta 2006. Vrlo sam uvjeren u to.”

Ako ne volite Jarna Trullija, sad se vjerojatno podsmjehujete. “On je možda brz u kvalifikacijama, ali slab je u utrka, možda mislite. “A Trullijev vlak?” možda vičete. Da, što s tim? Trullijev vlak - niz auta koji je tako često tijekom sezone 2005. bio zarobljen iza Trullijeve Toyote je, prije svega, produkt Jarnovog neuobičajeno briljantnog kvalificiranja. Posljedica je bila da je obično startao bolje od onog što bi se od Toyote TF105 zaista očekivalo, i zatim propisno zadržavao one koji su se lošije kvalificirali s bržim autima.

Ali je li to bila - ili je li to - sramota? Nije li to zapravo blagoslov? I, još značajnije, nije li sposobnost vožnja čudesno brzih kvalifikacijskih krugova ono što bi trebalo svakom vozaču u 2006, kad će zaustavljanja za promjene guma još jednom pretvoriti utrke u serije od tri ili četiri sprinta?

I, osim toga, ako se toliko sumnja u Jarnovu izdržljivost u utrka, kako to da je odvio svoje najbolje utrke 2005. baš u Maleziji i Bahreinu - u dvije daleko najtoplije utrke godine?

“NEKI VOZAČI VIŠE OD MENE STRAHUJU OD NEUSPJEHA, I TO IH NAVODI DA VOZE S VIŠE REZERVE NEGO ŠTO IM DOISTA TREBA”

Svi Jarnovi inženjeri - u Minardiju, Prostu, Jordanu, Renaultu i Toyoti - su uvijek hvalili njegovu brzinu na novim gumama. To je još jedan faktor koji će mu pomoći u 2006. - zbog ponovnog uvođenja mijenjanja guma.

“Ali što je to, Jarno,” pitam ga, dok žlicom zahvaća malo konjakom natopljenog tiramisua, “što te čini tako brzim u kvalifikacijama, i toliko brzim s novim gumama?”

“To je zato što dobro podnosim strah od neuspjeha,” odgovara brzinom kojom ulazi u Mirabeau. “Mislim da neki vozači više od mene strahuju od neuspjeha, i to ih navodi da voze s više rezerve nego što im doista treba. Ako imaš povjerenja, i ako se možeš nositi s

mogućnošću da previše forsiraš, tada ćeš rjeđe forsirati ili voziti preko granice - i, naravno, rjeđe ćeš voziti presporo, ili ispod granice.”

To je vrlo promišljena primjedba. I, kako smo stigli do kraja ručka, pravo je vrijeme da isključim svoj diktafon, da popijemo espresso i odšetamo svaki svojim putem. Nakon što smo se pozdravili, Jarno i Lucio su krenuli Španjolskim stepenicama do njihovog Lexusa - sa svih strana okruženi brbljavim američkim turistima, koji nisu imali pojma da bi taj običan momak, odjeven u traperice, možda mogao na nebeskom svodu Formule 1 postati najuspješniji vozač u 2006. Smijuljio sam se gledajući kako njihova leda nestaju u vreći.

Slabo zimsko sunce već je nisko - toliko nisko da oblatak baca poput noge dugu sjenu na posljednju Španjolsku stepenicu, samo nekoliko metara ispred mene. A - izgubljena u moru ljudi što se odazivaju na Hank i Peggy Sue - mala figura Jarna Trullija, jednog od doista najbržih F1 vozača ove, i bilo koje, ere, sad izgleda sitno i nevažno.

On neće nikada biti mega-zvijezda, ali može postati svjetski prvak. I to prije nego što mislite.

FO

Pogodite kakva je želja? Jarno pored fontane Trevi





Čudesno: svaki od originalnih drvenih krakova propelera, izrađenih ručno u ranim pedesetima, teži više od dvije tone



KAKO TO RADI RED BULL

Danas svaka F1 ekipa koristi svoj aerodinamički tunel 24 sata dnevno. Što, pobogu, tamo rade toliko? Probdjeli smo noć da to ustanovimo

Piše: Steve Cooper Fotografije: Malcolm Griffiths/LAT

06:48 sati: dolazak

Još je mračno dok se približavam zahrdalim vratima od bodljikave žice na ulazu u nekadašnju vojnu bazu. Ovo doista nije mjesto koje bi netko trebao posjetiti. I zaista, do prije nekoliko godina ovaj zbir ružnih betonskih zgrada nije postojao na kartama, toliko su tajnovite bile njegove skrivene aktivnosti tijekom Hladnog rata. Daleko na obzoru su neki hangari, diskretno zaklonjeni tankim velom crnih i mršavih stabala. Iz tame izranjaju obrisi Red Bullovog potpuno novog aerodinamičkog tunela - "potpuno novog" u smislu da je upravo stavljen u pogon nakon tehnološki najsuvremenije obnove. No usprkos tome, zadržao je svoju prvotnu hladnu odbojnost iz pedesetih. ▶

Iza staklenog zida inženjer podešava struju zraka preko modela



Još osjećam tragove nekadašnjih neprijateljstava dok kročim iz auta na kruti siječanjski vjetar koji preko praznih, ogoljelih polja puše samo da bi mene ošinuo po licu. Cijelo je mjesto negostoljubivo i zlokobno; podsjeća me na prizor iz John Wyndhamovog romana. Skupljam snagu i ulazim unutra.

07:12 sati: zagrijavanje
Pozdravljaju me hladni, blijedo-plavi hodnici koji se oko središnje strukture obavijaju poput labirinta. Vode me uz metalne stepenice što se strmo penju u mozak postrojenja, kontrolnu sobu.

Ova podsjeća na zapovjednički most svemirskog broda Enterprise, s dva odvojena niza kompjutorskih ekrana. Jedan red upravlja aerodinamičkim tunelom, drugi sadrži opremu za mjerenje rezultata koje daje model auta u određenom mjerilu, a opskrbljen je stotinama sofisticiranih senzora za mjerenje protoka zraka i opterećenja.

Jutarnja smjena je tek krenula i dvojica tehničara započinju "turirati" tunel. Uz štropt i tupo cviljenje, kao da se tisuće zagjurenih grijača stavlja u pogon, stroj se lepećući budi u život. Lagano pojačava do pune brzine, stvarajući na koncu duboko zujanje slično zvuku ogromne perilice pri centrifugi.

Sad su i tunel i model zagrijani. Ovaj se proces naziva "ponavljanjem" i osigurava da sve kalibracije budu ispravne prije no što krene pravi posao.

08:09 sati: prvi test
Lepetanje se lagano gubi i tehničari su zadovoljni "ponavljanjem". Dvojica graditelja modela tad ulaze u odjeljak za testiranje gdje su model i pokretna staza, kako bi ih pripremili za prvu vožnju dana.

"Vožnja" je izraz koji se koristi za svako mjerenje auta. Model se elektronski podvrgava nizu različitih podešavanja odmaknutosti od podloge, "ronjenja" i dizanja nosa, te podešavanja upravljanja, prije no što se tunel isključi i model automobila re-konfigurira. Svaka vožnja traje nekoliko minuta i promjene teku neprekidno tijekom cijelog dana.



Stroj lagano pojačava rad do pune brzine, stvarajući na koncu duboko zujanje slično zvuku ogromne perilice pri centrifugi



"Broj vožnji koje uspijemo ugurati u dnevni raspored ovisi o vremenu potrebnom za promjenu modela," objašnjava Ben Agathangelou, Red Bullov šef aerodinamike. "Neki dijelovi auta su lakši za raditi. Ako se usredotočimo na prednje krilo, uspijevamo odraditi i do 50 vožnji, jer sve je tako modularno i jednostavno. Ali obilježja karoserije predstavljaju kompliciraniji sklop komponenti i to nas može ograničiti na samo 20 do 25 vožnji u jednom danu."

Danas aerodinamičari mjere vrijednosti zakrilaca na prednjim krilima. Upravo su počeli testiranja međusobnog utjecaja prednjeg krila i odmaknutosti od podloge stražnjeg kraja modela. Kroz staklo zaslona za promatranje možemo vidjeti kako se auto diže i spušta ovisno o elektronički simuliranim postavkama.

09:30 sati: tjedni izvještaj
Agathangelou kreće na svoj tjedni sastanak sa sedmoricom stalnih zaposlenika tunela. Svaki od njih grabi šalicu kave i lagano se spuštaju prema sobi za sastanke skrivenoj duboko u utrobi zgrade.

Tijekom tjedna Agathangelou dijeli svoje vrijeme između Bedforda, sjedišta ekipe u Milton Keynesu i njihovog drugog tunela u Bicesteru. Određuje programe u oba tunela, raspoređuje prioritete potrebe i daje prijedloge za razna poboljšanja.

Sastanak na temu napretka održava se jednom tjedno u oba tunela (sutra će posjetiti Bicester sa sličnim zadatkom), ali i pored toga on redovito putuje između njih-već prema

potrebama i prilikama. U bazi firme u Milton Keynesu ima otvorenu kompjutorsku vezu s oba sjedišta kako bi stalno bio u toku s razvojem situacije.

11:07 sati: testiranje karoserije

Tunel je u pogonu cijelo jutro, istovremeno izbacujući arke podataka za aerodinamičare. Agathangelou potvrđuje da su upravo završili svoju 13. vožnju od početka smjene u 6:00 sati. Vrijeme je za još jednu šalicu čaja, dok intenzivno diskutira s Katie Galeotti, aerodinamičarkom koja nadgleda ovu jutarnju smjenu.

U susjednoj prostoriji za pripremu modela, graditelji modela pažljivo pripremaju novi dio. Od presudne je važnosti paziti na ovaj dio opreme, jer premda je možda tek upola manji od veličine pravog, broj senzora zguranih ispod karoserije znači da košta gotovo isto kao i njegov dvojnik u pravoj veličini. Ovo zasigurno nije igračka.

Inženjerima model pruža iscrpan odraz njihovog progressa - njegovi senzori mjere opterećenje po cijeloj karoseriji i aerodinamičarima daju neophodne podatke kako bi se odgonetnule stvarne razine prijanjanja uz stazu, otpora zraka i potiska, razine koje su ranije određene teoretski.

15:03 sati: popodnevna smjena

Po dolasku popodnevne smjene u zraku se osjeća opuštenost i vlada dobro raspoloženje. Stiže još jedan čaj i svi se

Anonimna betonska zgrada skriva aerodinamičke tajne Red Bulla od vanjskog svijeta



naginju nad svoje kompjutore. Netko uzima limenku Red Bulla iz hladnjaka u kutu sobe.

Uskoro je vrijeme za novo podešavanje modela, prije još jedne vožnje. Na stolu su dijelovi u smanjenom mjerilu - pedantno izrađeni komadi od plastike prekrasno izliveni i besprijekorno precizni. Bili bi ponos svakog pasioniranog kolekcionara modela.

Proizvođači modela dižu "peraje" od karbonskih vlakana što osiguravaju kotače i počinju namještati zakrilca prednjih krila. Pričvršćuju elektronski senzor na prednje krilo, mjere razlike u podešavanju i aluminijskim trakama pričvršćuju nove dijelove na njihova mjesta.

Pri 50-postotnom mjerilu, model je dugačak dva metra - idealni kompromis između veličine i efikasnosti.

"Većina ekipa koristi 50 ili 60 postotno mjerilo," objašnjava Agathangelou. "Malo veći i već si na gubitku zbog vremena potrebnog za izgradnju modela i zbog količine posla potrebnog da se takav model učini strukturalno čvrstim."

20:11 sati: planiranje unaprijed
Menadžer tunela Paul van Veggel diskutira o nekoliko izmjena u sutrašnjem rasporedu. Uz strogo planiran program, efikasna provedba rasporeda je od ključne važnosti. Poznate



Na stolu su dijelovi u smanjenom mjerilu - pedantno izrađeni komadi od plastike prekrasno izliveni i besprijekorno precizni. Bili bi ponos svakog pasioniranog kolekcionara modela



promjene, poput stražnjeg krila za Monzu, planirane su tri do četiri mjeseca unaprijed, a redovit raspored zahtijeva šestotjedno planiranje unaprijed. Neprekoračive granice su jasno istaknute pet tjedana prije i detalji su predani proizvođačima modela otprilike dva tjedna nakon toga.

Od presudne je važnosti održati jasnu komunikaciju između oba tunela i tvornice. Ovo ne samo da donosi bolje rezultate, nego i omogućuje svim postrojenjima puno efikasniji rad - određene tehnike za minimaliziranje gubitaka vremena su nužne za djelotvornu operaciju i sve ih ekipe smatraju strogo čuvanim tajnama.

22:27 sati: noćna smjena
U kontrolnoj sobi pojavljuje se nekoliko novih lica; kreće nova smjena. Dvije smjene provode



Tunel je u vrijeme Hladnog rata služio za gradnju projektila, a kasnije i za ispitivanja mehanizma za slijetanje Concordea



Ben Agathangelou (gore desno) okuplja svoju ekipu u Bedfordu na rutinskom sastanku jednom tjedno. Tunel je originalno izgrađen 1952, a 2003. ga je kupio Jaguar Racing i pretvorio u posljednju riječ tehnike



VJETAR U NOĆI

zajedno sat vremena kako bi osigurale da se prijelaz odvija bez problema.

Usprkos kasnim satima, nema popuštanja u radu. Zaista se stječe utisak da je tunel centar vrlo usredotočenog napora - nema eskiviranja, skrivenog švrljanja po internetu, skakanja do dućana po mlijeko i čokoladu. Tu je tek revan zamor marljivog rada.

Nekoliko se inženjera povlači u priručan, tek dovršen trosobni stan. U smjeni su sutra već u 6:00 sati i s obzirom na udaljenost lokacije, jednostavnije je prespavati ovdje nego se voziti do kuće.

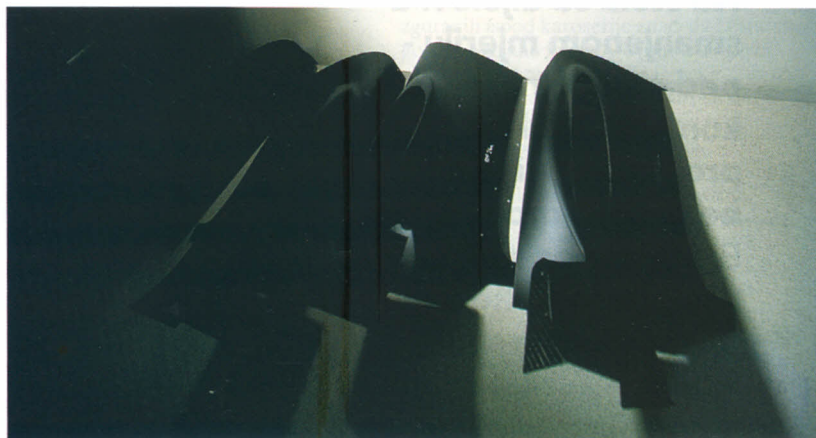
02:16 sati: rekonfiguracija modela

S nešto praznog hoda dok se model još jednom rekonfigurira, van Veggel nas vodi u kratak obilazak. Očigledno je ponosan na adaptaciju koju su Jaguar i Red Bull napravili, a podjednako je svjestan osebuje povijesti mjesta.

Prvotna je izgradnja krenula 1948, što je bio značajan pothvat s obzirom na teško poslijeratno doba kad su i ljudska snaga i materijali bili oskudni. Dvršen 1952, tunel je postao alat mlaznog doba, neophodan za razvitak novih borbenih aviona i raketa.



Graditelji modela (gore) osiguravaju svoje čedo, u mjerilu polovice originala, na pravo mjesto u tunelu. Radno vrijeme od devet do pet (jutarnja varijanta): Katie Galeotti predvodi jutarnju šihu (lijevo). Modeli su prava umjetnička djela (dolje).



Konzervativna je procjena da bi danas za potpuno novi bedfordski tunel vjerojatno trebalo 400 milijuna \$.d

Tijekom šezdesetih, njime su upravljali dizajneri Concordea koji su ga koristili kako bi nadzvučnom zrakoplovu usavršili mehanizam za slijetanje. Kad ga je 2003. kupio Jaguar Racing, još je uvijek izgledao kao nekada, sa svim analognim brojčanicima i satovima - i s naslagama prašine.

Mnogo je od tih detalja iz pedesetih s pažnjom restaurirano. Zasluga je to Dietricha Mateschitza koji je inzistirao na spoju starog i novog. Ostali su mnogi predmeti od drveta, kao i art deco detalji. I uistinu, originalne dvotonske peraje ventilatora izrađene od mahagonija nisu nikad promijenjene; s ljubavlju su doručene do savršenstva i, nakon 50 godina, još su u upotrebi.

Danas bi izgradnja ovakvog aerodinamičkog tunela od nule bila financijski nemoguća.

“Jednostavno, to se ne bi moglo napraviti,” priznaje van Veggel. “Opseg izgradnje bio bi enorman, a troškovi astronomski. Konzervativna je procjena da bi za potpuno novi bedfordski tunel vjerojatno trebalo 400 milijuna \$.”

05:03 sati: još jedan dan

Umoran sam. Provirujem van kroz glavna vrata. Cijeli kompleks je mračan, hladan i prazan - pa ipak tutanj tunela se i ovdje jasno čuje. Nema posustajanja. Unutra, naš je dio posla skoro pri kraju. Aerodinamičar Andrew Coventry za svojim kompjutorom piše dnevni izvještaj za Agathangeloua i za svoju ekipu u tvornici.

To je službena analiza koja sadrži pojedinosti dnevnog programa, korisne grafikone, analize trendova te prateća mišljenja i zaključke. Sadržaj će se na vrijeme mejlirati u Milton Keynes kako bi, uz doručak, aerodinamički odjel mogao pročitati nova otkrića.

Vani, na potpuno mračno parkiralište pristižu nova lica. **FO**

F1 NA JEDAN

Franz Tost F1 boss: Scuderia Toro Rosso

O novoj ulozi F1 bossa, o Liuzziju i Speedu, o Red Bullu

Koji su vaši najvažniji prioriteti nakon pristupanja Scuderiji Toro Rosso?

Trenutno sam usredotočen na upoznavanje ekipe. Moram razumjeti ljude i moram istražiti gdje treba unaprijediti radni proces i strukturu tvornice. Jedan od mojih prioriteta je upoznati sve ljude osobno.

Što vas je najviše iznenadilo na mjestu vođe ekipe Formule 1?

Ništa do sada, ali trebamo pričekati i vidjeti. Osim svega, započeo sam raditi pred samo nekoliko tjedana.

Jeste li bili iznenađeni zatečenim stanjem u ekipi?

Ono što sam zamijetio, iako me nije iznenadilo, jest to da je sve tako zastarjelo i blijedo. Red Bull će unijeti mlade, svježe boje.

Da li je promjena u vlasništvu prošla glatko?

Općenito bih rekao da jest. Preuzimanje jedne ekipe Formule 1 nije lagan posao. Ono što je dobro treba zadržati, a promijeniti ono što zahtijeva promjenu. Primjer? Marketinški i medijski odjeli su smanjeni, jer ih je Red Bull odlučio objediniti u Londonu. To je bila jedna od neophodnih promjena. To nije uvijek baš ugodno, osobito ne za ljude koji su u to uključeni.

Koji ćete točno auto voziti u sezoni 2006.?

Scuderia Toro Rosso će voziti novi STR01, kojeg su dizajnirali Rob Taylor i Ben Butler.

Jesu li prve test vožnje bile onoliko uspješne koliko ste se nadali?

Da, Tonio Liuzzi i Scott Speed su odradili dobar posao. Oni se osjećaju dobro u svojoj novoj ekipi i sretni su što voze za nas. A to je izuzetno važno. Vozači

i njihovi inženjeri, tehničari i mehaničari, menadžment i svaki član ekipe trebaju raditi u istom pravcu i imati pozitivan stav prema radu. Ali, očigledno, ekipa treba zajedno "rasti".

Hoće li Tonio biti prvi vozač? Kako izgleda raditi s njim?

Tonio je veseo momak, ali griješite ako ga samo smatrate zabavnim. On svoj posao shvaća doista ozbiljno. Bio je svjetski prvak u kartingu i onda, 2004., europski prvak u Formuli 3000. Očekujem da će postati uspješan F1 vozač i da će na osnovu svog iskustva biti u stanju voditi ekipu u dobrom smjeru.

Kako se Scott Speed prilagođava ulasku u Formulu 1?

Za sada se čini da se osjeća vrlo ugodno, a ovo je tek početak. Nemojte zaboraviti da je on u GP2 seriji osvojio treće mjesto, i zato zaslužuje priliku koju će dobiti ove godine. Intenzivan test program će ga dobro pripremiti za start u novoj sezoni.

Da li se ekipa osjeća drugačije sada kad je postala vlasništvo Red Bulla?

Definitivno da. U prošlosti, ova je ekipa navikla funkcionirati unutar malog budžeta. Zahvaljujući krilima Red Bulla mi sad imamo čvrstu i zdravu financijsku situaciju. Ljudi su sada pozitivni. S većim brojem mogućnosti koje nudi Red Bull, siguran sam da će dugoročno Scuderia Toro Rosso postati jedna od boljih ekipa.

Koliko ćete blisko surađivati s Red Bull Racingom?

Obzirom na pravila, trenutno neće biti moguće blisko surađivati. Scuderia Toro

Rosso i Red Bull Racing će voziti kompletno različite automobile, bazirane na posve različitim konceptima. STR će nastupiti s limitiranim

Cosworth V10 motorom, dok će Red Bull imati Ferrarijev V8; to znači da će auti biti različito podešeni i imat će različite tehničke programe. Kako danas stoje stvari, ne bi ni imalo smisla previše surađivati. Zasigurno će se dešavati neka preklapanja. Naravno, ovdje se referiram na razne logističke i marketinške operacije, gdje će dvije ekipe dijeliti iste radne strukture. Bila bi šteta ne iskoristiti tu mogućnost, ali na stazi ćemo funkcionirati kao dvije različite i natjecateljske cjeline, jedna protiv druge.

Da li vas brine činjenica da ćete biti jedina ekipa koja će voziti s V10 motorom - jeste li zabrinuti da ćete biti nepravedno tretirani?

Ne, uopće se ne brinem. FIA je postavila jasna pravila kojih ćemo se striktno pridržavati. Naši će automobili i motori biti 100% unutar pravila. Zašto bi trebali biti zabrinuti?

Vjerujete li iskreno da ekipa može napredovati tijekom sezone? Je li jedan od vaših ciljeva završiti ispred Midlanda?

Midland je jedna od ekipa koju moramo pobijediti.

U kojoj mjeri planirate promijeniti Minardijevu staru tvornicu u Faenzi?

Već smo započeli s "osvježavanjem" tvornice. Imamo ambiciozne namjere i predviđamo da će nam za to trebati barem godina do dvije. Moramo sve unaprijediti ako želimo da od 2008. Scuderia Toro Rosso postane jedna od uspješnijih ekipa.

5 brzih pitanja 5 brzih činjenica

1 Što je na vašem iPodu?

Nemam ga.

2 Koji ste film zadnji

pogledali?

Previše sam zauzet; nemam vremena za filmove. To je nešto za djecu i umirovljenike.

3 Koja je vaša omiljena naprava?

Moj mobilni telefon.

4 Bez čega ne možete izaći iz kuće?

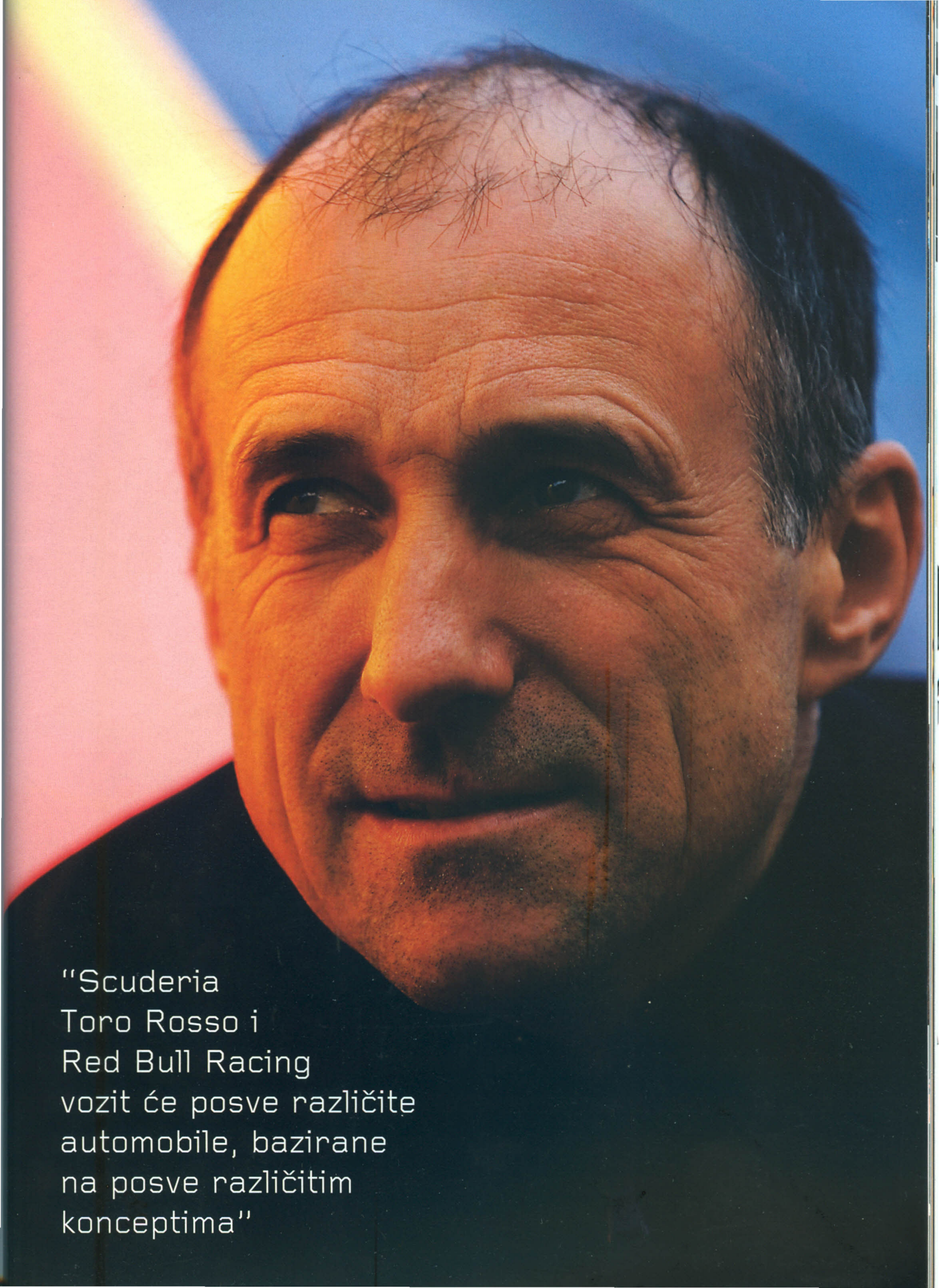
Bez mobitela i kreditnih kartica.

5 Koji je vaš najveći uspjeh izvan Formule 1?

Pobjede 1994. i 1995. godine u njemačkom F3 prvenstvu s ekipom Williija Webera; također i pobjeda u Macau s vozačima Saschom Maassenom 1994. i s Ralfom Schumacherom 1995.



Upoznavanje: Speed (lijevo) i Liuzzi u pozitivnom duhu



"Scuderia
Toro Rosso i
Red Bull Racing
vojit će posve različite
automobile, bazirane
na posve različitim
konceptima"



KOLIKO KOŠTA FORMULA 1?

2.815.120.000 dolara. Gotovo tri milijarde dolara. Da, toliko je deset F1 ekipa potrošilo prošle godine za svoje utrkivanje. Ove godine potrošit će i više. 2007. još i više. Ali 2008, ako bude po Maxu Mosleyu, toškovi će biti znatno manji. Do tada, evo kako na najbrži način na svijetu potrošiti toliki novac

Izveštaj: Alan Henry

Što je u sefovima?
Neki su puni, neki
prazni, ali svi su
obavijeni debelim
velom tajne. Williams,
za razliku od nekih
rivala, nije u dugovima

Trenutno se, bez obzira na to što FIA-in predsjednik Max Mosley ima reći o tome, festival trošenja u Formuli 1 nastavlja nesmanjenom žestinom. A sve je to uglavnom posljedica nesmiljenog suparništva među proizvođačima automobila u Formuli 1: tu je šest multinacionalnih korporacija kojima čak i

Formula 1 21. stoljeća predstavlja gotovo beznačajnu operaciju.

Ima li negdje kraja ovoj rasipnosti, ili bar nekih znakova popuštanja? Od 2008. - kad se Mosley nada da će, uz pomoć novih pravila o povratku na temelje, obuhvaćenih novim Concorde ugovorom, pobjeđivanje postati jeftinija aktivnost - možda. Ali kao što Bernie Ecclestone, nosilac komercijalnih prava za Formulu 1, kaže: "Nitko ne može spriječiti ljude da troše svoj novac." I premda se zadnji opušak duhanskog novca u Formuli 1 upravo gasi, novi će high-tech sponzori pomoći proizvođačima automobila da nastave s nesmiljenim trošenjem.

No ostavimo to za budućnost, ovaj se članak temelji na činjenicama iz 2005. A što se tiče financijskih izvještaja iz Companies Housea, mnogi od ovih podataka zasnovani su na službenim statističkim prijavama ekipa s kraja 2004. koji su onda projicirani u budućnost kako bi pružili reprezentativni predložak prošlogodišnjih izdataka.

Otkrili smo, tako, da je u "F1 utrci trošenja" Toyota uveliko prestigla dugogodišnjeg predvodnika Ferrarija. Ekipa iz Kelna će i u 2006. određivati financijski ritam i bit će revno praćena od strane glavnih suparnika: Hondae, a uskoro i BMW-a.

Naše istraživanje u Companies Houseu također otkriva da je Red Bull uistinu platio onaj toliko razglašeni, simbolični iznos od 1 dolara, kako bi dobio kontrolu nad nekadašnjom ekipom Jaguar Racing, i da se to skladno poklopilo sa sumom koju je sam Jaguar sredinom sezone 2003. platio kako bi okončao preostali dio ugovora s Antoniom Pizzonijom.

ZA ŠAKU F1 DOLARA

Ova posljednja anegdota možda i nije u potpunosti relevantna za glavnu temu ovog članka, ali zato, na vrlo slikovit način, pokazuje financijsku raznolikost koja se kroz Formulu 1 provlači poput srebrne niti u novčanicama.

Razmislite i o činjenici da je McLaren Group krajem 2004. "otišao u crveno" s 126 milijuna dolara - što je većinom bila posljedica troškova izgradnje tehnološki savršenog McLaren Technology Centra (MTC) u Wokingu.

Iako je to naizgled zastrašujući iznos, nije to nipošto bio nerješiv problem za organizaciju s financijskom snagom jednog McLarena, i dug je čak i smanjen za više od 17 milijuna dolara u odnosu na prethodnu godinu. Štoviše, Dennis tvrdi kako McLarenov dug sad iznosi "ne više od 40 milijuna dolara".

S druge strane, u Williamsu bilanca izgleda prilično zdravo, s procjenom cjelokupne imovine (umanjenom za otplatu dugovanja) u iznosu od 68 milijuna dolara i s 70:30 udjelom dionica Sir Franka i Patricka Heada, procijenjenima na 59 milijuna dolara.

"Mnoge ekipe tvrde da treba povećati njihove prihode, a ne smanjiti troškove"

Ovaj članak posvećen je troškovima ekipa koje bi, kao što smo već naveli, Mosley neskriveno rado smanjio. Na drugoj strani knjige poslovanja je prihod, čiji veći dio dolazi od sponzorstava, a manji dio od složene računice prihoda od komercijalnih prava (čitaj: mrvica sa Ecclestoneovog stola). Ne iznenađuje da mnoge ekipe - osobito one s izdacima preko 350 milijuna dolara godišnje - tvrde da bi se pažnja trebala odvratiti od smanjivanja troškova, a usredotočiti prema povećanju njihovog prihoda (čitaj: više mrvica sa Ecclestoneovog stola, molim).

Phil Adey, McLarenov glavni menadžer inženjerskog programa, raspolaže pozamašnim budžetom



>>>Istraživanje i razvoj

01 TOYOTA	63,40 mil. dolara
02 McLAREN-MERCEDES	45,66 mil. dolara
03 BAR-HONDA	33,40 mil. dolara
04 FERRARI	26,60 mil. dolara
05 BMW-WILLIAMS	22,50 mil. dolara
06 RENAULT	18,09 mil. dolara
07 SAUBER-PETRONAS	15,03 mil. dolara
08 RED BULL	13,48 mil. dolara
09 JORDAN	12,20 mil. dolara
10 MINARDI	0,45 mil. dolara
TOTAL	250,81 mil. dolara

Okvire I&R-a je vrlo teško definirati - ili izdvojiti - jer neke ekipe vole zgurati troškove rada aerodinamičkog tunela u ovo područje, zajedno s dijelom troškova razvoja motora i proizvodnje automobila. Druge, pak, ekipe u svoje I&R troškove uključuju i one koji se odnose na materijale i potrošnu robu. Zatim, tu je onda i trnovito knjigovodstveno pitanje da li se određeni elementi I&R-a trebaju prikazati kao kapitalni izdaci ili kao troškovi u odnosu na dohodak kompanije. Zbog čega bi to ekipe radile? Kako bi smanjile teret svojeg poreza, naravno. McLarenovi računi navode troškove "razvika autaomobila" u iznosu od 34 milijuna dolara za 2004. godinu, čemu smo mi pridodali godišnji porast od 4%, kao i 10 milijuna dolara za proporcionalni dio amortizacije MTC-a. Rezultat je iznos od 45,66 milijuna dolara, lagano veći u odnosu na godinu ranije.

Međutim, vrlo je očito da se sad Toyota i Honda, ova posljednja nakon što je krajem 2005. otkupila preostali dio dionica BAR-a, bore s McLarenom za titulu najrastruženije ekipe kad je u pitanju I&R. Posebice je Toyota u stanju osloniti se na matičnu kompaniju ne samo za onoliko tehničke pomoći koliko je nužno, već i za nadopunjavanje budžeta ako (i kad) je to potrebno.

Ferrari, kojem poslovično nije nikad nedostajalo gotovine, sad oskudicu zasiguno osjeća više nego prije, što je zaprijetilo njihovim I&R izdacima. Obzirom na to, rana odluka Maranella da potpiše Ecclestoneov Concorde ugovor za 2008. - zajedno s "pozdravnih" 100 milijuna dolara - utoliko je razumljivija u kontekstu popunjavanja njihove kase.

>>>Troškovi proizvodnje automobila

01 TOYOTA	2,80 mil. dolara
02 McLAREN-MERCEDES	1,99 mil. dolara
03 RENAULT	1,92 mil. dolara
04 FERRARI	1,80 mil. dolara
05 SAUBER-PETRONAS	1,75 mil. dolara
06 BMW-WILLIAMS	1,65 mil. dolara
07 BAR-HONDA	1,37 mil. dolara
08 RED BULL	1,25 mil. dolara
09 JORDAN	0,80 mil. dolara
10 MINARDI	0,75 mil. dolara
TOTAL	16,08 mil. dolara

Proizvodnja automobila sama po sebi je relativno jednostavan element generalne računice F1 troškova - bar u trenutku kad je početna investicija za I&R već otplaćena, a s tim i troškovi za izradu prototipova. Pa ipak,

>>>Troškovi aerodinamičkih tunela

01 McLAREN-MERCEDES	15,93 mil. dolara
02 FERRARI	15,55 mil. dolara
03 BMW-WILLIAMS	14,91 mil. dolara
04 TOYOTA	13,14 mil. dolara
05 SAUBER-PETRONAS	11,71 mil. dolara
06 BAR-HONDA	11,62 mil. dolara
07 RENAULT	9,06 mil. dolara
08 RED BULL	6,78 mil. dolara
09 JORDAN	3,10 mil. dolara
10 MINARDI	3,40 mil. dolara
TOTAL	107,20 mil. dolara


Čak je i malena ekipa poput Jordana zapošljavala više od 20 aerodinamičara tijekom 2005. Za veće ekipe - koje mogu imati i dva aerodinamička tunela u pogonu 24 sata na dan, 7 dana u tjednu - možemo i više nego udvostručiti taj broj.

Pored zastrašujućih troškova radne snage koje dva tunela istodobno kroz tri smjene povlače za sobom, proces isto tako iziskuje vrlo skupu pogonsku energiju. Williams je, na primjer, morao značajno reorganizirati svoju infrastrukturu kako bi mogao podnijeti dodatne zahtjeve koje je nametnuo drugi aerodinamički tunel. Ova činjenica naglašava koliko enormnu i složenu investiciju predstavljaju ta dodatna postrojenja.


Poruka bi mogla glasniti: uživajte u tome dok možete. S druge strane, neometeni mogućim budućim promjenama pravila zamišljenih da podrži dobrobiti tehnološki savršenih aerodinamičkih tunela, u Red Bullu nastavlja program, koji je započeo Jaguar, osuvremenjivanja 50 godina starog DERA aerodinamičkog tunela u Bedfordu (vidi priču na str. 104). Poput Williamsa, i sve ostale velike ekipe kao što su McLaren, Ferrari, Toyota i BMW-Sauber imaju skupocjene i sofisticirane aerodinamičke tunele koji stoje cijelo bogatstvo samo da budu u pogonu.

troškovi rada se od zemlje do zemlje razlikuju, a to ima značajan utjecaj na troškove proizvodnje automobila.

Uzimajući u obzir da su zakoni o zapošljavanju u Njemačkoj i Švicarskoj vrlo striktni i da je osnovni trošak zapošljavanja u tim zemljama nešto viši nego u Velikoj Britaniji, vjerojatno ne iznenađuje da Toyota prednjači na ovom području. Izračunali smo da su troškovi proizvodnje jedne kompletne šasije spremne za ugradnju motora, zajedno s mjenjačem i sa svim pomoćnim elementima,



Red Bullov obnovljeni aerodinamički tunel u Bedfordu koštao bi 400 milijuna dolara, kad bi se danas gradilo iz početka



Kada kočnica nije tek obična kočnica? U Formuli 1, naravno, jer tada samo razvoj jedne košta zilijune dolara

250.000-300.000 dolara po komadu. Imajući to u vidu, Toyota s lakoćom izbija na vrh zahvaljujući činjenici da su izgradili ništa manje nego deset TF105/5B šasija tijekom 2005. - pravi rekord.

Sedam Renaulta R25 i isti broj McLaren-Mercedesa MP4-20 je izrađeno tijekom lanjskog prvenstva, zajedno sa šest Ferrarija F2005, šest Williams-BMW-a FW27 i šest Sauber-Petronasa C24. Proizvedeno je pet BAR-Hondi 007 i pet Red Bullova RB1, kao i po tri Jordana EJ5/15B i Minardija PS05.

"Testiranje je jedna od glavnih stavki na koju će se obrušiti Mosleyev plan smanjivanja troškova"

Testiranja su i ove zime bila dugotrajna i skupa. Mnogo posla obavljeno je u Valenciji (na slici)



>>Troškovi testiranja

01 TOYOTA	77,50 mil. dolara
02 FERRARI	75,75 mil. dolara
03 BMW-WILLIAMS	74,50 mil. dolara
04 McLAREN-MERCEDES	65,86 mil. dolara
05 BAR-HONDA	54,00 mil. dolara
06 RENAULT	44,00 mil. dolara
07 RED BULL	37,50 mil. dolara
08 SAUBER-PETRONAS	27,50 mil. dolara
09 JORDAN	26,50 mil. dolara
10 MINARDI	10,00 mil. dolara
TOTAL	493,11 mil. dolara

Ako je u 2005. postojalo i jedno područje na kojem se 9 od 10 ekipa našlo na istoj valnoj dužini bilo je to ono koje se odnosilo na potrebu neke vrste ograničenja testiranja. Ferrari je bio protiv, i postavio je Marcu Geneya da uz veterana Lucu Badoera vodi ono što je nekima izgledalo kao neprekidno program testiranja. Točnu je namjeru ove operacije teško utvrditi, jer Ferrari obavlja dobar dio svog testiranja na vlastitim stazama u Fioranu i Mugellu gdje rade daleko od znatijelnih očiju.

Drastično reducirati testiranja jedan je od elemenata u samoj srži Mosleyevih planova smanjenja troškova za 2008., a urgentnost takvih ograničenja postaje jasnija kad se uzme u obzir da su Toyotina četiri vozača - Ralf

Schumacher, Jarno Trulli, Ricardo Zonta i Olivier Panis - sveukupno odvezli više od 8.500 krugova u 20 testiranja na 6 evropskih staza, sve u svemu 39.000 km. Ako znamo da vožnja jednog automobila stoji oko 6.000 dolara po krugu (u što spadaju gorivo, gume, kočione obloge i svi ostali tehnički troškovi), govorimo o 50-tak milijuna dolara, i to prije no što su se kupile avionske karte za inženjere i mehaničare, a da ne spominjemo trošak prijevoza samih automobila po cijeloj Europi. S druge strane, samo je 26.4 milijuna dolara od cjelokupnog Jordan-Toyota budžeta od 104.2 milijuna dolara za 2005. utrošeno na preavljanje 13.197 km testiranja tijekom 18 dana.

Stvarna je činjenica da za velike ekipe testiranje predstavlja logorsku vatru loženu novčanicama od 100 dolara. Za one koji su se plasirali niže od četvrtog mjesta u prošlogodišnjem prvenstvu konstruktora, postoji i luksuz vožnje trećeg automobila tijekom slobodnih treninga petkom - blagodat koja je prošle godine bila nedostupna BAR-u, no za 2006. opet na raspolaganju Hondi, što će biti i te kako važno u njihovoj vitalnoj borbi s Toyotom. Isto tako, McLaren je tijekom 2005. također petkom koristio treći automobil na Grand Prix utrkama, i mogao je računati na izuzetan doprinos Alexa Wurza i Pedra de la Rose. Ove godine te privilegije neće biti.

>>Troškovi automobila na utrkama

01 FERRARI	37,28 mil. dolara
02 TOYOTA	29,71 mil. dolara
03 BMW-WILLIAMS	27,46 mil. dolara
04 McLAREN-MERCEDES	25,33 mil. dolara
05 RENAULT	25,09 mil. dolara
06 SAUBER-PETRONAS	24,03 mil. dolara
07 BAR-HONDA	23,24 mil. dolara
08 RED BULL	19,51 mil. dolara
09 JORDAN	21,34 mil. dolara
10 MINARDI	10,25 mil. dolara
TOTAL	243,24 mil. dolara

S obzirom da je 2005. po prvi puta voženo 19 utрка, to je značilo gotovo 10 posto veće troškove za prebacivanje automobila na utrke.

U ovo vrijeme prošle godine još nismo znali hoće li prvi Grand Prix Turske po pitanju prijevoza biti "jumbo-jet" utrka ili će ekipe za prijevoz na utrku koristiti svoje, u Europi bazirane, transportne kamione. U stvari, pokazalo se da je ova utrka jedinstven kompromis - kamioni su cestama stigli do Trsta, a onda su trajektima nastavili za Istanbul.

To je značilo da su troškovi prijevoza ostali manje-više na razini 2000, a kako je to trošak za

novu "jumbo-jet" već bio predviđen, to je gotovo poravnalo predviđene troškove za dodatnu utrku. Kad već govorimo o troškovima prijevoza automobila na utrke, predstavnik McLarena je istakao zanimljivu činjenicu: od 350 tona opreme koja se vozi na evropske utrke, tri auta teže tek jednu i pol tonu.

Čak i na "jumbo-jet" utrke ekipe prevoze po 30 tona opreme, pa i tu auti predstavljaju tek mali dio sveukupnog tereta.

>>Troškovi plaća osoblja

01 TOYOTA	68,53 mil. dolara
02 McLAREN-MERCEDES	62,23 mil. dolara
03 BMW-WILLIAMS	57,05 mil. dolara
04 FERRARI	51,04 mil. dolara
05 RENAULT	41,80 mil. dolara
06 BAR-HONDA	40,70 mil. dolara
07 SAUBER-PETRONAS	39,60 mil. dolara
08 RED BULL	23,78 mil. dolara
09 JORDAN	16,50 mil. dolara
10 MINARDI	12,24 mil. dolara
TOTAL	413,47 mil. dolara

U svojim smo prošlim F1 Racing izvještajima, prema izjavama viših dužnosnika ekipa, vjerojatno vrlo značajno potcijenili iznose plaća. Objavljeni izvještaji kako McLarena tako i Williamsa nam to potvrđuju.

Brojka od 57 milijuna dolara kod Williamsa pokriva veći broj zaposlenih - 513, a ne 496 kako stoji u prethodnim računima; u istom razdoblju broj zaposlenih u McLarenu pada s 549 na 524. Kako smo



Renault plaća standardno i mnogi zaposleni su otišli u Red Bull, koji plaća znatno više

sad kopali po računima tri kompanije iz McLaren Grupe, kao i po samim generalnim računima McLaren Grupe, izašlo je na vidjelo zbog čega smo u prošlosti mogli doći do netočnih pretpostavki. Voljeli bismo isto tako da smo mogli zaviriti u nešto svježije račune BAR-a, no najnoviji koje smo mogli pronaći bili su s kraja 2002.

Jasno je da je Formula 1 još uvijek unosan biznis. U navedenim statistikama nismo uračunali plaće direktora, kao ni mirovinske fondove, ali bi vas moglo zanimati da su McLarenovi direktori Ron Dennis, Martin Whitmarsh (direktor menadžer) i Tim Murnane (pravnik kompanije) između sebe podijelili 2.105.581 dolara u 2004. Direktori Williamsa podijelili

su više od 5 milijuna za isto razdoblje, pa kad uzmemo u obzir da je Adrian Newey ubrao navodnih 10 milijuna dolara godišnje od Red Bulla (što će njihove troškove za plaće za 2005. napuhati na 23.78 milijuna dolara), a da su ljudi poput Jeana Todta, Rossa Brawna i Mikea Gascoynea gotovo isto tako velikodušno nagrađeni za svoj trud, tad je razumljivo zašto u padoku Formule 1 vidimo more nasmiješenih lica.

Nešto niže na ljestvici, Red Bull navodno nudi u prosjeku 50 posto veće plaće za inženjere nego ostale ekipe. Nije zato čudo da je mnogo ljudi iz Renaulta, koji su tamo zarađivali oko 60.000 dolara godišnje, prešlo u Red Bull, primamljeno plaćama višim od 90.000 dolara.



U pogledu plaća, samo je Toyota izdašnija od McLarena (na slici)

ZA ŠAKU F1 DOLARA

Mercedes navodno troši 140 milijuna dolara kako se ovako nešto ne bi dešavalo i ove sezone



>>Troškovi motora

01 TOYOTA	180,00 mil. dolara
02 BAR-HONDA	170,00 mil. dolara
03 FERRARI	150,00 mil. dolara
04 McLAREN-MERCEDES	140,00 mil. dolara
05 BMW-WILLIAMS	137,00 mil. dolara
06 RENAULT	115,00 mil. dolara
07 SAUBER-PETRONAS	26,00 mil. dolara
08 RED BULL	18,00 mil. dolara
09 JORDAN	15,00 mil. dolara
10 MINARDI	10,00 mil. dolara
TOTAL	961,00 mil. dolara

Budžeti za motore su trenutno jedni od najstrožijih dijelova financijske slagalice Formule 1. S bezobzirnih 1 milijardu dolara na godinu, oni su istovremeno zastrašujuće - neki bi mogli reći i suludo - visoki. Koristeći račune McLaren Racinga iz 2004, možemo zaključiti da su i same ekipe prestale pokušavati ustanoviti pravi iznos. Tu smo naime, pronašli ciničan kratak zapis: "Obzirom na razvojnu prirodu motora, direktori (McLarena) ne vjeruju da je moguće pružiti pouzdanu procijenu ovih troškova. Shodno tome, promet i prodaja ne uključuju ni jedan iznos koji se odnosi na ove motore."

Naša je procjena da je Mercedes-Benz potrošio 140 milijuna dolara na svoj program motora, a bilo kakve male uštede ostvarene prihvaćanjem pravila o "dvije utrke" više su nego poništene troškovima I&R operacije, neophodne za pokretanje razvoja 2.4 litarskog V8 FO108S motora.

Kod BMW-a smo oduzeli 8 milijuna dolara od budžeta za motor, jer su - premda su i oni radili na svom novom V8 programu - relativno rano u tijeku sezone 2005, zamrzli rad na specifikacijama svog P84/85 V10 motora.

Procijenili smo da je 2005. Toyota potrošila više nego 2004: sve u svemu 180 milijuna dolara - iznos djelomično ublažen zaradom od 15 milijuna dolara, ostvarenom za ugovor o bavi

A SUPER AGURI?

Želi li boss ekipe Aguri Suzuki dobre ili loše vijesti? Dajmo mu prvo loše vijesti: mogle bi proći i više od dvije godine prije no što vidi bilo što od novca Bernia Ecclestonea za komercijalna prava.

Po sadašnjim će pravilima Super Aguri morati u dvije od njihove tri početne godine biti među prvih 10 u prvenstvu konstruktora kako bi se kvalificirali za tu lovu. To bi značilo da Takuma Sato mora na stazi ostati dovoljno dugo da uhvati bolji rezultat bilo od momčadi Midland, bilo od Scuderie Toro Rosso. A to možda i nije tako lako.

A sad dobre, ili barem, bolje vijesti. Sadašnji Concorde ugovor ističe u 2007, pa bi možda za 2008. situacija mogla biti bolja.

U međuvremenu će Agurijeva nova ekipa krenuti u F1 avanturu s budžetom od 90 milijuna dolara (prema našim informacijama). Honda će nesumnjivo pridodati motor, a vjerojatno i mjenjač i elektroniku, što donosi dodatnih 25 milijuna dolara u vrijednoj opremi. Ostatak novca će stizati od japanskih sponzora, što znači da Sato vjerojatno neće biti jedini japanski "as" uključen u operaciju. Anthony Davidson, (opet) nemaš sreće...

Na početku će Super Aguri voditi borbu za preživljavanje od danas do sutra, iako imaju namjeru do Imole odbaciti svoju staru (premda usavršenu) Arrows šasiju u korist vlastite, po mjeri skrojene, kreacije.

Schumi junior drugi je najbolje plaćeni F1 vozač, nakon Schumija seniora, naravno

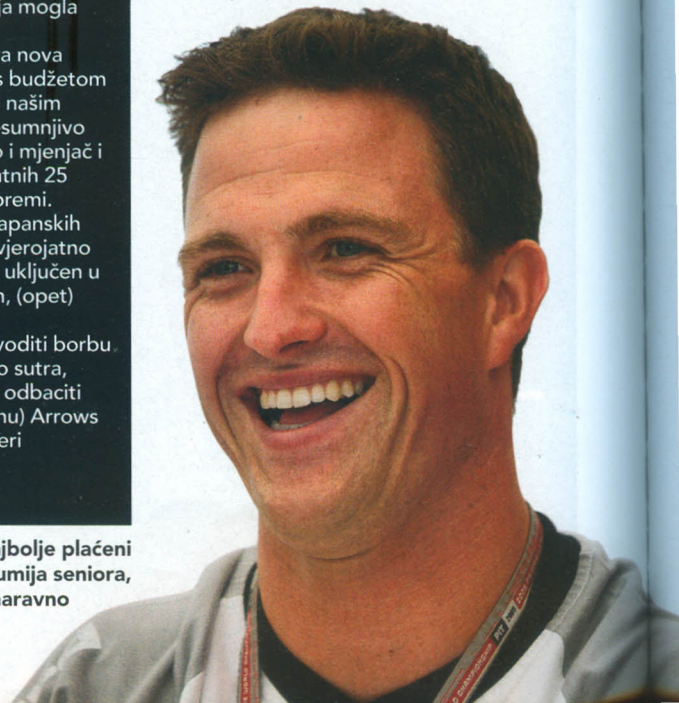
motora Jordanu. Slično tome, Ferrarijevih se 150 milijuna dolara smekšalo za 26 milijuna dolara, koliko je njihove motore platio Sauber. Sa "samo" 115 milijuna dolara, Renaultov je budžet za motore bio u tek laganom porastu u odnosu na 2004., dok je Red Bull platio oko 18 milijuna dolara za svoj "razvijeni" Cosworth V10, ostavljajući onu "standardnu" verziju Minardiju, koji su za to platili tek 10 milijuna dolara.

>>Plaće vozača

01 FERRARI	46,50 mil. dolara
02 McLAREN-MERCEDES	40,00 mil. dolara
03 TOYOTA	39,50 mil. dolara
04 RENAULT	18,25 mil. dolara
05 B.A.R.-HONDA	10,25 mil. dolara
06 BMW-WILLIAMS	5,00 mil. dolara
07 SAUBER-PETRONAS	4,50 mil. dolara
08 RED BULL	2,50 mil. dolara
09 JORDAN	0,50 mil. dolara
10 MINARDI	0,35 mil. dolara
TOTAL	167,35 mil. dolara

Nekadašnji je menadžer Ralfa Schumachera, Willi Webber, doveo svoje pregovaračko čarobnjaštvo do briljantnih razmjera kad je svom čovjeku osigurao zapanjujuće unosan i dugoročan ugovor s Toyotom (od enormnih 25 milijuna dolara godišnje). Pa ipak, kad tome pribrojimo 10 milijuna za Jarna Trullija, masnih (za jednog test vozača) 3,5 milijuna za Oliviera Panisa, i skromnijih milijun dolara za Ricarda Zontu, Toyotini sveukupni izdaci za plaće od 39,5 milijuna dolara stavljaju ih na tek treće mjesto iza Ferrarija i McLarena.

Čak je i Ralfovih 25 milijuna dolara tek kikiriki u usporedbi s paketom velikog brata Michaela. S 35 milijuna dolara (plus mnogobrojni privatni reklamni ugovori, koji nisu uključeni u ovaj pregled), sedmerostruki prvak još uvijek dominira platnom ljestvicom u Formuli 1 jednako nadmoćno kakó je to činio još od vremena kad je 1996. došao u Ferrari. Pridodajte tome Barrichellovih relativno





skromnih 10 milijuna dolara i Luca Badoerovih milijun i pol, i Ferrari izbija na vrh ljestvice plaća vozača. U Renaultu, Fernando Alonso se vjerojatno osjećao malo ojađeno jer je zarađivao isto kao i njegov timski kolega Giancarlo Fisichella. Obojica su bili na 9 milijuna dolara, usprkos Alonsovom mnogo boljim rezultatima na stazi. Test vozač Franck Montagny plaćen je samo 250.000 dolara.

McLaren je u ovoj kategoriji drugi iza Ferrarija, s 40 milijuna dolara (Räikkönen 22 milijuna, Montoya 15 milijuna, Wurz 2,5 milijuna, de la Rosa 500.000 dolara).

>>Troškovi putovanja i hotela

01 FERRARI	19,46 mil. dolara
02 McLAREN-MERCEDES	14,05 mil. dolara
03 TOYOTA	12,97 mil. dolara
04 BMW-WILLIAMS	10,05 mil. dolara
05 BAR-HONDA	8,53 mil. dolara
06 RENAULT	8,10 mil. dolara
07 SAUBER-PETRONAS	7,70 mil. dolara
08 RED BULL	5,72 mil. dolara
09 JORDAN	4,86 mil. dolara
10 MINARDI	2,47 mil. dolara
TOTAL	93,91 mil. dolara

Na interkontinentalnim putovanjima osoblje srednjeg menadžmenta ponovno putuje biznis klasom, dok se ranije uglavnom moralo zadovoljiti ekonomskom. Isto tako, za europske je letove korištenje budžetnih zrakoplovnih kompanija poput Easy-Jeta i Ryanaira izašlo iz mode, osobito u svjetlu paprenog plaćanja dodatka za težu prtljagu koju su mehaničari vrlo često nosili u vidu teške ekipe opreme i/ili dijelova automobila. Prvi čovjek ekipe i vozači još uvijek zahtijevaju prvu klasu - osim, naravno, ukoliko ne posjeduju privatne avione, od kojih neki mogu letjeti čak i na udaljenije Grand Prix lokacije.

Kako smo prošle godine na ovom mjestu istakli, London-Melbourne-London sad košta više od 13.000 dolara po osobi ako se leti prvom klasom s British Airwaysom ili Qantasom, iako se bolje cijene mogu dogovoriti s drugim prijevoznicima koji lete do iste destinacije.

Ovi podaci, naravno, ne utječu na činjenicu da najveći prometni čepovi nakon većine europskih utrka nastaju na lokalnim aerodromima, uzrokovani privatnim jetovima F1 elite koji čekaju u redu kako bi uzletjeli.

>>Troškovi korporacijske prezentacije

01 TOYOTA	11,50 mil. dolara
02 RED BULL	10,70 mil. dolara
03 BMW-WILLIAMS	10,00 mil. dolara
04 FERRARI	9,00 mil. dolara
05 McLAREN-MERCEDES	8,50 mil. dolara
06 BAR-HONDA	7,05 mil. dolara
07 RENAULT	6,50 mil. dolara
08 SAUBER-PETRONAS	3,50 mil. dolara
09 JORDAN	1,40 mil. dolara
10 MINARDI	0,40 mil. dolara
TOTAL	68,55 mil. dolara

Usredištu luksuznog biznisa gostoljubivosti Formule 1 je Paddock Club, kojeg vodi poduzetnik, multimilijuner Paddy McNally i njegova kompanija Allsport Management. McNally, nekadašnji novinar Autosporta, dugogodišnji je poslovni suradnik Bernieja Ecclestonea, i Allsport navodno plaća Bernievoj organizaciji Formula One Management (FOM) oko 50 milijuna dolara u godišnjoj licencnoj naknadi za monopol nad korporacijskom zabavom u Formuli 1.

Ekipe i sponzori plaćaju 3.000-4.500 dolara po osobi za dvodnevnu ulaznicu - manje-više isto kao i 2004. - da napune ionako pune McNallyjeve sefove. Ironija je da većina voditelja ekipa vjeruje da bi cijene ulaznica za Paddock Club trebale biti dio prihoda komercijalnih prava F1 i da bi se stoga dio trebao vratiti ljudima koji su omogućili da se spektakl uopće održi. To jest: njima samima. Svaki sponzor ili proizvođač automobila koji ima svoj vlastiti apartman u Paddock Clubu kupuje najmanje 80 ulaznica. U prošlosti su Toyota i BMW-Williams bili najbolji McNallyjevi kupci, ali je tijekom 2005. došlo do pada u poslovanju, premda prvi ovogodišnji znaci pokazuju da su stvari sad nešto zivahnije. Ali, Red Bull je izmijenio sve. S investicijom od 5 milijuna dolara za njihovu takozvanu "Energetsku stanicu" - što je za Grand Prix u Monaku bila spektakularno smještena na plutajućem pontonu u luci - pridružice u svijetu Formule 1 pokazali su koliko se dobro snalaze i u natjecanju u pozerstvu. Također su potrošili oko 2 milijuna dolara za Kineskog selo, lokaciju tuluma za kraj sezone u šangajskom Bundu, na kojeg su, nakon posljednje utrke 2005. pozvali sve iz Formule 1. Da, vrijeme booma je doista stiglo. Očekujte da nastavi istim ritmom i u 2006. **FO**

>>SVEUKUPNI TROŠKOVI

01 TOYOTA	499,05 mil. dolara
02 FERRARI	432,98 mil. dolara
03 McLAREN-MERCEDES	419,95 mil. dolara
04 BAR-HONDA	360,16 mil. dolara
05 BMW-WILLIAMS	360,12 mil. dolara
06 RENAULT	287,81 mil. dolara
07 SAUBER-PETRONAS	161,32 mil. dolara
08 RED BULL	139,22 mil. dolara
09 JORDAN	104,20 mil. dolara
10 MINARDI	50,31 mil. dolara
TOTAL	2,815,12 mil. dolara

Itako, Toyota osvaja zlatnu medalju - uvjerljivo. Dugogodišnji najveći rasiptnici Ferrari su drugi, s više od 66 milijuna dolara zaostatka za japanskim divom, dok je McLaren blizu, na trećem mjestu. BAR-Honda i BMW-Williams su rame uz rame - po našim procijenama njihovi se operativni budžeti razlikuju za samo 40.000 dolara - no, očekujemo da će ove godine po pitanju trošenja Honda odmagliti naprijed.

Isto tako, BMW će 2006. potrošiti puno više nego Sauber-Petronas tijekom 2005. - kao što će i Scuderia Toro Rosso potrošiti barem tripit više od Minardijsa 2005. (Stoddyjev posljednji "Hura" stajao je otprilike 50 milijuna dolara). Midland? Tko zna? Ali zasigurno će morati potrošiti barem jednako kao u 2005. (104 milijuna dolara), kako bi uopće zaradili koji bod.

Preostaje Renault, koji izgleda jako dobro. Osvajači oba naslova prvaka u 2005. su pritom potrošili "tek" 287,81 milijuna dolara - drugim riječima, ne mnogo više od polovice Toyotinog masivnog budžeta. Renault je imao zapanjujuće impresivnu sezonu, s kojom direktor menadžer Flavio Briatore i izvršni direktor inženjeringa Pat Symonds mogu i moraju biti ponosni. Ali godišnji trošak Formule 1 - gotovo 3 milijarde dolara za deset ekipa - je na razini koju u post-duhanskom svijetu mogu podnijeti jedino veliki proizvođači automobila. A kad se oni počnu ospitati, što će se neizbježno dogoditi, stvari će se promijeniti.




RENAULT
CRÉATEUR D'AUTOMOBILES



It's just another Renault.

Our F1 car is everything you'd expect from a Renault. Technically advanced, reliable and safe. Oh, it's quite nippy too. For more information visit www.renaultsport.co



Pobijedi u nedjelju, prodaj u ponedjeljak - to je oduvijek bio omiljeni motto trkača s nešto (komercijalne) soli u glavi. Formula 1 je, međutim, složenija. U igru ulaze "brendovi", psihologija tržišta, i još štošta drugo

Jeftino dam, samo da prodam

Piše: Steve Cooper

Troše stotine milijuna dolara kako bi izveli svoje automobile na stazu, pa ipak čini se kao da veliki proizvođači u Formuli 1 rade malo, ili ništa, kako bi se promovirali. Nema televizijskih reklama koje koriste Formulu 1, nema medijskih kampanja, nema jumbo plakata. Ništa. Međutim, ima naznaka da se ovaj pristup mijenja. Nedavno je Renault u tisku počeo koristiti svoje pobjede u svjetskom prvenstvu, a Hondina je poruka "Snaga snova" također podrovala trend skrivanja Formule 1.

Ovi primjeri su tek vršak ledene sante. Međutim, kako sport postaje sve sofisticiraniji, proizvođači se raznolikim marketinškim konceptima pokušavaju dodvoriti potencijalnim kupcima. Pa da vidimo; tko radi što, tko to radi dobro, a tko loše?

Renault: skromna medijska kampanja

Kad je Renault u časopisima prošle zime započeo objavljivati svoje uspjehe iz 2005. nisu mogli biti jasniji. Parkirana šasija R25 Fernanda Alonsa tik uz bok Renaultovog cestovnog auta na mirnim je pariškim ulicama označila želju da se njihov uspjeh na stazi pozitivno reflektira i na cestovnu braću.

Oglasi sli imali smisla - nakon toliko godina neobjavlivanja reklama o svjetskim prvacima u Formuli 1 (kad ste zadnji put u vašim dnevničkim novinama vidjeli reklamu s F1 Ferrarijem?), u Renaultu su razmaknuli paučinu, i usudili se istaknuti svoje sportsko junaštvo na najjednostavniji način.





Ferrari F430 (gore) i njegove menettino kontrole na upravljaču; nos Mercedesa SLK podsjeća na nos F1 McLarena (dolje)

“Našim sudjelovanjem u Formuli 1 želimo postići dva marketinška cilja,” kaže Jean-Francois Caubet, Renaultov direktor za odnose s javnošću. “Želimo Renaultov brend razvijati na područjima koja su prijateljski naklonjena Formuli 1, kao što su Kina, Australija i Južna Amerika. A u Europi, gdje smo već poznato ime, želimo pokazati da su naši automobili tehnički napredni, da su efikasni i pouzdani.”

Mercedes-Benz: tehnologija ide s vrha naniže

Čak i u uvjetima kad se sirova tehnologija Formule 1 ne filtrira izravno u cestovne automobile, proizvođači i dalje vole zadržati vrlo jasnu i seksi vezu između tih dviju kategorija. Pogledajte modele Mercedes-Benz SLK i McLaren SLR, i zamijetiti ćete da su osebujno oblikovani poklopci tih modela više nego nalik na nos trkačkog automobila.

Iz Mercedes-Benza ponosno izvještavaju da se prodaja njihovih automobila gotovo udvostručila otkako je tvrtka udružila snage s ekipom McLaren 1995. Dok slobodno priznaju da to ne ovisi samo o njihovom angažiranju u Formuli 1, sigurno nije puka podudarnost činjenica da novi vlasnici Mercedesa uglavnom odabiru srebrnu boju. 1995. godine samo je 22 % ovih automobila bilo obojano u srebrnu boju. U 2003. broj je porastao na 47 %. Očito je da Mercedes vjeruje da je imidž “Srebrnih strijelja” imao značajan utjecaj na publiku.

Poruka je jasna: premda ne trošimo novce na reklamiranje, ipak trebate biti svjesni da nam je sudjelovanje u Formuli 1 pomoglo stvoriti višu klasu cestovnog automobila.

Ferrari: veza istraživanja i razvoja

Zašto biste se prodavali u novinama kad se možete prodavati na stazi? Za mnoge proizvođače automobila sudjelovanje na Grand Prix utrkama predstavlja značajno



unapređenje tehnologije njihovih najboljih cestovnih automobila. A prestiž ove najviše sportske kategorije je takav da je svaka takva veza pomno istaknuta kad god se prezentira novi model cestovnog automobila.

Nigdje nema veće veze između ceste i staze nego kod Ferrarija. Nove modele tvrtke karakterizira tehnologija koja je u direktnoj vezi s F1 projektima i to se spremno ističe u svakoj raspoloživoj prilici. Ferrari je bio prvi koji je u cestovni auto (F355) ugradio tipke za promjenu brzina na volanu, a modeli F50 i Enzo su izrađeni kako bi se, navodno, vozač u njima osjećao kao da sjedi u automobilu Formule 1. Nedavno su novi model F430 ugradili keramičke karbonske kočnice i “proaktivni” diferencijal. Tu je, također, i “manettino”, dinamički prekidač svih

mogućih podešavanja smješten na upravljaču, koji izravno oponaša cijeli niz komandi na modernom upravljaču Formule 1.

I karoserija automobila duguje svoj izgled Formuli 1 - prednji usisi zraka su dizajnirani tako da liče slavnom nosu morskog psa Ferrarija 156 kojeg je Phill Hill vozio 1961. Zapravo, u stvaranju svakog Ferrarijevog cestovnog automobila na neki je način korišteno iskustvo i sudjelovanje ove firme u Formuli 1.

Toyota: motivator zaposlenih

Dok je široko prihvaćeno mišljenje da kompanije koriste Formulu 1 kako bi prema van promovirale svoj zaštitni znak, često se zanemaruje činjenica da ovaj sport može biti dobar motivator i unutar same kuće. Postati

“Nigdje nema toliko povezanosti između ceste i trkačke staze kao kod Ferrarija. Svaki cestovni model je u nečemu derivat Formule 1”



Honda voli naglašavati svoju bogatu trkačku tradiciju, mijesajući impresije nekadašnjih i današnjih automobila

u vašoj tvornici. Bio je to mali i jednostavan potez približavanja ekipe Formule 1 svojim radnicima i istovremeno odavanja priznanja njihovim naporima.

BMW: podrška mladim talentima

BMW je odlučan u korištenju Formule 1 s ciljem naglašavanja svojih modernih visokotehnoloških osobina. S uspjehom su nagomilali cijeli niz sponzora koji odgovaraju njihovom specifičnom imidžu prvorazrednog, hi-tech proizvođača.

Pored toga, BMW je istovremeno proširio svoju prihvatljivost pružajući podršku samoj bazi motosporta. Dali su svoje ime Formuli BMW, juniorskoj kategoriji jednosjeda koja dobiva sve veću popularnost kao idealni prijelaz od go-karta prema trkaćim automobilima.

Nije to nova ideja - francuski petrokemijski div Elf je slavan po tome što je u sedamdesetima davao podršku generacijama naodlazećih zvijezda iz svoje vlastite zemlje. Ta suptilno uvjerljiva, promotorska ideja, premda naizgled nesebična, ipak pruža BMW-u marketinšku i medijsku kontrolu nad cijelim konceptom.

Honda: igra tradicije

Obzirom da se Honda, po prvi put nakon 1968, vratila u Formulu 1 kao vlasnik ekipe, Japancima je izgledalo i više nego prirodno da u očima publike povežu te dvije ere. Na koncu konca, samo su Ferrari i McLaren ti koji imaju sličnu natjecateljsku tradiciju, i pri prodaji cestovnih Ferrarija već se desetljećima ta blistava povijest koristi kao dio njihove jedinstvene atraktivnosti.

Jedan od Hondinih prekrasnih Grand Prix V12 automobila iz šezdesetih snažno je zastupljen u novoj reklami "Snaga snova", ▶

sudionik utrka Formule 1 je činjenica koja doista oživljava radnu snagu i daje joj priliku da se svaka dva tjedna usredotoči na boje i uspjehe svoje kompanije - nešto što čovjek s ulice može teško zamijetiti.

Toyota je krenula u akciju predstavljanjem svojeg trkaćeg automobila za 2006. Ceremonija lansiranja modela TF106 se održala u radionici pogona za montažu Toyote Yaris u Valenciennesu, u Francuskoj - što je dokaz, ako je uopće trebao, veze između Toyotinih cestovnih i natjecateljskih aktivnosti. Dok su temeljito uskomešali radnu snagu ove francuske tvornice, ostalim je radnicima poslana jasna poruka; možda bi sljedeće godine ovu ceremoniju mogli održati



Ekipni duh: jedan od ciljeva Toyote u Formuli 1 je motivirati vlastitu radnu snagu (gore); Formula BMW pomaže pri prodaji cestovnih automobila (desno)



Marketinški reality show

Nema tih PR scenarija i halabuke koji bi bili ravni ovim stvarnim raspletima

Renault

PR san: Gaženje McLarena u Šangaju i uzimanje prvenstva konstruktora 2005...

PR mora: ... i zatim objava odlaska Alonsa u McLaren koji tjedan kasnije



Flavio nije sretan što će Alonso odlepršati

Mercedes-Benz

PR san: Kimi se rukuje s glavešinama Mercedesa nakon što mu je eksplodirao motor u Nüburgringu 2003.

PR mora: Kimijeva nova, velika eksplozija motora u bogatom Bahreinu 2004.

Ferrari

PR san: angažiranje Valentina Rossija na F1 testovima izazvalo je kolosalan interes medija...

PR mora: ... ali novi, unosni ugovor s Marlborom mnogima je zasmrdio

Toyota

PR san: pole position u Indyju 2005. OK, malo umjetan, ali ipak se računa

PR mora: veliki dolarski ugovor s Ralfom Schumacherom, koji ga odrađuje uglavnom udarajući u zaštitne ograde

Honda

PR san: uspjeti su zadržati Jensa Buttona, zlatnog dečka s postera djevojačkih soba

PR mora: Imola 2005. Optužbe o varanju bilo je teško oprati

BMW

PR san: pobjeda s Ralfom u Imoli 2001. i dokaz da Formula 1 nije tako teška

PR mora: izmicanje svjetskih naslova s Williamsom sramotno je za članove BMW-ovog glavnog odbora

Ford

PR san: imenovanje Cosworthovog DFV motora i sudjelovanje u njegovih 155 Grand Prix pobjeda

PR mora: Jordanova pobjeda 2003. u Brazilu s "naručenim" Fordovim motorom, dok su tvornički Jaguari u istoj utrci završili u ogradi

Jaguar

PR san: skupo angažiranje Eddieja Irvinea, čovjeka koji je Jaguar trebao uvesti u novu eru

PR mora: dva treća mjesta su sve što je Eddie dohvatio u tri godine

uporedo s Hondinim najnovijim F1 modelom. Ovo je prva značajna reklamna kampanja Honde u mnogo godina. Zapravo, tijekom BAR-Honda ere izgleda da su namjerno željeli ostati što manje primijećeni.

Kasnih osamdesetih u Hondi su čak priznali da im nedostaje marketinškog iskustva za korištenje tada iznimno uspješne F1 karijere, zbog čega je došlo do tek minimalnog porasta prodaje. Međutim, ovih dana tvrtka ubrzano nadoknađuje greške iz prošlosti.

Ford: veteran ambasador

Kad god bi se u potpunosti pokušali posvetiti Formuli 1, Fordu to nikad nije baš pošlo za rukom. Tvrtka iz Detroita je počela svoju turbo eru u trenutku kad su Grand Prix utrke postajale opet atmosferske, i nikad nisu marketinški potpuno iskoristili uspješnost svojih V8 i V10 motora.

Ford je, zapravo, napravio upravo početničku grešku i pokazao kako marketinški potpuno zabrljati svoje naveće postignuće u Formuli 1 u posljednjih 20 godina, osvajanje svjetskog prvenstva 1994. s Benettonom kojeg je pokretao Fordov V8. Sve je bilo tu, nadomak ruke, ali je Ford propustio iskoristiti priliku. Bila je to majstorski propuštena prilika.

Kroz cijelo je ovo razdoblje, međutim, jedna osamljena, Formuli 1 okrenuta figura, ostala na Fordovoj platnoj listi: Jackie Stewart, nekadašnji prvak koji se razvio u

Jaguar: kad očekivanja nadmaše realnost

“Jednog dana želim vidjeti more zelenila na ovim tribinama,” rekao je nekadašnji Fordov boss Jac Nasser, pokazujući rukom na more crvenila prije starta njemačkog Grand Prixa 1999. Nasser se duboko dojmila odanost

stotina tisuća navijača Michaelu Schumacheru i, osobito, Ferrariju, i odlučio je da i on hoće nešto slično. Fordov povratak u Formulu 1, ovaj put - neobjašnjivo - u Jaguarovim bojama, bio je osuđen na propast

od samog početka. Program bez stvarnih smjernica glavinjao je od jednog promašaja do drugog, i bio je klasična lekcija kako brzo i efikasno upropastiti ugled firme lošim marketingom.

“Ekipa Jaguar Racing bila je ego trip Fordovog upravnog odbora,” rekao je jedan bivši zaposlenik Jaguara. “Nije to imalo nikakve veze s prodajom automobila, ili poboljšanjem brenda, i zato je sve i propalo.”



Melburn 2000: Jaguar je stigao uz riku, i otišao sa scene uz cijuk

“Ford nije upće iskoristio svoj daleko najveći F1 uspjeh u posljednjih 20 godina - osvojeno svjetsko prvenstvo 1994. s Benettonom”

pravog ambasadora sporta i samog Forda. Stewart je sjajan govornik, vrsni znalac i elokventni promotor marke, koji pomaže da “Plavi oval” izgleda dostojanstveno kad god bi razgovor skrenuo prema F1.

Sir Jackie je neumorni zagovornik Forda, uvijek spreman šapnuti pravu riječ u uho utjecajnih ljudi; uvijek spreman, kad je god to bilo nužno, pružiti savjet iz perspektive vozača. Uz Cosworthov DFV motor, on je vjerojatno jedina stvar koju je ova problemima opterećena kompanija uspjela uspješno odraditi tijekom svojih bezbrojnih neuspješnih pohoda u Formulu 1.

Red Bull Racing: utjecati na utjecajne

Kad je prošle godine ekipa Red Bull pristupila Formuli 1, tamošnje je već etablirano društvo bilo sumnjičavo. No tad se, ekskluzivno u padoku, pojavila njihova dnevna novina Red Bulletin koja je insajderima davala dnevnu dozu trača i skandala.

Novoj ekipi je to vjerojatno pomoglo premostiti jaz u padoku, pri čemu im je i atmosfera dobrodošlice njihovog “Energy Stationa” svakako pripomogla u tome. Očito,

Ford je dugo vremena angažirao uglednog Jackiea Stewarta kao svojeg ambasadora, ali firma nikad nije u potpunosti iskoristila sjaj Formule 1



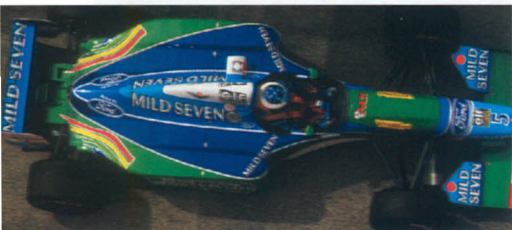
Red Bullov padok magazin bio je skupi ego trip

ako uspije utjecati na tvorce stila u Formuli 1, tad si u stanju svoju poruku proširiti efikasno i posvuda, premda uz popriličan dodatni trošak.

Jordan i Minardi: jedinstveni kulturni ličnosti

Dok Ron Dennis pokušava osupnuti potencijalne sponzore vodajući ih po impresivnom McLaren Technology Centru, manje se ekipe moraju zadovoljiti manje ekskluzivnim dražima. U Jordanu je boss Eddie Jordan gradio jedinstveni rock'n'roll imidž ekipe, privlačeći sponzore i

navijače svojom neobičnom osobnošću. Upalilo je, i Jordan je postao prototip ekipe sklone tulumima koja je redovito bila domaćin manekenkama, i televizijskim, filmskim i pop zvijezdama. U padoku s malo pravih karizmi, Jordan je ustanovio originalan pristup stvaranju brenda svoje ekipe, kojeg je tek djelomično počeo oponašati Red Bull. Teško je zamisliti da bi Alex Shnaider i Colin Kolles mogli postići ista slično sa Midlandom. Poput Jordana, u Minardiju je australski radoholičar Paul Stoddard stvorio imidž koji je odražavao njegovu vlastitu prizemnu i čvrstu filozofiju. I premda im to možda nije pružilo mnogo tržišnog potencijala, ipak je činjenica što su živjeli i radili po svojim vlastitim pravilima, u duhu neovisnosti i opuštenosti, privukla k njima brojne manje sponzore.



Fordov malecki logo na Schumacherovom Benettonu (skroz gore); kod Stewarta (gore) bio je veći, ali cijela stvar je kratko trajala



F1 NA JEDAN

Alex Wurz

F1 treći vozač: Williams

O vremenu u McLarenu, prelasku u Williams, i ambicijama da se vrati utrka

Vi ste jedini čovjek koji je vozio za tri najuspješnije britanske F1 ekipe: Benetton/Renault, McLaren i Williams. Što mislite da to govori o vama?

Ne znam što to govori o meni, ali je prilično cool. To su tri izvrsne ekipe, a to znači da sada dobro znam kako je to raditi s Britancima!

Kako gledate na vaših pet godina u McLarenu?

Testiranja i rad na razvoju su često bili vrlo fascinantni, i to mi je omogućilo da dam svoj direktni doprinos u nekim vrlo uspješnim sezonama za McLaren. To su dobri dečki, i bilo mi je zadovoljstvo raditi s njima. Također je bilo vrlo zanimljivo biti u mogućnosti usporediti moja vremena po krugovima, u istom automobilu, s vodećim svjetskim F1 vozačima - a bila su vrlo usporediva. Rezultat rada s McLarenom je da sam sada brži, bolji i kompletniji vozač. Dobro, bilo je uspona i padova, i vozio sam na samo jednoj utrci (Wurz je bio treći 2005. u Imoli), ali sveukupno gledajući imam puno lijepih uspomena.

Kako ste završili u Williamsu?

Ne mogu vam ispričati sve detalje, jer su neki od njih povjerljivi, ali jednog dana tijekom zime dobio sam telefonski poziv od Franka (Williamsa) koji je provjeravao da li sam na raspolaganju. Rekao sam mu da sam slobodan, pa je tražio da ga dodem posjetiti u Grove. Manje-više odmah sam otišao tamo i upoznao Franka, Patricka (Heada, direktora inženjeringa) i Sama (Michaela, tehničkog direktora). Gotovo odjednom, preplavio me vrlo pozitivan osjećaj. "Da, ovo mi se čini dobrim," rekao sam sam sebi. Nisam to rekao na glas, ili dopustio da moj entuzijazam

bude previše očit, jer nisam htio oslabiti svoju poziciju u pregovorima, ali u sebi sam već znao. Pokazalo se da smo se vrlo brzo dogovorili oko svih uvjeta, i ja sam apsolutno presretan.

Pretpostavljamo da bi Williams mogao imati opciju za vas kao vozača utrka u 2007?

Oprostite, ali ne mogu diskutirati o detaljima mog ugovora.

McLaren ne dozvoljava osobne sponzore, ali u Williamsu nisu tako striktni. Nije li na vašoj kacigi logo Direxiva?

Dobro ste to primijetili! Osim dok sam bio u McLarenu, ja sam uvijek imao osobne sponzore. Direxiv je japanska uslužna kompanija luksuzom. Također su prisutni i u GP2 seriji (kao sponzori ekipe Durango), a ja ću se, kao mentor, uključiti u njihov program za mlade vozače, zbog čega sam vrlo sretan.

Iako vam je samo 31 godina, puno ste iskusniji od Williamsovih vozača utrka, Marka Webbera i Nica Rosberga. Koliko je frustrirajuće ponovno biti 'treći vozač'?

U ovom životu moramo biti realisti. Cilj svakog F1 vozača je natjecati se u Grand Prix utrkama, pobjeđivati i postati svjetskim prvakom. Ni ja nisam drukčiji. Dokazao sam da se mogu žestoko utrkivati, brzo i bez pogreške, ali na raspolaganju je tek ograničen broj dobrih automobila. Jednom kad sam shvatio da ponovno neću uspjeti doći do jednog od njih, potražio sam sljedeću najbolju stvar. Williams je izvrsna ekipa, s velikim potencijalom. Postoji također mogućnost vožnje na treninzima petkom (jer je Williams propustio priliku da bude među četiri najbolja u

prvenstvu konstruktora 2005.), što je bonus. Radit ću kao lud da pomognem Marku i Nicu, i nadajmo se da će to ljudi imati na umu kad budu planirali mjesta za utrke za 2007.

Možda će to čak i Frank Williams imati na umu?

To bi bilo sjajno, ali ne mogu diskutirati o tome. To je ionako irelevantno. Ja znam što mi je činiti, a to je da radim što više mogu za Williams u 2006. Poslije ćemo vidjeti što će se desiti.

Koliko će biti utjecajna uloga 'vozača petkom' u 2006.?

Možda utjecajnija nego ikad dosad jer će broj kilometara na automobilima za utrke biti ograničen kako bi se osigurala pouzdanost novih V8 motora od 2,4 litre. Zato će mnogo rada na gumama i općem podešavanju automobila morati odraditi vozač petkom. Vozači utrka će možda odvoziti samo nekoliko krugova petkom, tako da će za bilo koju ekipu biti velika prednost činjenica da imaju sposobnog i iskusnog trećeg vozača.

Kakvi su do sada vaši dojmovi o Williams ekipi?

Teško je bilo što precizno reći o tome koliko ćemo kompetitivni biti u 2006., jer je još uvijek rano i nitko ne zna koliko će napredovati druge ekipe. Pouzdanost će za sve biti kritična stvar u prvih nekoliko utrka, što bi moglo izbaciti neke neobične rezultate. Ono što mogu reći je da je atmosfera u Williamsu vrlo dobra, vrlo profesionalna, vrlo ambiciozna i vrlo fokusirana. Iako je McLaren prošle godine izradio najbrži auto i ljudi u Williamsu su drugačiji, materijali, kao i ciljevi, ostaju isti. Ništa što McLaren može napraviti nije nedostupno Williamsu. Apsolutno sam siguran u to. **FO**

5 brzih pitanja

- 1** Koja je posljednja knjiga koju ste pročitali?
"Angels & Demons" od Dana Browna.
- 2** Što vas više uzbuđuje - vožnja mountain biciklom, planinarenje po ledu ili surfanje zmajem?
Surfanje zmajem - dok god je vjetar jak.
- 3** Koliko ima nula nakon prve brojke na vašem izvatku s bankovnog računa?
Mnogo nula. Problem je što je i prva brojka nula!
- 4** Tko je gazda u obitelji Wurza?
Charlie. (Wurzovo drugo dijete, rođeno u prosincu 2005.)
- 5** Što je na vašem iPodu?
Nemam ga. Volim matematiku i prirodne znanosti, ali nisam baš jak s napravama.



Wurz u Williams donosi veliko iskustvo s testiranja guma i u podešavanju automobila



 RBS

dir E IL

WURZ PAINT

"Cilj svakog F1 vozača je natjecati se u Grand Prix utrkama, pobijediti i postati svjetskim prvakom. Ni ja nisam drukčiji"

re



Vjerovali ili ne, ovo je Monaco! Bruce McLaren u Loews zavoju 1968, nakon što je željeznička stanica demolirana, a prije nego je izgrađen hotel

SAM SVOJ F1 MAJSTOR

Oni su inspirativna i ekskluzivna grupica: vozači F1 automobila koje su sami izgradili. Samo su trojica u njima pobijedila: Brabham, Gurney i McLaren

Piše: Chris Willows

7 srpnja 1966. u dobi od njezinih šesnaest godina otvorio sam *Motoring News* i pročitao da je Jack Brabham upravo osvojio svoj prvi Grand Prix u automobilu koji je nosio njegovo vlastito ime. Domet Black Jackovog postignuća pri osvajanju te francuske pobjede u Reimsu bio je nadasve zapanjujući. I nastavljajući tako sve do osvajanja svog trećeg naslova svjetskog prvaka s modelom BT20, prvi je australski svjetski prvak zapečatio svoje mjesto u panteonu slavnih. U povijesti svjetskog prvenstva njegov se pothvat nije ponovio i, nema sumnje, nikad ni neće.

Povijest utrka je, naravno, puna vozača koji su izgradili i vozili svoje vlastite automobile, pa ipak ih je u Formuli 1 tek nekoliko. Još je manje onih koji su postigli bilo kakav uspjeh, dok su neki jednostavno bili potpuni promašaji. Samo ih je šest osvojilo bodove u prvenstvu, a tek su trojica osvojila bar jedan Grand Prix u svom vlastitom autu - Jack Brabham, Bruce McLaren i Dan Gurney. Vozači koji su dizajnirali, izradili ili financirali svoj vlastiti automobil Formule 1 i natjecali se u barem jednoj Grand Prix utrci FIA svjetskog prvenstva (od 1950. na ovamo), to su heroji kojih se prisjećamo u ovoj priči.

Najveća se prilika za natjecatelje "garažiste" pružila uvođenjem 1,5-litarske formule 1961. godine. John i Charles Cooper, pioniri revolucije motora iza vozača u modernoj Formuli 1, uspješno su izazvali do tada dominirajuće ekipe i s Brabhamom za volanom ovojili svjetska prvenstva 1959. i 1960. godine. Dostupnost 1,5-litarskih Coventry Climax i, u nešto manjoj mjeri, BRM motora bila je upravo ono što je trebalo bilo kojem ambicioznijem konstruktoru. ▶

Budući da je Cooperova zvijezda početkom šezdesetih počela gubiti sjaj, Jack Brabham se udružio sa sunarodnjakom Ronom Tauranacom, najprije u izradi automobila Formule Junior, a zatim, sredinom 1962, i prvog F1 Brabhama - modela BT3. Jack je bio predan, žestok natjecatelj i inteligentan inženjer. Tauranac je briljirao elegantnim, praktičnim rješenjima i u jednostavnosti. U posljednje četiri utrke sezone 1962, tirkizno-zlatni pridošlica osvojio je jedno drugo, jedno treće i dva četvrta mjesta, i nastavio trend 1963. s dvije Jackove pobjede u utrkama izvan svjetskog prvenstva i s tri Grand Prix podija koje su dostigli Jack i Dan Gurney.

Sljedeće godine, nešto manje od 24 mjeseca nakon što se Brabham Formule 1 pojavio, Gurney je u Rouenu osvojio prvu Grand Prix pobjedu, a zatim i drugu na kraju sezone u Meksiku. Jack je, u međuvremenu, pobijedio u utrkama Aintree 200 i International Trophy, ali mu je izmakla službena Grand Prix pobjeda.

No, pravi proboj uslijedio je povratkom snage u Formulu 1, kad su 1966. uvedeni motori od 3 litre zapremnine. Mnogi su očekivali da će dominirati Ferrarijev V12 u rukama Johna Surteesa, ali Brabham i Tauranac mislili su drugačije. Osigurali su konzervativan, ali pouzdan motor Repco V8, baziran na serijskom Buickovom agregatu iz pedesetih, i spojili ga s precizno izvedenom i lako upravljivom šasijom od zavarenih cijevi, izbjegavajući tako trend monokoka što ga je četiri godine ranije uveo Colin Chapman s Lotusom.

Odgovarajući na kritike da je s 40 godina već malo star za utrke, Brabham je prije nizozemskog Grand Prixa 1966. na lice naljepio sijedu bradu i onda kuckajući štapom potražio svoje mjesto na gridu. Zatim je bez većih problema osvojio svoju treću pobjedu te sezone, da bi dva tjedna kasnije, četvrtom uzastopnom pobjedom, zapečatio svoje treće svjetsko prvenstvo na Nurburgringu. I sve to u zeleno-zlatnom autu koji je nosio njegovo vlastito ime.

Sljedeće je godine Novozelancin Denny Hulme osvojio još jedan naslov svjetskog prvaka za Brabham, a njegov je gazda odnio još dvije GP pobjede i zadovoljio se drugim sveukupnim mjestom. Jackov se labudi pjev u ulozu vozača zbio 1970. Napokon

Zenit F1 karijere "Black" Jacka Brabhama: nakon pobjede na GP Francuske 1966. u Reimsu



Brabham je prije nizozemskog Grand Prixa 1966. na lice naljepio sijedu bradu i onda kuckajući štapom potražio svoje mjesto na gridu

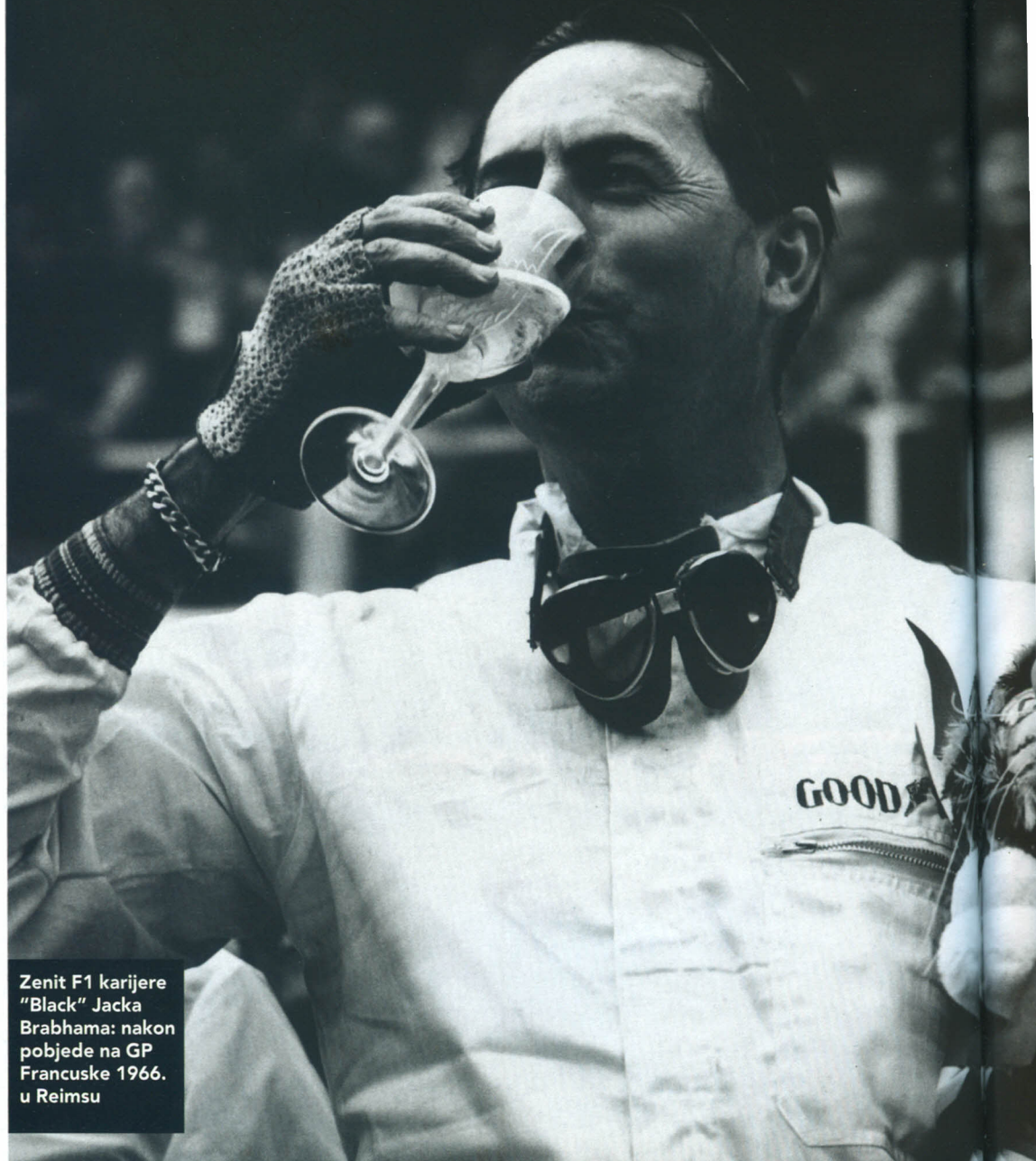
je prihvatio monokok konstrukciju, a model BT33 vratio se originalnom tirkiznom ruhu. Jack je u 44. godini, u južnoafričkom Kyalamiju, osvojio svoju posljednju Grand Prix pobjedu, i krajem sezone povukao se s utrka.

Jack Brabham, kao vozač-konstruktor, bio je uzor nekolicini svojih kolega. Najistaknutiji među njima bili su Bruce McLaren, Dan Gurney, John Surtees, Chris Amon i Graham Hill.

Novozelancin McLaren u svemu je, pa i u dolasku izdaleka u Europu, slijedio Brabhama, i za sezonu 1959. priključio mu se u ekipi Cooper. U svojoj je 22. godini u Sebringu postao najmlađi pobjednik utrke za svjetsko prvenstvo, no, iako je sve do 1966. ostao lojalan Cooperu, za njih je osvojio još samo dva Grand Prixa.

Bruce kao konstruktor već se 1963. počeo povremeno pojavljivati sa svojom vlastitom ekipom na utrkama sportskih

automobila i seriji Tasman. U sljedećih sedam godina sportski automobili McLaren ne samo da su na stazi bili veoma uspješni (56 pobjeda u Can-Am-u), već su bili i velik poslovni uspjeh. Što se Formule 1 tiče, neizbježno se dogodilo 1966, kad se pojavio pustolovni model M2B, kojeg je





Za Brucea McLarena 1967. nije bila laka: vozio je, između pokušaja s vlatitim automobilom, i Eagle Dana Gurneya

dizajnirao Robin Herd. Te sezone najizmjениčeno su korištena dva motora, Serenissima i Ford, no bez uspjeha.

Za 1967. McLaren je prilagodio model Formule 2, zvan M4, za Formulu 1 i ugradio u njega zastarjeli BRM motor od 2,2 litre. Zatim je postao dostupan novi V12 tvornice iz Bournea i izgrađen je novi automobil, M5A, koji je zamalo osvojio kišoviti kanadski Grand Prix. No, u to vrijeme bilo je već jasno da je za pobjede prijeko potreban Cosworth DFV motor.

Stoga je McLaren, za sezonu 1968, za sebe i za Dennyja Hulmea izgradio model M7, baziran na Cosworthu. Promjenu u vedro narančasto ruho pratio je izravan uspjeh: prvo i drugo mjesto na International Trophyju u Silverstoneu. Nakon toga je uslijedila Bruceova pobjeda na belgijskom Grand Prixu, a potom i dvije Dennyjeve pobjede kasnije u sezoni. 1970. godine u Goodwoodu, u nesreći na testiranju Can-Am automobila Bruce McLaren podlegao je teškim ozljedama, ali ekipa je nastavila s natjecanjima i ostala u

samom vrhu Formule 1 sve do danas.

U isto vrijeme kad se McLaren pokušavao probiti kao konstruktor u Formuli 1, Amerikanac Dan Gurney također je pokrenuo svoju vlastitu marku - Eagle. Dan je osnovao All American Racers i za belgijski Grand Prix 1966. proizveo vjerojatno najljepši trkaći auto izraden do tada. Bijelo-plave patriotske boje još su više isticale ljepotu agresivnog kljuna Eagleovog modela T1G, pa iako je njegovom 2,7-litarskom Climax motoru nedostajalo snage, Gurney je ipak tri tjedna kasnije petim mjestom u Reimsu osvojio prve bodove za svoju novu firmu.

Kad je motor naručen po mjeri Weslake V12 bio napokon gotov, Gurney ga je koristio u Monzi i na sljedeće dvije utrke, no kako ga je još trebalo podosta doraditi, vratio se ponovno Climaxu na posljednjoj utrci u Meksiku i osvojio još jedno peto mjesto.

Sezonu 1967. Eagle je započeo odlično, osvojivši prvo (Gurney) i treće (Richie Ginther) mjesto u Utrci prvaka u Brands Hatchu. Međutim, ostatak sezone teškoće im je zadavala nepouzdanost - izuzeci su bili treće mjesto u Kanadi i veličanstvena pobjeda na stazi Spa u Belgiji, samo tjedan dana nakon Gurneyjeve pobjede u Le Mansu u Fordu GT40.

Operacija sa sjedištem u Ryeu, u istočnom Sussexu je glavinjala tijekom 1968. Osim na Nurburgringu, gdje je Gurney bio deveti, Eagle je odustao od svake utrke, pa se sredinom sezone ekipa u potpunosti povukla s Grand Prix utrka. No, marka Eagle uživala je dugu i uspješnu karijeru u CART-u (pobjedivši i na



Brabham se ovako našalio na svoj račun u Zandvoortu 1966. U utrci je kasnije pobijedio s krugom prednosti



Najljepši GP auto svih vremena? Gurneyev Eagle je u Monacu 1967. došao do trećeg mjesta, ali je onda odustao





Graham Hill (gore) je 1974. s Lolom osvojio posljednji bod karijere, prije nego što je počeo graditi posve svoje automobile sljedeće godine. Emerson Fittipaldi (dolje) bio je šesti u Long Beachu 1976. za volanom vlastite konstrukcije

Pokušaji i pogreške

Dva razodblja svjetskog prvenstva Formule 1 nudila su iznimno povoljne uvjete za konstruktore/natjecatelje. Prvo je bila 1950-53 kad su slaba konkurencija i poslijeratna oskudica ohrabрили nekolicinu nadobudnih optimista da se raznim individualnim konstrukcijama suprotstave etabliranoj Grand Prix kremi. Većinom su to bili modificirani predratni automobili koji bi se najbolje mogli klasificirati kao

unikati iz garaže. Drugo je bilo razdoblje lako dostupnih motora, od Coventry Climaxa, preko BRM-a do Coswortha, u šezdesetima i sedamdesetima. Popis odvoženih i broj Grand Prix utrka u kojima su startali ide ovako:

Bill Aston (Aston Butterworth) 1 u 1952.
George Abecassis (HWM) 2 u 1951/2.
Lance Reventlow (Scarab) 1 u 1960.
Brian Naylor (JBW-Maserati i Climax) 5 u 1959-61.

Doug Serrurier (LDS) 3 u 1962-63.
Peter de Klerk (Alfa Special) 2 u 1963/5.
Chris Amon (Amon AF1) 1 u 1974.
Silvio Moser (Bellasi F1) 1 u 1970/71.
Wilson Fittipaldi (Copersucar-Fittipaldi FD01/02/03) 10 u 1975.
John Nicholson (Lyncar 006) 1 u 1975.
David Purley (Lec CRP 1) 3 u 1977.
Arturo Merzario (Merzario A1/A2) 10 u 1978/79.
Hector Rebaque (Rebaque HR100) 1 u 1979.



John Surtees (desno) bio je 1964. svjetski prvak s Ferrarijem, a 1970. i 1971. osvajao je bodove vlastitim automobilima



Indyju 500) i u IMSA seriji američkih sportskih automobila Brabham, McLaren i Gurney zaslužuju posebno mjesto u sportu kao jedini koji su ikad izradili automobil Formule 1 i njime pobijedili na najvišoj razini. I John Surtees se, nakon izbacivanja iz Ferrarija i nekoliko godina provedenih s Cooperom, BRM-om i Hondom, potom također odlučio na ovaj korak. Surteesov se model TS7, opet baziran na Cosworth motoru, pojavio 1970. na britanskom Grand Prixu. Do kraja te godine Veliki John je osvojio Gold Cup u Oulton Parku i upecao bodove za peto mjesto na Grand Prixu u Kanadi. Tome je pribrojio još jednu Gold Cup

pobjedu i nove Grand Prix bodove 1971, prije nego se 1972. ostavio volana i posvetio vođenju ekipe za nekoliko velikih zvijezda, poput Mikea Hailwooda i Carlosa Pacea.

Graham Hill se za dlaku uspio ubaciti u ovaj ekskluzivni klub. Nakon svog velikog sudara u Watkins Glenu 1969, vozio je za Roba Walkera i zatim za Brabham. Zatim je, 1973. osnovao ekipu Embassy Racing i vozio Shadow u vlastitoj režiji. Godine 1974. naručio je od Lole novu šasiju T370, koja mu je donijela njegov posljednji Grand Prix bod za šesto mjesto u Švedskoj. U 1975. Lola je sve više preuređivana i postepeno postala poznata kao

Hill GH1. Bio je to dobar automobil i Hill se povukao s utrka nakon što je otkrio vrlo talentiranog Tonyja Brisea. No tada su, na rubu pravog prodora, u jesen 1975. Hill, Brise, i četvorica ključnih ljudi ekipe poginuli u avionskoj nesreći.

Šesti i posljednji član ovog kluba je Emerson Fittipaldi. Nakon blistave karijere u Lotusu i McLarenu i dva osvojena svjetska prvenstva, Emerson je sokirao svijet Formule 1 odlaskom iz McLarena kako bi se za sezonu 1976. pridružio ekipi Copersucar svog brata Wilsona.

Prvi model ove firme, FD01, nije 1975. u Wilsonovim rukama poznjeo uspjeh, ali je nasljednik

FD04 iz 1976. bio bolji i omogućio Emersonu da osvoji tri šesta mjesta. Wilson, koji se, dakle, kvalificirao za nešto širu listu konstruktora-vozača (ali ne pobjednika i osvajača bodova), povukao se još i prije početka te 1976. dok je Emerson ustrajao sve do 1980. Osvojio je 37 bodova za svoju firmu, prije nego se preselio u Ameriku i tamo nastavio vrlo uspješnu CART karijeru.

Od Georgea Abecassisa 1951. sve do Emersona Fittipaldija 1980. mnogi su vozači davali sve da ostvare taj sveti cilj: utrkivati se i pobijediti u vlastitom automobilu. Ostvarenje tog cilja bilo je izuzetno primamljivo, no za gotovo sve završilo je ili razočarenjem ili financijskim krahom, ili kombinacijom jednog i drugog. Jedino su se šestorica gore navedenih doista uspjeli probiti do razine koja je vrijedna truda.

Jack Brabham je bio prvi vozač u povijesti koji je dobio titulu "Sir". Sada znate i zašto. **FO**

Utrkivanje i pobjede u svom vlastitom automobilu bili su izuzetno primamljiv cilj, no za mnoge to je završilo ili razočarenjem ili financijskim krahom

GRAND PRIX BAHREINA - NAJAVA

Utrka 1 SAKHIR 12.03.06.

Pišu: Tiago Monteiro, Maurice Hamilton



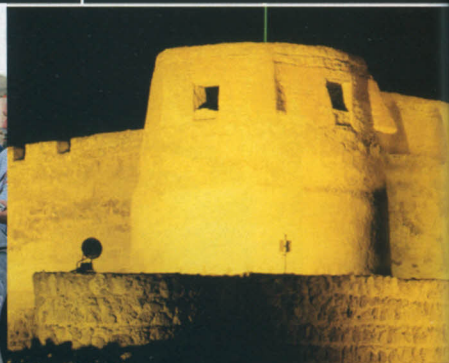
UTRKA OTVARA SEZONU | AMBIJENT NEMA KARIZME | STAZA VRUĆA I PRAŠNJAVA | ZONE IZLIJETANJA ASFAL



Ultra-moderni boksovi Bahreina izrasli su iz pustinjskog pijeska



Trulli je 2005. u Sakhiru osvojio drugo mjesto za Toyota



Formula 1 je ovdje nova, ali druge tradicije su drevne



VOZAČEVIM OČIMA: TIAGO MONTEIRO HRAM MOTOSPORTA U PUSTINJI

Prije prošlogodišnje utrke jedva sam čekao da otputujem u Bahrein jer prije toga nikad nisam bio na Bliskom istoku. Međutim, sve je bilo kako sam i očekivao: mješavina vrlo bogatih i vrlo siromašnih ljudi. To, recimo, možete vidjeti u lokalnoj arhitekturi, na ulicama, zapravo svugdje. Bilo je vrlo sunčano i vrlo toplo, oko 42°C. Zrak je vrlo suh, ali nekako težak. Nisam baš proveo puno vremena u gradu; kažu da je noćni život prilično dobar, premda, naravno, službeno nema alkohola. No, moji mehaničari kažu da ga se ipak posve lako može pronaći!

Nakon vožnje od 20 ili 30 minuta izvan grada nađete se doslovno u pustinji. I onda odjednom naiđete na taj veliki hram motosporta. Nevjerojatan je. Infrastruktura je odlična: pedok, prostori za hospitality, boksovi. I sve je vrlo, vrlo moderno.

Što se tiče staze, u početku se malo teško snaći jer nije posve ravna, kako se čini izdaleka. Ima podosta uspona i padova, i odjednom se nađete bez ikakvih orijentacijskih točaka. Mnogi zavoji su slijepi. Na nekim mjestima staza je šira, na drugima uža, recimo u S kompleksu, što ga čini prilično zahtjevnim. To je možda i najbolji dio staze u Sakhiru, i jedan od boljih u cijelom kalendaru. Prije prošlogodišnje

utrke zapravo su tu malo proširili stazu.

Nakon S kompleksa dolazi jedan vrlo oštar zavoj, zatim kratko punim gasom i onda u kombinaciju zavoj koja je također vrlo dobra i zahtjevnja. Zapravo, cijela staza je mješavina svake moguće vrste zavoj - ima ih vrlo sporih, ali i onih kroz koje ne podižete nogu s gasa.

Za Bahrein me ne vežu neke dobre uspomene jer smo imali velikih problema s traction controlom, a ni gume nisu baš najbolje radile.

Pretjecanja su moguća u zavoju 1 i u zavoju 3. Ako želite riskirati, možete pokušati i u zavoju 11. Novi V8 motori bit će, zapravo, dobri na ovoj stazi. Ima nekoliko zavoj

↑↑ S kompleks je možda i najbolji dio staze, i jedan od boljih u cijelom kalendaru ↓↓

u kojima niste baš išli s gasom do daske; sada će to biti moguće. Na mnogim mjestima auti će biti brži jer su sada mnogo okretniji. Osim toga, u mnoge će se zavoje ulaziti nešto brže jer će automobili biti bolje ravnoteženi.

Gulf Air GP Bahreina 10-12. ožujka 2006.

Broj krugova: 57

Dužina staze: 5,412 km

Dužina utrke: 308,484 km

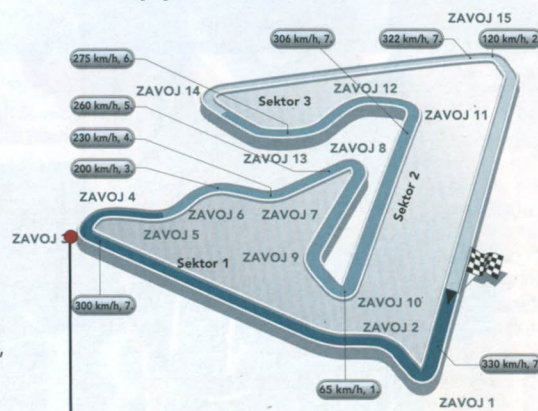
Pobjednik 2005.: Fernando Alonso (Renault)

Rekord kruga: 1:30,252 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 14.30



Nema vremena za V8.
Brojke su za V10 2005.

Nacrt staze

Obratite pažnju na: zavoj 3, gdje je moguće jako kasno kočiti i pokušati pretjecanje s unutrašnje strane



RASPORED FORME

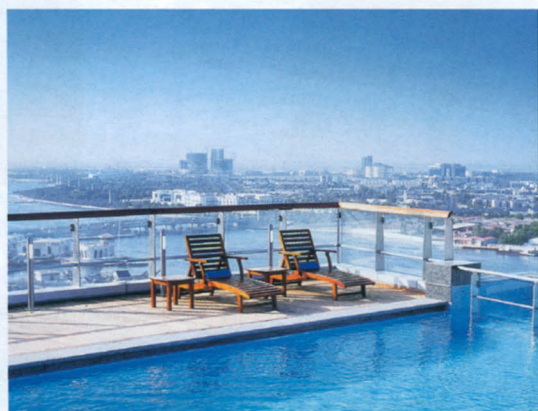
	2001	2002	2003	2004	2005	UTRKA	STARTI
Fernando Alonso	-	-	-	-	16	6	1 1
Giancarlo Fisichella	-	-	-	-	11	11	10 R
Kimi Räikkönen	-	-	-	-	19	R	9 3
Juan Pablo Montoya	-	-	-	-	3	13	-
Michael Schumacher	-	-	-	-	1	1	2 R
Felipe Massa	-	-	-	-	13	12	12 7
Ralf Schumacher	-	-	-	-	4	7	6 4
Jarno Trulli	-	-	-	-	7	4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

R = odustao



Tko je bio u bodovima 2005?

- 1 Fernando Alonso**
Renault R24 1.29:18,531
(207,090 km/h)
- 2 Jarno Trulli**
Toyota TF105 +13,409
- 3 Kimi Raikkonen**
McLaren-Mercedes MP4-20
+32,063
- 4 Ralf Schumacher**
Toyota TF105 +53,272
- 5 Pedro de la Rosa**
McLaren-Mercedes MP4-20
+1:04,988
- 6 Mark Webber**
Williams-BMW FW27 +1:14,701
- 7 Felipe Massa**
Sauber-Petronas C24 -1 krug
- 8 David Coulthard**
Red Bull-Cosworth RB1 -1 krug



GDJE ODSJESTI



Hilton Dubai Creek
Beniyas Road,
PO Box 33398,
Dubai

Telefon: +971 (0) 4 227 1111
Email: info_dubai-creek@hilton.com
Website: www.dubai-creek.hilton.com

O hotelu

Smješten u Dubai Creeku, ovaj boutique hotel je savršeno odredište za posjetioce i prije i poslije utrke. Bahrein je udaljen manje od pola sata avionom. Sve 154 sobe objedinjuju mir s prekrasnim pogledom na Creek i grad Dubai. Hotel je udaljen nekoliko minuta hoda od trgovačkih centara, kinematografa i prestižnih Dubai Creek golf i jahting klubova. Hilton Dubai Creek nudi jedinstvenu atmosferu objedovanja u restoranima Glasshouse Mediterranean Brasserie i Verre.

Barovi i restorani

Verre Gordona Ramsaya je najbolji restoran u hotelu, s tri zvjezdice u Michelinovom vodiču. Dizajn restorana je lekcija iz elegancije. U ovom ćete restoranu moći uživati u uistinu izuzetnoj suvremenoj međunarodnoj kuhinji. Issimo Martini Bar u hotelu Hilton Dubai Creek je najkockmopolitiskiji bar u Dubaju. U kojem god stilu preferirali to piće, Issimo je najbolje mjesto za Martini u gradu.

MISTIČNI MO



Vruće, bez uzbuđenja

Već se dešavalo sezona Formule 1 počne na nekim čudnim mjestima, ali da počne usred pustinje... Staza Sakhir teško da je baš najkarizmatičnije moguće mjesto za tako važnu priliku.

Staza je izgrađena u 487 dana i stajala je 148 milijuna dolara; pedok je savršen, boksovi na najvišoj mogućoj

Alonso je odolijevao Michaelu Schumacheru u prvim krugovima, ali sve je postalo puno lakše kad je Ferrari otkazao



razini. Ali ništa od svega toga ne donosi onu krasnu, opuštenu atmosferu u kojoj sezona obično počinje u Melburnu.

No, utrka je utrka, i čak i ova prva izuzetno je važna. Renault je lani pokazao koliko je bitno sezoni odmah početi dobro, i koliko je važno za moral ekipe da se pobijedi u prvoj utrci.

Staza Sakhir od 5,412 km ima dovoljno zahtjevnih dijelova da bude zabavna i za vozače i za inženjere. Ukupno je 15 zavoja - šest lijevih i devet desnih. Najteži je možda brzi lijevi zavoj broj 9 koji vodi u vrlo oštar zavoj 10. Kad iz "osmice" vozači ubrzaju uzbrdo i dostignu skoro 260 km na sat, staza krene nizbrdo i baš kad bi trebalo početi kočiti za oštru i sporu "desetku", dolaz taj lijevi zavoj 9. U najboljem slučaju zablokirat će prednji lijevi kotač, u lošijem slijedi suluda vrtnja po asfaltiranoj zoni za izljetanje.

Ima još zabavnih stvari, kao što je ravnjanje krila i gubitak potiska kako bi se što više dobilo na brzini po skoro kilometar i pol dugačkoj ciljnoj ravni. Sakhir nikako nije laka staza, ali nije ni osobito ubudljiva.

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



HILTONRACING.COM

GRAND PRIX MALEZIJE - NAJAVA

Utrka 2 SEPANG 19.03.06.

Pišu: Tiago Monteiro, Maurice Hamilton



ZAVOJI BRZI

UTRKA NAJDUŽA U 2006.

AMBIJENT VRUĆE I HI-TECH

STAZA MNOGO PROSTORA



Alonso je ostao bez vode rano u utrci, i jedva došao do cilja



Kuala Lumpur noću svakako treba vidjeti, premda nije baš uz samu stazu



Coulthard ispred Kliena; oba Red Bulla završila su utrku



VOZAČEVIM OČIMA: TIAGO MONTEIRO BRZI ZAVOJI, OGROMNO ZADOVOLJSTVO

Stvarno jako, jako volim ovu stazu. To je jedna od moje tri ili četiri najdraže u svijetu. Zašto? Zato jer me svi brzi dijelovi podsjećaju na Spa. Volim brze staze.

Sepang je jako naporan za vozače. Prošle godine to je bila druga utrka u sezoni i imao sam mnogo problema. Mislim da još ni ja ni Narain nismo bili u dovoljno dobroj fizičkoj spremi za ovakvu stazu. Nije stvar u brzini po ravnim dijelovima staze, koja najčešće ne prelazi 300 km na sat, već u brzim zavojima. U mnogima od njih idemo preko 200 km na sat, i to je vrlo uzbudljivo, ali i vrlo naporno.

Vrlo je važno imati dobro uravnotežen automobil, jer je preciznost pri ulasku u zavoj osobito bitna. Na mnogo mjesta morate kočiti i skretati u isto vrijeme, što nije lako za auto.

Kad sam prvi put vozio na ovoj stazi probao sam mnogo stvari i mnogo puta pogriješio, ali tako najbolje učite. Zavoj 11 i 14 su slijepi. Morate pomno odabrati referentne točke za kočenje jer ne vidite izlaz iz zavoja. Mnogo toga morate raditi po instinktu. Ono što je, međutim, dobro je što je staza toliko široka da je moguće isprobati više putanja kroz zavoj.

Podšavanje automobila je vrlo teško. Morate napraviti mnoge kompromise. Ako želite dodatnu brzinu po ravnom, žrtvovat ćete nešto brzine u zavojima, a koštat će vas to i na kočenjima.

Meni su najdraži zavoji 5 i 6. Voze se četvrtom i petom brzinom i vrlo su brzi. Iz duge, brze "petice", s vrlo velikim G silama, izadete kao iz topa i sljedeći zavoj je postavljen zaista sjajno. Najteži dio je zavoj 14. Tu su mi prošle godine posve otkazale kočnice. Prije tog zavoja, kroz 13, se koči i skreće. Zapravo kroz 13 ne želite kočiti, ali morate jer je 14 oštar i s kontra-nagibom. Ako počnete kočiti prekasno, tu ćete posve sigurno izletjeti sa staze. Prošle godine nakon Australije otišao sam na mali odmor u Maleziju, da se priviknem na veliku vlažnost zraka. Na žalost, samo sam

jednom bio u Kuala Lumpuru. Predivan grad. Bio sam na svim tim čuvenim uličnim tržnicama, i u Petronas neboderima. Želio bih provesti malo više vremena u tom gradu ove godine. Problem s utrkama je što se svo vrijeme najčešće provodi ili na stazi ili u hotelu.

Na mnogo mjesta morate kočiti i skretati u isto vrijeme, što nije lako za automobil

Gulf Air GP Malezije 17-19. ožujka 2006.

Broj krugova: 56

Dužina staze: 5,543 km

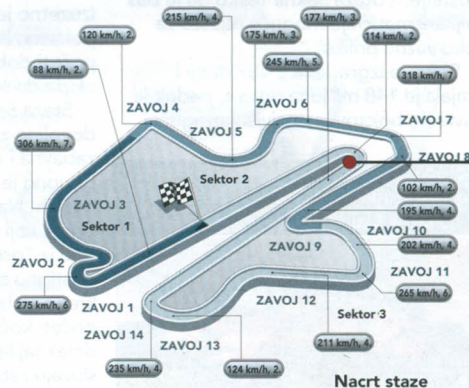
Dužina utrke: 310,408 km

Pobjednik 2005.: Fernando Alonso (Renault)
(Williams-BMW), 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 15.00



Obratite pažnju na: posljednji zavoj (broj) 15, u kojem su Webber i Fisichella završili svoju utrku prošle godine



RASPORED FORME

	2005 UTRKA	2005 UTRKA	2005 UTRKA	2005 UTRKA	2005 UTRKA	2005 UTRKA	2005 UTRKA	2005 UTRKA	2005 UTRKA
Fernando Alonso	21	13	-	-	1	3	19	7	1
Giancarlo Fisichella	16	R	9	13	14	R	12	11	3
Kimi Räikkönen	14	R	5	R	7	1	5	R	6
Juan Pablo Montoya	6	R	2	2	8	12	4	2	11
Michael Schumacher	1	1	1	3	3	6	1	1	13
Felipe Massa	-	-	14	6	-	-	11	8	14
Ralf Schumacher	3	5	4	1	17	4	7	R	5
Jarno Trulli	5	8	12	R	2	5	8	5	2
Mark Webber	-	-	21	R	16	R	2	R	4
Nico Rosberg	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rubens Barrichello	2	2	3	R	5	2	3	4	12
Jenson Button	17	11	8	4	9	7	6	3	9
David Coulthard	8	3	6	R	4	R	9	6	8
Christian Klien	-	-	-	-	-	-	13	10	7
Nick Heidfeld	11	R	7	5	6	8	15	R	10
Jacques Villeneuve	7	R	13	8	12	R	-	-	16
Tiago Monteiro	-	-	-	-	-	-	-	-	18
Christijan Albers	-	-	-	-	-	-	-	-	20
Vitantonio Liuzzi	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Scott Speed	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Takuma Sato (tbc)	-	-	15	9	-	-	20	15	-
tba	-	-	-	-	-	-	-	-	-

R = odustao



Tko je bio u bodovima 2005.?

- 1 Fernando Alonso**
Renault R24 1.31:33,736
(203,415 km/h)
- 2 Jarno Trulli**
Toyota TF105 +24,327
- 3 Nick Heidfeld**
Williams-BMW FW27 +32,188
- 4 Juan Pablo Montoya**
McLaren-Mercedes MP4-20
+41,631
- 5 Ralf Schumacher**
Toyota TF105 +51,854
- 6 David Coulthard**
Red Bull-Cosworth RB1 +1:12,543
- 7 Michael Schumacher**
Ferrari F2004 +1:19,988
- 8 Christian Klien**
Red Bull-Cosworth RB1 +1:20,835

MISTIČNI
MO

Ispit za motore i ljude

Sepang će biti pravi ispit za motore. Ne radi se toliko o tome da je ovo njihova druga utrka u sezoni, koliko o tome da su se u Bahreinu nagutali mnogo finog pustinjskog pijeska, a ovdje ih čeka najduža utrka u sezoni.

OK, Sepang nije tipična staza za konjske snage. Pod punim gasom vozi se 55 posto kruga i, budući da nema puno jako sporih zavoja, materijali nisu podvrgnuti tolikim naporima. No, djelomično otvoren gas kroz zavoje od 220 km na sat - kao što su zavoji 5 i

Anthony Davidson startao je samo u Maleziji prošle godine, ali njegova je utrka trajala samo dva kruga



6 - osobito je zamoran za klipove i stvara dosta problema.

Netko će reći, dobro, ali sada je samo 8 klipova umjesto prijašnjih 10. Inženjeri se neće nasmijati toj šali nakon što su o klipovima razmišljali u svakom budnom momentu u posljednjih 12 mjeseci. Jer, većina ekipa sada vozi s V8 motorima, i u Sepangu bit će još mnogo nepoznanica. Da, naravno, obavljena su bezbrojna testiranja. Ali nitko za vrijeme tih testiranja nije u motor ubacivao sitan pustinjski pijesak. A o naporima kroz koje motori prolaze u žaru borbe za poziciju u utrci da i ne govorimo.

Ima još nešto. Ova je jedna od dvije najtoplije utrke u godini. Sjećate se Fernanda Alonsa na podiju prošle godine? Njegova boca s vodom u kokpitu otkazala je poslušnost rano u utrci, i Fernando je jedva došao do cilja. No, pobijedio je, i odlučnost koju je iskazao u toj utrci odredila je zapravo čitavu sezonu. Malezija bi nam mogla otkriti neke odrednice za sezonu i ovaj put.



GDJE ODSJESTI

Hilton Kuala Lumpur
3 Jalan Stesen Sentral,
Kuala Lumpur Sentral,
Kuala Lumpur, Malezija

Tel: +60 (0) 3 2264 2264
Email: kuala-lumpur@hilton.com
Website: www.kuala-lumpur.hilton.com

O hotelu

Hilton Kuala Lumpur, koji je nedavno izabran za najbolji poslovni hotel u Aziji, gleda na park Lake Gardens i nalazi se u četvrti Sentral, prometnom čvorištu ovog velikog grada. Hotel je udaljen samo 28 minuta vožnje vlakom od KL međunarodnog aerodroma i ima 510 soba. Svaka je izuzetno luksuzno opremljena, s 42-inčnim plazma televizorom i jacuzzi tušem. Hotel obilježavaju i najveći zatvoreni bazen za plivanje u Maleziji i savršeno opremljena teretana na dva kata. Barovi i restorani

Inovativni Studio koncept u ovom hotelu sastoji se od pet restorana i dva bara, što sve objedinjava veliku raznolikost kuhinja i stilova pod jednim krovom.

U jednom od restorana - Senses - domaćin je najpoznatiji malezijski šef, Cheong Liew, koji redefinira međunarodnu kuhinju svojim prijateljskim, otvorenim i posve nepretencioznim stilom.

Chynna nudi izvornu, ali i inovativnu, varijantu kantonskih specijaliteta, uz ponešto šangajske teatralnosti, dok je Iketeru klasični, i izuzetno kvalitetan, japanski restoran. Zeta Bar je najpoznatiji lounge bar u Kuala Lumpuru, vrlo moderan i hip, s odličnim programima muzike uživo.

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



HILTONRACING.COM

Žuta zastava



Maše: Ivica Blažičko

Sad, kad ste već pročitali sve u ovom broju i stigli do ove stranice, daljinski u ruke i pred ekrane: već 5. ožujka, tjedan dana uoči Bahreina, počinje TV sezona Formule 1

Dame i gospodo, vežite se, krećemo! Kada sam prije dvije godine razgovarao o povratku na HTV i preuzimanju projekta "Formula 1", zajednička je želja svih odgovornih u kući bila podizanje kvalitete prijenosa, te, općenito, obogaćivanje F1 programa. Dobio sam slobodne ruke za pripremu koncepta i nastao je "Studio F1", posebna emisija koja se bavila Formulom 1. Svakako, nije baš sjajno potvrditi da je tek 2005. godine najatraktivniji svjetski automobilistički sport dobio svojih tridesetak minuta, ali, bolje ikad nego nikad. Nažalost, planovi su lijepi, no, kada dođe do realizacije, problema ne manjka.

Temeljna je ideja bila osigurati kontinuitet F1 programa. Ne samo na 19 Grand Prix vikenda, već na cijelo vremensko razdoblje, od početka do kraja sezone. Da smo uspjeli realizirati neke stvari koje su čak bile dogovorene, primjerice interviewe s vodećim vozačima (planirano za Silverstone i Monzu - oba puta nerealizirano zbog nedostatka

početku jasno mi je priopćeno da zbog Olimpijskih igara, te zbog svjetskog prvenstva u nogometu, ove godine za Formulu 1 ima još manje novaca no lani. I kako onda u takvim uvjetima napraviti korak dalje? Morao sam mijenjati koncept, i evo, uz vjerne članove foruma "Studija F1", čitatelji "F1 Racinga" premijerno doznaju što će se događati.

Izravni su prijenosi neupitni, uključujući subotnje kvalifikacijske treninge. Prihvaćeno je i da rano jutarnje utrke idu u normalnom terminu Formule 1 barem kao skraćene snimke. "Studio F1" ostaje, ali na sam dan utrke. Morao sam odustati od programa "Inside GP-a", ali mislim da je to ipak najbezbolniji gubitak. Ukratko, naš će program početi u 13.25 (u standardnom, europskom terminu), sa studijem, nakon toga slijedi izravni prijenos, pa povratak u studio, s gostom, te odmah analiza najvažnijih trenutaka utrke. Naravno, objavit ćemo i detalje s pressice. "Studio F1" trebao bi

"Bez obzira na sve muke koje se javljaju i probleme koji nas prate, čvrsto vjerujem da će naši F1 gledatelji i ove godine imati još više razloga za zadovoljstvo"

kamera), možda bi taj koncept i prošao. Ovako, bilo je teško očekivati da će emisija bez ekskluziva privlačiti veliki broj gledatelja (iako gledanost i nije bila loša). Drugi problem javljao se prilikom odabira gostiju. Izbirljiva publika Formule 1, znala je, po meni neopravdano, negodovati na neke riječi ili misli koje su u emisiji izgovarali veliki hrvatski vozači. Filipović, Francetić, Pulčić ili Durlen zaista nikada nisu vozili Formulu 1, ali u karijerama su se nauživali vozačkih situacija

i u najmanju ruku, zanimljivo je čuti njihove stavove, pa makar se nekada s njima i ne složili. U svakom slučaju, mislim da je "Studio F1" pomogao u promociji sporta, nagradna igra s teškim pitanjima bila je također vrlo popularna i prvi je korak napravljen.

Nekako u vrijeme kada se kuhao i prvi broj "F1 Racinga", slagali su se i planovi za novu sezonu u programu Hrvatske Televizije. Odmah na

trajati do 16.15. Najvažnija promjena i najveće pojačanje u ekipi biti će upravo glavni urednik ovog časopisa.

Veliko mi je zadovoljstvo potvrditi da je jedini pravi hrvatski F1 insider, Mladen Jergović, prihvatio poziv da gostuje u emisijama i da ih obogati svojim stručnim komentarima. Siguran sam da će to podići program na još višu razinu, te da će biti od velike pomoći i meni i Nevenu Novaku koji bi i ove sezone trebali komentirati utrke. Možda će nekoga zanimati i podatak da je prošle godine bilo u planu 11 izravnih prijenosa odraditi sa staza, a da smo realizirali samo šest takvih prijenosa. Nažalost, ove sezone brojka je već u planu svedena na tek četiri prijenosa sa staza i biti će super ako i to realiziramo.

Bez obzira na sve muke koje se javljaju i probleme koji nas prate, ipak čvrsto vjerujem da će naši gledatelji i ove godine imati još više razloga za zadovoljstvo. Ekipa koja se slaže pravi je zalag za to. Zbog toga, kada prihvatite ovaj broj u ruke, pročitate sve i stignete do ovih redaka na posljednjoj stranici, daljinski u ruke i pred ekrane. Već petog ožujka, tjedan dana uoči Bahreina, vidjeti ćete i doznati što se sve događalo u pauzi između sezona, kako izgledaju bolidi, tko početak nove jurnjave dočekuje s nadom, a kome se crno piše. Dame i gospodo, vežite se, krećemo! **FO**



Benzin ide unutra, za koji dan skinut će se i cerada, i Formula 1 kreće u još jednu veliku ezonu