

EKSKLUZIVNI IZVJEŠTAJ
DIREKTNO IZ MONTE CARLA



NAJVEĆI GRAND PRIX MAGAZIN

F1 RACING

004/2007 LIPANJ/JUNI 20,00 kn www.f1racing.hr
BIH 5,00 KM SLO 4,00 EUR SRB 220 RSD

"JA ĆU BITI NOVI
SVJETSKI
PRVAK"

LEWIS
HAMILTON

- TAJNE PADDOCKA SAMO U F1 RACINGU
- > **FILIP MASSA**
BRŽI OD RAIKONNENA!
KAKO? ZAŠTO?
- > **NICO ROSBERG**
LJEPOTICA SE
NAPOKON PROBUDILA
- > **RENAULT-VACIJA F1**
OD PAPKA DO PRVAKA
U 4 SEZONE



KRALJ

ILI LUDA

Kako je Hamilton
postao zvijezda
Formule 1 za
samo 2 mjeseca.
F1 Racing
otkriva tajnu

ISSN 1845-8270
9 177184 51827008
06



RUBRIKE

- 6 **UVODNIK**
Hamilton=Senna? Nismo baš sigurni
- 15 **PITPASS**
Od sada pitbabes jer ste vi to tražili
- 16 **PITPASS**
Strka oko fleksija i ostale F1 vijesti
- 18 **PETER WINDSOR**
Još jedna zamršena priča čovjeka iz paddocka
- 21 **EDDIE JORDAN**
Sveznajući Eddie nikada nije zaboravio Hondu
- 22 **PITPASS**
Frank Williams vs Ron Dennis
- 25 **F1 RACING SHOP**
Sitnice od glave do pete za dječake i tete
- 66 **F1-PLUS-JEDAN: KIMI RÄIKKÖNEN**
Mali noćni razgovor sa Icemanom
- 96 **LAT FOTOARHIVA**
Još jedan dragulj neprocijenjive motorsport arhive
- 98 **ŽUTA ZASTAVA**
Goran Dijaković se vratio!

PRIČE BROJA

- 28 **LEWIS HAMILTON: VOŽNJA SA STILOM?**
Detaljan pogled u način vožnje razvikanog rookiea
- 38 **LEWIS VS HEIKKI**
Usporedba koja puno otkriva
- 44 **McLAREN MP4-22**
Što se skriva pod projektom 22
- 50 **RENAULT-VACIJA**
Od papka do prvaka u četiri godine
- 56 **INTERVJU: HERMANN TILKE**
Zašto u F1 nema pretjecanja g. arhitektu?
- 60 **FELIPE MASSA**
Brži od Kimija! Kako? Zašto?
- 84 **BERNIE ECCLESTONE**
Tri dimenzije velikog meštra
- 72 **INTERVJU: NICO ROSBERG**
Ljepotica se probudila
- 77 **RICCARDO PALETTI**
Zaboravljena smrt
- 80 **MONAKO**
Kroz uske prolaze s Anthony Davidsonom

GRAND PRIX IZVJEŠĆA I NAJAVE

- 86 **ŠPANJOLSKA** Potpuno izvješće iz Alonsova dvorišta
- 90 **MONAKO** Ekskluzivno izvješće hrvatske ekipe direktno iz Kneževine
- 92 **NAJAVA VN KANADE** F1 odlazi preko velike bare baš u vrijeme najvećeg tuluma u Montrealu
- 94 **NAJAVA SAD** Dobrodošli u kraljevstvo motorsporta

Fotografije na naslovnoj stranici: Ben Wright; Steve Tee/LAT Fotografije u ovom broju: Paul Gilham/Getty Images; Lorenzo Bellanca/LAT, LAT Archive, Bryn Lennon/Getty Images, Frank Reinhold Posebno hvala: Nicola Armstrong, Claire Bateman, Emma Bearpark, Pat Behar, Wayne Bruce, Jean-François Caubet, Liam Clogger, Frank Dornie, Alan Donnelly, Catherine Dyer, Martin Harrison, Peter Higham, Silvia Hoffer, Ian Holmes, Sonia Irvine, Ellen Kolby, Pasquale Lattuneddu, Bradley Lord, Steve May, Sam Michael, Jukka Mildh, Lucy Nell, Tracy Novak, Paul Osborn, Ian Phillips, Christel Picot, Silvia Pini, Tim Preston, Ken Ray, Clare Robertson, Alistair Rodger, Rita Sauer, Joe Seward, Alex Schieren, Nav Sidhu, Lynda Sotham, Patrizia Spinelli, Katie Swinton-Clark, Ben Taylor, Helen Temple-Rist, Julius Thurgood, Fabiana Valenti, Claire Williams, Chris Willows, Richard Woods, Alex Woolf



»
28-38

**LEWIS
HAMILTON
KRALJ
ILI LUDA?**

Odgovor se krije u njegovom stilu vožnje

70

**BERNIE
CHARLES
ECCLESTONE**

Svemogući Mr. E
i dalje se ne predaje



60 **FELIPE MASSA**
 Dokaz da je materijal za prvaka jest utrka u Bahrainu. No, Felipe je istovremeno puno brži od Kimija

20
JENSONE, TI SI NA POTEZU
 Hollywood voli filmske nastavke, možda je Buttongate 3 potencijalni blockbuster



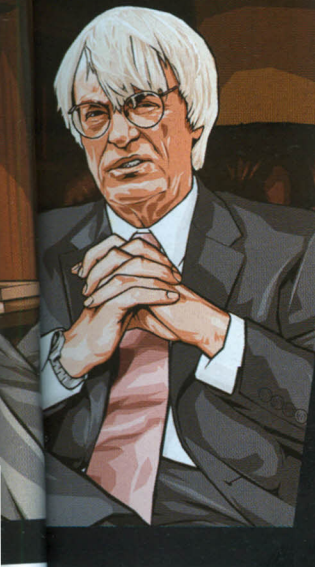
44

McLAREN MP4-22
 Što krije sjajni pokrov trenutno najboljeg bolida na gridu?



50

RENULT F1
 Od 2001. do 2005. od ispodprosječne momčadi do svjetskih prvaka



ŽELITE PRETPLATU NA F1 RACING? OKRENITE STRANICU 68.

80

SUPER-AGURI KROZ MONAKO JURI
 Popularni Ant za F1 Racing odvezao je svoju najbolju utrku. U teoriji naravno.



IMPRESUM

Broj 004/2007
Lipanj/Juni 2007.
ISSN: 1845 - 8270

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

BRITANSKO IZDANJE

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

HRVATSKO IZDANJE

Izdavač
Opus publikacije d.o.o.
Direktor
Ivo Marin
Glavni urednik
Dino Milić Jakovlić
dino@f1racing.hr
Voditeljica prodaje
oglasnog prostora
Andreja Zajec
Tel.: 01/3775 372
Fax: 01/3756 241
andreja.zajec@f1racing.hr
Grafičko oblikovanje
Leonardo Media
www.leonardo.hr

Grafički urednik
Milivoj Milić
Prevoditelji
Rudjer Jeny
Ivana Zec
Marina Bošković
Lovro Kozole
Igor Prstec
Ivana Vlajčić
Lektura
Vlatka Horvat
Website
www.f1racing.hr
E-mail adresa
info@f1racing.hr

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

PRETPLATA

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

Dakako, morali smo se pozabaviti tom temom, najvećom pričom svijeta formule 1 ljeta gospodnjeg 2007: je li Lewis Hamilton uistinu toliko dobar? Pokušaj izvlačenja zaključka o tome glavna je tema ovog broja F1 Racinga. Engleski su mediji, a čini se i naši televizijski komentatori, već zaključili da jest, povlače se i usporedbe s Ayrtonom Sennom. Što je, dakako, još uvijek daleko preuranjen zaključak, usprkos uistinu impresivnom početku Hamiltonove F1 karijere.

Nitko, zanimljivo, novim Sennom ne proglašava Felipea Massu, prvog Brazilca koji nakon Imole 1994. najavljuje ozbiljan lov na titulu svjetskog prvaka. Vozača koji to, prema mišljenju Bernia Ecclestonea, s kojim se ne moramo složiti, ali ga moramo poštivati, već jest. Massa ne posjeduje dovoljnu dozu karizme, prekasno je „procvjetao“, do ove se sezone uistinu nije doimao kao netko tko bi mogao uzeti naslov prvaka. Pa ipak, mnogi vrlo upućeni ljudi već dulje vrijeme imaju vrlo dobro mišljenje o njemu.

Pridodamo li ovom dvojcu još i potvrđene veličine Fernanda i Kimija, te iz prikrajka vrebajući BMW-ov dvojac, imamo razloga očekivati zanimljivu sezonu. No, vjerojatno ipak ne tako uzbudljivu poput one 1982, o kojoj je Christopher Hilton napisao i knjigu. Bila je to sezona sa čak jedanaest različitih pobjednika u petnaest utrka, fantastična gotovo u svakom pogledu, ali i puna tragedija. Hilton se za nas prisjeća Ricarda Palettija, zaboravljenog vozača koji je poginuo u toj uzbudljivoj sezoni.

Uzbudljivost i smrt, dakako, nisu ni na koji način povezane – zbog toga vam nudimo i prve najave novih, radikalnih pravila

koja bi za nekoliko sezona trebala zavladata i osigurati novo razdoblje velikih uzbuđenja, sjajnih utrka i, ne usuđujemo se ni pomisliti, onog „preopasnog“ elementa prognanog iz današnje formule 1 – pretjecanja na stazi.



DINO MILIĆ JAKOVLIĆ
GLAVNI UREDNIK

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

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

мене согласности издателя забраниена је. Уредници и наредници F1 Racing magazina не дају никакве гаранције и осигурања vezana за производе i usluge oglašivača u magazinu. Posebna pažnja neprestano se pridaje tome da sadržaj F1 Racinga bude potpuno točan, no izdavač i tiskara ne mogu prihvatiti odgovornost za

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

F1 SURADNICI

Nico Rosberg

Druga sezona za islesanog Nicu i već pokazuje Rosberg gene. Poput bečkog dječaka, kakav i jest, odlučio je s nama podijeliti svoje viđenje nadolazećih utrka



Anthony Davidson

Ant uživa u svojoj prvoj punoj F1 sezoni u Super Aguriju. Samo za F1 Racing objasnio je kako provesti sve zavoje i ne razbiti bolid u najbržoj utrci Formule 1



Lorenzo Bellanca

Preplanuli Enzo i ovom broju nudi vam pregršt jedinstvenih fotografija – od prašnjavog Bahreina do svjetlucavog Monaka



Goran Dijaković

Kolega Dijaković se vratio i to je još samo jedan dokaz da Hrvati imaju više od jednog znalaca o najluđem cirkusu na svijetu. Ekskluzivna priča sa ovogodišnjeg vikenda u Monte Carlu stigla je točno na vrijeme.



Christopher Hilton

Od Olimpijade 1936. do biografija F1 velikana, Chis dokazuje da je jedan od najproduktivnijih sportskih pisaca. Iz svoje knjige "1982." posudio nam je priču o zaboravljenom Riccardu Palettiju



Eddie Jordan

Pored redovne kolumne u kojoj se osvrnuo na nikad prežaljenu Hondu, Eddie nam otkriva tajnu razgovora sa velikim Sennom iz 1993.



Plus

CIRKUS

VIJESTI

OTKRIĆA

POSAO

ZNANOST





cirkus

Mjehurići, mjehurići

Neizbježnim spricanjem skupocjenim MUMM-om, Lewis Hamilton kao da svima je htio dati do znanja da je najmlađi na gridu.

Staza Barcelona, Španjolska

Vrijeme/datum 15.54, nedjelja 13. svibnja

Fotograf Charles Coates/LAT

Oprema Canon EOS-1DS MKII, 300mm lens, 1/50 at F5

F1 News

CIRKUS

VIJESTI

OTKRIĆA

POSAO

ZNANOST





cirkus

Krug više-manje

McLaren i Spyker nemaju baš mnogo zajedničkog - upravo zbog toga rijetko se na fotografijama vidaju zajedno. Alonso ima zavidan tempo.



VN Valencije pod upitnikom zbog politike

Valencija bi trebala biti domaćin VN Europe 2008. Riječ je o uličnoj utrci, ali zamisao da održavanje ovisi o tome hoće li regionalni predsjednik Camps pobijediti na skorajšnjim izborima digla je mnogo političke prašine.



ISPADA?

2.4-LITRENI V8



ISPADA?

BEZOLOVNO GORIVO



ISPADA?

JEDINSTVENA AERODINAMIKA



ULAZI?

TURBOPUNJAČI



ULAZI?

BIOGORIVO



ULAZI?

VW-AUDI

F1 RACING EXCLUSIVE

F1 PROPISI ZA 2011. GODINU

2.2-litreni V6 s turbopunjačima ograničeni na 10.000 o/min, biogorivo i zajednička šasija. Ne šalimo se..

PREDSJEDNIK FIA-e Max Mosley i Burkhard Göschel, predsjedavajući FOMAC-a (Savjetodavna komisija proizvođača bolida F1) poslali su svim sadašnjim proizvođačima F1 bolida (plus Fordu i Volkswagen-Audiju koji bi se uskoro mogli uključiti u F1) dokument s pojedinostima o ultraradikalnim propisima za razdoblje od 2011. do 2014.

Dokument nije poslan ravnateljima momčadi, vjerojatno jer je Mosley nedavno razjasnio da kad je u pitanju oblikovanje dugotrajne budućnosti F1, draže mu je surađivati s proizvođačima nego s momčadima, a i tada samo na razini odbora. Dokument je djelo FIA-inih tehničkih savjetnika Tonyja Purnella i Petera Wrighta. Glavno čega se dokument tiče su

propisi pogonske jedinice. Predložen je 2.2-litreni V6 sa turbopunjačem pogonjen biogorivom, a koji će stvarati oko 777 KS (uključujući KERS – sustav obnove kinetičke energije). Okretaji će biti ograničeni na 10.000 o/min.

Svaki bi se motor morao koristiti na pet utrka (umjesto dosadašnje dvije), a očekuje se oko 30 postotna ušteda na gorivu (zahvaljujući nižem okretnom momentu). Usto, raspravlja se i o sustavu protiv proklizavanja, pogonu na sva četiri kotača te 13-sekundi nadpotiska po krugu (pod kontrolom vozača kao ispomoć pri prestizanju).

No ono što je najkontroverznije je prijedlog da se razvoj svega što se ne može svrstati pod razvoj pogona treba "jako ograničiti".

Zbog toga se, premda se takav prijedlog nije pojavio u Mosleyjevom i Göschelovom dokumentu, u bokovima Barcelone na prošlomjesečnoj VN Španjolske počelo nagađati da bi 2011. svi F1 bolidi mogli imati karoserije istovjetnih specifikacija.

Tri su glavna razloga novim propisima: (1) smanjiti troškove F1, (2) smanjiti štetnost F1 po okoliš i (3) učiniti da tehnologija F1 bude povezanija s cestovnim

automobilima. I dok mi pozdravljamo te težnje, većina osoblja iz momčadi s kojima smo razgovarali u Barceloni sumnja da će prijedlozi, ako budu prihvaćeni, postići željeni cilj.

Očito je da BMW, budući da Göschel nije samo predsjedavajući FOMAC-a nego i stariji direktor BMW-ova odbora, podržava dokument, osobito propise o pogonu. No navode Mosleyja i Göschela da većina proizvođača (koji su imenovani u dokumentu) podržava te prijedloge, opovrgla je većina osoblja momčadi. Naravno, uvijek kad se pojavi neslaganje (što je i sada slučaj) s inicijativom koju podržava FIA-a, nitko se iz momčadi nie službeno izjasniti. Dovoljno je reći, naravno neslužbeno, da je glas naroda u Barceloni bio vrlo kritičan prema

Nagađa se da bi 2011. svi F1 bolidi imali istu šasiju.



F1 u HDTV formatu

Bernie Ecclestone je potvrdio da će kasnije ove godine utrke F1 biti prenošene u HD formatu (u visokoj razlučivosti). Međutim, ne zna se od koje utrke.



Susret osoblja i novinara

TPosljednja F1 Racing/GP Tour zabava u petak 11. svibnja održana je u središtu Barcelone. Gosti Matta Bishopa (desno) bili su Pat Symonds iz Renaulta (sredina) i Nelson Piquet mladi (lijevo).

prijedlozima i vrlo je malo rečeno u pozitivnom smislu.

Ali, to i nije iznenađenje jer ravnatelji momčadi i tehnički direktori usredotočeni na pobjeđivanje u sadašnjim utrkama F1 ne prihvaćaju radikalne dugosežnije prijedloge bilo koje vrste.

UŠTEDA: I DALJE ĆE SE MNOGO TROŠITI

U pogledu uštede, većina osoblja koje smo ispitali smatra da je nemoguće smanjiti troškove intervencijama regulatornih tijela jer će momčadi potrošiti koliko god imali na raspolaganju, jednostavno zato jer mogu i žele. Formula je vrlo kompetitivan sport, nastavljamo, pa će se sredstva trošiti na poboljšanja, bez obzira koliko ona bila neznatna. Usto, razvoj tako radikalno drukčijeg (od sadašnjeg) pogona samo će po sebi biti vrlo skupo.

Također, razvoj i konstruiranje novih mjenjača (uključujući CVT sa kontinuirano promjenjivim stupnjevima prijenosa) te pogona na sva četiri kotača (oboje se spominje u dokumentu), također će biti znatna stavka.

Međutim, Mosley je ranije naveo da premda se propisima troškovi ne mogu kontrolirati na razini principala momčadi, takvo prihvaćanje rastrošnosti zastrašuje šefove principala (primjerice, direktore upravnih odbora proizvođača koji se natječu).

To je možda istina, no unatoč tome razvoj i konstrukcija novih pogona zasigurno će biti vrlo skupa. "Bit će to nevjerovatan novac", jedan je od principala izjavio u Barceloni.

OKOLIŠ: JE LI POVEZANOST S CESTOVNIM AUTOMOBILIMA NEVAŽNA?

Kada smo ih priupitali o okolišu, većina osoblja (osim Hondinog) nije nam dala nikakav odgovor, pa se može reći da je briga o okolišu vrlo nisko na listi prioriteta F1. No 30-postotna ušteda na gorivu očito je vrlo dobra zamisao, baš kao što je to, barem teoretski, i uvođenje biogoriva.

Kad je riječ o potrebi da tehnologija F1 bude povezanija

s razvojem cestovnih automobila, većina osoblja s kojim smo razgovarali o tome bila je podrugljiva, navodeći da većina automobilskih proizvođača koji se natječu u F1 ne bi uspjela potpuno iskoristiti i primijeniti tehnologiju pogona F1 na cestovnim automobilima.

No prije je Mosley otvoreno iznio mišljenje da kad bi se tehnologija pogona F1 mogla doista iskoristiti za razvoj cestovnih automobila, samo bi tada troškovi F1 bili opravdani u sve više ekološki osviještenom svijetu.

ZAJEDNIČKA ŠASIJA: BESMISLENO?

Ako dijelovi Mosleyjeva i Göschelova dokumenta o pogonu nisu dobro prihvaćeni od strane onih koje smo pitali o tome, rasprava o strogim ograničenjima o razvoju dijelova nevezanih s pogonom potpuno je odbačena.

"Takav bi propis bio sušta suprotnost nasljeđu F1 kao

Bi li bolidi napravljeni prema novim propisima bili dovoljno brzi? Vjerojatno da.

tehničke meritokracije", izjavio je jedan stariji konstruktor, dok je drugi rekao da zbog takvog sustava F1 "više ne bi bila vrhunac svjetskog motosporta". Jedan je izjavio da je to "suludo".

Čistunci će se nesumnjivo složiti s takvim razmišljanjima. Međutim, iskreno, kad bi netko svih sadašnjih 11 F1 bolida obojao u bijelo, malo bi F1 konstruktora uspjelo prepoznati drugi bolid osim svog (u što se većina uvjerila kad je proveden takav test).

Drugim riječima, 11 šasija, a poebee karoserija (odnosno dio suvremenih F1 bolida koji osigurava visoki omjer aerodinamike, potiska i otpora, pravi Sveti Gral 21. stoljeća) već su sada zahvaljujući važećim pravilima gotovo istovjetne.

A kad bi svih 11 šasija bilo

potpuno istovjetno, umjesto približno istovjetno, tada bi razlike u performansama između svake od 11 momčadi aksiomatski bile znatno, znatno manje.

Zatim bi se, u teoriji, aerodinamika bolida mogla preraditi da prestizanja budu jednostavnija tako što bi bolid koji vozi iza drugog mogao juriti brže od bolida ispred sebe (što je i bio slučaj u danima prije potiska, kad je "vožnja u sjeni" bila najlakši način prestizanja).

Usto, ne treba ni reći, da bi zamisao o zajedničkoj šasiji znatno smanjila troškove.

No momčadi će se žestoko opirati toj zamisli. "F1 jednostavno više ne bi bio F1", izjavio je jedan stariji konstruktor u Barceloni. Većina bi ih se složila s time.

ŠTO JE SA SPEKTAKLOM PA, NASTAVIT ĆE SE...

Bi li bolidi, da su napravljeni prema novim Mosleyjevim i Göschelovima propisima, bili dovoljno brzi? Vjerojatno da. Većina primijenjenih propisa iz prošlosti kojima su umanjene performanse bila je gotovo nezamjetljiva ljubiteljima F1 koji su promatrali utrke, a na TV-u nemoguća za ustanoviti.

Također, budući da bi 2.2-litreni turbo V6 ograničen na 10.000 o/min bio znatno tiši od sadašnje 2.4-litrene V8-ice ograničene na 19.000 o/min, bi li većini ljubitelja nedostajao sadašnji prodorni cvileći zvuk bolida?

Iskreno, ništa više nego što im nedostaje zvuk starih 3-litrenih V10-ica (a malo je takvih kojima nedostaje).

Hoće li se sve to dogoditi, kao što je planirano, do 2011.? Pa, ako se momčadi uskoro dogovore oko Konkordskog sporazuma te ako svoj prirodni nagon za natjecateljstvom mogu zatimiti dovoljno dugo da se udruže i usprotive, onda možda i ne.

No, ta dva „ako“ vrlo su velika. Obično sve završi kako Mosley želi, a i ovaj bi puta moglo biti tako, čak i ako do 2011. uvede neke (vješto preplanirane) ustupke.

Mišljenje Bernieje Ecclestonea? Nitko ga još ne zna.

SONAX



Sonax proizvodi zasigurno su poznati svim zaljubljenicima u automobile i motosport. Od auto-kozmetike do motornih aditiva Sonax asortiman proizvoda uvijek je bio vezan uz automobilska natjecanja. Upravo je aktivno sudjelovanje u motosportu - ponajprije u Formuli 1 - bilo odlučujuće u oblikovanju, prepoznatljivosti i kvaliteti Sonax proizvoda.

Sonax je već četvrtu godinu zaredom aktivni partner McLaren Mercedes F1 momčadi. Sonax je, kao i njezini F1 partneri, u stalnom istraživanju kako bi unaprijedio svoje proizvode. Navijači McLarena samo su dio korisnika Sonax sredstava za održavanje automobila u top formi.

DOBITNICI SONAX POKLON PAKETA:

Darko Špoljar, Zagreb

Katja Mohorović, Raša

Sandra Jurišić, Split

Marko Mikić, Zagreb

Ivan Cveljo, Zagreb

JADNI WILLIAMS

SUDAR ZA SUDAROM

Niz nezgoda pri testiranju unazadio je Williams, no Rosberg je u Barceloni stvari doveo na pravo mjesto



Nico se tijekom testne vožnje upoznao s betonskim zidom i ostavio momčad nakon Nakajimina izlijetanja na suhome

BLIZANCI

Djevojke u Monaku su prošlog vikenda često trčale za Scottom i tražile da im pjeva. Jadničak se baš i nije najbolje snašao, no druge godine tko zna.

WILLIAMS JE tri prvenstvena boda na VN Španjolske osvojio zahvaljujući šestom mjestu Nice Rosberga. Osjećaj olakšanja u boksu bio je opipljiv jer su pripreme za utrku bile, blago rečeno, problematične.

Tijekom prvog dana testiranja (ponedjeljak) u Barceloni tjedan ranije, testni vozač Kazuki Nakajima izletio je sa staze i novi aerodinamički paket na FW29 pretvorio u komadiće karbonskih vlakana. Momčad je cijelu noć popravljala bolid.

U utorak je staza bila toliko mokra da je Rosberg uspio odvoziti samo nekoliko krugova. U srijedu je bilo suše, ali nakon odvožena samo dva kruga, Rosberg je izletio u zavoju 8 na uzbrdici. Uobičajeno je prijeći bolidom preko niskog rubnika s unutarnje strane staze, no ovaj ga je put rubnik odbacio u betonski zid. Naš je novinar svjedočio tom nemilom događaju.

Rosberg je bio nezlijeđen, ali zbunjen.

Bolid je bio uništen, pa je momčad Williamsa bila gotovo prisiljena da dostojanstveno razmontira garažu te se pripremi za odlazak i Alexu Wurza (možda najboljeg testnog vozača) pošalje kući bez ijednog kruga odvoženog s novim aerodinamičkim paketom.

"Bili smo nekoliko desetinki sporiji nego što smo trebali biti", izjavio je Sam Michael, tehnički direktor Williamsa. "Logistički gledano, tvornica je morala uložiti mnogo truda da pripremi i dostavi nove dijelove za utrku."

Ostvariti spomena vrijedan rezultat u utrci bilo je stoga golemo ostvarenje. No postavlja se pitanje: treba li momčad Williamsova ugleda doista rabiti plaćene vozače? Nakajima, vozač GP2 utrka, došao

je u paketu s Toyotinim motorom. Nije on loš vozač, nego je neiskusna. Usto, na utrkama GP2 ne pobjeđuje, premda nema istaknutih vozača ove sezone. I, budući da povratne informacije o sporosti bolida nisu nešto odveć vrijedno, zašto je Nakajima bio prvi koji je testirao novi aerodinamički paket?

"Kazuki je odvezio oko 5000 testnih kilometara", odgovorio je Michael. "Prilično je dosljedan i savršeno sposoban voziti bolid stazom, što nama omogućuje da vidimo vremena krugova i kako se bolid ponaša."

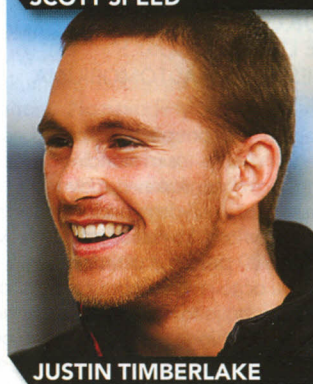
Pošteno, ali nikako ne i utješno. A trenutačno se u F1 razlika između mjesta gdje se Williams u poretku nalazi i onoga gdje bi željeli biti (u najmanju ruku redovito osvajati bodove), mjeri desetinkama sekunde.



"Trebaju li Williamsu plaćeni vozači poput Nakajime?"



SCOTT SPEED



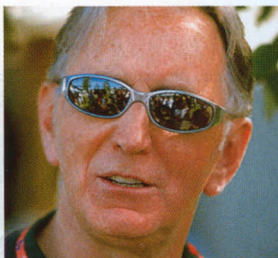
JUSTIN TIMBERLAKE

20 GODINA OD PRVE SENNINE POBJEDE U MONTE CARLU



31. svibnja 1987. Ayrton Senna da Silva je osvojio svoju prvu od ukupno šest pobjeda u Monaku. Dvadeset godina kasnije Kneževina Monako odlučila je odati je počast možda najboljem F1 vozaču svih vremena. Devetodnevni program koji je trajao od 19. do 27. svibnja sadržao je izložbu slika i filmova o Senni u "Salle d'or" hotela Fairmont Monte Carlo kao i aukciju zaštitnih kaciga i odjela velikih prvaka Formule 1. Pored toga jedan od predmeta na aukciji bio je i Hublot Big Bang All Black "Ayrton Senna" sat, čiji je cijela aukcijska vrijednost donirana Institutu Ayrton Senna u Sao Paulu za posebno razvijene edukacijske programe u Brazilu.

www.monacosennacelebration.com
www.hublot.com



JOHN WATSON
Brabham-Alfa

Pa, bio sam ja i Jody
Točno

Scheckter
Točno

Watkins Glen Đ no nisam
znao da je naziv US GP
East
Točno

Oh, pretpostavljam Niki
Lauda
Krivo

Mora da je ovaj puta Niki
Krivo

Pa, vjerojatno Ferrari
Točno

Gunnar je pobijedio u
Belgiji, ostalih se ne mogu
sjetiti
Točno

Gilles i ... Tambay? U
Theodoreovom bolidu?
Gotovo savršeno (osim
Theodorea)

Fuji
Točno

Ferrari, Alfa, Matra i... Ne
znam
Umalo

Vrijedi bod ili šest
Pobijedeni 7/10



KOTAČ UZ KOTAČ

Ovaj je mjesec 30-godišnjica VN Monaka. Wattie je bio na podiju, a Scheckter je pobijedio

P1: Koja su dva vozača bila u prvom redu VN Monaka 1977.?

O: Watson i Scheckter

P2: Tko je pobijedio na VN Monaka 1977.?

A: Scheckter

P3: Ove je godine US GP West održan u Long Beachu; gdje je održan GP East?

O: Watkins Glen

P4: Tko je te sezone osvojio najviše utrka?

O: Mario Andretti (četiri)

P5: Mario je imao najviše najboljih startnih pozicija (7) - tko je bio drugi?

O: James Hunt (šest)

P6: Tko je osvojio konstruktorski naslov 1977.?

O: Ferrari

P7: Navedite jednog od tri vozača koji je osvojio svoju prvu VN te sezone?

O: Jones, Nilsson i Laffite

P8: Koja su dva vozača debitirala u F1 na VN Britanije?

O: Gilles Villeneuve, Patrick Tambay

P9: Koja je bila posljednja VN te sezone?

O: Fuji, Japan

P10: Navedite četiri različita 12-cilindrična motora iz 1977.?

O: Ferrari, Alfa, Matra, BRM (u Stanley BRM-u)

Ovomjesečni rezultat

Neriješena borba Brabhama/Wolfa Njihovi dani slave su iza njih, ali i dalje su dovoljno "brzi"

Black Book, str. 96 ↗



JODY SCHECKTER
Wolf-Ford

Je li to bila moja druga godina u Wolfu? Ne, prva - da, ja i Watson
Pa, pogodio si

To je prelagano, čak i za mene.
Pametna odgovor

Valjda u Glenu
Točno

Jedan od Lotusovih vozača - Mario
Točno

Pa, vjerojatno Peterson
Krivo

Niki je osvojio naslov, pa pretpostavljam da je Ferrari
Točno

Hmmm (duga stanka).
Gunnar?
Točno

Gilles i Francuz - hmmm,
Pironi?
Polutočno

Glen. (Rekli smo mu odgovor) Ah, naravno
Krivo

Ferrari, Alfa, BRM i,
hmmm, Ligier.... Matra
Uspio

Gotovo najbrži krug
Pobjednik 8,5/10





Red Bull Racing odlučio je privremeno zatvoriti svoj zračni tunel

Nemamo ni vremena ni 50 milijuna eura za kupnju rezervnog tunela. Moramo shvatiti probleme u Bedfordu i pokušati ih riješiti, a to nas u ovom trenutku jako ometa jer naš posao nije izgradnja zračnih tunela, nego razvijanje trkaćih bolida." – Adrian Newey.

ZNANOST F1

STRKA OKO FLEKSIJA

Zašto se FIA okomljuje na fleksibilne ili pomične dijelove karoserije? Zbog sigurnosti, kažu. Ako se neki slomi ili zakaže, bolid može postati nenavodeni projektil.



Osnove pomične aerodinamike (kad bi FIA ukinula zabranu): (1) prednja i stražnja krila postala bi aktivna te bi imala promjenljivi ulazni kut; (2) krila za zračno kočenje ne bi morala stalno biti u istom položaju, podešavala bi se ovisno o smjeru zavoja; (3) okomiti potpornji završnih ploča prednjeg krila mogli bi mijenjati kut sukladno pomacima upravljača kako bi se optimiziralo strujanje zraka oko kotača; (4) većinu ostalih pomičnih dijelova moglo bi se izbaciti.

Na Velikoj nagradi Meksika 1968. Graham Hill vozio je Lotusu 49 B

opremljenog masivnim stražnjim krilom postavljenim na visoke nosače, zatim s nekoliko hi-tech gumenih vrpca i četiri papučice.

Ha? Da, istina je: Hillov pobjednički bolid bio je opremljen s prvom pomičnom aerodinamičnom napravom (PAN) u Formuli 1. Nosači tog golemog stražnjeg krila bili su učvršćeni izravno na uspravne potpornje ovjese, a krilo bi se izravnavalo svaki put kad bi vozač pritisnuo četvrtu papučicu.

Domišljata ali krhka, pa stoga i opasna naprava nastala je u umu šefa Lotusove pionirske momčadi

Colina Chapmana. Bila je plod njegove želje da riješi staru zagonetku koja nastavlja mučiti sve aerodinamičare, bez obzira na to koji logotip nosili na džepu: kako pojačati potisnu silu u zavojevima i tijekom kočenja (veći aerodinamički potisak na gume = poboljšano lateralno prijanjanje i vuča), uz istodobno minimiziranje otpora na ravnim dionicama (manji otpor = veća najveća brzina).

Premda se takvi napori danas mogu doimati posve logičnima, aerodinamički nepismena kultura F1 Chapmanove je eksperimente držala radikalnima i smionima. Presmionima, zapravo. Početkom 1969., kad su ta labava krila već

izazvala udese Rindtovog i Hillovog Lotusa, svi su takvi dodaci zabranjeni. Taj propis ne samo da je još uvijek na snazi, nego postaje sve važniji. FIA-ina presuda nakon svibanjske VN u

Španjolskoj, na primjer, bila je posvećena samo pomičnim aerodinamičnim napravama.

FLEKSI SAGA

Prevrtno li film četiri desetljeća naprijed, ustanovit ćemo da je aerodinamički cilj svih konstruktora F1 ostao isti, bez obzira što su metode naprednije. Ključno nazivlje u ovom području posljednjih godina neizostavno u sebi ima riječ "fleksija": fleksibilna krila, fleksibilni podovi – zapravo sve što može preoblikovati bolid da se što više smanji otpor zraka pri velikim brzinama na ravnim dionicama. Ta fleksibilnost nema nikakve veze s vozačkim komandama poput Chapmanove

Kad bi nam dopustili da činimo što nas je volja, nastala bi ludnica. Bolidi bi imali krilca poput zrakoplova.

Tehnički direktor u F1



Brawn pohvalio tehnička rješenja u Ferrariju

Najviše pohvala ide dužem međuosovinskom razmaku koji će omogućiti bolji raspored težine te generirati još aerodinamičkih prednosti. Da li taj komentar još jedan znak povratka u Scuderiju? Možda.



"Dumbo" ili glupost slonovskih razmjera?

Honda nam je na barcelonskoj probi za VN Španjolske predstavila ove zanimljive, hmm, dodatke prednjem krilu koji bi trebali poboljšati stabilnost prednjeg kraja. Paddock ih je odmah nemilosrdno prozvao "Dumbovim krilima".

POVIJEST POMIČNIH AERODINAMIČKIH NAPRAVA

Fleksibilnost karoserije s godinama je postala profinjena

1968. Lotus 49B (VN Meksika)

Graham Hill i Jackie Oliver vozili su šasiju s visokim stražnjim krilima s oprugama. Brutalno, ali djelotvorno, kao što je potvrdila Hillova pobjeda. Visoka krila zabranjena su polovicom 1969. nakon teških izljetanja.



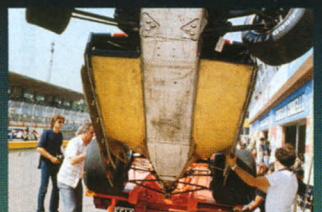
1978. Brabhamov ventilator

Umotvorina Gordona Murraya, Brabham BT46B rabio je ventilator pokretan motorom bolida kako bi se što više približio tlu radi veće brzine u zavojima. Nije PAN u pravom smislu riječi, ali čemu bi drugom služio. Zabranjen. Tko bi rekao.



1981. Klizne zavjesice

Rabile su ih sve momčadi u doba "efekta tla" kako bi povećale učinkovitost tzv. Venturijevih tunela ispod šasije. Zavjesice su pridonosile održavanju vakuuma između površine piste i tunela. Zabranjene od 1982.



2006. Renaultov prigušnik podesive mase

Kad je FIA lani zabranila taj uteg ovješan na oprugu, tvrdila je da je smanjio osjetljivost bolida na okomite pomake prednjeg kraja, što je utjecalo na bolju aerodinamičnost, pa ga je svrstala u PAN-ove. Hmm...



četvrte papučice, nego je riječ o uporabi tehnološki naprednih i precizno konstruiranih dijelova karoserije i poda. No premda djeluju u gotovo savršeno odmjerenom rasponu, i dalje su pomični, a stoga i protupropisni.

Najvažnija odredba u svezi s tim je članak 3.15 FIA-inih tehničkih pravila: "Svaki dio bolida koji utječe na njegova aerodinamička svojstva... mora biti učvršćen na posve ovješeni dio bolida (učvršćen podrazumijeva da nema nikakav stupanj slobode)."

Unatoč tim naizgled jasnim odrednicama, odjeli za aerodinamiku u posljednjim su se sezonama dosjetili mnogim domišljatim i složenim načinima zaobilaženja članka 3.15 poput:

krila s oprugama; fleksibilnih "pladnjeva" (ispred poda šasije, ispod uzdignutog nosa); dijelova krila koji se u određeni luk svijaju pri određenoj brzini ili tlaku te na taj način učvršćuju krilo u najbolji položaj (kojim se smanjuje otpor, a povećava brzina), savitljivih poklopaca, fleksibilnih produžetaka krila s bočnih strana završnih ploča itd.

I upravo takve skrivene, doista složene stvari – koje rabi većina, ako ne i sve momčadi – potaknula je FIA-u da postroži pravila i testove kojima želi stati na kraj fleksibilnim dijelovima karoserije.

Iskorjenjivanje "fleksije krila" bila je glavna tema lanišnje sezone u Kanadi, a nakon ovogodišnje VN Australije mnoge su ekipe bile

primorane izmijeniti podove svojih bolida za 2007. jer su se na testovima s obješenim utezima pokazali prefleksibilnima.

Jedna od tih ekipa bila je Ferrari. No nije samo Ferrari bio posljednjih tjedana pod povećalom. Jedan postariji gospodin, bivši tehnički direktor jedne F1 momčadi, rekao nam je: "Poprilično sam uvjeren da brojne momčadi namjerno rabe različite vrste fleksibilnih dijelova kako bi smanjile otpor pri velikim brzinama. Dobio sam izvješća bivših djelatnika različitih ekipa – napose crvene, plave i srebrne – o brojnim smicalicama."

FIA-ina odluka za VN Španjolske u praksi znači učetvorostručenje momenta sile u testovima opterećenja kojima se provjerava krutost poda – s 500 Nm na 2000 Nm. A to, poprilično smo uvjereni, znači da i ostale momčadi očekuju da će se morati pozabaviti ojačavanjem podova svojih bolida.

ČEMU TAKAV OTPOR?

Zašto se FIA tako svojski trudi da fleksi dijelovi ostanu s onu stranu zakona?

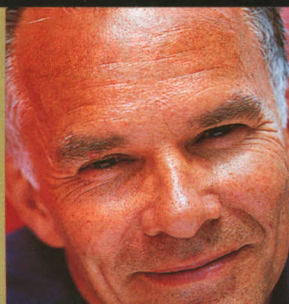
Naposlijetku, baš su FIA-ini izvori došapnuli F1 Racingu da je domišljatost tehničkih odjela momčadi F1 takva da FIA-i preostaje samo nadati se da će im i u budućnosti moći dovoljno otežati mogućnost uporabe

karoserijskih dijelova smanjene krutosti. Razlog za FIA-inu nefleksibilnost po pitanju fleksibilnosti nije želja da se igra policajca i traži sićušne konstruktorske podvale po karoserijskim, nego briga za sigurnost natjecanja. Što bi se dogodilo kad bi konstruktori dobili odriježene ruke u osmišljavanju pomičnih dijelova – kad bi im se dopustilo da stvore bolide kojima bi pri ulascima u zavoje počela iskakati svakojaka ekstremna krilca (vidi glavnu ilustraciju)? Na prvi pogled ništa, ali čim bi jedan od tih dijelova zakazao, bolid bi izgubio svoju predviđenu zaustavnu moć i izgledi za nesreću umnogome bi se povećali. Kao što je rekao još jedan, ovaj put sadašnji, tehnički direktor u F1: "Ako bi nam dopustili da činimo što nas je volja po pitanju aerodinamike, odmah bi nastala ludnica, vjerujte mi. Bolidi bi posvuda imali krilca poput zrakoplova pri polijetanju i slijetanju. I tome ne bi bilo kraja."

I zato FIA ne želi popustiti zahtjevima elite F1 i ublažiti propise. Jedan izvor u FIA-i rekao nam je: "To se neće dogoditi i momčadi su toga svjesne. Pitanje sigurnosti danas više nije tako ključno jer su svi oni previše profesionalni i stručni da konstruiraju dijelove koji će ugroziti sigurnost. Ali to ne znači da će se pravila o pomičnim dijelovima promijeniti. Naprotiv."



Na VN Malezije (gore) FIA je uvela test opterećenja poda



Uz dlaku

Peter Windsor
progovara...

U redu, malo dodatnog razmišljanja je potrebno, no zastanimo malo. Alonsov novi izazov je Hamilton. Neka bitka počne

Sjećati se Alfonsa de Portaga znači sjećati se džokeja s kožnom jaknom koji se natjecao na utrkama National Hunt, vozio bob na Olimpijskim igrama, vozio Ferrarijev bolid i završio drugi na VN Britanije 1956. To znači sjećati se frajera – frajera poput Cadillaca i Kube, poput Kodakovih fotoaparata. Frajera puno prije nego je Steve McQueen navukao kožnate čizme i sjeo za upravljač Bultacovog motocikla. Ovaj je mjesec 50-godišnjica smrti markiza (de Portago je bio španjolski plemić), smrti koja ga je pronašla ubrzo nakon što je predao ružu svojoj djevojci, starletki Lindi Christian u servisnom boksu na cestovnoj utrci Mille Miglia 1957. Pukla mu je guma, njegov je Ferrari izletio sa staze i razbio se.

Pišem o tome jer me je obljetnica pogibije podsjetila da je prošlo 46 godina do trenutka kad je drugi Španjolac, Fernando Alonso, ponovno završio među prva tri na jednoj Velikoj nagradi (Malezija 2003.). I sada taj Alonso, s dva osvojena naslova prvaka iza sebe, ponovno vozi za jednu od najboljih momčadi F1 u jednom od najboljih bolida. Španjolska, de Portagova baština, sad je toliko važan dio Formule da je vrlo vjerojatno da će u idućem desetljeću biti vožene najmanje po dvije utrke VN Španjolske. Naravno, traže mu se mane, ali to je oduvijek tako. Kad je bio u Renaultu, mana je bio čimbenik Flavio Briatore koji je upravljao njime. Alonso je sa svime izašao na kraj – od “specijaliziranih novinarskih presica”, od “medija” do “paparazza”. Sa svima koji su ga nagovarali da noću ostane kod kuće, umjesto da riskira borbu s fotografskim objektivima.

I tako je Alonso prihvatio svoju inačicu frajerstva. Živio je u jeftinom stanu blizu kružnog toka na autocesti A34 u Oxfordu. Preko ramena je prebacio torbu, dao nekoliko autograma, odšetao u garažu... i odvezio utрку. Nije živio u Španjolskoj niti u Monaku. Nije bilo pompe, tulumarenja, sočnih priča u žutom tisku. Ne, bio je samo Alonso, Alonso koji je živio svoj život, povremeno govorio da F1 više nije sport ili o svojem nedostatku zanimanja za politiku. Ne, Fernando je bio samo... Alonso.

Mora da ste se nasmijali kad su počeli natpisi u stilu “Ronu je Lewis draži” ili “Alonso je pod pritiskom”. Netko je čak natuknuo da je Ron Dennis prije VN Španjolske morao zagrliti Alonsa kako bi se ovaj osjećao voljenim. Možete si misliti. Uskoro će mu Dennis početi slati cvijeće.

Zaključak: Alonso je istinski frajer, staloženi vozač utrka. Naravno, brine ga Lewis. Juan Fangio je zbog Stirlinga Mossa sezonu 1954./1955. odvezio odlično. Naravno, Alonso treba najprije pobijediti Lewisa i to je ono što vozači utrka čine. Naravno, znao je sve o Mercedesu (njihove slabosti i snagu) prije nego je potpisao za njih jer je Alonso ta vrsta vozača. On misli glavom, on je spreman za neočekivano.

“Mi, fanovi, sretni smo što četiri najbolja svjetska vozača voze za dvije pobjedničke momčadi.”

Sad je Alonsu jasno da mora podići svoje sposobnosti na sljedeću razinu. Alonsovi zaštitni znaci u Renaultu bila su opaki ulasci u zavoj (koje i danas rabi) i streloviti izlasci iz njih. Uglavnom mu je to i uspijevalo. Ti su brzi ulasci u zavoj bili njegov način ublažavanja rak-rane koju u F1 nazivaju “graining”.

Sad je sve drukčije. Izdržljivije Bridgestoneove gume konzistentnije su, ne počinju se zrnatu ljuštiti. Mekoća i savršena ravnoteža (kojima vješto vlada Lewis Hamilton, majstor manipulacije) hit su ove sezone. Alonso će trebati doraditi svoju tehniku te iskazati vještinu i lukavstvo. Ponovno učenje moglo bi biti bolno.

Međutim, ništa od svega navedenog nije voda na mlin naslovima “McLaren favorizira Lewisa” ili “Alonso je u krizi”. Dapače, F1 je na vrhuncu: McLaren je, svojstveno njemu, kriv što ima dva manje ili više istovjetna, odlična bolida, a mi, fanovi, dovoljno smo sretni što prvi put nakon prilično vremena četiri najbolja svjetska vozača voze za dvije pobjedničke momčadi.

Da, to je priča o Alonsu. Oxford i Renault, Švicarska i McLaren – pravi spoj. Oprečenost radom promijenila se, ali dostojanstvo je ostalo, kao i smirenost. Alonsova smirenost.

Smireni i staložen vozač, Alonso sada mora doraditi svoj jedinstveni vozački stil



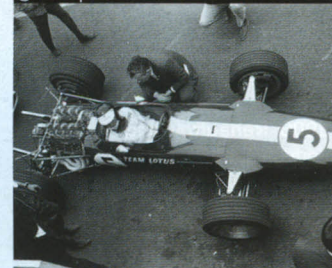
SLIKE: ANDREW FERRARO/LAT; LAT ARCHIVE

FORD & COSWORTH

40 GODINA DFV-A

4. LIPNJA će biti točno 40 godina od prve utrke legendarnog Cosworthovog DFV motora i pobjede u F1. Tog je dana 1967. u Lotusu 49 Jima Clarka na VN Nizozemske osvojena prva od zapanjujućih 155 pobjeda u utrkama F1. DFV je iz temelja ponovno definirao konstrukciju F1 bolida kao prvi motor koji je bio i integralni dio šasije. Trenutačno nema Cosworthovih motora u F1 (posljednji su put izrađivali 2.4-litrene V8-ice za Williams i ograničeni 3-litrene V10 za Toro Rosso 2006.), no to neće umanjiti proslavu njihovih najvećih postignuća. Posebna povorka od 40 bolida s DFV-ovim motorima u čast 40-godišnjice održana je od 18. do 20. svibnja u Donington

Jim Clark (dolje) pobijedio u Zandvoort na DFV-om prvom grand prixu



Parku na GP Live festivalu. Planira se i proslava za Goodwood Revival (31. 08. - 02. 09.). Nekoliko bolida s DFV-ovim motorima sudjelovat će i na Goodwoodskom festivalu (22.-24. lipnja), među kojima su:

- Matra MS80 iz 1969., bolid u kojem je Jackie Stewart osvojio prvi naslov
- Tyrrell 006 iz 1972., bolid u kojem je JYS osvojio naslov 1973.
- McLaren M23 iz 1976., bolid u kojem je James Hunt osvojio naslov 1976.
- Tyrrell P34 iz 1977., poznati bolid-pobjednik sa šest kotača
- Lotus 79 iz 1978. u kojem je Mario Andretti osvojio naslov 1978.
- Lotus 88B iz 1981., zabranjeni bolid sa dvije šasije koji su vozili Nigel Mansell i Elio de Angelis

COSWORTH



Vrijeme je za selidbu kuće u boks

McLaren je odgodio predstavljanje svog spektakularnog motorhome-a do Francuske. Ferrari je predstavio fantastičan motorhome na četiri kata (lijevo), a novi dom Super Agurija je stari dom Jordana.

BUTTONGATE 3?

POSTOJI LI ŠANSA DA BUTTON IZBJEGNE HONDINU NOĆNU MORU?

Osjeća se zarobljenim u bolidu u koji više ne vjeruje te čak razmišlja i o odlasku. Koje su, stoga, mogućnosti Jensonu Buttonu 2008.?

SUPERPOPULARNOST Lewisa Hamiltona sigurno se duboko usijekla u misli Jensonu Buttonu. Njegova Honda RA107 dokazala se jednako sporom koliko je Hamiltonov McLaren MP4-22 brz.

Želi li Jenson promijeniti momčad? Kad smo ga upitali, i on i njegov menadžer Richard Goddard opovrgli su takve navode. No, to je i bilo za očekivati, zar ne?

“Button bi mogao biti na vrhu popisa želja BMW Motorsporta.”

Button ima ugovor do kraja 2008., a iz takvog se ugovora vrlo teško izvući. Sjetite se samo da je sredinom 2005. platio Williamsu 30 milijuna dolara kako bi mogao prekinuti ugovor koji je trajao do 2006. Ček na taj iznos ispicala je Honda, a dug i dalje vraća Button,

koji je u Hondi poput slugu koji godinu za godinom vraća svoju najamninu. Takav je ugovor vrlo obvezujući.

Usprkos svemu, ugovori se u F1 često raskidaju, a dok postoji volje (ili preciznije, novaca), postoji i način. Istina je da ako Honda ubrzo nešto ne učini sa svojim bolidima, samo radikalna operacija može spasiti Buttonovu karijeru.

Je li Honda u stanju učiniti ono što se traži od nje? Pa, otrcani bolid RA107 djelo je Shuheija Nakamota, Hondinog starijeg tehničkog direktora, koji je prošlog ljeta doveden kao zamjena za Geoffa Willisa. Bila je to pomalo začuđujuća odluka, posebice jer Nakamoto nije imao prijašnjeg iskustva u F1. Ono što je imao (te i dalje ima) je čvrsto prijateljstvo s Takeom Fukuijem, predsjednikom i CEO-om Honde. No unatoč tome, vjerujemo da će Nakamoto biti uskoro smijenjen i prebačen na drugi položaj. Hondini konstruktori sad za njega otvoreno govore da „ne zna što radi“. Iznimno



Što Button gleda? Izlazna vrata iz Honde ili ...

izmijenjen bolid RA107 trebao bi debitirati na ovogodišnjoj VN Kanade. Ako će biti znatno poboljšan u odnosu na sadašnji, Button će zasigurno ostati odan Hondi i njezinim ciljevima. No ako će to biti još jedno razočaranje, onda momčad neće imati dobar temelj za izradu bolida za 2008. To je vrlo alarmantna situacija zbog koje bi Button mogao potražiti novu momčad. Ali gdje? Ferrari i McLaren su puni, a od preostalih momčadi samo BMW može Buttonu ponuditi manje-više svijetliju budućnost od sadašnje u Hondi. Ugovori Nicka Heidfelda i

Roberta Kubice trebali bi se produljiti krajem godine, a nijedan od njih dvojice nije siguran da će im to biti i ponudeno. Stoga bi Button mogao biti na vrhu popisa Marija Theissena, direktora BMW Motorsporta. Ali onda BMW-ove odvjetnike čekaju pune ruke posla da Buttonov ugovor otkupe od Honde.

BRAWNOV ČIMBENIK

Ross Brawn bi se mogao 2008. vratiti u Ferrari, ali samo ako mu se ponudi položaj Jeana Todta jer ne želi ponovno biti tehnički direktor. Međutim, i Honda bi mu to radno mjesto mogla ponuditi uz obilnu plaću. Momčad bi tada vodio trijumvirat: Fry (CEO, dolje lijevo) i Brawn (šef momčadi, desno) koji bi odgovarali Yasuhiro Wadi (predsjednik). Fry bi upravljao u Brackleyju, a Brawn bi vodio momčad na utrkama. Moglo bi funkcionirati.

POGLEDAJTE YOUTUBE

Upišite:

RTL goodbye part 11

Mika u RTL-ovoj oproštajnoj emisiji u čast Michaela Schumachera uči Schumija voziti unickil.



Upišite:

pace brise silverstone

Čuveni kaos na Silverstoneu 1975. kad se na istom mjestu sudarilo nekoliko bolida, pa je utrka zaustavljena.



Upišite:

wurz kite

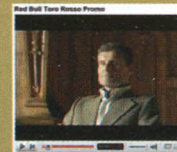
Omiljeni australski vozač Williamsa tijekom kite-surfinga.



Upišite:

red bull toro rosso

Bizarna promocija vozača Red Bulla u stilu Indiane Jonesa. Besmisleno, ali zabavno.



Svoje prijedloge šalžite na pisma@f1racing.hr





Ford i Volkswagen u Formuli 1?

Iako se trač proširio jako brzo, Max Mosley nije optimističan glede ulaska dvaju velikih proizvođača u Formulu 1. Nova pravila za 2011. o kojima se pisalo nisu bila poziv Fordu i VW-u za sudjelovanje u F1 već je namjera bila dobiti njihovo mišljenje te osigurati pravilan razvoj Grand prix natjecanja.



Honda pregovara s izbjeglicom iz Red Bulla

Nakon što se Red Bull odrekao usluga inženjera aerodinamike Bena Agathangeloua (lijevo), kruže glasine da ga želi Honda, vjerojatno nadajući se da zna nešto o odličnim aerodinamičkim rješenjima Adriana Neweyja.

TEAM JORDAN-SENNA

EDDIE JE SENNI PONUDIO UDJEL U MOMČADI

KONAČNO MOŽE izaći na vidjelo: Eddie Jordan je smjelo Ayrtona Sennu pokušao nagovoriti da prijede u njegovu momčad za sezonu 1993. Senna se, privučen ponudom o udjelu u momčadi, nekoliko puta sastao s Jordanom krajem 1992., ali je na posljatku odlučio ostati u McLarenu.

"Nema sumnje da ga je malo uznemirila pomisao da McLaren više neće rabiti Hondine motore 1993.", naveo je Jordan u svojoj autobiografiji "Neovisni čovjek" izdanoj prošlog mjeseca. "Imao sam plan koji je dovoljno

zaintrigirao Sennu da dođe do mene nakon McLarenovih testiranja u Silverstoneu."

"Rekao sam Senni da ću mu dati 25 posto dionica momčadi, uz mogućnost porasta na 49 posto krajem druge godine. Tada bih u posjedu imao samo polovicu moje izvorne momčadi, ali sa Sennom u momčadi, vrijednost dionica bi porasla toliko da bi mojih 51 posto udjela vrijedilo više nego tadašnji stopostotni udio. Ayrton bi momčad okupio oko sebe, učinio je svojom i podigao je na višu razinu."



Senna u Suzuki priprema McLaren za svoju četvrtu od pet pobjeda 1993.

FERRARI JE U MONTE CARLU PREDSTAVIO NOVU BOJU SVOJIH BOLIDA

KROZ POSLJEDNIH nekoliko godina, talijanska momčad koristila je nešto svijetliju nijansu crvene boje, a koja je pak bila bliže crvenoj boji glavnog sponzora, nego Ferrarijevoj izvornoj Rosso Corsa nijansi.

Talijanska se momčad ipak odlučila na promjenu i F2007 će u nastavku sezone biti bojan u nešto tamniju nijansu crvene boje, koja je bliža onoj bolida iz sedamdesetih i osamdesetih godina prošlog stoljeća.



Toliko znam...

Eddie Jordan
pregovara

Zašto je Honda tako loša? U prošlosti su bili svjetski prvaci, pa ne mogu reći da su novi u F1

Ne mogu se načuditi koliko je Honda loša. Pretpostavljam da su čudesni preokreti mogući (u Jordanu smo usred sezone 1998. ponovno konstruirali bolid i osvojili smo prvu VN-u u Spa, premda nismo imali ni bod). Honda se u F1 vratila zahvaljujući B.A.R-u i time što su ga opskrbljivali motorima od 2000. Imali su priliku da unajme Mikea Gascoyneu i ostale vrhunske talente, ali nisu. Umjesto toga, željeli su sve sami načiniti. Imali su više nego izdašan proračun British American Tobacco na korištenje, tehnološki vrhunske prostore u Brackleyju, pristup fantastičnom zračnom tunelu i ekskluzivnu opskrbu motora (nakon što su Hondu nagovorili da odustane od Jordana koji je, usput rečeno, nadmašio B.A.R unatoč njihovom proračunu).

No unatoč svim tim godinama u B.A.R-u, nisu nikad pobijedili. Tek kad je Honda preuzela potpunu kontrolu, pobijedili su, zahvaljujući fantastičnoj vožnji Jensona Buttona u Budimpešti. On je potencijalni svjetski prvak, ali trenutačno se sigurno osjeća vrlo razočarano. Ono što me, međutim, najviše zaprepasuje je što je Honda toliko stručna momčad. Povijesno gledajući, Honda je izrađivala najbolje motore za F1. Što li si Takeo Fukui, predsjednik Honde, u Tokiju misli o ljudima kojima je povjerio da Hondi ponovno vrate vrhunski sportski ugled? Gledamo li omjer uloženog novca i osvojenih bodova, Honda je sigurno momčad s najboljšom vrijednošću u povijesti F1. Prije nego kažete "Ne zaboravimo Toyotu", sjetite se da Toyota nije imala nikakvih F1 iskustava, niti je prije sudjelovala u natjecanjima. Momčad Honde nekad je bila svjetski prvak. Naravno, svatko obavlja fantastični posao u svom odjelu Honde. Usto, imaju i dva odlična vozača i znam da bih volio da sam u svojoj momčadi imao Buttona i Barrichella. Ali Hondi nedostaje pravi "formulaš" među starijim menadžmen-tom tvrtke. Izuzmemo li Gilla de Ferrana, Honda, za razliku od najboljih momčadi, nije nikad na vrhu hijerarhije imala pravog znalca. Zapravo, Geoff Willis je znao kako pobijediti jer je bio dio Williamsa tijekom njihovih najboljih godina, ali otpustili su ga. Jordan nije ušao u F1 sve dok nismo naučili kako pobijediti u F3 i F3000. Ne dovedu li nekoga tko će momčadi donijeti naviku pobjeđivanja, sumnjam da će se popeti na pobjedničko postolje. Čelnici Toyote, imajte ovo na umu: takva osoba mora biti strastvena i nadarena. Osobe tih kvaliteta trenutačno dostupne su Gary Anderson, Ross Brawn i bivši Jordanov šef momčadi Trevor Foster. Kakva bi to moćna skupina bila. Dajte im priliku i rezultati neće izostati.



Schumi će voziti u Magny-Coursu

Michael je posjetio svoju staru momčad u Barceloni te će u Ferrariju voziti krug u Magny-Coursu na VN Francuske. Vozit će goste dobrotvornog Instituta za poremećaje mozga i moždine.

F1 OTKRIĆA



Zbog većeg marketinškog iskustva od Williamsa (lijevo), Dennis ima više novca za korištenje

Ojeh (kojeg je u F1 uveo Frank Williams) posjeduju po 15 posto dionica, a ostalih 30 posto u vlasništvu je Bahraini Mumtalakat Holding Company (u potpunom vlasništvu kraljevine Bahrein). Prepuštanje redovnih dionica McLarena najprije Daimler-Chrysleru (2000.), a zatim Bahreincima, obogatilo je Dennisa i Ojeha (Dennisova netto vrijednost barem je triput veća od nedavne procjene Sunday Times Financiála na oko 120 milijuna eura), ali je također McLarenu zajamčila vitalna novčana sredstva u ključnom trenutku. Frank bi isto mogao učiniti s tvrtkom Williams Grand Prix Engineering, no hoće li? Frank posjeduje 70 posto dionica te tvrtke, a njegov dugogodišnji poslovni partner Patrick Head preostalih 30 posto. Frank bi mogao prodati 19 posto svojih dionica i dalje imati 51 posto dionica potrebnih da bude većinski vlasnik svoje voljene tvrtke. Zapravo, mogao bi prodati i više od 19 posto, sve dok se ugovorom navodi da novi dioničar(i) ustupljuje svoje pravo glasa na dioničarskim skupštinama Franku. Jer kako bi inače Ron i dalje tako suvereno upravljao Grupom McLaren (uz maleni mig Stuttgartu i naklon Bahreinu) uz vlasništvo malenih 15 posto McLarena?

SUPARNICI? VIŠE NE...

Obojica su okusili mnogo slave, no McLaren Rona Dennisa sad je u svakom pogledu mnogo bolji od Williamsa - Franka Williamsa. Zašto je tako?

TIJEKOM 1980-ih i 1990-ih McLaren i Williams, dvije najbolje britanske F1 momčadi, bile su manje-više jednako uspješne - drugim riječima, obje su bile iznimno uspješne. Posljedica je da su im statistike vrlo slične: uključujući VN Španjolske 2007. Williams je osvojio 113 od odvoženih 486 VN-a, McLaren 149 od 617 - Williamsov je omjer jedna pobjeda u svakih 4,30 utrka, McLarenov jedna svakih 4,14.

Unatoč tome što su Williamsovi bolidi sudjelovali na 131 VN-a manje, Williams je osvojio devet konstruktorskih naslova, McLaren osam. No posljednjih nekoliko godina jalovo je za obje momčadi jer je McLaren posljednji konstruktorski naslov osvojio 1998., a Williams 1997.

No kao što svi znamo, postoje laži, proklete laži i statistika, a ono što nam one ne otkrivaju je da je posljednjih nekoliko sezona McLaren nadmašio Williams u

gotovo svakom pogledu. U pogledu osvojenih VN-a u ovom stoljeću, momčad iz Wokinga ima 26 pobjeda, momčad iz Grovea 10. A ta je suprotnost još izraženija posljednjih godina jer je tijekom



NOVAC

Williams ni sad ne slijedi McLarenove snove.

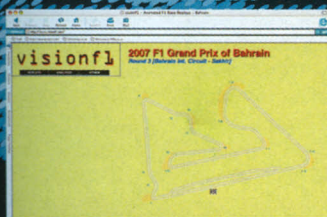
Renaultove dominacije (2005.-2006.) McLaren osvojio 10 VN-a, Williams nijednu. Izvan staze razlika je još naglašenija. McLaren, sada sa sjedištem u zapanjujuće prekrasnom i

svrsishodnom Technology Centeru, ponovno radi pobjedničke bolide, kao i vrhunske cestovne automobile. Glede pokroviteljstva, Williams vrlo dobro kotira u posljednje vrijeme jer prodaju svoga imena začinjuju riječima poput "čist", "neovisan" i, naravno, "britanski". Nedavno su potpisali novi pokroviteljski ugovor (s AT&T-om), doradili su ugovore s Lenovom i AirAsiom te su obnovili ugovor s RBS-om. No unatoč tome, manjak uspjeha na stazi štetno utječe na pokrovitelje (nekoć su i tu konkurirali McLarenu, ali sada imaju znatno neizdašniji pokrovitelje), pa su sada bolidi prekriveni samo malenim logotipovima.

Pod krinkom branda Mercedes DaimlerChrysler posjeduje 40 posto McLaren grupe, zbog čega je njemački automobilski div najveći pojedinačni vlasnik tvrtke. Ron Dennis i njegov dugogodišnji poslovni partner Mansour

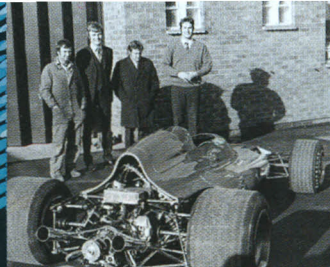
"Tijekom Renaultove nedavne dominacije, McLaren je osvojio 10 VN-a, Williams nijednu."

Kao rezultat (a) znatne godišnje novčane injekcije koju DaimlerChrysler osigurava svojoj F1 momčadi te (b) znatnog ugleda koji povezivanje Mercedesove



Prava gozba za F1 fanove

Jeste li se ikad pitali koja je najbolja F1 internetska stranica? Mislimo da smo je otkrili. Pogledajte www.visionf1.com. Možete pogledati animirane reprize bilo koje VN u posljednje tri godine. Genijalno.



Oprostaj od Kivi Petea (krajnje lijevo)

Formula 1 se 15. svibnja oprostila od Novozelandsanina Petea Kerra, profesora mehanike, koji je 30. travnja umro u 73. godini. Kerr je radio na bolidima za Jochena Rindta, Ronnieje Petersona i Nikija Lauda.



BUDUĆNOST

Zaboravimo uspjeh, što je s nasljedstvom?

trokake zvijezde nudi pokroviteljima plus (c) vrlo sposobnim ljudima i vještinama McLarenovog odjela za marketing, Vodafone McLaren-Mercedes ove godine ima operativni proračun od oko 300 milijuna eura. Williams će imati manje od polovice tog iznosa.

Dennis, koji će u lipnju napuniti 60 godina, predsjednik je i CEO McLaren grupe; Martin Whitmarsh, 49, njegov je direktor proizvodnje. Javna je tajna u besprijeckornim prolazima od nehrđajućeg čelika McLarenovog

Tehnološkog centra da će u iduće malo više od dvije godine Ron naslov izvršnog rukovoditelja prosljediti mlađem kolegi. Whitmarsh je već niz godina pretendent za nasljednika, a kadrovske promjene, do kojih će doći kad se Dennis povuče, u McLarenu se nesumnjivo već pomno (tajno) planiraju. Kad se Dennis "povuče" (tako to on naziva), ostat će predsjednik koji će po potrebi davati važne savjete i biti osloncem tijekom tranzicije. Hoće li se miješati? Ne, unatoč ugledu osobe koja voli sve kontrolirati, Dennis zna delegirati poslove.

U Williamsu su stvari bitno drukčije. Franku je već 65, Patrick je blizu 62. Javna je tajna u jeftinim i vedrim hodnicima mornarskomodre boje sjedišta Williamsa da premda nijedan od njih neće vječno živjeti, zamjene za njih još uvijek nema. Sam Michael, tehnički direktor momčadi, mnogo je sposobniji nego što to njegovi kritičari misle, no čak ni on ne govori da je spreman preuzeti odgovornost vođenja tvrtke, usprkos činjenici da je u pogledu konstruktorske stručnosti u 21. stoljeću jednako

uspješan kao i Patrick.

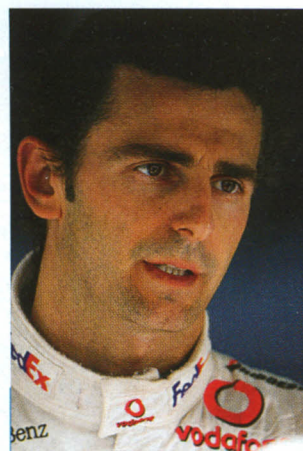
Usto, novi CEO momčadi, dotjerani Adam Parr, možda jest inteligentan, ali još uvijek nije spreman da preuzme upravljanje Williamsom. Nitko nije, a Frank je duboko zagrezo u sedmo desetljeće života.

McLarenova je budućnost jasna, planirana i sigurna. Williamsovoj će, unatoč naslijeđu, solventnosti i ugledu branda, trebati još rada. No ne treba pretjerano brinuti.

U Groveu su stotine iznimno vrijednih zaposlenika i deseci vrlo inteligentnih ljudi. No Frankova je momčad još uvijek igračka svog tvorca, dok McLaren to ni u kom slučaju više nije, premda Ronov utjecaj nije oslabio. A to se mora promijeniti.

Takva je promjena moguća i treba je napraviti tako da Frank i/ili Patrick prodaju dio svojih dionica dinamičnom dioničaru (ili dioničarima).

Recimo to ovako: gdje bi sada bio McLaren, Ron i Mansour da nije bilo DaimlerChryslera i Bahraini Mumtalakat Holding Company? Ugrubo, tamo gdje su Williams, Frank i Patrick. Eto gdje.



"IZGUBLJENI U PRIJEVODU" PEDRO DE LA ROSA

"Moći ću rasteretiti vozače medijskog pritiska, što je dobro jer je riječ o vozačima koji će u nedjelju sjediti u bolidima, pa je dobro što im pomažem."

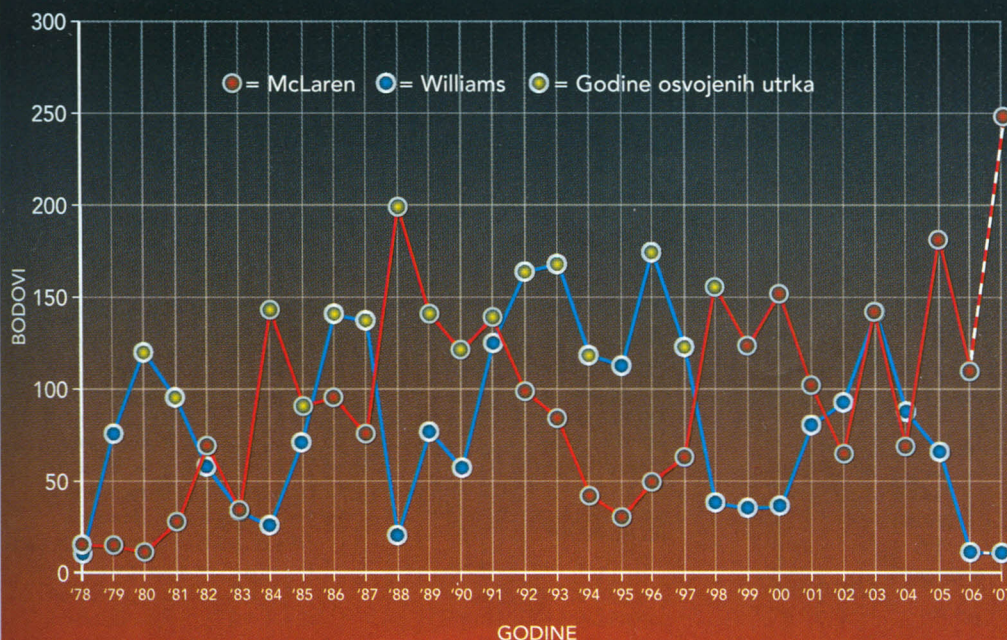
Pedro de la Rosa, testni McLarenov vozač

PRIJEVOD:

"Kao da nije dovoljno loše što nedjeljama gledam kako Alonso i Lewis uništavaju fantastični MP4-22 u čijem sam razvoju pomagao, nego sad umjesto njih moram davati intervju."

MCLAREN VS WILLIAMS: KONSTRUKTORSKI BODOVI OD 1978.

Usporedba konstruktorskih bodova McLarena i Williamsa od godine utemeljenja Williamsa



NAPOMENA: Konstruktorski su bodovi 1978. dodjeljivani najbolje pozicioniranim bolidima svake momčadi kako bi se omogućilo bodovanje momčadi sa samo jednim bolidom, primjerice Williamsa i Wolfa. Bodovi za oba bolida računaju se od 1979. Prije 1978. Williams nije cijelu sezonu vozio s vlastitom šasijom. Projekcija bodova za 2007. izračunata je na temelju prosjeka bodova iz prve tri utrke.



Tomita napušta Toyotinu momčad F1
Tsutomu Tomita (lijevo), predsjednik Toyota Motorsporta i čelnik ekipe, napustit će momčad potkraj lipnja, a zamijenit će ga Tadashi Yamashina, trenutni potpredsjednik. Tomita odlazi u Toyota Japan.



Lewis vozi poput istinskog veterana, ovdje vidimo kako frustrira dva Ferrarija u Sepangu i upravo ga takvi vrhunski potezi čine zvijezdom

G. POPULARNOST

NADMOĆ LEWISOVOG EFEKTA

Čini se da je cijeli svijet poludio za Lewisom Hamiltonom – evo i dokaza...

SJEĆATE LI SE Alonsovog efekta? Španjolska je iznenada postala opsjednuta Formulom 1. I, gle čuda, ista je histerija sad zavladała Engleskom. I što mislite kako je nazivaju? Naravno, Lewisov efekt.

DULJINA STUPACA

Netko mudar jednom reče za novine: "Uvijek najprije okrenem sportski dio. U njemu su zabilježena postinuća; naslovnica nije ništa nego zbirka ljudskih neuspjeha." Kako je pogriješio.

Uspjesi koje je postigao do Barcelone Lewisa su doveli na naslovnice dvaju engleskih dnevnih listova. No još je važnija količina prostora koju je engleski tisak počeo posvećivati F1.

Agencija za istraživanje medija Sports Marketing Surveys (SMS) kaže da je duljina stupaca posvećenih Formuli 1 u engleskim listovima u odnosu na prošlu godinu porasla za 70 posto. "Ono što je najdojmljivije", kaže Nigel Geach, ravnatelj SMS-a, "je što su

ti članci napisani u razdoblju u kojem smo imali najzбудljiviju završnicu Premiershipa u posljednjih nekoliko godina, tri momčadi u poluzavršnici Lige prvaka te pripreme za prvo finale FA Cupa na novom Wembleyu. Zapanjujuće."

"Hamiltonovi uspjesi doveli su ga na naslovnice engleskih dnevnika."

44 posto glasača na BBC-jevoj internetskoj stranici prednost dalo Lewisu, ispred teniske zvijezde Andyja Murraya (23 posto) i boksača Joea Calzagea (11 posto).

SVJETSKI FENOMEN

Slava se proširila i izvan granica Ujedinjenog Kraljevstva. Postoje dokazi da se Lewisova karijera sa zanimanjem prati diljem svijeta. Prema stranici google.com/trends, upiti vezani uz Lewisa Hamiltona na tražilici Google najviši su (izraženi kao proporcija ukupnih upita na Googleu) u Mađarskoj, a zatim u Velikoj Britaniji, Španjolskoj te Finskoj. Efekt djeluje i izvan Europe. U Kolumbiji je, na primjer, 35 minuta omiljene emisije o automobilizmu bilo posvećeno Hamiltonu, a znalci nisu osporavali činjenicu da je od novog južnoameričkog omiljenog vozača Felipea Masse načinio početnika. Ono zbog čega je kolumbijska emisija bila još nevjerojatnija jest da je Juan Pablo Montoya istodobno vozio u trci NASCAR-a. Koliko je vremena u eteru dobio njihov nacionalni junak? Samo 90 sekundi na kraju emisije. E, to je Lewisov efekt.

LEWIS HAMILTON : JENSON BUTTON

Trebate dokaz da je Lewis postao novi miljenik Engleza u F1? Sports Marketing Surveys svojim je sustavom "Mediatrak" bilježio ključne riječi u američkim i engleskim nacionalnim medijima. Ovo su rezultati dobiveni tijekom VN Bahreina.

	SUB Travanj 14		NED Travanj 15		PON Travanj 16		Ukupno
	UK	USA	UK	USA	UK	USA	
'Hamilton'	74	26	198	45	67	7	417
'Button'	8	0	8	11	5	1	33

BROJ GLEDATELJA

Najnoviji SMS-ovi podaci pokazuju da premda je ukupan broj TV gledatelja prve tri trke u odnosu na lani pao za 9,4 posto, najzanimljivije trenutke trke u Bahreinu na ITV-u pratilo je 73 posto više gledatelja.

PRIZNANJE JAVNOSTI

Lewis se našao na vrhu preliminarne ankete za BBC-jevog sportša godine. Glasovanje će se održati u prosincu, no u svibnju je

* Earl Warren, predsjednik Vrhovnog suda SAD-a, 22. srpnja 1968. u Sports Illustratedu.



LEWIS HAMILTON KROZ ZAVOJE

Brz, siguran i razarajuć – to je Lewis Hamilton na stazi. No što on u tehničkom pogledu doista radi?

Slike Lorenzo Bellanca/LAT

Nikad prije u F1 nije stigao vozač cjelovitiji i pripremniji to smjesta pokazati. Pritisak i popularnost koje je rekordni početak karijere Lewisa Hamiltona izazvao otkrili su hladnokrvno, odlučno i staloženo ponašanje vozača koji se prikazuje u svjetlu budućeg prvaka. Njegova vještina na stazi, također – odlične procjene teških situacija kad se skoro dodirnuo kotačima s drugim vozačima na prve tri utrke – otkriće su za novaka u F1. No što je s vještinama koje su temelj njegove vožnje? Njegovi ulasci u zavoj suprotni su ulascima Fernanda Alonsa, njegovog momčadskog kolege, a u Bahreinu je cijeli vikend na stazi bio brži od dvostrukog svjetskog prvaka. Kako mu to uspijeva? Peter Windsor otišao je na stazu analizirati Hamiltonove vještine i promatrao Lewisovu vožnju na tri vrste zavoja: brzim, sporim i srednjim – da otkrije i objasni pojedinosti zašto je mladi Britanac nov junak automobilističkih utrka.



Zadivljujuća strana Lewisovog vozačkog stila
savršeno je tempiranje radnja

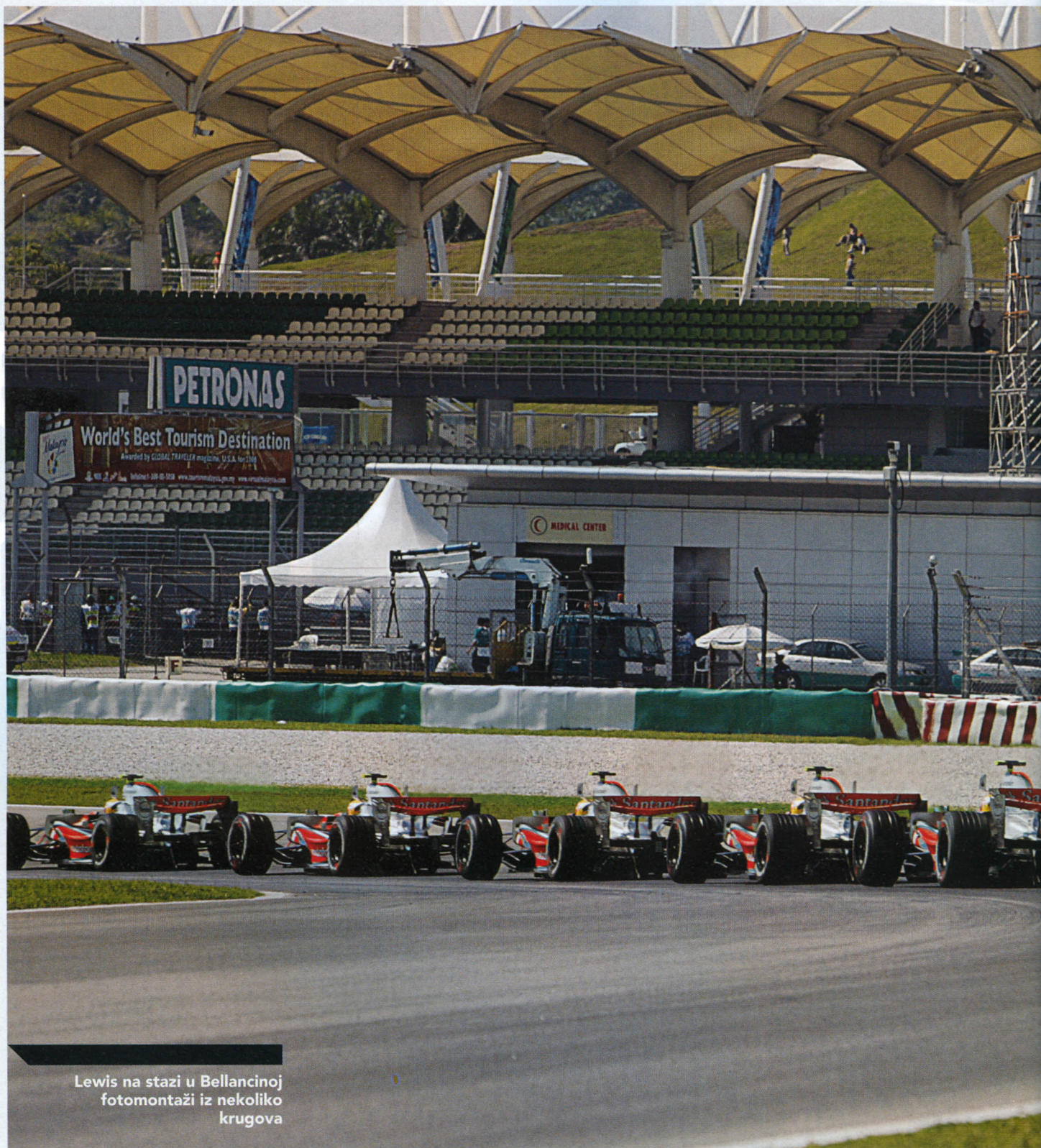
Vožnja sa stilom

SUIKE, BEN WRIGHT

LEWIS HAMILTON
KROZ ZAVOJE



Ono što označuje Lewisovu karijeru njegova je sposobnost održavanja brzine bez mučenja bolida



SLIKE: STEVEN TEE/LAT; BEN WRIGHT; CIRCUIT MAPS; ALAN ELDRIDGE

Lewis na stazi u Bellancinoj fotomontaži iz nekoliko krugova



Očito je da Lewis dulje
zadržava pravocrtnu
putanju.

PETI ZAVOJ, SEPANG

6. travnja, 10.30–11.30

BRZI ZAVOJ



Ah! Užici promatranja Lewisa tijekom prekrasnog jutra u Sepangu. Što čovjeku više treba osim kreme jakog zaštitnog faktora, jakne koja omogućuje da se krećete gdje god zaželite i Oakleyjevih sunčanih naočala? Usto, zabavno mi je gnjaviti našeg fotografa Lorenza Bellancu koji želi snimiti umjetničke fotografije, dok ja želim fotografije onog što se uistinu događa. Odakle krenuti? Mislimo da znamo što mi Bahrein nudi sljedeći tjedan, pa smo u Maleziji izabrali ono što je specifično za Sepang: dobar, pravi, brz zavoj za peti stupanj i klasičan, spor hairpin od 180°.

Osjećaju se pozitivne vibracije, Sebastian Vettel dobro izgleda u BMW-u Nicka Heidfelda ovoga petka ujutro. Kazuki Nakajima izgleda neloše u Williamsu Nice Rosberga, a Christian Albers brzo u Spykeru prolazi preko prvog od milijuna rubnika. Ostali su samo završili početne krugove.

Stojim na pola puta između zavoja 4 i 5 i gledam kako bolidi izlaze iz zavoja 4 i skreću u zavoj 5. Brzine kojima jure oduzimaju dah, i to doslovno. Osjećate kako se svijet tresе kad Vettel projuri, djelomice radi gromoglasna zvuka, djelomice radi turbulencije. A zatim konačno, nekoliko minuta nakon što je na stazu izašao Alonso, vidimo zelenu kacigu Lewisa u McLarenu. Počeo je prvi od brojnih krugova koje će odvoziti.

Prva očita stvar je da Lewis na izlazu iz zavoja 4 dulje drži bolid u pravocrtnoj putanji. Primjerice, Massa počinje bolid vraćati na desnu stranu možda metar i pol prije Lewisa. Massina vožna mi izgleda glatkom i

tekućom; Lewisovala izgleda... nedramatično. McLaren dulje ostaje u pravocrtnoj putanji i čini vam se da će Lewisu nedostajati prostora za skretanje u zavoj 5. No on taj problem rješava ne skrećući do kraja udesno poput Masse, Alonsa i Webbera. Zavoju 5 približava se u petom stupnju i počinje skretati bez promjene. Taj je pokret iznimno nježan – tek lagano guranje, a gledano straga, vidi se da manje opterećuje vanjsku stražnju Bridgestonku.

Očajnički želim saznati što se događa usred zavoja. U kojem trenutku on doista skreće? Prošao sam pješice pokraj žičane ograde. Stotinu metara dalje nalazim se točno iza dijela gdje mijenja smjer bolida, mjesta gdje izlaz iz zavoja 5 postaje ulaz u jednako brz zavoj 6.

Lewisa nema na stazi. Sunce je točno nad glavom. Čak i osoblje na stazi čini mi se dalekim. A tada stiže Lewis. Možda je to zbog udaljenosti s koje ga gledam, možda je to zato jer je otprilike 150 metara od mene. Bez obzira koliko brzo juri u tom trenutku (vjerojatno oko 235 km/h), jasno vidim njegovu putanju u odnosu na točke maksimalnog opterećenja. Usred zavoja 5 (zapravo malo iza sredine) bolid se izmiče ulijevo, a zatim (izmiče je jedini glagol koji mi se čini prikladnim) ponovno udesno. Lewis ispravlja putanju ulaska, usred zavoja skreće toliko da, nagađam, može pravocrtno izići iz zavoja (pod "pravocrtnim" mislim da ne treba uravnoteživati bolid za zanošenje do vanskih rubnika kako to, primjerice, čini Albers). On, umjesto toga, do tog trenutka "postavlja" bolid.

Početno skretanje u zavoj 5 blago je koliko to može biti prije nego Lewis zakrene bolid lijevo, pa desno



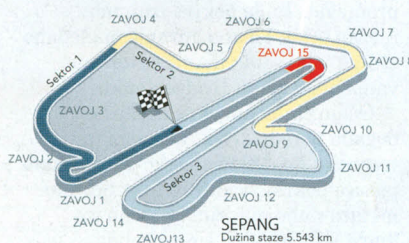
LEWIS HAMILTON KROZ ZAVOJE



ZAVOJ 15, SEPANG

6. travnja, 14.00–15.30

SPORI ZAVOJ



Čini mi se da varam ovog poslijepodneva jer hairpin je hairpin, a Sepang je, barem za mene, možda najbolja staza na svijetu. Imamo odlično mjesto pokraj zavoja 15, ali ne mogu odoljeti da ne odem do zavoja koji mu prethode. Robert Kubica spušta se niz stazu. Malo je preširoko ušao kroz zavoj 12 i 13, zatim je snažno kočio za zavoj 14 uz opterećenje na stražnjoj desnoj gumi. BMW skreće ulijevo, zatim udesno. Njegova uravnoteženost i refleksi su zapanjujući. No zavoj nije dobro svladan.

Lewisova je vožnja kroz ovaj brzi-pa-spori nizbrdini dio ponovno pravočrtna i precizna. Nisam na dobrom mjestu da točno vidim gdje skreće i kako postavlja bolid za zavoj, no razlike u odnosu na ostale vozače na stazi su naglašene. Ispijajući vođu vraćam se do hairpina.

Gledano odozgo, naglašena su tri elementa: prvo, Lewisovi pokreti ruke i šake nezamislivo su precizni i određeni. Ništa ne radi iz ramena, što je običaj ostalih vozača F1. Kod Lewisa sve je u šakama, ručnim zglobovima i profinjanim rukama. Pretjerano pomicanje upravljača nepoznato je ovom vozaču. Kaciga Arai malo se naginje, slijedi lagano pomicanje ulijevo i završni dio, ukrižane ruke. Preciznost na djelu.

Druga je stvar tempiranje pokreta ruku i šaka. Kao što je to učinio u zavoju 5, Lewis dulje zadržava pravočrtnu putanju, pa bolid skreće prema području kočenja zavoja 15. Naravno, ne mogu vidjeti noge vozača (zašto i tamo ne ugrade kamere?), no

okladio bih se u svoju kuću da neposredno prije najjačeg zakretanja upravljača Lewis malo popušta pritisak na kočnice, onako kako se današnji vozači F1 navikli sa suvremene karbonske kočnice ne bi smjeli igrati lijevom papučicom. Frajerski je snažno pritisnuti i zatim odrješito otpustiti kočnicu, no Lewis je drukčiji. Popusti, popusti... zatim zakreni upravljač. Trenutak. Trenutak koji oduzima najmanje vremena. Skrenimo bolid i što prije ga vratimo u pravočrtnu putanju.

Mislim, što bi drugo moglo biti? Pogledajte Nicu ili Heikkija kako ranije u zavoju zakreću upravljač i pritišću gas na mjestu gdje se Lewis još uvijek poigrava s gasom i upravlja trenutkom. Minimalna brzina Lewisa vjerojatno je niža, ali je on zasigurno razmjerno brži pri ulasku u zavoj i brži 50 metara nakon izlaska iz njega. Tome možete dodati i činjenicu da je Lewisov način vožnje nježniji prema stražnjim gumama i usto mu daje više prostora za pogreške.

Naposlijetku, uopće nisam svjestan Lewisova rada s papučicom gasa dok ubrzava, sve dok svjesno ne počnem razmišljati o tome. Njegovi izlasci iz zavoja posve su mirni, uz tek maleni nagovještaj uključivanja sustava protiv proklizavanja. Nema zakretanja upravljača u suprotnom smjeru ili ludih prelazaka rubnika. Ubrzanje od središnje točke zavoja glatko je i nedramatično – savršeno povezano s omjerom kojim opterećenje napušta stražnji desni kotač. Mislim, ako su te razlike tako naglašene u dobu sustava protiv proklizavanja, kakve će tek biti 2008.?

Profinjen, dobrog rada ruku, smiren, nedramatičan - Lewis uspijeva eliminirati preveliko kormilarenje



Lewis pronalazi načine da produlji ravne dijelove staze; utрку (gore) završio kao drugi



Nema naglog zakretanja upravljača u suprotnom smjeru, nema prelaska rubnika. Ubrzanje iz središnje točke zavoja savršeno je dosljedno.



POVEZNICA IZMEĐU ALONSA I LEWISA

Na tri zavoja na kojima smo pomno pratili Lewisa, on je samo potvrdio svoj status savršenog manipulativnog vozača.

On načini jednak broj pogrešaka kao i drugi vozači njegove razine (možda jednu po krugu), ali krasno minimizira njihov učinak manipulirajući dinamičkom masom bolida. On ne izaziva bolid, nego reagira na njega.

Kao takav vozač, u prve je tri utrke bio zamjetljivo bolji od Alonsa. Alonso, kao i Rosberg, Wurz, Massa i Kovalainen, izaziva bolid, premda Alonso radije izaziva prednji kraj, a ne stražnji. Na prednji se kraj oslanja jer ima fantastične reflekske i zbog toga je toliko dobar.

Međutim, uz Lewisa se na početku sezone suočio sa tri velika problema. (1) Lewis je toliko dobar u rukovanju masom bolida da je Alonsu vrlo teško primijetiti i shvatiti u čemu su razlike (telemetrija mu može otkriti samo dijelove toga, ali ne sve). Alonso je sebi tu razliku objasnio činjenicom da se još nije privikao na Bridgestonke. Nema pravo. Kraj njega je bolji momčadski kolega od svih s kojima je vozio. (2) Alonso u svakom trenutku (opet pogrešno) od prednjih ili stražnjih guma traži više nego što to čini Lewis. (3) Kad je prianjanje slabije Lewis lakše ispravlja svoje pogreške.

Nije lako trenutačno biti u koži dvostrukog svjetskog prvaka Alonsa, još uvijek mladog, još uvijek željnog uspjeha.

U posljednjem zavoju 15 pod kutom od 180° Lewis je prema stražnjim gumama nježniji od većine vozača

LEWIS HAMILTON KROZ ZAVOJE



I Lewis je, kao i ostali vozači, loše ušao u zavoj, ali je pronašao rješenje



Smanjivanje brzine prolaska kroz zavoj 9 pomaže ulasku u zavoj 10, pa brzina na ravnom dijelu može biti veća



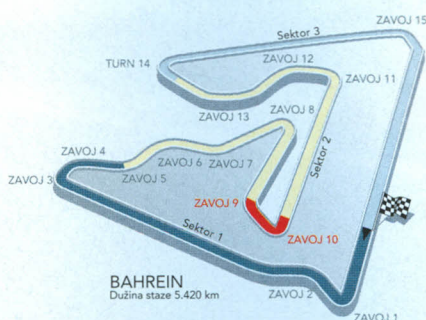
Lewis je shvatio da rješenje tog dijela staze nije u njegovoj brzini kroz zavoj 9, nego sposobnosti da najdosljednije uspori bolid pri ulasku u zavoj 10.



ZAVOJ 9 U ZAVOJ 10, BAHRAIN

13. travnja, 10.30–11.30

SREDNJI ZAVOJ



Volim ovaj dio staze jer iza brzog, slijepog lijevog zavoja 9 za petu brzinu odmah slijedi lijevi zavoj 10 pod kutom od 1000 za prolazak u drugoj brzini. Između njih je malo ili nimalo prostora da bolid dovoljno uspori, a izlaz iz zavoja 10 kritičan je zbog dugog ravnog dijela koji slijedi. Dovoljno je da pola sata stojite između ta dva zavoja i da vidite kako svaki vozač na stazi načini nekakvu spektakularnu pogrešku.

Obično nakon dugog ravnog dijela zavoja 9 počnu presnažno kočiti, uz previše opterećenja stražnjeg desnog kotača. Zatim stražnjim krajem ulove vanjski rubnik ili blokiraju unutarnji prednji kotač, zbog čega ne mogu iskoristiti savršeni trenutak za promjenu smjera u zavoju 10.

Budući da su to propustili, u dvije trećine ravnog dijela koji slijedi

neće uspjeti razviti najveću brzinu. Kada je Lewis napokon prvi put izašao na stazu, gotovo je odmah načinio istu prvu pogrešku: presnažno je i prekasno na izlazu iz zavoja 9 kočio, u deseti je ušao preširoko i izgubio vrijeme. Međutim, u sljedećem prolasku, oko 11:05, vozio je potpuno drukčije.

U tom ju trenutku prijanjanja guma i dalje bile smiješno slabo. Fernando je dvaputa, ne samo jednom, preširoko ušao u zavoj, Kimi triput. Stoga je bilo pravo vrijeme da se pronade rješenje. Naravno, prijanjanje će se popraviti, baš kao i linija vožnje na novim gumama. Ali što će biti nakon 13 krugova utrke, kad prijanjanje ponovno oslabi? Što će se dogoditi kad vjetar ojača i na stazu nanese pijesak?

Sljedeći put kad sam vidio Lewisa na stazi vrh zavoja 9 promašio je za najmanje metar.

Izašao je na vanjski dio staze i jurio po tamo nakupljenom šljunku. Još jedan trenutak! Ili možda ipak ne... Isto je napravio i u sljedećem krugu i krugu nakon toga. Približio sam se još bliže zavoju 10 nastojeći vidjeti njegov prilazak tom oštrm zavoju.

I odjednom mi je sinulo. Lewis je shvatio da rješenje tog dijela staze nije bilo u njegovoj brzini kroz zavoj 9 (premda je primamljivo fantastično brzo projuriti tim odličnim zavojem), nego njegovoj sposobnosti da maksimalno poveća svoje mogućnosti da dosljedno i ravnomjerno uspori pri ulasku u zavoj 10.

Prolazeći široko kroz zavoj 9 brže je izlazio na vanjski dio staze, tek mali pomak upravljača udaljen od posve ravnog položaja automobila za dugo kočenje koje slijedi.

Mana takvog ulaska je što treba prolaziti kroz dijelove zavoja 9 na kojima je prijanjanje slabije, no Lewis je taj problem riješio isto kao u zavoju 5 u Sepangu – slabiji početni pomak upravljača zbog kojeg je radijus skretanja manji – nakon čega slijedi premještanje mase kad je bolid već u zavoju.

Tijekom cijelog vikenda VN Bahreina samo su još dvojica vozača zavojima 9 i 10 prolazili na taj način: Kimi i Jarno Trulli.

No Lewis je prvi pronašao rješenje za njih.

Sposobnost da shvati profinjenosti staze Lewisa čini zvijezdom



FO

U predsezoni, novaci Lewis i Heikki jednako su obećavali. Jedan ispunio očekivanja, na drugoga se još čeka. No pomnija analiza prve tri utrke otkriva mnogo složeniju sliku

LEWIS vs HEIKKI

Riječi Dom Taylor



LEWIS HAMILTON PROBUDIO SE JEDNOG JUTRA, TJEDAN DANA NAKON VN BAHREINA, i vidio da njegovu obiteljsku kuću u Hertfordshireu opsjedaju paparazzi. Ne želeći im priuštiti mogućnost fotografiranja nekih preintimnih slika, Lewisov otac Anthony sjeo je u sinovljev crni Mercedes ML63 AMG kako bi zbunio novinare, a Lewis se neprimijećen iskrao kroz stražnji ulaz kuće i odjurio u maćehinu malenom automobilu. Kasnije su se otac i sin sastali na željezničkoj postaji i zamijenili automobile. To su nezgodne situacije koje prate najuspješnijeg novaka u F1.

No zato je nakon krštenja u F1, koje je bilo spektakularno, ali iz posve pogrešnih razloga, sve bilo mirno oko kuće Heikkija Kovalainena u Oxfordu. Tijekom predsezone su, nemojmo zaboraviti, brojni tu dvojicu svrstavali u isti koš, kao supernovake, oba sposobna da iskoriste vrlo rijetku priliku: pobijede u svojoj prvoj F1 utrci. Renault nije Heikkiju dao bolid kakav mu je trebao za to, no Lewisov je početak iz snova bio tako besprijekoran da su Heikkijevi problemi izgledali pomalo amaterski. U nekoj drugoj sezoni to bi prošlo nezamijećeno, no ove je godine Lewis podigao razinu naših očekivanja od novaka iz prvih startnih redova.

Pomnija analiza VN Australije, Malezije i Bahreina potvrdila je izvrsnost Lewisove vožnje. No ima tu još nešto. Analiza nam je također otkrila da je Heikki, daleko od toga da je zabrljao, zapravo odvezio mnogo bolje nego što mislite. Idemo se malo pozabaviti pojedinostima tih utrka.

KVALIFIKACIJE



HEIKKI KOVALAINEN

Heikki nije uspio ući u završni treći kvalifikacijski krug (Q3) među najboljih 10 na sve tri utrke, dok je njegovom momčadskom kolegi Giancarlu Fisichelli to uspjelo dvaput (VN Australije i Bahreina). Na neki način to je pravo mjerilo, a u Australiji, u drugom kvalifikacijskom krugu (Q2), znači kad je imao vrlo malo goriva, Heikki je i dalje zaostajao golemih 1,020 sekunda iza Fisichelle. No problemi s pouzdanošću značili su da je Heikki odvezio samo jedan vježbeni krug s mekanim gumama prije nego je morao izaći na stazu i kvalificirati se, tako da je dosta upitno kako bi to završilo. Kad je sve išlo po loju u Maleziji i Bahreinu, njegova su kvalifikacijska vremena bila mnogo bolja.

U Maleziji, gdje se Heikki vrlo dobro upoznao s bolidom R27, oba Renaultova vozača nisu se uspjela kvalificirati u Q3, ali samo za desetinku (Heikki) i dvije desetinke (Fisi). Ako ništa drugo, time je dokazano da je R27 težak za upravljanje. U svemu je tome važnije da je Heikki bio za 0,076 sekundi brži od Fisija u Q2. Zapravo, da je Heikki odvezio najbolja vremena po sektorima u jednom krugu, ušao bi u Q3.



LEWIS HAMILTON

Kvalifikacijski rezultati Lewisa mogli bi se prevesti u nogometnu formaciju: 4, 4, 2. Alonsovi su suprotni: 2, 2, 4. To je bila uistinu zapanjujuća demonstracija novaka koji nikad nije bio za više od sedam desetinki sporiji od dvostrukog prvaka i momčadskog kolege, a u Bahreinu je od njega bio bolji za dvije i pol desetinke. Uz ispravljeno vrijeme s obzirom na količinu goriva, Alonso je imao bolja vremena, ali samo za dlaku. Zapravo, ispravljanjem vremena samo se otkriva koliko je Lewisova vožnja doista bila zapanjujuća. U Australiji je Fernando imao goriva za još devet krugova kad je postavio najbolje vrijeme u Q3; Lewis je imao goriva za deset krugova. Taj je dodatni teret jednak vremenskoj kazni od oko 0,086 sekunde. Znači, Lewis je u svojoj prvoj utrci bio samo 0,017 sekunde sporiji od Alonsa. U Maleziji je imao goriva za dodatnih dva kruga, što je jednako vremenu od 0,2 sekunde po Sepangu. Stoga, premda je Lewis bio 0,735 sekunde sporiji od Alonsa, ispravljanjem vremena radi količine goriva to postaje respektabilnih 0,535 sekunda.

"Znajući da brzinom ne može nadmašiti Lewisa, Alonsova najbolja prilika bila je da na stazi ostane tri kruga dulje."

U Bahreinu je bilo neizvjesnije jer je Fisi bio samo 0,046 sekunda brži od Heikkija u Q2, manje od pola desetinke. No kako je sredina poretka bila zgusnuta, što je obilježje ove sezone, to je bilo dovoljno da Fisi uđe u Q3 (samim time što je bio deseti najbrži u Q2), pa je Heikki ponovno ostao u Q2.

Trenutačni sustav kvalifikacija još više naglašava razlike između neulaska u prvih deset i ostalih bolida. Obični je promatrač vidio kako je Fisi u Bahreinu ušao u Q3, dok je Heikki ostao u Q2, pa je zaključio da Heikki nije dovoljno dobar. No vremenska razlika između njih dvojice u Q2 ugrubo bi se mogla preračunati u tri metra staze. Sve u svemu, s iznimkom Australije, Heikki i njegov mnogo iskusniji momčadski kolega gotovo su jednako dobri u kvalifikacijskim krugovima.

OCJENA: 19/25





No u Bahreinu se najviše spoznalo o nastupajućem natjecanju između Lewisa i Alonsa. Alonso je imao goriva za dodatna tri kruga u odnosu na Lewisa i unatoč inače vrelom vikendu odvezio je zapanjujući krug, zauzevši četvrto startno mjesto, samo 0,257 sekunde iza Lewisa. Uzme li se u obzir ispravljeno vrijeme, Alonso je zapravo bio brži za 0,053 sekunde. No, važnije, Alonso je dao maksimum, premda je McLarenovo pravilo da vozače vrte u boks nakon uzastopnih krugova. Nema sumnje da je to učinjeno zbog Lewisove superiorne brzine na sve tri slobodne vožnje u petak i subotu. Znajući da brzinom ne može nadmašiti Lewisa, Alonsova je najbolja prilika bila da ima tri kruga više na stazi. Nije upalilo. Važnost ovog malenog pregleda je u spoznaji da Alonsu osim naslovnica i sve strke problem predstavlja i Lewisova brzina.

OCJENA: 23/25

Heikki i Lewis ganjaju se u Maleziji, gdje su obojica odvezila dobre kvalifikacijske krugove



REZULTATI KVALIFIKACIJA

	 ALONSO	 HAMILTON	 FISICHELLA	 KOVALAINEN
AUSTRALIJA	2 (1:34,493; Q3)	4 (1:26,755; Q3)	6 (1:27,634; Q3)	13 (1:26,964; Q2)
MALEZIJA	2 (1:35,310; Q3)	4 (1:36,045; Q3)	12 (1:35,706; Q2)	11 (1:35,630; Q2)
BAHREIN	4 (1:33,192; Q3)	2 (1:32,915; Q3)	7 (1:34,056; Q3)	12 (1:32,935; Q2)
Prosjek	2,7	3,3	8,3	12,0

Q3 VREMENA ISPRAVLJENA S OBZIROM NA GORIVO

AUSTRALIJA	1:25,721 s	1:25,897 s	1:27,025 s	np*
MALEZIJA	1:34,510 s	1:35,045 s	np*	np*
BAHREIN	1:31,892 s	1:31,945 s	1:33,066 s	np*

np* - nije primjenjivo. U prvom i drugom kvalifikacijskom krugu (Q1 i Q2) vozači voze s minimalnom količinom goriva kako bi bili lagani i postizali bolja vremena krugova. Ispravljanje vremena s obzirom na količinu goriva primjenjivo je samo ako vozač uđe u Q3 jer tada mora imati goriva koliko i na startu utrke. Stoga se mora izračunati prava brzina vozača kako bi se u obzir uzele razlike u masi goriva.



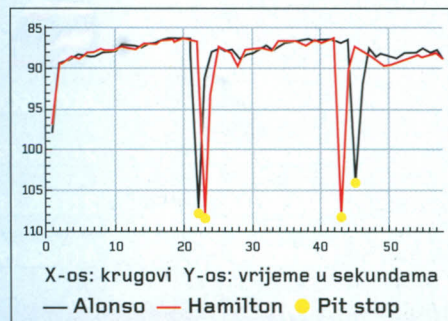


Heikkijev debi u Australiji bio je prava noćna mora: kasnije je rekao da jednostavno nije dobro vozio



LEWIS HAMILTON

Kako bi se cijnila Lewisova nevjerojatna brzina u Australiji, dovoljno je samo usporediti njegov i Alonso graf vremena po krugovima:



Naravno, Lewis je zapravo određivao Alonsovu brzinu u prva dva stinta jer je jurio ispred njega. No kad Alonso prije završnog zaustavljanja u boksu nije imao nikoga ispred sebe (dva kruga kasnije od Lewisa, pa ga je tako pretekao), nije ponudio mnogo. S druge strane, vidi se uočljiva nekonzistentnost u Lewisovoj vožnji negdje sredinom utrke, no i Alonso se mučio (premda ne toliko dramatično) da pronade ritam. U pogledu najbržih krugova, bili su istovjetni u desetinku sekunde, a Alonso je bio 0,037 sekunde brži.

SLIKA: XPBCC

BRZINA U UTRCI



HEIKKI KOVALAINEN

Heikki je bio iskren glede svoje loše vožnje na VN Australije. „Možda je to stoga jer mi je to bila prva utrka“, izjavio je, „ali, iskreno, malo je toga za zapamtiti s utrke i mnogo za zaboraviti. Nisam imao dobru utrku.“

Kao da njegova loša vožnja s 13. do 10. pozicije (uz nekoliko blagih izlijetanja sa staze) nije bila dovoljno loša, njegov je momčadski kolega osvojio bodove za momčad i postavio brži i dosljedniji tempo. Fisichellin najbrži krug je bio 1:26,892, Heikkijev 1:27,592, točno 0,7 sekunde sporije, tako da utjehu nije mogao tražiti ni u svojim eksplozijama brzine – jer ih nije bilo.





Napustio je Australiju odlučan da sazna što je pošlo po krivu, pa je jednostavno zaključio

da je vozio loše. Odlučio je to ispraviti i u Maleziji je zajedno s Fisijem uspio osvojiti bodove za Renault. Na Sepangu nije bilo nikakve razlike između dva Renaultova vozača u pogledu brzine tijekom utrke i konzistentnosti. Oba su vozača počela vožnju s krugom od 1:39; oba su se do 15. kruga poboljšala na 1:38 i tu stala. Samo pet puta nakon toga Fisi je krug ponovno odvezio za 1:39, dok je Heikki to učinio devet puta. Oba su samo jednom postavila vrijeme kruga od 1:37 (Fisi u 44. krugu, Heikki u 41.) i u tim je krugovima Heikki bio brži za 0,068 sekunda.

U Bahreinu je također bilo napeto, ali sada je Fisi odvezao najbolje vrijeme kruga. No tamo su u pogledu konzistentnosti bili gotovo istovjetni, što je zapanjujuće uzme li se u obzir da je Heikki odvezio šest slobodnih krugova više, zbog čega je kasnije imao problema s gumama.

Ocjena: 18/25

REZULTATI UTRKA I NAJBRŽI KRUGOVI

	AUSTRALIJA	MALEZIJA	BAHREIN	PROSJEK
 HAMILTON				
Poredak	3	2	2	2,3
Najbrži krug	3 (1:26,351)	1 (1:36,701)	2 (1:34,270)	2,0
 ALONSO				
Poredak	2	1	5	2,7
Najbrži krug	2 (1:26,314)	2 (1:36,861)	4 (1:34,420)	2,7
 FISICHELLA				
Poredak	5	6	8	6,3
Najbrži krug	7 (1:26,892)	9 (1:37,879)	8 (1:35,200)	8,0
 KOVALAINEN				
Poredak	10	8	9	9,0
Najbrži krug	10 (1:27,592)	7 (1:37,810)	10 (1:35,475)	9,0

“Na Sepangu između Renaultovih vozača nije bilo nikakve razlike u brzini.”

U Maleziji, gdje Lewis opet nije bio toliko konzistentan kao Alonso, Lewis je odvezao brži najbrži krug (promatrano prema sektorima). Zapravo, njegovo vrijeme u 22. krugu od 1:36,310 bilo je najbrže u utrki, desetinku i pol brže od Alonsova najboljeg vremena. Međutim, Alonso je bio brži u početnom dijelu utrke (odmah je vozio na maksimumu uz vrijeme kruga od 1:37 dok je Lewis ostao na 1:38). Razlog tome bila je Lewisova borba s Massom dok je Alonso bio prvi. Čim se Massa izvrtio sa staze u 6. krugu, Lewisova vremena spustila su se na niskih 1:38, a zatim na 1:37. Zbog pritiska Räikkönena i tvrdih guma Lewisova vremena krugova pala su u zadnjem dijelu utrke na 1:39, dok je Alonso i dalje vozio krug između 1:38 i 1:37. Iscrpljenost na malezijskom suncu imala je također veliku ulogu. „Bila je to najteža utrka moje karijere“, izjavio je Lewis. Nevjerojatno, no Bahrein je bio još spektakularniji. Ne samo što je Lewis na svakom treningu i kvalifikacijskim vožnjama želio bio brži od Alonsa, u samoj je utrci bio brži u svakom dijelu staze. Također i dosljedniji. I tako je drugi put Lewis postavio najbrže vrijeme kruga – 1:34,270 (Alonso 1:34,420). Možete li tražiti više od toga?

Ocjena: 24/25

VJEŠTINA VOŽNJE



HEIKKI KOVALAINEN

Negativna je stvar to što Heikki u Australiji nije prikazao nikakvu vještinu, no barem je završio utrku. U Maleziji je pod teškim uvjetima odvozio solidnu utrku bez ikakvih incidenata i osvojio svoje prve bodove, ali nakon što je u kvalifikacijama bio bolji od Fisija, razočarao je na početku utrke. Na startu je Heikki i dalje bio Renaultova najbolja prilika da momčad osvoji bodove i premda je Heikki u utrci napredovao za jedno mjesto, Fisi ga je pretekao i osvojio četvrto. Želeći u Bahreinu izbjeći ponavljanje takve situacije, Heikki je radio na startanju. Rezultat: u kvalifikacijama je napredovao za četiri mjesta. Nakon dugog početnog dijela utrke u kojem se mučio s pregrijanim gumama, ali je i dalje bio na visokom sedmom mjestu, otišao je u boks i vratio se na razočaravajuće 15. mjesto. No na kraju je završio deveti. Njegovo jedino ozbiljno sučeljavanje kotač uz kotač bilo je u Bahreinu gdje se najprije branio protiv Jarna Trullija, a zatim nastojao preteći Nicu Rosbergu. Izgubio je oba boja, ali je barem zagorčao život Nicu tjerajući ga da preširoko uđe u zavoj. Izgledalo je nesporno, no bilo je namjerno – Heikki je svima stavio na znanje da se neće predavati bez borbe.



OCJENA: 18/25

LEWIS HAMILTON

Svatko tko je gledao kako Lewis na GP2 prestiže Nelsinha Piqueta i Clivija Piccionea vanjskom stranom Becketta u Silverstoneu 2006. vidio je da je riječ o izvanrednom vozaču. Lewis je to u F1 dokazao hrabrim prestizanjem Roberta Kubice s vanjske strane te zatim Alonsu u prvom zavoju Albert Parka. U Maleziji je još jednim profinjanim dvostrukim prestizanjem (u prvom je zavoju s unutarnje strane pretekao jedan Ferrari, u drugom drugi) dokazao da događaji u Australiji nisu bili puka sreća. Oba su starta bila spektakularna zbog oportuniteta, jer biste očekivali da će novak na startu ipak biti oprezniji. No Lewisova vožnja nije bila nespretna ni opasna (nije bilo blokiranja kotača), samo nagonska. Nekako kao da je znao kako se poigrati s koeficijentom trenja, a da u tome ne pretjera. Njegove obrane u Maleziji (najprije protiv napada Masse, zatim Räikkönenu) i Bahreinu (opet Kimi) bile su prava remek-djela. Ne napraviti pogrešku pod pritiskom jedna je stvar. Ne napraviti pogrešku i održavati brzinu posve je druga, osobito kad iza sebe imate jedan ili dva Ferrarija.

OCJENA: 25/25

"McLaren je Hamiltonu dao bolid kakav mu treba. Usprkos tome Lewis bi mogao biti vozač kakvog nikad prije nismo vidjeli."



Hamilton je na Sepangu bio ispred Räikkönenu u Ferrariju i utrku je završio na drugom mjestu

TKO SU IM PRAVI KONKURENTI?

Alonso je uništio Fisichellu kad su 2005. i 2006. bili momčadski kolege u Renaultu. Svima je poznato da je Alonso u prosjeku bio pola sekunde brži od Fisija. Znači li to da je Heikkijev uzor pola sekunde sporiji od Lewisa? Ne nužno.

Pitanje je jesu li Alonso i Fisi ove godine isti vozači kakvi su bili kad su bili u istoj momčadi. U Fisijevo slučaju, izgleda da je odgovor ne. U Renaultu su primijetili promjenu nabolje u Fisijevoj vožnji, pa je vrlo vjerojatno da se Heikki uspoređuje s onakvim Fisichellom koji je 2002. toliko dojmio konkurente da su ga proglasili vozačem godine.

Kad je riječ o Alonsu, premda nam se kad je pobijedio na VN Malezije činilo da radi poput švicarskog sata, u Bahreinu se McLarenovo osoblje iznimno trudilo da nas sve uvjeri kako je između Alonsu i momčadi sve u redu, jer je poznato da Alonso gubi samopouzdanje kad osjeća da ga cijela momčad ne podržava, što bi moglo utjecati na njegovu vožnju u odnosu na Lewisovu. Ali to je pitanje kokoši i jajeta. To što Lewis može postati čimbenikom koji odlučuje o optimalnoj vožnji dvostrukog svjetskog prvaka samo još više naglašava njegove sposobnosti, premda ni na koji način ne objašnjava takvo stanje.

POGREŠKE/PROPUSTI



HEIKKI KOVALAINEN

Heikki je u Australiji napravio brojne pogreške. „Jednostavno nisam kontrolirao svoju vožnju“, priznao je. U jednom je trenutku izletio trećeg zavoj, u sljedećem je preširoko ušao u prvi zavoj. Pogreške na startu VN Malezije i izlijetanje nakon dodira kotačima s Rosbergom u posljednjem zavoju Bahreina samo su pridonijeli dojmju loše kontrole bolida. No postaje sve jasnije da je Renaultov R27 vrlo složen za vožnju. Fisi ima dovoljno iskustva s lošim bolidima da se može s time nositi, no novaku je vožnja iznimno teška. Također, nije sve u nadarenosti. U pitomom R23 iz 2003. Alonso je briljirao. U zloglasnom R24 iz 2004. Trulli je u prvom dijelu sezone nadmašio Alonsa.

OCJENA: 16/25



LEWIS HAMILTON

Vrlo je jednostavno. Lewis, osim jednog preširokog ulaza u 14. zavoj u Australiji, nije napravio nijednu pogrešku što ga, zbog činjenice da je novak, čini pomalo nevjerovatnim. Naravno, McLaren mu je dao bolid i podršku, pa ne mora brinuti ni o čemu osim o vožnji bolida do njegovih krajnjih mogućnosti. Ipak, Lewis bi mogao biti vozač kakvog nikad prije nismo vidjeli.

OCJENA: 24/25

KONAČAN POREDAK:

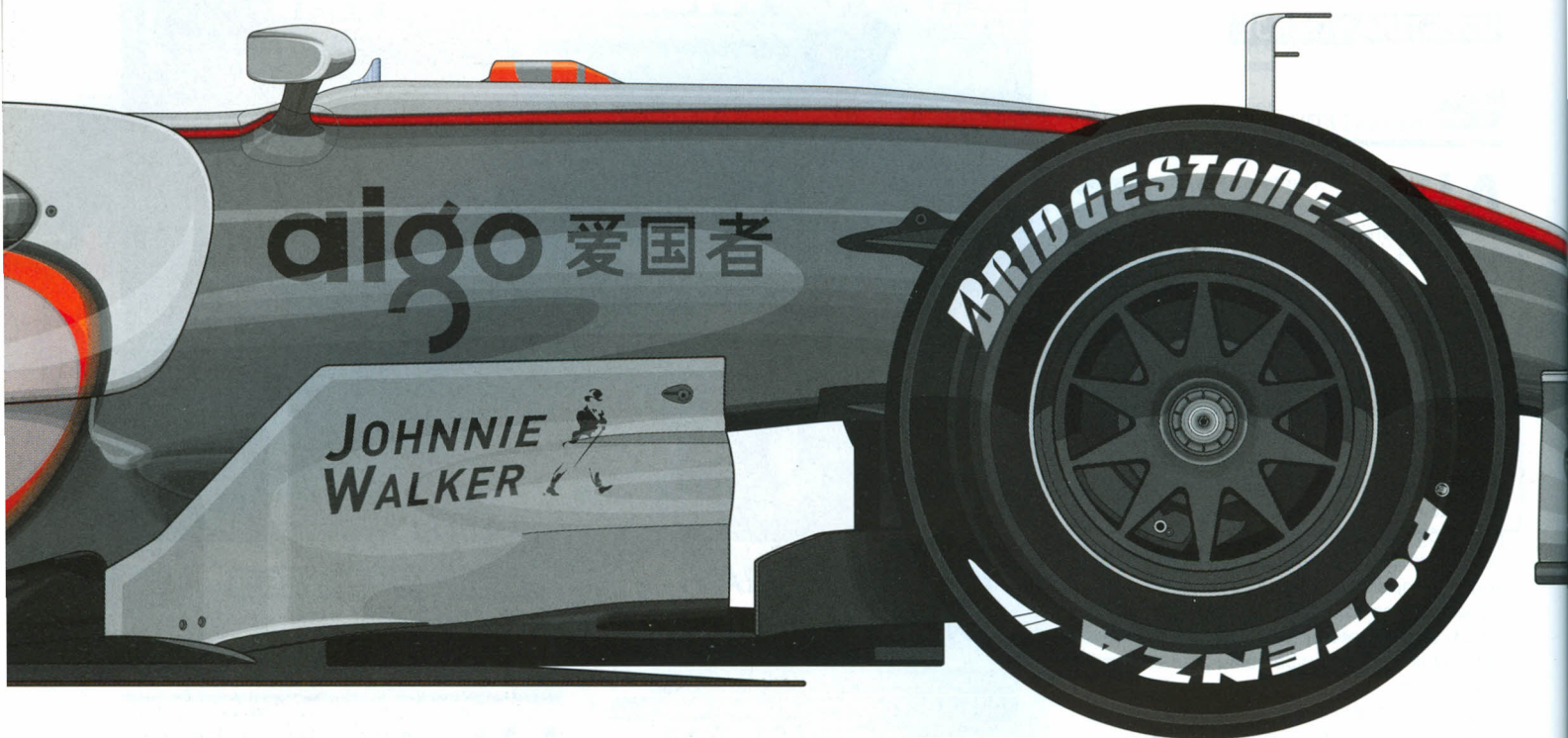


KOVALAINEN 71/100



HAMILTON 96/100





PROJEKT

U nedavnim je sezonama McLaren morao pretrpjeti svašta, otkazivanja sustava, otkazivanja šasije, otkazivanja motora. No s MP4-22 možda su ponovno otkrili vječni ideal Formule 1: bolid koji je istodobno brz i pouzdan.

Riječi Steve Matchett Ilustracije Patricia Soler

Na početku ove sezone mnoga su pitanja bila neodgovorena.

Hoće li Ferrari zadržati natjecateljsku oštricu usprkos nevoljama? Hoće li Renault uspjeti stati na kraj nevoljkosti R27 tijekom ispitivanja da surađuje s novim gumama? Jesu li Hondine poteškoće bile samo dječje bolesti novog bolida? I možda najbolnije od svih: je li Alonsova odluka da potpiše za Rona Dennisa bila nerazumna? Hoće li McLaren moći osigurati trenutačnom vladaru dovoljno brz i – još važnije – dovoljno pouzdan bolid da obrani svoju krunu?

NEDOSTIŽNA POUZDANOST

Napokon prekinut niz nevolja

Otkad je došao u Ferrari, Ross Brawn naglašavao je važnost pouzdane opreme. I s punim pravom, dakako: kakva je svrha ultrabrzog bolida koji se raspadne na polovici trke? A njegovi Ferrariji potkrjepljivali su njegove tvrdnje – bili su gotovo neuništivi.

Nažalost, pouzdanost (ili, bolje rečeno, frustrirajući manjak pouzdanosti) posljednjih je sezona McLarenova Ahilova peta. Uzmimo za primjer samo Kimijev niz mehaničkih kvarova: 2002. njegov MP4-17 pretrpio je

čak šest kvarova motora usred utrke, a iste je godine u Barceloni stražnje krilo spektakularno otkazalo poslušnost nakon samo četiri kruga.

Četiri godine kasnije, njegov MP4-19 pretrpio je još šest otkazivanja motora (sedam računamo li i onaj zamijenjen prije kvalifikacija u San Marinu), a u Hockenheimu mu je opet stradalo stražnje krilo. Mislim da je čak i flegmatični Kimi zakuha kad se to ponovno dogodilo. No izgradnja osobnosti tek ga je čekala: u 2005. vidjeli smo odustajanja zbog kvara na ovjesu, pogonskom vratilu te novih poteškoća s motorom.

Iste godine u Hockenheimu, nakon što je osvojio pole position, postavio najbrži krug te s lakoćom vodio u utrci, kvar na hidraulici primorao je Kimija na posramljujuće zaustavljanje.

Usto, bez namjere da trljamo sol u ranu, Räikkönenov McLaren te je sezone bio jedini bolid koji je odustao na domaćem Mercedesovom terenu. Au, bolno!

Moj kolega sa Speed Channela David Hobbs savršeno je sumirao sve te događaje rekavši: "Da ga ne prati loša sreća, ne bi ga pratila nikakva sreća." Stoga ne čudi da je Kimi tako rado prihvatio poziv na večeru s Jeanom Todtom u restoranu Cavalinno u



McLAREN MP4-22

Dennis očekuje da će suparnici odmicanjem sezone MP4-22 sve češće gledati iz ovog kuta



22

Henkel

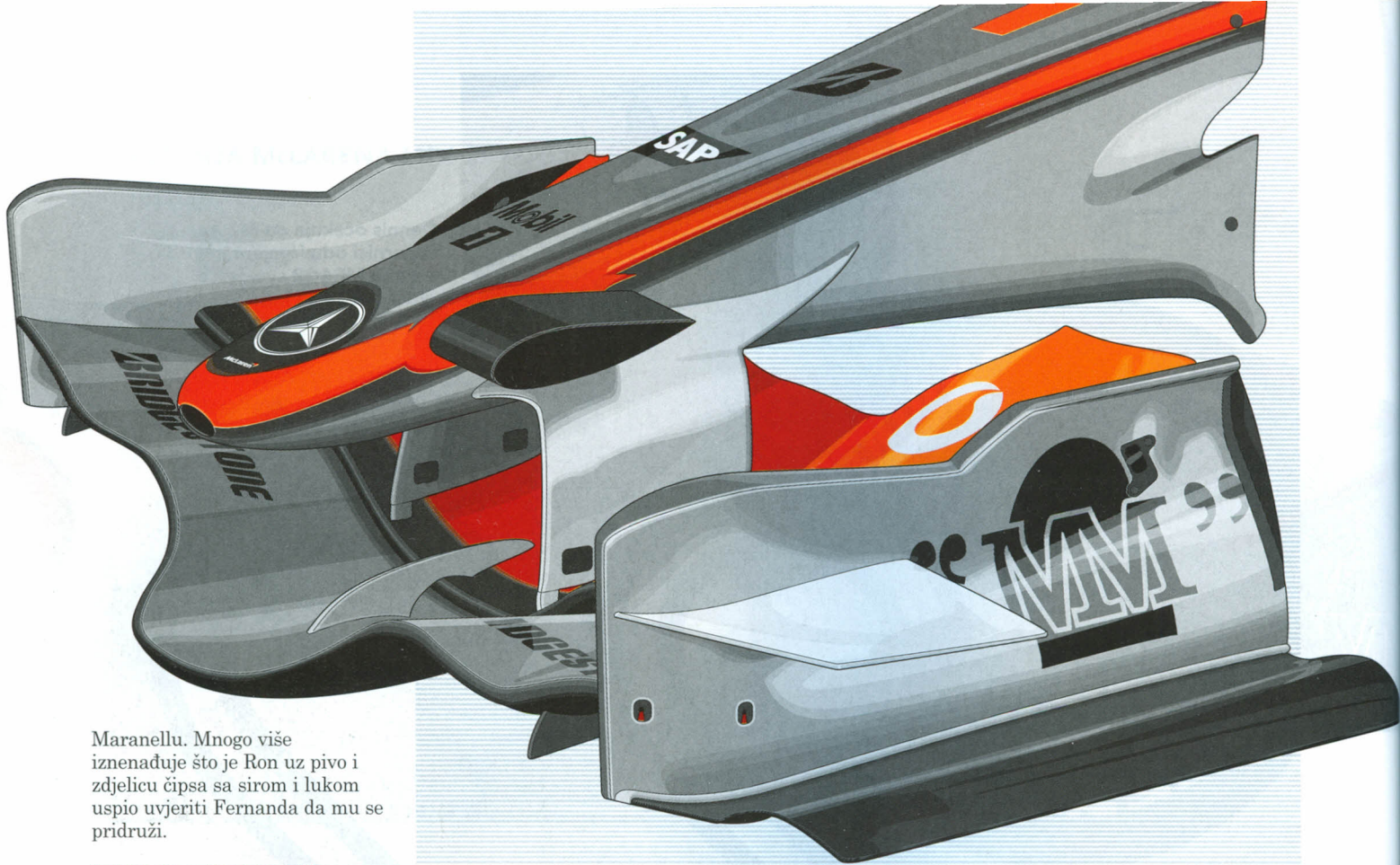
SCHÜCO
Windows + Solar

Hilton



Mobil 1

Mercedes-Benz



Maranellu. Mnogo više iznenađuje što je Ron uz pivo i zdjelicu čipsa sa sirom i lukom uspio uvjeriti Fernanda da mu se pridruži.

STABILNOST MOMČADI

Promjene i opet promjene

Brz i pouzdan automobil nije samo posveta evoluciji dokazano dobre konstrukcije i razvoju koncepta: riječ je i o plodu kontinuiteta i stabilnosti ekipe. I upravo je to McLarenu nedostajalo u posljednjih nekoliko godina.

Zanemarimo li sada neugodnu sagu o odlascima Juana Pabla Montoye i Räikkönena, još uvijek nam ostaje cijeli niz remetilačkih čimbenika: logistička noćna mora u koju se pretvorilo preseljenje momčadi u McLarenov tehnološki centar (MTC); razmirice Adriana Neweyja s ekipom te, ranije, zaustavljeni pokušaj da potpiše za Jaguar prije nego što se odlučio za McLaren te, naposljetku, suradnja s Red Bullom. Peter Prodromou, Neweyjeva veza u McLarenu, tada je unaprijeđen u voditelja odjela za aerodinamiku, no kasnije je i on prešao u Red Bull. Nicolas Tombasis koji je nedavno stigao iz Ferrarija, vrlo se kratko zadržao prije nego što se okrenuo na peti i odjurio natrag u Ferrari na položaj glavnog konstruktora.

Nemirno je bilo i u tvornici motora: Mercedes-Benzovo postupno preuzimanje Ilmora od 25 posto dionica 1993., preko 55-postotnog udjela 2002., do potpunog vlasništva 2005. Taj posljednji potez potaknuo je odlazak Maria Illiena, iznimno

NOS ZA AERODINAMIČKI USPJEH

McLarenovi inženjeri već dugo se bave nadzorom podupravljanja. Tehnički propisi određuju broj virtualnih "kutija" oko središnje crte bolida koje ograničavaju prihvatljive dimenzije karoserije te aerodinamičkih naprava. Premda se prednje krilo može sastojati od nekoliko dijelova, vanjski dijelovi moraju biti smješteni

150 – 350 mm iznad nazivne ravnine. Najnovija McLarenova konstrukcija (prvi put provjerena u Menorci prije probe u Barceloni i VN Španjolske) ima jedinstven dodatak. Za razliku od suparničkih konstrukcija izravno povezanih s nosom bolida, novi element na MP4-22 tvori nepoduprti most koji se proteže između završnih ploča krila.

"Postaje očito da je pozornost koja je posvećena svakom dijelu nevjerojatna."



nadarenog inženjera koji je zajedno s pokojnim Paulom Morganom bio suosnivač Ilmora. Zanimljivo je da su se otužni niz kvarova na motoru i ti poslovni pregovori događali baš istodobno. Ili se radnici jednostavno nisu mogli usredotočiti na posao?

Nakon preuzimanja, tvrtka je preimenovana u Mercedes-Benz High Performance Engines Ltd. Sad kad je Mercedes bio stopostotni vlasnik, stuttgartaska uprava u brixworthsku tvornicu na mjesto voditelja odjela za razvoj motora poslala je

Markusa Duesmanna, jednog od starijih inženjera.

Godinu dana poslije, međutim, BMW je u izjavi za tisak obavijestio javnost da će im se od siječnja 2006. Duesmann pridružiti u Münchenu. Pretpostavljam da se čuvsu tu vijest u Stugartu nisu previše radovali.

Dakle, goleme promjene posvuda. A takve promjene traže vrijeme za oporavak; vrijeme za smirivanje i pregrupiranje.

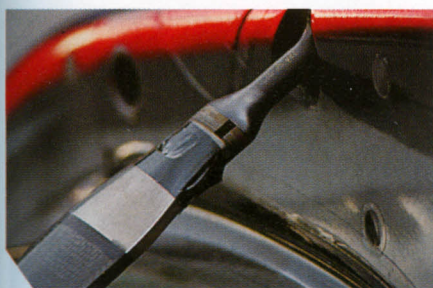
USAVRŠAVANJE PAKETA

Nijedan detalj nije ostao netaknut

Posljednji McLarenov bolid MP4-22

dijeli mnoge konstrukcijske sličnosti s lanjskim MP4-21. Kako je ovo treća godina nepromijenjenih propisa o dimenzijama karoserije, aerodinamičari se mogu posvetiti doradi dokazano dobrih rješenja. Poput prethodnika, bolid je nastao pod dirigentskom palicom Mikea Coughlana, inženjera koji je u McLarenu od 2002., a trenutno je na položaju glavnog konstruktora. Dobar momak, inteligentan i kreativan, zabavan također; uživao sam radeći s njim u Benettonu.

Svaka aerodinamička površina, svaki kompozitni odljev,



NEVJEROJATAN OVJES

McLaren je poznat po svojoj konstruktorskoj sitničavosti. Iznimno podrobna izvedba gornjeg stražnjeg ramena klasičan je primjer za to: unutarnji nosač stražnje gornje poluge ramena (gore i desno) oblikovan je tako da se neprimjetno spaja s karoserijom (uspoređi prednje rame, lijevo)



svaki strojno izrađeni dio MP4-22 izgleda tako dobro, tako savršeno oblikovan da je teško povjerovati da nije riječ samo o umjetničkom djelu sastavljenom kako bi ugodilo oku. Jasno, da biste mogli u potpunosti cijeniti taj bolid, morate zaviriti ispod oklopa koji izgleda kao djelo djevojaka koje umotavaju poklone u obližnjoj parfumeriji. No nakon što se naviknete na blještavilo, postaje očito da je pozornost posvećena svakom, pa i najmanjem dijelu, upravo nevjerovatna. Na tom bolidu ništa nije radeno površno. Uzmimo za primjer usisnike

prednjih kočnica (vidi ilustraciju na str. XX): aerodinamičari ih ne vole jer povećavaju otpor. Inženjeri mehanike ih, pak, vole jer jamče da kočnice neće eksplodirati. Stoga je potreban kompromis. A McLarenov kompromis vjerojatno je najbolji primjer skladnog nadopunjavanja u Formuli 1. Kako bi aerodinamičari bili zadovoljni, ulaz usisnika načinjen je maksimalno diskretno. Opskrbljuje se "prljavim" zrakom koji struji po boku završne ploče prednjeg krila kako ne bi omeo iznimno važno strujanje zraka s

oštrg ruba zaklopca krila. Sam usisnik ima razdjelnik koji mu omogućuje da obavlja dvije funkcije: jedna polovica usmjerava zrak u utore za hlađenje izlivena u sredini ugljičnog kočnog diska; druga polovica usmjerava zrak kroz ugljični omotač obavijen oko vanjske strane kočne čeljusti te tako istodobno hladi i pločice i čeljust. Vrlo mclarenovski – uredno i učinkovito.

**AERODINAMIČKA
POBOLJŠANJA**
Ometanje Hondinih strujanja

Nakon što je dao otkaz u Hondi, Simon Lacey u McLaren je, na čelo njihova aerodinamičkog odjela, prešao u studenome 2006., prekasno da bi značajnije mogao utjecati na prvotni koncept MP4-22. No Lacey će moći potaknuti daljnji razvoj programa te poboljšati već ionako vrlo djelotvornu konstrukciju. Zanimljivo je da je Lacey u Hondi radio s Willemom Toetom. Godinu dana prije Simonovog otkaza, Toet je također dao otkaz i otišao na mjesto voditelja aerodinamike u BMW-u. Obojica dijele slične konstruktorske



ANATOMIJA McLARENA MP4-22

filozofije, pa pretpostavljam da nije slučajnost to što se i BMW i McLaren odmicanjem sezone stalno poboljšavaju.

Premda su prepoznatljiva McLarenova krilca bila osmišljena mnogo prije Laceyevog dolaska u MTC, vrijedi napomenuti da je odlučio ne mijenjati ih.

Vrijedi također spomenuti da Toet rabi zapanjujuće slična krilca na BMW-u F1.07 – još jedan dokaz, rekao bih, da ta dva velika talenta slično razmišljaju. Hondin gubitak, nedvojbena, BMW-ov i McLarenov dobitak.

RASPODJELA TEŽINE

Uklanjanje težine sa stražnjih kotača

Tijekom posljednjih nekoliko sezona McLaren je došao na glas kao konstruktor bolida koji vrlo nježno postupaju sa svojim stražnjim gumama.

Ove godine u kojoj sve momčadi izvješćuju o tome kako su Bridgestoneove stražnje gume podložne brzom trošenju (u usporedbi s prednjima), prednost šasije koja ne zlostavlja stražnje gume postaje očita. Srećom po McLaren, MP4-22 je naslijedio to obilježje. S obzirom na to, inženjeri su morali dodatno preraspodjeliti težinu bolida kako bi pomogli stražnjim gumama.

U prošloj sezoni većina momčadi vozila je s raspodjelom od otprilike 42 posto sprijeda i 58 posto straga. Izrazimo li te postotke kao težinu u kutovima (statička raspodjela težine izmjerena na sve četiri gume) i pretpostavimo li da bolid ima statičku težinu od 600 kg, tada bi to značilo 252 kg sprijeda i 348 kg straga (prepolovite te vrijednosti za pojedini kotač).

Ove će godine, međutim, s pozornošću usmjerenom na zaštitu tih osjetljivih stražnjih guma većina momčadi pet posto težine svojih bolida pomaknuti naprijed. Ne zvuči dramatično, no riječ je o promjeni od 30 kg koja inženjerima omogućuje da smanje statičko opterećenje svakog kotača za 15 kg. U danima rata između Michelina i Bridgestonea takva bi raspodjela izazivala ozbiljne poteškoće s podupravljanjem, no na ovosezonskim Bridgestonkama bolidi imaju sklonost k preupravljanju.

Čini se da takva situacija odgovara McLarenu – bolidi MP4-20/21 bili su skloni

podupravljanju, pa je sve što može promijeniti takav zamorni trend više nego dobrodošlo. Često smo tijekom posljednje dvije sezone vidali kako se Kimi približava lovinu i kako mu u presudnom trenutku prednje krilo gubi zračnu struju, pa bi mu bolid na izlasku iz zavoja klizio prema van.

BESTRAZJNI MJENJAČ

Evo nas na nuli – ili ipak ne?

Snaga koju isporučuje (nažalost) ograničeni Mercedesov motor FO108T V8 prenosi se na gume preko McLarenovog vlastitog bestraznog mjenjača. To je treća sezona u kojoj McLaren rabi tu vrstu mjenjačke kutije, a njezina je pouzdanost iz inačice u inačicu sve veća.

Uz iznimku nekoliko umetaka od titana, cijelo

kućište prijenosnog sustava sad je izrađeno od kompozitnih materijala.

U današnje vrijeme ugljik je najčešći materijal za kućišta prijenosnog mehanizma, ali ne i isključivi. Kutija Renaulta R27, na primjer, ima kućište od titana s vrlo tankim stijenkama, koje premda je ultralako, nikako ne odgovara motoru.

Pridavanje naziva "bestrazjni" tim najnovijim mjenjačima zapravo je pogrešno. Bestraznost podrazumijeva da nema nikakvog praznog hoda pri promjeni stupnja prijenosa. No nepostojanje praznog hoda, odnosno nulto "neutralno vrijeme" zapravo bi se kosilo s tehničkim propisima jer bi to značilo da je posrijedi stalno promjenjivi prijenos, a njega pravila zabranjuju.

Pravila jasno propisuju da prijenosni mehanizam mora

imati između četiri i sedam odvojenih stupnjeva prijenosa. Nimalo ne iznenađuje što su definicije pravila koja uređuju što je, a što nije prihvatljivo pomalo sive; FIA često momčadima šalje "tumačenja" koja sadržavaju podatke koje nikad nećete vidjeti u službenim pravilima.

U želji da pomognem razjasniti nedoumice, prošle sam sezone zamolio Charlieja Whitinga da mi objasni neke stvari: "Nema ograničenja oko 'neutralnog vremena'", rekao je.

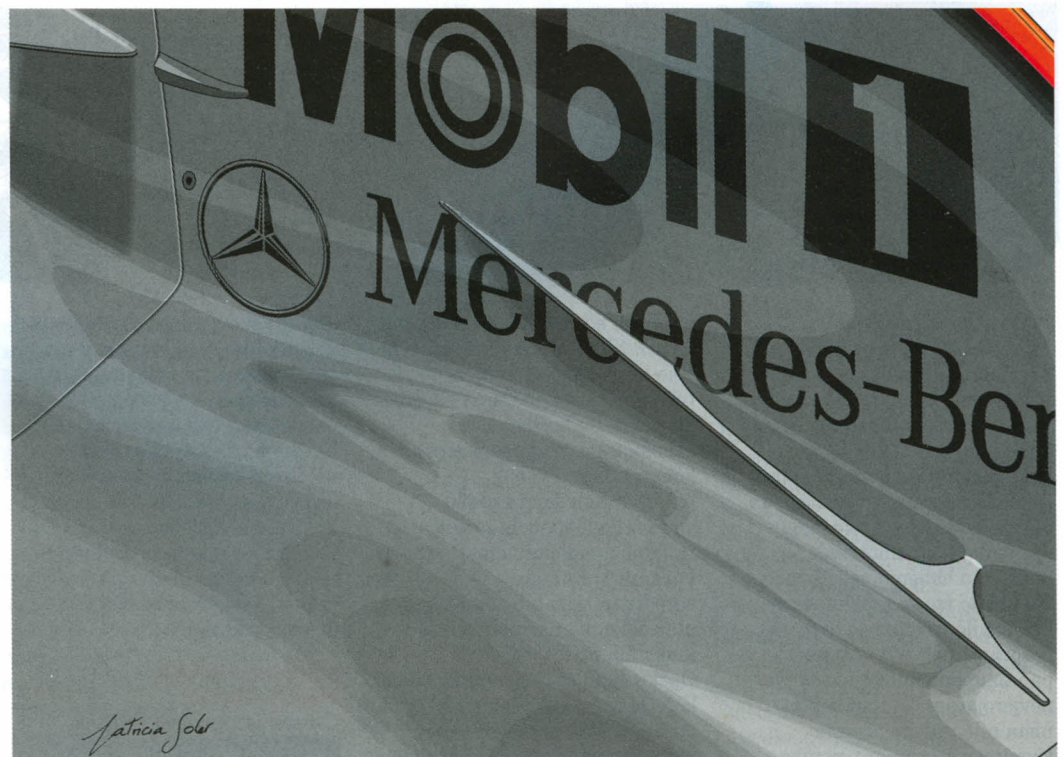
"Sve što zahtijevamo je da od trenutka u kojem vozač pokrene promjenu stupnja prijenosa naviše, pa do izlaska iz stupnja u kojem je bio ne prođe više od 80 ms te da svaka promjena stupnja prijenosa u cijelosti ne traje dulje od 300 ms.

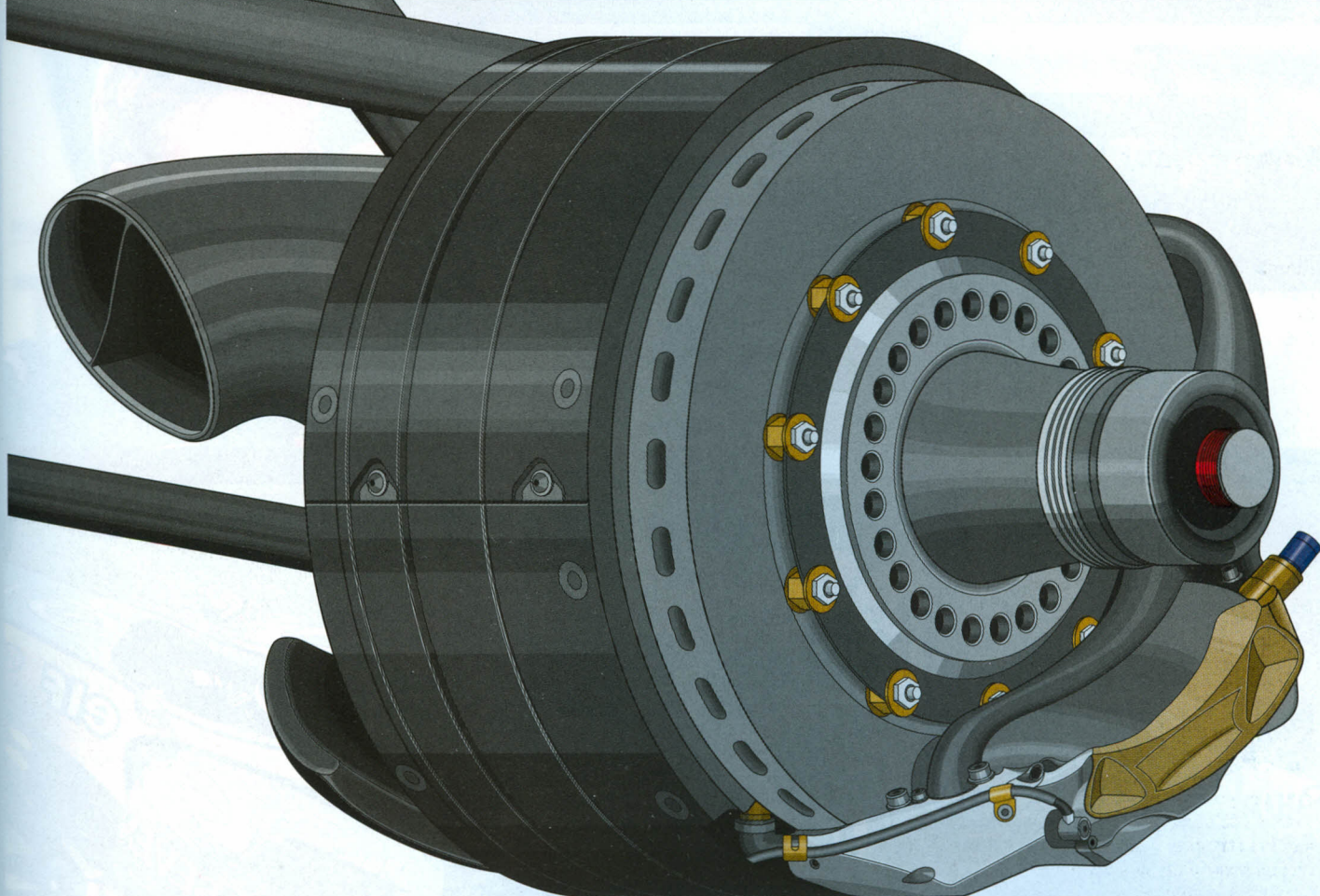
Očito je da s bestrazjnim mjenjačem potonja brojka postaje gotovo nevažna." Inženjeri



NA KRILIMA VJETRA

Nakon donošenja aerodinamičkih ograničenja za 2005., McLaren je naporno radio kako bi sačuvali kakvoću zračnih struja oko njihovih bolida. Iz tog truda nastala su prepoznatljiva krilca (lijevo). Na poklopac motora dodani su detaljno izrađeni modifikatori strujanja (dolje) koji nadziru struju prema malom "donjem krilu".





FINO PODEŠAVANJE HLAĐENJA KOČNICA

Hlađenje ugljičnih kočnica (lijevo) mora biti pažljivo nadzirano. Nije riječ samo o tome da ih je važno što više ohladiti; konstrukcija mora biti takva da osigura da su usisnici (desno) i podložni prstenovi (pričvršćeni za noseća zvana, gore) podešeni da održavaju radnu temperaturu od 400–450°C.



iznimno nevoljko obznanjaju točne podatke kad govore o preformansama njihovih najnovijih prijenosnih mehanizama, no nema sumnje da, kao što je Charlie istaknuo, promjene traju kraće od 300 ms. Prije tri godine (prije nego što su se u F1 počeli rabiti pojmovi "bestrajni" ili "brzi" mjenjač) neutralno vrijeme bilo je smanjeno na 25 ms (ne, ovdje ne nedostaje nula). Najsuvislji podatak do kojeg sam došao razgovarajući s ljudima uz pivo ili dva je da su tri godine stalnog razvoja prepolovile tu brojku. Fenomenalno!

Čini se da inženjeri sav novac koji im FIA onemogućuje da utroše na razvoj motora oni jednostavno "spiskaju" negdje drugdje. I tako

će uvijek biti. Bi li FIA trebala ograničavati budući razvoj do stupnja gdje će svi bolidi Formule 1 jednostavno biti klonovi, konfekcijske preslike, gdje će učinak cijele momčadi ovisiti isključivo o vozaču? Dogodi li se to, doživjet ćemo da će primanja vozača skočiti nebu pod oblake, u posve nerazumne visine.

Ovako ili onako, momčadi će uvijek trošiti koliko god je potrebno za pobjedu.

DVOBOJ KIMI – FERNANDO Španjolska buba u Ferrarijevom uhu

Tijekom godina "ljubav" Ferrarija i McLarena nije nimalo splasnula – svaki i dalje uživa u

nadmudrivanju drugog. (Dokaz tomu, ako je uopće potreban, nedavna su prepucavanja oko potpornja podova i prikladnosti shadow platea).

Ove godine, međutim, nakon Kimijevog prelaska pod okrilje najvećeg suparnika, McLaren će žarko htjeti pokazati da je sposoban za velike rezultate i bez njega. Ferrariju je, pak, stalo da dokaže da je tjedna plaća od milijun dolara savršeno odgovarajuća nagrada za dobro obavljen posao.

U vrijeme pisanja ovog članka momčadi su se pripremale za VN Španjolske i McLaren je tada bio baš ondje gdje je i htio biti: pet bodova ispred Ferrarija i na čelu poretka konstruktora. Na očitu radost ekipe (a napose Ronovu),

MP4-22 pokazao se ne samo brzim, nego i snažnim. Momčad se pregrupirala. McLaren se vratio.

Sudeći po načinu na koji vode svoje kampanje iz sjedišta u Italiji, odnosno Engleskoj; tj. jedni iz dotrajale tvornice bolida, a drugi iz nečega što izgleda poput presjeka kroz Lord Vaderovu Zvijezdu smrti, čini se da nas u 2007. očekuje još jedna klasična prvenstvena bitka između jedinica iz Maranella i MTC-a.

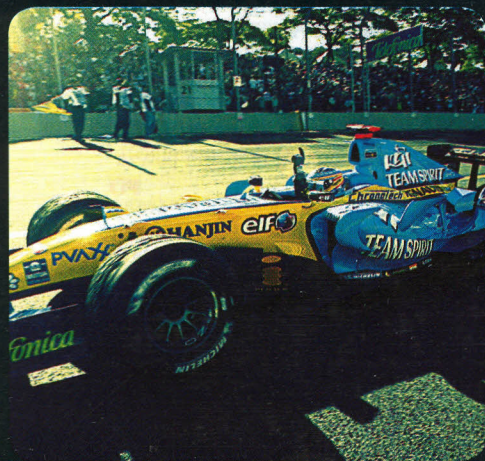
Što se tiče Alonsove odlike da potpiše za Dennisa, sudeći po pobjedi u Maleziji i diobi prvog mjesta u poretku vozača, čini se da je bivši Renaultovac odigrao jedan od najboljih poteza u svojoj karijeri. **F1**

"McLaren će žarko htjeti dokazati da je za velike rezultate sposoban i bez Kimija Räikkönena."



RENAULT-VACIJA

Kakvom je čarolijom Renault od izgubljenog slučaja 2001. postao vladarom 2005.?



Riječi Tom Alexander

Trenutačni uspjeh? Svakako nije koncept s kojim je Formula 1 najbolje upoznata. Tu i tamo to pođe za rukom vozačima – sjetite se, primjerice, Lewisa Hamiltona u ovoj svojoj početnoj sezoni – ali početnicima su rijetko uručivani ključevi potencijalno pobjedničkog vozila. A još manje šanse za to imaju nove momčadi. Prošlo je više od 30 godina – da budemo precizni bio je siječanj 1977. – otkad je Jody Scheckter u Buenos Airesu donio početnu pobjedu Wolfu u njegovoj F1 karijeri. Za pobjedu je bila zaslužnija pouzdanost, nego brzina – bio je 11. na kvalifikacijama, 2.08 sekundi sporiji od pole positiona Jamesa Hunta u McLarenu, a nekoliko se ključnih protivnika povuklo – ali to pobjedu nije učinilo ništa manje izvanrednom.

Razmislite o nekoliko nedavnih svima poznatih slučajeva. British American Racing navodio je dobru borbu, čak su smatrali da bi mogli pobijediti na svom debiju (Australija 1999.), ali do pobjede nije došlo sve dok se tim za sezonu 2006. nije pretvorio u Hondu. Jaguar Racing u vlasništvu Forda tijekom pet sezona katkad je pokazivao dobre mogućnosti kvalificiranja, ali nikad nisu ostavljali dojam pobjednika, a Toyota je unatoč golemim ulaganjima ostala tek solidni osrednji trkač.

Ali o čemu je ovdje riječ? U posvemašnjem kontrastu, Renault je potpuni povratak u F1 ostvario 2002. (godina Toyotina ulaska), osvojio GP unutar 18 mjeseci te dva naslova svjetskih prvaka osigurao 2005. i 2006. Od 88 GP-a tijekom tih pet sezona Ferrari je osvojio 48, McLaren 14, Williams 6, a Honda i Jordan po jedan. Renault ih je osvojio 18 – dojmljiv broj usporedimo li ga s neuspjesima nekih suparnika. Kad je riječ o naslovima, tu je 6 pobjeda za Ferrari, 4 za Renault, dok su ostali na ništici. Dakle, kako je Renault uspio postići ono što drugi nisu? I to počevši iz lošijeg položaja od gotovo bilo koje druge momčadi (tj. katastrofalne 2001. kao Benetton-Renault). Razgovarali smo sa četiri arhitekta Renaultova uspjeha.

Loši znakovi prije Brazila 2001. (ispod), ali Fisi nakon 18. startne pozicije osvaja 6. mjesto



RANE GODINE



Nakon što su od 1997. prestali isporučivati motore, kad su prvenstvo osvojili s Jacquesom Villeneuveom i Williamsom, Renault je V10 motorom opskrbio Benetton 2001. i objavio da će prije sezone 2002. otkupiti tim te se prvi put nakon 1985. vratiti u F1.

Premda vrlo slobodoumni (1977. posijali su sjeme za turbo doba F1, a 12 godina kasnije su uz Hondu postali prvi proizvođači koji rabe V10), gube u nadmetanju s neobično velikim kutom od 111 stupnjeva kako bi spustili težište automobila te poboljšali aerodinamički paket.

Njihovi su napori prošli neprimijećeno. Tada, baš kao i danas, Giancarlo Fisichella

bio je na rubu ispunjenja obećanja velike karijere. Button, kojega je Williams nakon zvezdane debitantske sezone odbacio kako bi napravio mjesto za Juana Pabla Montoyu, pronalazi da je F1 poprilično teža nego godinu ranije, kada se doimala dobrom prilikom...

“Tada je momčad bila dosta mala i razmjerno slabo opremljena”, govori izvršni tehnički direktor Pat Symonds.

“Iznimka je bio zgodan aerodinamički tunel, koji smo si priuštiti nakon osvajanja naslova 1994. i 1995., premda je raditi počeo tek 1999. Bolid iz 2000. bio je prvi plod i nije bio loš, ali 2001. imali smo vrlo loš proizvod – premda zbog samo jedne, specifične pogreške u dizajnu.

U to vrijeme, dok smo imali problema sa šasijom, počeli smo stvarati resurse.

Utjecaj Renaulta mogao se osjetiti i prije nego smo preuzeli njegovo ime.”



RENAULT: DUG PUT OD GUBITNIKA DO POBJEDNIKA

2001.

GUBITNIČKA GODINA

Poredak vozača

G. Fisichella

11. mjesto, 8 bodova

J Button

17. mjesto, 2 boda

Poredak momčadi

7. mjesto, 10 bodova



VELJAČA

Ambiciozni širokokutni V10 B201 Benetton-Renaulta od samog je početka preslab, 100 KS manje od motora vodećih.



OŽUJAK

Giancarlo Fisichella i Jenson Button završavaju posljednji na prvom GP-u, 3 sekunde po krugu sporiji od vodećih.



LIPANJ

Button 20. na kvalifikacijama od ukupno 22 na Velikoj nagradi Europe, samo 0.004 sekunde brži od Minardija Fernanda Alonsa.

RUJAN

Fisichella završava treći u Spau, razdvajajući McLarenove vozače, djelomice zahvaljujući popravljenom aerodinamičkom paketu.

LISTOPAD

Fisi ponovno u Japanu dijeli McLarenove, kvalificirajući se kao šesti. B201 četvrti je po brzini na kraju sezone.





SLIKE: SCHLEGELMILCH PHOTOGRAPHY; INSETS: LAT ARCHIVE; MIKE HEWITT/GETTY IMAGES

Button (lijevo) i Trulli 2002. postižu solidan uspjeh, dokazujući da je Renault na pravom putu

"Ključ do uspjeha je jednostavan: čine ga ljudi. Morate izgraditi svoju organizaciju." Flavio Briatore

Ključno je bilo postavljanje Mikea Gascoynea, dovedenog iz Jordana, za tehničkog direktora, pa se 2002. Renault doista vraća utrivanju. Predsjednik momčadi Patrick Faure cilja na ulazak među četiri najbolje momčadi prvenstva, na što se obvezuju i vozači. Sezona je prije mirna, nego spektakularna, a Buttona je u Maleziji pola kruga dijelilo od prvog F1

postolja prije nego što su nastupili problemi s ovjesom. „Benetton doista nije bio briljantan kad smo ga preuzeli“, govori direktor Renaulta Flavio Briatore, „ali ključ uspjeha vrlo je jednostavan: to su ljudi. Prije nego načinite bolid, morate izgraditi svoju organizaciju. Na početku je to bilo prilično teško jer smo imali ljude različitih nacionalnosti, a povijesno

gledajući odnosi nisu uvijek bili najbolji između Engleza i Francuza. Ali svi smo se međusobno trebali. Uskoro su svi shvatili da više nije riječ o Benetton-Renaultu, nego o ujedinjenoj momčadi Renaulta. Svi smo nosili iste majice i radili za istu tvrtku. Vjerujem da nam je unifikacija Renaultove šasije te programa motora mnogo pomogla.“

2002.

MOŽE BITI SAMO BOLJE

Poredak vozača

Jenson Button

7. mjesto,

14 bodova

Jarno Trulli

8. mjesto,

9 bodova

Poredak momčadi

4. mjesto,
23 boda



TRAVANJ

Button smatra da mu je peto mjesto u Imoli najbolja utrka. Renault stalno osvaja bodove.

SRPANJ

Oba Renaulta R202 bore se s mokrom stazom u Silverstoneu. Jasno je da Michelin čeka dug put da dostigne Bridgestone

SRPANJ

Renault objavljuje da će Buttona u 2003. zamijeniti Fernando Alonso. Buttonova učinkovitost pada.

RUJAN

4. i 5. mjesto u Monzi pomažu održati 4. mjesto u poretku momčadi, u skladu s predsezonskim ciljem.

OŽUJAK

Jarno Trulli se na VN Australije povremeno nalazi na drugom mjestu, a Button za dlaku u Maleziji propušta prvo postolje.



GODINE STVARANJA



R23 šasija – prvi pravi Gascoyneov bolid – pokazuje se značajnim iskorakom u 2003. Novopridošli Fernando Alonso na kvalifikacijama osvaja pole position u Maleziji, a svoj prvi veliki F1 uspjeh bilježi u kolovozu u Budimpešti. Gascoyne tijekom ljeta odlazi na odmor, čekajući veliki novčani transfer za prelazak u Toyotu. Briatore naglašava da se ništa nije promijenilo. „Ne vjerujem u koncept jednog igrača u timu“, govori. „Utrke su timski sport. Kad je Mike otišao, mi smo i dalje imali čvrstu osnovu.“

Zamjenik Gascoynea, Bob Bell, promaknut je za voditelja odjela šasije. „Gubitak nekoga značajnog poput Mikea mora ostaviti traga,“ govori Bell, „ali ključno osoblje mora nastaviti. Radi takvih iznenadnih promjena uvijek pokušavamo imati obučene ljude spremne da uskoče kad zatreba.“

Tijekom godine FIA je objavila pravilo kojim od 2004. obvezuje momčadi da po utrci rabe samo jedan motor.

Renault se mučio da njihov širokokutni motor izdrži cijelu utrku, stoga su dodatni stresovi slobodnih treninga i kvalifikacija doveli u pitanje nastavak njegove uporabe.

Njegova eliminacija utjecala je na odlazak Renaultovog šefa motora Jean-Jacquesa Hisa. Rob White stigao je iz Coswortha kako bi preuzeo ulogu voditelja aktivnosti u Viry-Châtillonu kraj Pariza.

Za 2004. širokokutni V10 zamijenjen je blokom od 72 stupnja. Faure je žarko želio poziciju među prva tri mjesta u poretku momčadi. Dominacija Ferrarija (15 pobjeda na 18 utrka) ostavila je samo nekoliko dragocjenih mrvica za ostale, ali Trulli pobjeđuje s pole positiona u Monaku, čime momčad dostiže glavni cilj.

„Širokokutni motor bio je velika pogreška,“ govori Symonds, „ali to govorim samo uz poznavanje povijesti.“ To nikako nije bio slučaj „Znao sam.“ Vjerovao sam da je to dobar put. Dečki koji su radili na šasiji nisu taj motor razumjeli kako su mogli, a da budem potpuno iskren, ni dečki koji su radili na motoru također



Povratak u formu dokazan je Alonsovom prvom pobjedom – Mađarska 2003. – usprkos širokokutnom V10

2003.

ČAROLIJA STUPA NA DJELO

Poredak vozača
Fernando Alonso
 6. mjesto, 55 bodova
Jarno Trulli
 8. mjesto, 33 boda

Poredak momčadi
 4. mjesto, 88 bodova

VELJAČA

Posljednja inačica širokokutnog V10 u predsezonskom testiranju pokazuje mnogo problema; još joj uvijek manjka snage.



OŽUJAK

Alonso ima pole position u prvom Renaultovom redu u Maleziji; završava treći te tako osvaja Renaultovo prvo postolje od povratka u F1.

SVIBANJ

Nevjerojatna Alonsova potjera za pobjedničkim Ferrarijem Michaela Schumachera; na kraju osvaja čudesno drugo mjesto.

KOLOVOZ

Alonso u Mađarskoj Renaultu donosi prvu pobjedu, vodeći od početka do kraja da postane najmlađi pobjednik F1 utrke.



LISTOPAD

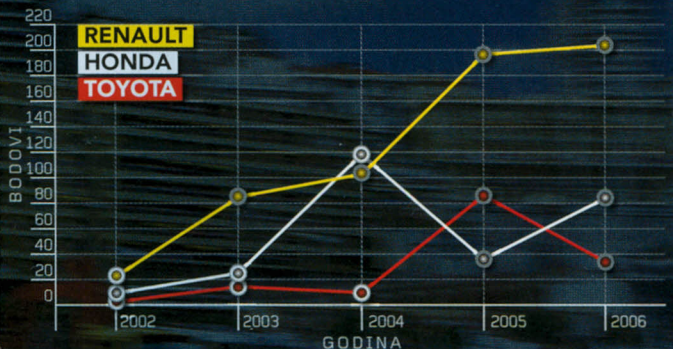
Momčad Renaulta sezonu završava na četvrtom mjestu, ali je razočarala ne izborivši jednu od prve tri pozicije.



Trulli nadire Tabacom prema nevjerojatnoj pobjedi 2004. u Monaku

TRI MOMČADI, TRI SUDBINE...

Godine 2002. Renault postaje 'Renault' i po imenu, Honda se opredjelila za budućnost u B.A.R-u, a Toyota je prvi put zakoračila u sport. Grafikon pokazuje njihove uspjehe



ga nisu sasvim razumjeli. To je bio znak različitosti kultura koje su postojale tada, ali sad više ne postoje."

Epizoda usprkos tome nije bila posve bez uspjeha. "Napuštanje širokokutnog motora bilo je ključno na mnogo načina," govori White, "ali jasno postavljeni ciljevi i vodstvo bili su mnogo važniji od tehničkog sadržaja."

Lako je pričati o kutu motora i uvijek se vraćate na to, ali to nije bila jedina važna stvar. U 2004. imali smo nov motor, baziran na mnogo poznatih stvari iz ranijeg razdoblja, ali zapravo mnogo je dobrih stvari naučeno tijekom razdoblja širokokutnog motora te je preneseno na motore 2004., 2005. i 2006."

NAPOKON POBJEDNICI



Godišnji edikt Faurea zahtijevao je da Renault 2005. bude izazivač naslova svjetskog prvaka – ali oni su to i premašili. Premda ih više ne muče financijske brige, momčad se i dalje (neslužbeno) u boksovima smatra tek petom, o čemu na sreću ne svjedoče njihovi rezultati, a što je izvor Briatoreva ponosa. "Jako sam usmjeren na izvlačenje vrijednosti iz novca," govori. "U F1 nećete biti sekundu brži samo tako što ćete

potrošiti dodatnih 100 milijuna dolara. To doista nije tako. Trud i novac moraju biti uloženi u prave ljude. Trebate najbolje što možete dobiti za novac koji imate."

Može se primijetiti da su Ferrari i Renault – najuspješnije momčadi desetljeća – među najmanje razmetljivima. Briatore se smješka i govori: "Naš je posao bolid, a ne stvaranje kamperskih vozila."

Promjena još jednog pravila – ovaj put zahtjev da momčadi isti motor rabe na dva GP-a – ne ostavlja traga na Renaultovj provoklasnoj pouzdanosti. Bell govori: „Mi vjerujemo Viryju, a oni vjeruju nama. Ne vjerujem da bi stvari funkcionirale išta bolje da smo manje udaljeni. Naš duh nadilazi udaljenosti, a suvremeni poslovni alati omogućuju nam da vrlo uspješno komuniciramo. U Viryju imaju vrlo mnogo iskustva i razumiju kako djelovati na daljinu – bili su jako dobri u tome kad su 1990-ih

"Zamjećuje se kako Ferrari i Renault spadaju među najmanje razmetljive momčadi."

2004.

DOBRO, ALI MOGLO JE I BOLJE

Poredak vozača

Fernando Alonso

4. mjesto,

58 bodova

Jarno Trulli

6. mjesto, 46 bodova

Poredak momčadi

3. mjesto,

105 bodova



VELJAČA

Renault napušta širokokutni V10 te se odlučuje za uobičajeniji V10 sa 72 stupnja. R24 je aero ljepotan; upravljanje je nemirno.



SVIBANJ

Trulli s pole positiona osvaja Monako, a Renault odmjerava favorite i osvaja drugo mjesto u poretku momčadi.

LIPANJ

Šokantna utrka u Kanadi – oba se bolida povlače zbog sličnih problema s vratilom, propuštajući veliku priliku da završe na postolju.



SRPANJ

Trullijeva učinkovitost počinje padati, u posljednjem zavoju u Francuskoj (domaći GP Renaulta) gubi postolje. Više ne osvaja bodove 2004.



RUJAN

Jacques Villeneuve zamjenjuje Trullija u Kini, ali ne osvaja bodove. B.A.R zadržava drugo mjesto među momčadima.





Alonso uzima pole position – Monako 2006., nakon što Schumacher blokira posljednji zavoj

bili dobavljač motora za druge. Potkraj 1980-ih i početkom 1990-ih," dodaje Symonds, "kad smo radili s Fordom i Cosworthom, bili smo udaljeni jedan sat vožnje, ali problemi u komunikaciji bili su mnogo veći nego što je sada slučaj između Enstonea i Virya. Cosworth nam je običavao slati nacрте poštom. Sad se na stranicu nacрте motora logiramo na isti način kako smo se logirali i na stranicu nacрте ovjesa – potpuno je isto."

Šampanjac još nije prestao šikljati kad je Alonso ispalio granatu, najavljujući svoj prelazak u McLaren, premda ne prije 2007.

Nova sezona donosi promjenu – 2006. uvedeno je pravilo uporabe jednog 2.4-litrenog V8 na dvije utrke. Renault ostaje na vrhu izvedbe i pouzdanosti. Alonso se s izazovom obrane svog naslova dobro nosi tijekom cijele sezone, pa naposljetku pobjeđuje Michaela Schumachera.

"Označava li ova sezona početak Renaultovog pada? Nikako." Bob Bell

"Fernando je bio vrlo važan za nas," govori Briatore, "jer je rastao zajedno s našom momčadi. Lijepo je doživjeti uspjeh s nekim poput njega. Ako uspije osvojiti naslov s McLarenom, to je sasvim u redu, ali to je drukčije nego pobijediti s Renaultom, gdje je praktički od ničega došao do dvostrukog naslova prvaka, što je Michael Schumacher sredinom 1990-tih postigao s Benettonom."

Symonds vuče takve usporedbe još dalje. "Prethodnik Benettona, Toleman, početkom se

1980-ih posve raspao", govori, "ali baš smo počeli rješavati stvari kad se 1984. pojavio Ayrton Senna, pa smo zajedno napredovali.

Do kasnih 1980-ih i početka 1990-ih imali smo momčad koja je mogla završiti treća, ali pokušati iskoračiti izvan toga poput je nuklearne fizike, kad u jednom koraku morate doseći sljedeću kvantnu razinu. Da biste to postigli treba vam katalizator – a to je bio Michael. Ako odemo nekoliko godina dalje, ponovno nam treba katalizator – a ovaj put ga je ponudio Fernando. Zanimljivo je da se to dogodilo nekoliko puta."

Žali li zbog Fernandova odlaska?

Briatore sliježe ramenima.

"Čovjek treba promjenu," govori.

PAD?



Renaultovu nevjerojatnom zaokretu od gubitnika (2001.) do pobjednika (2005.–2006.) danas prijeti obrat.

Briatore objašnjava da je intenzivna borba za prvenstvo 2006. uzela svoj danak: "Prošle smo se godine do posljednjeg dana borili s Ferrarijem i nismo imali mnogo vremena kako bismo se koncentrirali na novo pravilo o gumama. Imali smo najbolje uravnotežen bolid na Michelinovim gumama, a sad je na Bridgestonkama najgori."

Symonds se slaže: "Prelazak s Michelina na Bridgestone bio je kritičan. Pogledajte samo na primjeru Malezije: Giancarlo se nije uspio kvalificirati među prvih deset, dok je prošle godine tamo osvojio utрку. To nema nikakve veze s Fernandovim odlaskom – riječ je o bolidu i gumama, posebice njihovoj aerodinamici."

Bell: "Gorko je razočaravajuće kad se borite za sedmo ili osmo mjesto, a ne za pobjedu, ali moramo biti realni. F1 je cikličan proces i ne možete zauvijek ostati na vrhu. Katkad takav udarac može biti dobra stvar; nevolje će nam pomoći da ojačamo."

Symonds: "U Renaultu vlada odličan timski duh. Mnogo se ljudi pita zašto sam tako dugo ovdje, a dijelom je to zato što je ovdje jako lijepo raditi. Označava li ova sezona početak našeg pada? Nikako. Nitko ovdje neće to dopustiti."

FO

2005.

HARE vs TORTOISE: TORTOISE POBJEĐUJE

Poredak vozača

Fernando Alonso

1. mjesto, 133 boda

Giancarlo Fisichella

5. mjesto, 58 bodova

Poredak momčadi

1. mjesto, 191 bod

OŽUJAK

Najbolji mogući početak sezone – Fisichella pobjeđuje u Australiji, Alonso osvaja sljedeće tri VN u Maleziji, Bahreinu i San Marinu.



SVIBANJ

McLaren uspijeva riješiti probleme pouzdanosti bolida, pa R25 ne može održati korak. Renault ne uspijeva osvojiti bodove u Kanadi i SAD-u.



SRPANJ

Renault se oporavlja od krize u Sjevernoj Americi te pobjeđuje u Francuskoj, dok se kod McLarena ponovno javljaju problemi s pouzdanošću.



RUJAN

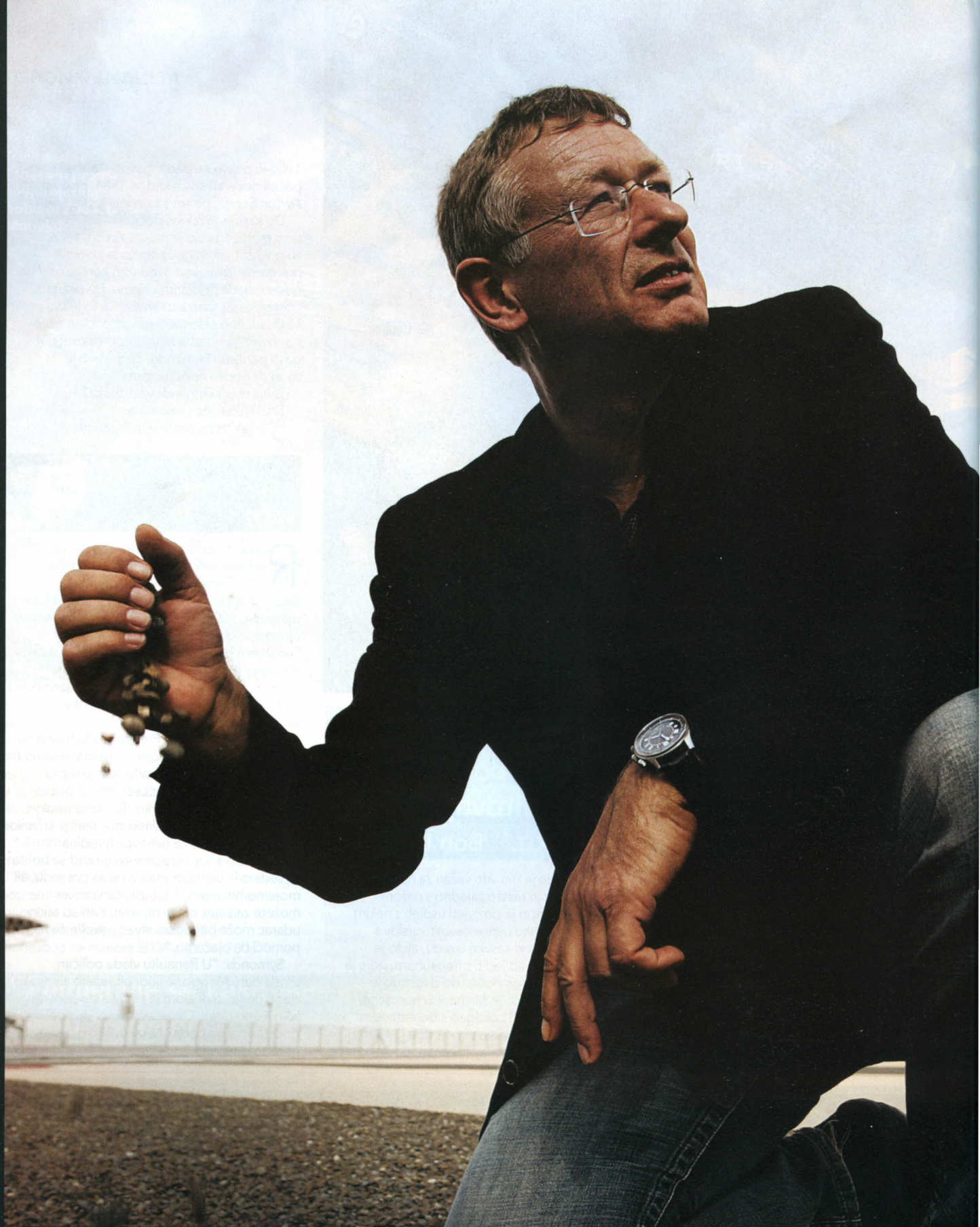
Alonso je nakon osvajanja trećeg mjesta u Brazilu okrunjen za najmlađeg prvaka F1, ali McLaren i dalje vodi u poretku momčadi.



LISTOPAD

Neočekivanom pobjedom u Kini, gdje je R25 bio iznenađujuće najbrži, Renault uzima i naslov najbolje momčadi.





GENIJALNI UM

Hermann Tilke, najpoznatiji projektant staza Formule 1, ima recept za ono što F1 svijet traži – više uzbuđenja, više pretjecanja

Riječi Stuart Codling
Slike Charles Coates/LAT



Udovoljiti svima u svakom trenutku? Koliko je to vjerojatno? Hermann Tilke, najomiljeniji projektant staza Formule 1, sigurno shvaća nemogućnost takve ambicije.

“Možeš li ga pitati”, promrmljao je jedan od uglednih F1 fotografa kada je čuo da ću intervjuirati Tilkea, “zašto su promatrački otvori u zaštitnoj ogradi tako mali? Možeš li ga zamoliti da sljedeći puta projektira veće?”

Iznenadilo me što svog umjetnički nastrojenog kolegu moram podsjetiti na Grand Prix u Australiji 2001., gdje je zalutali kotač s B. A. R.-Honde Jacquesa Villeneuvea probio promatrački otvor i usmratio policajca Grahama Beveridgea. To je, a ne neka kampanja protiv fotografa, razlog zbog kojega su ti otvori tako uski.

U dogovoreno vrijeme čekao sam ispred Hondina boksa, na srednjem dijelu veličanstvenog predvorja koje čini boksove u Bahreinu. Tilke mi ulazi u vidno polje, vođen prijateljskom rukom koja ga drži za lijevo rame. Ruka je pripadala Pasqualeu Lattuneddu, očima i ušima Bernija Ecclestonea. Tu i tamo zastaju radi nekih detalja – Lattuneddu bi pokazao rukom prema jednoj od palmi ili nekom detalju jedne od zgrada.

Da, to je sudbina arhitekta: uvijek postoji netko, negdje, kome se ne sviđa ono što radite. No klijent je uvijek u pravu. Važno je da su on ili ona i dalje sretni. I, da, Tilke to i predobro zna.

“Poteškoća u izradi staze Formule 1”, kaže on, “jest što imate mnogo interesa koji se pretjerano dobro ne uklapaju, a katkad mogu biti suprotstavljeni: timovi, vozači, mediji, VIP-ovci – i, naravno, gledatelji. Vrlo je teško to načiniti sve savršeno. Na kraju morate pristati na kompromise.”

Uglavnom nepravredno, Tilke je počeo utjelovljivati sve što obožavatelji doživljavaju kao pogrešno i loše u tom sportu: istiskivanje klasičnih staza od strane velikih, širokih, blistavih ‘Tilkedromova’; vozači koji ulaze i izlaze iza mutnog stakla kroz posebna vrata, nikad ne uspostavljajući suvisli kontakt s publikom koja plaća ulaznice; totalna impersonalnost svega toga.

Kad pomislite na klasičnu stazu, kakva se slika stvara u vašoj glavi? Brands Hatch? Izvorni Spa-Francorchamps? Nürburgring Nordschleife? To su sasvim sigurno odlične

Sve je važno, čak i stanje šljunka (lijevo); Tilke u Bahreinu (gore, s Codligom)



Tilke je na čelu organizacije od 150 ljudi; u Bahreinu su u ponudi bile četiri lokacije

staze, ali one više nastaju topografskom slučajnošću nego arhitektonskom strogoćom, a izgrađene su u krivo vrijeme kad je riječ o vlasništvu, usto i ne toliko ekološki svjesno.

Brands više nikad neće ponovno biti domaćin Grand Prixa: na osnovnoj razini morali biste porušiti previše stabala da omogućite naganjanje, a susjedi nikad ne bi pristali podnositi buku. Stvari se mijenjaju i idu dalje. I, ako niste primijetili, Bahrein je sad na vrhu F1 staza po manevrima pretjecanja.

Hockenheim i Österreichring jesu načinili tražene promjene, a Tilkeova kompanija odradila je posao. Bilo je to pitanje nužnosti, ali to mu nisu oprostili oni koji čeznu za dobrim starim vremenima.

“Da”, kaže on, razmišljajući. “Stare su stvari uvijek bolje od novih, zar ne? No, vremena i automobili se mijenjaju, pa se moraju mijenjati i staze.

Ljudi koji sa strane gledaju ne razumiju uvijek dobro ograničenja s kojima moramo raditi. Obje ove staze imale su isti problem – ograničenu površinu.

U Hockenheimu smo se morali boriti za svaki četvorni metar kako bi osigurali uvijek zanimljivu utrku i naravno - pretjecanje.

“Fuji Speedway poznato je ime u Japanu, tradicionalno mjesto, pa smo pri redizajnu pokušali ostaviti netaknutim njezin oblik. Glavni izazov bilo je prekratko vrijeme kruga – morali smo dodati jedan sporiji dio ili bi gledatelji izgubili pregled tko je gdje.”

Za sve što govorimo o Tilkeu u jednini, zapravo bismo trebali govoriti o tvrtki Tilke GmbH. Premda je on najvidljivije lice svoje istoimene kompanije, nove F1 staze i njihovu prateću arhitekturu ne stvara sam.

“Kad radimo prvi koncept, tzv. master plan, vrlo sam uključen”, kaže Tilke. “Usko

suradujem sa svojim partnerom Peterom Wahlom, no kod projekta poput F1 staze nije moguće da jedna ili dvije osobe projektiraju sve. To je mnogo detaljnog posla zato imamo stalno zaposleno više od 150 ljudi.”

“Prve skice nastaju rukom, grafitnom olovkom na komadu papira. Zatim razrađujemo detalje na računalu, a tek tada shvatite da neke zamisli nisu moguće. Ima situacija kad ste radili tjedan ili više dana da napravite prvi nacrt, a kad ga ponovno pogledate... odlučite da nije dobar. Bacite ga i

“Uvijek imate neku predodžbu o onome što biste htjeli napraviti. No ona ovisi i o zemljištu koje vam je na raspolaganju.”

počinjete ponovno.” Pri razgledavanju lokacije na umu su vam određeni zavoji ili čak cijeli nacrt. I to se sve mora prilagoditi lokaciji.

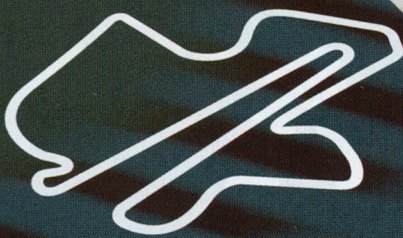
Uvijek imate ideje o tome što biste htjeli napraviti, ali one ovise o zemljištu koje vam je na raspolaganju. Je li izduljeno ili pravokutno? Brdovito ili ravno? Kako će mu gledatelji prilaziti? Ograničenja može biti i na samom terenu – dijelovi loše zemlje, na primjer, na kojoj bi bilo preskupo graditi.

Potreban nam je detaljan elaborat o lokaciji prije izrade prvih pravih nacрта. U Bahreinu smo mogli birati između četiri lokacije, a ovu sam tražio jer je bila najljepša. S tornja i s tribina možete vidjeti more. I dok je veći dio Bahreina prilično ravan, ovdje je bilo nekih

neravnina za koje sam znao da će biti korisne.”

Mora biti prilično mučno i razdražujuće kad vaše multimilijunske projekte kritiziraju ljudi poput mene koji ne mogu odlučiti čak ni kojom bojom obojiti svoju kupaonicu. Zato, razriješimo pitanja koja mnogi ljudi postavljaju o Tilkeovim stazama: previše srednje brzih zavoja za treću brzinu i prepoznatljivih ravnina nakon kojih slijede oštri dvostruki zavoji.

“Nisam čuo za ovo prvo”, kaže on. “Mislio sam da ljudi kritiziraju samo spore zavoje. No, u suvremenoj F1 to je potrebno radi pretjecanja – radi uzbuđljive utrke. To je ono što gledatelji žele. Potrebna vam kombinacija svega: mogli biste načiniti stazu



Tilkeovi projekti za F1 – prošli i sadašnji

- 1997. A1-Ring, Austrija (redizajn)
- 1999. Sepang, Malezija (gore)
- 2002. Hockenheim, Njemačka (redizajn)
- 2002. Nürburgring, Njemačka (redizajn)
- 2004. Sakhir, Bahrein
- 2005. Istanbul Park, Turska
- 2005. Shanghai, Kina
- 2007. Fuji Speedway, Japan (redizajn)
- 2009. Abu Dhabi, UAE
- 2010. Yeongnam, Južna Koreja

samo s brzim zavojima, ali na njoj nitko ne bi mogao pretjecati, zbog načina na koji djeluje aerodinamika.”

“Pogledajte prva dva zavoja u Sepangu: najprije idu gore”, uzbuđeno pokazuje rukama koje simboliziraju dva bolida u borbi za poziciju kroz taj kompleks. “Zatim, kad se dolazi do drugog zavoja, staza propada. Katkad možete vidjeti jedan od dva prednja kotača kako se podiže. Zamisao je prisiliti vozače da načine pogrešku i tako stvoriti mogućnosti za pretjecanje. Problem je u tome što su najbolji na svijetu i ne rade baš mnogo pogrešaka.”

Dobra ilustracija zašto motosportu trebaju ljudi s Tilkeovom stručnosti

nedavna je A1GP ulična utrka u Pekingu.

Sami su izabrali raspored – to nije bio Tilkeov projekt – i već tijekom prvog treninga otkrili su da automobili nisu imali dovoljno pokretljivosti upravljača da svladaju jedan od zavoja. Takvi nas prizori neće dočekati u Abu Dabiju 2009.

“Ulične staze jesu teže nego kad se projekt radi od samog početka”, kaže on, “osobito kad ste u središtu grada. Ali staza u Abu Dabiju bit će napola staza, a napola ulica – gradske ulice tamo još ne postoje. Izgradnja ulica ići će usporedo sa stazom. Nema nijedne izgrađene kuće tamo gdje želite ili što slično.”

“Znate, na svakom projektu naučite nešto, pa je sljedeći zato uvijek bolji. Abu Dabi bi trebao biti najbolji projekt do sada.”

FO

"Svjetski prvak sezone 2007. bit će onaj koji uzme Veliku nagradu Bahreina", rekao je Bernie



GLEDAJ

SLIKA: LORENZO BELLANCA/LAT

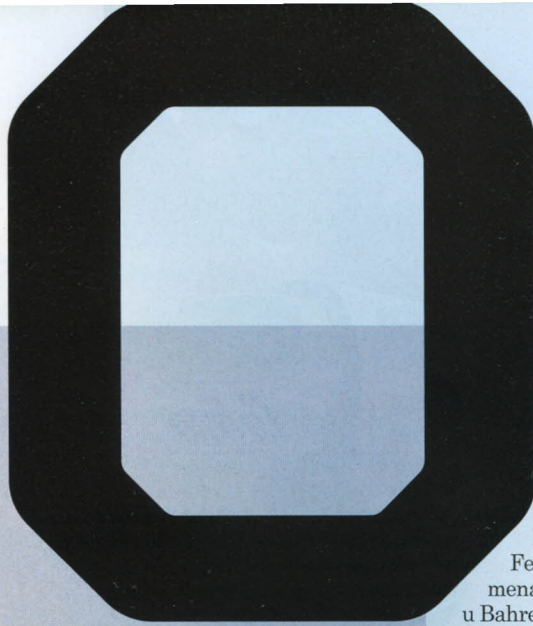
I



UČI

Svi su poskočili kad je Massa pobjedom u Bahreinu (dok je Kimi završio treći) neutralizirao prethodni kiks u Maleziji. **Peter Windsor** analizira zašto





ni koji bi trebali nešto znati o Formuli 1 ne mogu objasniti iznenadnu brzinu i nedavni uspjeh Felipea Masse. "Nikad nije bio dovoljno brz", riječi su menadžera jednog od vozača F1 neposredno prije utrke u Bahreinu. Taj isti čovjek je nakon nevjerojatne Massine predstave rekao: "Jednostavno ne razumijem. Kako je mogao tako lako zaobići Kimija?"

Evo i izjave drugog stručnjaka, neposredno prije Melbourn: "Bez sumnje, Kimi je brži vozač. Pred Massom je teška trka. Kad je riječ o prvenstvu, McLaren će biti nepouzdan, Massa će osigurati stabilno drugo mjesto, a Kimi će odnijeti prvenstvo. Vrlo jednostavno." Ali nakon tri odvožene trke neke su stvari sjele na svoje mjesto. Možemo reći da su se bolidi McLaren-Mercedesa zasad pokazali pouzdanima, a iskristaliziralo se i to da je Ferrari Kimija Räikkönena u tom razdoblju bio mehanički savršeniji od bolida njegova momčadskog kolege.

Premda su sve oči bile uprte prema Kimijevom Ferrariju, čovjek koji je u otvorenoj utrci s McLarenima u Sakhiru uspio izvući pobjedu bio je upravo Felipe Massa. Ta vožnja je neodoljivo podsjećala na Schumacherove predstave u vrijeme kad je Rubens Barrichello bio drugi Ferrarijev vozač. Massa je tu utrku odvezio nadahnuto iako se nalazio pod ogromnim psihološkim pritiskom osobnog dokazivanja. No odaslao je jasnu poruku: Felipe Massa može odnijeti

"Nisam bio jedini koji je prognozirao kako će u novoj eri Ferrarija Kimiju najviše problema stvarati upravo Felipe."

svjetsko prvenstvo 2007.

Nisam bio jedini koji je još u studenome lani prognozirao kako će u novoj eri Ferrarija Kimiju najviše problema stvarati upravo Felipe. Prije samo nekoliko tjedana, netom prije početka Velike nagrade Bahreina, Bernard

Ecclestone jasno je odgovorio na moje pitanje o tome tko će pobijediti. "Pobijedit će svjetski prvak 2007.", rekao je. "Felipe Massa". Te riječi možete shvatiti kako god želite, no sasvim je jasno da Felipeu uz neosporni talent i radnu etiku u svijetu F1 pomaže i podrška uglednih prijatelja poput Ecclestonea, Schumachera i obitelji Todt.

Ostaje neodgovoreno zašto neki toliko cijene Felipea, dok istodobno drugi žestoko kritiziraju njegove izvedbe i sposobnosti. Kako je moguće da jedan vozač u svojoj karijeri zabilježi nevjerojatne vožnje poput one u Bahreinu, ili prije toga u Brazilu i Turskoj 2006., ali i sramotne poput nedavne u Maleziji?

Iz moje je perspektive Velika nagrada Bahreina 2007. kraj jednog dvogodišnjeg ciklusa. Objasniti ću što mislim. Premda je na kraju sve ispalo planirano, zapravo sam se sasvim slučajno u ponedjeljak nakon utrke u Bahreinu 2005. u Felipeovu društvu našao kraj hotelskog bazena. Kako sam ga profesionalno poznavao već nekoliko godina, stvorio sam o njemu sliku brzog, ali razdražljivog vozača, tipičnog Latinoamerikanca. No, tom sam ga prilikom u Zaljevu bolje upoznao.

U to je vrijeme, kako znate, bio na odlasku iz Saubera i izvana se činilo da se našao na razmeđu karijere. U svijetu F1 nije kotirao kao sljedeća velika zvijezda, a nije ga se baš moglo usporediti ni s nekim poput Pedra Diniza. Mnogi su ga već otpisali i svrstali u skupinu vozača sličnih Anthonyju Davidsonu. Pričali smo cijelo popodne – o nedjeljnoj utrci (vozio je prilično dobro i završio sedmi), njegovu osobnom životu i karijeri. Isticala mu je treća godina kako je potpisao

Bahrein je za Massu značio prekretnicu - morao je dokazati mentalnu čvrstoću, ali istodobno i pobijediti Kimija

SLIKA: DARREN HEATH

U Bahreinu je Massa utišao skeptike: uzeo je prvu startnu poziciju, pobjedu te odvezio najbrži krug



SLIKA: CHARLES COATES/LAT

menadžerski ugovor s Nicolasom Todtom, sinom direktora Ferrarijeve momčadi. Sezonu 2003. proveo je kao Ferrarijev testni vozač, mnogo je radio i usput gradio svoj stil vožnje koji je sve više sličio Michaelovom. Sjećam se da je u to doba izjavio: «Ako i neću raditi ništa drugo u životu, želim izgraditi tu vrstu veze s Michaelom. Pokušat ću od njega naučiti što je više moguće. On je standard i mjerilo.» Unatoč tome, u razgovoru sam shvatio da je Felipe vrlo samostalna i izgrađena osoba. U to je vrijeme njegova djevojka studirala u Brazilu, a Felipe je sam živio u svom stanu u Švicarskoj. Nije bilo «zvjezdanih» elemenata: nije bio profesionalni F1 vozač sličan Jensonu Buttonu. Ne, on je bio vozač utrka. Uz njegovu torbu za kacigu uvijek je bio i laptop.

Nekoliko mjeseci kasnije, kad je odvezio najbolju utrku u karijeri i pretekavši Marka Webbera završio kao četvrti u Kanadi, bio sam među prvima koji su mu nakon vožnje stisnuli ruku. Tada je to bio sasvim drukčiji, savršeno odmjeren Felipe Massa. Vozio je pod iznimno snažnim pritiskom bodova i uspio je sve odraditi bez pogreške. Ako to netko može načiniti u Sauberu, gdje nikom nije bilo previše važno jeste li završili kao četvrti ili peti, možete to ponoviti s bilo koje pozicije i u bilo kojem bolidu. Felipe Massa tada se ponovno rodio.

Schumacher je pratio Felipea jer je on u sezoni u Ferrariju detaljno proučavao Michaelov stil. Gledao je kako ostaje fokusiran i ništa ga ne smeta, kako vježba, kako upravlja bolidom, maksimizira prijanjanje na podlogu, rad diferencijala, zvuk motora. A posebno kako testira. Proučavao je kada treba biti brz a kada treba usporiti.

Kada pogledate unatrag reći ćete da je Felipe imao sreću što je mogao pohadati satove

najboljega u poslu, no ne smijete zaboraviti da većina vozača F1 ni ne pomišlja na dodatno učenje, a još manje od drugih vozača.

Felipe Massa nije bio takav. U vrijeme kad je njegov sunarodnjak Barrichello negodovao zbog toga što ne dobiva šansu za pobjeđivanje i što se cijeli tim vrti isključivo oko Michaela, Felipe je izvlačio najbolje iz takve momčadske koncepcije.

Neočekivano, no ipak sasvim prirodno, Felipe je 2006. ostvario svoju prvu pobjedu u F1. To nije bio samo rezultat njegova predanog rada i sve boljih izvedbi na stazi, nego je to bila i nagrada njegovu karakteru, jer Felipe je ponajprije dobar čovjek. Pristojan je, discipliniran i poštuje ljude s kojima radi. A upravo je zbog tih ljudskih kvaliteta Michael bio iznimno sretan kad je Felipe osvojio svoj prvi pole position i kasnije utrku te je njegovo ime i budućnost u F1 svijetu bilo među prvim stvarima na koje se Michael osvrnuo u svom oproštajnom govoru u Monzi.

Površan pogled, uobičajena metoda analize većine gledatelja F1, na rezultate utrke u

“Lewis je kasnim kočenjem Felipea ostavio na unutarnjoj liniji koja daje manje prijanjanja.”

Australiji 2007. mogao bi nas navesti na generalni zaključak: “Felipe je bio brz zimi, no kad je zagustilo Kimi je preuzeo glavnu riječ te deklasirao McLarenove vozače i Massu.”

No mi ćemo to podrobnije analizirati. U prvom kvalifikacijskom krugu za Veliku nagradu Melbournea Felipe je unatoč kvaru na mjenjačkoj kutiji, koji mu je uništio posljednji, leteći krug, odvezio krug za 1 minutu i 26,712 sekundi – samo 0,068 sekunde sporije od Kimija.

A dok je Kimi samopouzdanje gradio na tehničkim problemima suvozačevog bolida, Felipe je sa stražnjeg dijela grida startao na strategiji samo jednog ulaska u boks i na, kako se kasnije pokazalo, doslovno neupotrebljivjiv Bridgestonovoj srednjemekoj smjesi guma. Premda je u boksu gume zamijenio efikasnijom, tvrdom inačicom, bilo je prekasno za probijanje kroz šumu Spykera i Red Bulla koji su se našli ispred njega.

No i tu je utrku uspio završiti s bodovima, kao šesti, neposredno iza Fisijevo Renaulta. To je bila vožnja koja je neodoljivo podsjetila na Veliku nagradu Kanade 2005. kad je Felipe morao mnogo pretjecati riskirajući nezgodu, a istodobno se sada morao boriti sam sa sobom zbog vrlo frustrirajuće rane i velike prednosti koje se domogao Kimi. No Felipe je mudro kombinirao i borio se. Kladam se da mu je te noći Michael rekao: “Dobar posao.”

Tada je došao Sepang. Pole position, slab start, nekoliko pogleda u retrovizore i – dva propala pokušaja zaobilaznja Hamiltona. Hamilton se kasnije ispričao Felipeu što ga je svojim manevrom natjerao na pogreške. No isprika nije bila nužna jer je uspio «prevariti» Felipea na prekrasan sportski način. Felipe je tada napravio dvije pogreške koje bi teško



SAUBER O SVOJIM NOVACIMA

Peter Sauber je veliku priliku za ulazak u svijet Formule 1 Felipeu Massi ponudio 2002., samo sezonu nakon što je u Sauberovom timu debitirao Kimi Räikkönen. Zbog toga je Sauber bez sumnje najbolji čovjek za njihovu usporedbu. "Ne postoje dva vozača različitih stilova od Felipea i Kimija", rekao je Sauber. "I dalje sam uvjeren da sam imao pravo što sam ih obojicu izabrao za momčad, premda iz potpuno suprotnih razloga. Kimija sam prvi put vidio tijekom testa u Mugellu. Bio je vrlo brz, iako je prvi put vozio taj bolid. No najviše me se dojmila njegova želja da me impresionira pod svaku cijenu, na što nisam bio naviknut od tako mlade osobe kao što je u to doba bio Kimi. Ta njegova osobina prevagnula je u odluci da ga uzmem u tim, dok su njegove vozačke sposobnosti ostale po strani. Massa je bio sasvim druga priča. Mjesto radnje ponovno je Mugello, a Massa je na toj stazi prikazao rijetko viđenu brzinu prolaska kroz brze zavoje. Kad bi takvi prolasci zavojima izazvali zanošenje bolida, Massa ga je lakoćom smirio bez smanjivanja pritiska na papučici gasa, što je vrlo neobično za nekoga tko nikad prije nije vozio bolid Formule 1. To nas je uvjerilo da Felipe posjeduje izniman dar, no problem je bila njegova mladost i temperament koji se nije mogao kontrolirati u svakoj situaciji. Sad je jasno da premda nadarenost i brzinu ne možete uvježbati, sve ostalo možete, čemu je dokaz baš Felipe. Godina koju je proveo kao Ferrarijev testni vozač za njega je bila ključna. No još ima prostora za napredak, samo se još više mora potruditi u kanaliziranju svog temperamenta. Moje mišljenje je da se tu krije neistraženi potencijal koji samo čeka da ga se razvije."

mogli svrstati u kategoriju pogrešne procjene vozača. Bile su izravna posljedica Hamiltonove vozačke vještine. Da podsjetimo, Lewis je kasnim kočenjem Felipea ostavio na unutarnjoj liniji koja daje manje prijanjanja na podlogu. Tada se našao u bezizlaznoj situaciji jer više nije mogao kočiti prije nego što zakoči Lewis, što ga je stajalo pretjecanja. Isprika zaista nije potrebna, a mislim da bi na taj trik nasjela i većina drugih vozača. Mogu se složiti s tim da neki ne bi ni pokušavali preteći Hamiltona, no to je sasvim neka druga stvar.

Kao što smo mogli vidjeti, ostatak utrke Felipe je neuspješno pokušavao preteći Heidfeldov BMW.

Nakon te utrke su ga gotovo svi optužili da je negdje na pola puta do cilja jednostavno odustao. Ipak, ne smijemo zaboraviti da se Ferrari dosad i nije pokazao najboljim za pretjecanja i podnošenja turbulencije bolida ispred, čemu smo mogli svjedočiti u Maleziji kad je Kimi ostao potpuno nemoćan u pokušajima pretjecanja mnogo sporijeg McLarena Fernanda Alonsa ili kasnije u utrci kad se Lewisu nije mogao približiti ni na tridesetak metara. Nekoliko dana nakon utrke Felipe je potvrdio da je o utrci razgovarao s Michaelom.

A premda nije htio otkriti detalje razgovora, osim da su Michaelovi komentari na njegovu vožnju bili pozitivni, kladim se da mu je Michael rekao: "Pokušao si i napravio dobru stvar. Lewis je vrlo dobar i zapamti to sljedeći put. Ponovno si osvojio bodove i to je dobro. Sad moraš sve to staviti iza sebe. Misli samo na Bahrein i živi dan po dan. Koncentriraj se na bolid i ne razmišljaj o novinarima i o onome što ćeš im reći. Misli na postav bolida. Smjesti se u hotel i opusti se. Možeš pobijediti."

Ovaj put, nakon odličnog starta s pole positiona, oslobođen problema s mjenjačem i bez Lewisa ispred sebe, Felipe je lagano odnio pobjedu i uknjižio 10 bodova. Kimi je zbog nešto sporijih posljednjih krugova završio treći.

Razmislite sad malo o toj utrci: Kimi je u Maleziji zbog pregrijavanja melbournskog motora bio ograničen na nešto niži broj okretaja, no Felipe nije imao ništa lakši posao, naime trebao je svojom vožnjom nadmašiti oba McLarenova vozača. Od Fernanda je bio lakši 2,5 kilograma, a od Lewisa 8 kilograma, a pole position osvojio je 0,3 sekunde ispred Fernanda i čak sekundu ispred Lewisa. A time je potvrdio Michaelove riječi.

Felipeova predstava u Bahreinu je bila još impresivnija jer je sa 5 kilograma više goriva bio 0,3 sekundi brži od Lewisa. Istodobno je 5 kilograma teži Kimi bio sporiji za pola sekunde, a 2,5 kilograma teži Fernando za Massom je zaostao čak 0,7 sekunde. Neosporno, Massa je bio najbrži čovjek u Sakhiru.

Vozio je najbrži krug, a jedini je potpuno iskoristio istrošene gume nakon drugog odlaska u boks, što mu je na kraju i osiguralo pobjedu.

Bez sumnje Felipe je brz i vješt vozač koji se ne boji prebrzih ulazaka u zavoj i zanošenja bolida, što je, u Ferrarijevim terminima, posve suprotno mirnom i promišljenom Kimijevom načinu vožnje. Kad bih ga morao kategorizirati prema načinu rada i koordiniranosti ruku i

"Paket Felipeovih vrlina trebao bi biti dovoljan da nadmaši briljantno preciznog Kimija."

nogu, smjestio bih ga negdje između Roberta Kubice i Lewisa.

Naravno, za očekivati je da će mu skeptici još neko vrijeme osporavati vještinu. U njihovim je krugovima sad aktualno sljedeće: "Dobro. Pokazao se dobrim vozačem, ali samo ako se probije na prvo mjesto. Može pobijediti samo ako iz prvog zavoja izađe kao vodeći.

U suprotnom ima mnogo problema sa savladavanjem pritiska..." Takvo razmišljanje zaobilazi odgovor na pitanje zašto je Felipe trenutačno brži vozač od Kimija, a znamo da obojica voze jednako brze bolide. Mislim da je odgovor očit: Felipe je ostao samokritičan, a premda je mnogo napredovao, i dalje uči, u čemu se ponajprije oslanja na Michaela. Ne smijemo zanemariti ni činjenicu da je riječ o prirodnom talentu okruženom kvalitetnim ljudima iz odlične momčadi. A što je najvažnije, on je zrela, čvrsta, uravnotežena i vrlo duhovna osoba.

Cijeli taj paket morao bi biti dovoljan da nadmaši briljantno preciznog Kimija Räikkönena. A želi li osvojiti naslov prvaka, morat će uz borbu s McLaren-Mercedesima paralelno voditi mnogo težu bitku – onu protiv svog momčadskog kolege.

FO

Australija nije bila pravi start za Massu; Kimi je odnio laganu pobjedu, a Felipea je onemogućio problem s mjenjačem



F1 plus 1

Kimi Räikkönen Ferrari

O pobjedi za Ferrari u Melbourneu, o i o Massi, o Schumiju

Kakav je bio osjećaj pobijediti na svojoj prvoj utrci kao vozač Ferrarija?

Kad sam potpisao za Ferrari, mislio sam da bi bilo lijepo pobijediti što prije. To se dogodilo u Melbourneu, što je bilo brže nego što sam očekivao.

Nikad dosad nisam pobijedio u prvoj utrci sezone, pa mi je to bilo veliko zadovoljstvo.

Počeli smo sezonu s najboljim potezima: pobjeda, prvi startni položaj i najbrži krug.

Jeste li u Melbourneu imali kakvih problema?

Možda je to izvana izgledalo poput lagane utrke, ali uopće nije bilo jednostavno.

Imali smo sitnih problema, od kojih je najveći bio kvar radija, uzrokovan oštećenjem utikača. Započelo je čim sam ušao u bolid na startu, pa nisam mogao komunicirati s boksom tijekom trajanja cijele utrke.

Je li vas nedostatak komunikacije usporio?

Znao sam da je moj tempo tada jak, pa je sve bilo pitanje ostanka naprijed na prvom zavoju, a zatim pridržavanja svoje strategije. Da je na stazi bio sigurnosni automobil, nedostatak radija mogao je biti problem, ali ga srećom nije bilo.

Je li pobjeda za Ferrari bila nešto emocionalno?

Bio je to trenutak pun emocija kada sam prošao crtu – vidjeti dečke na zidu boksa. No samo deset krugova prije toga, gotovo sam zaspao. Nešto mi je odvušlo pozornost, koncentracija mi je malo pala, zakrenuo sam kotače i malo preširoko ušao

u zavoj 3. Čak i bez radija znao sam da tim govori: "Kimi, probudi se!"

Koliko je dobar ovogodišnji Ferrari?

Vrlo dobar, no još uvijek upoznajem bolid i učim kako izvući najbolje iz novih guma. Načinio sam veliki korak naprijed na finalnom zimskom testiranju u Bahreinu i otada se osjećam mnogo ugodnije.

Što mislite o Bridgestoneovim gumama za 2007.?

Potpuno su drukčije od Michelinovih guma koje sam u McLarenu rabio prošle godine, čak i od Bridgestoneovih guma koje je rabio Ferrari prošle godine. Trebalo mi je malo vremena da se naviknem na njih, ali isto je sa svakim timom i svakim vozačem, pa stoga nema nekog utjecaja.

Osjećate li se potpuno ugodno u timu?

Imam dobru skupinu ljudi oko sebe i dobro se zabavljam. Uz više vremena, upoznat ću bolje ljude oko sebe, no sve ide dobro. Vrlo sam zadovoljan.

Je li Ferrari mnogo drukčiji od McLarena?

Da, jest, i svi su sustavi također drukčiji. No sad ne bih želio uspoređivati ta dva tima.

Kako se slažete sa svojim timskim kolegom Felipeom Massom?

Imamo dobar odnos, ali još je uvijek na početku. Na stazi želimo pobijediti jedan drugoga, no to je normalno. Imam više zajedničkog s Felipeom nego što sam imao s bilo kojim od svojih prethodnih timskih kolega.

Cijenite li povijest Ferrarija?

Znam da je Ferrari vrlo slavan tim i da ima dugu povijest. No nemam omiljenih vozača iz povijesti F1 niti išta slično tome.

A vozači koji nisu iz Ferrarija? Nedavno ste se uključili u Ski-doo utрку pod pseudonimom 'James Hunt'.

To je bilo samo malo zabave. Želio sam sudjelovati u utrci i mogao sam se prijaviti pod bilo kojim imenom. Bila je moja ideja prijaviti se kao James Hunt – samo iz zabave.

Koliko ste tijekom zime razgovarali s Michaelom Schumacherom?

Vidio sam ga nekoliko puta i razgovarao s njim nekoliko puta. Vidio sam se s njim prije nego što smo započeli testiranje i tijekom jednog testiranja, no to je za mene osobno bilo sve. Michael je dio tima već dugo, poznaje ih vrlo dobro i ima mnogo iskustva, pa nam sasvim sigurno može pomoći. Mislim da je njegovo sudjelovanje dobra stvar za tim.

Koga vidite kao glavne konkurente ove godine?

McLaren izgleda vrlo jak, a i BMW je također blizu. S promjenama pravila koje su načinjene tijekom zime siguran sam da će to biti vrlo napeta sezona.

Prešli ste u Ferrari kako biste pobijedili u svjetskom prvenstvu? Koliko će teško biti ove godine?

Svaka je godina teška. Nije važno u kojem ste timu, a čak i ako imate dobar bolid to može biti vrlo teško. Mislim da imam dobar

'paket' i sve dok se trudimo da sve funkcionira dobro, trebali bismo se moći boriti za naslov. A onda ćemo vidjeti što će se dogoditi.

I na kraju, dva su Finca u F1 ove godine. Kako ocjenjujete Heikkija Kovalainena?

Mislim da je brz, pa će biti zanimljivo vidjeti kako će mu ići. Svakako mu je potrebno još iskustva, ali u dobrom je timu.

FO

+5 brzih pitanja

- 1 Vjerujete li u Boga?**
Da
- 2 Koja je bila posljednja knjiga koju ste pročitali?**
Ne mogu se sjetiti, čitam samo časopise o utrkama.
- 3 Koji vam je najdraži film?**
"Lice s ožiljkom" s Alom Pacinom. Izvanredno
- 4 Koje vam je omiljeno jelo?**
Odrezak i tjestenina
- 5 Što se nalazi na vašem iPodu?**
Finska glazba



Ujak Jean grli svoja dva mlada štice Kimija i Felipea



"S Felipeom imam više zajedničkog nego s bilo kojim drugim prijašnjim timskim kolegom."

STARI MEŠETAR

Sedamdeset i sedam mu je ljeta i u svojem je mešetarskom životu smislio barem toliko mešetarskih smicalica. Da vidimo kako ga osjećaj za mešetarenje služi u posljednje vrijeme...

Riječi Matt Bishop Ilustracija Benjamin Wachenje

MEŠETAR? Pa, oprostite ako sam donekle netaktičan – hajde, dobro, priznajem da je pomalo drsko tako tepati najistaknutijem (i to kilometrima ispred ostalih) poduzetniku auto-moto sporta – ali to ne znači da sam daleko od istine.

Bernard Charles Ecclestone prvi se put pojavio na sceni Formule 1 kao menadžer-prijatelj mladog britanskog vozača Stuarda Lewisa-Evansa 1957., no otada, isprva prikriveno, a zatim sasvim otvoreno, čvrstom rukom (doduše, obično zaogrnutom urbano baršunastom rukavicom FIA-inog predsjednika Maxa Moselyja) oblikuje (i pritom mešetari, da) sam oblik i izgled suvremene F1 prema slici koju je stvorio u svojoj razboritoj i plodnoj mašti. Naravno, s jednim okom stalno budno pazeći na stanje na računu.

Pa kako zapravo Bernie djeluje? Kako mešetari? Mogao bih o tome napisati knjigu (jednoga dana možda i hoću) – ali dok se ta zamisao kuha, narisat ću vam tri sličice s tri uzastopna vikenda Berniejevog mešetarenja (“gašenja požara”, kako on to voli reći) koje otkrivaju iznimno mnogo.

BERNIE, RAZBIJAČ

Malezija, 7. – 8. travnja 2007.

“Ovo je teška staza za održavanje”, rekao je Bernie lokalnim medijima po dolasku u Sepang, “jer je jako velika. Postaje sve trošnija i doima se sve umornijom. Sama pista je dobra – radovi su potrebni oko nje. Održavanje čistoće i urednosti nije lak posao. Smeće je posvuda, a to za Maleziju nije dobra reklama.”

Iskreno govoreći, Sepang baš i nije toliko trošan – zasigurno nije ni blizu dotrajalosti jedne Monze ili Interlagosa, na primjer – pa što je onda Bernie htio postići? Odgovor glasi, pojednostavljeno, da se upustio u dosta sirovu

(ali zato ništa manje učinkovitu) misiju podizanja uloga u kojoj su ga nehotice poduprli Singapurci čija je ponuda za noćnu trku, sasvim logično, oslabila pregovarački položaj Malezijaca.

Rezultat? Dva tjedna kasnije agencija AFP citirala je predsjednika Međunarodne staze Sepang Mokhzanija Mahathira: “Osigurali smo petogodišnji produžetak ugovora od 2011. do 2015.”. Drugim riječima, zasigurno uspaničeni zbog mogućnosti da im njihovu jugoistočnoazijsku predstavu proguta singapurska oluja, jako su brzo platili ono što je Bernie tražio. Posao obavljen.

BERNIE, DIPLOMAT

Bahrein, 14. – 15. travnja 2007.

Tjedan nakon Velike nagrade Malezije, Bernie je bio u Bahreinu gdje je igrao mnogo profinjeniju igru. Tvrtka Bahraini Mumtalakat Holding koja je u stopototnom vlasništvu Kraljevine Bahrein nedavno je postala 30-postotni dioničar McLaren Group, a Njegova Visost prijestolonasljednik šeih Salman Bin Hamad Al-Kalif bio je vrlo primjetan u sakhirskom paddocku te opravdano ponosan na predvodničku ulogu svoje zemlje u aktivnostima F1 na Bliskom istoku. Za čovjeka kojeg inače ne brine previše što novinari pišu (barem ne o njemu), Bernie se iznimno trudio da svi mi dobro shvatimo kakav su golemi posao prijestolonasljednik i njegovi suradnici obavili u Bahreinu – rezultat su preslike njegovih riječi na novinskom papiru. I to s pokrićem, mora se napomenuti, jer je Velika nagrada Bahreina 2007. bila iznimno uštiman i uspješan događaj, a bahreinski vlastodršci, na ovoj ili onoj funkciji, iskrcavali su te i dalje iskrcavaju novac u Formulu 1 “na barele”. B. E. svejedno nije htio ništa prepustiti slučaju. Posao obavljen, opet.





Bernie Ecclestone
može u miru
izvoditi svoje
smicalice jer zna da
u ruci drži sve
adute

BERNIE, PRAGMATIČAR

Turska, 21. - 22. travanj 2007.

Sedam dana nakon što je izjavio da kad je riječ o stazi za 21. stoljeće Sakhir nema premca, Bernie se neočekivano pojavio na motociklističkoj Velikoj nagradi u Istanbul Parku gdje je tursku stazu opisao kao "nedvojbeno najbolje trkalište na svijetu". Također je objavio da je (ili, vjerojatnije i točnije, jedna od njegovih brojnih tvrtki povezanih s FOM-om) preuzeo stazu pod svoje okrilje – možda zbog, kao što su neki komentatori nagađali, nemogućnosti ili nevoljkosti turskih organizatora (TOFSED) da podmire drugu polovicu od pet milijuna dolara kojima ih je FIA globila zbog skandala na svečanosti proglašenja pobjednika na prošlogodišnjoj VN Turske.

Novinska agencija AP izvijestila je 29. travnja ove godine da je glasnogovornica TOSFED-a Sinem Erdogdu potvrdila da je FIA dan ranije otpisala preostali dug, no da je izjavila i kako ne zna razlog za takvu odluku.

Možda ga sada znamo. Na posljeticu, premda se FIA nikad ne upliće u komercijalnu stranu sporta, vrlo rijetko postupaju protivno interesima vlasnika komercijalnih prava – jako je malo vjerojatno da bi ga globili – a i zašto bi, pobogu, to činili? Napokon, Maxova i Berniejeva suradnja služila je Formuli 1 iznimno dobro tijekom proteklih tridesetak godina.

I opet uspješno obavljen posao! Tri od tri! Bravo, Bernie! Što je sljedeće?


FO

ISTOK SUSREĆE ZAPAD 2010.

Bernie Ecclestone nedavno je posve jasno rekao da želi da se F1 širi na azijska i bliskoistočna tržišta – i upravo sada sklapa ugovore. Naši izvori kažu da bi raspored Formule 1 2010. mogao izgledati otprilike ovako:

Australija	Melbourne
Malezija	Sepang
Bahrein	Sakhir
Abu Dhabi	Yas Island
Španjolska	Barcelona
Monako	Monte-Carlo
Kanada	Montreal
SAD	Indianapolis
V. Britanija	Silverstone
Njemačka	Hockenheim
Mađarska	Budapest
Turska	Istanbul
Italija	Monza
Belgija	Spa-Francorchamps
Indija	New Delhi
Južna Koreja	Yeongnam
Japan	Fuji
Singapore	Singapore
Kina	Shanghai
Brazil	São Paulo
iz prikrajka vrebaju	
	Francuska, Meksiko, Rusija






MOŽEŠ TI TO, NICO!

Nemojte ga krivo procijeniti zbog isklesanih obraza i kovrčavih uvojaka, ove godine Nico Rosberg je opušten, samouvjeren i mnogo agresivniji... →

Intervju Matt Bishop Portreti Glenn Dunbar/LAT



no čemu se Frank Williams i Patrick Head najviše dive kod vozača Formule 1 je to što, kako bi se oni izrazili, "imaju muda". Time misle na odvažnost, hrabrost, neustrašivost: sposobnost i volju napadanja staze i protivnika, biti bez milosti, biti "trkač", pojam koji ova dva velikana rabe kako bi opisali njihov tip vozača, kojih je danas uistinu malo.

Dan-danas Frank i Patrick uzorima smatraju Alana Jonesa i Kekea Rosberga, koji su još prije 27 i 25 godina osvojili prva dva svjetska vozačka prvenstva za Williams. Agresivni na stazi ali i izvan nje, politički nekorektni, pripiti, bez sumnje pravi muškarci, Jonesy i Keke bili su brzi – naravno da su bili brzi – ali to naravno nije sve. DNK njihova zajedničkog stila vožnje – odlučni ulasci u zavoj popraćeni naglim okretanjem volana u suprotnom smjeru – nije bio samo brz, nego i žestok. Vidljivo i opipljivo.

Alanov sin Christian nastavio je očevim putem, ali premda je bio donekle uspješan u natjecanjima Formule Ford, Formule Palmer Audi, Formule 3 te A1 Grand Prixa, nikad neće doseći visinu F1 i on to zna, a zna i njegov otac.

Nasuprot tome, Kekeov sin Nico sad je u svojoj drugoj sezoni Formule 1 – naravno, sa očevom starom momčadi Williamsom – a rani znakovi pokazuju da je ova godina mnogo bolje krenula od one prve.

Budimo poštteni, Niko je briljantno započeo 2006. – ne postoji bolja riječ za to. Njegov prvi nastup na Velikoj nagradi u Bahreinu bio je trijumfalan – nakon incidenta s Nickom Heidfeldom u prvom krugu koji ga je pogurao na zadnje mjesto, poletio je niz stazu te upisao ne samo najbrži krug, nego 19 od 50 najbržih krugova izmjerenih to sparno popodne u Sakhiru. Njegovo sedmo mjesto u cilju utrke bilo je izvanredno postignuće, koje je bilo posvuda i s pravom cijenjeno.

"Bio je to odličan potez. Iz sveg sam glasa vikao u svojoj kacigi."

Tjedan poslije u Maleziji bio je treći na kvalifikacijama, ispred svog timskog kolege Marka Webbera. Zvijezda je rodna, zasigurno.

Ipak, utrka u Sepangu nije donijela ništa dobro – zapalio mu se motor, tako da je već u sedmom krugu morao odustati – i otada je počeo nizati neuspjehe. Iz nekog nepoznatog razloga – katkad, ako ne i uvijek, ne njegovom krivicom – na Nicu su se počeli lijepiti problemi. Nije uspio završiti sljedećih osam od ukupno 16 utrka, a nove bodove osvojio je još

samo u Nürburgringu. Najgore od svega, na početku posljednje GP utrke sezone u Brazilu sudario se sa svojim timskim kolegom – kardinalna pogreška vozača Formule 1. Dok se udaljivao sa staze, onako sav pogrbljen, izgledao je gotovo kao čovjek osuđen na vješanje.

Bilo je to tužno vidjeti, i mnogi su njegovi kritičari – ljudi koji mu zavide na privilegiranom odgoju, ugodnom šarmu i dobrom izgledu – vjerovali i govorili da se nikad neće oporaviti. Doista ne nedostaje pakosnog veselja među vozačima F1, a neki su Rosbergovi neprijatelji bez sumnje uživali u njegovu padu. F1 staza može zaista biti pokvareno mjesto.

Ipak, u prve tri Velike nagrade 2007. Nico je bio mnogo bolji od svog prilično iskusnijeg timskog kolege Alexa Wurza, i to puno.

Nimalo začuđujuće, uživa pričati o tome: "Mislim da se mnogo stvari posložilo za mene u Australiji. Sa dvanaeste startne pozije doista je teško završiti utrku na sedmom mjestu – ali to se dogodilo. Dobro, imao sam sreće što sam pretekao Heikkija Kovalainena pri prvom ulasku u boks, i to je doista otvorilo moju utrku. Da ga nisam pretekao, najvjerojatnije bih ostao blokiran iza njega – uostalom, kad sam malo kasnije stigao Ralfa Schumachera nisam mogao ništa napraviti idućih pet krugova. I baš kako sam postajao sve



Nakon sjajne
debitantske
utrke 2006.
Rosberg se
nekako izgubio,
ali sad je opet na
pravom putu

uzrujaniji, Ralf je na izlasku iz osmog zavoja napravio malu pogrešku. Duboko sam udahnuo, jako kasno kočio kod devetog zavoja te se tako stvorio ispred njega. Bilo je to pomalo riskantno, ali da biste u današnje vrijeme u F1 uspjeli u pretjecanju, morate malo i riskirati. I znam da se nešto kasnije Ralf žalio zbog toga, premda ne meni. Kako god, smatrao sam to dobrim potezom. Zapravo, bio je to odličan potez. Iz sveg sam glasa vikao u svojoj kacigi." Iz Melbournea Nico se uputio u Koh Samui,

gdje se družio s Lewisom Hamiltonom i Adrianom Sutilom, dvojicom timskih kolega u Euro ligi ASM F3 2005. S njima je Nico proveo i praznike prije Velike nagrade u Maleziji. Iz Koh Samuija Nico je odletio u Sepang na testiranja prije utrke – i mučio se. Stalno je bio po gotovo sekundu sporiji od Wurza, kako u brzim krugovima s praznim spremnicima, tako i, značajnije, na duge staze. Ipak, do vikenda utrke uspio je sve riješiti. Alex je također bio dobar, sa 19. startne pozicije (radi kvara mjenjača u kvalifikacijama) izborio je

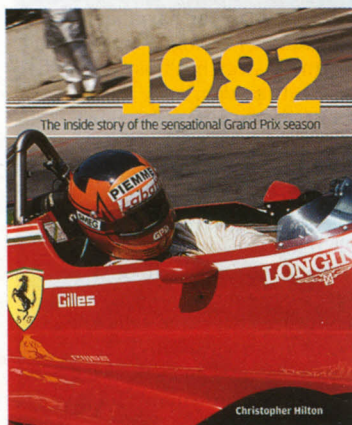
deveto mjesto u cilju, ali kroz utrku Nico koji je na kvalifikacijama bio senzacionalni šesti, obično je bio za desetinku ili dvije ispred, i to krug za krugom. U prvoj trećini utrke doista je bio nevjerojatno brz na onim mekim gumama, a osim McLarenovih i Ferrarijevih vozača često je bio jedini koji bi krug odvezao za oko minutu i 38 sekunda. Premda to tada nismo znali, do završnog dijela utrke vozio je veličanstveno. Sa znatno manjim brojem okretaja motora pokušao je što dulje održati svoju ranjenu Toyotu V8 na životu. Znojio se i cijedio na onoj paklenoj vrućini i vlazi kako bi održao vremena svojih krugova te se tako uspio voziti na šestom mjestu sve do 13 krugova prije kraja, kad je zbog pada tlaka vode morao završiti utrku.

Uživa pričati o tome: "Da budem iskren, proklete je dobar osjećaj imati Ferrari i Felipea Massa ispred sebe i uspjeli doživjeti da se nakon jednog kruga, dva kruga, tri kruga, četiri kruga, pet krugova, šest krugova, sedam krugova, osam krugova, ne odmiče. Stoga, da, bio sam siguran u sebe i u svoj bolid – u njegovu brzinu, svakako.

No pouzdanje je smiješna stvar i ujedno jako važna. Vrlo sam samokritičan, što je dobro, i također mnogo očekujem od sebe, što je opet dobro. Upravo zato pretpostavljam da sam tip osobe koja će sve svoje slobodno vrijeme iskoristiti da radi na sebi te se pokušati poboljšati na razne načine. Takav sam. Ako na taj način počnete rješavati svoje probleme, tada teška vremena možete shvatiti kao razdoblje učenja, koje će kad-tad donijeti dobre rezultate. To nije lako, ali morate pokušati.



"NJEŽAN, BLIJED I VRLO DRAG"



Gilles Villeneuve umro je prije 25 godina, svibnja 1982. No njegova pogibija nije bila jedina te godine, kao što nas u svojoj knjizi o toj GP sezoni 1982. podsjeća **Christopher Hilton**.

MNOGI ZAGRIŽENI LJUBITELJI F1 S POČETKA 1980-IH MISLILI SU DA JE FA1C EKIPE OSELLA-FORD TEK NEŠTO BOLJI OD "ROMOBILA".

Toliko prosječan, zapravo, da je, kad ga je sramežljiva, marljiva, mlada talijanska nada Riccardo Paletti 1982. stavio u drugi red odostraga na gridu, sam Enzo Osella opisao Palettijevu vožnju kao "hrabru". A taj 23-godišnji vozač bio je toliko neprimjetan da su mnogi u paddocku pogrešno pretpostavili da mu je Montreal debi u Formuli 1. Nije se kvalificirao na prve tri trke, ali na četvrtu, San Marino, jest, jer se na stazi – zahvaljujući natezanjima između momčadi i tadašnje vrhuške F1 – pojavilo samo 14 bolida. Tog je dana Osellin stražnji ovjes otkazao nakon sedam krugova.

Zapravo, Palettijev prvi nastup nije prošao baš najbolje zbog mnogo poznatijeg razloga: Didier Pironi osvojio je Imolu u Ferrariju, zanemarivši momčadski dogovor. Gilles Villeneuve, koji je bio drugi ili, bolje reći, prvi Ferrarijev vozač, zakleo se da s Pironijem više nikad neće prozboriti ni riječ – dva tjedna kasnije smrtno je stradao na kvalifikacijama za VN Belgije. Paletti se nije uspio niti pretkvalificirati za belgijsku utrku, kao ni za sljedeću u Monaku. Ipak, u Detroitu je uspio izboriti startni položaj, no sudario se tijekom jutarnjeg treninga. U Montrealu je, dakle, Palettija čekao start njegove druge Velike nagrade. Za F1 vozača bio je samozatajan. Obrazovan i pristojan, s onim velikim naočalama nalikovao je nekom uplašenom studentu s milanskog sveučilišta. U subotu navečer, nakon kvalifikacija, večerao je s majkom Giannom koja je bila posebno zabrinuta. "Znam", rekao je, "da odahneš kad se ne kvalificiram, ali isto tako znam da želiš da budem sretan."

"Ja samo želim da budeš sretan", odgovorila mu je potihom. Sutradan će se prisjetiti tog razgovora i posljednjih dragocjenih trenutaka obiteljske intime. Nedjelja je bila oblačna. Gianna Paletti probila se do prostora dobrodošlice iznad grida. Riccardo joj je prišao i počeo pričati o tome kako se našalio s nekime, što je ona protumačila kao da joj pokušava reći da se ne boji. Vratio se na grid i još malo proćavrljao s Marchovim vozačem Raulom Boeselom čiji je bolid bio u redu ispred njegovog. Svih 26 vozača zatim je sjelo u svoje automobile. Crvena svjetla semafora zadržavala su vozače koji su nakon paradnog kruga nestrpljivo turirali motore. Naposljetku, crveno svjetlo pretvorilo se u zeleno i upravo u tom trenutku Pironi je podigao ruku: njegov Ferrari na pole positionu se ugušio. Ostali bolidi bili su već u naletu snage, pa su ga morali vješto izbjegavati i zaobilaziti. Boesel ga nije mogao posve izbjeći i udario je u Ferrarijev lijevi stražnji kotač. Paletti je promijenio brzinu pri 10.200 o/min. Kako je kretao gotovo sa samog kraja, već je ubrzao na više od 190 km/h. Prekasno je primijetio zaustavljeni bolid i također udario u njega. No njegov je udarac bio tako snažan da je odbacio Ferrarija 40-ak metara niz stazu. Sekunde koje su uslijedile doimale su se poput beskrajnog košmara: upravljač je udario u Palettijeva prsa: noge su

Sramežljivi, marljivi Paletti i njegova beznadna Osella u kojoj se 1982. kvalificirao za dvije Velike nagrade



"Osella se kretala brže od 190 km/h kad je udarila u Ferrari."

mu bile slomljene. Stvari su se tada nažalost nepovratno pogoršale – do vrha napunjen gorivom, bolid se zapalio. Vatrogasci su se borili, a liječničkoj ekipi trebalo je 28 minuta da izvuče Palettija. Nasreću, ako se tako može reći, bio je u nesvijesti, pa nije morao sve to proživjeti. Preminuo je u bolnici.

Bez obzira na to što je pripadao zatvorenom svijetu Formule 1, umro je gotovo kao stranac. Nije imao vremena postati ništa drugo. Premlad, rekli su, neiskusna – no rijetki su doista znali. Riccardo Patrese, Palettijev sunarodnjak, rekao mi je da su izmijenili tek nekoliko riječi. Doimao se dragim, Patrese se počeo prisjećati... ali to je bilo sve.

Čovjek kojeg nisu poznavali rodio se 15. lipnja 1958. u Milanu. Dva dana nakon

Montreala proslavio bi 24. rođendan. Školski učitelj sjeća ga se kao "uvijek nasmijanog i zaljubljenog u planine i skijanje. Osvojio je tu i neke trofeje. Krasile su ga hrabrost, odanost, velikodušnost i entuzijizam".

Palettijeva karijera u automobilizmu započela je kad su on i njegov otac Arietto 1976. otišli u Monzu. Priča je donekle uobičajena. Arietto je bio vlasnik građevinske tvrtke i od Ricarda se očekivalo da počne u njoj raditi. Tada je rekao da će ne uspije li u F1, "svu svoju energiju uložiti u očevu tvrtku".

Dvije godine kasnije natjecao se u talijanskom SuperFordu i rekao jednom novinaru: "Nemam mnogo prijatelja, a bavljenje sportom dobar je način da se zbližiš s ljudima. U autotrke došao sam iz skijanja.



Životopis:

Riccardo Paletti

Rođen: 15. lipnja 1958. u Milanu

Umro: 13. lipnja 1982 u Montrealu na Kanadskoj VN

1978. Počinje se natjecati u talijanskom SuperFordu.

1979. Nastupio u 15 utrka talijanske F3; europski debi u F2 u Misano.

1980. Nastupa za momčad Onyx u talijanskoj F3 te u četiri europske trke u F2.

1981. Vozi cijelu sezonu F2 za Onyx; najbolji rezultat bilo mu je drugo mjesto u Silverstoneu.

1982. Prelazi u Osellu. Ne uspijeva se kvalificirati u prve tri trke u F1. Prvi nastup imao je na uvelike bojkotiranoj VN San Marina.

Čudan je to svijet, ali kad sjedim u kokpitu sve je tako lijepo i osjećam se sretno.”

U SuperFordu nastupio je devet puta (dva druga mjesta) i na kraju sezone bio je treći. Zatim se počeo probijati u talijansku Formulu 3.

Onyx, momčad iz Sussexa, natjecala se u Formuli 2 i imala je jedno prazno mjesto, prisjetio se Mike Earle, njezin suosnivač. Robin Herd iz Marcha nazvao ga je “i rekao da ima klinca iz Italije koji želi voziti.

Vozio je u F3. Nikad prije nisam čuo za Palettija. Ali, rekoh, “dobro, pošalji ga”. Na vratima mi se pojavio vrlo nježan, bljedunjavi mladić. Na moj užas nije znao ni riječ engleskoga, ali i to je bilo bolje od mog talijanskoga. Nekako smo se uspjeli sporazumjeti, pa smo mu dali da krajem 1980. vozi nekoliko utrka. Zatim smo ga odveli u Monzu. Njegov se engleski u međuvremeno vrlo brzo popravljao, ali uglavnom je rabio pogrešne riječi.

U Monzi je bio dobar u kvalifikacijama, četvrti, te je dosta dugo držao drugo mjesto.” Iduće godine Paletti je bio sve bolji. “Bio je jako, jako simpatičan”, nastavio je Earl, “doista iznimno drag, super dečko. Dobro smo mu upoznali i obitelj.” Potkraj 1981. Paletti se htio prebaciti u F1, no “mi nismo bili spremni. Nismo imali bolid.

SUIKE: BERNARD ASSET

Bio sam protiv toga i to sam rekao njegovu ocu, “bolje da odradi još jednu godinu u F2 i pobijedi, pa da zatim prijeđe u F1”. No Riccardo je bio mlad, bile su mu tek 22. I htio je u F1 po svaku cijenu, pa je sklopio dogovor s Osellom. To je bila katastrofa.”

Earle je nabavio bolid Formule 1 – Marchov – i do Montreala se ozbiljno razmišljalo o tome da mu za upravljačem bude Paletti. Standardni vozač Emilio de Vilotta nije se kvalificirao, pa je Earle trku gledao u hotelu. Sjetio se kako je “iza dimne zavjese koju su stvorili ostali bolidi za Palettija to izgledalo kao da vozi autocestom u magli. Poteškoća za onoga koji dolazi iz pozadine je ta što do pole positiona već razvije veliku brzinu. Prekasno je vidio kako bolidi izlijeću iz tog oblaka dima ulijevo i udesno, a zatim se ispred njega stvorio nepomičan bolid.”

Earle je odjurio na stazu, no Palettija su dotad već odvezli u bolnicu. Znao je što mora učiniti: otići ondje i tješiti Giannu.

Sljedeću žrtvu Formula 1 uzela je četiri godine kasnije. Tada je stradao Elio de Angelis. Još osam godina kasnije u košmaru Imole 1994. zbog kojeg su kasnije promijenjeni sigurnosni propisi živote su izgubili Roland Ratzenberger i Ayrton Senna.

Kad god ih se prisjetite, prisjetite se i tihog čovjeka kojeg se nitko ne sjeća.

F1

“Htio je u F1 po svaku cijenu, pa je sklopio dogovor s Osellom. To je bila katastrofa.”

Prema knjizi 1982. Christophera Hiltona. Zahvaljujemo Ariettu Palettiju na dopuštenju uporabe materijala iz njegove privatno otisnute posvete sinu.

Pironi (Ferrari) drži ruku u zraku dok ga ostali bolidi zaobilaze; plava Osella (lijevo) ubrzava



ZABORAVLJENA SMRT

S DAVIDSONOM KROZ MONAKO

MONAKO

Najbrža staza Formule 1

Najuža od svih staza – za vozače je ona zastrašujuće brza. Naš vozač u kvalifikacijskom krugu je **Anthony Davidson**, zvijezda Super Agurija



Monako možda i jest statistički najsporija suvremena GP staza – Fernando Alonso imao je prosjek od “samo” 142 km/h na 260 km za pobjedu na prošlogodišnjoj utrci – no, zbijen, gradom okružen plan 3,32-kilometarskog kruga osjećaj brzine stvara bolje od bilo koje staze na F1 kalendaru. Dobrodošli u najnapornije krugove u sezoni, koje će Davidson prvi put voziti za bodeve nakon šest godina napornih testiranja za Honda.



Staza koja ima sve: brzine do 280 km/h, povijest, glamur i atmosferu



Prilaz Ste Dévotou može biti težak - izbočenja izazivaju blokiranje stražnjih kotača

MJENJAČ 1-2 | G-SILA 2.0

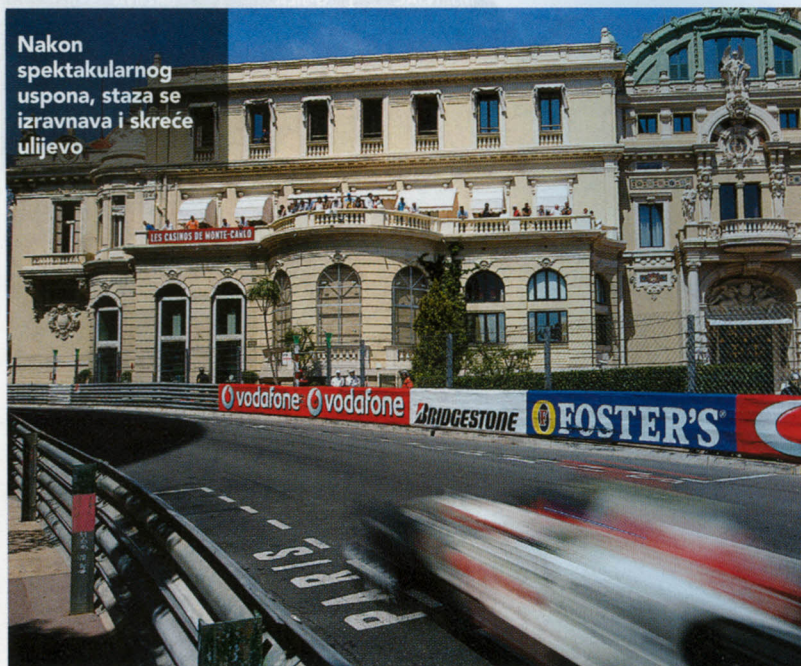
STE DÉVOTE

“Dok prolazite kroz start/cilj važno je bolid dovesti što bliže ogradi s lijeve strane. Vožnja postaje malo kvrgava na prvom zavoju, pa morate pripaziti da vam ne blokiraju stražnji kotači. Bolid ide lagano, osobito na starijim gumama, pa je vrlo lako pretjerati – kao što sam ja napravio tijekom slobodnog treninga 2004., kad sam propustio oznaku za kočenje. No, barem postoji mogućnost bijega, a to je nešto što je ovdje samo po sebi prilično rijetko. Dok zaokrećete, ciljate na unutarnji rubnik. Bolid u sredini zavoja pomalo podupravlja, što može biti zastrašujuće jer se počinje kretati u smjeru prema ogradi na izlazu. No, dotad ste već čvrsto na gasu i jurite uzbrdo prema Massenetu. To je na neki način zabavni dio staze, no morate se pouzdati u raspoloživo prijanjanje.”



BRZINA 112 km/h

Nakon spektakularnog uspona, staza se izravnava i skreće ulijevo



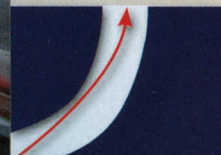
MJENJAČ 2 | G-SILA 1.6

MASSENET

“Kao da poljubite svaku ogradu dok staza krivuda ulijevo, udesno, ulijevo i desno uzbrdo. Pokušavate bolid održavati ravnim koliko možete. Prilično je zastrašujuće kad u prvih nekoliko krugova dođete do izbočenja na vrhu, jer ne vidite što slijedi i htjeli biste istegnuti vrat da vidite kamo staza ide – očajnički želite vidjeti više, ali jednostavno ne možete. Dok taj dio ne prođete nekoliko puta i ne naučite gdje točno valja postaviti bolid, prilično je teško.

Staza zatim zaokreće lijevo, kroz Massenet, a za sunčanih dana okolne građevine bacaju dosta sjene. Prilično je sklisko na ulazu, ali onda bolid odjednom drži cestu. S unutarnje strane tamo je prilično visok rubnik, pa njega stvarno ne želite dodirnuti. Vidio sam poprilično bolida kako se tamo spektakularno okreću jer su samo malo dotakli taj rubnik – ako se to dogodi, u ogradi ste. Mala pogreška ovdje gotovo sigurno vodi u veliku pogrešku.

Upravo se tu Nigel Mansell razbio dok je vodio utrku po kiši 1984. – i mogu u potpunosti razumjeti kako se to može dogoditi čak i na suhoj cesti.”



BRZINA 273 km/h

MJENJAČ 2 | G-SILA 2.6 | BRZINA 128 km/h



Koncentracija je ključna u Casinu, a zavoj pomaže vozačima da održe brzinu

CASINO TRG

“Zatim se staza malo izravnava prije desnog zavoja kroz Casino trg. To je stvarno dobar zavoj. S unutarnje strane je nizak rubnik, pa ciljate na njega, bolid zbog spuštanja staze počinje podupravljeti, a kako je poprečni nagib na izlazu dobar, sad stvarno gas možete nabiti do daske. Samo jurite cijelim putem prema van na lijevo i ako vam bolid malo pobjegne katkad se možete osloniti na ogradu da ga izravna. Katkad se to dogodi a da i ne primijetite, jer je doista riječ o vrlo blagom dodiru.

Odmah nakon toga na stazi je veliko izbočenje – asfalt se uzdiže, mislim da je tamo pješački prijelaz – i morate ga izbjeći. To vas vjerojatno ne usporava, ali čini se baš tako, i ne želite se izložiti većim G-silama nego je zaista nužno. Naglo skrećete udesno, a zatim ponovno lijevo da naciljate smjer za Mirabeau.”



S DAVIDSONOM KROZ MONAKO

MIRABEAU

“To je odličan zavoj. Možete stvarno nagaziti gas, kasniti s kočnicama, uz jako zakretanje upravljača. Unutrašnji prednji dio postane stvarno lagan i kao da visi u zraku dok se staza počinje obrušavati. Upravljač je zakrenut za više od 90 stupnjeva, ali bolid odlično prianja jer u Monaku rabite iznimno mekane gume. U oštrom zavoju kao što je ovaj, bolid se jednostavno zakvači za podlogu i grize, što vam omogućuje da rano stisnete gas i pojurite nizbrdo.”

GRAND HOTEL HAIRPIN

“Ovaj je zeznut jer je prednji lijevi kotač uvijek na rubu blokiranja. Morate kočiti kasno, ali ne prekasno, i okrenuti upravljač koliko god možete. Morate prekriziti ruke i nastaviti udarati gas nastojeći da što brže okrenete stražnji kraj.



Vozači koji si doista daju truda kroz Mirabeau podignu unutrašnji kotač

MJENJAČ 2

G-SILA 2.1

BRZINA 80 km/h



MJENJAČ 1

G-SILA 1.4

BRZINA 45 km/h



To je mjesto za namamljivanje bolida na pogrešku

U tome pomaže diferencijal – a sve da što lakše izbacite stražnji dio u prvoj brzini. Jednostavno je toliko usko i ako ne pogodite putanju, može se čak dogoditi da upravljač više ne može pomoći. Mogu shvatiti zašto se neki ovdje sasvim zaustave. Motanje upravljača na suprotnu stranu pri izlazu uopće nije lako jer ste već tako prekrizili ruke da njima samo prtljate – gotovo kao da ste u automobilu za reli. Morate biti pažljivi u dodavanju snage jer kontrola trakcije ne pomaže mnogo kod tako spore vožnje u prvoj brzini.”

PORTIER

“Sljedeći desni zavoj dok vozite nizbrdo prilično je jednostavan – preko rubnika u drugoj brzini – a zatim puštate bolid da otplovi na lijevo prije Portiera, što je popriličan izazov. To je 90 stupnjeva udesno, ali se na vašoj desnoj strani u vidnom polju nalazi velika oграда i izgleda kao da tu može proći samo jedan bolid. No, na izlazu se zavoj otvara. Još jednom morate prići vrlo blizu ogradi, no tu je mali rubnik koji možete iskoristiti za izravnavanje bolida. Prianjanje na izlazu nije osobito dobro – posebice na istrošenim gumama.”

MJENJAČ 2

G-SILA 1.9

BRZINA 88 km/h



Uredan prolaz kroz Portier pridonosi povećavanju brzine za prolazak kroz tunel





"Zastrašujuće", kaže Ant. Točno pogoditi liniju u mraku teže je nego što se čini

MJENJAČ 6 | G-SILA 2.6 | BRZINA 265 km/h

TUNEL

"Portier nas vodi do tunela koji je golem izazov. Pokušaj da u njega s V10 uđeš pod punim gasom u mojim je prvim krugovima bio popriličan izazov. Sjećam se da mi je trebalo četiri ili pet pokušaja da uspijem. Za prolazak treba mnogo više hrabrosti nego što biste mogli pomisliti. Lakši je s V8 motorom jer na izlasku iz Portiera ne razvijate toliko brzine, ali i to je vrlo zastrašujuće. Najteži dio je odabrati putanju – osobito na početku vikenda, kad na tlu nema vidljivih tragova guma.

Ne pomaže ni mrak. Napravio sam dosta krugova po stazi, no samo u ulozi test-vozača, pa sam u prošlosti bio jedan od onih koji su ostavljali tragove za sve ostale."



Najbrži ravni dio završava na teškoj šikani i zahtijeva junačko kočenje

MJENJAČ 2 | G-SILA 1.6 | BRZINA 100 km/h

ŠIKANA

"Lijepo je vratiti se natrag na svjetlo dana za prilaz vrlo uskoj šikani. Kočite vrlo kasno, nakon 100 m prilaza, pa je teško održavati bolid u ravnoj liniji. Trik je dovesti prednji kotač što bliže unutarnjoj lijevoj ogradi, zatim bolid skrenuti udesno gotovo posve zakrenutim upravljačem te samo okrnuti unutarnji rubnik. Zatim se izravnete i usmjerite prema izlasku. Složeno je, tehnički vrlo zahtjevno i teško je sve izvesti bez pogreške. Ovdje ne možete dobiti ni izgubiti mnogo vremena, samo je vrlo naporno."

VAŽNI TRENTUCI U MONTE CARLU

1961. - STIRLING MOSS

Automobil: Rob Walker Racing Lotus-Climax 18
Kontekst: Zadržavao je iza sebe Ferrarijevu tehnički superiorniju 156-icu da u zastarjelom Lotusu 18 dohvati treću pobjedu u Monaku.
SM: "Obožavao sam Monako. Staza je teška

i lako je izgubiti koncentraciju. Bilo je važno dobro proći kroz Casino i zaletiti se do zavoja kod stare stanice. Bilo je također vrlo teško pretjecati, ali ste zato kad biste uspjeli bili doista presretni.

Mislim da je Monako 1961. bila moja najbolja utrka u Formuli 1. Bio sam oko 40-50 KS slabiji

od Ferrarija, ali sam ih uspio pobijediti. Vodstvo sam preuzeo oko jedanaestog kruga, no pritisak odostraga bio je stalan. Tempo je bio nevjerovatan – utrka je trajala 100 krugova i da sam stalno vozio kao u kvalifikacijama završio bih samo oko 40 sekundi ranije, a to govori vrlo mnogo."

VAŽNI TRENTUCI U MONTE CARLU

1977. - JOHN WATSON

Automobil: Brabham-Alfa BT45B

Kontekst: Vrijeme od 1 minute i 29,86 sekundi dovelo ga je na prvu startnu poziciju, ali ga je do prvog zavoja pretekao Jody Scheckter (Wolf). Watson je bio drugi dok ga 30 krugova prije kraja nisu pogodili problemi s mjenjačem.

JW: "Sjećanje na taj prvi krug kristalno su jasna. Nismo imali nikakvog znanja o aerodinamici ni telemetriji. Bolidi su možda bili brži nego u Stirlingovim danima, ali mislim da tehnološki

nismo baš mnogo napredovali. Došao bih u boks, rekao nešto o podupravljanju ili preupravljanju, inženjeri bi na to u bolid nešto ubacili, a to je imalo učinka ili ne. Monako je bio prekrasno mjesto ako ste imali uravnotežen automobil i noćna mora ako niste. Tom je prilikom naš dizajner Gordon Murray nabacio neku vrstu stražnjeg krilca i to je dobro funkcioniralo. Zaista sam se mogao osloniti na bolid kroz Casino i Tabac – ovaj drugi je moj omiljeni dio staze jer je Brabham savršeno klizao. Sve je išlo glatko. Bilo je fantastično."

S DAVIDSONOM KROZ MONAKO

TABAC

“Sljedeći dio je najteži – barem po mojem mišljenju. Tabac je 90-stupanjski lijevi zavoj koji se otvara. U njega ulazite brzo, iako zbog zaštitnih ograda ništa ne vidite. Ograde su na izlasku neobično postavljene jer počinju blizu, a zatim se udaljavaju. Uvijek gledate daleko naprijed i tako se pri izlasku iz zavoja usredotočujete na otvoreni dio staze. Lako je pomisliti da možete široko izaći iz zavoja, ali tu će vam se ispriječiti isprekidana ograda. Morate ostati vrlo pribrani i oduprijeti se iskušenju da prerano pritisnete gas jer ćete završiti ravno u njoj.”

MONAKO NA YOUTUBE-U

Odlična stvar kod Monaka je njegova povijest – na YouTube-u možete pronaći nevjerojatne snimke. Kako se odvija u gradu, uglavnom je nepromijenjena od prve godine (1929.), dakle prije gotovo 80 godina – samo se potez uz obalu promijenio, a tunel je mnogo dulji.

JUNAČKI DEBI

Evo ga – prvi Monako (pretraživanje: **monaco gp 1929**) – automobili voze u oblacima prašine. Pobjednik ‘William Grover-Williams’ postavlja rekord kruga od 2 minute i 15 sekundi u Bugattiju Type 35B.

VRATOLOMIJE TRIDESETIH

Utrka 1930. (pretraživanje: **monaco gp - dreyfus**) ima odličnu snimku, s automobilima koji ispod željezničkog mosta kojim prolazi vlak jure do Portiera. Među komentarima je i ovaj biser: “Borzacchinijev Maser odustaje, a njegov timski kolega Arcangeli ga je prije nastavka utrke pokupio i ostavio u hotelu.”

STARI JE TO UČINIO PRVI PUT

Fangio kreće s prve pozicije u Alfi 158 i dobiva prvu F1 utрку u Monaku (pretraživanje: **monaco 1950 - fangio**).

MERCEDES ISPUŠTA LOPTU

Jedina utrka F1 koju Mečka nije dobila 1955. bila je ona u Monaku (pretraživanje: **monaco 1955**), a ovdje je u najboljem svjetlu, uključujući i odličan prikaz prizora prije starta. Završetak (pretraživanje: **monaco 1955 - ascari**) prikazuje posljednju Ascarijeva salta u more, ali ne prikazuje nesreću.

MOSSOVA VELIKA POBJEDA

Možda je najbolja i najzanimljivija borba između Davida i Golijata u povijesti

Formule 1 bila ona u Monaku 1961. Utrka je iscrpno pokrivena u snimci od sedam dijelova (pretraživanje: **monaco 1961 - highlights**) koja traje ukupno 50 minuta, premda su pojedini klipovi dugi od 5 do 10 minuta. Američka je, podrazumijeva nepoznavanje F1, i kašnjenje je ukočena, a ne uspijeva ni prenijeti dramatičnost utrke. Unatoč tome, snimka je čudesan povijesni dokument i sadrži veliki intervju s Mossom.

BRABHAMOVA NOĆNA MORA U POSLJEDNJEM KRUGU

Posljednji je krug utrke 1970. i Black Jack ima pobjedu u ruci (pretraživanje: **1970 monaco gp finish**), ali je bolid u posljednjem zavoju zabio u ogradu, pa Rindt prvi prolazi ciljnom crtom (što je propustio čovjek s kockastom zastavom jer je očekivao Brabhama). Nekoliko je snimaka, no samo najkraća od 1 minute i 53 sekunde pokazuje što se zbilo.

DIVLJE I MOKRE SEDAMDESETE

Mokra cesta 1972. objašnjava 39 iznimno napetih sekunda (pretraživanje: **1972 monaco gp**) i pobjedu Beltoisea, dok luđaci stoje samo neposredno kraj ceste. Uzbudljiva 1 minuta i 20 sekunda prikazuje Petersona i Regazzonija kako 1974. doživljavaju svašta (pretraživanje: **Monaco 1974**), dok 1979. Scheckter pobjeđuje u vrlo napetoj utrci (pretraživanje: **monaco gp 1979**).



MJENJAČ 3 | G-SILA 2.4 | BRZINA 155 km/h

Tabac ima vrlo brz prilaz, a ograde na desnoj strani mogu zateći vozača



MJENJAČ 4 | G-SILA 1.7 | BRZINA 204 km/h

Zastrašujuće brzo i vrlo zabavno, a nije pretjerano zahtjevno, kaže Davidson



Vrlo uzak, pa može biti problema ako uđete prebrzo

MJENJAČ 2

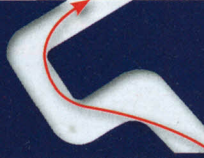
G-SILA 1.5

BRZINA 141 km/h

LA RASCASSE

“Rascasse je još jedan zahtjevan zavoj – možda ne baš tako težak kakvim ga je Michael Schumacher učinio da izgleda prošle sezone, ali ipak zahtjevan. Prednji kotači pokušavaju blokirati dok skrećete udesno, pa možete izletjeti sa staze. Trik je u tome da kočeći bolid dovedete do granice, zatim upravljач jako zakrenete udesno i ciljate na dva unutrašnja rubnika. Zaista je odličan osjećaj dovesti bolid na pravo mjesto, a iznenađuje koliko često možete pogoditi najbolju putanju.

Cesta se na izlazu spušta, što je iritantno jer vuče bolid prema ogradi, a prijanjanje je vrlo loše dok jurite prema Virage Anthony Noghès, posljednjem desnom zavoju.”



Posljednji zavoj je teži nego što izgleda jer se poprečni nagibi stalno mijenjaju

MJENJAČ 2

G-SILA 1.6

BRZINA 88 km/h

VIRAGE ANTHONY NOGHÈS

“I kroz njega je teško proći uspješno, jer je prilaz uzbrdo, a poprečni se nagibi stalno mijenjaju. Cesta se na izlazu spušta – pri ulasku bolid podupravlja, a na izlazu preupravlja. Potrebna vam je dobra izlazna brzina za ravninu boksa, no vidite mnogo bolida kako se penju na rubnik i zatim vijugaju boreći se za prijanjanje. To je vjerojatno drugi najteži dio staze nakon Tabaca, a onda ste ponovno na startno/ciljnoj ravnini i na samom početku.

Prosječna brzina u Monacu možda je razmjerno mala, no osjećaj zasigurno nije takav. Istinski brze staze poput Monze nude manje napetosti – osjećate brzinu, ali sve se čini razmjerno smirenim i bolid lijeno reagira zbog malog potiska. U Monaku imate superljepljive gume i izrazito velik potisak, a posvuda su ograde. Sve prema tebi dolazi vrlo brzo. Ukratko, iz perspektive vozača, to je najbrža staza na kojoj se utrkujemo.”

FO



BAZEN

“Prvi dio kompleksa bazena je izvanredan. Nikad ne biste mogli pomisliti da se na uličnoj utrci može voziti tako brzo, a kako je sve tako blizu, imate osjećaj da je luđački brzo. To je najzabavniji dio staze – zapravo nije stvarno zahtjevan, samo je brz.

Na izlazu iz Bazena cesta se sužava, a drugi je dio pomalo razdražujući. Desni zavoj je u redu, jer usporavate, ali lijevi je čudan. Odskočite preko privremenog rubnika za nuždu koji vam sasvim protrese bolid i izaziva otpadanje komadića lijevo, desno i u sredini. Tu je i iritantni stup za vezanje brodova, no rijetko izdrži dulje od jednog kruga prije nego što ga netko pokosi.

Kod izlaza kliznete stvarno blizu ograde, što je još jedan dobar dio staze, jer zvuk motora luđački odjekuje od ograde i zgrada. Zvuči fantastično.”

VAŽNI TRENUTCI U MONTE KARLU

2002. - DAVID COULTHARD

Automobil: McLaren-Mercedes MP4-17

Kontekst: Coulthard je u Monaku ostvario svoj drugi uspjeh, slatku osvetu nakon što mu je neispravna elektronika za kontrolu starta godinu dana prije uskratila teško zarađeno prvo startno mjesto.

DC: “Monako je već dugo poseban jer vam 90 posto zavoja ne dopušta nikakvu pogrešku. Brzi krug

zahtijeva više od dobrog vozila – potrebni su vam potpuna koncentracija i neka vrsta kontrolirane agresije kakvu jednostavno ne upotrebljavate na drugim stazama. U 2002. bio sam na startu odmah do Michelin Mana (da, znamo da je i Coulthard bio na Michelinkama, ali ovdje misli na Juana Pabla Montoya) i prešao ga u jurnjavi do zavoja Ste Dévotte u prvom krugu. Sustavi kontrole zaslužni su za veći dio, ali ulogu su odigrale i reakcije

vozača. Kad sam bio ispred ostalih, morao sam ostati miran jer su se prednje gume jako mrvile. Onda sam kao lud morao stiskati ispred bokseva da zadržim vodeći položaj. Imao sam osjećaj da je to osveta za veliko razočaranje 2001. Bilo je slade od moje prve pobjede u Monaku dvije godine ranije, jer sam nju naslijedio nakon što je Michael Schumacher ispao iz utrke zbog problema s ovjesom. Ovaj sam put pobjedio svojom zaslugom.”

PROKLIZAVANJE 1

SATO SE DOKAZAO

Odličan dan za Super Aguri. Osmo mjesto Takume Satoa donijelo je momčadi prvi bod u svjetskom prvenstvu. A njemu prvi bod od VN Mađarske 2005.

Takuma je pritom imao malo sreće jer mu je mjesto prepustio Giancarlo Fisichella koji je bio primoran skrenuti u boks zbog pomanjkanja goriva, no odvezio je iznimnu utrku.

Tijekom vikenda stalno je poboljšavao učinak svojeg SA07. U petak je završio na 19. mjestu, u subotu ujutro bio je 14., a u kvalifikacijama 13. Zatim je postavio dvanaesti najbrži krug utrke (1:24.110). To vrijeme ujedno je bilo brže od vremena ostale trojice Hondinih vozača.

"Kakav izvrstan dan za momčad", rekao je Takuma. "Nemam riječi za to opisati."

Takuma Sato i njegova ekipa prvi su Super Agurijev bod na Catalunyi slavili kao da su pobijedili



španjolske utrke, "no na ovoj probi opet sam otkrio mnogo novih stvari. Pista se dosta promijenjena, što je bilo važno uočiti jer prilagodba nije jednostavna." U zbilji Fernando, naravno, ponovno uči voziti, a Lewis samo čini što je oduvijek činio – i to vrhunski. I tako je počelo u Španjolskoj...

Možemo ih usporediti u zavoju 9, vidimo kako ulaze u nepregledni desni zavoj na uzbrdici u petoj. Da, Fernando je malo mekši dok usmjerava McLaren prema vrhu zavoja; i ne, još uvijek nije okretan poput Hamiltona u onom inicijalnom, ključnom trenutku.

Dobro. To je Španjolska, zapamtite. On je Fernando Alonso. Zna što čini. I brz je, to stoji. U drugom letećem krugu u petak ujutro imao je vrijeme od 1:22.268. Njegovo ime bilo je na vrhu dovoljno dugo da ga primijete svi u Barceloni. No prema podnevu, kad je Fernando bio na starim gumama, Lewis je postigao 1:21.880. Prvo mjesto. Ciljna zastavica.

Zgodno. Svi smo unaprijed znali što će se dogoditi: Fernando je posljednjepodne brzo odgovorio s naizgled riskantnih 1:21.397.

Začudeni Lewis smireno je prozborio u momčadski radio: "Dobro, čuvajmo gorivo. Moramo pripaziti s gorivom za trku..." Prijevod: "Fernando je možda brz, ali ja sam pun goriva. Pa vi sad vidite."

Subotnje jutro – pravi početak vikenda. Lewis mekano i stabilno, na prvom kompletu mekih guma s prekrasno uravnoteženim bolidom ima prvo vrijeme (1:21.233). Fernando, sad već sličniji sebi – s ostrim pokretima i izvrsnim nadzorom nad bolidom – odgovara s 1:21.312. Razlika je sićušna. Razlika je Fernandov trenutak slabijeg prljanja pri izlasku iz zavoja ili sitan trzaj upravljačem. Ipak, Fernando je drugi.

McLaren je riješio poteškoću dajući Lewisu –

Preživjevši Alonsova napad na početku, Massa je trku savršeno priveo kraju



PROKLIZAVANJE 2

RED BULLU JE KRENULO

Poteškoće s hidraulikom na bolidu Marka Webbera donekle su zasjenile zapravo dosta obećavajući vikend za Red Bull. Ekipa je stigla s poprilično prerađenim RB3: osim ulaštenog aerodinamičkog paketa, šasije i nadzora proklizavanja, bio je opremljen bestrzajnim mjenjačem i poklopcem spremnika goriva koji se nije otvarao kad je trebao biti zatvoren i obrnuto.

Webberove hidrauličke nevolje je izbacile su ga iz Q1 i primorale na zaustavljanje tijekom trke. D. C. se probio do Q3, kvalificirao se kao deveti, probio se na sedmo mjesto do kraja prvog kruga i na poslijetku završio peti. Tijekom posljednjeg dijela utrke izgubio je treći stupanj prijenosa, no svejedno je smanjivao zaostatak za Kubicinim BMW-om. Bravo, majstore!

Vozeći poput vjetra, D. C. je čak uspio nadmašiti svoju bahreinsku izvedbu. Uprkos dramatičnim završnim trenucima, na kraju je bio peti



kao u Melbourneu – goriva za oko tri kruga više u Q3. I vi biste učinili isto. Imate Fernanda Alonsa kao vozača, a vozi se VN Španjolske. Prva godina, četvrta utrka, što vam preostaje? Lewis se možda opet čini za dlaku bržim u krugu od Fernanda – i možda mnogo više od toga ako gledate cijelu utrku, no poteškoća je u tome što

"Fernando još uvijek nema Hamiltonovu okretnost u onom inicijalnom, ključnom trenutku."

u trkama nikad ne možete biti sigurni – a trenutačno je najsigurnije to da je ovako usredočen na Španjolsku Fernando najbolji izbor. Pretočimo li to u strategiju spremnika: Fernando ide lakši, Lewis teži.



Za Kubicu je ovo bio najbolji vikend sezone, nadmašio je kolegu Heidfelda i zauzeo četvrto mjesto

PROKLIZAVANJE 3

MASSA SE NE KAJE

S lakim spremnikom Lewis je dominirao prvom kvalifikacijskom vožnjom – 1:21.120 u usporedbi s Fernandovih 1:21.609. Giancarlo Fisichella to nikad nije učinio Alonsu! Nijedan kolega to nikad nije učinio Alonsu. No to je Lewis – savršenost i cjelovitost. Nikad nije ni blizu prekasnog kočenja ili izlijetanja sa staze ili prelazanja preko rubnika i trave. Jednostavno je usredotočen. Pritisak na Fernandov um raste.

“Felipe je stisnuo Fernanda i blago ga udario – taman toliko da zadrži vodstvo.”

U Q2 Lewisa je malo omeo sporiji bolid, pa je zaostao dvije desetinke za Felipeom Massom u Ferrariju, no svejedno je bio za oko tisućinku brži od Kimija i Fernanda.

U pet vožnji prije Q3 rezultat je Lewis četiri, Fernando jedan. Zatim je stiglo Mobilovo ulje. Zatim je stigla težinska kazna od 0,3 s.

Ostatak znate: Felipe je ispravno držao središnju putanju na ulasku u prvi zavoj i postavio pravila borbe: nitko ne skreće

Krenuvši s pole positiona, Felipe Massa hrabro se othrvao pokušaju Fernanda Alonsa da ga zaobide s vanjske strane u prvom zavoju, a dodir do kojeg je pritom došlo poslao je Alonsa u šljunak.

Nakon pobjede Massa je još jednom morao proživjeti dramu prvog zavoja pred TV kamerama tijekom tiskovne konferencije, kad je Alonso bijesno jednoličnim glasom krenuo u verbalni napad.

“U 99 posto takvih situacija oba bolida ispadaju iz utrke”, rekao je.

“Dodir je bio vrlo blag”, odgovorio mu je Massa. No novinari su nastavili čeprkati, pa je uznemireni Massa dodao:

“Ja sam bio s unutarnje strane, pa mi nije jasno čemu ovo.”



Massa je odnio plijen u Španjolskoj, no morao se suočiti s Alonsovom srdžbom zbog dodira u prvom zavoju

udesno prije mene. Fernando, rabeći blagodati vuče iza Ferrarija, nije mogao odoljeti izazovu. Ne na domaćem terenu. Ne nakon svih onih proba. Izvukao se na vanjsku stranu, pa ga je Felipe stisnuo i blago udario. Ništa dramatično. Niti bolno. Taman toliko da zadrži vodstvo i da mu se zrcala ispune prašinom. Lewis se nekako uspio provući dok se pobješnjeli Fernando vraćao na stazu i uhvatio četvrto mjesto.

Poteškoća je, naravno, bila u tome što je Lewis bio pretežak da se može ozbiljno utrkiivati s Felipeom. Ferrari je bolje ubrzavao te je malo bolje držao cestu u sporijim i srednjebrzim zavojima. Lewis se usredotočio na osiguravanje prednosti ispred Kimija. Pomalo se udaljavao, dok ga muke na posljedku nije riješio kvar na Ferrarijevom alternatoru.

Nakon toga sve je bilo jasno. Lewis nije nijednom pogriješio, prekrasno je vozio, a Fernando je završio na trećem mjestu, s popriličnim zaostatkom. U posljednjem dijelu Lewis je vozio na tvrdim gumama, Fernando na mekšim... razmak, koji se smanjivao, ionako više nije bio važan. Važne brojke su sljedeće: u dobi od 22 godine i 126 dana Lewis je stigao do još jednog drugog mjesta. Do rekordnog četvrtog postolja u četiri trke. Do prvog mjesta u prvenstvu F1 u sezoni 2007. To dosad nije učinio nitko mlađi. I, usudim se reći, nitko to ne bi mogao učiniti bolje.

MONACO GRAND PRIX

 Utrka br. 5

Monte Carlo 27.05.07

IZVJEŠĆE UTRKE Goran Dijaković



POREDAK VOZAČA nakon pete od 17 utrka

1.	F. Alonso	38
2.	L. Hamilton	38
3.	F. Massa	33
4.	K. Räikkönen	23
5.	N. Heidfeld	18
6.	G. Fisichella	13
7.	R. Kubica	12
8.	N. Rosberg	5
9.	D. Coulthard	4
10.	J. Trulli	4
11.	H. Kovalainen	3
12.	A. Wurz	2
13.	T. Sato	1
14.	R. Schumacher	1

POREDAK KONSTRUKTORA nakon pete od 17 utrka

1.	McLaren - Mercedes	76
2.	Ferrari	56
3.	BMW-Sauber	30
4.	Renault	16
5.	Williams - Toyota	7
5.	Toyota	5
7.	Red Bull-Renault	4
8.	Super Aguri - Honda	1
9.	STR - Ferrari	0
9.	Honda	0
9.	Spyker - Ferrari	0

Najlošiji Monte Carlo

U utrci se nije dogodilo gotovo ništa osim što su McLareni deklasirali konkurenciju

Monte Carlo vikend bio je predviđen za to da bi Kimi Raikkonen konačno pokazao svu svoju veličinu i nametnuo se kao prvi kandidat za naslov. Ništa od toga. Kimi je zapeo na treningu i dva su McLarena Monako pretvorila u svoj show od prve do zadnje minute. To nas ne muči jer znamo da i dalje vrijedi pravilo da razna trkališta razno odgovaraju pojedinim momčadima. Lako je moguće da će već u Kanadi iskočiti netko drugi i biti premoćan na trkalištu Gilles Villeneuve.

Prepuni Monte Carlo vidio je dosadnu utrku u kojoj se nije dogodilo ništa što nismo očekivali. Kako se startalo, tako se uglavnom i stiglo u cilj. Na kontinentu je kišilo i to je davalo nadu da bi kiša i ovdje mogla spasiti stvar. No, suhi start donio je čisti prvi zavoj, a onda se zna.

Prvi McLarenov red nije dao nikome niti primirisati. Start formule 1 sve češće slični na start sa sigurnosnim automobilom... Massa je zadržao treće, a Fisichella četvrto mjesto. Talijanovo oduševljenje sjajnom subotom sve će više kopnjeti kako je utrka odmicala jer nije se dalo ništa učiniti. Osim šampanjca na kraju, jedino uzbuđenje utrke bio je Liuzzi u 2. krugu koji je pobrao ogradu na ulazu na Kasino trg. Trulli je malo zaspao na startu, kao i Weber, a

Nijemci Heidfeld i Rosberg dugo su se vozili u "firungu". Činilo se da je Nico mogao nešto brže, ali tu se ništa ne može. Pitajte Coultharda koji je jednom cijelu utrku proveo iza autsajdera sa 150 konja manje...

Već na sedam krugova, španjolski kralj imao je tri sekunde ispred Hamiltona te pet ispred Masse. Raikkonen tek 12. s više od 25 sekundi.

Toyota je odmah na startu pokazala da je nešto i dalje tragično loše. Ti resursi...

Weber je rano morao van, Coultardu je dobro išlo. No, što znači biti dobar u MC? McLareni su vozili 1,15, Massa u 1,16, Fisi u 1,17.. Da poludiš... Kimi je nešto pokušao sa samo jednim zaustavljanjem u boks, ali znalo se unaprijed da ništa od toga. Otišao je u boks



GRAND PRIX KANADE



Utrka br. 6

Montreal 10.06.07

NAJAVA

NAMJESTITE SAT

11. - 13. lipnja 2007.

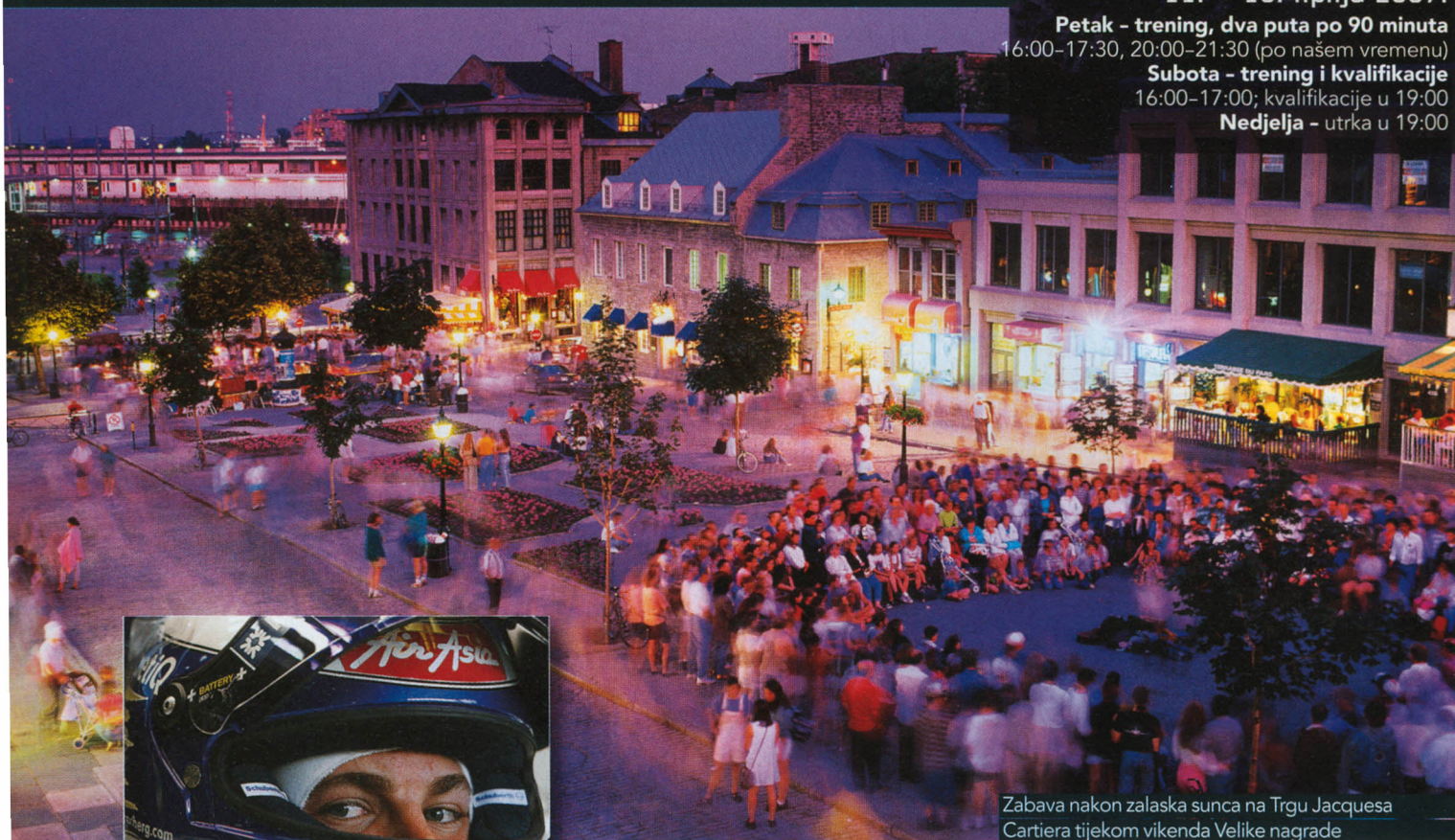
Petak - trening, dva puta po 90 minuta

16:00-17:30, 20:00-21:30 (po našem vremenu)

Subota - trening i kvalifikacije

16:00-17:00; kvalifikacije u 19:00

Nedjelja - utrka u 19:00



Zabava nakon zalaska sunca na Trgu Jacquesa Cartiera tijekom vikenda Velike nagrade



VOZAČKI POGLED

Vožnja preko ubojitih rubnika

Nico Rosberg o izazovnim kočenjima koja čine Montreal tako zastrašujućim.

U istinu sam uživao u prošlogodišnjoj Velikoj nagradi Kanade, bez obzira na to što moj nastup zbog sudara s Juanom Pablom Montoyom nije trajao predugo. Na pisti Gilles Villeneuve zabavno je voziti. Nije je teško naučiti, ali ima mnogo šikana, pa je ključ za brzi krug napadačka vožnja preko rubnika. Ako vam bolid to dopusti, bit ćete brzi; zato momčadi mnogo vremena na treningu posvećuju maksimaliziranju performansi svojih bolida na tim dijelovima staze. Zbog nekoliko dugih ravnih dionica bolid smo podesili za niski potisak. Loše aerodinamičko prijanjanje čini tu utrku ujedno i jednom od najzahtjevnijih za gume i kočnice; obično ćete lako primijetiti momčadi koje nisu dobro podesile hlađenje kočnica, u boks ulaze sa zapaljenim kočnicama! Dakle, uz spoj mehaničkih poteškoća i dobrih mogućnosti za pretjecanje na kraju posljednje (ciljne) ravnine na toj stazi možemo, kao i obično,



Bitka iz 2006. - Red Bull, Honda i Williams u zavoju od 180° nakon što su na kočenju pokušali svladati jedni druge

očekivati dobru trku. Montreal je odličan grad. Ima nekoliko odličnih restorana, a mještani su ljubazni i doista su prihvatili trku. Tijekom vikenda Velike nagrade gradsko središte preplave navijači, pa je ugodno odličan, jedan od najboljih u cijeloj sezoni. Kad ih vidim tako sve na ulicama, umnogome me podsjetje na VN Monaka. Jacques Villeneuve ove godine neće biti na startu, pa će biti zanimljivo vidjeti hoće li njegov izostanak utjecati na broj posjetitelja. Iskreno se nadam da neće.



Staza Gilles Villeneuve

Broj krugova: 70 **Duljina staze:** 4,36 km

Duljina utrke: 305,18 km

Pobjednik 2006.: Fernando Alonso (Renault)

Najbrži krug: 1.13:622, (2004.)

Rubens Barichello (Ferrari)

GRAND PRIX SAD



Utrka br. 7

Indianapolis 17.06.07

NAJAVA

NAMJESTITE SAT
15. – 17. lipnja 2007.

Trening u petak, dvije vožnje po 90 minuta
15.00–16.30 sati; 20.00–21.30 sati (SEV)

Subotnji trening i kvalifikacije
15.00–16.00 sati, kvalifikacije 19.00 sati (SEV)
Nedjeljna utrka 19.00 sati (SEV)



VOZAČKI POGLED

Brzo, sporo, sporo, brzo

Indianapolis je odlična staza, kaže Nico Rosberg, no njezin unutarnji dio vapi za redizajnom

Brickyard je bez sumnje jedna od najpoznatijih trkaćih staza na svijetu, pa nikoga ne bi trebalo čuditi moje silno veselje kad sam je lani posjetio prvi puta u životu. Kompleks me nije razočarao, golem je. Ipak, bio sam malo razočaran samom stazom koja je u svom središnjem dijelu toliko spora da ubija uzbuđljivost i dinamičnost vožnje. Nikako se ne mogu oteći dojmu da su dizajneri tu mogli učiniti mnogo više. Postav bolida za tu stazu kompromis je između onoga koji omogućuje najveće brzine na potpuno ravnim dijelovima, naime Indy u dijelu staze gdje su smješteni boksovi nudi ravnu liniju koja omogućuje punih 17 sekunda najveće jurnjave, te onoga koji daje dovoljno prijanjanja na unutarnjem zavojitom dijelu. Idealno bi bilo podesiti bolid tako da se u kvalifikacijama iskoristi postav za srednji dio staze, jer se u zavojima može nadomjestiti većina vremena koje se gubi na brzim ravnim dijelovima, dok bi se u utrcu moralo krenuti najbržim mogućim bolidom kako bi se izbjeglo pretjecanje na širokim ravnim dijelovima. No, kako je realnost takva da ne možemo jako izmijeniti postav bolida između subotnjih kvalifikacija i nedjeljne utrke, ne riskiramo, nego izabiremo neko srednje rješenje. Prvi je zavoj najbolji. Njegova širina i dobra

podloga koja bolid drži u zavoju omogućuje vrlo kasno kočenje. Odličan je za pretjecanja jer u njega najvećom brzinom ulazite s ravnog dijela staze, no upravo zato morate biti posebno oprezni. Kako se zavoj u sredini sužava, pa tek zatim širi, morate manevrati završiti prije skretanja, kako vam se ne bi dogodilo da u suženom dijelu odjednom shvatite da tu jednostavno nema mjesta za dva bolida. Baš to je razlogom mnogih nezgoda na tom mjestu. Ugodno me iznenadio i grad Indianapolis. Premda je mnogo manji od onoga što sam očekivao, nudi zaista velik izbor najrazličitijih restorana, pa niste osuđeni isključivo na hamburgere.

Indianapolis

Broj krugova: 73 **Duljina kruga:** 4,192 km
Duljina utrke: 306 km

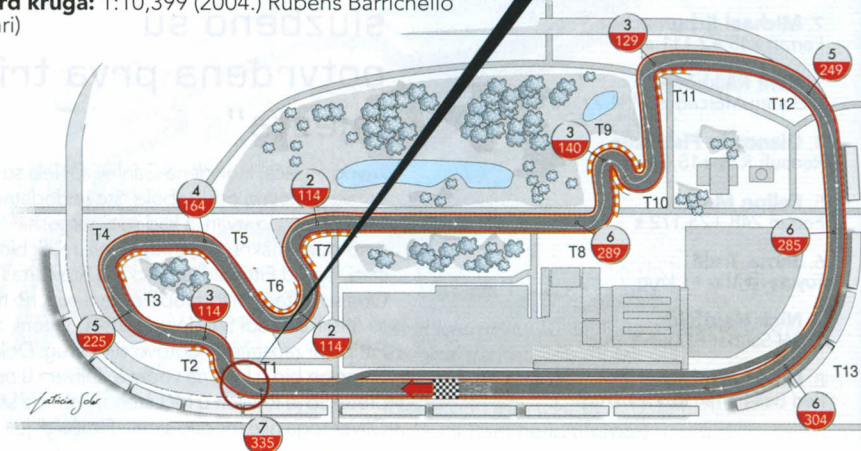
Pobjednik 2006.: Michael Schumacher (Ferrari)


Rekord kruga: 1:10,399 (2004.) Rubens Barrichello (Ferrari)

Zavojiti srednji dio F1 staze zapravo je nešto dulji od slavnog ovala dugog 4 km



U sezoni u kojoj je dominirao Renault, Ferrariju je upravo Indy donio dvostruku pobjedu (to su ponovili još jednom u Njemačkoj)





BLACK BOOTS

FOTOARHIVA

Svaki vam mjesec donosimo jedan neobjavljeni dragulj iz naše fotoarhive prije dolaska digitalnih fotoaparata

SLUŠAJ POZORNO, 007

JODY SCHECKTER je u F1 ušao s reputacijom divljaka. Do početka sezone 1975. imao je puno dobrih trenutaka tako da je ona nezgoda u Silverstoneu 1973. pala u zaborav. Najprije je zamijenio Jackieja Stewarta u Tyrrellu, a zatim je kao treći završio u ukupnom poretku 1974. No i dalje je ostao napadač i žustar vozač. Na ovoj se fotografiji po Autódromu Oscar Gálvez u Buenos Airesu pokušava hrvati sa zastarjelim Tyrrellom 007. No mogli biste zaključiti da se malo previše zaigrao jer se kvalificirao kao deveti, a utrku je završio kao 11.



JODY SCHECKTER

Grand Prix Argentine, 1975.



Grand Prix drift:
Jody se u Buenos
Airesu potpuno
zanio



VRHUNSKA DOSADA

Sport nam je opasno dosadan, samo se to nitko ne usudi kazati

Riječi Goran Dijaković

Dugo nisam bio u Monte Carlu. Ovo je ukupno bio 14. put od čega sam čak šest puta bio sukomentator na HTV-u. Odnos pun ljubavi i mržnje. S Monte Carlom. Ovoga puta u stilu, avionom preko Pariza. No, sve bih dao da mogu još jednom vlakom preko Milana, oko 24 sata puta, a da me ovdje na gridu čekaju Stewart, Graham Hill, Peterson, Lauda i Regazzioni, Ayrton, Schumacher. Ovo je bio daleko najdosadniji Monte Carlo u povijesti. Nije se dogodilo apsolutno ništa osim što je McLaren svojski oderao Ferrari i ostatak i što je Liuzzi, u 2. krugu, kresnuo po ogradu. Naravno, u MC-u jedan vikend zaboravljamo tragediju moderne Formule 1 da su pretjecanja SF domena. No, ovo je ipak bilo previše. Onaj tko je za glavnu tribinu platio 500 eura...

Najgore je da je sve od klinički čistog postalo još čišće i sport nam je postao jako dosadan. Svaki put kada nogometaši spomenu riječ "sport", negdje se sruši luster. To sa sportom ima vrlo malo veze. Barem što se tiče toga kako su ga zamislili naši stari. Što je s našim "sportom"? I F1 spada pod "sport". Kao i pod viteštvo i gladijatore...

Da, pojam sport nešto se promijenio zadnjih desetljeća. Ne zanima nas više da F1 odiše sportom. Spektakl je ono što bismo željeli češće jer u prvih pet utrka zanimljivo je bilo samo prvih pet krugova, kad Massa nije dobro startao u Bahreinu. Ostalo je dosada. I to ona zastrašujuća jer čak više ni odlasci u boks ne donose promjene. A odlasci u boks bili su ponosni stub F1 zadnjih desetljeća, stub esencije utrka - pretjecanja.

"Kaj ti vidiš u tome?" pitao me prijatelj, tko zna kada, nakon tko zna koje utrke u kojoj se ništa nije događalo. Pa, da je neki mladac pokazao da može raditi izvršna vremena iz kruga u krug, da je nova šasija brža od stare, da su nove aerodinamičke ideje dale rezultata.... Bilo je utrka u kojima se nije dogodilo apsolutno ništa u gluho ljetu popodne, a ja bih vrištao od užitka jer se potvrdilo ono o čemu smo

trkeljali danima. Jackie Stewart i Graham Hill bili su vladari Monte Carla. Te su utrke bile prepune uzbuđenja.

Bio sam ondje kada je Ronnie pobijedio 1974. s crnim "John Player Lotusom". Samo vidjeti taj bolid bilo je ushićenje. Pa Niki i Clay u crvenom nešto poslije. Pa malo poznati Ayrton Senna koji po kiši, 30-ak krugova prije kraja, biva pet, šest sekundi (!?) po krugu brži od Prosta u McLarenu, ali direktor Ickx prekida utrku (iza je jurio Belof još brže). Pa ona godina kad je Ayrton u McLarenu zadnje krugove trgao protiv Mansella u daleko premoćnom Williamsu, pa Schumijeve godine... Sve mi to vraća suze na oči jer ovo danas je jad i bijeda.

Ono što danas F1 ne pruža je spektakl. Vjerojatno volimo sport koji je po resursima prvi ili drugi na svijetu. Teško je uspoređivati ga s nogometom jer se igra u svakoj ulici na svijetu. No, Bernie ima toliki budžet da bi morao napraviti spektakl. Prirodni ili umjetni. Svaka utrka mora biti ludilo jer su igrači jako moćni.

Desetljećima se malima ne dopušta da uhvate nešto posebno. Veliki toliko ulažu da je apsolutno nemoguća priča o Davidu i Golijatu koju svijet toliko voli. Čini mi se kao da je zadnji mali uspjeh bio Stewart na Nuerburgringu (kad su svi poodustajali). Ok. Velike ribe ulažu milijarde i male zato nemaju nikakve šanse. No, spektakl nam moraju ponuditi jer smo, ako ništa drugo, u travnju/svibnju čekali mjesec dana na utrku, i to dosadnu u Barceloni.

Ne smije biti utrke bez pretjecanja o kojemu će se pričati danima. Pa čak i ako morate namjestiti, nije me briga. Makar to nije nimalo lako kod tri glave na sat. Hoću jako često onih pet krugova na Sepangu.

Mikele, ritorno subito. Ima sportova koje je pregazilo vrijeme, pa makar i mi u njima bili svjetski prvaci. F1 je daleko prejak da bi si dopustio monotoniju. Promjene koje se najavljuju, opet mi se čini desetljećima, prespore su i neučinkovite. Gubimo nove poklonike, što je manje važno. Zaspem oko 14.30 sati, što me najviše muči. Od svih ideja najviše mi se sviđa ona po kojoj bi vodeći u prvenstvu startao zadnji. Tako sam ovoga Monte Carla više naginjao zapadnije gdje je genije Kusturica planirao još koju palmu. Htio sam mu reći: "Kusto, majstore, skidaj embargo sa svojih filmova za Hrvatsku". Ipak mi vama moramo mnogo toga više oprostiti nego vi nama... **FO**

"Velike ribe ulažu milijarde i male zato nemaju nikakve šanse."