



Duško Dragić

FORMULA 1 1950 do 2016

od prve sezone leta



Prvak 2016

NICO ROSBERG (mercedes)



378 km/h

VALTTERI BOTTAS (williams)

Naslov knjige: Formula 1 (1950–2016)

Avtor: Duško Dragić

Fotografije: Sutton Images, Getty Images, Daimler, Arsen Perić, Williams, Reuters, La Gazzetta dello Sport, Ferrari, Red Bull

Lektoriranje: Marisa Čebular, MMA

Oblikovanje: Duško Dragić

Izbor fotografij: Duško Dragić

Korekture: Duško Dragić

E-naslov: duskodragic@hotmail.com

Posterji: prvi štirje iz sezone 2015, drugi iz 2016

Na naslovnici: Fernando Alonso v mclarnu na veliki nagradi Avstralije 2016

© Založnik: samozaložba, 2016

CIP - Kataložni zapis o publikaciji
Narodna in univerzitetna knjižnica, Ljubljana

796.71(450)(0.034.2)

DRAGIĆ, Duško

Formula 1 [Elektronski vir] : (1950-2016) / [avtor, izbor fotografij] Duško Dragić ; [fotografije Sutton Images ... et al.]. - El. knjiga. - Ljubljana : samozal., 2016

ISBN 978-961-283-791-4 (pdf)

287670528

FORMULA 1

Duško Dragić

UVOD

Formula 1 pred ustanovitvijo prvenstva

Svetovno prvenstvo formule 1 se je začelo leta 1950, vendar so dirke poznali že prej. Prvo so organizirali leta 1895 v Franciji na progi Pariz–Bordeaux–Pariz. Po dveh dneh dirkanja s povprečno hitrostjo 24 km/h je zmagal Emile Levassor v francoskem penhardu. To so bili še časi pravega pionirstva, saj so avtomobilske tovarne šele nastajale. Renault je svojo postavil leta 1898, Fiat leta 1899, Alfa leta 1909 in tako naprej. Kmalu so zgradili tudi prva stalna dirkališča: v Veliki Britaniji stezo Brooklands leta 1907, v ZDA Indianapolis leta 1909, v Italiji Monzo leta 1922 ... V letu prve avtomobilske dirke so Francozi ustanovili avtomobilski klub Francije in ta je leta 1906 pri Le Mansu organiziral prvo dirko za veliko nagrado. Imela je natančno določena pravila za dirkanje, ki se je zelo hitro razvijalo. Že po prvi svetovni vojni dirkalniki niso imeli nič skupnega z osebnimi avtomobili. Imeli so namreč odprta kolesa in značilno ozko šasijo, zaradi katere seveda v kokpitu ni bilo več prostora za mehanika, torej je šlo za formulo 1 v pravem pomenu besede.

V 30. letih prejšnjega stoletja so velike nagrade počasi postajale tradicionalne, saj so vsako leto prirejali dirke na stezah, kot so Spa, Nürburgring in Monte Carlo, dirkalniki tistega obdobja pa so zlahka presegli hitrost 200 km/h. Še več, na enem od priljubljenih tekmovanj v postavljanju hitrostnih rekordov je Nemeč Rudolf Caracciola s predelanim mercedesom leteli kilometer prevozil s povprečno hitrostjo 432,7 km/h. Mercedesovi dirkalniki so bili ob nemških auto unionih in italijanskih alfah, ki jih je za dirke pripravljala delavnica Enza Ferrarija, najuspešnejši.



V drugi polovici 30. let so na podlagi rezultatov z izbranih dirk razglasili evropskega prvaka.

Po drugi svetovni vojni so prvo dirko organizirali 9. septembra 1945 v Parizu. Uradno ime dirke je bilo Grand Prix de la Liberation, zmagal pa je Jean-Pierre Wimille s predvojnimi bugattijem. Na tej prvi dirki v francoski prestolnici so se zbrali predstavniki evropskih avtomobilskih zvez in iz predvojnega AIACR ustanovili Mednarodno avtomobilistično zvezo (v nadaljevanju Fija). Ta je poenotila pravila in dirkanje z enosedelnimi dirkalniki razdelila v tri kategorije, in sicer s formulami A, B in C, pri čemer je imel razred A najmanjše omejitve pri prostornini motorja. Kmalu so črke A, B in C zamenjale številke 1, 2 in 3, tako

da se je najmočnejšega oziroma najvišjega razreda avtomobilizma dokončno prijel ime formula 1. Dogovorili so se, da imajo lahko dirkalniki formule 1 v prvi sezoni leta 1950 1,5-litrski motorje s kompresorjem ali 4,5-litrski brez kompresorja.

Leta 1949 je bila organizirana prva sezona svetovnega prvenstva v motociklizmu, kar je verjetno opazil Italijan Antonio Brivio, eden od članov Mednarodne avtomobilistične zveze, v svojih časih pa dirkač ekipe Enza Ferrarija. Brivio je namreč jeseni leta 1949 na generalni skupščini Fije predlagal, naj tudi v formuli 1 namesto posameznih velikih nagrad, ki so bile vsaka povsem samostojno tekmovanje, uvedejo svetovno prvenstvo, ga točkujejo in na koncu razglasijo prvaka. Dogovorili so se, da bo zmagovalec dirke dobil 8 točk, naslednji štiri pa 6, 4, 3 in 2 točki. V točkovni sistem so vključili še točko za najhitrejši krog na dirki, šteli pa so rezultati štirih dirk. Na koledarju prve sezone leta 1950 je bilo 7 velikih nagrad, od teh kar 6 v zahodni Evropi, zaradi česar so nekateri kronisti tistega časa naziv svetovno prvenstvo gledali rahlo postrani. Da bi naredili šport bolj globalen, so sicer dodali dirko za 500 milj Indianapolis v ZDA, a to ni bilo nič več kot lepa gesta, saj so ameriško tekmovanje prirejali pod drugačnimi pravili in za drugačne dirkalnike oziroma dirkače. Edini resni poskus, da bi točke na slovitih ovalu osvojil dirkač, ki je dirkal na vseh dirkah sezone, je bil leta 1952 neuspešen nastop Italijana Alberta Ascarija s ferrarijem, dirko pa so po letu 1960 odstranili s koledarja.

NEURADNA HIŠA SLAVNIH

Jano Vittorio (Madžarska, inženir)
Enzo Ferrari (Italija, vodja moštva)
Alfred Neubauer (Nemčija, vodja moštva)
Colin Chapman (V. Britanija, vodja moštva)
Tazio Nuvolari (Italija, dirkač)
Rudolf Caracciola (Nemčija, dirkač)
Berndt Rosemeyer (Nemčija, dirkač)
Achille Varzi (Italija, dirkač)
Jean-Pierre Wimille (Francija, dirkač)
Alberto Ascari (Italija, dirkač)
Juan Manuel Fangio (Argentina, dirkač)
Jack Brabham (Avstralija, dirkač)
Stirling Moss (V. Britanija, dirkač)
Graham Hill (V. Britanija, dirkač)
Jim Clark (V. Britanija, dirkač)
Jochen Rindt (Avstrija, dirkač)
Jackie Stewart (V. Britanija, dirkač)
Emerson Fittipaldi (Brazilija, dirkač)
Niki Lauda (Avstrija, dirkač)
Mario Andretti (ZDA, dirkač)
Gilles Villeneuve (Kanada, dirkač)
Ronnie Peterson (Švedska, dirkač)
Nelson Piquet (Brazilija, dirkač)
Alain Prost (Francija, dirkač)
Ayrton Senna (Brazilija, dirkač)
Michael Schumacher (Nemčija, dirkač)

V prvi sezoni leta 1950 so še vedno organizirali neprvenstvene velike nagrade, na katere so se prijavile tudi najboljše ekipe iz formule 1, vendar so z večanjem števila dirk na koledarju svetovnega prvenstva začele izgubljati svoj pomen. Ne nazadnje je Fija tudi izraz velika nagrada dovolila le za poimenovanje dirk svetovnega prvenstva, zato z dirkalniki formule 1 sčasoma drugod niso več nastopali.

Čeprav je formula 1 z ustanovitvijo prvenstva postala eden najbolj organiziranih športov na svetu, na začetku varnosti niso posvečali veliko pozornosti. Več kot 50 let po prvi avtomobilski dirki še vedno niso uporabljali zaščitnih čelad (obvezne so postale leta 1952), nekateri dirkači so dirkali celo v majicah s kratkimi rokavi. Sčasoma so proizvajalci pnevmatik dirkačem brezplačno ponudili lahka oblačila, podobna delovnim oblekam, seveda v zameno za majhen našitek z imenom tovarne na zgornjem delu obleke. Kokpiti dirkalnikov so bili veliki in odprti, ker so bili

dirkači večinoma mnenja, da imajo ob nesrečah več možnosti za preživetje, če jih vrže iz dirkalnika, pa tudi varnostnih pasov niso uporabljali vse do poznih 60. let. Dirke so bile dolge. Leta 1954 je velika nagrada Nemčije trajala skoraj 4 ure, 50 let pozneje le še dobro uro.

Do danes je na dirki oziroma v dirkalniku formule 1 umrlo 44 dirkačev, dirkači najvišjega razreda avtomobilizma pa so umirali tudi na drugih tekmovanjih. Dvakratni svetovni prvak Jim Clark, denimo, se je leta 1968 ubil na dirki formule 2. Formula 1 je ob drugih kategorijah motošporta od vseh športov na svetu zahtevala največ smrtnih žrtev.

Gradivo za knjigo sem v večini črpal iz angleške uspešnice Formula 1 – the autobiography, ki jo je uredil Gerald Donaldson, nekaj podatkov sem dobil iz Murray Walker's Formula One Heroes avtorjev Murray Walkerja in Simona Taylorja, drugo je plod mojega raziskovalnega dela, dodal sem tudi nekaj zgodb s

svojih potovanj po dirkah za veliko nagrado. Ker sem ob branju drugih del zaradi lažjega razumevanja dogodkov ob sebi vedno moral imeti tudi knjigo s statističnimi podatki, ki so bili ponavadi neurejeni, sem v svojo knjigo vključil točkovanja dirkačev in koledarje. V slednjih so ob imenih zmagovalcev zapisana tudi štartna mesta, s katerih so zmagovali, dirke, ki so dale prvaka med dirkači, pa so označene z zvezdico. Dosežki prvakov, torej najboljša štartna mesta in zmage, so zaradi lepše preglednosti okrepljeni. Namenoma sem se izognil osebnim zgodbam prvakov in opisovanju dirk, ki so dale prvaka, saj je to v svojih knjigah podrobno in zelo dobro storil Miran Ališič. V točkovnih lestvicah so izpostavljeni le dirkači, ki so osvajali točke. Enako je z moštvi. Dirkači, ki niso osvajali točk, a so pozneje dosegli druge uspehe (Bernie Ecclestone, denimo, pa večkratni prvak v nemški seriji DTM Berndt Schneider ...), so omenjeni v glavnem besedilu oziroma v sezonah, ko so poskusili svojo srečo v formuli 1. Namenoma sem se omejil na 2 strani na sezono, torej sem se obnašal 'formulaško' – v sklopu nekih 'pravil' napisati kar se da najboljšo knjigo. V nekaterih sezonah so dirkači dirkali z več dirkalniki oziroma v več moštvi, zato naj vas ne zmede, denimo, Rolf Stommelen (brabham ford, brabham alfa romeo, hesketh ford) pri točkovanju sezone 1976. Od sezone 1958 naprej sem pri statistiki (največ zmag, največ prvih štartnih mest) okreplil tudi dosežke konstruktorskih prvakov. Samo en prvak je osvojil dirkaški naslov v dveh različnih dirkalnikih, in sicer Juan Manuel Fangio leta 1954. Ker bi dodatna fotografija dirkalnika pokvarila simetričnost knjige, sem se odločil, da vam maseratija iz te sezone prikažem kar v uvodu.

Prijetno branje.

Duško Dragić



Umrli dirkači v formuli 1

1953	Chet Miller (ZDA) Charles de Tornaco (Belgija)
1954	Onofre Marimón (Argentina)
1955	Manny Ayulo (ZDA) Bill Vukovich (ZDA)
1957	Eugenio Castellotti (Italija) Keith Andrews (ZDA)
1958	Pat O' Connor (ZDA) Luigi Musso (Italija) Peter Collins (V. Britanija) Stuart Lewis-Evans (V. Britanija)
1959	Jerry Unser (ZDA) Bob Cortner (ZDA)
1960	Harry Schell (ZDA) Chris Bristow (V. Britanija) Alan Stacey (Belgija) Giulio Cabianca (Italija)
1961	Wolfgang von Trips (Nemčija)
1962	Ricardo Rodríguez (Mehika) Gary Hocking (Rodezija)
1964	Carel Godin de Beaufort (Nizozemska)
1966	John Taylor (V. Britanija)
1967	Lorenzo Bandini (Italija) Bob Anderson (V. Britanija)
1968	Jo Schleser (Francija)
1969	Gerhard Mitter (Nemčija)
1970	Piers Courage (V. Britanija) Jochen Rindt (Avstrija)
1971	Jo Siffert (Švica)
1973	Roger Williamson (V. Britanija) François Cevert (Francija)
1974	Peter Revson (ZDA) Helmut Koinigg (Avstrija)
1975	Mark Donohue (ZDA)
1977	Tom Pryce (V. Britanija) Brian McGuire (Avstralija)
1978	Ronnie Peterson (Švedska)
1980	Patrick Depailler (Francija)
1982	Gilles Villeneuve (Kanada) Riccardo Paletti (Italija)
1986	Elio de Angelis (Italija)
1994	Roland Ratzenberger (Avstrija) Ayrton Senna (Brazilija)
2015	Jules Bianchi (Francija)



1950

NINO FARINA (alfa romeo)

Italijanska tovarna Alfa Romeo je kmalu po drugi svetovni vojni zavlada na dirkaški sceni, saj je bilo Nemcem dirkanje prepovedano vse do leta 1950, Angleži in Francozi pa se še niso prebudili. Kljub temu ni šlo brez zapletov. V sezoni 1948 sta se namreč ubila najboljša dirkača italijanske ekipe Italijan Achille Varzi in Francoz Jean-Pierre Wimille. Za nameček je hudo zbolel še tretji dirkač moštva Italijan Didi Trossi, zato so se Italijani ob koncu leta umaknili iz športa. Vrnili so se pred sezono 1950, ko sta vodilni dirkaški par sestavljala uglajeni Italijan Nino Farina in tihi Argentinec Juan Manuel Fangio. Oba sta bila tudi glavna favorita za naslov prvaka.

Prva, danes zgodovinska dirka svetovnega prvenstva je bila na sporedu 13. maja v Veliki Britaniji na opuščnem vojaškem letališču v Silverstonu, čeprav na prizorišču novoustanovljenega tekmovanja niti niso omenjali. Na štartu nekaj več kot 300 kilometrov dolge dirke je bilo 21 dirkalnikov; s tovarniškimi štirikolesniki je ob tovarni Alfa Romeo nastopil še francoski Talbot Lago. V štartni vrsti je bilo še 6 maseratijev različnih letnikov, nekaj starih britanskih dirkalnikov ERA in 2 alti. Britanski tisk je dirko opisal s samimi superlativi. Bill Buddy je za Motor Sport zapisal: »Prihod dirkačev v zmogljivih dirkalnikih pred veliko dirko človeka ne more pustiti ravnodušnega. V barih bližjih mest so te dni govorili le o enem – o veliki nagradi. Še preden se je v nedeljo 150 tisoč gledalcev zgrnilo na dirkališče, smo čutili, da je dirkanje 'prispelo' v Anglijo.« Nekoliko manj romantično zgodbo prve velike nagrade svetovnega



prvenstva pa je opisal domači dirkač Geoffrey Crossley, ki je dirko s svojo zasebno alto začel s 17. štartnega mesta. »Dirkalnik sem z vrvo privezal na zadek predvojnega tovarnjaka Chevy, ki sem ga od vojske odkupil po ugodni ceni, in ga privlekel v Silverstone. Z organizatorji si se pogajal o štartnini, če si dirko končal, pa si lahko računal tudi na nekaj denarne nagrade – morda 75 funtov, 100 v primeru dobrega nastopa. Da je bila dirka prva v novoustanovljenem prvenstvu, na nas ni imelo velikega vpliva. Še več, prepričan sem, da o tem ničesar niti vedeli nismo. Po končanih drugih dirkah so vedno pripravili slovesno večerjo za dirkače oziroma moštva. Ne spomnim se, da bi imeli kaj podobnega po dirki v Silverstonu. Mislim, da smo se

vsi preprosto odpravili v šotor s pivom,« se je dogodka spomnil Crossley.

Na prvi dirki v Silverstonu ni bilo ekipe Enza Ferrarija, ki je po vojni lahko začel nastopati s svojimi dirkalniki in ne več s predelanimi alfami. Že med vojno je namreč staremu Enzu potekla klavzula v pogodbi z Alfo, ki mu je prepovedovala izdelavo lastnega štirikolesnika še 4 leta po prekinitvi sodelovanja. Ferrari se za potovanje svojega moštva v Veliko Britanijo ni odločil zaradi slabo preizkušenih dirkalnikov, ekipa bi se namreč lahko v boju z močnimi alfami precej osramotila. Na tej prvi dirki je Alfa slavila trojno zmago, saj je bil najboljši Farina pred Italijanom Fagiolijem in Britancem Parnellom. Fangio je storil eno redkih napak, poškodoval dirkalnik in odstopil.

Na veliki nagradi Monaka je močan veter tako zelo razburkal morje, da je v ovinku Tabac vodo metalo kar na stezo in v prvem krogu je prišlo do množičnega trčenja. Farino, ki je lovil vodilnega Fangia takoj po štartu, je na mokri podlagi nemudoma zavrtelo. Italijan Villoresi se je s ferrarijem še uspel izogniti nesreči, vendar je Fangiov rojak José Froilán González, ki je vozil na četrtem mestu, raztreščil svojega maseratijskega, pri čemer je odprlo dirkalnikovo posodo za gorivo in na mokro podlago se je razlil še bencin. González je sicer nadaljeval z vožnjo, a je poškodovanega maseratijskega že v naslednjem ovinku zajel ogenj. Kar 10 od 19 dirkačev na dirki je odstopilo že po prvem krogu. Fangio ni videl, kaj se je zgodilo za njim, vendar se je že pri naslednji vožnji proti slepemu ovinku Tabac zavedal,

TOČKOVANJE DIRKAČEV

30	Nino Farina (alfa romeo)
27	Juan Manuel Fangio (alfa romeo)
24	Luigi Fagioli (alfa romeo)
13	Louis Rosier (talbot lago)
11	Alberto Ascari (ferrari)
9	Johnnie Parsons (kurtis kraft offenhauser)
6	Bill Holand (deidt offenhauser)
5	Prince Bira (maserati)
4	Peter Whitehead (ferrari)
	Louis Chiron (maserati)
	Reg Parnell (alfa romeo, maserati)
	Mauri Rose (deidt offenhauser)
3	Dorino Serafini (ferrari)
	Yves Giraud-Cabantous (talbot lago)
	Raymond Sommer (ferrari, talbot lago)
	Robert Manzon (simca gordini)
	Cecil Green (kurtis kraft offenhauser)
	Philippe Etancelin (talbot lago)
2	Felice Bonetto (maserati, maserati milano, milano)
1	Eugene Chaboud (talbot lago)
	Joie Chitwood (kurtis kraft offenhauser)
	Tony Bettenhausen (deidt offenhauser, kurtis kraft offenhauser)

da nekaj ni v redu. »Namesto obrazov, uperjenih vame, sem opazil stegovanje vratov v drugo smer. Vodil sem, a ljudje so se ozirali na svojo desno, kar je pomenilo, da se je nekaj zanimivejšega dogajalo naprej po stezi. Nemudoma sem se spomnil fotografije, ki sem jo opazil v nekem starem albumu, prikazovala pa je množično trčenje na dirki v Monte Carlu leta 1936, zato sem upočasnil vožnjo. Za ovinkom so me pričakale same razbitine, bencin se je razlival vsepovsod, in le s težavo mi je uspelo varno pripeljati med ostanki dirkalnikov,« se je nesreče spominjal Fangio.

Argentinec je zmagal še v Belgiji in Franciji, na zadnji dirki v Italiji pa so možnost za naslov imeli trije dirkači, ob Farini in Fangiu še Fagioli. Fangio in Farina sta imela 26 oziroma 22 točk, vendar le tri uvrstitve, zato je tandem na stezi v Monzi lahko računal na polni izkupiček točk. Do takrat drugouvrščeni v prvenstvu Fagioli pa je s 24 točkami že imel štiri dobre rezultate in bi v primeru zmage ter najhitrejšega kroga na dirki na koncu imel le tri več. Fangio ali Farina torej. Argentincu bi ob zmagi Italijana zadostovalo tudi drugo mesto,

matematične račune pa bi jima lahko prekrizal le še Ferrarijev Alberto Ascari. Stari Enzo je namreč hotel svojo čast, potem ko je bilo prvenstvo zanj že dolgo izgubljeno, rešiti z zmago na domači veliki nagradi Italije. Farina je na dirki povedel, sledil pa mu je Ascari. Fangio je v 7. krogu dosegel najhitrejši krog na dirki in upočasnil vožnjo na tretjem mestu – to mu je v tistem trenutku že prinašalo naslov. V 22. krogu je Ascari s počeno osjo zapeljal v bokse, tri kroge pozneje pa še Fangio s pokvarjenim menjalnikom. V obeh ekipah so poskušali vse. Pri Ferrariju so v

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN V. BRITANIJE	Farina	Farina
VN MONAKA	Fangio	Fangio
VN INDIANAPOLISA	Faulkner	Parsons (5)
VN ŠVICE	Fangio	Farina (2)
VN BELGIJE	Farina	Fangio (2)
VN FRANCIJE	Fangio	Fangio
VN ITALIJE*	Fangio	Farina (3)

Največ zmag	Največ prvih štartnih mest
3 Farina	4 Fangio
Fangio	2 Farina
1 Parsons	1 Faulkner
6 Alfa Romeo	6 Alfa Romeo
1 Kurtis Kraft	1 Kurtis Kraft

»Dirkalnik sem z vrvjo privezal na zadek predvojnega tovornjaka Chevy in ga privlekel v Silverstone.«

GEOFFREY CROSSLEY



bokse poklicali Italijana Dorina Serafinija, naj svoj dirkalnik odstopi Ascariju (to je bilo v začetku 50. let še dovoljeno), pri Alfi pa njegovega rojaka Piera Taruffija, da je svoj štirikolesnik odstopil Fangiu. V 35. krogu je bilo vsega konec. Fangiov motor je s kлокotanjem izdajal eden od pokvarjenih valjev. Farina je medtem z veliko prednostjo zmagal pred Ascarijem, ki si je s Serafinijem razdelil polovične točke za drugo mesto, in osvojil prvenstvo. Po dirki še dolgo niso potihnile govorice, da je šlo za sabotažo, saj naj bi italijansko moštvo na italijanskih tleh želelo italijanskega prvaka. Fangio, ki je imel boljšo sezono od Farine, saj je zmagal tudi na neprvenstvenih dirkah v Pau, San Remu, Ženevi in Pescari, ni želel verjeti pisanju novinarjev. »Ne verjamem tem zgodbam in sem prepričan, da bi Alfa s sabotažo proti meni delala sabotažo proti sami sebi.«

1951

JUAN MANUEL FANGIO (alfa romeo)

Ekipa Alfe je bila v sezoni 1951 znova favorit za naslov, vendar je Milančanom mnogo bolj kot leto prej konkuriralo moštvo Ferrarija. Še vedno pa ni bilo drugih resnih konkurentov. Z maseratijsko nastopala le zasebna moštva. Iz Francije je ob tovarni Talbot Lago svojo srečo poskusila tudi Simca Gordini, a prav tako ni bila dostojen tekmeč, za britanski BRM pa je kazalo, da še dolgo ne bo kos najboljšim dirkalnikom. Alfa 159, predelana različica tipa 158, je zmogla že 430 konjskih moči, toda poraba goriva je bila še slabša kot prej in na nekaterih dirkah so morali ob straneh dirkalnikov namestiti dodatni posodi za gorivo. Ascari, ki je s ferrarijem v sezoni 1950 osvojil dve drugi mesti v Monaku in Italiji, je bil ob Fangiu glavni favorit za naslov. Ekipa Ferrari je dirkalnik z 1,5-litrskim motorjem že na zadnji dirki predhodne sezone zamenjala s takim, ki je imel motor z delovno prostornino 4,5 litra. Rdeči štirikolesnik je bil zdaj že preizkušen in nared za uspeh.

S koledarja so odstranili dirko v Monaku, dodali pa prvi veliki nagradi Nemčije in Španije. Na prvi dirki sezone v Švici je v močnem nalivu zmagal Fangio, in sicer z dobro minuto prednosti pred Taruffijem v ferrariju in moštvenim kolegom Farino. Leta pozneje je Argentinec povedal, da je bila ta dirka pomembna prelomnica v njegovem življenju. »V noči pred dirko sem povabil prijatelja, da se mi pridružita v mojem osebnem avtomobilu in da opravimo nekaj krogov po stezi. Želel sem si jo zapomniti do zadnje podrobnosti. Nenadoma je pred avto skočila mačka in povozil sem jo. 'Ubil si črno mačko,' sta zavpila in začela zbijati



šale, kako nesrečno je ubiti črno mačko, zlasti v noči pred dirko. Ascari, med drugimi, je imel velik strah pred črnimi mačkami. Če je kakšna šla čez cesto pred njim, se je ustavil, obrnil in poiskal drugo pot ... Tisto noč nisem mogel zaspati, ves čas sem razmišljal le o povozeni mački. No, kot se je izkazalo pozneje, so bili moji strahovi odveč, kajti na dirki sem vodil bolj ali manj od štarta do cilja. Od tistega dne naprej tudi nisem bil več vraževeren ... Na začetku je verjetno vsak. Če ti usoda ni naklonjena na dan, ko povoziš mačko, postaneš suženj vraževerja do konca svojega življenja,« se je spominjal Fangio.

Argentinec je zmagal še v Franciji, potem ko je njegov dirkalnik odpovedal in je prevzel Fagiolijevega,

pred tem pa je bil v Belgiji najboljši Farina, saj je Fangio zaradi postankov v boksih izgubil 15 minut.

Sledila je zgodovinska dirka v Veliki Britaniji. Ferrarijev José Froilán González je v prvem neposrednem dvoboju med svojo ekipo in Alfa Romeo vzel mero Fangiu oziroma Milančanom ter s tem sebi in moštvu omogočil prvo zmago v svetovnem prvenstvu. González je k Ferrariju prišel na dirki v Franciji, ko je zamenjal bolnega Taruffija, in nemudoma opozoril nase. Kljub temu je imel njegov prvi nastop za moštvo poskočnega črnega konjička rahlo grenak priokus. »Po hudem boju na tej prvi dirki v Franciji se mi je uspelo prebiti v vodstvo, a so mi pri postanku povedali, naj dirkalnik prepustim Ascariju, ki je po okvari svojega ferrarija medtem prišel nazaj v bokse,« je svoje mešane občutke ob prvem nastopu za rdeče pozneje opisal González. Na prej omenjeni dirki v Veliki Britaniji pa je pri postanku kar sam ponudil dirkalnik Ascariju, ki je imel spet smolo, vendar so Argentince porinili nazaj v kokpit in nadaljeval je svojo vratolomno vožnjo. S svojim ferrarijem je nemalokrat razceftral zaščitne slamnate bale ob stezi, tako močno na meji je vozil. Stari Enzo je bil navdušen. »Alfo sem zapustil, da bi lahko tem ljudem pokazal, česa sem sposoben. Ambiciozna zamisel, a bi me lahko tudi uničila. Ko je González prvič v zgodovini neposrednega rivalstva med ekipama pokazal vraga celotnemu moštvu Alfe, sem zajokal od sreče,« je o svoji prvi zmagi v svetovnem prvenstvu pozneje zapisal Enzo Ferrari.

Na prvi povojni dirki v nemškem Nürburgringu je ekipa Ferrari spet premagala Alfo, tokrat je bil od

TOČKOVANJE DIRKAČEV

31	Juan Manuel Fangio (alfa romeo)
25	Alberto Ascari (ferrari)
24	José Froilán González (talbot lago, ferrari)
19	Nino Farina (alfa romeo)
15	Luigi Villoresi (ferrari)
10	Piero Taruffi (ferrari)
9	Lee Wallard (kurtis kraft offenhauser)
7	Felice Bonetto (alfa romeo)
6	Mike Nazaruk (kurtis kraft offenhauser)
5	Reg Parnell (ferrari, BRM)
4	Luigi Fagioli (alfa romeo)
3	Consalvo Sanesi (alfa romeo)
	Louis Rosier (talbot lago)
	Andy Linden (sherman offenhauser)
2	Jack McGrath (kurtis kraft offenhauser)
	Manny Ayulo (kurtis kraft offenhauser)
	Toulo de Graffenried (alfa romeo, maserati)
	Yves Giraud-Cabantous (talbot lago)
	Bobby Ball (schroeder offenhauser)

Fangia boljši Ascari. Pred domačo dirko v Italiji so zato pri Alfi zavihali rokave in pripravili tri izboljšane različice svojega dirkalnika, zdaj z novo oznako 159M. Ekipa je šla v svojem trudu tako zelo daleč, da so vadili celo dolivanje goriva, vendar bi se vadba skorajda končala tragično, ko je dirkalnik Italijana Consalva Sanesija zajel ogenj in je dirkača močno opeklo. Trud Milančanov ni bil poplačan, saj je Fangiu dirkalnik odpovedal, medtem ko je moštvo Ferrarija z Ascarijem in Gonzálezom slavilo dvojno zmago. Vodilni možje pri Alfi so bili po tem

neuspehu razjarjeni in polni sumničenj. Govorilo se je celo o sabotaži znotraj tovarne, zato je uprava posegla tudi po odpovedih.

Pred zadnjo dirko v Španiji sta imela glede na zapise v številnih knjigah matematične možnosti za naslov le Fangio in Ascari. Toda v primeru njunih odstopov in Gonzálezove zmage bi si Argentinca na koncu delila enako število točk, 27, Ascari pa bi jih imel 25. Fangio in González bi imela po dve zmagi, a prvi je eno od teh, v Franciji, dosegel z dirkalnikom moštvenega kolega in zato dobil le polovične točke.

Fija je v takih primerih pri zmagi verjetno upoštevala le uvrstitev in ne višine točkovnega izkupička uvrstitve. Ker je imel González od štirih uvrstitev še eno tretje mesto, Fangio pa dve drugi, ni bil kandidat za naslov. Jasno pa je, da bi bil lahko mladi José Froilán González, če svojega dirkalnika na tisti dirki v Franciji ne bi prepustil svojemu moštvenemu kolegu Ascariju, pred zadnjo dirko sezone od vseh še v najboljšem položaju.

Španija, torej! Na stezi Pedralbes zahodno od Barcelone je bila ekipa Alfe Romea odločena, da

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN ŠVICE	Fangio	Fangio
VN INDIANAPOLISA	Nalon	Wallard (2)
VN BELGIJE	Fangio	Farina (2)
VN FRANCIJE	Fangio	Fangio
VN V. BRITANIJE	González	González
VN NEMČIJE	Ascari	Ascari
VN ITALIJE	Fangio	Ascari (3)
VN ŠPANIJE*	Ascari	Fangio (2)

Največ zmag	Največ prvih štartnih mest
3 Fangio	4 Fangio
2 Ascari	2 Ascari
1 González	1 González
Farina	Nalon
Wallard	
4 Alfa Romeo	4 Alfa Romeo
3 Ferrari	3 Ferrari
1 Kurtis Kraft	1 Kurtis Kraft

»Tisto noč nisem mogel zaspati, ves čas sem razmišljal le o povoženi mački.«

JUAN MANUEL FANGIO



ne sme iti nič po zlu. Pri Ferrariju so računali na manj postankov v boksih, vendar so storili napako pri izbiri koles, ko so vzeli tista z manjšimi 16- in ne 17-colskimi platišči. Najprej je moral v bokse na menjavo koles Taruffi, nato Villoresi in Ascari, na koncu pa še González. Fangio je dirko odpeljal brezhibno, zmagal in postal prvak, medtem ko je bil pri Ferrariju spet najboljši González, ki je uspel priti na cilj pred Farino v alfi in pred moštvenim kolegom Albertom Ascarijem.

Pri Alfi so se zavedali, da bodo morali v naslednji sezoni izdelati povsem nov dirkalnik, če se bodo želeli boriti za najboljša mesta, vendar niso imeli dovolj finančnih sredstev. Uprava se je za pomoč obrnila na italijansko vlado, ko pa je tudi ta načrt splaval po vodi, so Milančani naznanili svoj umik iz športa. Fangiova zmaga v španskem Pedralbesu je bila tako zadnja za milansko tovarno.

1952

ALBERTO ASCARI (ferrari)

Z umikom Alfe je Ferrari ostal brez resnega konkurenta, grozila pa je tudi nevarnost, da bodo zaradi tega na dirkah štartne vrste preveč prazne. Fija je zato v upanju, da bi v najvišjo kategorijo avtomobilizma privabila več moštev, razpisala prvenstvo, v katerem so lahko nastopili tudi s formulami 2. Uspelo ji je, saj sta se prijavi dve ekipi iz Italije, ena iz Francije in na različnih dirkah tudi do štiri iz Velike Britanije. Toda Ferrari je bil pripravljen, na delovni mizi je imela ekipa poskočnega konjička že nov 2-litrski motor in zgodilo se je ravno nasprotno od tega, kar so si želeli pri Mednarodni avtomobilistični zvezi. Ferrari je namreč v naslednjih dveh letih zmagal na 14 od 17 dirk za svetovno prvenstvo. V sezoni je nastopilo 107 voznikov, več, 108, jih je dirkalo samo še leto pozneje.

Edini resni konkurent Ferrariju naj bi bil Maserati, vendar je svoj dirkalnik pripravil zelo pozno. Nared je bil šele dva tedna pred veliko nagrado Belgije, in sicer 8. junija na neprvenstveni dirki v italijanski Monzi. V njem naj bi dirkal Fangio, toda Argentinec je bil dan prej še na Irskem, prav tako na neprvenstveni dirki. Obljubil je, da bo prišel, a je moral zaradi odpovedanih letov spremeniti načrt. Na koncu se je na prizorišče pripeljal kar za volanom spojenega avtomobila, vsega uro in pol pred štartom, močno utrujen. Ker je zamudil vse treninge, je moral štartati z zadnjega mesta. Že v drugem krogu je v enem od ovinkov zadel ob robnik, dirkalnik je dvignilo v zrak in Fangio je vrglo iz kokpita. Pristal je na zaščitni slamnati bali, vendar si je zlomil hrbtenico, zaradi česar je bila sezona



zanj izgubljena. In s tem deloma ali večinoma tudi Maseratijeva.

Prva dirka za svetovno prvenstvo je bila v Švici, kjer pa ni bilo Ascarija, ki se je pripravljala na ameriško dirko 500 milj Indianapolisa. Zato je v Švici svojo edino zmago slavil Ferrarijev Piero Taruffi. Ascari se je v Ameriki, kjer so ob njem nastopili samo še dirkači iz ZDA, kvalificiral na 19. mesto, dirke pa ni uspel končati. Toda po vrnitvi v Evropo je do konca sezone zmagal na vseh dirkah svetovnega prvenstva, med drugim tudi na novem prizorišču, nizozemski stezi Zandvoort. Slavil je šestkrat zapored. Ta rekord je s sedmimi zaporednimi zmagami šele leta 2004 presegel Michael Schumacher. Do danes pa ostaja

nepremagan njegov rekord devetih zaporednih zmag na devetih zaporednih nastopih, saj je tem šestim zmagam dodal še tri na začetku sezone 1953. Stari Enzo ga je imel rad. Zlasti zato, ker je poznal njegovega očeta Antonia, ki je bil prav tako dirkač in po katerem je poimenovan eden od ovinkov na stezi v Monzi.

Ascari je postal prvak na nemškem dirkališču Nürburgring, vendar ni šlo brez težav. Ko je 260 tisoč gledalcev že rahlo dremalo in čakalo rutinski konec dirke, je nenadoma zapeljal v bokse in mehanikom kazal na posodo za olje, ki je puščalo. Moštveni kolega Nino Farina je, medtem ko so se trudili okrog Ascarijevega ferrarija, prišel v vodstvo. Alberto je zaostajal za 9 sekund, vendar je razliko že po polovici kroga nadoknadil. Potem se je z Ninom spustil v boj za vsak meter asfalta, toda Farina je na koncu moral priznati premoč Ascariju, ki je v Nemčiji slavil drugič in hkrati zadnjič v svoji karieri.

Do zadnje dirke v Italiji, ko je González z maseratijem nastopil na svoji edini dirki za svetovno prvenstvo tega leta in osvojil drugo mesto, sta bili najvišji stopnički pravzaprav vedno rezervirani za Ferrarijeve dirkače. Dvakrat sta na najnižji, torej za tretje mesto, stala Francoza Robert Manzoni in Jean Behra v formulah tovarne Gordini. Manzoni je bil tretji v Belgiji, Behra pa na veliki nagradi Švice. Zgodba pred švicarsko dirko je morda zanimiva zato, ker je bil v francoski tovarni v predmestju Pariza dirkalnik pripravljen tako pozno, da je za transport preprosto zmanjkalo časa. Zato je Behra

TOČKOVANJE DIRKAČEV

36	Alberto Ascari (ferrari)
24	Nino Farina (ferrari)
22	Piero Taruffi (ferrari)
10	Rudi Fischer (ferrari)
	Mike Hawthorn (cooper bristol)
9	Robert Manzoni (gordini)
8	Troy Ruttman (kuzma offenhauser)
	Luigi Villorosi (ferrari)
6,5	José Froilán González (maserati)
6	Jim Rathmann (kurtis kraft offenhauser)
	Jean Behra (gordini)
4	Sam Hanks (kurtis kraft offenhauser)
3	Ken Wharton (fraser-nash bristol, cooper bristol)
	Dennis Poore (connaught francis)
	Duane Carter (lesovsky offenhauser)
2	Alan Brown (cooper bristol)
	Maurice Trintignant (ferrari, simca gordini, gordini)
	Paul Frère (HMW alta, simca gordini)
	Felice Bonetto (maserati)
	Art Cross (kurtis kraft offenhauser)
	Eric Thompson (connaught francis)
1	Bill Vukovich (kurtis kraft offenhauser)

skočil v kokpit in se z dirkalnikom po francoskih javnih cestah vozil vse do francosko-švicarske meje, kjer so policisti in cariniki obeh držav začuda zamižali na eno oko. Behra je Ferrarijeve dirkalnike, ki so v sezoni 1952 zmagali na 16 od 17 velikih nagrad,

z gordino premagal na neprvenstveni dirki v francoskem Reimsu, vendar se zapisi o zmagi v knjigah razlikujejo. V eni piše, da je Francoz zmagal pošteno, spet v drugi, da je imel nameščen prepovedan močnejši motor.

Kronisti so kot presenečenje leta označili novinca Mika Hawthorna, ki je 6 let pozneje s ferrarijem osvojil naslov svetovnega prvaka. Britanec, ki je vedno dirkal z metuljčkom, je nase opozoril na tekmovanju Easter Monday Goodwood

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN ŠVICE	Farina	Taruffi (2)
VN INDIANAPOLISA	Agabashian	Ruthmann (10)
VN BELGIJE	Ascari	Ascari
VN FRANCIJE	Ascari	Ascari
VN V. BRITANIJE	Farina	Ascari (2)
VN NEMČIJE*	Ascari	Ascari
VN NIZOZEMSKJE	Ascari	Ascari
VN ITALIJE	Ascari	Ascari

»Alberto Ascari je imel

kot dirkač preizkušen in natančen slog vožnje.

Toda kot človek je imel željo po vodstvu že od samega začetka.

Ni želel, da bi se njegovi otroci navezali nanj. 'Lahko umrem,

in tako bodo trpeli manj,' mi je dejal.«

ENZO FERRARI

Največ zmag	Največ prvih štartnih mest
6 Ascari	5 Ascari
1 Taruffi Ruthmann	2 Farina 1 Agabashian
7 Ferrari	7 Ferrari
1 Kuzma	1 Kurtis Kraft



International v Angliji, kjer je s cooperjem bristolom dvakrat zmagal in osvojil še drugo mesto na glavni dirki, za Gonzálezom v ferrariju. Potem je nastopil na petih velikih nagradah za svetovno prvenstvo, osvojil dve četrti in eno tretje mesto ter sezono končal na petem mestu v skupnem seštevku, takoj za Ferrarijevimi dirkači. Stari Enzo ga je opazil in mu že za naslednje leto ponudil tovarniški sedež. Britanec je ponudbo sprejel.

Zadnja dirka sezone je bila v italijanski Monzi, kjer je González s tovarniškim maseratijem A6GCM rahlo prestrašil ekipo Ferrarija oziroma Ascarija. Argentinec je štartal z nekoliko manj polno posodo za gorivo in vodil skorajda do polovice dirke, ko je moral zapeljati v bokse na dolivanje bencina. Kljub temu je končal na drugem mestu in tako premagal Villoresija in Farino v ferrarijih. Napovedal je, da bo Maserati v sezoni 1953 precej močnejši.

1953

ALBERTO ASCARI (ferrari)

Italijan Alberto Ascari je kot prvi ubranil naslov in prvenstvo osvojil s 34,5 točke. Polovično točko je dobil zato, ker si je na veliki nagradi Velike Britanije z Gonzálezom delil točko za najhitrejši krog na dirki. Pol točke je dirkač v 50. letih lahko dobil še, če si je npr. delil 3 točke za 4. mesto, pozneje pa so bili v formuli 1 tudi primeri, ko so dirkači polovične točke dobili zato, ker so dirko prekinili pred predvideno odpeljano dolžino za polne točke (npr. zaradi nesreče, močnega dežja). Najvišji razred avtomobilizma sta leta 1953 zaznamovali prvi smrtni žrtvi med dirkači. Na testiranju v Modeni se je 18. septembra s ferrarijem ubil Belgijec Charles de Tornaco. Še pred tem, 15. maja, je na treningu pred dirko za 500 milj Indianapolisa (ameriški oval je zahteval največ smrtnih žrtev) tragično preminil Američan Chet Miller.

Juan Manuel Fangio se je vrnil na dirkaško sceno, prva dirka nove sezone, ob ameriškem tekmovanju v Indianopolisu tudi prva zunaj Evrope, pa je bila januarja njegova domača velika nagrada Argentine. Na obrobju argentinske prestolnice Buenos Aires je s pomočjo Perónove vlade nastalo novo dirkališče, kamor je na dan dirke prišlo 350 tisoč ljudi. Mnogi so v želji, da bi si dirko ogledali brezplačno, prerezali kovinsko ograjo. Potem je nekdo čez ograjo vrغل vrv s kljuko, jo privezal na zadek tovornjaka in vse skupaj povlekel, da se je ograja podrla. Obvladovanje množice je povsem odpovedalo. Ljudje so se približali na meter od steze, nekateri so šli celo nanjo. Dirkači so zaradi prevelike nevarnosti sprva zavrnili vsakršno možnost, da bi z dirko začeli. Toda množica je v



popoldanski vročini, ki je postajala vse bolj neznosna, začela izgubljeni potrpljenje. Ker so se organizatorji zavedali, da bo prišlo do izgreda, če ne bo dirke, so dali zeleno luč za štart. Mike Hawthorn, ki je na tej dirki prvič nastopil za Ferrari, se je spominjal: »Množica se je vedno bolj bližala stezi in nam zastirala pogled v ovinke. Vedno znova sem jim mahal, naj se vendar umaknejo, a so postali še slabši. Postavili so se na stezo in v rokah držali svoje majice in puloverje, ki so jih umaknili v zadnjem trenutku, kot toreador, ki se igra s svojim bikom.« Ob vsem tem neredu je morda čudno, da se je neizbežno zgodilo šele v 32. krogu. Zbegan deček je skočil na cesto pred Farino v ferrariju. Italijan je sunkovito

zavil v levo, da bi se mu izognil, vendar je pri tem izgubil nadzor nad dirkalnikom in priletel v gručo ljudi, ki so stali ob stezi. Uradno je v nesreči umrlo 10 ljudi, 30 je bilo hudo poškodovanih, toda verjetno je bilo pravo število precej večje. Nekaj časa je na dirkališču vladala popolna panika, histerični gledalci so nebrzdano tekali sem ter tja, v vsem tem neredu pa se je zgodila še ena nesreča, ko je Anglež Alan Brown s svojim cooperjem zadel dečka. Nekateri so pisali, da je deček umrl, spet drugi, da je bil hudo poškodovan. V nekaterih lokalnih časopisih so poročali, da so se v nesreče pozneje zapletla celo reševalna vozila ter da so enega od policistov, ki je želel vzpostaviti red, zbrcali do smrti. Prav neverjetno je, da dirke ob vsem tem neredu niso prekinili. Zmagal je Ascari s krogom prednosti pred moštvenim kolegom Villoresijem in Gonzálezom v maserati. Fangio, ki je dirkal prvič po skorajda usodni nesreči leta 1952 v Monzi, zdaj z značilno sključeno držo, ki ga je zaznamovala do konca življenja, je moral na dirki, ko je vozil na drugem mestu, odstopiti zaradi pokvarjenega prenosa svojega maserati.

Z vrnitvijo v Evropo je ob izdatni pomoči velikega talenta Fanga in González (slednji ni nastopil na zadnjih treh dirkah sezone) Maserati postopoma izenačil vsaj hitrost, ki jo je imel Ferrari, če ne vzdržljivosti. Dokaz za to je bila velika nagrada Francije na trikotni stezi Reims, ki je slovela po dolgih ravninah. Na dirki sta se za zmago pomerila Hawthorn in Fangio. Prvi je izrabil hitrejša speljevanja, drugi končno hitrost. Predvsem mladi Hawthorn se je moral hitro prilagoditi

TOČKOVANJE DIRKAČEV

34,5	Alberto Ascari (ferrari)
28	Juan Manuel Fangio (maserati)
26	Nino Farina (ferrari)
19	Mike Hawthorn (ferrari)
17	Luigi Villorosi (ferrari)
13,5	José Froilán González (maserati)
9	Bill Vukovich (kurtis kraft offenhauser)
7	Toulo de Graffenried (maserati)
6,5	Felice Bonetto (maserati)
6	Art Cross (kurtis kraft offenhauser)
4	Onofre Marimón (maserati)
	Maurice Trintignant (gordini)
2	Duane Carter (kurtis kraft offenhauser, lesovsky offenhauser)
	Sam Hanks (kurtis kraft offenhauser)
	Hermann Lang (maserati)
	Jack McGrath (kurtis kraft offenhauser)
	Oscar Galvez (maserati)
1,5	Fred Agabashian (kurtis kraft offenhauser)
	Paul Russo (kurtis kraft offenhauser)

umetnosti prehitevanja iz zavetrja. »Dirkali smo po dolgih francoskih ravninah z 250 km/h, včasih tudi trije vštric. Nekoliko zastrašujoče je bilo opazovati nos tekmečevega dirkalnika, ki je ob tvojem boku počasi lezel naprej, nato pa spet izginil za tabo. Dirkalniki so bili enako hitri in edini način, kako priti mimo, je bil s pomočjo zavetrja. Najprej si se moral prilepiti na zadek tekmečevega dirkalnika, nato čim bolj spustiti nogo s stopalke za plin, pri čemer si moral paziti, da

ne bi izgubil na razdalji med dirkalnikoma, potem pa si moral pohoditi stopalko in izkoristiti hitrost za prehitevalni manever. Seveda se je konkurent vedno potrudil, da ti je vrnil milo za drago že na naslednji ravnini. Najmanjša napaka bi lahko povzročila tragedijo, kljub temu pa smo se bili pri prehitevanjih vedno zmožni nekako nasmejati drug drugemu – vsi razen Farine, ki je z namrščenim čelom, z obrazom, prežetim z osredotočenostjo, vedno zrl le predse ...

Naju s Fangiom je na tej dirki stalno ločilo le nekaj centimetrov in jasno sem lahko videl obratomer v Argentinčevem kokpitu. Pri eni od voženj v ovinek Thillois je zaviral nekoliko prej, kot sem pričakoval, zato sem ga od zadaj rahlo zadel. To me je za trenutek pretreslo in nemudoma sem si predstavljal naslove v časopisih. 'Novinec želel spraviti Fangia s steze,' bi zapisali. Toda Fangio mi ničesar ni zameril. Še več, samo nadaljeval je s svojo borbo za vsak meter asfalta

»Dirkali smo po ravninah z 250 km/h, včasih tudi trije vštric. Nekoliko zastrašujoče je bilo opazovati nos tekmečevega dirkalnika, ki je ob tvojem boku počasi lezel naprej.«

MIKE HAWTHORN



in z vožnjo po pravilih, zaradi česar si je tudi prislužil občudovanje in spoštovanje motošportnega sveta. Strah me je bilo, da se bo na takšnega novince, kot sem bil jaz, močno razjezil. Toda ne, sčasoma sem opazil, da se je tudi on močno zabaval. Ko sva s kolesom ob kolesu vozila po eni od ravnin, sem uspel ujeti njegov značilni nalezljivi nasmeh, kar me je od vsega še najbolj spodbudilo, naj nadaljujem z bojem. Nekateri najboljši dirkači bi storili vse, da bi me spravili s steze – a ne Fangio. Potrudil se je sicer po najboljših močeh, da bi me premagal, toda to je bil pač eden od tistih dni, ko mi je šlo vse od rok, in moj odlični ferrari je storil vse drugo,« se je dirke spominjal Hawthorn.

Na zadnji dirki v Italiji, ko je bilo pravzaprav že vse odločeno, saj je Ascari že v Švici postal prvak, je Fangio vendarle dosegel prvo zmago za Maseratija.

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN ARGENTINE	Ascari	Ascari
VN INDIANAPOLISA	Vukovich	Vukovich
VN NIZOZEMSKA	Ascari	Ascari
VN BELGIJE	Fangio	Ascari (2)
VN FRANCIJE	Ascari	Hawthorn (7)
VN V. BRITANIJE	Ascari	Ascari
VN NEMČIJE	Ascari	Farina (3)
VN ŠVICE*	Fangio	Ascari (2)
VN ITALIJE	Ascari	Fangio (2)

Največ zmag	Največ prvih štartnih mest
5 Ascari	6 Ascari
1 Fangio	2 Fangio
Farina	1 Vukovich
Hawthorn	
Vukovich	
7 Ferrari	6 Ferrari
1 Maserati	2 Maserati
1 Kurtis Kraft	1 Kurtis Kraft

1954

JUAN MANUEL FANGIO (maserati, mercedes)

Leta 1954 je v veljavo stopilo pravilo o 2,5-litrskih motorjih, ki so jih uporabljali naslednjih 7 let. Za prvenstvo so šteli rezultati petih dirk in ne več štirih. Še vedno je prihajalo do delitev točk; na veliki nagradi Velike Britanije si je 7 dirkačev razdelilo točko za najhitrejši krog na dirki, vsak je na koncu dobil 0,143 točke. Najvišji razred avtomobilizma je v tem obdobju zaznamoval predvsem prehod s težkih dirkalnikov z motorjem spredaj na lažje, manjše štirikolesnike s sredinsko nameščenim motorjem. Konec je bilo prevlade Italijanov, na vrhu je v naslednjih letih prihajalo do menjav med italijanskimi, nemškimi in britanskimi moštvi. Nekoliko so zaostajali Francozi, ki so imeli s tovarno Gordini pravzaprav edino francosko tovarniško ekipo na dirkaški sceni.

Že nekaj časa se je govorilo, da se bo v formulo 1 vrnil Mercedes. Nemška tovarna iz Stuttgarta je svojo namero načrtovala že leta 1951, in sicer z dirkalnikom, ki bi imel 1,5-litrski motor s kompresorjem. A ker so pri Mednarodni avtomobilistični zvezi že takrat napovedali, da bo leta 1954 v veljavo prišlo pravilo o 2,5-litrskih motorjih, je Mercedesova uprava pozimi leta 1952 prvotno namero opustila in v strogi tajnosti odobrila razvoj dirkalnika, ki bi bil sposoben zmagovati v sezoni 1954. Nemci so izdelali dve različici, eno z odprtimi kolesi za bolj zavite steze, kot sta bili Silverstone in Nürburgring, in drugo s šasijo, ki je kolesa pokrivala, torej za hitra dirkališča (npr. francoski Reims, italijanska Monza). Proračun je bil velik, zato so lahko kot vodilnega dirkača v moštvu angažirali takrat enega najboljših, če ne najboljšega – Juana Manuela Fangia.



Tudi Lancia se je odločila, da se pridruži najboljšim. Italijanska tovarna je v svoje vrste sprejela dvakratnega svetovnega prvaka Alberta Ascarija, ki je bil pri svoji nekdanji ekipi nezadovoljen predvsem z višino plače. A Lancia je svoj dirkalnik pripravila šele proti koncu sezone, tako da Ascariju ni preostalo nič drugega kot občasni nastopi s ferrarijem in maseratiem.

Mercedes se je odločil, da dirkalnika ne bo uporabil, dokler ne bo nemško moštvo prepričano, da lahko zmaguje, zato je Fangio v Argentini in Belgiji lahko nastopil z maseratiem, obe dirki je Argentinec tudi dobil. Že na naslednji veliki nagradi, v Franciji, je sedel v nemškem štirikolesniku. Dirka je bila na sporedu 4. julija, zgodovinarji pa so zabeležili, da je na ta dan pred

40 leti, prav tako na veliki nagradi Francije, Mercedesov dirkalnik s 4,5-litrskim motorjem premagal vso konkurenco. Zgodovina se je ponovila, saj sta Fangio in njegov moštveni kolega Nemeč Karl Kling v srebrnih štirikolesnikih vodila praktično od štarta do cilja. Avtoritativni vodja moštva Nemeč Alfred Neubauer, ki je z ekipo dominiral že v tridesetih letih, je bil seveda zadovoljen, o njem oziroma Mercedesu pa se je Enzo Ferrari v svojih zapisih spominjal: »Mercedesovi uspehi pred drugo svetovno vojno so bili skupaj s tistimi, ki jih je dosegal nemški Auto Union, posledica političnih motivov, ki jih je imela Hitlerjeva Nemčija. Druga Mercedesova ofenziva, po vojni, pa je bila načrtovana zaradi ekonomskih razlogov in industrijskega prestiža. Velika osebnost v obeh obdobjih oziroma človek, ki je soustvarjal stuttgartske zgodbe o uspehu, je bil seveda Alfred Neubauer. Prvič sem ga videl leta 1923 oziroma 1924 na dirki Targa Florio, ko je dirkal z mercedesom. 'Ne ravno všečen možakar, tale Nemeč,' sem si ob tem zamrmral. Spet sva se srečala leta 1934. Takrat sta Mercedes in Auto Union, ali bolje rečeno Nemčija, sklenila, da je prišel čas za ofenzivo. In Alfred je bil general. Komajda sem ga prepoznal, saj je hkrati z močjo Nemčije zrasla tako njegova teža kot avtoriteta oziroma diktatorstvo. Med vojno sem se velikokrat spomnil nanj, pravzaprav vsakič, ko je mimo mojih delavnic prišla nemška vojaška mašinerija in je kak častnik ali kdo drug začel vpiti in izdajati ukaze. Leta 1954 se je Neubauer spet vrnil na dirkaško sceno, še bolj avtoritativen, še bolj debel, in vedno bolj me je začelo skrbeti. Kajti zdelo se je, da je skupaj z Mercedesom in

TOČKOVANJE DIRKAČEV

42	Juan Manuel Fangio (maserati, mercedes)
25,14	José Froilán González (ferrari)
24,64	Mike Hawthorn (ferrari)
17	Maurice Trintignant (ferrari)
12	Karl Kling (mercedes)
8	Bill Vukovich (kurtis kraft offenhauser) Hans Hermann (mercedes)
6	Luigi Musso (maserati) Nino Farina (ferrari) Jimmy Bryan (kuzma offenhauser) Roberto Mieres (maserati)
5	Jack McGrath (kurtis kraft offenhauser)
4,14	Stirling Moss (maserati) Onofre Marimón (maserati)
4	Robert Manzon (ferrari) Sergio Mantovani (maserati)
3	Prince Bira (maserati)
2	Umberto Maglioli (ferrari) André Pilette (gordini) Luigi Villoresi (maserati, lancia) Mike Nazaruk (kurtis kraft offenhauser) Elie Bayol (gordini)
1,5	Troy Ruttman (kurtis kraft offenhauser) Duane Carter (kurtis kraft offenhauser)
1,14	Alberto Ascari (maserati, ferrari, lancia)
0,14	Jean Behra (gordini)

Nemčijo rasel kot eno, kilogram za kilogramom, uspeh za uspehom, marka za marko (marka je bila nemška valuta pred uvedbo evra, op. p.). Zaradi tega sem se zamislil: 'Če se Neubauer ne bo nehal rediti, potem kaže, da se Nemčija pripravlja na novo vojno.«

Kljub izjemni demonstraciji moči nemških dirkalnikov na veliki nagradi Francije je bil Mercedes na naslednji dirki v angleškem Silverstonu poražen. Nemško moštvo je imelo premalo časa, da bi uspešno pripravilo tudi različico z odprtimi kolesi, zato sta Fangio in Kling osvojila le 4. in

7. mesto. Zmagal je González s ferrarijem pred moštvenim kolegom Hawthornom in Argentincem Onofrejem Marimónom v maseratiu. Marimón je na treningu naslednje dirke, velike nagrade Nemčije v Nürburgringu, zletel s steze in se ubil, zato njegova rojaka Fangio in González na dirki nista bila povsem zbrana. Gonzáleza, ki je na začetku vodil, je nesreča celo tako zelo prizadela, da je pri postanku v boksih svoj dirkalnik odstopil Hawthornu (Hawthornu se je pred tem pokvaril prenos na njegovem ferrariju).

Prvenstvo je Fangio osvojil že v Švici, v Italiji, kjer je bil med gledalci kot štirinajstletni deček poznejši prvak Američan Mario Andretti, pa je nase opozoril Britanec Stirling Moss. Mossa, ki je v formuli 1 debitiral leta 1951, je že prej opazil Enzo Ferrari. Ta je mlademu Britancu ponudil tovarniški sedež za sezono 1952, toda zgodilo se je naslednje. Enzo ga je septembra leta 1951 povabil v Bari na neprvenstveno dirko, kjer pa so dirkalnik, ki mu je bil obljubljen, dali Taruffiju. Tako Moss v formuli 1 nikdar ni vozil ferrarijev. Italija torej. Moss je že v Silverstonu, ko

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN ARGENTINE	Farina	Fangio (3)
VN INDIANAPOLISA	McGrath	Vukovich (19)
VN BELGIJE	Fangio	Fangio
VN FRANCIJE	Fangio	Fangio
VN V. BRITANIJE	Fangio	González (2)
VN NEMČIJE	Fangio	Fangio
VN ŠVICE*	González	Fangio (2)
VN ITALIJE	Fangio	Fangio
VN ŠPANIJE	Ascari	Hawthorn (3)

Največ zmag	Največ prvih štartnih mest
6 Fangio	5 Fangio
1 González	1 González
Hawthorn	Farina
Vukovich	McGrath
	Ascari
4 Mercedes	4 Mercedes
2 Ferrari	3 Ferrari
Maserati	1 Maserati
1 Kurtis Kraft	Kurtis Kraft

»Leta 1954 se je Alfred Neubauer spet vrnil na dirkaško sceno, še bolj avtoritativen, še bolj debel.«

ENZO FERRARI



je dolgo časa vozil na drugem mestu s svojim belim zasebnim maseratijem, dokazal, da si pri Maseratiu zasluži tovarniški sedež. Od dirke v Nemčiji je bil zato njegov dirkalnik obarvan v rdeče, v italijanski Monzi pa je vodil vse do 12. kroga pred koncem, ko je moral odstopiti zaradi pokvarjenega dirkalnika. Dobil je ponudbo Mercedesu za sezono 1955 in jo tudi sprejel.

Na zadnji dirki v Španiji je bila Ascarijeva lancia naposled pripravljena in takoj je postalo jasno, da bo Italijan z novim dirkalnikom nevaren tekmeč. Ascari ga je namreč postavil na prvo štartno mesto z dobro sekundo prednosti pred Fangiom v mercedesu. Prvak iz let 1952 in 1953 je na začetku dirke tudi vodil, potem pa ga je izdala sklopka. Zmagal je Hawthorn pred maseratijem izjemnega italijanskega mladeniča Luigija Mussa, za katerega je bila to šele tretja dirka. Fangio je bil zaradi težav z dirkalnikom tretji.

1955

JUAN MANUEL FANGIO (mercedes)

Pogled na imena tovarniških moštveh pred sezono 1955 je obetal veliko, predvsem ker je javnost pričakovala več različnih zmagovalcev. Mercedes, Ferrari, Maserati in Lancia so predstavljali, s formulaškim izrazom, prvo štartno vrsto. Iz druge naj bi vodilne ogrožali britanski ekipi Connaught in Vanwall, iz tretje pa francoski proizvajalec Gordini. Na koncu je Mercedes pometel s konkurenco!

Prva velika nagrada sezone je bila spet v Argentini, toda tokrat je dirko zaznamovala huda vročina, saj je bilo že v senci kar 36 stopinj Celzija. Dirka je trajala več kot 3 ure in mnogi dirkači so bili zaradi vročine povsem izčrpani. Medtem ko so se ustavljali v boksih, so jih zamenjevali moštveni kolegi. S skoraj vsakim dirkalnikom v cilju sta upravljala dva dirkača, z nekaterimi celo trije. Na koncu so organizatorji v statistiko vpisali 16 menjav, le zmagovalec, 43-letni argentinski heroj Fangio, je zmagel dirko odpeljati sam. »Če sem povsem iskren, sem bil v zaključku dirke že na koncu z močmi. Zmagal sem samo zato, ker sem ostal v dirkalniku. V kokpitu je bilo tako vroče, da mi je ožgalo nogo. Da ne bi omedlel, sem si zamišljal, da sem se izgubil v snegu in da moram za vsako ceno nadaljevati, drugače bom umrl od mraza. V nekem trenutku sem pomislil, da mi ne bo uspelo, a se mi je samozavest povrnila in z njo volja po zmagi ... Ko je bilo vsega konec, so me morali izvleči iz dirkalnika,« se je spominjal Fangio, ki naj bi imel po tej dirki tudi težave s srcem. Njegov moštveni kolega Stirling Moss je v svojem prvem nastopu za nemško moštvo vozil na drugem mestu, ko je bencin v njegovem mercedesu



izparel in je z dirkalnikom obstal ob stezi. Moss je izstopil iz kokpita in legel. »Vročina me je zdelala, a ne tako močno, kot so mislili varnostniki ob stezi in ljudje v reševalnem vozilu, ki so me takoj obkrožili. Čeprav sem nasprotoval, sem moral v vozilo, spustili so me šele, ko smo našli prevajalca,« je pozneje pripovedoval Britanec. Moss se je takoj odpravil nazaj v bokse, kjer ga je šef njegovega moštva Neubauer polil z mrzlo vodo in posadil v tretji mercedes, s katerim sta že vozila Nemca Hans Hermann in Karl Kling. Dirko je trojica končala na četrtem mestu, za Fangijem in dvema ferrarijema; v prvem so vozili González, Trintignant in Farina, v drugem pa spet Farina in Trintignant ter Italijan Maglioli. Ne čudite se torej, od kod, denimo,

Trintignant 3,33 točke s te dirke, saj je dobil tretjino od 6 točk za drugo mesto in še tretjino od 4 točk za tretje mesto.

Na naslednji dirki, veliki nagradi Monaka, je zmagal Francoz Maurice Trintignant, in sicer pred Castellotijem v lancii, vendar so imeli konkurenti pred njim obilo smole. Sprva sta Fangiu in Mossu odpovedala dirkalnika, še v istem krogu po prevzemu vodstva pa je v šikani za predorom v morje zgrmel Ascari z lancio. Gregor Grant je v Autosportu Italijanovo nesrečo opisal takole: »Ascari je prišel skozi predor hitreje kot kdaj prej in nenadoma je njegovo lancio postrani odneslo v bale sena. Nato je dirkalnik odbilo od stebra za privezovanje ladijske vrvi in prevrnilo v vodo, pri čemer je za malo zgrešil zasidrano jahto. Lancia je izginila v oblaku vodnega prša in pare, z dirkalnikom pa tudi Ascari. Na naše izjemno olajšanje se je iz vode kmalu prikazala modra čelada. Italijan jo je sunkovito snel in začel plavati. Vojaki za diverzantske akcije v vodi so mu priskočili na pomoč in ga izvlekli na suho. Po oskrbi s prvo pomočjo so ga odpeljali v bolnišnico, kjer so ugotovili, da jo je še dobro odnesel, saj je imel le zlomljen nos in nekaj modric.«

Ascari se je naslednji četrtek s kravato in suknjičem pojavil na kosilu v Monzi, kjer je njegov rojak Eugenio Castellotti testiral 3-litrskega ferrarija, s katerim naj bi vozila na vztrajnostni dirki v nedeljo. Zvok motorja je Italijana premamilo, da je sedel v dirkalnik. »Rad bi se samo prepričal, ali sem še dovolj dober za dirke,« je zatrjeval in to so bile njegove zadnje besede. V enem od ovinkov je namreč izgubil nadzor nad dirkalnikom

TOČKOVANJE DIRKAČEV

40	Juan Manuel Fangio (mercedes)
23	Stirling Moss (mercedes)
12	Eugenio Castellotti (lancia, ferrari)
11,33	Maurice Trintignant (ferrari)
10,33	Nino Farina (ferrari)
9	Piero Taruffi (ferrari, mercedes)
8	Bob Sweikert (kurtis kraft offenhauser)
7	Roberto Mieres (maserati)
6	Jean Behra (maserati)
	Luigi Musso (maserati)
5	Karl Kling (mercedes)
4	Jimmy Davies (kurtis kraft offenhauser)
3	Paul Russo (kurtis kraft offenhauser)
	Tony Bettenhausen (kurtis kraft offenhauser)
	Paul Frère (ferrari)
	Johnny Thomson (kuzma offenhauser)
2	José Froilán González (ferrari)
	Cesare Perdisa (maserati)
	Luigi Villoresi (lancia, ferrari)
	Carlos Menditeguy (maserati)
1,33	Umberto Maglioli (ferrari)
1	Hans Hermann (mercedes)
	Bill Homeier (kurtis kraft offenhauser)
	Walt Faulkner (kurtis kraft offenhauser)
	Bill Vukovich (kurtis kraft offenhauser)

in se tragično ponesrečil. To je bila že druga smrtna žrtev leta, saj se je pred tem na treningu za 500 milj Indianapolisa ubil Američan Manny Ayulo, na dirki dva tedna pozneje pa še njegov rojak Bill Vukovich, potomec priseljencev iz Srbije.

Ascarijeva smrt je bila še zadnji udarec za Lancio, ki je imela velike dolgove. Na veliki nagradi Belgije v Spaju je Castellotti vozil lancio kot zasebnik in na kvalifikacijah osvojil prvo štartno mesto. Na dirki je moral odstopiti zaradi pokvarjenega menjalnika, mesec

dni pozneje pa je Gianni Lancia vse skupaj, dirkalnike, rezervne dele in orodja, predal Ferrariju.

Vmes je bil svet priča do danes najhujši dirkaški nesreči. Francoz Pierre Levegh, ki je že od leta 1950 občasno dirkal tudi v formuli 1, je na dirki 24 ur Le

»Če sem povsem iskren, sem bil v zaključku dirke v Argentini že na koncu z močmi. V kokpitu je bilo tako vroče, da mi je ožgalo nogo. Da ne bi omedlel, sem si zamišljal, da sem se izgubil v snegu in da moram za vsako ceno nadaljevati, drugače bom umrl od mraza.«

JUAN MANUEL FANGIO

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN ARGENTINE	Gonzalez	Fangio (3)
VN MONAKA	Fangio	Trintignant (9)
VN INDIANAPOLISA	Hoyt	Sweikert (14)
VN BELGIJE	Castellotti	Fangio (2)
VN NIZOZEMSKA	Fangio	Fangio
VN V. BRITANIJE*	Moss	Moss
VN ITALIJE	Fangio	Fangio

Največ zmag	Največ prvih štartnih mest
4 Fangio	3 Fangio
1 Moss	1 Moss
Trintignant	Castellotti
Sweikert	Gonzalez
	Hoyt
5 Mercedes	4 Mercedes
1 Ferrari	1 Ferrari
Kurtis Kraft	Lancia
	Stevens



Mansa s športnim mercedesom zletel med gledalce; poleg njega je bilo ubitih več kot 80 ljudi. Svetovna javnost je bila ogorčena. Odpovedali so velike nagrade v Franciji, Nemčiji in Švici, v slednji državi je bilo vsakršno dirkanje celo dolgo časa prepovedano. Uprava Mercedesu je moštvo v Le Mansu, čeprav so bili Nemci v zanesljivem vodstvu, ukazala, naj ustavijo dirkalnike, saj takšna zmaga ne bi nikomur prinašala veselja. Na zadnjih treh dirkah svetovnega prvenstva pa je ekipa iz Stuttgarta s Fangiom in Mossom slavila dvojne zmage, obratni vrstni red, torej Moss – Fangio, je bil le v angleškem Aintreeju. Tam je Moss slavil prvo zmago za svetovno prvenstvo, Britanci pa prvo zmago britanskega dirkača na domačih tleh. Hkrati si je Fangio zagotovil že tretji naslov, v ozadju štartne vrste te dirke pa je s cooperjem debitiral pozneje trikratni svetovni prvak Avstralec Jack Brabham. Mercedes se je po tem letu umaknil iz športa.

1956

JUAN MANUEL FANGIO (ferrari)

Z odhodom Mercedesa in Lancie je v formuli 1 spet nastala rahla praznina. Edina konkurenta na stezah sta postala Ferrari in Maserati, občasno se je v boje za najvišja mesta vključil še Vanwall.

Pri Ferrariju so kot vodilnega dirkača v ekipi angažirali Juana Manuela Fangia, v moštvu pa so bili ob njem še Britanec Peter Collins, Italijana Castellotti in Musso, španski aristokrat Alfonso de Portago ter Belgijca Olivier Gandebien in Paul Frère. Moss se je vrnil k Maseratiju, kjer je ostal Behra, ekipo pa so sestavljali še González, Villoresi in Taruffi. Mike Hawthorn se je odločil, da bo svojemu domoljubju dal še eno priložnost, zato je spet podpisal pogodbo z Vanwallom, kjer je dirkal ob hitrem Američanu Harryju Schellu.

Vanwallu je dirkalnik pomagal izdelati britanski inženir Colin Chapman, ki je v formuli 1 kot vodja svojega moštva Lotus pozneje osvojil 7 naslovov med konstruktorji in 6 med dirkači. Chapman se je za volanom vanwalla tega leta preizkusil celo sam, in sicer na veliki nagradi Francije. Tam se je kvalificiral na odlično 5. mesto, pred Hawthornom, Behro in Mossom, vendar na dirki ni štartal. Na treningu so mu namreč pri zaviranju pred ovinkom Thillois zablokirala kolesa in je trčil v Hawthorna, njegovega dirkalnika pa do dirke ni bilo mogoče popraviti. To je bil za takrat 28-letnega Britanca edini nastop v svetovnem prvenstvu formule 1.

Treba je omeniti, da so v sezoni 1956 pri Ferrariju dirkali z odličnimi lanciami D50, ki jih je Gianni Lancia leto prej predal Enzu Ferrariju. Zmagovite dirkalnike je



skonstruiral sloviti italijanski oblikovalec madžarskih korenin Vittorio Jano, ki je že v 30. letih, ko je bil zadolžen za Ferrarijeve alfe, izdelal štirikolesnik, ki je bil pred svojim časom – takrat je šlo za zmagovite alfe P3. Jano je ob Chapmanu vse do danes edini konstruktor v neuradni hiši slavnih formule 1.

Z lancio D50, ki je debitirala na zadnji dirki sezone 1954, so dirkači Ferrarijeve ekipe v sezoni 1956 na sedmih nastopih za svetovno prvenstvo osvojili 6 najboljših štartnih položajev, 5-krat pa zmagali. Toda stari Enzo ni mogel pretirano skakati od veselja, saj je prvi zvezdnik moštva Juan Manuel Fangio ves čas na glas ponavljal: »Naši ferrariji so pravzaprav obarvane lancie.« Ferrari in Fangio sta bila preveč samosvoja,

da bi lahko dolgo shajala skupaj, zato se je njuno sodelovanje končalo že ob koncu sezone.

Prva dirka svetovnega prvenstva leta 1956 je bila spet v Argentini. In spet je pred svojimi domačimi navijači zmagal Fangio. V Monaku je potem od štarta do cilja vodil Moss, nato pa je pobudo prevzel Collins in zmagal tako v Belgiji kot v Franciji – na obeh dirkah pa so, tako so zapisali angleški pisci, pravo formo začeli prikazovati dirkalniki moštva Vanwall, predvsem v francoskem Reimsu. Tam je Harry Schell z zelenim dirkalnikom britanskega moštva v zadnjem delu dirke vse bolj ogrožal vodilno Ferrarijevo trojico – Fangia, Castellottija in Collinsa. Denis Jenkinson (Motor Sport) je zapisal: »Ferrarijevi vozniki so morali začeti sodelovati, da bi se ubranili vse bolj nevarnega Schella. Da bi Američanu preprečili priti mimo, so na dolgih ravninah namerno začeli voziti drug ob drugem, saj je bilo več kot očitno, da je imel vanwall večjo končno hitrost.« Toda Schellu je kljub skupnim naporom vodilne trojice uspelo prehiteti Collinsa in Castellottija, ko pa se je prilepil še na Fangiov zadek, je moral zaradi težav z dirkalnikom popustiti in dirko je končal na 10. mestu.

Za Enza Ferrarija je bilo prvenstvo odločeno že pred zadnjo dirko v Monzi, kajti tam sta imela možnosti za naslov le še njegova dirkača Fangio in Collins. Slednji bi moral nujno zmagati in hkrati računati na to, da Argentinec ne bi končal višje od tretjega mesta oziroma da ne bi osvojil najhitrejšega kroga na dirki. A kot se je izkazalo pozneje, Britancu niti ni bilo do naslova.

TOČKOVANJE DIRKAČEV

30	Juan Manuel Fangio (ferrari)
27	Stirling Moss (maserati)
25	Peter Collins (ferrari)
22	Jean Behra (maserati)
8	Pat Flaherty (watson offenhauser)
7,5	Eugenio Castellotti (ferrari)
6	Sam Hanks (kurtis kraft offenhauser)
	Paul Frère (ferrari)
	Paco Godia (maserati)
5	Jack Fairman (connaught alta)
4	Luigi Musso (ferrari)
	Mike Hawthorn (maserati, BRM, vanwall)
	Ron Flockhart (BRM, connaught alta)
	Don Freeland (phillips offenhauser)
3	Alfonso de Portago (ferrari)
	Cesare Perdisa (maserati)
	Harry Schell (vanwall, maserati)
	Johnnie Parsons (kuzma offenhauser)
2	Louis Rosier (maserati)
	Luigi Villoresi (maserati)
	Horace Gould (maserati)
	Nano da Silva Ramos (gordini)
	Olivier Gandebien (ferrari)
	Dick Rathmann (kurtis kraft offenhauser)
1,5	Gerino Gerini (maserati)
	Chico Landi (maserati)
1	Paul Russo (kurtis kraft novi)

Na štartu te dirke v Monzi sta Ferrarijeva Castellotti in Musso pobegnili daleč naprej. Collins se je zato pripeljal zraven Fangia in pokazal na njuna bežeča moštvena kolega, toda Argentinec, ki so ga že začeli klicati Old Man (Starec), mu je odkimal. Če kdo, potem je Fangio še najbolje od vseh vedel, da te dirke ne bodo dobili v uvodnih krogih. In res, najprej je Castellotti raztreščil svojega ferrarija, nato pa je Musso zaradi težav z gumami zapeljal v bokse na menjavo koles. Toda tudi Fangio ni imel sreče in je moral zaradi manjše okvare na nenačrtovan postanek. Mehaniki so nemudoma

prijeli za delo, vendar je popravilo njegovega dirkalnika trajalo predolgo. Argentinec je, še preden se je dobro zavedal, že zaostajal za štiri kroge. Zato so pri Ferrariju spoznali, da bo najbolje, če Fangia postavijo v dirkalnik Mussa, ki se je medtem prebil na 2. mesto, takoj za vodilnim Mossom v maseratiiju. Toda Musso, ki je vozil dirko življenja, nikakor ni želel svojega ferrarija prepustiti moštvenemu kolegu in je pri postanku kot okamenel zrl predse. Zdaj je Fangiu prvenstvo polzelo med prsti! Vse več realnih možnosti, da osvoji naslov, je namreč dobil Collins, čeprav je vozil nekoliko v ozadju.

Toda na začudenje vseh se je 25-letni Britanec kar sam odpovedal naslovu, ko je pri postanku svojega ferrarija odstopil Fangiu. »Prezgodaj je še, da bi postal prvak. Rad bi še malce užival v dirkanju in življenju. Če bi že zdaj osvojil lovoriko, bi imel vse preveč obveznosti, ki pridejo z naslovom,« je še med dirko svojo mnogim nerazumljivo odločitev pojasnjeval Collins. Res sta bila pred njim še Moss in Musso, toda prava drama se je šele začela. Vodilnemu Mossu je namreč 5 krogov pred ciljem zmanjkalo bencina ... Stirling Moss: »Tako sem (Luigiju) Piottiju, ki je v zasebnem maseratiiju vozil za menoj, s

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN ARGENTINE	Fangio	Fangio
VN MONAKA	Fangio	Moss (2)
VN INDIANAPOLISA	Flaherty	Flaherty
VN BELGIJE	Fangio	Collins (3)
VN FRANCIJE	Fangio	Collins (3)
VN V. BRITANIJE	Moss	Fangio (2)
VN NEMČIJE	Fangio	Fangio
VN ITALIJE*	Fangio	Moss (6)

Največ zmag

3 Fangio
2 Moss
Collins
1 Flaherty

Največ prvih štartnih mest

6 Fangio
1 Moss
Flaherty
6 Ferrari
1 Maserati
Watson

»Prezgodaj je še, da bi postal svetovni prvak. Rad bi še malce užival v dirkanju in življenju.«

PETER COLLINS



kretnjami ves iz sebe skušal razložiti oziroma ga prosil, naj me porine. Razumel je. Naslonil je nos svojega dirkalnika na zadek mojega in me nežno porinil proti boksom.« Medtem je v vodstvo prišel Musso, ki pa je tri kroge pred koncem odstopil zaradi pokvarjenega dirkalnika. Tako je Moss, ki so mu hitro dolili nekaj dragocenih litrov bencina, zmagal. Fangio pa je bil s Collinsovim dirkalnikom drugi in si tako zagotovil že četrti naslov.

Simon Taylor, ki je v knjigi Formula 1 – the autobiography uredil 50. leta, je o tej dirki zapisal: »Monza 1956 je bila dirka, ki je predstavljala zlato dobo v formuli 1: bili smo priča neizprosnemu boju za zmago med ambicioznimi moštvenimi kolegi; mladeniču, ki se je odpovedal naslovu, da bi ga predal vodilnemu dirkaču moštva; ter niti eni pritožbi, ko je poznejši zmagovalec, na dirki v težavah, izkoristil nedovoljeno pomoč drugega dirkača. V tistih časih je formula 1 resnično bila šport.«

1957

JUAN MANUEL FANGIO (maserati)

Vse uvrstitve na stopničke (razen v Indianapolisu) so si v sezoni 1957 razdelili dirkači treh moštev. Vozniki Maseratija so na odru za zmagovalce stali 10-krat, Ferrarija 7-krat in Vanwalla 4-krat. Juan Manuel Fangio in Stirling Moss (slednji je na prvi dirki v Argentini nastopil z maseratijem, potem pa le še z vanwalli) sta bila ob Američanu Samu Hanksu, najboljšem v Indianapolisu, edina zmagovalca v vsej sezoni. Prvič po letu 1950 je brez zmage ostal Ferrari, za nameček so bili pri rdečih spet zaviti v črno. Najprej se je ubil Eugenio Castellotti, ki je na stezi v Modeni zaradi želje starega Enza moral podreti nepomemben rekord dirkača Maseratija Jeana Behraja. Pozneje pa je tragično preminil še Alfonso de Portago, in sicer na sloviti 1000 milj dolgi italijanski dirki Mille Miglia, kjer je bilo ob njem in sovozniku Edu Nelsonu ubitih še 9 gledalcev (od tega 5 otrok). Nesreča je v italijanski javnosti tako močno odmevala, da je senat ob posredovanju Vatikana znamenito dirko prepovedal.

Prva dirka sezone je bila v argentinskem Buenos Airesu. Tam je slavil Fangio z maseratijem 250F, s katerim je zmagoval že leta 1954. Naslednje tekmovanje je bilo v Monaku in sprva je vodil Moss. Toda kmalu je zletel s steze in si ob udarcu v volan svojega vanwalla zlomil nos. »Približeval sem se šikani po izhodu iz predora in prisežem, da je na mojem vanwallu odpovedal material. Moštvo je sicer zatrjevalo, da niso našli ničesar pokvarjenega, vendar sem prepričan, da je sprednji par zavor odpovedal, ko sem stopil na stopalko za zavoro,« je o vzrokih za nesrečo pripovedoval Moss. Na tej dirki je nase prvič



opozorila ekipa Cooper Climax oziroma njihov dirkač Jack Brabham. Avstralec je vozil na tretjem mestu, ko je zaradi težav z dirkalnikom obstal na stezi samo pol kroga pred ciljem. A se ni predal ... Jack Brabham: »Rinil sem težki dirkalnik vse do cilja in končal na zadnjem, šestem mestu. Ni me toliko motila izčrpanost kot izguba 3. mesta, najbolj grozno pa mi je bilo v temi predora z vsemi tistimi tulečimi dirkalniki, ki so švigali mimo le malo od mene.«

V francoskem Rouenu, kjer je zmagal Fangio, ni bilo Mossa, ker je zbolel, na naslednji dirki, v Veliki Britaniji, pa je bil svet priča prvi zmagi britanskega dirkalnika v prvenstvu formule 1. Moss in njegov rojak Tony Brooks sta si delila zelenega vanwalla,

premagala Mussa v ferrariju na 2. mestu za dobrih 25 sekund in s tem močno razveselila lastnika moštva Vanwall Britanca Tonyja Vandervella. Slednji je v formulo 1 vstopil samo zaradi spora z Enzom Ferrarijem. Vandervell je namreč v začetku 50. let kupil dva ferrarija in ju vedno znova vračal v Ferrarijevo tovarno v Modeno na popravila, stari Enzo pa ga je ves čas obtoževal, da to počne samo zato, ker bi rad tehnologijo prodal britanskemu projektu BRM.

Fangio je imel že na 22 kilometrov dolgi stezi Nürburgring v Nemčiji možnost, da postane prvak, »le« zmagati bi moral. Toda 9 krogov pred koncem dirke je zaradi ponesrečenega postanka v boksih za vodilnima dirkačema na dirki, Hawthornom in Collinsom v ferrarijih, zaostajal za 51 sekund. »Nemogoče,« so menili vsi razen 46-letnega Fanga, ki je svojega maseratija pognal kot zadnjič v življenju in vsak ovinek odpeljal v višji prestavi kot običajno. Na začetku predzadnjega kroga je že prehitel Collinsa, kmalu zatem pa nekoliko na silo še Hawthorna. »Prepričan sem, da bi me stari vrag, če se ne bi umaknil, kar povozil ... Toda s Collinsom sva, čeprav sva izgubila, uživala v vsakem trenutku dirke,« je pozneje pripovedoval Hawthorn. Juan Manuel Fangio pa je dejal: »Še pred začetkom zadnjega kroga sem moral na vsak način pridobiti nekaj več prednosti pred Hawthornom, kajti Anglež bi lahko na dolgi ciljni ravnini prišel v moje zavetrje in me prehitel. To se na srečo ni zgodilo in v zadnjem krogu sem vozil dovolj hitro, da mi

TOČKOVANJE DIRKAČEV

40	Juan Manuel Fangio (maserati)
25	Stirling Moss (maserati, vanwall)
16	Luigi Musso (ferrari)
13	Mike Hawthorn (ferrari)
11	Tony Brooks (vanwall)
10	Masten Gregory (maserati) Harry Schell (maserati)
8	Sam Hanks (salih offenhauser) Peter Collins (ferrari)
7	Jim Rathmann (epperly offenhauser)
6	Jean Behra (maserati)
5	Stuart Lewis-Evans (connaught alta, vanwall) Maurice Trintignant (ferrari)
4	Wolfgang von Trips (ferrari) Carlos Menditeguy (maserati) Jimmy Bryan (kuzma offenhauser)
3	Paul Russo (kurtis kraft novi)
2	Roy Salvadori (BRM, vanwall, cooper climax) Andy Linden (kurtis kraft offenhauser)
1	Giorgio Scarlatti (maserati) Alfonso de Portago (ferrari) José Froilán González (ferrari)

ni prišel blizu ... Na zmagovalnih stopničkah sta bila Collins in Hawthorn neizmerno vesela, kot bi slavila onadva in ne jaz. Nista mi mogla prenehati čestitati, ves čas sta me grabila za roko in me objemala ... Tisti dan sem v dirko dal toliko, da še dva dni nisem mogel

spati. Do takrat nikoli nisem vozil tako hitro, zavedal pa sem se, da tudi nikdar več ne bom.« In tudi ni, saj je bila to njegova zadnja zmaga v karieri. Z uspehom v Nemčiji si je zagotovil že peti naslov, gre za rekord, ki ga je presegel šele Michael

Schumacher v novem tisočletju. Še do danes pa ima od vseh dirkačev, če ne upoštevamo tistih, ki so odpeljali le nekaj dirk, najboljši odstotek zmag, prvih štartnih mest, najhitrejših krogov na dirki in ne nazadnje tudi naslovov na število nastopov.

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN ARGENTINE	Moss	Fangio (2)
VN MONAKA	Fangio	Fangio
VN INDIANAPOLISA	O'Connor	Hanks (13)
VN FRANCIJE	Fangio	Fangio
VN V. BRITANIJE	Moss	Moss
VN NEMČIJE*	Fangio	Fangio
VN PESKARE	Fangio	Moss (2)
VN ITALIJE	Lewis-Evans	Moss (2)

»Na zmagovalnih stopničkah sta bila Collins in Hawthorn neizmerno vesela. Nista mi mogla prenehati čestitati, ves čas sta me grabila za roko in me objemala ... Tisti dan sem v dirko dal toliko, da še dva dni nisem mogel spati.

Do takrat nikoli nisem vozil tako hitro.«

JUAN MANUEL FANGIO

Največ zmag	Največ prvih štartnih mest
4 Fangio	4 Fangio
3 Moss	2 Moss
1 Hanks	1 Lewis-Evans O'Connor
4 Maserati	5 Maserati
3 Vanwall	2 Vanwall
1 Salih	1 Kurtis Kraft



Predzadnja dirka sezone je bila velika nagrada Pescara v Italiji, do danes ena redkih dirk, ki ni bila poimenovana po državi. Vzrok za to se skriva v tem, da so v tej sezoni pri Fijii v koledar vključili dve dirki na italijanskih tleh (poleg tekmovanja v Pescari še tisto v Monzi), zato ni bilo mogoče dveh prireditev poimenovati »velika nagrada Italije«. Podoben trik so pri Mednarodni avtomobilistični zvezi uporabili tudi desetletja pozneje, ko so dirko v italijanski Imoli poimenovali velika nagrada San Marina. Steza Pescara je do danes najdaljša, ki so jo uporabili v formuli 1, z nekaj manj kot 26 kilometri je bila speljana po cestah, kjer je vodila slovita dirka Mille Miglia. Na dirki je zmagal Moss pred Fangiom (takšen vrstni red je bil tudi na zadnji dirki v Monzi), tekmovanje pa je zaznamoval pretep gledalcev zaradi prerekanja o tem, kdo bo dobil prosti sedež in kdo bo moral stati.

1958

MIKE HAWTHORN (ferrari)

Leta 1958 so se pri Mednarodni avtomobilistični zvezi odločili, da uvedejo še naslov prvaka med konstruktorji. Prvo moštveno lovoriko je osvojila britanska ekipa Vanwall, s čimer se je lastnik tega moštva Tony Vandervell na najboljši možni način maščeval Enzu Ferrariju. A maščevanje ni bilo popolno, saj je naslov med dirkači dobil Mike Hawthorn s ferrarijem. Britanski voznik je s samo eno zmago v sezoni premagal rojaka Stirlinga Mossa za pičlo točko, pa čeprav je imel slednji 3 zmage več. Do danes se je 11-krat zgodilo, da prvak ni imel največ zmag v sezoni, ko je osvojil naslov, še 9-krat pa je imel vsaj en dirkač enako število zmag kot prvak. Za konstruktorsko lovoriko je na posamezni dirki štel le rezultat najvišje uvrščenega dirkača posameznega moštva, in to vse do leta 1979, niso pa upoštevali uvrstitev z dirke v Indianapolisu. Za prvenstvo so šteli rezultati šestih dirk in ne več petih, točko za najhitrejši krog na dirki pa so podeljevali le dirkačem in ne konstruktorjem. Nič več niso razdelili točk dirkačem, ki so si na tekmovanjih delili dirkalnik, minimalno dolžino dirke so skrajšali s 500 na 300 kilometrov in začeli uvajati letalski bencin, ki je zmanjšal porabo. Ker dirkalniki niso več potrebovali tako velikih posod za gorivo in ker so imeli motorji zaradi letalskega bencina manjšo porabo, so inženirji lahko naredili lažje in manjše formule.

V formulo 1 je v tej sezoni vstopilo moštvo Lotus s Climaxovimi motorji, medtem ko so svoje prve nastope opravili naslednji dirkači: Britanec Graham Hill, poznejši dvakratni svetovni prvak, je nastopal z dirkalnikom lotus climax, Novozelandsčan Bruce



McLaren, ustanovitelj poznejšega moštva McLaren, s štirikolesniki cooper climax, Američan Phil Hill, prvak iz leta 1961, pa z maseratiem oziroma ferrarijem.

Na prvi dirki v Argentini je poleposition osvojil Fangio z maseratiem 250F, vendar zasebnim, saj se je tovarna Maserati umaknila iz športa. Do postanka sredi dirke je vodil in dosegel tudi najhitrejši krog na dirki, a vse je presenetil Stirling Moss s cooperjem climaxom zasebnika Roba Walkerja (posebnost njegovega dirkalnika je bil motor nameščen zadaj). Moss namreč v nasprotju z drugimi dirkači ni opravil postanka v boksih, saj je njegov 2-litrski motor porabil manj bencina od 2,5-litrskih, s katerimi je dirkala večina drugih. Na koncu je premagal Luigija Mussa in

Hawthorna v ferrarijih, Fangio je bil četrti. S to zmago je bilo počasi konec dobe dirkalnikov z motorjem spredaj.

V Monaku je svoj prvi nastop na dirkah za veliko nagrado opravil takrat 27-letni Bernie Ecclestone, poznejši »veliki šef formule 1«. Toda s svojo connaught alto se Britanec ni uspel kvalificirati na dirko. Srečo v vlogi dirkača je v formuli 1 poskusil le še istega leta v Veliki Britaniji, a spet neuspešno. V Monte Carlu je zmagal Maurice Trintignant, spet z malim cooperjem climaxom Roba Walkerja (podjetje Cooper Climax je nastopilo tudi s tovarniškim moštvom), vendar šele, ko so odstopili presenetljivo vodilni Jean Behra z BRM-om, Moss, ki se je medtem vrnil k Vanwallu, in Hawthorn s ferrarijem.

Na Nizozemskem je Moss vodil od štarta do cilja, v Belgiji pa mu je odpovedal motor, tako da je slavil njegov moštveni kolega Tony Brooks. V Franciji je Hawthorn osvojil poleposition in zmagal, a se ni mogel pretirano veseliti, kajti na dirki se je ubil njegov moštveni kolega Musso. V senci te tragedije je 47-letni Fangio, ki je nastopil šele na drugi dirki sezone in je po težavah z dirkalnikom končal na četrtem mestu, napovedal, da je bila dirka v francoskem Reimsu njegova zadnja v formuli 1 ... Juan Manuel Fangio: »Dirkanje me ni več zadovoljevalo, postalo mi je obveza. In ko dirkanje občutiš kot delo, hja ...« Hawthorn je bil na tej dirki tik pred tem, da Fangia prehitil za krog, a se je v znak spoštovanja odločil, da tega ne bo storil. »Odločil sem se, da Starca raje opazujem. Še vedno je imel svoje stare sposobnosti,

TOČKOVANJE DIRKAČEV

42	Mike Hawthorn (ferrari)
41	Stirling Moss (cooper climax, vanwall)
24	Tony Brooks (vanwall)
15	Roy Salvadori (cooper climax)
14	Peter Collins (ferrari)
	Harry Schell (maserati, BRM)
12	Maurice Trintignant (cooper climax, maserati, BRM)
	Luigi Musso (ferrari)
11	Stuart Lewis-Evans (vanwall)
9	Phil Hill (maserati, ferrari)
	Jean Behra (maserati, BRM)
	Wolfgang von Trips (ferrari)
8	Jimmy Bryan (salih offenhauser)
7	Juan Manuel Fangio (maserati)
6	George Amick (epperly offenhauser)
4	Johnny Boyd (kurtis kraft offenhauser)
	Tony Bettenhausen (epperly offenhauser)
3	Jack Brabham (cooper climax)
	Cliff Allison (lotus climax, maserati)
	Jo Bonnier (maserati, BRM)
2	Jim Rathmann (epperly offenhauser)

TOČKOVANJE MOŠTEV

48	Vanwall
40	Ferrari
31	Cooper Climax
18	BRM
6	Maserati
3	Lotus Climax

njegova postavitve dirkalnika pred ovinkom je bila, kot vedno, idealna,« je pozneje pripovedoval Hawthorn.

Nova tragedija je prizadela moštvo Ferrari v Nemčiji. Collins, ki je zmagal v Veliki Britaniji, je šel predaleč v svojih prizadevanjih, da bi ujel in prehitel vodilnega Brooksa v vanwallu, zletel je s steze in se ubil.

Na Portugalskem je zmagal Moss, in sicer pred Hawthornom, vendar je bil kljub prvemu mestu po dirki zelo jezen ... Stirling Moss: »Med dirko so mi na tablo napisali HAW-REC, torej da je Hawthorn dosegel najhitrejši krog na dirki in naj ga izboljšam, kar bi gotovo lahko storil. Toda napis sem razumel kot HAW-REG, torej da Hawthorn dosega konstantne

čase, zato sem upočasnil. Zaradi nesporazuma sem na koncu izgubil svetovno prvenstvo, saj bi s točko za najhitrejši krog na dirki na koncu imel eno več.« Moss je v Italiji odstopil in kazalo je, da si bo z zmago na tej dirki Hawthorn zagotovil še naslov. Toda Mossov moštveni kolega Tony Brooks je pridrvel iz ozadja in Hawthornu speljal prvo mesto, tako da je o naslovu

»Med dirko so mi na tablo napisali HAW-REC, torej da je Mike dosegel najhitrejši krog in naj ga izboljšam, kar bi gotovo lahko storil. A napis sem razumel kot HAW-REG, torej da Mike dosega konstantne čase, zato sem upočasnil.«

STIRLING MOSS



med Mossom in Hawthornom odločala zadnja dirka v maroški Casablanci. To je bila v 64-letni zgodovini tudi edina dirka v Severni Afriki! Moss bi moral zmagati in doseči še najhitrejši krog na dirki, kar je tudi storil, njegov konkurent za naslov pa ne bi smel priti višje od 3. mesta. Toda Hawthorna je predse spustil moštveni kolega Phil Hill in naslov se je 29-letnemu Mossu izmuznil. Dirka je bila spet zaznamovana z usodno nesrečo, saj je Britanec Stuart Lewis-Evans s svojim vanwallom trčil v drevo. Dirkalnik je zajel še ogenj in Britanec je tako močno zgorel, da je pozneje v Veliki Britaniji umrl. Zato se je iz formule 1 umaknil tudi Vanwall. Hawthorn se je zaradi številnih smrti v tem letu, predvsem ga je prizadela izguba dobrega prijatelja Collinsa, odločil za upokojitev, nekaj mesecev pozneje pa je umrl v prometni nesreči na obrobju Londona. Star je bil 29 let.

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN ARGENTINE	Fangio	Moss (7)
VN MONAKA	Brooks	Trintignant (5)
VN NIZOZEMSKA	Lewis-Evans	Moss (2)
VN INDIANAPOLISA	Rathmann	Bryan (7)
VN BELGIJE	Hawthorn	Brooks (5)
VN FRANCIJE	Hawthorn	Hawthorn
VN V. BRITANIJE	Moss	Collins (6)
VN NEMČIJE	Hawthorn	Brooks (2)
VN PORTUGALSKE	Moss	Moss
VN ITALIJE	Moss	Brooks (2)
VN MAROKA*	Hawthorn	Moss (2)

Največ zmag	Največ prvih štartnih mest
4 Moss	4 Hawthorn
3 Brooks	3 Moss
1 Hawthorn	1 Brooks
Collins	Lewis-Evans
Trintignant	Fangio
Bryan	Rathmann
6 Vanwall	5 Vanwall
2 Ferrari	4 Ferrari
Cooper	1 Maserati
1 Salih	Epperly

1959

JACK BRABHAM (cooper climax)

Koledar formule 1 se je v sezoni 1958 doslej najbolj razširil, in sicer za tri nove dirke. To se je zgodilo samo še v sezoni 1973, v letu 1959 pa je z odhodom Fangia izginila velika nagrada Argentine, zaradi finančnih težav so odpovedali dirko v Belgiji, dodali pa še eno ameriško prireditev. Zadnja dirka sezone je bila namreč velika nagrada ZDA v Sebringu.

Tako kot leto prej za konstruktorsko lovoriko niso šteli rezultati z dirke za 500 milj Indianapolisa oziroma vseh moštev s tega tekmovanja (Watson, Lesovsky, Epperly, Kurtis Kraft, Kuzma ...; vsa moštva so večinoma uporabljala motorje Offenhauser). Skupaj z ameriškimi ekipami v Indianopolisu je leta 1959 v formuli 1 nastopilo 26 moštev, brez ameriških 14, brez točk pa so med drugim ostali dirkalniki avtomobilskih znamk Porsche, Aston Martin, Connaught Alta in Maserati. To je bilo zadnje leto, ko so podeljevali točko za najhitrejši krog na dirki.

Moštvo Cooper Climax je močno izboljšalo svoj dirkalnik z 2,5-litrskim motorjem in tako so dobesedno čez noč dirkači britanske ekipe Avstralec Jack Brabham, Novozelčan Bruce McLaren in Američan Masten Gregory lahko računali na naslov prvaka. Z umikom Vanwalla iz športa je bil britanski voznik Tony Brooks prisiljen najti dirkaški sedež drugje in našel ga je pri Ferrariju, kjer se je pridružil Philu Hillu, Jeanu Behraju, Britancu Cliffu Allisonu in Američanu Danu Gurneyu. Kljub temu je Brooks na domači dirki v angleškem Silverstonu nastopil prav z vanwallom, saj so stavke v Italiji preprečile Ferrariju potovanje v Veliko Britanijo. Stirling Moss se je medtem odločil, da bo vso sezono



vozil s cooperjem zasebnika Roba Walkerja, vendar je zaradi težav z menjalnikom v Franciji in Veliki Britaniji nastopil tudi z BRM-om.

Na prvi dirki v Monaku je Moss, potem ko se je znebil hitrega Behraja v ferrariju, po 81 krogih vodil z več kot minuto prednosti, ko mu je prvič v sezoni odpovedal menjalnik. Tako je Brabham s cooperjem prišel do lahke zmage, zlasti ker Brooks, ki je za njim zaostajal 20 sekund, ni bil v stanju, da bi lahko napadel: zaradi prevelike količine vdihnenih izpušnih plinov je namreč bruhal, in to kar v kokpitu svojega ferrarija!

Na Nizozemskem je Mossu spet odpovedal menjalnik, zmagal pa je Šved Jo Bonnier z britanskim dirkalnikom BRM. Bonnier, ki je bil razpoložen ves

konec tedna, saj je osvojil tudi poleposition, je tovarni BRM, ki je v formuli 1 dirkala že nekaj let, privozil prvo zmago. A prva lastovka še ni prinesla pomladi, saj je britanski proizvajalec naslednjič slavil šele čez tri leta, spet je bilo to v Zandvoortu.

Dirka za veliko nagrado Francije je bila zaznamovana s tako hudo vročino, da je asfalt dobesedno pokal. Razen Brooksa, ki je povedel z najboljšega štartnega položaja, so bili bolj ali manj vsi dirkači po obrazu porezani zaradi letečih kamnov, ki jih je metalo izza koles dirkalnikov. Z vročino se je vsak dirkač spopadal po svoje. Brooks je nagibal glavo vstran in lovil nekoliko manj vroč zrak, Phil Hill je dobesedno stal v svojem kokpitu, Brabham pa je sprva le dvigoval svoje komolce, da bi ga osvežilo, ko pa je začel omedlevati, je odlomil majhno vetrobransko steklo za volanom. Moss je imel medtem nekaj drugih težav, saj se je na stezi še zavrtel. Zaradi pokvarjene sklopke mu je ugasnil motor, ko pa je dirkalnik porival, da bi ga spravil k življenju, je omedlel. Vedel je, da ga bodo diskvalificirali, če bo zaprosil za pomoč, vendar v tisti vročini ni želel obsedeti ob stezi, zato jo je sprejel in se mirno odpeljal nazaj v bokse. V času njegovih težav so se vnele zaščitne slamnate bale ob stezi in nekateri novinarji so ob pogledu na oddaljeni dim hiteli do telefonov ter poročali, kako je Moss le za las ušel smrti. Britancu Ronu Flockhartu v BRM-u je medtem kamen poškodoval zaščitna očala, zato jih je snel. Takoj za tem je vanj spet priletel kamen, in sicer naravnost v oko, vendar je kljub krvavemu obrazu nadaljeval. Tudi McLaren je bil grdo porezan, Phil

TOČKOVANJE DIRKAČEV

31	Jack Brabham (cooper climax)
27	Tony Brooks (ferrari, vanwall)
25,5	Stirling Moss (cooper climax, BRM)
20	Phil Hill (ferrari)
19	Maurice Trintignant (cooper climax)
16,5	Bruce McLaren (cooper climax)
13	Dan Gurney (ferrari)
10	Jo Bonnier (BRM)
	Masten Gregory (cooper climax)
8	Rodger Ward (watson offenhauser, kurtis kraft offenhauser)
6	Jim Rathmann (watson offenhauser)
5	Johnny Thomson (lesovsky offenhauser)
	Harry Schell (BRM, cooper climax)
	Innes Ireland (lotus climax)
3	Olivier Gendebien (ferrari)
	Tony Bettenhausen (epperly offenhauser)
2	Cliff Allison (ferrari)
	Jean Behra (ferrari, porsche)
	Paul Goldsmith (epperly offenhauser)

TOČKOVANJE MOŠTEV

40	Cooper Climax
32	Ferrari
18	BRM
5	Lotus Climax

Hill pa je bil v tako slabem stanju, da je povsem izgubil občutek za zaviranje in je skoraj v vsakem krogu v ovinku ali zletel s steze ali pa se zavrtil. Jack Brabham se je svoje dirke v Franciji spominjal takole: »Vsak dirkalnik, ki sem ga dohitel, me je 'oprhal' s kamni. V ovinke sem rajši 'križaril', kot da bi do zadnjega peljal s polnim plinom in šele v zadnjem trenutku zavrl. Kajti noge sem imel tako hudo opečene, da sem le težka pritisnil na stopalke. Na koncu so me morali izvleči iz dirkalnika.« Njegov moštveni kolega Bruce McLaren, ki je pri 21 letih odpeljal šele četrto dirko v formuli 1

in jo končal na 5. mestu, pa je o kaotični in izjemno naporni francoski dirki pripovedoval: »V cilju sem snel čelado in začel jokati. Ne vem, zakaj, a nenadzorovano sem jokal kar nekaj minut.« Po neverjetni dirki, ki je v peklenski vročini trajala več kot dve uri, je sledila še uro dolga dirka formule 2. Te se je je udeležila polovica dirkačev formule 1, med njimi tudi Brabham in McLaren. Dirkači so si vzeli le toliko časa za počitek, da so si očistili krvave obraze in se ohladili z mrzlo vodo. Zmagal je Moss v cooperju bogwardu Roba Walkerja; osvojil je tudi najhitrejši krog na dirki, in

sicer s povprečno hitrostjo 121 milj na uro (nekaj manj kot 200 km/h).

V Nemčiji se je na stezi Avus ubil Jean Behra, ki je na tej dirki, potem ko je po veliki nagradi Francije pri Ferrariju dobil odpoved, nastopil s porschejem. Na Portugalskem pa je precej sreče imel Brabham. V hitrem ovinku se je skušal izogniti za krog zaostalemu dirkaču, ki je nenadoma zapeljal pred njega, zato je zletel s steze in podrl brzojavni drog. Pri trčenju ga je vrglo iz dirkalnika in le malo je manjkalo, da ga ni povozil moštveni kolega Masten Gregory.

»V cilju dirke v Franciji sem snel čelado in začel jokati.

Ne vem, zakaj, a nenadzorovano sem jokal kar nekaj minut.«

BRUCE McLAREN



Pred zadnjo dirko v ZDA so imeli možnosti za naslov Brabham, Moss in Brooks, ki bi ob svojih morebitnih zmagah in najhitrejših krogih na dirki na koncu imeli 36, 34 in pol ter 32 točk. Mossu je že po šestih krogih odpovedal menjalnik in se je poslovil od prvenstva. V Brooksa pa je že kmalu po štartu priletel moštveni kolega Nemeč Wolfgang von Trips, zato je moral zapeljati v bokse, kjer je izgubil veliko časa, in tako so tudi njemu možnosti za naslov splavale po vodi. Zmagal je McLaren, ki je z 22 leti in 3 meseci postal najmlajši zmagovalec dirke za veliko nagrado, in sicer vse do leta 2003, torej dolgih 44 let, ko je na veliki nagradi Madžarske najmlajši zmagovalec postal Španec Fernando Alonso. Drugo mesto je osvojil Maurice Trintignant s cooperjem, tretje Brooks, četrto pa Brabham, ki bi tudi brez tega uspeha postal prvak.

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN MONAKA	Moss	Brabham (3)
VN INDIANAPOLISA	Thomson	Ward (6)
VN NIZOZEMSKJE	Bonnier	Bonnier
VN FRANCIJE	Brooks	Brooks
VN V. BRITANIJE	Brabham	Brabham
VN NEMČIJE	Brooks	Brooks
VN PORTUGALSKE	Moss	Moss
VN ITALIJE	Moss	Moss
VN ZDA*	Moss	McLaren (10)

Največ zmag	Največ prvih štartnih mest
2 Brabham	4 Moss
Brooks	2 Brooks
Moss	1 Brabham
1 McLaren	Bonnier
Bonnier	Thomson
Ward	
5 Cooper	5 Cooper
2 Ferrari	2 Ferrari
1 BRM	1 BRM
Watson	Lesovsky

1960

JACK BRABHAM (cooper climax)

TOČKOVANJE DIRKAČEV

43	Jack Brabham (cooper climax)
34	Bruce McLaren (cooper climax)
19	Stirling Moss (cooper climax, scarab, lotus climax)
18	Innes Ireland (lotus climax)
16	Phil Hill (ferrari, cooper climax)
10	Olivier Gendebien (cooper climax)
	Wolfgang von Trips (ferrari, cooper maserati)
8	Jim Rathmann (watson offenhauser)
	Richie Ginther (ferrari, scarab)
	Jim Clark (lotus climax)
7	Tony Brooks (cooper climax, vanwall)
6	John Surtees (lotus climax)
	Cliff Allison (ferrari)
	Rodger Ward (watson offenhauser)
4	Graham Hill (BRM)
	Willy Mairesse (ferrari)
	Paul Goldsmith (epperly offenhauser)
	Jo Bonnier (BRM)
3	Henry Taylor (cooper climax)
	Giulio Cabianca (cooper castellotti)
	Don Branson (phillips offenhauser)
	Carlos Menditeguy (cooper maserati)
2	Johnny Thomson (lesovsky offenhauser)
1	Lucien Bianchi (cooper climax)
	Ron Flockhart (lotus climax, cooper climax)
	Eddie Johnson (trevis offenhauser)
	Hans Hermann (porsche)

TOČKOVANJE MOŠTEV

48	Cooper Climax
34	Lotus Climax
26	Ferrari
8	BRM
3	Cooper Maserati
	Cooper Castellotti
1	Porsche

V sezoni 1960 je dirka za 500 milj Indianapolisa zadnjič štela za svetovno prvenstvo. Leto prej sta se tam ubila Jerry Unser in Bob Cortner, slednji je bil že sedma žrtev v slabem desetletju na tem tekmovanju. Toda tokrat ni bilo smrtnih žrtev, zmagal je Jim Rathmann z watsonom offenhauserjem. Morda je zanimivo, da so se dirke šele po njeni odstranitvi s koledarja v večjem številu začeli udeleževati tudi dirkači formule 1. Dvakratni svetovni prvak Britanec Graham Hill (1962, 1968) je na znamenitem ovalu zmagal leta 1966. Njegov rojak Jim Clark, prav tako dvakratni prvak (1963, 1965), pa je bil v Indianopolisu najboljši leto prej. Clark je v formuli 1 debitiral prav v sezoni 1960, in sicer na veliki nagradi Nizozemske, premierni nastop v najvišjem razredu avtomobilizma pa je tega leta opravil še en poznejši prvak. Britanec John Surtees, ki je dirkal tudi v svetovnem motociklističnem prvenstvu in tam osvojil štiri naslove, je namreč v kraljevskem razredu enosedežnih štirikolesnikov prvič nastopil na dirki v Monaku, naslov pa je osvojil leta 1964.

V sezoni 1960 so šteli rezultati 6 dirk, po novem pa so točkovni sistem razširili do 6. mesta, za katero je dirkač prejel točko.

Cooper Climax, moštvo Johna Cooperja in njegovega sina Charlesa, je s pomočjo tehnično izjemno podkovanega Jacka Brabhama na dirkah prevladovalo, vendar na prvi veliki nagradi v Argentini ni šlo brez težav. Ladji z opremo se je namreč pokvaril motor in so jo morali vleči v pristanišče Buenos Airesa, tako da so bili dirkači Cooperja prisiljeni izpustiti prve tri treninge. Na teh je bil pozneje najhitrejši



Stirling Moss s cooperjem zasebnika Roba Walkerja. O tem, kakšni prijatelji so bili v tistem času dirkači, pa zgovorno priča podatek, da je Moss za nekaj krogov svoj dirkalnik odstopil tudi Brabhamu. Bruce McLaren je medtem stezo spoznaval peš, po dveh urah hoje pa je spoznal, da je hodil po motociklistični trasi.

V Monaku je zmagal Moss z Walkerjevim lotusom, v Zandvoortu pa je bil najboljši Brabham.

Sledil je vikend v belgijskem Spaju, angleški pisci so ga poimenovali najhujši dirkaški vikend v zgodovini formule 1. Najprej je na treningu Mossu pri nekaj manj kot 230 km/h odtrgalo zadnje levo kolo, pri nesreči pa ga je vrglo iz dirkalnika. Utrpel je zlom nosu, obeh nog, treh vretenc in kar nekaj reber. Na

kraju njegove nesreče se je zbralo nemajhno število štirikolesnikov. Da bi pospešili prihod reševalnega vozila, so dirkača Mikea Taylorja v lotusu poslali proti boksom. Toda ne da bi to vedeli drugi, je izginil, še preden je prišel tja, in sicer v ovinku La Carrière ... Britanec Innes Ireland, dirkač Lotusa: »Mike je bil v lotusu, s katerim sem dirkal v Argentini. Dirkalnik je namesto v hitri desni ovinek, ki ga odpeljemo z več kot 200 km/h, šel naravnost, čez jarek, pri čemer je štirikolesnik dvignilo in več je trčil v drevo. Kako je lahko takšno nesrečo preživel, mi ni jasno. Imel je le nekaj zlomljenih kosti, res pa je, da so ga nekaj mesecev pestile težave z vratom. Ko sem ga obiskal v bolnišnici, je dejal: 'Volanski drog je počil. Obrnil sem volan, a se ni nič zgodilo.' Kar slabo mi je postalo ob misli, kako dolgo sem vozil tisti dirkalnik.« Na poznejši dirki se je najprej ubil britanski dirkač Chris Bristow, ki je izgubil nadzor nad svojim cooperjem climaxom. Njegovo nesrečo je podrobno opisal Jim Clark, ki je vozil za rojakom. »Dirkalnik je prevračalo in prevračalo. Opazil sem varnostnika ob stezi, ki me je z mahanjem rok skušal ustaviti. Drugega varnostnika sem videl teči in spomnim se, da sem se vprašal: 'Kam pa gre?' Potem pa se je sklonil in zgrabil za nekaj ob stezi. Zgledalo je kot natlačena lutka z blagom. Grozno! Nikoli ne bom pozabil razparanega trupla, kako ga nekdo vleče na stran. Malo je manjkalo, pa bi bruhal kar tam. Spomnim se, kako sem na koncu dirke opazil, da je bil moj dirkalnik obrizgan s krvjo,« je pozneje pripovedal Clark. Toda tragičnega vikenda še ni bilo konec. Proti koncu

dirke jo je namreč skupil še en Britanec, Alan Stacey v lotusu ... Jack Brabham: »V Alana je očitno pri visoki hitrosti priletel ptič, pri čemer je revež izgubil nadzor nad dirkalnikom, zadel ob nasip, za nameček pa je njegovega lotusa zajel ogenj. Alana je vrglo iz kokpita,

pri čemer je bil po mojem mnenju pri priči ubit, goreči dirkalnik pa je brez voznika še kar nadaljeval naprej čez bližnje polje.« Jim Clark je dejal, da bi, če bi takoj po Chrisovi nesreči videl še Alanovo, za vedno prenehal z dirkanjem. »Alana sem poznal. Približno

dobro leto dni. Malo ljudi je vedelo, da je imel samo eno nogo, saj so mu desno v otroštvu amputirali pod kolonom po nesreči z motorjem. Vendar ga to ni ustavilo v želji, da postane dirkač. Pred vsako dirko pa smo se dirkači potrudili, da mu pomagamo opraviti

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN ARGENTINE	Moss	McLaren (13)
VN MONAKA	Moss	Moss
VN INDIANAPOLISA	Sachs	Rathmann (4)
VN NIZOZEMSKÉ	Moss	Brabham (2)
VN BELGIJE	Brabham	Brabham
VN FRANCIJE	Brabham	Brabham
VN V. BRITANIJE	Brabham	Brabham
VN PORTUGALSKE*	Surtess	Brabham (3)
VN ITALIJE	P. Hill	P. Hill
VN ZDA	Moss	Moss

Največ zmag	Največ prvih štartnih mest
5 Brabham	4 Moss
2 Moss	3 Brabham
1 McLaren	1 P. Hill
P. Hill	Surtees
Rathmann	Sachs
6 Cooper	4 Cooper
2 Lotus	Lotus
1 Ferrari	1 Ferrari
Watson	Ewing

»V Alana je očitno priletel ptič, pri čemer je revež izgubil nadzor nad dirkalnikom, zadel ob nasip, za nameček pa je njegovega lotusa zajel ogenj. Alana je vrglo iz kokpita, goreči dirkalnik pa je brez voznika še kar nadaljeval naprej čez bližnje polje.«

JACK BRABHAM



zdravniški pregled, ki so ga zahtevali organizatorji. Ko je na vrsto prišel refleksni test kolen, je prekrižal nogo čez tisto, na kateri je imel protezo. Zdravnik je udaril po kolenu in jo našel v zadovoljivem stanju. Potem je eden od nas, navadno je bil to Innes Ireland, zdravnika zmotil z neumestnimi vprašanji, da je Alan lahko zamenjal položaj in spet nastavljal zdravo koleno,« se je svojega kolega in dogodivščin z njim spominjal Clark.

Brabham je prvak postal že na Portugalskem, kjer je na začudenje mnogih dirkal tudi Moss. Britanec je vsega pet tednov po nesreči v Spaju podrl rekord steze na testiranjih v Silverstonu, še čez dva tedna je zmagal na neprvenstveni dirki na Švedskem, na zadnji dirki sezone v ZDA pa je zmagal. Na veliki nagradi Italije Brabham, McLaren, Moss in Ireland niso nastopili, zato je zmagal Phil Hill s ferrarijem in s tem napovedal boljše čase za ekipo poskočnega črnega konjička.

1961

PHIL HILL (ferrari)

Z odstranitvijo velike nagrade Indianapolisa s koledarja formule 1 se je število nastopajočih dirkačev na sezono precej zmanjšalo. Leta 1960 jih je bilo še čez 80 (natančneje 89), leta 1961 pa že 53. V naslednjih letih oziroma desetletjih je to število nihalo nekje med 30 in 60. Od leta 1996, ko je bila varnost dirkalnikov že na takšni ravni, da so se dirkači ob nesrečah le stežka poškodovali, kaj šele umrli, pa vse do danes v posamezni sezoni najvišjega razreda avtomobilizma ni dirkalo več kot 30 dirkačev, manjše število pa gre pripisati tudi manjšemu številu moštev in dirkalnikov na ekipo.

V sezoni 1961 je zmagovalc po novem dobil 9 in ne več 8 točk. Prostornina motorja je bila omejena na 1,5 litra in Ferrari je pripravil odličan motor s 190 konjskimi močmi, zato drugi niso imeli nikakršne možnosti. Mossov Climaxov motor v lotusu zasebnika Roba Walkerja je premogel le 150 konjskih moči, zato tudi hitri britanski dirkač s svojimi sposobnostmi in izkušnjami ni mogel (vedno) konkurirati hitrim ferrarijem. Porsche, ki je v prejšnjih treh letih nastopil na 6 velikih nagradah, pa je imel izkušnje z izdelavo manjših motorjev in je s svojim dirkalnikom nenadoma postal konkurenčen.

Sezona se je začela v Monaku, kjer je zmagovalc Moss pred dirko zaposil, naj mu odstranijo bočni stranici dirkalnika, da bi v kokpit prihajalo več zraka, ki bi ga hladil ... Rob Walker: »Očitno je s tako pripravljenim dirkalnikom vozil na vročih avstralskih dirkah serije Tasman in je delovalo zelo dobro. Moram pa priznati, da me je skrbelo, ali bo sprememba na



dirkalniku v skladu s tehničnimi pravili. « V belgijskem Spaju je poznejši prvak Američan Phil Hill osvojil poleposition in nekako logično je bilo sklepati, da mu bodo pri Ferrariju dovolili zmagati, če bo šlo vse po načrtu moštva. Težava pa je bila v tem, da pri Ferrariju niso imeli načrta ... Phil Hill: »Pri Ferrariju se nikoli nisi mogel resnično sprostiti, saj se je vedno našel nekdo, ki je rad videl, da bi zamočil. Dirkači so se prerekli z inženirji, vodja moštva z dirkači, mehaniki pa kar z vsemi. « V francoskem Reimsu je moral Hill, ki je vodil v prvenstvu, po ukazu moštva vodstvo prepustiti moštvenemu kolegu Nemcu Wolfgangu von Tripsu in s tem ni bil zadovoljen. Toda Tripsu je odpovedal motor, Hill pa se je zavrtel,

pri čemer mu je ugasnil motor. Tako je v svojem prvem nastopu v formuli 1 zmagal obetavni mladi Italijan Giancarlo Baghetti s ferrarijem. Baghetti je priložnost pri Ferrariju dobil, potem ko je zmagal na dveh neprvenstvenih dirkah, a v formuli 1 po zmagi v Franciji nikdar več ni stopil na najvišjo stopničko.

Na nemškem Nürburgringu, kjer je bila 100. dirka od ustanovitve prvenstva leta 1950, je Moss z Walkerjevim lotusom zmagal pred več kot 200 tisoč gledalci, to pa je bila tudi njegova zadnja zmaga v karieri ... Stirling Moss: »Lepo je bilo zmagovati, seveda pa je dirkanje zelo nevarno, zlasti na stezah, kot je Nürburgring. Všeč mi je, da je tako. Brez nevarnosti bi bilo namreč nesmiselno, takšne igre bi se potem lahko šel kdorkoli. To bi bilo, kot bi plezal na goro in imel mrežo, ki bi te pri padcu ujela. Rad igram na srečo, stavim, da lahko storim nekaj, česar nihče ne more.«

Prvenstvo je bilo odločeno na predzadnji dirki v italijanski Monzi, eni najbolj tragičnih v zgodovini formule 1. Wolfgang von Trips, vodilni v točkovanju prvenstva, se je namreč zapletel v trčenje z Jimom Clarkom, pri čemer je Tripsov dirkalnik zletel med gledalce. Na kraju nesreče je poleg Tripsa, ki ga je vrglo iz dirkalnika, umrlo 11 gledalcev, še trije pa so poškodbam podlegli nekaj dni pozneje. Phil Hill je zmagal in si zagotovil osvojitve prvenstva, saj Moss kot zadnji kandidat za naslov ni končal dirke. V senci tragedije je minil prvi nastop komaj 19-letnega Mehičana Ricarda Rodrigueza, ki se je s ferrarijem kvalificiral na drugo mesto ... Phil Hill: »Rodriguez? Preklete hraber je, to je vse, kar lahko povem. Vem, da

TOČKOVANJE DIRKAČEV

34	Phil Hill (ferrari)
33	Wolfgang von Trips (ferrari)
21	Stirling Moss (lotus climax, cooper climax, ferguson climax)
	Dan Gurney (porsche)
16	Richie Ginther (ferrari)
12	Innes Ireland (lotus climax)
11	Jim Clark (lotus climax)
	Bruce McLaren (cooper climax)
9	Giancarlo Baghetti (ferrari)
6	Tony Brooks (BRM climax)
4	Jack Brabham (cooper climax)
	John Surtees (cooper climax)
3	Jackie Lewis (cooper climax)
	Olivier Gendebien (emeryson maserati, ferrari, lotus climax)
	Jo Bonnier (porsche)
	Graham Hill (BRM climax)
2	Roy Salvadori (cooper climax)

TOČKOVANJE MOŠTEV

40	Ferrari
32	Lotus Climax
22	Porsche
14	Cooper Climax
7	BRM Climax

je izkušen voznik, a stvari, ki jih počne, so neverjetne, in če bo preživel, bom presenečen.« Rodriguez se je v naslednji sezoni na neprvenstveni dirki v Mehiki ubil v lotusu, z 20 leti, 8 meseci in 18 dnevi pa je postal najmlajši umrli dirkač v formuli 1!

Na veliko nagrado ZDA, zadnjo v sezoni, stari Enzo v znak spoštovanja do umrlih v Monzi ni poslal svojega moštva. Philu Hillu je bilo torej onemogočeno, da bi dirkal pred svojimi navijači. »Skušal sem ga prepričati, naj vsaj zame pošlje

dirkalnik, vendar ni hotel, saj je imel oba naslova v žepu. S predstavniki medijev se je srečal z nekaj dni staro brado, češ da je zaradi tragedije v Italiji močno prizadet. V resnici pa je šlo le za del šova, ki ga je pred tem že velikokrat uprizoril. Seveda sem odpotoval

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN MONAKA	Moss	Moss
VN NIZOZEMSKA	P. Hill	von Trips (2)
VN BELGIJE	P. Hill	P. Hill
VN FRANCIJE	P. Hill	Baghetti (12)
VN V. BRITANIJE	P. Hill	von Trips (4)
VN NEMČIJE	P. Hill	Moss (3)
VN ITALIJE*	von Trips	P. Hill (4)
VN ZDA	Brabham	Ireland (8)

»Lepo je bilo zmagovati, seveda pa je dirkanje zelo nevarno, zlasti na stezah, kot je Nürburgring. Všeč mi je, da je tako. Brez nevarnosti bi bilo namreč nesmiselno, takšne igre bi se potem lahko šel kdorkoli. To bi bilo, kot bi plezal na goro in imel mrežo, ki bi te pri padcu ujela.«

STIRLING MOSS

Največ zmag	Največ prvih štartnih mest
2 P. Hill von Trips Moss	5 P. Hill 1 von Trips Moss
1 Ireland Baghetti	Brabham
5 Ferrari	6 Ferrari
3 Lotus	1 Lotus Cooper



v ZDA, vendar sem tam odpeljal le častni krog na zadnjih sedežih kabrioleta,« je pozneje pripovedal Hill. Na amerškem tekmovanju je prvo zmago tovarniškemu moštvu Lotus privozil Innes Ireland, saj sta Brabham in Moss odstopila. Na tej dirki je s cooperjem climaxom nastopil tudi Američan Roger Penske. Kvalificiral se je na 16. mesto, na koncu pa je bil osmi. To je bil Penskejev prvi nastop v formuli 1, svojo srečo pa je poskusil samo še enkrat, in sicer naslednje leto, prav tako na veliki nagradi ZDA, takrat z lotusom climaxom. Penske se je v formuli 1 v sedemdesetih letih preizkusil tudi z lastnim moštvom, vendar je veliko več uspehov dosegel doma, v serijah IRL (Indy Racing League), ALMS (American Le Mans series) in NASCAR. Penske Racing se je nemalokrat podpisalo pod zmago na dirki za 500 milj Indianapolisa.

1962

GRAHAM HILL (BRM)

Lastnik BRM-a, Britanec sir Alfred Owen, je pred sezono sklenil, da bo moštvo razpustil, če ne bo uspelo zmagati na veliki nagradi. Zgodilo pa se je ravno nasprotno. Še več, ekipa BRM (British Racing Motors) je zmagala štirikrat v sezoni in s pomočjo britanskega dirkača Grahama Hilla osvojila celo oba naslova.

Tudi drugod so bile spremembe. Do takrat dvakratni svetovni prvak Avstralec Jack Brabham je zapustil ekipo Cooper Climax, da bi se posvetil ustanovitvi lastnega moštva, ki je pozneje ne samo zmagovalo, ampak tudi osvajalo naslove. Stirling Moss pa naj bi vendarle svojo srečo preizkusil tudi s ferrariji, saj je stari Enzo privolil, da bo moštvo zasebnika Roba Walkerja dobavil izboljšane različice zmagovitega dirkalnika iz leta 1961. A britanski dirkač nikoli ni sedel za volan rdečega štirikolesnika, saj je imel na neprvenstveni dirki pred sezono hudo nesrečo. Moss je utrpel dvojni zlom leve noge, zlom leve roke, zdrobilo mu je levo ličnico in levo očesno votlino, desno stran njegovih možganov pa je zaradi nenadnega zmanjšanja hitrosti – s približno 200 na 0 km/h v vsega treh sekundah – ločilo od lobanje, zaradi česar je padel v komo, iz katere se ni povsem prebudil kar 38 dni! Po tej nesreči eden najboljših dirkačev, ki nikoli ni osvojil naslova, kot še danes pišejo novinarji, nikoli več ni dirkal v formuli 1. V statistiko je vpisal 16 zmag, prav toliko najboljših štartnih položajev, bil pa je štirikrat zapored podprvak, še trikrat zapored pa je sezono končal kot tretji.

Prva dirka sezone je bila v nizozemskem Zandvoortu. Tam je Graham Hill po štirih letih



dirkanja v kraljevskem razredu avtomobilizma vendarle stopil na najvišjo stopničko. Hillu je dobro kazalo tudi v Monaku, tako kot Jimu Clarku v lotusu, vendar je zaradi njunih težav slavil Bruce McLaren s cooper climaxom. McLarnova žena Patty se je pozneje spominjala: »Potem ko je Bruce zmagal, smo odšli v palačo. Zmagovalci so bili namreč vedno povabljeni na neverjetno zabavo s koktajli. V družbi sta bila poleg mene in Brucea še Graham Hill in njegova žena Bette. Malce smo zamujali, ob prihodu v čudovito palačo pa nas je presenetil dolg hodnik, katerega konca nisi videl. Zdelo se mi je, kot bi bil dolg vsaj pol milje, tla so bila položena. Spomnim se, kako umirjeno sem hodila in skušala prepričati družbo, naj pohiti. Fanta

sta začela po položčenih tleh podrsavati, saj smo si po zmagi v hotelu privoščili nekaj pijač, ki so nas verjetno že malce omamile. Nenadoma so se pred nami na koncu hodnika odprla vrata, ven pa je stopila princesa Grace. Zadrega pa taka! Fanta za mano sta skoraj padla po tleh, toda dama je, na srečo, vse skupaj dobro prenesla.«

Po dirki v Monaku sta si oba Hilla, torej Graham in Phil, delila enako število točk v prvenstvu. A branilec naslova se je začel spraševati, ali je smiselno nadaljevati z dirkanjem, zlasti ker so pri Ferrariju od nekdaj močno obremenjevali svoje dirkače ... Phil Hill: »Njim se zdi samoumevno, da v slabšem dirkalniku žrtvujem svoje življenje za čast in slavo Ferrarija. Toda žrtev je bilo že do zdaj preveč. In jaz ne bom naslednja.«

V Belgiji je prvič v svoji karieri zmagal Clark, edini svetovni prvak, ki je med svojo kariero v formuli 1 dirkal le za eno moštvo. V Franciji pa je po težavah vodilnega Grahama Hilla prvo zmago Porscheju privozil Američan Dan Gurney.

V Veliki Britaniji je spet slavil Clark, enako suvereno kot v Belgiji, saj je razlika do drugouvrščenega v cilju spet znašala nekaj manj kot minuto. Na naslednji dirki, veliki nagradi Nemčije na Nürburgringu, pa je bilo pestro že na prostih treningih. Nizozemec Carel Godin de Beaufort je namreč na zadek svojega porscheja namestil kamero in se podal na stezo. Novinar Denis Jenkinson se je spominjal: »Pri strmeh spuščanju v Fuchrohre je kamera padla z dirkalnika in sprva se de Beaufort tega niti ni zavedal. Kmalu zatem je po hribu navzdol

TOČKOVANJE DIRKAČEV

42	Graham Hill (BRM)
30	Jim Clark (lotus climax)
27	Bruce McLaren (cooper climax)
19	John Surtees (lola climax)
15	Dan Gurney (porsche, lotus BRM)
14	Phil Hill (ferrari, porsche)
13	Tony Maggs (cooper climax)
10	Richie Ginther (BRM)
9	Jack Brabham (lotus climax, brabham climax)
6	Trevor Taylor (lotus climax)
5	Giancarlo Baghetti (ferrari)
4	Lorenzo Bandini (ferrari)
	Ricardo Rodriguez (ferrari)
3	Willy Mairesse (ferrari)
	Jo Bonnier (porsche)
2	Innes Ireland (lotus climax)
	Carel Godin de Beaufort (porsche)
1	Masten Gregory (lotus climax, lotus BRM)
	Neville Lederle (lotus climax)

TOČKOVANJE MOŠTEV

42	BRM
36	Lotus Climax
29	Cooper Climax
19	Lola Climax
18	Porsche
	Ferrari
6	Brabham Climax
1	Lotus BRM

z nekaj manj kot 230 km/h pridrvel Graham Hill in našel ta velik ležeči predmet na asfaltu. Britanski dirkač ni imel nikakršne možnosti, da bi se kameri izognil. Hilla je, potem ko jo je povozil, zavrtelo med bližnja grmovja in drevesa, na srečo pa se dirkalnik ni prevrnil, čeprav je odtrgalo zadnje desno kolo in vzmetenje. Bruce McLaren, ki je prišel za Hillom, se je zavedal, da je nekaj narobe in je temu primerno upočasnil vožnjo, a Novozelandčev moštveni kolega

Tony Maggs iz Južnoafriške republike je na kraj dogodka pridrvel brez kakršnega koli predhodnega opozorila in enako kot Hill uprizoril nemajhno število piruet. Zaradi nekaj slabih posnetkov je bilo torej ogroženo življenje dveh dirkačev, uničena sta bila tudi dva dirkalnika. « Na srečo pa se dirkača nista poškodovala in sta na dirki, ki se je zaradi močnega dežja začela z uro zamude, lahko nastopila. Dan Gurney je stal na najboljšem štartnem položaju, ob

njem pa so bili v prvi štartni vrsti še Graham Hill, Jim Clark in John Surtees z lolo climaxom (štartne vrste so se skozi čas spreminjale od sistemov 4-4-4 ... in 3-2-3-2 ... v ravnih vrstah do današnjega zamaknjenega oziroma cikcakastega 2-2-2 ...). Po štartu je Clark padel v ozadje, vendar je že v prvem krogu prehitel 17 dirkalnikov. Hill, Surtees in Gurney, ki jih je pozneje v tem vrstnem redu v cilju ločilo 4,4 sekunde, so ves čas vozili tesno skupaj, Clark pa se je približeval s

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN NIZOZEMSKA	Surtees	Hill (2)
VN MONAKA	Clark	McLaren (3)
VN BELGIJE	Hill	Clark (12)
VN FRANCIJE	Clark	Gurney (6)
VN V. BRITANIJE	Clark	Clark
VN NEMČIJE	Gurney	Hill (2)
VN ITALIJE	Clark	Hill (2)
VN ZDA	Clark	Clark
VN JUŽNE AFRIKE*	Clark	Hill (2)

»Njim se zdi samoumevno, da v slabšem dirkalniku žrtvujem svoje življenje za čast in slavo Ferrarija. Toda žrtev je bilo že do zdaj preveč. In jaz ne bom naslednja.«

PHIL HILL

Največ zmag	Največ prvih štartnih mest
4 Hill	6 Clark
3 Clark	1 Hill
1 McLaren	Surtees
Gurney	Gurney
4 BRM	6 Lotus
3 Lotus	1 BRM
1 Cooper	Lola
Porsche	Porsche



hitrostjo, ki je bila tudi za njegove izjemne dirkaške sposobnosti nepredstavljiva ... Denis Jenkinson: »Clarkove vožnje človek skorajda ni mogel gledati. Vedno znova je jemal dih s svojimi drsenji na mokri podlagi, a vsakič je imel stvari pod nadzorom. Vse do 11. kroga! Takrat je namreč dvakrat z veliko hitrostjo skorajda zletel s steze, zato se je spametoval, umiril vožnjo in se zadovoljil z zelo dobro priborjenim 4. mestom.«

V Južnoafriški republiki je bila na sporedu zadnja dirka sezone, in sicer 29. decembra. Nikdar prej in nikoli pozneje velike nagrade niso organizirali tako pozno v letu. Za dirkaško krono sta se borila le še Graham Hill in Jim Clark, ki je na tej dirki osvojil poleposition. Če bi Clark zmagal, bi postal prvak. Po polovici dirke je imel že skoraj pol minute prednosti pred vsemi drugimi tekmovalci. Zaradi pritiska olja pa je odstopil in naslov je šel Hillu.

1963

JIM CLARK (lotus climax)

Ker se je Porsche na koncu leta 1962 umaknil iz športa, se je ameriški dirkač Dan Gurney v sezoni 1963 preselil k moštvu Jacka Brabhama. Phil Hill se je medtem naveličal politikanstva pri Ferrariju in se je pridružil delu odhajajočega osebja, da bi ustanovil novo ekipo ATS. Pri Ferrariju ga je nadomestil John Surtees, ki je zapustil Lolo, tamkajšnje prazno mesto pa je zapolnil mladi Novozelčan Chris Amon. Ta velja za enega najboljših dirkačev, ki nikoli ni uspel zmagati na dirki za veliko nagrado.

Sezona je bila »runaway« (pobeg) za Jima Clarka, saj je dirkač moštva Lotus na 10 dirkah kar 7-krat zmagal, edina zmagovalca poleg hitrega Britanca pa sta bila še njegova rojaka Graham Hill in John Surtees. Slednjega so označili za velikana v motošportu, saj je pred prihodom v formulo 1 za MV Agosto osvojil 4 naslove v svetovnem motociklističnem prvenstvu (1956, 1958, 1959, 1960) in so ga predvsem v Italiji zelo občudovali. Uspešen prehod z dveh koles na štiri, kar je že samo po sebi velik dosežek, je pred njim opravilo le malo ljudi. Pred drugo svetovno vojno Nuvolari, Rosemeyer in Varzi, po njej pa, med drugimi, motociklistični prvak iz leta 1961 Gary Hocking (Rodezijec se je leto pozneje ubil v lotusu na treningu neprvenstvene dirke v Južni Afriki) in štirikratni zaporedni šampion Britanec Mike Hailwood, ki je bil najboljši od 1962 do 1965.

Da je Surtees pri menjavi ročk za volan nemudoma postal konkurenčen, je mejilo na čudež, so zapisali angleški pisci. Britanski navijači so ga klicali Big John ali Veliki John, a ne zaradi njegovega videza, ampak



srčnosti. V Italiji je bil znan kot »Sin vetra« ... John Surtees: »V Maranello oziroma k Ferrariju sem bil vabljen že na koncu sezone 1960, vendar takrat nisem bil najbolj zadovoljen s tamkajšnjo politično sceno. Poleg tega sem menil, da še nisem imel prepotrebnih izkušenj za dirkanje na štirih kolesih. Do takrat sem namreč odpeljal vsega štiri dirke v formuli 1, še nekaj v formuli 2 in le tri v formuli junior. Brez pridobljenega znanja nisem želel sprejeti ponudbe italijanskega moštva vse do leta 1963.«

Prva dirka sezone je bila v Monaku in na ulicah Monte Carla je slavil aktualni svetovni prvak Graham Hill z dirkalnikom BRM. To je bil začetek serije zmag Britanca v kneževini, s petimi pa je bil rekorder vse do leta

1993. Takrat je namreč Brazilec Ayrton Senna zmagal še šestič, pet zmag v eni najmanjših držav na svetu pa je v statistiko vpisal samo še Nmec Michael Schumacher.

V Belgiji je zmagovalc Clark najbližjega konkurenta v cilju premagal za celih pet minut ... Denis Jenkinson: »Čaša zadovoljstva je napolnjena, če je umetnost vožnje z veliko hitrostjo uprizorjena na način, ki sem mu bil priča. In, seveda, če je šov uprizoril eden najboljših dirkačev na svetu Jimmy Clark ... V današnjih časih varnosti in brezskrbnosti, ko nam nikoli ni treba niti malo tvegati in nas 'civilizacija' spravlja v letargično otopenost, je enkratno opazovati človeka, ki po lastni volji mejo varnosti premika do skrajne točke; ki se namerno spogleduje z nevarnostjo, a zaradi tega nima nikakršne prave pridobitve razen osebnega zadovoljstva. Opazovati nekaj takšnega pri 240 km/h iz neposredne bližine je bilo, vsaj zame, naravnost čudovito.«

Na veliki nagradi Nemčije na stezi Nürburgring sta bila v vlogi gledalcev Juan Manuel Fangio in Stirling Moss. Videla sta kar nekaj nesreč, prvo pa je imel belgijski dirkač Willy Mairesse. Ta je dirkal prvič po hudi nesreči v Le Mansu, a je bil kmalu spet v bolnišnici, saj si je v novi nesreči poškodoval roko. Še več, poškodba je bila tako huda, da nikdar več ni dirkal v formuli 1. Za nameček je odletelo kolo njegovega ferrarija ubilo varnostnika ob stezi. To se je zgodilo že leto prej na veliki nagradi Monaka, pa tudi mnogo pozneje, nazadnje v letih, ko to res ni bilo več potrebno, in sicer leta 2000 na veliki nagradi Italije in leta 2001 na dirki v Avstraliji. Chris Amon je v Nemčiji uničil svoj dirkalnik, potem ko mu je počil volanski

TOČKOVANJE DIRKAČEV

54	Jim Clark (lotus climax)
29	Graham Hill (BRM)
	Richie Ginther (BRM)
22	John Surtees (ferrari)
19	Dan Gurney (brabham climax)
17	Bruce McLaren (cooper climax)
14	Jack Brabham (lotus climax, brabham climax)
9	Tony Maggs (cooper climax)
6	Innes Ireland (lotus BRM, BRP BRM)
	Lorenzo Bandini (BRM, ferrari)
	Jo Bonnier (cooper climax)
3	Gerhard Mitter (porsche)
	Jim Hall (lotus BRM)
2	Carel Godin de Beaufort (porsche)
1	Jo Siffert (lotus BRM)
	Trevor Taylor (lotus climax)
	Ludovico Scarfiotti (ferrari)

TOČKOVANJE MOŠTEV

54	Lotus Climax
36	BRM
28	Brabham Climax
26	Ferrari
25	Cooper Climax
6	BRP BRM
5	Porsche
4	Lotus BRM

drog, njegov rojak Bruce McLaren pa se svoje hude nesreče s cooperjem niti ni mogel spomniti. »Malce skeptičen sem bil, ko se je Stirling Moss po svoji nesreči v Goodwoodu prebudil iz kome in dejal: 'Če bi mi rekli, da me je zadel avtobus, starec, bi vam verjel.'

Zdelo se mi je, da bi se moral Moss spomniti vsaj prvih trenutkov svoje nesreče. Zdaj vem, kako prazen je lahko prostor v spominu oziroma kako močno sem se motil. Zbudil sem se v bolnišnici v Adenauu nedaleč od Nürburgringa in le po logiki sem vedel, da sem

zletel s steze. Ne vem pa, kje, kako in kdaj. Poleg tega se ne morem spomniti niti tega, kakšne okoliščine so privedle do nesreče. Verjetno sem nekam udaril z glavo, saj sem bil v nezavesti približno eno uro. Očitno možgani samodejno zbrisejo vse, za kar je bolje, da

»K Ferrariju sem bil vabljen že na koncu sezone 1960, vendar takrat nisem bil najbolj zadovoljen s tamkajšnjo politično sceno. Poleg tega sem menil, da še nisem imel izkušenj za dirkanje na štirih kolesih. Do takrat sem namreč odpeljal vsega štiri dirke v formuli 1.«

JOHN SURTEES



si človek niti ne zapomni,« je pozneje pripovedoval McLaren.

V italijanski Monzi so sprva želeli dirko organizirati na kombinirani stezi približno 6 kilometrov dolge ravninske trase in 4-kilometrskega ovala, a zaradi uničenih vzmetenj na kar treh dirkalnikih že med prvim prostim treningom je uporabo ovalnega dela nepričakovano prepovedala italijanska policija. Bali so se namreč, da se bo ponovila nesreča iz leta 1961, ko je bilo ob dirkaču Wolfgangu von Tripsu ubitih še 14 gledalcev. Ovalnega oziroma nagnjenega dela steze od takrat niso več uporabili. John Surtees, ki je po zmagi na Nürburgringu postal novi heroj Italije, je pozneje na dirki v prvih krogih s svojim ferrarijem vodil, vendar je zaradi težav z motorjem odstopil. Zmagal je Clark, ki si je s tem rezultatom tri dirke pred koncem sezone že zagotovil svoj prvi naslov prvaka.

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN MONAKA	Clark	Hill (2)
VN BELGIJE	Hill	Clark (8)
VN NIZOZEMSKA	Clark	Clark
VN FRANCIJE	Clark	Clark
VN V. BRITANIJE	Clark	Clark
VN NEMČIJE	Clark	Surtees (2)
VN ITALIJE*	Surtees	Clark (3)
VN ZDA	Hill	Hill
VN MEHIKE	Clark	Clark
VN JUŽNE AFRIKE	Clark	Clark

Največ zmag	Največ prvih štartnih mest
7 Clark	7 Clark
2 Hill	2 Hill
1 Surtees	1 Surtees
7 Lotus	7 Lotus
2 BRM	2 BRM
1 Ferrari	1 Ferrari

1964

JOHN SURTEES (ferrari)

Ferrari je leta 1964 obnovil svojo moč, in sicer tako, da je John Surtees z rdečim dirkalnikom lahko konkuriral Jimu Clarku v lotusu in Grahamu Hillu v BRM-u. Medtem je kot prva japonska ekipa v formulo 1 vstopila Honda, ki se je z razmeroma neznanim ameriškim dirkačem Ronnijem Bucknumom pojavila na dirki za veliko nagrado Nemčije na Nürburgringu. Najvišji razred avtomobilizma so do takrat imele v svojem primežu večinoma štiri države, in sicer Italija, Nemčija, Francija in Velika Britanija. Prihajali pa so časi, ko so vjeti v svoje roke začeli prevzemati tudi Japonci in Američani, slednji predvsem s Fordom.

Sezona se je začela v Monaku, kjer sta Graham Hill in Richie Ginther moštvu BRM že drugo leto zapored omogočila dvojno zmago. Ginther se je že takrat zavedal, da proces tehnološkega napredka nikoli ne bo končan ... Richie Ginther: »Ljudje, ki menijo nasprotno, so v svojih razmišljanjih omejeni. Dirkalniki so vsako leto manjši. Vsako sezono pravimo, da manjši že ne morejo več biti, a so še vedno. In tudi morajo biti. Prišli smo do točke, ko inženirji ne razmišljajo samo o tem, kako izdelati močnejši, vzdržljivejši in lažji motor, ampak tudi kako ga narediti kar se da majhnega. Ker postajajo vedno manjši, izdelujejo tudi dirkalnike vse manjše. Ko bodo motor spravili v širino dirkača, bo prav velikost voznika določala širino dirkalnika. Nismo še povsem na tej točki, a ko bomo enkrat tam, bo to povsem ustrezalo majhnemu oziroma drobnemu dirkaču, kot sem jaz ...«

Po dirki na Nizozemskem, kjer je zmagal Clark, je sledila velika nagrada Belgije. Zadnji krog na tamkajšnji stezi Spa je bil naravnost neverjeten. Bruce McLaren je



bil namreč s svojim cooperjem v vodstvu, a je le malo pred ciljem ostal brez bencina. Na njegovo srečo se je to zgodilo na rahlem spustu, zato je dirkalnik dal v prosti tek in se s hitrostjo nekaj manj kot 20 km/h počasi premikal proti ciljni črti. Jim Clark je medtem s hitrostjo 160 km/h pridrvel mimo in McLarnu speljal zmago za vsega nekaj metrov. Clark se ni zavedal, da je zmagal, in tudi on je, potem ko je bil že v častnem krogu, ostal brez bencina. Škot je zato nazaj v bokse prišel na dirkalniku svojega novega moštvenega kolega Britanca Petra Arundlla. Bruce McLaren je o tej dirki pripovedoval: »Zadnji krog v Belgiji je bil resnično kaotičen. Pet litrov bencina, pa bi slavil Dan Gurney. Liter, in zmage bi se veselil Graham Hill. Če pa bi imel

le še za polno čajno žličko zlahodne tekočine v posodi za gorivo, bi na najvišji stopnički stal jaz. Vsaj tako se je zdelo takoj po končani dirki, na kateri so v zadnjem krogu za kratek čas vodili kar štirje dirkači.«

Dan Gurney je na veliki nagradi Francije moštvu Brabham pripeljal prvo zmago, njegov moštveni kolega Jack Brabham, tudi ustanovitelj istoimenske ekipe, pa je na tej dirki pri lovu za Grahamom Hillom postavil rekord kroga in za njim, ter s tem drugim mestom, v cilju zaostal za vsega 8 desetink sekunde. Denis Jenkinson je imel ob spremljanju te dirke enake misli kot prej omenjeni Richie Ginther. »Francosko dirko so spet organizirali v Rouenu, kjer so bile po vsej verjetnosti posnete najboljše fotografije leta 1957. Takrat so namreč velikega Fangia ujeli v trenutku, ko je pri več kot 200 km/h počez postavil svojega maseratija. Argentinec je to večinoma storil le zaradi zabave; zato, da bi vsi opazovalci resnično znali ceniti dejstvo, da je bil mojster obvladovanja dirkalnika. Od tistih časov je napredek v formuli 1 presegel vsa pričakovanja. Če mora danes dirkač počez postavljati svoj dirkalnik v hitrem ovinku, je s štirikolesnikom nekaj narobe, zato so na njem nujni popravki. V današnjih dneh je leto 1957 že daljna preteklost in ne dvomim, da ne bo čez 10 let enako z letom 1964,« je pozneje zapisal Jenkinson.

Na nemškem Nürburgringu se je torej s svojim dirkalnikom pojavila Honda, ki se je v tem letu udeležila le še dirke v Italiji in tekmovanja v ZDA. Glasni 12-valjni japonski motor je premogel 220 konjskih moči pri 12 tisoč obratih na minuto, a v tem letu kljub temu ni prišel do točk. Debitant Ronnie Bucknum iz

TOČKOVANJE DIRKAČEV

40	John Surtees (ferrari)
39	Graham Hill (BRM)
32	Jim Clark (lotus climax)
23	Lorenzo Bandini (ferrari)
	Richie Ginther (BRM)
19	Dan Gurney (brabham climax)
13	Bruce McLaren (cooper climax)
11	Jack Brabham (brabham climax)
	Peter Arundell (lotus climax)
7	Jo Siffert (lotus BRM, brabham BRM, brabham climax)
5	Bob Anderson (brabham climax)
4	Mike Spence (lotus climax)
	Tony Maggs (BRM)
	Innes Ireland (lotus BRM, BRP BRM)
3	Jo Bonnier (cooper climax, brabham BRM, brabham climax)
2	Chris Amon (lotus BRM, lotus climax)
	Maurice Trintignant (BRM)
	Walt Hansgen (lotus climax)
1	Phil Hill (cooper climax)
	Trevor Taylor (BRP BRM, lotus BRM)
	Mike Hailwood (lotus BRM)
	Pedro Rodriguez (ferrari)

TOČKOVANJE MOŠTEV

45	Ferrari
42	BRM
37	Lotus Climax
30	Brabham Climax
16	Cooper Climax
7	Brabham BRM
5	BRP BRM
3	Lotus BRM

Kalifornije je bil presenečen, da so Japonci angažirali prav njega. John Tomerlin je v Road&Track zapisal: »Meseca marca je predstavnik Honde stopil v stik z Bucknumom in Američan se je z letalom odpravil v Tokio na preizkus dirkalnika. Prvič se je usedel za volan formule 1, po svoji vožnji pa dejal: 'To je bila najbolj grozljiva izkušnja v mojem življenju in če sem povsem iskren, ne verjamem, da sem bil dovolj hiter.' Pri Hondi so menili drugače. Ponudili so mu pogodbo, v kateri se je moral zavezati za štiri dirke, plačan pa bi bil v vsakem primeru, torej tudi če ne bi nastopil niti na enem samem

tekmovanju...« Tovarniški motociklist Honde Rodezijec Jim Redman je bil prav tako na Nürburgringu, a je zavrnil možnost, da bi opravil svoj dirkaški nastop tudi na štirih kolesih. Je bil pa v Veliki Britaniji rojeni Redman navdušen z ustanoviteljem japonske tovarne Soichiom Hondo. O njem je dejal: »Bil je posebež in zelo skromen človek. Ko si ga oblečenega v navadna delovna oblačila opazoval pri delu med gručo inženirjev ob sebi, nikoli nisi mogel pomisliti, da je prav on 'veliki šef'. Ni bil srečnejši kot takrat, ko je rešil problem s skupino svojih inženirjev ali našel način,

kako premagati tekmece na dirkah. Svojo ljubezen do dobro opravljenega dela in občutek za lojalnost je znal prenesti na vse svoje delavce. Zanj bi delali 25 ur na dan, 8-krat v tednu, če bi jih prosil. Skupaj s svojo ekipo je bil ponosen prav na vse, kar so ustvarili.«

Po veliki nagradi Nemčije je sledila premierna avstrijska dirka, in sicer v Zeltwegu, kjer je debitiral mladi domačin Jochen Rindt z dirkalnikom brabham BRM zasebnika Roba Walkerja. Rindt je pozneje kot edini prvak posthumno osvojil naslov, njegov prvi nastop v formuli 1 pa je pozorno spremljal takrat

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN MONAKA	Clark	Hill (3)
VN NIZOZEMSKA	Gurney	Clark (2)
VN BELGIJE	Gurney	Clark (6)
VN FRANCIJE	Clark	Gurney (2)
VN V. BRITANIJE	Clark	Clark
VN NEMČIJE	Surtees	Surtees
VN AVSTRIJE	Hill	Bandini (7)
VN ITALIJE	Surtees	Surtees
VN ZDA	Clark	Hill (4)
VN MEHIKE*	Clark	Gurney (2)

»Dirkalniki so vsako leto manjši. Vsako sezono pravimo, da manjši že ne morejo več biti, a so še vedno. In tudi morajo biti.«

RICHIE GINTHER



23-letni avstrijski novinar Heinz Prüller. »Rindt je imel na dirki možnost osvojiti točko, a mladeniča so pestile težave z zavorami, zato je moral v bokse. Pozneje ga je izdal še volanski sistem in dirke je bilo zanj konec,« se je pozneje spominjal Prüller. Na dan končane dirke v Avstriji so pripravili zabavo in Mike Hailwood se jo je spominjal takole: »Jim Clark in Innes Ireland sta prišla oblečena v kilt, a Innes ne bi bil Innes, če se ne bi odločil, da pod svojim kiltom ne bo nosil ničesar. Ko se je zabava razživila, je postal vse bolj zanesenjaški in nazadnje se je odločil, da bo plesal kar na mizi. Vsa dekleta so postala pozorna. Toda vse to je bilo preveč za Grahama Hilla, ki je oddrvel z zabave in se vrnil z lepim bodičastim kaktusom. Ubogi Innes je skupaj s svojim dekletom naslednji teden preživel s pinceto in povečevalnim steklom v rokah in vlekel ven bodice.«

John Surtees je s ferrarijem postal prvak na zadnji dirki sezone v Mehiki.

Največ zmag	Največ prvih štartnih mest
3 Clark	5 Clark
2 Surtees	2 Surtees
Hill	Gurney
Gurney	1 Hill
1 Bandini	
3 Ferrari	5 Lotus
Lotus	2 Ferrari
2 BRM	Brabham
Brabham	1 BRM

1965

JIM CLARK (lotus climax)

Škotski dirkač Jim Clark je v letu 1965 dobesedno pometel s konkurenco. Zmagal je na uvodni dirki v Južni Afriki, ki je bila organizirana 1. januarja, in pozneje še petkrat zapored, tako da je prvak postal že tri dirke pred koncem sezone, in sicer s slavjem na veliki nagradi Nemčije. Poleg tega je osvojil tudi naslova v britanski in francoski formuli 2 ter serijo Tasman na Novi Zelandiji in v Avstraliji. V tem letu je postal še prvi neameriški dirkač po letu 1916, ki je uspel zmagati na prestižni dirki 500 milj Indianapolisa.

V formuli 1 je debitiral Clarkov rojak Jackie Stewart, ki je med letoma 1969 in 1973 osvojil tri naslove svetovnega prvaka. V najvišji razred avtomobilizma se je prebil zaradi izjemnih uspehov v formuli 3, pridružil pa se je moštvu BRM. Stewart je od številnih svetovnih prvakov eden redkih, ki je že na prvi dirki prišel do točk. Pred njim je to uspelo trem, pozneje pa le še petim. Je tudi eden šestih prvakov, ki so že v svoji prvi sezoni uspeli zmagati, znan pa je postal predvsem po zavzemanju za izboljšanje varnostnih standardov.

Premierni nastop je ob Stewartu opravil še en poznejši prvak. Novozelandski Denny Hulme, ki je prvo mesto v skupnem seštevku zasedel leta 1967, se je namreč pridružil moštvu Brabham in prvič nastopil na veliki nagradi Monaka, kjer je bil osmi.

Sezona se je torej začela v Južni Afriki. Tam so prva tri mesta osvojili Clark, Hill in Surtees, trojica se je leto prej vse do zadnje dirke sezone borila za naslov prvaka. V Monaku pa je bil že tretje leto zapored najboljši Hill. A na dirki ni šlo brez težav ... Graham Hill: »V



25. krogu sem bil v zanesljivem vodstvu, ko sem v šikani takoj pri izhodu iz predora naletel na zaostalega Boba Andersona v brabhamu. Oviral me je, zato sem moral zapeljati na vzporedno pot, kjer sem ustavil dirkalnik, skočil ven, ga porinil nazaj na stezo in nadaljeval z dirkanjem. Pri tem sem izgubil veliko časa in nazadoval na 5. mesto. V 53. krogu od stotih sem bil mimo drugouvrščenega Surteesa, nekaj krogov pozneje pa sem prehitel še vodilnega Bandinija in zmagal. Takoj po dirki sta me na odru za zmagovalce sprejela knez Rainer in princesa Grace. Seveda sta se v zdajšnjem času že kar navadila name, celo nekaj 'Pa ne že spet' opazk je letelo na moj račun ... Zvečer smo odšli v Tip Top, priljubljen bar vseh Angležev. Tam me je lastnik

majhnega gostinskega obrata pogostil s šampanjcem, ob treh zjutraj pa sem z njim pojedel še krožnik špagetov. Naslednji dan sva z ženo Bette preležala na plaži Cap Ferrat. Dirka me je namreč povsem izčrpala, a zмага je odtehtala trud. Ne vem, ali sem se kadarkoli v življenju počutil tako zelo nenavadno. <<

Sledile so Clarkove suverene zmage, nekaj razlogov, zakaj je bil dirkač Lotusa tako zelo uspešen, pa je našel Škotov mehanik Alan McCall. »Clark je bil do dirkalnika tako zelo prizanesljiv, da je presenetilo tudi nas. Nekatere dele njegovega lotusa smo zamenjali z novimi šele po štirih, petih dirkah. Nisem poznal dirkača, ki bi bil čez ovinke sposoben peljati tistih nekaj kilometrov na uro hitreje, ne da bi pri tem močno uničeval material, << je pozneje pripovedoval McCall.

Na veliki nagradi Italije je bil Jackie Stewart pred zadnjim ovinkom zadnjega kroga še za moštvenim kolegom Grahamom Hillom, sicer vodilnim na dirki ... Jackie Stewart: »Kaj se je potem zgodilo, da sem zmagal? Pri vožnji v ovine sem bil na notranji strani steze, torej na idealni liniji, Graham pa je zapeljal nekoliko stran od nje in se znašel na ostankih, ki se naberejo ob robu asfalta. Ko enkrat zapelješ na te ostanke, ne moreš storiti prav veliko, saj je zaviranje oteženo. Če pritisneš na zavoro, je pravzaprav še slabše, najbolje je spustiti nogo s stopalke za plin in nekako spraviti dirkalnik nazaj na stezo. << Največkrat so ti ostanki ob robu steze koščki gum in tudi v poznejših letih je dirkač zaradi vožnje čez njih izgubil dragoceno mesto. Leta 2006 je na veliki nagradi Kanade Finec Kimi Räikkönen zaradi vožnje čez ostanke drugo

TOČKOVANJE DIRKAČEV

54	Jim Clark (lotus climax)
40	Graham Hill (BRM)
33	Jackie Stewart (BRM)
25	Dan Gurney (brabham climax)
17	John Surtees (ferrari)
13	Lorenzo Bandini (ferrari)
11	Richie Ginther (honda)
10	Mike Spence (lotus climax)
	Bruce McLaren (lotus climax)
9	Jack Brabham (brabham climax)
5	Denny Hulme (brabham climax)
	Jo Siffert (brabham BRM)
4	Jochen Rindt (cooper climax)
2	Pedro Rodriguez (ferrari)
	Ronnie Bucknum (honda)
	Richard Atwood (lotus BRM)

TOČKOVANJE MOŠTEV

54	Lotus Climax
45	BRM
27	Brabham Climax
26	Ferrari
14	Cooper Climax
11	Honda
5	Brabham BRM
2	Lotus BRM

mesto prepustil Michaelu Schumacherju, Kanadčan Jacques Villeneuve pa je na koščkih gum celo povsem izgubil nadzor nad dirkalnikom in treščil v zid.

Zadnja velika nagrada sezone 1965 je bila v Mehiki, s to dirko pa je bilo tudi konec obdobja formule 1 z 1,5-litrskimi atmosferskimi motorji. Zmagovalec tekmovanja v mehiški prestolnici Ciudad de Mexico Američan Richie Ginther je zadnjo dirko sezone s svojo hondo začel iz druge štartne vrste,

vendar je bil do prvega ovinka že v vodstvu. Pozneje se je za prvo mesto boril s še enim Kalifornijcem, svojim dobrim prijateljem Danom Gurneyjem v brabhamu. Slednji je proti koncu dirke postavljaj najhitrejšje kroge in se začel nevarno približevati svojemu rojaku. Toda ... Richie Ginther: »Vedel sem, kaj počnem, ko se je Dan začel približevati. Namerno sem upočasnil svojo vožnjo, saj sem varčeval z materialom, in zavedal sem se, za koliko lahko spustim nogo s stopalke za plin. Seveda

nisem smel preveč upočasniti, kajti v tem primeru bi mi lahko popustila zbranost. Motor sem imel nastavljen na manjše število obratov, a to sem lahko spremenil v vsakem trenutku in pri največji obremenitvi je razlika na ravnini znašala 300 obratov na minuto – toliko boljši je bil moj dirkalnik od Gurneyjevega.« Ginther je torej slavil svojo edino zmago v karieri, kar pa ne velja za Hondo in njenega ameriškega dobavitelja gum Goodyear. Oba proizvajalca sta v Mehiki sicer slavila

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN JUŽNE AFRIKE	Clark	Clark
VN MONAKA	Hill	Hill
VN BELGIJE	Hill	Clark (2)
VN FRANCIJE	Clark	Clark
VN V. BRITANIJE	Clark	Clark
VN NIZOZEMSKJE	Hill	Clark (2)
VN NEMČIJE*	Clark	Clark
VN ITALIJE	Clark	Stewart (3)
VN ZDA	Hill	Hill
VN MEHIKE	Clark	Ginther (3)

Največ zmag	Največ prvih štartnih mest
6 Clark	6 Clark
2 Hill	4 Hill
1 Stewart Ginther	
6 Lotus	6 Lotus
3 BRM	4 BRM
1 Honda	

»Oviral me je, zato sem moral zapeljati na vzporedno pot, kjer sem ustavil dirkalnik, skočil ven, ga porinil nazaj na stezo in nadaljeval z dirkanjem.«

GRAHAM HILL



prvič, a pozneje sta nanizala še veliko zmagovalnih trenutkov. Yoshio Nakamura, takratni šef ekipe Honda, se je spominjal: »Po končani dirki v Mehiki sem na sedež Hondinega podjetja v Tokiju poslal telegram z besedami Julija Cezarja: 'Prišel, videl, zmagal.'« Brian Hart, nekdanji dirkač in izdelovalec motorjev, pa je pripovedal: »Čudil sem se, kako je Nakamuri in njegovi skupini ljudi uspelo sestaviti dirkalnik do te mere, da je sploh zapeljal na stezo. Večino časa so namreč imeli težave že s tem, da bi motor deloval na vseh 12 valjih. Hondin dirkalnik je imel neverjetno dolge izpušne cevi, navit pa je bil kot 12 motociklov. Do takrat nihče ni navil motorja tako dobro kot japonska tovarna. Drugi motorji so se vrteli pri približno 10.500 obratih na minuto, ob zmagi Gintherja v Mehiki pa je Honda svojega že navila na 12.500 obratov. Zvok, ki je bil pri tem ustvarjen, je bil naravnost neverjeten.«

1966

JACK BRABHAM (brabham repco)

V sezoni 1966 je Mednarodna avtomobilistična zveza dovolila povečanje prostornine motorjev z 1,5 litra na 3 litre. Ekipa BRM je želela izdelati povsem nov 16-valjni motor, medtem ko se je moštvo Cooper odločilo, da zgolj obriše prah s starajočega se Maseratijevega 12-valjnika. Ferrari si je medtem pri načrtovanju za osnovo vzel 3-litrski 12-valjni motor enega od svojih športnih avtomobilov, za 12-valjnik pa se je odločila tudi Honda. Ekipa Lotus je uporabila »podhranjene« Climaxove 4-valjnik, zato Jim Clark ni mogel ubraniti naslova svetovnega prvaka. Prvenstvo je dokaj nepričakovano osvojil človek, ki je bil znan po tem, da se je reševanja kakršnegakoli tehničnega problema vedno lotil na povsem preprost način. To je bil Jack Brabham, ki je avstralskemu podjetju Repco (Replacement Parts Company) naročil izdelavo 8-valjnika, pozneje narejenega na podlagi zastarelega 3-litrskega motorja starodobne limuzine. Kljub skromni uporabni moči je Repcov motor moštvo Brabham omogočil osvojitve obeh naslovov dve leti zapored.

Sezona se je začela v Monaku, kjer je zmagal Jackie Stewart z BRM-ovim 2-litrskim 8-valjnikom, ki je bil že uporabljen in preizkušen na dirkah zimske serije Tasman, kajti 16-valjnik je bil nared šele proti koncu leta. Ferrarijev John Surtees je medtem moral na tej dirki voziti z novim težkim 12-valjnikom, njegov moštveni kolega Italijan Lorenzo Bandini, ki je bil na koncu drugi, pa je imel lažji 2,4-litrski 6-valjnik. Surtees je vodil, vse dokler ga na stezi ni ustavila prav okvara motorja. Seveda ni bil zadovoljen ... John



Surtees: »Prav na tej dirki sem imel enega večjih in tudi zadnjih preprirov s šefom moštva Eugeniom Dragonijem. Menil sem, da je naš namen v Monaku zmagati in ne samo preizkusiti, kako bo deloval novi 3-litrski motor. Nerealno je bilo pričakovati, da bomo novi dirkalnik uspeli spraviti do cilja. Menil sem, da je za zmago v Monte Carlu primernejši 2,4-litrski motor, ker je bil vzdržljiv in že preizkušen.« V Monaku je debitiral francoski dirkač Guy Ligier s cooperjem maseratijem. Ligier je v naslednji sezoni prišel do svoje edine točke za svetovno prvenstvo, leta 1976, ko je že odvrnil dirkaške rokavice, pa se je v formuli 1 pojavil z lastnim, istoimenskim moštvom. Najuspešnejše je bilo leta 1980, ko se je Guy veselil 2. mesta v konstruktorski

razvrstitvi. V Monte Carlu je bil svet priča še enemu debiju, prvo dirko je namreč odpeljalo moštvo McLaren, v katerem je do svoje smrti leta 1970 dirkal tudi ustanovitelj ekipe Bruce McLaren.

Na veliki nagradi Belgije je zmagal Surtees, a mu je pri Ferrariju dokončno prekipelo. Dragoni ga je namreč okrcal, da bi moral v oslabljeni konkurenci zlahka zmagati, zato je John zapustil moštvo in že na naslednji dirki, ki je bila v Franciji, sedel za volanom cooperja maseratija. Prav v Belgiji pa je bila ena pomembnejših prelomnic v formuli 1. Jackie Stewart se je namreč po svoji nesreči na tamkajšnjem dirkališču (zaradi nesreče je izpustil naslednjo dirko) začel močno zavzemati za večjo varnost v najvišjem razredu avtomobilizma. In zakaj je prišlo do nesreče? Takratna steza Spa je bila dolga kar 14 kilometrov; medtem ko je bilo v štartni vrsti pred dirko suho, je na skrajnem koncu dirkališča že začelo deževati. »Nihče pa se ni spomnil, da bi novico sporočil tudi nam,« je pozneje pripovedoval Jack Brabham. Njegov moštveni kolega Denny Hulme pa se je spominjal: »Ko smo enkrat s suhega zapeljali v dež oziroma na mokro podlago, so dirkalniki začeli leteti v vse smeri.« Eden od teh dirkalnikov je bil tudi BRM Jackija Stewarta, ki se je raztreščil s hitrostjo 240 km/h. Škot pa se je v svojem štirikolesniku zagozdil. Njegov moštveni kolega Graham Hill je bil prvi ob njem. »Morali smo sneti volan, da bi ga lahko izvlekli iz dirkalnika, zato sem stekel do varnostnika ob stezi in ga prosil, naj prinese škatlo z orodjem. Jackie je bil namreč premočen z bencinom, ki je bil tako močan, da je na človeku pustil opekline že s kemično reakcijo.

TOČKOVANJE DIRKAČEV

42	Jack Brabham (brabham repco)
28	John Surtees (ferrari, cooper maserati)
22	Jochen Rindt (cooper maserati)
18	Denny Hulme (brabham climax, brabham repco)
17	Graham Hill (BRM)
16	Jim Clark (lotus climax, lotus BRM)
14	Jackie Stewart (BRM)
12	Mike Parkes (ferrari)
	Lorenzo Bandini (ferrari)
9	Ludovico Scarfiotti (ferrari)
5	Richie Ginther (cooper maserati, honda)
4	Dan Gurney (eagle climax, eagle weslake)
	Mike Spence (lotus BRM)
3	Bob Bondurant (BRM, eagle climax, eagle weslake)
	Jo Siffert (brabham BRM, cooper maserati)
	Bruce McLaren (mclaren ford, mclaren serenissima)
1	Peter Arundell (lotus BRM, lotus climax)
	Jo Bonnier (cooper maserati, brabham climax)
	Bob Anderson (brabham climax)
	John Taylor (brabham BRM)

TOČKOVANJE MOŠTEV

42	Brabham Repco
31	Ferrari
30	Cooper Maserati
22	BRM
13	Lotus BRM
8	Lotus Climax
4	Eagle Climax
3	Honda
2	McLaren Ford
1	Brabham Climax
	Brabham BRM
	McLaren Serenissima

Zato ga je bilo treba čim prej spraviti ven. Ko smo to opravili, smo odšli na bližjo kmetijo, kjer se je revež najprej znebil svojih oblačil. Reševalno vozilo še ni prispelo, zato sem spet stekel k varnostniku in telefoniral po pomoč, med mojim vračanjem pa je vozilo vendarle prišlo. Takoj sem se začel prerekati z bolničarkami, ki so Jackija želele spet obleči v dirkaška oblačila, prepojena z nevarnim bencinom,« je pozneje pojasnjeval Hill ... Jackie Stewart: »Zlomil sem si ključnico, nekaj reber, izpahnil ramo, poleg tega pa sem imel še pretres možganov in precejšnje opekline.

Zdravstveni dom, v katerem sem bil, je bil pravzaprav baraka. Tam sem ležal kar na umazanih betonskih tleh s cigaretnimi ogorki okoli sebe. Dali so me v staro reševalno vozilo in mi omogočili policijsko spremstvo za prevoz do bolnišnice v mestu Liège, ki je bilo od dirkališča oddaljeno kar nekaj kilometrov. Toda na poti je voznik izgubil stik s policijskim vozilom, sam pa ni znal najti bolnišnice. Kljub vsem tem težavam sem bil le šest ur po svoji nesreči že v londonski bolnišnici St. Thomas. Za to sem se moral zahvaliti Louisu Stanleyju, ki je pozneje poskrbel za organizirano zdravniško enoto

v formuli 1.« Stewart je bil pozneje pionir uporabe negorljivih dirkaških kombinezonov za dirkače, zavzemal se je za izletne cone na dirkališčih, zaščitne ograje idr. A sprva niso bili vsi pretirano navdušeni nad njegovimi prizadevanji. Chris Amon se je bal, da bodo izboljšani varnostni standardi na dirkališčih povzročili nevarnejšo vožnjo nekaterih tekmovalcev. »Pred Stewartom sem moral sneti klobuk, kajti ni bil človek, ki bi prišel v protislovje z lastno trditvijo. Veliko truda je vložil v to, da so na dirkališčih bolje poskrbeli za varnost dirkačev. Kot tekmovalac je bil neizpros,

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN MONAKA	Clark	Stewart (3)
VN BELGIJE	Surtees	Surtees
VN FRANCIJE	Bandini	Brabham (4)
VN V. BRITANIJE	Brabham	Brabham
VN NIZOZEMSKA	Brabham	Brabham
VN NEMČIJE	Clark	Brabham (5)
VN ITALIJE*	Parkes	Scarfiotti (2)
VN ZDA	Brabham	Clark (2)
VN MEHIKE	Surtees	Surtees

»Pred Stewartom sem moral sneti klobuk,
kajti ni bil človek, ki bi prišel v protislovje z lastno trditvijo.«

CHRIS AMON



vendar v bojih na stezi vedno pošten. Zaradi drugih ljudi v tem športu pa sem bil močno zaskrbljen. Na sestankih združenja dirkačev GPDA (Grand Prix Drivers' Association) je bilo glede varnosti slišati le vpitje o sekanju drevce in postavljanju zaščitnih ograj povsod po stezi. Presenečen sem bil, da nihče v množici ni zahteval, da postavijo zaščitne ograje kar v njihovih hotelskih sobah. Navsezadnje večina ljudi umre v svoji postelji! Potem si se s temi istimi ljudmi znašel na dirki in ugotovil, da so bili prvi, ki bi te brez kakršnegakoli premisleka postavili čez to njihovo dragoceno zaščitno ograjo,« se je spominjal Amon.

Jack Brabham je z zmago v Nemčiji, četrto zapored v sezoni, prišel v dober položaj, da naslov osvoji že v Italiji. Tam dirke sicer ni končal, vendar je še zadnji konkurent v boju za prestižno lovoriko John Surtees prav tako ni, zato se je Avstralec kot drugi dirkač po Fangiu veselil svojega tretjega naslova.

Največ zmag	Največ prvih štartnih mest
4 Brabham	3 Brabham
2 Surtees	2 Surtees
1 Clark	Clark
Stewart	1 Parkes
Scarfiotti	Bandini
4 Brabham	3 Brabham
2 Ferrari	Ferrari
1 Cooper	2 Lotus
BRM	1 Cooper
Lotus	

1967

DENNY HULME (brabham repco)

Formule 1 niso v vseh državah po svetu začeli spremljati že ob ustanovitvi prvenstva leta 1950, ampak večinoma mnogo pozneje. Prav tako je niso hkrati začele spremljati vse vrste medijev posameznih držav. Če je avtor knjige, ki jo držite v rokah, dobro opravil svojo raziskovalno nalogo, je v Sloveniji prav leta 1967 o najvišjem razredu avtomobilizma najprej začel poročati eden od tiskanih medijev, ki danes izhaja na dva tedna. Seveda tudi v današnjih številkah o tej kategoriji motošporta še vedno lahko berete.

V sezoni 1967 so šteli rezultati 9 dirk, in sicer 5 s prvih šestih tekmovanj ter 4 z zadnjih petih. Ta deljeni sistem, seveda z različnim številom veljavnih rezultatov, je bil v uporabi vse do sezone 1980.

Moštvo Brabham je bilo spet najuspešnejše, vendar je tokrat naslov osvojil Denny Hulme. Novozelandski je sicer zmagal le na dveh dirkah, a je po trikrat osvojil še 2. in 3. mesto ter tako od vseh dirkačev največkrat stal na odru za zmagovalce. Na zadnji dirki v Mehiki je v primeru Brabhamove zmage potreboval le še 4. mesto, bil pa je tretji, takoj za moštvenim kolegom. Najnevarnejši tekmeč Brabhamovima dirkačema je bil Jim Clark, ki je zmagal kar štirikrat, a vse prevečkrat je članu moštva Lotus v ključnih trenutkih odpovedal material.

Pred sezono je bilo v vrstah dirkačev nekaj menjav. John Surtees je odšel iz moštva Cooper Maserati k Hondi, njegovo mesto pa je zapolnil Mehikan Pedro Rodriguez, starejši brat najmlajšega umrlega dirkača v formuli 1 Ricarda Rodrigueza. Graham Hill je medtem spoznal, da BRM-ova zvezda počasi ugaša, zato se je preselil k Lotusu.



Prva dirka sezone je bila v Južni Afriki, kjer je slavil Rodriguez, v Monaku pa je prišlo do tragedije - toliko odmevnejše, ker so dirko v živo prenašale televizijske kamere. V 82. krogu je v pristaniški šikani Italijan Lorenzo Bandini trčil v zid, pri čemer je odtrgalo eno od koles njegovega ferrarija, dirkalnik pa je zagorel kot bakla. Bandini je utrpel tako hude opekline, da je po treh dneh boja podlegel poškodbam. Njegov moštveni kolega Chris Amon, ki je moral v nadaljevanju vsakič znova peljati mimo kraja nesreče, je pozneje pripovedoval: »Do nesreče je po mojem mnenju prišlo zaradi prevelike utrujenosti, saj je bila dirka dolga skoraj 3 ure, tisti dan pa je bilo tudi zelo vroče. O tem sem prepričan, kajti okoli 75. kroga me je začelo

v dirkalniku zebsti zaradi dehidracije. Gotovo so tudi Lorenzu zaradi tega začele pojmati moči, zato mu je za trenutek popustila zbranost in je v usodni šikani napačno ocenil razdaljo svojih koles do zidu.« ... John Surtees: »Bandini je ob mojem zapuščanju moštva leta 1966 praktično jokal in me rotil, naj ne zapustim Ferrarija. Članom ekipe sem dejal: 'Poglejte, ljudje, ubili ga boste že s tem, ko mu boste naprtili tako veliko odgovornost, s katero se bo moral soočiti – biti italijanski dirkač v najbolj znanem italijanskem dirkalniku.'«

Na nizozemskem dirkališču Zandvoort, kjer je leta 1962 Colin Chapman že predstavil enega od svojih dirkalnikov, takrat je šlo za lotusa 25, je prvič na stezo zapeljal lotus 49 s pozneje legendarnim motorjem ford cosworth DFV. Ameriški Ford je angleškemu podjetju Cosworth, ki sta ga ustanovila Mike Costin in Keith Duckworth, plačalo 100 tisoč funtov za izdelavo novega 3-litrskega motorja. Britanec Ken Tyrrell, ki je v formuli 1 s svojim moštvom leta 1971 osvojil oba naslova prav s pomočjo Cosworthovih motorjev, se je pozneje dobro spominjal, kako zelo zaskrbljen je bil na tej dirki Keith Duckworth. »V Zandvoort sem odšel, ko je Ford predstavil novi Cosworthov motor, in ta me je navdušil že na kvalifikacijah, ko je Clark osvojil poleposition. S Keithom sva pozneje odšla na kosilo, opazil pa sem, da je postopal kot maček okrog vrele kaše, tako zelo zaskrbljen je bil. Dejal sem mu: 'Ne skrbi, če ne bo zdržal do konca dirke, zdaj je že vsem jasno, da gre za zelo dober motor.' Clark je seveda

TOČKOVANJE DIRKAČEV

51	Denny Hulme (brabham repco)
46	Jack Brabham (brabham repco)
41	Jim Clark (lotus BRM, lotus climax, lotus ford)
20	John Surtees (honda)
	Chris Amon (ferrari)
15	Pedro Rodriguez (cooper maserati)
	Graham Hill (lotus BRM, lotus ford)
13	Dan Gurney (eagle climax, eagle weslake)
10	Jackie Stewart (BRM)
9	Mike Spence (BRM)
6	John Love (cooper climax)
	Jo Siffert (cooper maserati)
	Jochen Rindt (cooper maserati)
3	Bruce McLaren (mclaren BRM, eagle weslake)
	Jo Bonnier (cooper maserati)
2	Chris Irwin (lotus BRM, BRM)
	Bob Anderson (brabham climax)
	Mike Parkes (ferrari)
1	Guy Ligier (cooper maserati, brabham repco)
	Ludovico Scarfiotti (ferrari, eagle weslake)
	Jacky Ickx (cooper maserati)

TOČKOVANJE MOŠTEV

63	Brabham Repco
44	Lotus Ford
28	Cooper Maserati
20	Honda
	Ferrari
17	BRM
13	Eagle Weslake
6	Lotus BRM
	Cooper Climax
3	McLaren BRM
2	Brabham Climax

zmagal, ob vrnitvi s te dirke pa sem nemudoma naročil tri cosworthe,« je pripovedoval Tyrrell. Fordov motor je torej obetal veliko, toda ... Denny Hulme: »Vedeli smo, da so imeli pri Lotusu hiter dirkalnik, a zdelo se mi je, da smo v naši ekipi imeli prednost zaradi

vzdržljivosti. Clark je bil v primeru svojega prihoda v cilj zanesljivi zmagovalec, a če sem povsem iskren, nisem mislil, da je bil Lotus 49 najboljši dirkalnik na svetu. Imel je zelo dober motor, a po mojem mnenju ni bil tako dobro vodljiv kot naš Brabham.«

Sledila je velika nagrada Belgije, kjer je s svojim lastnim dirkalnikom zmagal Američan Dan Gurney. Le teden dni prej je s Fordom slavil na dirki 24 ur Le Mansa, kjer je kot prvi širši javnosti predstavil brizganje s šampanjcem na zmagovalnem odru.

»Bandini je ob mojem zapuščanju moštva leta 1966 praktično jokal. Članom ekipe sem dejal: 'Poglejte, ljudje, ubili ga boste že s tem, ko mu boste naprtili tako veliko odgovornost, s katero se bo moral soočiti – biti italijanski dirkač v najbolj znanem italijanskem dirkalniku.'«

JOHN SURTEES



Novinar Nigel Roebuck je zapisal: »Gurney se mi je na stopničkah zdel nekako zbehan, osupel in omamljen. Dve zmagi v le sedmih dneh! Clark, ki je imel Gurneya za svojega edinega pravega tekmeca, je bil zanj zelo vesel.«

V zadnjem krogu velike nagrade Italije se je razpletla prava drama v malem. V enem od najbolj napetih finišev vseh časov je Jim Clark tesno vodil pred Surteesom in Brabhamom. A zmanjkalo mu je bencina in vodstvo je prevzel dirkač Honda. Ne za dolgo, v zadnjem ovinku je Surteesa prehitel Brabham, ki pa je pri tem za hip izgubil nadzor nad dirkalnikom in tekmeca sta se vse do ciljne črte ogorčeno borila za zmago, ki je na koncu za vsega dve desetinki sekunde odšla k Surteesu. Clark je medtem še uspel priti do tretjega mesta, vendar je izgubil še zadnje možnosti, da osvoji naslov. Kljub temu je na preostalih dveh dirkah sezone zmagal.

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN JUŽNE AFRIKE	Brabham	Rodriguez (4)
VN MONAKA	Brabham	Hulme (4)
VN NIZOZEMSKA	Hill	Clark (8)
VN BELGIJE	Clark	Gurney (2)
VN FRANCIJE	Hill	Brabham (2)
VN V. BRITANIJE	Clark	Clark
VN NEMČIJE	Clark	Hulme (2)
VN KANADE	Clark	Brabham (7)
VN ITALIJE	Clark	Surtees (9)
VN ZDA	Hill	Clark (2)
VN MEHIKE*	Clark	Clark

Največ zmag	Največ prvih štartnih mest
4 Clark	6 Clark
2 Hulme Brabham	3 Hill 2 Brabham
1 Surtees Rodriguez Gurney	
4 Brabham Lotus	9 Lotus 2 Brabham
1 Cooper Honda Eagle	

1968

GRAHAM HILL (lotus ford)

TOČKOVANJE DIRKAČEV

48	Graham Hill (lotus ford)
36	Jackie Stewart (matra ford)
33	Denny Hulme (mclaren BRM, mclaren ford)
27	Jacky Ickx (ferrari)
22	Bruce McLaren (mclaren ford)
18	Pedro Rodriguez (BRM)
12	Jo Siffert (cooper maserati, lotus ford) John Surtees (honda)
11	Jean-Pierre Beltoise (matra ford, matra)
10	Chris Amon (ferrari)
9	Jim Clark (lotus ford)
8	Jochen Rindt (brabham repco)
6	Richard Attwood (BRM) Johnny Servoz-Gavin (matra ford, cooper BRM) Jackie Oliver (lotus ford) Ludovico Scarfiotti (cooper maserati, cooper BRM)
5	Lucien Bianchi (cooper BRM) Vic Elford (cooper BRM)
4	Brian Redman (cooper maserati, cooper BRM) Piers Courage (BRM)
3	Dan Gurney (eagle weslake, brabham repco, mclaren ford) Jo Bonnier (cooper maserati, mclaren BRM, honda)
2	Jack Brabham (brabham repco) Silvio Moser (brabham repco)

TOČKOVANJE MOŠTEV

62	Lotus Ford
49	McLaren Ford
45	Matra Ford
32	Ferrari
28	BRM
14	Honda Cooper BRM
10	Brabham Repco
8	Matra
3	McLaren BRM

Motor ford cosworth DFV je bil po porodnih težavah v sezoni 1967 leta 1968 nared za uspehe. In res, razen v Franciji, kjer je zmagal Ferrarijev štirikolesnik, so na vseh drugih dirkah prvo mesto zasedli dirkalniki s Fordovimi motorji – leto pozneje pa že na vseh dirkah v sezoni! Cosworthov 8-valjnik je postal vzdržljiv, zato je bil že na začetku praktično zagotovljen naslov za Jima Clarka, ki je zmagal na prvi dirki v južnoafriškem Kyalamiju. Clark je s to zmago podrl Fangiov veliki rekord 24 zmag, vendar se je pred naslednjo veliko nagrado ubil na dirki formule 2 v Hockenheimu ... Jackie Stewart: »Nihče ni nikoli vedel, o čem je premišljeval in kaj je mislil Jimmy, ko si ga opazoval. Držal se je zase, z leti pa je postal vse bolj zaskrbljen. Bil je najbolj hladnokrven in preračunljiv dirkač na svetu, kljub temu pa si je pred štartom vedno grizel nohte.« ... Chris Amon: »Ne verjamem, da je njegova smrt upočasnila kateregakoli dirkača. Gotovo pa se je vsak pri sebi zamislil: 'Če se je zgodilo njemu, se lahko komurkoli.' Večina od nas je namreč menila, da smo pri dirkanju nesmrtni, Clarkova nesreča pa nas je spustila na realna tla.«

S Clarkovo smrtjo je pri Lotusu odgovornost padla na pleča Grahama Hilla, ki je zmagal na naslednjih dveh dirkah. V Belgiji pa je prvo zmago slavilo moštvo McLaren – ekipi jo je omogočil kar ustanovitelj Bruce McLaren. »Pa čeprav se tega niti nisem zavedal. Mislim sem namreč, da sem dirko končal na drugem mestu. Šele, ko mi je eden od BRM-ovih mehanikov povedal, da je moral Jackie Stewart v zadnjem trenutku na postanek v bokse, mi je postalo jasno, da sem zmagal,«



se je pozneje spominjal Novozelandsčan.

Na nizozemskem dirkališču Zandvoort so prvič obrodili sadovi sodelovanja med Kenom Tyrrelom in Jackijem Stewartom, ki sta v tem letu združila moči tudi v formuli 1. Vse do Škotove upokojitve leta 1973 sta močno zaznamovala ta šport in osvojila tri naslove med dirkači in še dva med konstruktorji. Tyrrell je kot zasebnik v najvišji razred avtomobilizma vstopil po uspehih s francosko Matro v formuli 2. Matra mu je leta 1968 brezplačno omogočila šasije formule 1, zato je imel v tem letu glede na druga moštva razmeroma majhne stroške, še največje pravzaprav za nakup petih Cosworthovih motorjev po 7500 funtov na motor. Tudi Stewart zanj ni bil drag, saj je pri njem vedno

dirkal na podlagi dobrega stiska rok in ne pogodbe – čeprav je Jackie pozneje postal prvi milijonar med dirkači. O tem je povedal: »Ko sem za Kena leta 1964 vozil v formuli 2, sem imel na banki morda 150 funtov. Če bi mi takrat nekdo dejal, da bom zaslužil 5 tisoč funtov na leto, bi bil navdušen. Toda ko sem pozneje začel s Kenom dirkati v formuli 1, sem spoznal, da lahko zaslužim tudi 8 ali 9 tisoč funtov, in to je bila zelo velika vsota. Samo če si bil direktor ali kaj podobnega, si lahko v tistih časih zaslužil toliko denarja.«

Zmaga Ferrarija na veliki nagradi Francije v Rouenu je bila prva, dosežena z dirkalnikom, ki je imel na zadku zadnje krilce. Na žalost pa si je motošportni svet to dirko zapomnil tudi po usodni nesreči 40-letnega Francoza Joja Schlesserja, ki je odpeljal svojo prvo dirko v dirkalniku formule 1. Schlesser je dirkal s hondo in zletel v enem od desnih ovinkov ter v kokpitu zgorel. Leta pozneje se je v formuli 1 preizkusil tudi njegov nečak Jean-Louis Schlesser. In kakšen preizkus je bil to! Na veliki nagrade Italije leta 1988 je namreč Jean-Louis, ki je pri Williamsu nadomeščal poškodovanega Nigela Mansella, s krogom zaostanka trčil z vodilnim na dirki, neučakanim Brazilcem Ayrtonom Senno v mclarnu. Jean-Louis je slovel kot vsestranski dirkač in je zmagoval v različnih kategorijah motošporta, sodeloval pa je tudi pri snemanju filmov, v Taksiju kot kaskader, v Taksiju 2 pa je igral celo sebe.

Nazaj v leto 1968! Na veliki nagradi Nemčije se je v zgodovino vpisal Belgijec Jacky Ickx, ki je s ferrarijem drugouvrščenega na kvalifikacijah ugnal z do danes največjo časovno razliko, in sicer 10,9 sekunde. Vendar

moramo upoštevati dejstvo, da je prvih nekaj največjih razlik posledica zelo dolgih stez, po katerih so dirkači včasih dirkali, in da tega Ickxovega rezultata ne gre enačiti na primer s Sennovim na veliki nagradi Monaka 1988, ko je Alaina Prosta v enakem dirkalniku ugnal

za 1,4 sekunde, zaradi česar je celo Prost dejal: »Ostali sem brez besed!« Dirke na nemškem Nürburgringu pozneje ni dobil Ickx, ampak Jackie Stewart, ki je v težkih vremenskih razmerah zmagal s kar 4 minutami prednosti pred najbližjim zasledovalcem.

Na veliki nagradi ZDA je debitiral Američan Mario Andretti, ki je sedel za volanom tretjega lotusa 49. Andretti je že na svoji prvi dirki v formuli 1 postavil dirkalnik na najboljši štartni položaj, kar je uspelo malo dirkačem (leta 1972 Carlosu

»Ko sem za Kena leta 1964 vozil v formuli 2, sem imel na banki morda 150 funtov. Če bi mi takrat nekdo dejal, da bom zaslužil 5 tisoč funtov na leto, bi bil navdušen. V formuli 1 sem spoznal, da lahko zaslužim tudi 8 ali 9 tisoč funtov, in to je bila zelo velika vsota.«

JACKIE STEWART



Reutemannu, leta 1996 Jacquesu Villeneuveu ...). Sicer so se našli ljudje, ki so dejali, da je imel Američan pač prednost zaradi domačega terena, vendar Andretti na stezi Watkins Glen pred tem še nikoli ni dirkal. Nekje v ozadju te dirke pa je svojo srečo v tem športu drugič in hkrati zadnjič preizkusilo še eno znano ime iz dirkaškega sveta. Američan Bobby Unser se je po dirki v Italiji, kjer ni štartal, spet preizkusil z dirkalnikom BRM, a tekmovanja ni končal. Precej več uspehov je dosegel v ameriški seriji USAC oziroma Indy car, med drugim pa je trikrat zmagal na slavni dirki 500 milj Indianapolisa. Njegov brat Al Unser je tam slavil štirikrat, Alov sin Al Unser jr. pa dvakrat.

Graham Hill je prvak postal na zadnji veliki nagradi sezone v Mehiki, kjer sta možnosti za naslov imela tudi Hulme in Stewart, vendar nista prišla do točk.

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN JUŽNE AFRIKE	Clark	Clark
VN ŠPANIJE	Amon	Hill (6)
VN MONAKA	Hill	Hill
VN BELGIJE	Amon	McLaren (6)
VN NIZOZEMSKA	Amon	Stewart (5)
VN FRANCIJE	Rindt	Ickx (3)
VN V. BRITANIJE	Hill	Siffert (4)
VN NEMČIJE	Ickx	Stewart (6)
VN ITALIJE	Surtees	Hulme (7)
VN KANADE	Rindt	Hulme (6)
VN ZDA	Andretti	Stewart (2)
VN MEHIKE*	Siffert	Hill (3)

Največ zmag	Največ prvih štartnih mest
3 Hill	3 Amon
Stewart	2 Hill
2 Hulme	Rindt
1 Ickx	1 Ickx
McLaren	Siffert
Siffert	Surtees
Clark	Clark
	Andretti
5 Lotus	5 Lotus
3 McLaren	4 Ferrari
Matra	2 Brabham
1 Ferrari	1 Honda

1969

JACKIE STEWART (matra ford)

Na koncu 60. let prejšnjega stoletja se je formula 1 srečala s komercializacijo, dirkalniki so bili vse bolj polepljeni s sponzorskimi napisi. V moštvih je bilo malo menjav. Jacky Ickx se je iz Ferrarija preselil k Brabhamu, od koder je k Lotusu odšel Jochen Rindt, v športu pa ni bilo več Honde. Vrnili se je leta 1983, a le kot dobaviteljica motorjev. Sezona 1969 je bila v znamenju Jackieja Stewarta, ki je na prvih osmih dirkah šestkrat zmagal in enkrat osvojil drugo mesto, zato je prvak postal že tri dirke pred koncem. Moštvu Matra Ford oziroma vodji ekipe Kenu Tyrrellu je s svojimi zmagami zagotovil tudi konstruktorsko lovoriko, čeprav se je še kako dobro zavedal, da so bili uspehi plod skupnega truda. Kljub temu je izpostavil predvsem Tyrrella ... Jackie Stewart: »Ken je praktičen človek. Nikoli ne ovinkari in po nepotrebem ne zapleta stvari. Dobro izbere tudi skupino mehanikov, na katere se človek resnično lahko zanese.«

Leta 1968 so se v formuli 1 pojavila zadnja krilca. Najprej v moštvih Ferrari in Brabham, v sezoni 1969 pa so že vse ekipe spoznale prednosti novosti in so na svoje dirkalnike, tudi na sprednji del, začele nameščati te aerodinamične pripomočke. Toda sprva krilca, zlasti na zadku dirkalnika, niso bila zanesljiva in so se pri visokih hitrostih rada polomila. Predvsem zato, ker so bila velika, težka, nameščena zelo visoko, pritrjena pa na ozke in krhke opornike. Na veliki nagradi Španije na stezi Montjuich Park se je sprva odtrgalo zadnje krilce Hillovega lotusa, nato pa na istem mestu še Rindtovega. Oba sta izgubila nadzor nad dirkalnikom; prvi jo je v nesreči odnesel brez praske, drugemu pa to ni uspelo.



Heinz Prüller, Rindtov življenjepisec, je zapisal: »V 20. krogu se je pri hitrosti nekaj manj kot 230 km/h na uro zvililo zadnje krilce Rindtovega lotusa. Njegov dirkalnik je šel naravnost v zaščitno ograjo, ki je bila na srečo prav na njegovo prigravarjanje nekaj tednov prej postavljena višje. Rindtov lotus je potem trčil še z ostanki Hillovega dirkalnika ... Jochenov obraz je bil močno okrvavljen, a dirkač je bil pri zavesti in je zamrmral: 'Sranje!' Naslednjega dne se je zbudil v bolnišnični postelji s pretresom možganov, zlomljeno čeljustjo in zlomljenim nosom. Svoji ženi Nini je zamomljal: 'Vedno sem se spraševal, kaj je Jimmy (Jim Clark, op. p.) čutil v Hockenheimu. Zdaj mislim, da vem, kaj. Ničesar!'« Pet dni po svoji nesreči v Španiji je Rindt z doma v Ženevi

napisal pismo svojemu delodajalcu Colinu Chapmanu, saj je vse manj zaupal v Lotusov dirkalnik. Pismo je bilo tako kontroverzno, da so se angleški založniki odločili, da ga v prevedeni Rindtovi biografiji, ki je po njegovi smrti leta 1970 v Monzi najprej izšla v nemškem jeziku, ne bodo objavili. V angleščini je bilo objavljeno šele v dodatku nemške izdaje. Jochen Rindt je v njem zapisal: »Dragi Colin ... Pravkar sem se vrnil domov v Ženevo. Še vedno se slabo počutim in večino dneva moram ležati v postelji. Šele po jutrišnjem pregledu zdravnika bomo vedeli, ali bom sposoben dirkati v Monaku in Indianopolisu ... Zdaj pa o drugih stvareh, Colin. V formuli 1 dirkam že 5 let in samo enkrat sem storil napako (v Clermont-Ferrandu sem trčil v Chrisa Amona) ter imel eno nesrečo, in sicer v Zandvoortu zaradi okvare dirkalnika. To se je drastično spremenilo od prihoda v tvoje moštvo, v katerem sem imel že tri nesreče, vse zaradi okvar. Tvoji dirkalniki so tako hitri, da se na času praktično ne bi poznalo, če bi z nekaj dodatnimi kilogrami materiala ojačali najšibkejšo dele vozila. Poleg tega bi bilo dobro, če bi na vsake toliko časa preveril, kaj počnejo tvoji delojemalci. Prosim te, razmisli malo o tem. Dirkam lahko le v dirkalniku, v katerega lahko zaupam, mislim pa, da sem že skoraj prišel do točke popolnega nezaupanja.«

V italijanski Monzi je Jackie Stewart z zmago postal prvak, čeprav je na startu povozil enega od številnih zajcev, ki jih še danes najdemo v gozdovih okrog dirkališča. »Zadel sem ga s sprednjim desnim kolesom. Ni bilo možnosti, da bi se mu izognil. Če bi sunkovito zavil, bi s seboj s steze spravil za polovico štartne vrste

TOČKOVANJE DIRKAČEV

63	Jackie Stewart (matra ford)
37	Jacky Ickx (brabham ford)
26	Bruce McLaren (mclaren ford)
22	Jochen Rindt (lotus ford)
21	Jean-Pierre Beltoise (matra ford)
20	Denny Hulme (mclaren ford)
19	Graham Hill (lotus ford)
16	Piers Courage (brabham ford)
15	Jo Siffert (lotus ford)
14	Jack Brabham (brabham ford)
6	John Surtees (BRM)
4	Chris Amon (ferrari)
3	Richard Attwood (lotus ford)
	Vic Elford (cooper maserati, mclaren ford)
	Pedro Rodriguez (BRM, ferrari)
1	Silvio Moser (brabham ford)
	Jackie Oliver (BRM)
	Johnny Servoz-Gavin (matra ford)

TOČKOVANJE MOŠTEV

66	Matra Ford
49	Brabham Ford
47	Lotus Ford
38	McLaren Ford
7	BRM
	Ferrari

dirkalnikov. V naslednjih krogih sem bil precej zaskrbljen zaradi misli, da se je kost zarila v gumo in da ta lahko spusti,« je pozneje pripovedoval Stewart. Škot je zmagal za vsega 8 stotink sekunde pred Jochenom Rindtom, za manj kot 2 desetinki sekunde pa sta za zmagovalcem zaostala še Francoz Jean-Pierre Beltoise z matro in Bruce McLaren z mclarnom. Finiš te dirke je bil peti najtesnejši vseh časov, od leta 1967 do 1974 pa je zmagovalec v Monzi kar petkrat slavil z manj kot sekundo prednosti

pred najbližjim zasledovalcem. Prav v Italiji je bil dve leti pozneje najtesnejši finiš vseh časov. V cilj je namreč v manj kot sedmih desetinkah sekunde pripeljalo 5 dirkalnikov, zmagal pa je Britanec Peter Gethin z vsega stotinko prednosti pred Švedom Ronnijem Petersonom. To so bile dirke, na katerih je prihajalo tudi do veliko menjav v vodstvu – na dirki leta 1969, ko je zmagal Stewart, jih je bilo kar 14 do 37. kroga od 68, na dirki iz leta 1971 pa jih je bilo skupaj 26 v 55 krogih. V tem

obdobju so po dirkališčih čase merili različno, le redkokje na stotinko natančno. Od leta 1950 pa vse do začetka 70. let je pravzaprav prevladovalo merjenje na desetinko sekunde, prvič pa so na tisočinko sekunde merili na veliki nagradi ZDA leta 1971. Do začetka 80. let je tako prišlo do prave zmešnjave, saj so ponekod merili na desetinko, drugod pa že na tisočinko sekunde natančno. No, od leta 1982, ko je formula 1 dobila tudi uradnega časomerilca, povsod merijo na tisočinko natančno. Sprva

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN JUŽNE AFRIKE	Brabham	Stewart (4)
VN ŠPANIJE	Rindt	Stewart (4)
VN MONAKA	Stewart	Hill (4)
VN NIZOZEMSKA	Rindt	Stewart (2)
VN FRANCIJE	Stewart	Stewart
VN V. BRITANIJE	Rindt	Stewart (2)
VN NEMČIJE	Ickx	Ickx
VN ITALIJE*	Rindt	Stewart (3)
VN KANADE	Ickx	Ickx
VN ZDA	Rindt	Rindt
VN MEHIKE	Brabham	Hulme (4)

»Jochenov obraz je bil močno okrvavljen, a dirkač je bil pri zavesti in je zamrmral: 'Sranje!' Naslednjega dne se je zbudil v bolnišnični postelji s pretresom možganov.«

HEINZ PRÜLLER

Največ zmag	Največ prvih štartnih mest
6 Stewart	5 Rindt
2 Ickx	2 Stewart
1 Rindt	Ickx
Hulme	Brabham
Hill	
6 Matra	5 Lotus
2 Brabham	4 Brabham
Lotus	2 Matra
1 McLaren	



je bil to švicarski Longines, ki je funkcijo opravljal do leta 1992, nato pa še eno švicarsko podjetje, Tag Heuer (1992–2003). Od leta 2004 je bil za merjenje zadolžen nemški Siemens, leta 2009 pa je uradni časomerilec postal južnokorejski LG Group.

Na veliki nagradi ZDA so se na lotusu aktualnega svetovnega prvaka Grahama Hilla obrabile gume, zaradi česar ga je zavrtelo. Ker mu je pri tem ugasnil motor, je zlezal iz dirkalnika, ga porinil, skočil nazaj noter in se odpeljal proti boksom na menjavo koles. A do garaž mu ni uspelo priti ... Graham Hill: »Zadnja leva pnevmatika je počila, v nesreči pa sem končal z dirkalnikom, obrnjenim na glavo. Zlomil sem si desno koleno, izpahnil levo in pretrgal vse vezi. Malo se spomnim o nesreči, vem samo, da sem pri visoki hitrosti zletel s steze z zadkom dirkalnika. Ko so me fantje obiskali v bolnišnici, sem jim dejal, naj sporočijo moji ženi Bette, da nekaj časa ne bom mogel plesati.«

1970

JOCHEN RINDT (lotus ford)

TOČKOVANJE DIRKAČEV

45	Jochen Rindt (lotus ford)
40	Jacky Ickx (ferrari)
33	Clay Regazzoni (ferrari)
27	Denny Hulme (mclaren ford)
25	Jackie Stewart (march ford, tyrrell ford)
	Jack Brabham (brabham ford)
23	Pedro Rodriguez (BRM)
	Chris Amon (march ford)
16	Jean-Pierre Beltoise (matra)
12	Emerson Fittipaldi (lotus ford)
10	Rolf Stommelen (brabham ford)
8	Henri Pescarolo (matra)
7	Graham Hill (lotus ford)
6	Bruce McLaren (mclaren ford)
4	Mario Andretti (march ford)
	Reine Wisell (lotus ford)
3	Ignazio Giunti (ferrari)
	John Surtees (mclaren ford, surtees ford)
2	John Miles (lotus ford)
	Jackie Oliver (BRM)
	Johnny Servoz-Gavin (march ford)
1	François Cevert (march ford)
	Peter Gethin (mclaren ford)
	Dan Gurney (mclaren ford)
	Derek Bell (brabham ford, surtees ford)

TOČKOVANJE MOŠTEV

59	Lotus Ford
52	Ferrari
48	March Ford
35	Brabham Ford
	McLaren Ford
23	BRM
	Matra
3	Surtees Ford

V tej sezoni je Colin Chapman predstavil svoj revolucionarni dirkalnik lotus 72, ki je še dolga leta narekoval oblikovalske smernice v formuli 1, saj je imel ozek, lepo oblikovan nos in hladilnike ob stranicah dirkalnika. V prvenstvo je vstopilo moštvo March, eden od ustanoviteljev britanske ekipe pa je bil poznejši predsednik Mednarodne avtomobilistične zveze Max Mosley. March je leta 1969 komaj začel izdelovati dirkalnike formule 3, ko so se ustanovitelji podjetja odločili za skok v formulo 1. In že na prvih kvalifikacijah sezone pred veliko nagrado Južne Afrike sta se v prvi štartni vrsti znašla prav Marchova dirkalnika. V enem je sedel Chris Amon, v drugem pa Jackie Stewart, ki je še pred koncem sezone prestopil v še eno novo moštvo, in sicer v ekipo Tyrrell Ford, ki je pod taktirko ustanovitelja Kena Tyrrella začela nastopati od velike nagrade Kanade naprej. Prvak iz leta 1964 John Surtees je medtem ustanovil moštvo Surtees Ford in se s svojim dirkalnikom prvič pojavil na dirki v angleškem Brands Hatchu.

V tej sezoni sta debitirala dva dirkača, ki sta se pozneje znašla v hiši slavnih. Brazilec Emerson Fittipaldi je v formuli 1 prvič nastopil na veliki nagradi Velike Britanije z lotusom in osvojil 8. mesto, Šved Ronnie Peterson pa v Monaku, kjer je bil z march fordom sedmi.

Na prvi dirki v Južnoafriški republiki je zmagal Jack Brabham, ki je imel že 43 let in je vedel, da se bo na koncu leta upokojil. Prav Brabham je bil dve dirki pozneje akter ene najbolj dramatičnih dirk v zgodovini formule 1. V zadnjem ovinku velike nagrade Monaka je



namreč trčil v zaščitno ograjo in s tem zmago prepustil Jochenu Rindtu v starem lotusu 49C, kajti lotus 72 še vedno ni bil dovolj preizkušen. Rindtova zmaga v Monaku je bila posebna zaradi dveh razlogov. Le redko se je namreč zgodilo, da je zmagovalec vodil samo zadnji krog oziroma zadnjih nekaj metrov ter da je v zadnjem krogu dirkač odpeljal tudi najhitrejši krog na dirki!

Pred dirko v Belgiji se je na testiranjih v Goodwoodu ubil Novozelandski Bruce McLaren, ustanovitelj istoimenske ekipe. Novinar David Phipps, ki si je ta testiranja želel pogledati v živo, a je na dirkališču zamujal, je za Autocourse zapisal: »Bruce je testiral dirkalnik za serijo CanAm. Obljubil je, da

me bo, potem ko ga bo preizkusil, v njem zapeljal po stezi. Na dirkališču smo zamujali, a to je bil eden tistih prekrasnih sončnih dni, ko se človeku pravzaprav ne bi smelo muditi. Ob prihodu na stezo je bilo vse preveč tiho. Potem pa smo slišali grozen zvok sirene reševalnega vozila ... Bruce je umrl, so dejali, meni pa ni šlo v račun, kako kljub temu sonce tako lepo sije in kako ptice lahko tako zelo lepo pojejo. Vse je bilo isto, vendar povsem isto ni moglo biti nikoli več.«

Na veliki nagradi Belgije so vsa moštva, kar je prava redkost, pohvalila predstavo Pedra Rodrigueza. John Blunsdel je za Motor Racing Year poročal: »Mehičan je odlično štartal iz tretje štartne vrste in je bil po prvem krogu že četrti, za vodilnimi Amonom in Stewartom v marchih ter Rindtom v lotusu 49C. V tretjem krogu je Pedro prehitel Rindta, v četrtem Stewarta in v petem še Amona. To je bila za moštvo BRM prva zmaga po kar štirih sušnih letih. Rodriguez si je zmago priboril povsem zaslužen in ne zaradi smole drugih.«

Na Nizozemskem se je ubil Britanec Piers Courage v de tomaso ford, potem ko je z dirkalnikom zletel s steze in zgorel v kokpitu. Jackie Stewart se je spominjal: »V svoj dnevnik mi je bilo še dneve po nesreči težko pisati. Z ženo Helen sva v teh letih videla več smrti kot večina ljudi v dveh življenjih. Štiri tedne po Clarkovi smrti leta 1968 se je ubil Mike Spence v Indianopolisu, še čez štiri Ludovico Scarfiotti, še čez štiri Jo Schlesser v Rouenu; pred dvema tednoma Bruce McLaren

v Goodwoodu. Zdaj pa Piers. Seznam se kar noče končati.« ... Dan Gurney: »To je krut šport. Nedolgo tega sem ležal v postelji in prešteval ljudi, ki sem jih poznal in so umrli v dirkaškem športu. Po dobri uri sem prišel do številke 57!« A tragedij še ni bilo konec.

V italijanski Monzi se je namreč na treningu ubil še Jochen Rindt, ki je pri zaviranju v ovinek Parabolica zaradi okvare zavor izgubil nadzor nad dirkalnikom. »Jochen je bil gotovo srečen vse do svoje smrti, kajti dirkači smo za volanom najsrečnejši ljudje na svetu.

Tudi tisti zadnji dve sekundi drame tega nista mogli spremeniti, saj dirkači boj s 'podivjanim' dirkalnikom jemljemo kot nekaj prežetega s strastjo. Rindt ni imel niti sekunde časa za strah, zato ni trpel,« je bil prepričan Jacky Ickx.

»Štiri tedne po Clarkovi smrti leta 1968 se je ubil Mike Spence v Indianapolisu, še čez štiri Ludovico Scarfiotti, še čez štiri Jo Schlesser v Rouenu; pred dvema tednoma Bruce McLaren v Goodwoodu. Zdaj pa Piers. Seznam se kar noče končati.«

JACKIE STEWART



Po Rindtovi smrti so se mnogi začeli spraševati, ali bo kdo od njegovih tekmecev še uspel osvojiti več kot 45 točk, kolikor jih je do takrat zbral Avstrijec, in s tem dirkaču Lotusa vzel naslov svetovnega prvaka. Pred dirko v Monzi, ko je bilo na voljo še 36 točk, je imelo teoretične možnosti za osvojitve prvenstva kar osem dirkačev, razen Fittipaldija so bili vsi iz poznejše prve deseterice skupnega seštevka. Najboljše so imeli Brabham (25 točk), Stewart in Denny Hulme (oba po 19), vendar nihče od trojice v Italiji ni uspel zmanjšati razlike za Rindtom na manj kot 20 točk. Pred dirko v Kanadi, kjer je zmagal Ickx, je na naslov računala le še peterica, in sicer Brabham, Stewart (oba po 25 točk), Hulme (22), Švicar Clay Regazzoni (21) ter Jacky Ickx (19). Po njej pa le še slednji, ki pa bi moral na preostalih dveh dirkah nujno zmagati. Toda na veliki nagradi ZDA je slavil Fittipaldi in prvak, do danes edini posthumni, je postal Rindt.

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN JUŽNE AFRIKE	Stewart	Brabham (3)
VN ŠPANIJE	Brabham	Stewart (3)
VN MONAKA	Stewart	Rindt (8)
VN BELGIJE	Stewart	Rodriguez (6)
VN NIZOZEMSKA	Rindt	Rindt
VN FRANCIJE	Ickx	Rindt (6)
VN V. BRITANIJE	Rindt	Rindt
VN NEMČIJE	Ickx	Rindt (2)
VN AVSTRIJE	Rindt	Ickx (3)
VN ITALIJE	Ickx	Regazzoni (3)
VN KANADE	Stewart	Ickx (2)
VN ZDA*	Ickx	Fittipaldi (3)
VN MEHIKE	Regazzoni	Ickx (3)

Največ zmag	Največ prvih štartnih mest
5 Rindt	4 Ickx
3 Ickx	Stewart
1 Regazzoni	3 Rindt
Stewart	1 Regazzoni
Brabham	Brabham
Rodriguez	
Fittipaldi	
6 Lotus	5 Ferrari
4 Ferrari	3 Lotus
1 March	March
Brabham	1 Brabham
BRM	Tyrrell

1971

JACKIE STEWART (tyrrell ford)

Škot Jackie Stewart je tako kot leta 1969 na poti do naslova svetovnega prvaka pometel s konkurenti. In znova v partnerstvu s Kenom Tyrrelmom, le da tokrat v moštvu Tyrrell Ford in ne v Matri. Stewart je na prvih sedmih dirkah petkrat zmagal in bil še enkrat drugi, tako da bi moral po veliki nagradi Nemčije Jacky Ickx kot najbližji nasledovalec na zadnjih štirih dirkah najmanj trikrat zmagati in enkrat dirko končati na drugem mestu. Seveda pa bi moral Belgijec računati, da Stewart ne bi smel niti enkrat priti do točk. To se ni zgodilo in Škot je prvak postal že v Avstriji (tam je debitiral poznejši prvak Avstrijec Niki Lauda, ki je naslove osvojil v letih 1975, 1977 in 1984). Pri izdelavi zmagovitega Tyrrellovega dirkalnika je sodelovalo le 8 ljudi. Toliko zaposlenih je v novem tisočletju moštvo McLaren imelo samo v oddelku za barvanje! Za presenečenje sezone je poskrbel Šved Ronnie Peterson. Superšved, kot so ga radi klicali, je štirikrat osvojil drugo mesto, od tega kar trikrat takoj za Stewartom.

Na prvi dirki v Južnoafriški republiki je v svojem prvem nastopu za Ferrari zmagal Mario Andretti. To je pred njim uspelo Fangiu leta 1956 in Baghettiju leta 1961, pozneje pa, med drugimi, še Angležu Nigelu Mansellu, in sicer v sezoni 1989, ter Fincu Kimiju Räikkönenu v sezoni 2007. Mario Andretti se je spominjal: »To je bila dirka, pred katero sem si dejal, da moram zmagati. In teh dirk človek nikoli ne pozabi. Občutek ob vožnji skozi cilj je bil naravnost neverjeten.« Andretti je v formuli 1 osvojil samo en naslov svetovnega prvaka, a se je kljub temu



znašel v neuradni hiši slavnih. Bil je namreč cenjen vsestranski dirkač. Osvajal je naslove v ameriški seriji USAC oziroma Indy Car, zmagal na sloviti dirki 500 milj Indianapolisa (1969) in tako naprej. Za nameček je dirkal dolgo časa. Celo leta 1993, ko je bil star že 53 let, je v seriji Indy Car uspel zmagati, in sicer na dirki v Phoenixu.

Med dirkami v Franciji in Veliki Britaniji se je ubil Mehičan Pedro Rodriguez, dirkač moštva BRM. Tim Parnell, vodja moštva BRM, je bil ne samo močno pretresen z novico, ampak tudi jezen. »Bili smo v Silverstonu, kjer smo se pripravljali za veliko nagrado Velike Britanije, in vse je teklo po načrtu. Potem pa je poklical neki idiot iz nemškega Norisringa in

začel nadlegovati Pedra, naj sede za volan njihovega prekletega starega športnega ferrarija. Rekel sem mu, da je nor, če bo šel, a premamili ga je denar, ki so mu ga ponujali. Na dirki je, kako ironično, celo povedel. Tragično! Ne bi smel biti tam. Njegovo življenje je bilo zapravljeno na neki preletni dirki v preletni stari šari od avtomobila,« je pozneje pripovedoval Parnell. Ta je po zadnji dirki sezone zaradi še ene nesreče izgubil tudi drugega voznika moštva, Švicarja Joja Sifferta. Tri tedne po veliki nagradi ZDA se je namreč ubil na neprvenstveni dirki v Brands Hatchu, kjer se je s svojim BRM-om zapletel v nesrečo z Ronnijem Petersonom. BRM-u se po izgubi dveh zelo dobrih dirkačev nikoli ni uspelo povsem pobrati in moštvo je v naslednjih letih počasi utonilo v pozabo.

Dirka sezone je bila velika nagrada Italije v Monzi, kjer je pet dirkalnikov v cilju ločilo le 61 stotink sekunde. To je bila dolga leta tudi najhitreje odpeljana dirka, saj je zmagovalec Britanec Peter Gethin s svojim dirkalnikom BRM vozil s povprečno hitrostjo 150,75 milje na uro ali nekaj malega čez 240 km/h. Rekord je, prav tako v Monzi, popravil šele Michael Schumacher s ferrarijem, in sicer leta 2003, ko je vozil v povprečju 247,59 km/h. Oba sta imela v zadku svojih dirkalnikov 3-litrski motor, vendar je Gethin dirkal na stezi, ki še ni imela treh šikan. V prvih 37 krogih velike nagrade Italije 1971 so se za prevlado na stezi borili Peterson, Stewart, Cevert, Regazzoni, Hailwood, Siffert in Amon, vsi tesno skupaj in vsakemu se je za nekaj časa uspelo prebiti v samo vodstvo. Gledalci ob stezi so bili priča številnim prehitovanjem iz zavetrja,

TOČKOVANJE DIRKAČEV

62	Jackie Stewart (tyrrell ford)
33	Ronnie Peterson (march ford, march alfa romeo)
26	François Cevert (tyrrell ford)
19	Jacky Ickx (ferrari)
19	Jo Siffert (BRM)
16	Emerson Fittipaldi (lotus ford, lotus pratt & whitney)
13	Clay Regazzoni (ferrari)
12	Mario Andretti (ferrari)
9	Peter Gethin (mclaren ford, BRM)
	Pedro Rodriguez (BRM)
	Chris Amon (matra)
	Reine Wisell (lotus ford, lotus pratt & whitney)
	Denny Hulme (mclaren ford)
5	Tim Schenken (brabham ford)
	Howden Ganley (BRM)
4	Mark Donohue (mclaren ford)
	Henri Pescarolo (march ford)
3	Mike Hailwood (surtees ford)
	John Surtees (surtees ford)
	Rolf Stommelen (surtees ford)
2	Graham Hill (brabham ford)
1	Jean-Pierre Beltoise (matra)

TOČKOVANJE MOŠTEV

73	Tyrrell Ford
36	BRM
33	Ferrari
	March Ford
21	Lotus Ford
10	McLaren Ford
9	Matra
8	Surtees Ford
5	Brabham Ford

Amonu pa je do 46. kroga od 55 uspelo pridobiti nekaj prednosti. Vendar jo je v trenutku tudi izgubil ... Chris Amon: »Dovolj prednosti sem si bil že nabral, da sem lahko v miru začel razmišljati o pripravah na zadnji del dirke. Nato pa se je zgodilo! Na vizirju čelade

sem imel še veliko prozorne plastike, a ko sem skušal odlepiti samo eno plast, da bi bolje videl, so se snele vse.« V zadnjem ovinku zadnjega kroga je bil Peterson v vodstvu pred Cevertom. Gethin je bil šele tretji, pred Hailwoodom in Novozelandsčanom Howdenom

Ganleyjem. Toda ... Peter Gethin: »Svojo strategijo sem načrtoval že vnaprej. Moj dirkalnik BRM je bil zelo dober pri pospeševanju v Parabolici (zadnji ovinek Monze, op. p.), zato sem vedel, da imam možnosti za zmago – če bi le okrog ovinka prišel med prvimi tremi.

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN JUŽNE AFRIKE	Stewart	Andretti (4)
VN ŠPANIJE	Ickx	Stewart (4)
VN MONAKA	Stewart	Stewart
VN NIZOZEMSKÉ	Ickx	Ickx
VN FRANCIJE	Stewart	Stewart
VN V. BRITANIJE	Regazzoni	Stewart (2)
VN NEMČIJE	Stewart	Stewart
VN AVSTRIJE*	Siffert	Siffert
VN ITALIJE	Amon	Gethin (11)
VN KANADE	Stewart	Stewart
VN ZDA	Stewart	Cevert (5)

»Dovolj prednosti sem si bil že nabral, da sem lahko v miru začel razmišljati o pripravah na zadnji del dirke. Nato pa se je zgodilo! Na vizirju čelade sem imel še veliko prozorne plastike, a ko sem skušal odlepiti samo eno plast, da bi bolje videl, so se snele vse.«

CHRIS AMON

Največ zmag	Največ prvih štartnih mest
6 Stewart	6 Stewart
1 Cevert	2 Ickx
Ickx	1 Siffert
Siffert	Regazzoni
Andretti	Amon
Gethin	
7 Tyrrell	6 Tyrrell
2 BRM	3 Ferrari
Ferrari	1 BRM
	Matra



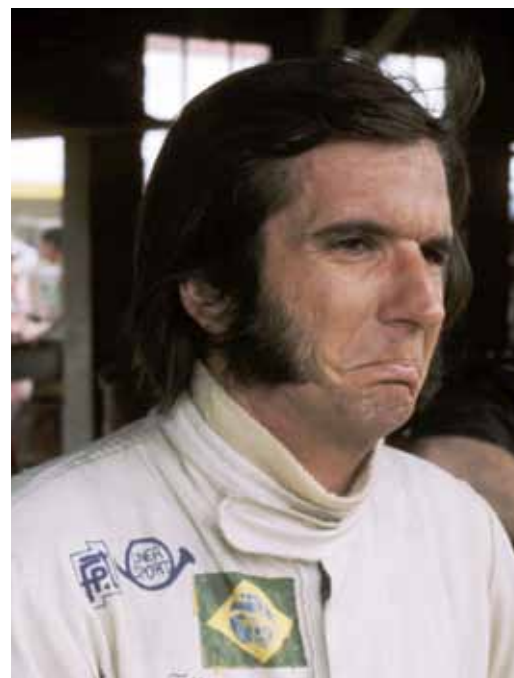
Ko sta se Peterson in Cevert znašla drug ob drugem, sem smuknil mimo obeh po notranji strani, in če me spomin ne vara, sem celo rahlo zapeljal po travi. Toda ustaviti se tako ali tako nisem mogel. Spomnim se, kako sem pomislil, da sem na pravem mestu, torej v vodstvu, in tudi za ceno razbitega dirkalnika nisem želel spustiti noge s stopalke za plin. Skozi prvi del ovinka sem šel rahlo počez, uporabil pa sem maksimalno število obratov. Mislim, da je imel Peterson težave z motorjem, mogoče celo z izpušno cevjo, a je tik pred ciljem vseeno prišel iz mojega zavetrja.« Zvečer je moštvo BRM v hotelu Serenissima v Monzi pripravilo zabavo. Ko so odhajali, pa so ugotovili, da ima eden od avtomobilov počeno gumo, in so jo morali zamenjati. Dela se je prijel kar Peter Gethin. »Res je, počila je zadnja leva pnevmatika. Vsega nekaj ur po zmagi v Monzi, edini v svoji karieri, sem se potil pri delu, drugi dirkači pa so se mi posmehovali,« se je pozneje spominjal Gethin.

1972

EMERSON FITTIPALDI (lotus ford)

Emerson Fittipaldi je leta 1972, ko je v sezoni nastopilo 44 voznikov, postal prvi prvak iz Brazilije, za nameček pa vse do prihoda Fernanda Alonsa v novem tisočletju tudi najmlajši dirkač z opevano lovoriko. Ko je osvojil prvenstvo v Italiji, je imel samo 25 let! S svojim črnim lotusom z zlatim napisom sponzorja John Player Special je na prvih 10 dirkah kar osemkrat stal na zmagovalnih stopničkih, od tega petkrat na najvišji, o svojem prvem naslovu pa je povedal: »Leto 1972 je bilo čudovito. Dirkalnik je bil konkurenčen na vsaki stezi in skoraj vsakič se mi je uspelo kvalificirati v prvi dve vrsti. občutek neizmerne veselja me je navdajal, ko sem prvenstvo osvojil z zmago v Monzi. Še kako dobro se spominjam, kako sem se počutil v častnem krogu. Naravnost enkratno!«

Sezona se je tokrat začela v Argentini in končala v ZDA, kjer je z mclarnom fordod debitiral prvak iz leta 1979 Južnoafričan Jody Scheckter. Na tej prvi dirki v Argentini je motošportni svet presenetil domačin Carlos Reutemann, ki je v svojem prvem nastopu v formuli 1 osvojil celo poleposition. Dirkač moštva Brabham, ekipa je bila zdaj v lasti podjetnega Bernija Ecclestonea, je na stezi v Buenos Airesu za 22 stotink sekunde ugnal aktualnega svetovnega prvaka Jackieja Stewarta. Novinar Alan Henry je zapisal: »Moštvo Brabham se je napačno odločilo, da bo na dirki uporabilo enako različico gum kot na kvalifikacijah. Stewart je namreč takoj po štartu povedel. Reutemann je v prvih krogih na drugem mestu odlično vozil, nato pa je do 45. kroga oziroma menjave koles v boksih nazadoval na četrto. Mehaniki so mu zamenjali



kolesi samo na levi strani dirkalnika, dirko pa je pozneje končal kot sedmi. To je bila odlična predstava Argentinca, pa čeprav so bili v moštvu nad rezultatom razočarani.«

V Monaku je presenetil Francoz Jean-Pierre Beltoise. Nekdanji motociklist je dirkal s pohabljeno levo roko, ki je bila posledica grozovite nesreče na začetku njegove kariere. Na ozkih ulicah Monte Carla se je Beltoise s svojim podhranjenim BRM-om kvalificiral na četrto mesto, takoj za Fittipaldijem, Ickxom in Regazzonijem v ferrarijih. Nihče mu ni pripisoval velikih možnosti za zmago, tudi na hladni in deževni dan dirke ne. Navsezadnje je za kralja dežja v tistem času veljal Ickx. Louis Stanley, vodja moštva

BRM, se je spominjal: »Jean-Pierre je odlično štartal in pri zaviranju v prvi ovinek prišel mimo Ickxa. Nato je pri vzponu proti Casinuju izginil v oblaku vodnega prša. Vodil je vseh 80 krogov in za nameček odpeljal še najhitrejši krog na dirki. Nikoli ni bil ogrožen, njegov BRM pa je deloval brezhibno ... To je bila enkratna zmaga, peta za BRM v Monaku. Jean-Pierre je v Franciji postal narodni heroj, ko ga je časopis Le Monde postavil na naslovnico. Na slavnostni večerji si je dal duška ob zmagi, ki je pozneje postala tudi njegova edina v karieri dirkača formule 1. Toda, kako jo je dosegel!«

Na veliki nagradi Belgije je Fittipaldi lažje prišel do zmage, saj je zaradi čira na dvanajstniku manjkalo njegov najnevarnejši tekmeč Jackie Stewart. Hiperaktivni Škot je preprosto pregorel ... Jackie Stewart: »V tistih časih sem poleg dirkanja praktično vsak dan počel še kaj drugega. V Monte Carlu, denimo, sem imel številne sponzorske obveznosti, zabavati sem moral goste, nagovarjati ljudi ob zajtrkih, večerjah itn. Poleg tega smo na testiranjih delali kot nori. V Kyalamiju smo testirali 18 dni, vsak dan pa opravili po dve dolžini dirke. In enako v Paul Ricardu. V tistih časih je med proizvajalci gum divjala prava mala vojna. In ni me obremenjevala samo formula 1. Dirkal sem tudi v ameriški seriji CanAm, zato sem bil en teden v Evropi, drug teden v Ameriki, pa spet v Evropi itn. Nočem kritizirati dela današnjih dirkačev, toda v primerjavi z nami so precej manj obremenjeni. Potem so tu še smrti. Na moj rojstni dan, torej 11. junija, se je leta 1972 v Le Mansu ubil Jo Bonnier.«

TOČKOVANJE DIRKAČEV

61	Emerson Fittipaldi (lotus ford)
45	Jackie Stewart (tyrrell ford)
39	Denny Hulme (mclaren ford)
27	Jacky Ickx (ferrari)
23	Peter Revson (mclaren ford)
15	François Cevert (tyrrell ford)
	Clay Regazzoni (ferrari)
13	Mike Hailwood (surtees ford)
12	Ronnie Peterson (march ford)
	Chris Amon (matra)
9	Jean-Pierre Beltoise (BRM)
4	Mario Andretti (ferrari)
	Howden Ganley (BRM)
	Brian Redman (mclaren ford, BRM)
	Graham Hill (brabham ford)
3	Carlos Reutemann (brabham ford)
	Andrea de Adamich (surtees ford)
	Carlos Pace (march ford)
2	Tim Schenken (surtees ford)
1	Arturo Merzario (ferrari)
	Peter Gethin (BRM)

TOČKOVANJE MOŠTEV

61	Lotus Ford
51	Tyrrell Ford
47	McLaren Ford
33	Ferrari
18	Surtees Ford
15	March Ford
14	BRM
12	Matra
7	Brabham Ford

Na veliki nagradi Francije je bližje kot kadarkoli prej svoji prvi zmagi prišel Chris Amon. Po mnenju takratnih strokovnjakov je bil Novozelčan na svoj dan enako hiter kot Jim Clark, zato bi moral biti v sezoni 1972 enakovreden Fittipaldiju in Stewartu. Na

stezi Clermont-Ferrand, mini Nürburgringu, kot so radi rekli francoskemu dirkališču, se je s svojo modro matro kvalificiral na prvo mesto, skoraj sekundo hitrejši je bil od Dennyja Hulma v mclarnu. Autocourse je o dirki zapisal: »Na štartu je Amon povedel, medtem ko

Hulme ni bil zadovoljen z obnašanjem svojega mclarna in je drugo mesto moral prepustiti Stewartu. Toda Škot ničesar ni mogel storiti, da bi prehitel Amona. Ali pač? V 20. krogu, ravno malo po polovici odpeljane dirke, se je Stewart znašel v vodstvu, ker je moral ubogi Amon

»Leto 1972 je bilo čudovito. Dirkalnik je bil konkurenčen na vsaki stezi. Občutek neizmerne veselja me je navdajal, ko sem prvenstvo osvojil z zmago v Monzi. Še kako dobro se spominjam, kako sem se počutil v častnem krogu. Naravnost enkratno!«

EMERSON FITTIPALDI



nepričakovano v bokse. Ena od sprednjih pnevmatik je namreč počila in Novozelčan jo je moral zamenjati. Za Amona, zdaj na osmem mestu, možnosti za zmago ni bilo več ... Nekaj krogov pred ciljem je bil na četrtem mestu Francoz Cevert, toda kdo je bil na petem? To je bil Amon, ki je vozil hitreje kot kadarkoli prej! S svojo matro je postavil serijo najhitrejših krogov na dirki in prehiteval kot za stavo. Obšel je tudi Ceverta, dirko pa končal na tretjem mestu. Velika nagrada Francije je dokaz, da ima po navadi Stewart srečo, medtem ko je Amon nikoli nima.«

V Nemčiji je zmagal Ickx, ki je s svojimi predstavami navduševal tudi starega Enza. Belgijec je bil pozneje znan predvsem po svojih zmagah na sloviti dirki 24 ur Le Mansa, kjer je slavil šestkrat. Njegov rekord je šele v novem tisočletju presegel Danec Tom Kristensen. Morda je zanimivo vedeti, da je bil Ickx v vojski upravljavec tanka.

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN ARGENTINE	Reutemann	Stewart (2)
VN JUŽNE AFRIKE	Stewart	Hulme (5)
VN ŠPANIJE	Ickx	Fittipaldi (3)
VN MONAKA	Fittipaldi	Beltoise (4)
VN BELGIJE	Fittipaldi	Fittipaldi
VN FRANCIJE	Amon	Stewart (3)
VN V. BRITANIJE	Ickx	Fittipaldi (2)
VN NEMČIJE	Ickx	Ickx
VN AVSTRIJE	Fittipaldi	Fittipaldi
VN ITALIJE*	Ickx	Fittipaldi (6)
VN KANADE	Revson	Stewart (5)
VN ZDA	Stewart	Stewart

Največ zmag

5 Fittipaldi
4 Stewart
1 Hulme
Ickx
Beltoise

Največ prvih štartnih mest

4 Ickx
3 Fittipaldi
2 Stewart
1 Revson
Amon
Reutemann

5 Lotus
4 Tyrrell
1 McLaren
Ferrari
BRM

4 Ferrari
3 Lotus
2 Tyrrell
1 McLaren
Matra
Brabham

1973

JACKIE STEWART (tyrrell ford)

Že na začetku leta 1973 je poznejši prvak Jackie Stewart napovedal, da bo to njegova zadnja sezona v formuli 1. »Povedal sem samo Kenu Tyrrellu ter Walterju Hayesu in Johnu Wadellu pri Fordu. Celo moštveni kolega François Cevert ni vedel, da se bom na koncu leta upokojil. Francoz je dobil mamljivo ponudbo od Ferrarija, zato je skoraj zapustil moštvo. Dejal sem mu, da potrebuje še eno leto dirkanja z mano. Mislim, da bi prav on osvojil prvenstvo v letu 1974 ... Ženi Helen nisem povedal, da bom na koncu sezone dokončno odvrnil dirkaške rokavice, saj bi se pri odštevanju dirk dobesedno požrla,« je pozneje pripovedal Stewart.

Na dirkah sta prevladovali moštvi Lotus in Tyrrell, občasno je presenetila ekipa McLaren. Pri Lotusu je Ronnie Peterson povsem zasenčil svojega moštvenega kolega Emersona Fittipaldija in že do polovice sezone dokazal, da je precej hitrejši od aktualnega svetovnega prvaka. Kljub temu vodja Lotusa Colin Chapman ni vodil politike izdajanja moštvenih ukazov, medtem ko so imeli pri Tyrrellu že vnaprej dogovorjeno, naj Cevert, kjer pač lahko, pomaga Stewartu. Po letu 1958 je konstruktorsko lovoriko prvič osvojilo moštvo, ki ni dalo prvaka tudi med dirkači, pozneje pa se je to zgodilo samo še osemkrat. Z marchem fordov zasebnika Alexandra Hesketha je v tej sezoni debitiral prvak iz leta 1976 Britanec James Hunt, ki je na svoji četrti dirki, veliki nagradi Nizozemske, že prišel tudi do prvih stopničk; bil je tretji. Sezona je bila spet tragična, saj sta se v Zandvoortu in Watkins Glenu ubila Roger



Williamson z marchem fordov in François Cevert v tyrrellu.

Prva dirka sezone je bila velika nagrada Argentine v Buenos Airesu, kjer je bilo zelo vroče. »Tako zelo vroče je bilo, da se je novinar Peter Lyon spomnil angleškega slogana 'The aires are buenos',« je pozneje pripovedoval zmagovalec te vroče dirke v Argentini Emerson Fittipaldi. Braziliec je prav to dirko označil za najboljšo v svoji karieri, saj je moral za zmago prehiteti oba Tyrrellova dirkača, najprej Stewarta, nato še Ceverta. Na naslednji dirki, prvi veliki nagradi Brazilije, je z vnovično zmago razveselil še domače navijače in vse do dirke v Franciji je bil dirkač Lotusa tudi vodilni v skupnem seštevku prvenstva.

Na naslednjih petih dirkah pa kar štirikrat ni končal tekmovanja, medtem ko je Stewart dvakrat zmagal in bil še enkrat drugi, s čimer je Škot prišel v dober položaj pred koncem sezone.

Na veliki nagradi Južne Afrike v Kyalamiju je že na začetku dirke svojega BRM-a raztreščil Švicar Clay Regazzoni in pri tem padel v nezavest, njegov dirkalnik pa je zagorel. Samo hitro posredovanje Mikea Hailwooda, ki je bil vpleten v isto nesrečo, je rešilo brkatega dirkača ekipe BRM. Mike Hailwood se je spominjal: »Začelo se je v drugem krogu. Carlos Reutemann je bil pred mano. (Južnoafričan, op. p.) Dave Charlton pred Reutemannom. V prvem ovinku je Charlton izgubil nadzor nad dirkalnikom. Reutemannu je uspelo varno priti mimo njega, meni pa ni in sem zapeljal čez nos Charltonovega lotusa, pri čemer je zvil vzmetenje.« Regazzoni je medtem trčil v Hailwoodovega surteesa, v oba pa je priletel še Jacky Ickx s ferrarijem. Slednji je po nesreči uspel steči stran, a je bil rahlo poškodovan. Mike Hailwood se je nadalje spominjal: »Obdan sem bil s plameni, zato sem seveda čim prej želel zlesti iz dirkalnika. Opazil sem, da je Clay v svojem BRM-u nezavesten. Skočil sem k njemu in ga osvobodil varnostnih pasov. Prijel sem ga za roko in skušal povleči ven, kar bi bila že v najboljših razmerah zelo težka naloga. Bencina je bilo vsepovsod polno in kmalu sem bil ves v ognju. Stekel sem stran, na del steze, kjer sta bila trava in pesek, legel na tla in se začel kotaliti, da bi pogasil plamene. Medtem so varnostniki ob stezi pogasili goreči Regazzonijev dirkalnik in ga skušali izvleči. Potem je

TOČKOVANJE DIRKAČEV

71	Jackie Stewart (tyrrell ford)
55	Emerson Fittipaldi (lotus ford)
52	Ronnie Peterson (lotus ford)
47	François Cevert (tyrrell ford)
38	Peter Revson (mclaren ford)
26	Denny Hulme (mclaren ford)
16	Carlos Reutemann (brabham ford)
14	James Hunt (march ford)
12	Jacky Ickx (ferrari, mclaren ford, iso marlboro ford)
9	Jean-Pierre Beltoise (BRM)
7	Carlos Pace (surtees ford)
6	Arturo Merzario (ferrari)
5	George Follmer (shadow ford)
4	Jackie Oliver (shadow ford)
3	Andrea de Adamich (surtees ford, brabham ford)
	Wilson Fittipaldi (brabham ford)
2	Niki Lauda (BRM)
	Clay Regazzoni (BRM)
1	Howden Ganley (iso marlboro ford)
	Gijs van Lennep (iso marlboro ford)
	Chris Amon (tecno, tyrrell ford)

TOČKOVANJE MOŠTEV

92	Lotus Ford
82	Tyrrell Ford
58	McLaren Ford
22	Brabham Ford
14	March Ford
12	Ferrari
	BRM
9	Shadow Ford
7	Surtees Ford
2	Iso Marlboro Ford
1	Tecno

ogenj spet izbruhnil. Vrnil sem se k dirkalniku, prijel Claya pod pazduho in ga s pomočjo varnostnikov izvlekel. Še vedno je bil v nezavesti, a kot se je izkazalo pozneje, ni bil resno poškodovan.« Clay Regazzoni se je seveda zahvalil Mikeu, novinarjem pa je povedal: »Mike je bil zelo hraber in brez dvoma mu dolgujem svoje življenje.« ... Pauline Hailwood, Mikeova žena:

»Spomnim se, da je bil Mike pri hoji v bokse videti grozno, huje kot kadarkoli prej. Bled, onemogel, s spačenim obrazom, ozkih ustnic, redkobeseden. In zelo si je prizadeval, da se čim prej spravi z dirkališča. Zato sva sedla na motor, s katerim sva prišla, in se odpeljala. Seveda ni spregovoril niti besede. Predvidevala sem, da se mu je zgodilo nekaj hudega

in da o tem pač ni želel govoriti. Pomislila sem, da ga je nekaj tako zelo prestrašilo, da je želel na to čim prej pozabiti ... Naslednje jutro sem osupnila, ko so prispeli časopisi in sem prebrala, kaj se je zgodilo oziroma kaj je počel. Prebrala sem, a še vedno nisem mogla verjeti svojim očem. Varnostnik ob stezi je samo stal zraven in očitno je ugotovil, da Regazzoniju ni več pomoči.

»Bencina je bilo vsepovsod polno in kmalu sem bil ves v ognju. Stekel sem stran, na del steze, kjer sta bila trava in pesek, legel na tla in se začel kotaliti, da bi pogasil plamene.«

MIKE HAILWOOD



A s tem se moj Mike ni strinjal. Pohitel je h Clayu in odskočil samo, da bi se s kotaljenjem po travi pogasil, nato pa se je spet lotil reševanja sotekmovalca. In v drugo mu je uspelo.«

Na veliki nagradi Velike Britanije je Jody Scheckter z mclarnom fordov povzročil eno največjih množičnih nesreč v zgodovini formule 1. Uničeni so bili trije dirkalniki moštva Surtees, Beltoisov BRM, de Adamichov brabham, Oliverjev shadow in Williamsonov march. Po čudežu jo je skupil samo Italijan Andrea de Adamich, ki si je zlomil nogo. Slednji je v formuli 1 odpeljal kar 214 dirk, a nikoli ni okusil slasti zmage.

Prvenstvo sezone 1973 je bilo odločeno na veliki nagradi Italije, kjer je Stewart osvojil četrto mesto, Fittipaldiju pa ob tem rezultatu ne bi pomagala niti menjava mest z moštvenim kolegom, poznejšim zmagovalcem Ronnijem Petersonom.

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN ARGENTINE	Regazzoni	Fittipaldi (2)
VN BRAZILIJE	Peterson	Fittipaldi (2)
VN JUŽNE AFRIKE	Hulme	Stewart (16)
VN ŠPANIJE	Peterson	Fittipaldi (7)
VN BELGIJE	Peterson	Stewart (6)
VN MONAKA	Stewart	Stewart
VN ŠVEDSKE	Peterson	Hulme (6)
VN FRANCIJE	Stewart	Peterson (5)
VN V. BRITANIJE	Peterson	Revson (3)
VN NIZOZEMSKJE	Peterson	Stewart (2)
VN NEMČIJE	Stewart	Stewart
VN AVSTRIJE	Fittipaldi	Peterson (2)
VN ITALIJE*	Peterson	Peterson
VN KANADE	Peterson	Revson (2)
VN ZDA	Peterson	Peterson

Največ zmag

5	Stewart
4	Peterson
3	Fittipaldi
2	Revson
1	Hulme
7	Lotus
5	Tyrrell
3	McLaren

Največ prvih štartnih mest

9	Peterson
3	Stewart
1	Fittipaldi
	Hulme
	Regazzoni
10	Lotus
3	Tyrrell
1	McLaren
	BRM

1974

EMERSON FITTIPALDI (mclaren ford)

Moštvo McLaren je v sezoni 1974 z Brazilcem Emersonom Fittipaldijem osvojilo prvega od enajstih naslovov med dirkači ter prvega od osmih med konstruktorji. Britanska ekipa je postala ena najuspešnejših v formuli 1, na koncu leta 2013 se je z več naslovi lahko pohvalil le Ferrari. Fittipaldi je postal najmlajši dvakratni svetovni prvak, in to za dolgo časa. Vse do uspehov Michaela Schumacherja tega rekorda ni presegel nihče, danes pa ga ima v lasti Sebastian Vettel. Brazilec je pozneje ustanovil svoje moštvo, vendar je v svojih naporih izgubil preveč let in se v motošportni vrh vrnil šele z uspehi v ameriški seriji CART oziroma Indy Car v 80. letih.

Prvenstvo je bilo izenačeno, saj je poleg Fittipaldija zmagalo še 6 dirkačev. Po veliki nagradi Velike Britanije sta si Fittipaldi in Lauda delila enako število točk, in sicer 38, medtem ko sta jih Regazzoni in Scheckter imela po 35. Vendar Lauda do konca sezone, torej kar na petih dirkah, ni uspel priti do cilja, zato je iz boja za naslov izpadel - pa čeprav je obetal največ, saj je imel od vseh dirkačev največ prvih štartnih mest v sezoni. Sprva so pri Ferrariju spet želeli zvabiti v moštvo Chrisa Amona, se nato podali v lov za Američanom Petrom Revsonom, na koncu pa so vendarle angažirali usluge Nikija Laude. Ta je naredil velik vtis na starega Enza ... Niki Lauda: »Ko sem prvič obiskal Ferrarijevo tovarno v Maranellu in v Fioranu tudi zasebno stezo moštva, sem se čudil, kako je ob vsem tem, kar sem videl, ekipa ostajala brez zmag. Kljub temu pa so obstajali problemi ... V primerjavi z dirkalnikom



BRM, s katerim sem dirkal v letu 1973, je imel ferrari sicer precej boljši motor, a je bil dirkalnik občutno preveč podkrmarjen. Po prvih testiranjih v njem sem dejal, da je zanič. Ferrarijev sin Piero, ki je prevajal, me je opozoril, da tega ne smem povedati na glas, a sem vztrajal pri svojem. Nato pa me je Stari vprašal: 'Če dirkalnik popravimo, za koliko bi bili hitrejši?' 'Za pol sekunde,' sem odgovoril. 'Dobro, naročil bom svojemu inženirju Forghieriju, naj naredi, karkoli mu boste ukazali, a če ne boste hitrejši, sedeža pri nas ne boste dobili,' je končal pogovor. Forghieriju sem dejal, naj spremeni sprednji del dirkalnika, in to je tudi storil. Deset dni pozneje smo znova testirali, tokrat z drugačnim sprednjim vzmetenjem, s spremenjenim

dirkalnikom pa sem bil 6 desetink sekunde hitrejši. Od takrat sem imel popolno zaupanje starega Enza pri razvoju dirkalnika.«

V sezoni je nastopilo 18 moštev, a le 10 na vseh dirkah. Med novimi ekipami (Amon Ford, Penske Ford itn.) je za največje presenečenje poskrbelo moštvo Hesketh Ford z obetavnim dirkačem Jamesom Huntom. Barvito presenečenje, kot so pozneje zapisali angleški pisci. Britanski novinar Keith Botsford se je moštva spominjal takole: »To je bilo leto zabav in nočnega življenja za ekipo Hesketh, z nekaj dobrimi rezultati vzdržljivega dirkalnika, ki ga je ves čas posodabljal oblikovalec dr. Harvey Postlethwaite. Lord Alexander Hesketh je bil možakar sredi dvajsetih let, debel in s športnim karakterjem iz 60. let. Stopilo mu je v glavo, kot je pozneje naftnemu mogotcu Walterju Wolfu. Njegov dirkač številka 1 je bil James Hunt, ki je imel zelo veliko nesreč že v zgodnjih letih dirkanja. Prav zato se ga je prijel vzdevek Hunt the Shunt (Hunt Uničevalec). Njegova žena Suzy ga je pozneje zapustila zaradi filmskega igralca Richarda Burtona.«

V tem letu je debitirala Italijanka Lella Lombardi, edina ženska, ki se je pozneje znašla med dobitniki točk za svetovno prvenstvo. Lombardijeva je nastopila samo na veliki nagradi Velike Britanije, vendar se s svojim brabhamom fordodom ni uspela kvalificirati na dirko. No, leto pozneje je z marchem fordodom in williamsom fordodom nastopila že na 12 tekmovanjih in se samo enkrat ni uspela kvalificirati na dirko. Za 6. mesto prekinjene prireditve v Španiji je prejela pol točke, drugače pa je osvojila še 7., 14., 17. in 18.

TOČKOVANJE DIRKAČEV

55	Emerson Fittipaldi (mclaren ford)
52	Clay Regazzoni (ferrari)
45	Jody Scheckter (tyrrell ford)
38	Niki Lauda (ferrari)
35	Ronnie Peterson (lotus ford)
32	Carlos Reutemann (brabham ford)
20	Denny Hulme (mclaren ford)
15	James Hunt (march ford, hesketh ford)
14	Patrick Depailler (tyrrell ford)
12	Jacky Ickx (lotus ford)
	Mike Hailwood (mclaren ford)
11	Carlos Pace (surtees ford, brabham ford)
10	Jean-Pierre Beltoise (BRM)
6	Jean-Pierre Jarier (shadow ford)
	John Watson (brabham ford)
5	Hans-Joachim Stuck (march ford)
4	Arturo Merzario (iso marlboro ford)
1	Graham Hill (lola ford)
	Tom Pryce (token ford, shadow ford)
	Vittorio Brambilla (march ford)

TOČKOVANJE MOŠTEV

73	McLaren Ford
65	Ferrari
52	Tyrrell Ford
42	Lotus Ford
35	Brabham Ford
15	Hesketh Ford
10	BRM
7	Shadow Ford
6	March Ford
4	Iso Marlboro Ford
3	Surtees Ford
1	Lola Ford

mesto. Ni pa bila prva ženska v formuli 1. Ta čast pripada njeni rojakinji Marii Teresi de Filippis, ki je leta 1958 osupnila motošportni svet, ko se je z maserati jem prijavila na veliko nagrado Monaka. Na dirko se ni uspela uvrstiti, vendar ji je to uspelo že v naslednjem poskusu, na veliki nagradi Belgije. Tam se je kvalificirala na 19. mesto, na koncu pa je bila zadnja, deseta, z dvema krogoma zaostanka za zmagovalcem Tonyjem Brooksom v vanwallu. Po Lombardijevi so se v formuli 1 želele preizkusiti še Britanka Divina Galica, Južnoafričanka Desiré Wilson in še ena Italijanka

Giovanna Amati. Slednjo je leta 1992 pri Brabhamu po prvih treh dirkah sezone zamenjal Britanec Damon Hill, ki je čez štiri leta osvojil prvenstvo. Velika nagrada Velike Britanije 1976 je bila edina dirka, na kateri je želela nastopiti več kot ena predstavica nežnejšega spola. Na to dirko sta se namreč želeli kvalificirati tako Lella Lombardi kot Divina Galica, a jima ni uspelo.

Nekoliko več uspehov pa so ženske nanizale v ameriški različici formule 1, poimenovani IRL (Indy Racing League). Američanka Janet Guthrie je leta 1977 kot prva ženska nastopila na slovitih 500

milj Indianapolisa, njena rojakinja Lyn St. James pa je bila na znamenitem tekmovanju leta 1992 razglašena za novinko dirke. Pozneje sta še dve Američanki zaznamovali ameriško tekmovanje z enosedelniki. Sarah Fisher je leta 2002 v Kentuckyju kot prva ženska osvojila poleposition, Danica Patrick pa je leta 2008 v Motegiju postala prva predstavica nežnejšega spola, ki ji je uspelo celo zmagati. Prav Danico so ob koncu leta 2009 mnogi videli kot naslednjo žensko v formuli 1. Pred ustanovitvijo prvenstva leta 1950 so se na dirkah za veliko nagrado pojavljale tudi Čehinja Eliška

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN ARGENTINE	Peterson	Hulme (10)
VN BRAZILIJ	Fittipaldi	Fittipaldi
VN JUŽNE AFRIKE	Lauda	Reutemann (4)
VN ŠPANIJE	Lauda	Lauda
VN BELGIJE	Regazzoni	Fittipaldi (4)
VN MONAKA	Lauda	Peterson (3)
VN ŠVEDSKE	Depailler	Scheckter (2)
VN NIZOZEMSK	Lauda	Lauda
VN FRANCIJE	Lauda	Peterson (2)
VN V. BRITANIJE	Lauda	Scheckter (3)
VN NEMČIJE	Lauda	Regazzoni (2)
VN AVSTRIJE	Lauda	Reutemann (2)
VN ITALIJE	Lauda	Peterson (7)
VN KANADE	Fittipaldi	Fittipaldi
VN ZDA*	Reutemann	Reutemann

»Lordu Alexandru Heskethu je stopilo

v glavo, kot je pozneje naftnemu mogotcu Walterju Wolfu.«

KEITH BOTSFORD



Junková, Francozinja Hellé Nice in Kanadčanka Kay Petre.

Vrnimo se v leto 1974. Poleg Lombardijeve je v tej sezoni debitiral Južnoafričan Ian Scheckter, brat precej bolj znanega Jodyja. Vendar je po nekaj letih dirkanja oziroma po 18 dirkah spoznal, da kot dirkač v formuli 1 ne bo uspel. Takih primerov, ko so tudi sorodniki zvezdnikov želeli preizkusiti srečo v najvišjem razredu avtomobilizma, je bilo tako pred letom 1974 kot pozneje zelo veliko.

Pred zadnjo dirko v Watkins Glenu so možnosti za naslov imeli trije dirkači. Fittipaldi in Regazzoni sta si delila 52 točk, Scheckter jih je imel 45. Slednji ni končal dirke, Regazzoni pa je bil enajsti. Fittipaldi je bil četrti, za zmagovalcem Reutemannom, Brazilcem Carlosom Pacejem (oba v brabhamih) ter Huntom v heskethu. S četrtrim mestom si je Emo, kot so ga radi klicali, zagotovil tri točke in drugi naslov prvaka.

Največ zmag	Največ prvih štartnih mest
3 Fittipaldi	9 Lauda
Peterson	2 Fittipaldi
Reutemann	1 Regazzoni
2 Scheckter	Peterson
Lauda	Reutemann
1 Regazzoni	Depailler
Hulme	
4 McLaren	10 Ferrari
3 Ferrari	2 McLaren
Lotus	1 Tyrrell
Brabham	Lotus
2 Tyrrell	Brabham

1975

NIKI LAUDA (ferrari)

TOČKOVANJE DIRKAČEV

64,5	Niki Lauda (ferrari)
45	Emerson Fittipaldi (mclaren ford)
37	Carlos Reutemann (brabham ford)
33	James Hunt (hesketh ford)
25	Clay Regazzoni (ferrari)
24	Carlos Pace (brabham ford)
20	Jody Scheckter (tyrell ford)
	Jochen Mass (mclaren ford)
12	Patrick Depailler (tyrell ford)
8	Tom Pryce (shadow ford)
6,5	Vittorio Brambilla (march ford)
6	Jacques Laffite (williams ford)
	Ronnie Peterson (lotus ford)
5	Mario Andretti (parnelli ford)
4	Mark Donohue (penske ford, march ford)
3	Jacky Ickx (lotus ford)
2	Alan Jones (hesketh ford, hill ford)
1,5	Jean-Pierre Jarier (shadow ford, shadow matra)
1	Tony Brise (williams ford, hill ford)
	Gijs van Lennep (ensign ford)
0,5	Lella Lombardi (march ford, williams ford)

TOČKOVANJE MOŠTEV

72	Ferrari
54	Brabham Ford
51,5	McLaren Ford
31	Hesketh Ford
25	Tyrrell Ford
9,5	Shadow Ford
9	Lotus Ford
7,5	March Ford
6	Williams Ford
5	Parnelli Ford
3	Hill Ford
2	Penske Ford
1	Ensign Ford

Avstrijec Andreas Nikolaus Lauda ali krajše Niki Lauda se je veliko naučil iz napak, ki jih je storil leta 1974, in se že na predzadnji dirki veselil svojega prvega naslova svetovnega prvaka. Sezone sicer ni začel najbolje, saj je na prvih štirih dirkah zbral vsega 5 točk, a zato na preostalih 10 tekmovanjih le dvakrat ni uspel priti na stopničke. Leto je bilo zanj popolno tudi zaradi tega, ker se je zaljubil v svojo bodočo ženo Marlene. »To so bili najlepší dnevi mojega življenja,« se je pozneje spominjal Lauda. Avstrijcu je na poti do osvojenega prvenstva pomagalo tudi to, da je imela sezona veliko različnih zmagovalcev. Poleg njega je namreč na najvišji stopnički stalo še 8 dirkačev in ti so si 'kradli' točke, medtem ko si je hitri Niki nabiral neulovljivo prednost.

Sezona, ki je imela eno moštvo več kot leta 1974, se je začela že januarja z mini južnoameriško turnejo v Argentini in Braziliji. Nadaljevala se je z dirko v Južnoafriški republiki na začetku marca, prvič v Evropi pa so dirkači dirkali konec aprila na veliki nagradi Španije. Ta se je v zgodovino najvišjega razreda avtomobilizma zapisala po enem največjih škandalov v 64 letih prvenstva. Moštva so namreč zaradi slabih varnostnih standardov španskega dirkališča Montjuich dirko želela bojkotirati, medtem ko so organizatorji tekmovanja vztrajali, da morajo dirkači za vsako ceno dirkati. Bojkot je preprečilo samo dejstvo, da je bil paddock (paddock je prostor za garažami, kjer so parkirani tovornjaki in bivalniki moštev) v zapuščenem olimpijskem stadionu, ki bi ga Španci lahko tudi zaprli, če moštva ne bi sodelovala. Glavni razlog za



zaskrbljenost dirkačev so bile slabo postavljene zaščitne kovinske ograje ob stezi. Denny Hulme je razlagal: »Dirkači so se še kako dobro spominjali smrti Rogerja Williamsona, François Ceverta, Petra Revsona in Helmutha Koinigga, ki so umrli zaradi trčenja v zaščitno kovinsko ograjo. Vedeli so, da bi se morali precej bolj zavzeti po Cevertovi smrti v Watkins Glenu leta 1973. Nekateri so menili, da je za Koiniggovo smrt na istem mestu leto pozneje kriva apatičnost združenja dirkačev GPDA.« Tudi Jackie Stewart je bil kritičen: »Kar težko je bilo verjeti, koliko zaščitnih ograj na dirki v Španiji ni bilo dobro postavljenih.« Aktualni svetovni prvak Braziliec Emerson Fittipaldi je bil razjarjen, zato je iz protesta

na treningu opravil samo tri počasne kroge. Med vožnjo je imel eno roko dvignjeno v zrak, na poznejši dirki pa ni želel nastopiti. »Prepričan sem, da sem v danih okoliščinah ravnal pravilno. Verjel sem, in še danes verjamem, da so organizatorji dirke ravnali neodgovorno. To je bil zame naporen dirkaški vikend, zelo naporen. Zlasti, ker me nihče od drugih dirkačev ni želel podpreti,« se je spominjal Fittipaldi. Na koncu so se moštva organizirala in zbrala večjo skupino mehanikov, ki so z delom na zaščitnih kovinskih ograjah skušali popraviti, kar se je popraviti dalo. V duhu tovarštva so spravili treninge pod streho, na dirki pa so štartali vsi razen Fittipaldija. Kljub skupnim naporom moštev tekmovanje ni minilo brez številnih nesreč. V 26. krogu pa je prišlo do tragedije, ko se je vodilnemu na dirki Nemcu Rolfu Stommelen odломilo zadnje krilce njegovega hilla forda. Dirkalnik je prek kovinske ograje zletel v eno od postojank obsteznih varnostnikov, pri čemer sta bila ubita španski gasilec in ameriški fotograf. Stommelen si je zlomil obe nogi. Novinar Nigel Roebuck se je spominjal: »Nikoli ne bom pozabil, kako je bil Rolf še vedno ujet v dirkalniku na vrhu hriba, pri zavesti in več kot očitno v hudih bolečinah, medtem ko je pod dirkalnikom ležalo truplo. To je bil resnično prizor iz pekla.« V senci te tragedije je minil prvi nastop Avstralca Alana Jonesa, ki je pet let pozneje osvojil svoj edini naslov svetovnega prvaka.

Na veliki nagradi Nemčije, ko je bil Lauda le še korak ali dva oddaljen od naslova, je bil motošportni

svet priča njegovemu neverjetnemu kvalifikacijskemu krogu na 22 kilometrov dolgi stezi Nürburgring. Od drugouvrščenega je bil hitrejši kar za 1,4 sekunde. Niki Lauda je dejal: »Popolna norost! Prvi krog pod sedmimi minutami na stezi Nürburgring. Rekordni

čas sem dosegel na sobotnih kvalifikacijah, možen pa je bil samo zaradi tega, ker sem bil tistega dne nekam posebno dobro razpoložen. Ko sem švignil mimo ciljne črte, sem za hip pogledal v vzvratno ogledalce in opazil, kako so moji mehaniki začeli poskakovati. Nemudoma

sem vedel, da sem prebil mejo sedmih minut. Natančneje, krog po stezi Nürburgring sem odpeljal v 6 minutah in 58,6 sekunde. In rekord je nedotakljiv do danes. Nihče ni vozil po starem Ringu hitreje ... Vendar sem pozneje spoznal, da sem ravnal tudi zelo neumno.

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN ARGENTINE	Jarier	Fittipaldi (5)
VN BRAZILIJ	Jarier	Pace (6)
VN JUŽNE AFRIKE	Pace	Scheckter (3)
VN ŠPANIJE	Lauda	Mass (11)
VN MONAKA	Lauda	Lauda
VN BELGIJE	Lauda	Lauda
VN ŠVEDSKE	Brambilla	Lauda (5)
VN NIZOZEMSK	Lauda	Hunt (3)
VN FRANCIJE	Lauda	Lauda
VN V. BRITANIJE	Pryce	Fittipaldi (7)
VN NEMČIJE	Lauda	Reutemann (10)
VN AVSTRIJE	Lauda	Brambilla (8)
VN ITALIJE*	Lauda	Regazzoni (2)
VN ZDA	Lauda	Lauda

Največ zmag	Največ prvih štartnih mest
5 Lauda	9 Lauda
2 Fittipaldi	2 Jarier
1 Reutemann	1 Pace
Hunt	Pryce
Regazzoni	Brambilla
Pace	
Scheckter	
Mass	
Brambilla	
6 Ferrari	9 Ferrari
3 McLaren	3 Shadow
2 Brabham	1 Brabham
1 Hesketh	March
Tyrrell	
March	

»Nikoli ne bom pozabil,

kako je bil Rolf Stommelen še vedno ujet v dirkalniku na vrhu hriba, pri zavesti in več kot očitno v hudih bolečinah, medtem ko je pod dirkalnikom ležalo truplo.

To je bil resnično prizor iz pekla.«

NIGEL ROEBUCK



Stara steza in sodobni dirkalnik sta si bila namreč v takšnem nasprotju, da je pravzaprav vsak dirkač ob taki vožnji nesmiselno postavljaj svoje življenje na kocko.«

V Avstriji se je ubil Američan Mark Donohue, potem ko ga je pri izletu s steze v glavo zadel eden od kolov, ki so povezovali tako imenovano ograjo oziroma mrežo za ustavljanje dirkalnikov. Pred kovinsko ograjo so bile na nekaterih dirkališčih tudi po tri vrste teh mrež, zaščitne gume so se pojavile šele pozneje. Na dirki, ki je bila zaradi močnega dežja prekinjena, je zmagal Vittorio Brambilla. Toda Italijan je imel nesrečo kmalu po tem, ko je zapeljal čez ciljno črto. Autocourse je zapisal: »Brambilla je pozneje svojem mehaniku dejal, da se mu je zataknila stopalka za plin, zato je namerno ugasnil motor. Kljub temu je izgubil nadzor nad dirkalnikom in treščil v kovinsko ograjo.«

1976

JAMES HUNT (mclaren ford)

TOČKOVANJE DIRKAČEV

69	James Hunt (mclaren ford)
68	Niki Lauda (ferrari)
49	Jody Scheckter (tyrrell ford)
39	Patrick Depailler (tyrrell ford)
31	Clay Regazzoni (ferrari)
22	Mario Andretti (lotus ford, parnelli ford)
20	John Watson (penske ford)
	Jacques Laffite (ligier matra)
19	Jochen Mass (mclaren ford)
11	Gunnar Nilsson (lotus ford)
10	Ronnie Peterson (lotus ford, march ford)
	Tom Pryce (shadow ford)
8	Hans-Joachim Stuck (march ford)
7	Carlos Pace (brabham alfa romeo)
	Alan Jones (surtees ford)
3	Carlos Reutemann (brabham alfa romeo, ferrari)
	Emerson Fittipaldi (fittipaldi ford)
2	Chris Amon (ensign ford, wolf-williams ford)
1	Vittorio Brambilla (march ford)
	Rolf Stommelen (brabham ford, brabham alfa romeo, hekseth ford)

TOČKOVANJE MOŠTEV

83	Ferrari
74	McLaren Ford
71	Tyrrell Ford
29	Lotus Ford
20	Penske Ford
	Ligier Matra
19	March Ford
10	Shadow Ford
9	Brabham Alfa Romeo
7	Surtees Ford
3	Fittipaldi Ford
2	Ensign Ford
1	Parnelli Ford

Potem ko je lord Alexander Hesketh napovedal, da si ne more več privoščiti nadaljevanja zapravljanja tolikšnega dela svojega nasledstva samo zato, da bi Jamesu Huntu omogočil naslov svetovnega prvaka, se je britanski dirkač pred sezono 1976 nenadoma znašel brez dirkaškega sedeža. Nepričakovano pa se je pojavilo prazno mesto v moštvu McLaren, ker se je Emerson Fittipaldi v zadnjem trenutku odločil, da bo ekipo zapustil in se pridružil projektu svojega brata Wilsona, ki je že leto prej dirkal v novem moštvu Fittipaldi Ford. McLaren je Hunta pravzaprav najel iz obupa, medtem ko je Fittipaldi svojo odločitev močno obžaloval. Brazilec je bil namreč leta 1975 še podprvak, v sezoni 1976 pa vsega sedemnajsti v skupnem seštevku, s tremi točkami za tri šesta mesta. »To, da sem zapustil moštvo McLaren, je bila največja napaka v mojem življenju,« se je pozneje spominjal.

Hunt je bil od vsega začetka zelo hiter v mclarnu, kar so potrjevali tudi dosežki na kvalifikacijah. Do dirke v Nemčiji je namreč šestkrat osvojil poleposition, dvakrat več kot Niki Lauda. Vendar je potreboval kar nekaj časa, da je ujel pravi ritem, medtem ko je Lauda sezono začel zelo dobro. Na prvih dveh dirkah je namreč Avstrijec zmagal, na naslednji, na novem prizorišču v Kaliforniji (Long Beach), pa je bil drugi za Regazzonijem. V tem času je Hunt zbral le 6 točk, v Španiji pa je dirkač McLarna končno končal pred Laudo. Toda veselje ni dolgo trajalo. Pol ure po dirki je bil namreč diskvalificiran zaradi za 1,8 centimetra preširokega dirkalnika. Britansko moštvo se je nemudoma pritožilo. Teddy Mayer, vodja ekipe



McLaren, je novinarjem razložil: »Počutili smo se, kot bi nas obesili zaradi napačnega parkiranja!«

Moštvo Tyrrell je v tej sezoni osupnilo cirkus formule 1 s svojim bizarnim šestkolesnikom, dirkalnikom, ki je imel štiri kolesa spredaj in dve zadaj. Jody Scheckter je s tem dirkalnikom zmagal na Švedskem, kjer je moštveni uspeh dopolnil Francoz Patrick Depailler z drugim mestom, to pa je bila tudi edina zmaga šestkolesnika v zgodovini formule 1.

Tik preden je zmagal v Franciji, je Hunt izvedel, da bo dobil tudi polne točke za zmago v Španiji, a je pri McLarnu že na naslednji dirki, veliki nagradi Velike Britanije v Brands Hatchu, spet prišlo do težav. V prvem ovinku prvega kroga je namreč prišlo do

množičnega trčenja in dirko so prekinili. Huntov poškodovani dirkalnik so v boksih popravili, vendar so se komisarji dirke odločili, da ne sme znova startati, saj bi moral po prekinitvi odpeljati krog do konca. Autocourse je zapisal: »Hja, morali bi slišati gledalce, ko so jim to sporočili prek zvočnikov. Iz grl 77 tisoč navijačev se je razleglo takšno neodobravanje, da so se razkadili celo oblaki nad večno temno Anglijo.« Organizatorji so se bali, da bo prišlo do neredov, zato so Huntu vendarle dovolili nastopiti. Anglež je na dirki ujel Laudo, ga prehitel in zmagal. S tem rezultatom je dirkač McLarna zmanjšal svoj zaostanek za Avstrijcem s 35 točk na 23, toda 24. septembra, le dober teden pred dirko v Kanadi, je bil Hunt dokončno diskvalificiran z velike nagrade Velike Britanije. Pred dirko v Nemčiji je torej veljal naslednji vrstni red v točkovanju. Lauda je imel že 61 točk, sledili pa so mu Scheckter (30) ter Hunt in Depailler (oba po 26). Zdaj bi Avstrijcu osvojitve naslova preprečila le še višja sila, so bili prepričani mnogi. Potem pa se je zgodilo ...

Na delno mokri stezi nemškega Nürburgringa je Niki Lauda že v 2. krogu izgubil nadzor nad svojim ferrarijem in treščil v zaščitno ograjo, pri čemer je odprlo posodo za gorivo in dirkalnik je zagorel. Pri trku mu je z glave odneslo čelado, vanj pa se je zaletel še Američan Brett Lunger s surteesom. Britanec Guy Edwards s heskethom in Italijan Arturo Merzario z wolf-williamsom, ki sta vozila za Lungerjem, sta se pravočasno ustavila in vsi trije so skušali rešiti Laudo iz gorečega ferrarija. Niki Lauda se je spominjal: »Najbolj me je presenetilo, kaj je storil Merzario. Podal

se je naravnost v plamena in odpel moj varnostni pas ... Italijanovo dejanje pa ni spremenilo njegovega odnosa do mene. Ni me mogel prenašati pred nesrečo in ni me mogel po njej. Rešil je sotekmovalca, ki ga ni maral. V tistem trenutku je bil povsem nesebičen rešitelj.«
Lauda je utrpel hude opekline po obrazu, vdihnil pa je tudi veliko strupenih plinov, ki so se sproščala pri gorenju, zaradi česar so bila njegova pljuča v zelo slabem stanju. V bolnišnici, kjer je bil ves v povojih, se

je ob njegovi postelji že znašel duhovnik. »Govoril je v latinščini, razumel sem zadevo kot zadnje zakramente. Ničesar lepega ni rekel, nikoli omenil možnosti, da si bom opomogel. Želel sem zavpiti: 'Hej, stoj! To bo največja j*bena napaka tvojega življenja. Ne bom umrl!'« je še pripovedal Avstrijec.

Lauda je torej preživel. Toda ali bo sploh še sposoben dirkati, so se spraševali predvsem v medijih. Presenečenje je bilo popolno, ko je dirkač Ferrarija

nastopil že na veliki nagradi Italije v Monzi, le dober mesec dni po nesreči v Nemčiji. »V Monzi sem lagal o svojem zdravstvenem stanju, saj sem bil na smrt prestrašen, imel sem diarejo, srce mi je neprenehoma razbijalo, bruhal sem ... Ko je dirkalnik na treningu prvič rahlo zdrsel po asfaltu, sem si dejal, da tako ne morem voziti. Toda sčasoma sem prišel k sebi in naslednji dan sem bil na dirki četrti, kar je bil za mnoge zelo dober rezultat,« se je vrnitve na steze spominjal

»Duhovnik ničesar lepega ni rekel, nikoli omenil možnosti, da si bom opomogel. Želel sem zavpiti: 'Hej, stoj! To bo največja j*bena napaka tvojega življenja. Ne bom umrl!'«

NIKI LAUDA



Lauda. Hunt je medtem vztrajno zmanjševal svoj zaostanek za Avstrijcem in po zmagi v Kanadi postal edini, ki bi dirkaču Ferrarija še lahko speljal naslov. Toda pred dirko v ZDA je Anglež še vedno zaostajal za 8 točk in bi moral nujno končati tekmovanje pred Avstrijcem, če je želel obdržati dobre možnosti za osvojitve naslova. Tega se je očitno zavedal tudi Niki, ki je bil že precej bolj zdrav in pripravljen tudi na šale. Na dan ameriške dirke se je zgodaj zjutraj priplazil v Huntovo hotelsko sobo, oblečen v svoj dirkaški kombinezon, in svojega tekmeca je prebudil z besedami: »Wake up! Today I vill vin zee championship!« Toda Hunt je zmagal, Lauda pa je bil le tretji. In s tremi točkami zaostanka se je Anglež podal na zadnjo dirko sezone. Tam je tako močno deževalo, da se je Avstrijec odločil, da bo takoj po štartu zapeljal nazaj v garaže, medtem ko je Hunt dirkal in s tretjim mestom le za točko Laudi speljal naslov.

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN BRAZILIJ	Hunt	Lauda (2)
VN JUŽNE AFRIKE	Hunt	Lauda (2)
VN ZDA zahod	Regazzoni	Regazzoni
VN ŠPANIJE	Hunt	Hunt
VN BELGIJE	Lauda	Lauda
VN MONAKA	Lauda	Lauda
VN ŠVEDSKE	Scheckter	Scheckter
VN FRANCIJE	Hunt	Hunt
VN V. BRITANIJE	Lauda	Lauda
VN NEMČIJE	Hunt	Hunt
VN AVSTRIJE	Hunt	Watson (2)
VN NIZOZEMSK	Peterson	Hunt (2)
VN ITALIJE	Laffite	Peterson (8)
VN KANADE	Hunt	Hunt
VN ZDA vzhod	Hunt	Hunt
VN JAPONSKE*	Andretti	Andretti

Največ zmag		Največ prvih štartnih mest	
6	Hunt	8	Hunt
5	Lauda	3	Lauda
1	Scheckter	1	Scheckter
	Regazzoni		Regazzoni
	Andretti		Andretti
	Watson		Laffite
	Peterson		Peterson
6	Ferrari	8	McLaren
	McLaren	4	Ferrari
1	Tyrrell	1	Tyrrell
	Lotus		Lotus
	Penske		Ligier
	March		March

1977

NIKI LAUDA (ferrari)

TOČKOVANJE DIRKAČEV

72	Niki Lauda (ferrari)
55	Jody Scheckter (wolf ford)
47	Mario Andretti (lotus ford)
42	Carlos Reutemann (ferrari)
40	James Hunt (mclaren ford)
25	Jochen Mass (mclaren ford)
22	Alan Jones (shadow ford)
20	Gunnar Nilsson (lotus ford)
	Patrick Depailler (tyrrell ford)
18	Jacques Laffite (ligier matra)
12	Hans-Joachim Stuck (march ford, brabham alfa romeo)
11	Emerson Fittipaldi (fittipaldi ford)
9	John Watson (brabham alfa romeo)
7	Ronnie Peterson (tyrrell ford)
6	Carlos Pace (brabham alfa romeo)
	Vittorio Brambilla (surtees ford)
5	Clay Regazzoni (ensign ford)
	Patrick Tambay (surtees ford, ensign ford)
1	Jean-Pierre Jarier (penske ford, shadow ford, ligier matra)
	Riccardo Patrese (shadow ford)
	Renzo Zorzi (shadow ford)

TOČKOVANJE MOŠTEV

95	Ferrari
62	Lotus Ford
60	McLaren Ford
55	Wolf Ford
27	Brabham Alfa Romeo
	Tyrrell Ford
23	Shadow Ford
18	Ligier Matra
11	Fittipaldi Ford
10	Ensign Ford
6	Surtees Ford
1	Penske Ford

Pred sezono 1977 je bilo pri Ferrariju napeto. Stari Enzo je namreč po mnenju Nikija Laude ravnal preveč nerazumevajoče ob zadnji dirki preteklega leta, ko se je Avstrijec odločil, da v slabih vremenskih razmerah ne bo postavljajl svojega življenja na kocko za nekaj tako nepomembnega, kot je vnovični naslov svetovnega prvaka. Pri Ferrariju so za prvega dirkača moštva oznanili Carlosa Reutemanna, kar je bila za Laudo kaplja čez rob, zato se je odločil za maščevanje. Potem ko je v ameriskem Watkins Glenu osvojil naslov svetovnega prvaka, namenoma ni želel nastopiti na zadnjih dveh dirkah sezone. Nihče od stotine dirkačev, ki so dirkali za ekipo z emblemom poskočnega črnega vranca, ni tako zelo ponižal Ferrarija.

Sezona se je začela v Argentini, kjer je že na svoji prvi dirki zmagalo moštvo Wolf Ford. Pred tem je to uspelo le ekipi Mercedesu leta 1954, pozneje pa Brawn Mercedesu leta 2009. Uspeh moštva kanadsko-slovenskega naftnega mogotca Walterja Wolfa pa je težko pogoltnil Britanec Frank Williams, ki je bil v tem času doma v Angliji. Frank je namreč svoje moštvo, ki ga je ustanovil leta 1973, pred sezono 1977 prodal prav Wolfu. »Podjetje Frank Williams Racing Cars je bilo v velikih težavah in je potrebovalo človeka z izjemnimi podjetniškimi sposobnostmi. Sam jih v tistem času na žalost nisem imel, zato je bila potrebna prilagoditev. Glede tiste zmage v Argentini pa ... Hja, zmagalo je moštvo v lasti človeka, ki je kupil moj posel, to je vse,« je pozneje pripovedoval Williams. Ekipa Wolf, ki se je odločila nastopati samo z enim dirkalnikom za Jodyja Scheckterja, sezone ni samo dobro začela, ampak jo je dobro tudi nadaljevala.



Scheckter je v prvenstvu vodil vse do dirke v Monaku, kjer je moštvo omogočil tudi drugo zmago, nato pa na naslednjih osmih dirkah, od teh na štirih zapored, kar šestkrat ni uspel priti do cilja. Po dirki v Italiji je kot najbližji zasledovalec zaostajal za Laudo že za 27 točk.

Na dirki v Južnoafriški republiki je prišlo do resnično nepotrebne tragedije, ko se je Italijan Renzo Zorzi v 21. krogu na stezi ustavil in se je iz njegovega shadova forda začelo kaditi. Jansen van Vuuren, 19-letni prostovoljni gasilec na tej dirki, je stekel s svojim gasilnim aparatom do Zorzijevega dirkalnika, ko se je zgodilo ... Zorzijev moštveni kolega Tom Pryce je fanta zadel z veliko hitrostjo, gasilni aparat je zletel v dirkačevo glavo in Britanec je bil še v letečem

dirkalniku nemudoma mrtev, poškodbam pa je podlegel tudi van Vuuren. Alan Rees, vodja moštva Shadow, se je spominjal: »Pryce je bil ravno v zavetrju Nemca Hansa-Joachima Stucka v marchu ford, ko se je ta pred njim izognil nesrečnemu fantu. To je storil tako hitro, da se Tom pred smrtjo gotovo niti ni zavedal, da je bil kdo na stezi.« Nesreča je razvezila predvsem aktualnega svetovnega prvaka Jamesa Hunta, ki je imel medtem tudi sam veliko težav, saj je začel zmagovati šele, ko je v drugi polovici sezone dobil v roke novega mclarna ... James Hunt: »Jezi me, da izgubljam dirkače Tomovega kalibra. Prepričan sem, da bi bilo v prihodnosti edino smiselno izuriti profesionalne varnostnike, ki bi potovali na vse dirke sezone.«

V moštvo Lotus se je Colin Chapman v strogi tajnosti poigral z novostjo, ki se ji je reklo 'ground-effect'. Za to je porabil kar dve leti in 400 ur dela v vetrovniku. Britanec je s svojo skupino sodelavcev ugotovil, da je pretok zraka pod dirkalnikom za oprijem s stezo pomembnejši od tistega, ki gre čez dirkalnik. S tem je Chapmanov lotus 78 dobil tako imenovani sesalni učinek in je z izjemnimi sposobnostmi, predvsem odlično lego skozi ovinke, postal najboljši dirkalnik sezone. Mario Andretti, ki se je zdaj povsem posvetil formuli 1, je z lotusom 78 zmagal na štirih dirkah in bi moral še na kakšni. Vendar ga je za naslov prikrajšala slaba vzdržljivost motorjev in hkrati njegova nagnjenost k temu, da se zaplete v nesrečo že v prvem ovinku.

Na veliki nagradi Velike Britanije je debitiralo moštvo Renault, ki je na tej dirki kot prvo uporabilo

turbo motor. Francozi so našli luknjo v pravilniku in namesto trilitrskega 8-valjnega atmosferskega motorja izdelali 1,5-litrski turbo V6. Le redki so novost vzeli resno, nekateri pa so se francoski ekipi celo posmehovali. Renault je imel na začetku s tem motorjem velike težave, zato se je dirkalnikov kmalu prijel vzdevek 'rumeni čajniki'. Francoz Jean-Pierre Jabouille se je kot edini dirkač Renaultovega moštva v angleškem Silverstonu kvalificiral šele na 21. mesto, na

dirki pa je odstopil prav zaradi pokvarjenega motorja. François Castaign, tehnični direktor oddelka Renault Sport, se je spominjal: »Na tej dirki v Silverstonu smo ugotovili, kako težko je bilo dirkati v formuli 1. Celo v tistih časih. Moštvo je bilo povsem novo, imeli smo nov dirkalnik, tudi nove Michelinove gume. Spoznali smo vso bedo oziroma nadloge turbo motorjev. Na kvalifikacijah smo bili hitri, vendar smo dirke redko končali. Za polovico odstopov so bili krivi motorji,

za drugo polovico neizkušnost moštva ... Potem ko sem zapustil formulo 1, sem prebral veliko literature o drugi svetovni vojni. V teh knjigah sem zasledil, kakšne težave so imeli Britanci med letoma 1940 in 1943, ko so uvajali turbo tehnologijo pri letalskih motorjih. Vzrok, zakaj je znamenito lovsko letalo Spitfire v treh letih ob prvotnih 1500 konjskih močeh pridobilo še enkrat toliko moči, se je skrival v tem, da so Angleži bolje razumeli, kako izdelati vzdržljive bate

»Na tej dirki v Silverstonu smo ugotovili, kako težko je bilo dirkati v formuli 1. Spoznali smo vso bedo oziroma nadloge Renaultovih turbo motorjev.«

FRANÇOIS CASTAIGN



in druge dele motorja. Žal mi je, da tega gradiva nisem dobil v roke že leta 1977, ko smo se ubadali z enakimi težavami.« Čeprav se v tistih časih tega nihče ni zavedal, je Renault predstavljal prihodnost formule 1. Francosko moštvo je za prvo zmago v najvišjem razredu avtomobilizma sicer potrebovalo še dve leti, vendar so do leta 1984 vsa večja moštva na dirkah uporabljala turbo motorje s 650 konjskimi močmi, za kvalifikacije pa so nekatera imela celo posebne motorje, ki so premogli do 1500 konjskih moči.

Na tej zgodovinski dirki v Silverstonu je bil motošportni svet priča še enemu debiju. Z mclarnom fordome je namreč nastopil kanadski dirkač Gilles Villeneuve, oče poznejšega svetovnega prvaka iz leta 1997 Jacquesa Villeneuvea. Gilles je na zadnjih dveh dirkah sezone zaradi odhoda Nikija Laude zapolnil prazno mesto pri Ferrariju in tam ostal vse do svoje smrti leta 1982.

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN ARGENTINE	Hunt	Scheckter (11)
VN BRAZILIJE	Hunt	Reutemann (2)
VN JUŽNE AFRIKE	Hunt	Lauda (3)
VN ZDA zahod	Lauda	Andretti (2)
VN ŠPANIJE	Andretti	Andretti
VN MONAKA	Watson	Scheckter (2)
VN BELGIJE	Andretti	Nilsson (3)
VN ŠVEDSKE	Andretti	Laffite (8)
VN FRANCIJE	Andretti	Andretti
VN V. BRITANIJE	Hunt	Hunt
VN NEMČIJE	Scheckter	Lauda (3)
VN AVSTRIJE	Lauda	Jones (14)
VN NIZOZEMSKA	Andretti	Lauda (4)
VN ITALIJE	Hunt	Andretti (4)
VN ZDA vzhod*	Hunt	Hunt
VN KANADE	Andretti	Scheckter (9)
VN JAPONSKE	Andretti	Hunt (2)

Največ zmag		Največ prvih štartnih mest	
4	Andretti	7	Andretti
3	Lauda	6	Hunt
	Scheckter	2	Lauda
	Hunt	1	Scheckter
1	Reutemann		Watson
	Jones		
	Nilsson		
	Laffite		
5	Lotus	7	Lotus
4	Ferrari	6	McLaren
3	McLaren	2	Ferrari
	Wolf	1	Wolf
1	Shadow		Brabham
	Ligier		

1978

MARIO ANDRETTI (lotus ford)

Leta 1978 je za ograjo dirkališča Brands Hatch na veliki nagradi Velike Britanije stal takrat 14-letni Britanec Jock Clear, leta 2009 inženir Brazilca Rubensa Barrichella v moštvo Brawn Mercedes. Opazoval je Američana Maria Andrettija, kako v svojem lotusu drvi po stezi, in nemudoma postal njegov veliki navijač. Clear je v formuli 1 začel delati v sezoni 1988, ko je Mario že davno končal s svojo avanturo v najvišjem razredu avtomobilizma. Minila so leta, preden je Britanec Američana spoznal tudi osebno. »Bilo je leta 2004 v Indianopolisu. Počutil sem se čudno, saj je precej majhen in daleč od takšnega, kakršnega sem si predstavljal, ko sem bil star 14 let. Vedno sem mislil, da je Mario Andretti podoben Kirku Douglasu, ne pa Dannyju de Vitu,« se je pozneje spominjal Clear.

Res je, Mario Andretti ni bil visok dirkač, vendar je bil 'velik'. V ZDA je bil že velika dirkaška zvezda serije USAC oziroma Indy Car, ko se je na koncu 60. let pojavil še v formuli 1. V prvih sezonah je izpustil veliko dirk, zato ni mogel računati na naslov prvaka, s prihodom v moštvo Lotus ob koncu 70. let pa je vse podredil le enemu cilju – osvojiti svetovno prvenstvo. Lotus je imel zdaj že dobro preizkušen 'ground-effect' dirkalnik in je bil pripravljen za boj s Ferrarijem, medtem ko so v italijanski ekipi oprijem s stezo nadomestili z boljšim motorjem.

V sezoni sta debitirala dva poznejša prvaka, Finec Keke Rosberg na 300. dirki svetovnega prvenstva v Južnoafriški republiki ter Brazilec Nelson Piquet v Nemčiji.

Po prvih petih dirkah je bilo prvenstvo izenačeno, nekoliko presenetljivo je po zmagi v Monaku s 23



točkami vodil Francoz Patrick Depailler s tyrrellom. Vendar so se že na naslednjih dirkah pokazala prava razmerja moči ...

Pred veliko nagrado Švedske je moštvo Brabham na zadek dirkalnika oziroma nad motor namestilo nenavadno ventilacijsko hladilno napravo, ki je jemala zrak s pretoka pod dirkalnikom. S tem je izumitelj naprave, Brabhamov glavni oblikovalec Gordon Murray, dosegel dva učinka. Omogočeno je bilo dobro hlajenje motorja in hkrati dober oprijem dirkalnika s stezo. Niki Lauda, ki je s tem nenavnim brabhamom na dirki zmagal, je dejal: »Povem vam, to je bila najlažja zmag v moji karieri. S tem dirkalnikom si lahko počel, kar si hotel.« Novinar Alan Henry pa je

zapisal: »Pet moštev se je pritožilo zaradi Brabhamove novosti. Ekipa so bile mnenja, da je bila primarna naloga naprave pritisk dirkalnika k tlom in ne hlajenje motorja, kot sta trdila Murray in lastnik ekipe Brabham Bernie Ecclestone. Pod pritiskom moštev so ventilacijske dirkalnike prepovedali. Ekipa Brabham z nameščeno napravo ni več dirkala.«

Sledila je velika nagrada Francije. Tam je prvak iz leta 1976 James Hunt s tretjim mestom dosegel najboljši rezultat sezone, v kateri je težko še našel motivacijo. »Jamesa lahko prepričam, da se pogovarjava o ženskah, tenisu, golfu, poslu, davkih, življenju v Španiji, hrani, otrostvu ... Toda ne morem ga spraviti k temu, da bi se pogovorila od dirkalnikov,« je bil slikovit Huntov šef pri McLarnu Teddy Mayer. Hunt se je upokojil po dirki v Monaku naslednje leto in pozneje postal televizijski komentator.

Na dirki v avstrijskem Österreicherungu je Ferrarijevemu dirkaču Gillesu Villeneuveu prvič uspelo priti na stopničke, bil je tretji za Depaillerjem in zmagovalcem Petersonom. Zdelo se je, da je Kanadčan na prvih dirkah vse prevečkrat brezglavo rinil skozi zid. Na zadnji veliki nagradi sezone 1977 na Japonskem je trčil v zadek Petersonovega tyrrella in čez Švedov dirkalnik poletel v skupino gledalcev, ki so stali na prepovedanem mestu; dva sta v nesreči umrla. Zaradi nekaj spektakularnih nesreč tudi v letu 1978 sta se ga prijel vzdevka Air Canada in Pilot. Šalili so se, da bo hitro postal dober prijatelj Nikija Laude, kajti Avstrijec je že kmalu postal željan letenja, ne samo dirkanja, in je pozneje ustanovil svojo letalsko družbo.

TOČKOVANJE DIRKAČEV

64	Mario Andretti (lotus ford)
51	Ronnie Peterson (lotus ford)
48	Carlos Reutemann (ferrari)
44	Niki Lauda (brabham alfa romeo)
34	Patrick Depailler (tyrrell ford)
25	John Watson (brabham alfa romeo)
24	Jody Scheckter (wolf ford)
19	Jacques Laffite (ligier matra)
17	Gilles Villeneuve (ferrari)
	Emerson Fittipaldi (fittipaldi ford)
11	Alan Jones (williams ford)
	Riccardo Patrese (arrows ford)
8	James Hunt (mclaren ford)
	Patrick Tambay (mclaren ford)
7	Didier Pironi (tyrrell ford)
4	Clay Regazzoni (shadow ford)
3	Jean Pierre Jabouille (renault)
2	Hans-Joachim Stuck (shadow ford)
1	Vittorio Brambilla (surtees ford)
	Derek Daly (hesketh ford, ensign ford)
	Hector Rebaque (lotus ford)

TOČKOVANJE MOŠTEV

86	Lotus Ford
58	Ferrari
53	Brabham Alfa Romeo
38	Tyrrell Ford
24	Wolf Ford
19	Ligier Matra
17	Fittipaldi Ford
15	McLaren Ford
11	Williams Ford
	Arrows Ford
6	Shadow Ford
3	Renault
1	Surtees Ford
	Ensign Ford

Pred veliko nagrado Nizozemske, ko je za Andrettijem zaostajal 9 točk, so Ronnija Petersona kot edinega konkurenta za naslov prepričevali, naj ne upošteva več statusa številka 2 oziroma statusa drugega dirkača pri Lotusu. Ronnie Peterson je na to odgovarjal: »Ne razumem ljudi, ki mi to govorijo. Imel sem odprte oči, ko sem podpisal pogodbo. Če zdaj prelomim svojo obljubo, kdo mi bo sploh še zaupal?« Na dirki je Andrettiju počila izpušna cev, vendar je Šved kljub temu ostal tesno za Američanom. Če bi ga prehitel, bi zaostanek v skupnem seštevku zmanjšal na 6 točk, tako pa je bila razlika pred tekmovanjem v Italiji dvakrat večja.

Andretti je svojemu moštvenemu kolegu na tej dirki dejal, da lahko do konca sezone vozi zase, toda za Ronnija se je v italijanski Monzi vse skupaj končalo že kmalu po štartu. Zapletel se je namreč v trčenje s Huntom in Italijanom Riccardom Patresejem, pri čemer je utrpel tako hude poškodbe nog, da je naslednji dan v bolnišnici umrl. James Hunt je takole opisal nesrečo: »Bil sem med Petersonom na levi in Patresejem na desni strani. Nenadoma je Italijan pred prvim ovinkom zapeljal vame in me porinil v Šveda.« Za trojico je prišlo do kaosa, dirkalniki so leteli vsepovsod, v nesrečo se je zapletlo še osem drugih dirkačev. Hunt je izvlekel Petersona iz gorečega

lotusa, ki so ga morali kar dvakrat pogasiti, saj je vmes zagorel še enkrat. Za nesrečo je krivil Patreseja, pa čeprav je bilo na posnetkih videti, da je morda prav Anglež povzročil tragedijo. Toda dirkač McLarna je bil nekdanji svetovni prvak in pred veliko nagrado ZDA je napetost tako zelo narasla, da so Patresejevi sotekmovalci od ameriških organizatorjev zahtevali, naj zavrnejo Italijanovo prijavo na dirko, kar se je tudi zgodilo. Riccardo se je v arrowsov kokpit vrnil za zadnjo dirko sezone v Kanadi. Nazadnje ga je italijansko sodišče oprostilo vsakršne krivde, pozneje pa so tudi tisti dirkači, ki so s prstom kazali nanj in ga obsojali, obžalovali svoja dejanja. Vendar ne Hunt!

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN ARGENTINE	Andretti	Andretti
VN BRAZILIJJE	Peterson	Reutemann (4)
VN JUŽNE AFRIKE	Lauda	Peterson (11)
VN ZDA zahod	Reutemann	Reutemann
VN MONAKA	Reutemann	Depailler (5)
VN BELGIJE	Andretti	Andretti
VN ŠPANIJE	Andretti	Andretti
VN ŠVEDSKE	Andretti	Lauda (3)
VN FRANCIJE	Watson	Andretti (2)
VN V. BRITANIJE	Peterson	Reutemann (8)
VN NEMČIJE	Andretti	Andretti
VN AVSTRIJE	Peterson	Peterson
VN NIZOZEMSKA	Andretti	Andretti
VN ITALIJE*	Andretti	Lauda (4)
VN ZDA vzhod	Andretti	Reutemann (2)
VN KANADE	Jarier	Villeneuve (3)

»Počutil sem se čudno, saj je Mario Andretti precej majhen.«

JOCK CLEAR



Kot televizijski komentator je Patreseja kritiziral vsakič, ko se je pojavil na njegovem zaslonu. Tudi Patrese, ki je bil dolga leta v formuli 1 rekorder po številu nastopov, tega nikoli ni pozabil. Dejal je: »Druge razumem, zakaj so ravnali, kot so. Toda Hunt? Zagrenil mi je življenje za nekaj, kar je storil sam in ne jaz.«

V Kanadi je Francoz Jean-Pierre Jarier, ki je pri Lotusu zamenjal Petersona, vodil vse do okvare motorja, zato se je svoje prve zmage veselil Gilles Villeneuve s ferrarijem. Na teh zadnjih dveh dirkah sezone je svojo srečo v formuli 1 z wolfom fordov preizkusil Američan Bobby Rahal, ki je osvojil tri naslove v ameriški seriji CART oziroma Indy Car, zmagal na dirki 500 milj Indianapolisa, v novem tisočletju pa je v najvišjem razredu avtomobilizma za nekaj časa postal vodja ekipe Jaguar.

Največ zmag

6	Andretti
4	Reutemann
2	Peterson
	Lauda
1	Depailler
	Villeneuve
8	Lotus
5	Ferrari
2	Brabham
1	Tyrrell

Največ prvih štartnih mest

8	Andretti
3	Peterson
2	Reutemann
1	Lauda
	Watson
	Jarier
12	Lotus
2	Ferrari
	Brabham

1979

JODY SCHECKTER (ferrari)

V sezoni 1979 je prišlo do rahle spremembe pri upoštevanju števila rezultatov. Za prvenstvo so od leta 1967, ko so uvedli deljeni sistem, iz vsake polovice sezone odšteli po en rezultat, tokrat pa so veljali štirje rezultati s prvih sedmih dirk in še štirje s preostalih osmih tekmovanj. Podobno je bilo tudi leto pozneje (5 s prvih sedmih in še 5 s preostalih sedmih dirk), od leta 1981 pa vse do leta 2009 (razen v obdobju 1985–1990, ko so šteli rezultati 11 dirk) pa je Mednarodna avtomobilistična zveza upoštevala rezultate z vseh dirk v sezoni.

Lotusa ni bilo nikjer več, saj je bil novi dirkalnik Colina Chapmana preveč 'avanturističen', Ferrari pa je imel odličen paket. Predvsem so rdečim prednost pred konkurenti omogočale odlične Michelinove gume, ki so bile precej boljše od Goodyearjevih, s katerimi so dirkale vse druge ekipe, razen Renaulta.

Na prvih dveh dirkah je presenetil dirkač moštva Ligier Francoz Jacques Laffite, ki je prišel do lahkih in nepričakovanih zmag. Uspehe francoske ekipe je dopolnjeval Patrick Depailler, ki je bil tako kot leto prej, a tokrat z 20 točkami, po petih dirkah na vrhu skupnega seštevka (vodstvo si je delil z Gillesom Villeneuveom). Toda Francoz se je junija poškodoval v nesreči z jadralskim padalom in po dirki v Monaku ga je zamenjal Jacky Ickx. Ligier se je torej po treh letih dirkanja s samo enim dirkalnikom za Laffita znašel povsem v ospredju, verjetno tudi zaradi menjave Matrinih motorjev za Fordove. Vendar je moštvo v drugi polovici sezone nekoliko zaspalo.



Ligier pa ni bila edina ekipa, ki je v tej sezoni prvič okusila slast zmage. Na veliki nagradi Francije se je svojega prvega uspeha veselil Renault s francoskim dirkačem Jeanom-Pierrom Jabouillom. Dvojno zmago Renaulta bi lahko omogočil še en Francoz, in sicer René Arnoux, ki pa je na koncu moral priznati premoč Gillesu Villeneuveu. Njun boj za drugo mesto je bil verjetno največji v zgodovini formule 1. Kanadčan je povsem obrabil svoje gume, da bi s svojim ferrarijem obdržal stik z močnejšim Arnouxovim renaultom, uspelo pa mu je več kot to. Vedno znova je namreč našel način, da je Francoza tudi prehitel, v zadnjih krogih pa sta si dirkača večkrat izmenjala vodstvo. Nemalokrat sta se s svojimi kolesi dotaknila, a v cilju

med konkurentoma ni prišlo do hude krvi. Nasprotno, oba sta potrdila, da sta v boju neizmerno uživala. René Arnoux je dejal: »Ne, nisem žalosten zaradi tretjega mesta. Če bi eden od naju v boju postal prestrašen, bi lahko prišlo do tragedije. Toda Gilles je odpeljal enkratno dirko. V dvoboju sem se močno zabaval.«

Tretje moštvo, ki je slavilo svojo prvo zmago prav v sezoni 1979, pa je bila ekipa Williams. Na veliki nagradi Velike Britanije je Franka Williamsa, ki je medtem svoj posel spet postavil na noge, razveselil Clay Regazzoni, v nadaljevanju pa je štafetno palico prevzel Alan Jones, ki je na petih dirkah kar štirikrat stopil na najvišjo stopničko in s tem napovedal bleščečo sezono 1980 za moštvo Williams.

Na Nizozemskem je Gilles Villeneuve vsemu motošportnemu svetu skušal dokazati, da dirke ni konec, dokler se ne zamahne s karirasto zastavo. Kanadčanu je namreč počila zadnja leva pnevmatika, in sicer ravno takrat, ko je prehitel vodilnega Jonesa na navidez nemogoč način – po zunanji strani zahtevnega ovinka Tarzan. A se ni predal! Pa čeprav bi se pravzaprav moral, kajti z nadaljevanjem po stezi je povsem uničil vzmetenje svojega dirkalnika ... Ko se je z razpadlim zadkom ferrarija končno pripeljal v svojo garažo, je začel vpiti: »Privijte mi to j*beno kolo in me spustite nazaj na stezo.« Gaston Parent, njegov menedžer, ki je stal zraven, se je spominjal: »Kmalu so ga prepričali, naj pogleda zadek dirkalnika, ki je bil povsem uničen. Pozneje se je opravičeval, da ni vedel, da je bilo tako slabo. A verjemite mi, Villeneuve bi nadaljeval tudi na treh kolesih. Takšen je pač bil!«

TOČKOVANJE DIRKAČEV

51	Jody Scheckter (ferrari)
47	Gilles Villeneuve (ferrari)
40	Alan Jones (williams ford)
36	Jacques Laffite (ligier ford)
29	Clay Regazzoni (williams ford)
20	Patrick Depailler (ligier ford)
	Carlos Reutemann (lotus ford)
17	René Arnoux (renault)
15	John Watson (mclaren ford)
14	Didier Pironi (tyrrell ford)
	Jean-Pierre Jarier (tyrrell ford)
	Mario Andretti (lotus ford)
9	Jean-Pierre Jabouille (renault)
4	Niki Lauda (brabham alfa romeo, brabham ford)
3	Elio de Angelis (shadow ford)
	Nelson Piquet (brabham alfa romeo, brabham ford)
	Jacky Ickx (ligier ford)
	Jochen Mass (arrows ford)
2	Hans-Joachim Stuck (ats ford)
	Riccardo Patrese (arrows ford)
1	Emerson Fittipaldi (fittipaldi ford)

TOČKOVANJE MOŠTEV

113	Ferrari
75	Williams Ford
61	Ligier Ford
39	Lotus Ford
28	Tyrrell Ford
26	Renault
15	McLaren Ford
7	Brabham Alfa Romeo
5	Arrows Ford
3	Shadow Ford
2	ATS Ford
1	Fittipaldi Ford

Pri Ferrariju so se medtem že dogovorili, da bo moral dirkač, ki bo po polovici sezone zbral manj točk od svojega moštvenega kolega, slednjemu pomagati osvojiti prvenstvo. Pa čeprav bi bila morda oba v igri za naslov... In tako je tudi bilo. V Italiji sta Jody Scheckter in Gilles Villeneuve vozila na prvih mestih, Kanadčan pa bi možnosti za osvojitve prvenstva obdržal le, če ne bi ubogal moštvenih navodil. Toda Villeneuve je bil človek časti in ne bi na kaj takšnega

pomislil niti v najhujših sanjah. V zadnjih krogih je ostal za Scheckterjem. »Kljub temu sem v tem času – pa čeprav sem Gillesu zaupal – nekoliko bolj pogledoval v svoja vzratna ogledalca. Presenečen bi bil, če bi kaj poskušal. Toda vedno sem pozoren na presenečenja,« se je pozneje spominjal Scheckter, ki je pred svojim moštvenim kolegom zmagal z manj kot pol sekunde prednosti. Južnoafričan je s tem rezultatom osvojil prvenstvo, kljub naslovu pa je ostal

v Villeneuveovi senci. In dokaz za to sta bili naslednji, zadnji dve dirki sezone. Najprej je na tekmovanju v Kanadi (tam je na petkovih treningih Niki Lauda svojega brabrama zapeljal v garažo in se odločil, da od tistega trenutka ne bo nadaljeval z dirkaško kariero) uprizoril še enega od tistih nepopustljivih bojev, zaradi katerih so ga tako zelo vzljubili navijači. Kanadčan namreč zmagovalcu Jonesu vse do cilja ni dovolil niti sekunde miru. Dirkač Williamsa je bil

»Čeprav ne odobravam njegovega drznega načina vožnje v celoti, je Villeneuve v tem letu za dirkanje storil več kot vsi drugi dirkači skupaj.«

FRANK WILLIAMS



tako navdušen, da je na odru za zmagovalce prijel Gillesa za roko in jo v znak poklona dvignil v zrak. »Alan se je kar 15 krogov pripravljal, da prehiti Villeneuvea. Toda ko mu je uspelo, se Kanadčan preprosto ni želel predati,« se je te dirke spominjal tehnični direktor ekipe Williams Patrick Head ... Alan Jones: »Dobesedno sem se potil, da bi si nabral nekaj sekund prednosti, a se je vedno znova znašel v mojih vzratnih ogledalcih. Ta prekleta rdeča kanta se je preprosto prilepila na zadek mojega dirkalnika.« V amerškem Watkins Glenu pa se je Villeneuve dokončno zapisal med legende tega športa. Na petkovem treningu je namreč deževalo, Gilles pa je bil na razmočeni stezi od najbližjega konkurenta Scheckterja hitrejši za neverjetnih 11 sekund ... Frank Williams: »Čeprav ne odobravam njegovega drznega načina vožnje v celoti, je Villeneuve v tem letu za dirkanje storil več kot vsi drugi dirkači skupaj.«

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN ARGENTINE	Laffite	Laffite
VN BRAZILIJ	Laffite	Laffite
VN JUŽNE AFRIKE	Jabouille	Villeneuve (3)
VN ZDA zahod	Villeneuve	Villeneuve
VN ŠPANIJE	Laffite	Depailler (2)
VN BELGIJE	Laffite	Scheckter (7)
VN MONAKA	Scheckter	Scheckter
VN FRANCIJE	Jabouille	Jabouille
VN V. BRITANIJE	Jones	Regazzoni (4)
VN NEMČIJE	Jabouille	Jones (2)
VN AVSTRIJE	Arnoux	Jones (2)
VN NIZOZEMSK	Arnoux	Jones (2)
VN ITALIJE*	Jabouille	Scheckter (3)
VN KANADE	Jones	Jones
VN ZDA vzhod	Jones	Villeneuve (3)

Največ zmag	Največ prvih štartnih mest
4 Jones	4 Laffite
3 Scheckter	Jabouille
Villeneuve	3 Jones
2 Laffite	2 Arnoux
1 Regazzoni	1 Scheckter
Depailler	Villeneuve
Jabouille	
6 Ferrari	6 Renault
5 Williams	4 Ligier
3 Ligier	3 Williams
1 Renault	2 Ferrari

1980

ALAN JONES (williams ford)

Moštvo Williams je leta 1980 osvojilo svoja prva naslova in v naslednjih sezonah postalo izjemno uspešno. Do konca sezone 2013 je britanska ekipa zbrala 9 naslovov med konstruktorji in 7 med dirkači ter se s tema dosežkoma uvrstila na 2. oziroma 3. mesto večne lestvice. Ustanovitelj moštva Frank Williams je pred letom 1980 sprva dejal, da v svojem dirkaču Avstralcu Alanu Jonesu, krajše AJ-ju, ni videl nekoga, ki bi bil sposoben osvojiti prvenstvo, a je kmalu spoznal, da se je motil. »AJ je dobro vedel, da ga ob prihodu v naše moštvo nisem pretirano cenil. Imeli smo srečo, da je bil prost v pravem trenutku. Vendar se mi še sanjalo ni, da bo tako zelo dober. Že na začetku sem mu dejal: 'Ne razbijaj naših dirkalnikov, kajti ekipa si ne more privoščiti prevelikega števila rezervnih delov. Na dirkah osvajaj točke in nam pomagaj pri razvoju dirkalnika.' Kmalu smo spoznali, da je borec. Že prej bi zmagoval, a se mu je dirkalnik vse prevečkrat pokvaril,« je pozneje pripovedoval Williams.

Sezona je bila v znamenju sporov med krovno organizacijo FISA (Fédération Internationale du Sport Automobile) in združenjem konstruktorjev FOCA (Formula One Constructors Association). Oziroma med vodjema obeh zvez Francozom Jean-Mariejem Balestrejem in Angležem Bernijem Ecclestoneom. Prepričal je sledil prepiru, za največje jedro spora pa se je pozneje izkazala Balestrejeva napoved, da od leta 1981 naprej moštva ne bodo smela uporabljati elementov, ki pod dirkalnikom ustvarjajo tako imenovani sesalni učinek oziroma 'ground-effect'. Patrick Head je Balestrejevo napoved komentiral takole: »Strinjam



se, da so hitrosti postale prevelike in da dirkači kljub odlični fizični pripravljenosti v nekaterih ovinkih ne bodo mogli več prenašati izjemnih sil na telo. Vendar bi 'ground-effect' elemente vseeno obdržal, seveda z nekaterimi omejitvami. « Prvega junija, po veliki nagradi Monaka, so se na dirki v španski Jarami pokazali prvi resni znaki velike vojne med FISO in FOCA. Moštva združenja konstruktorjev so se uprla Balestrejevi napovedi o prepovedi uporabe elementov, pravilo bi namreč favoriziralo ekipe z močnimi turbo motorji. Po številnih prepirih na treningih so se moštva FISE (Renault, Alfa Romeo in Ferrari) umaknila z dirke in Balestre je veliko nagrado Španije razglasil za neprvenstveno oziroma nelegalno. Alan Jones, poznejši

zmagovalec, je o tem dejal: »Ne glede na to, kar pravijo j*beni Balestre in vsi drugi, tekmovanje v Španiji je bila dirka za veliko nagrado in na njej sem zmagal.« ... Patrick Depailler: »Če nihče ne bi dirkal v Španiji, bi gledalci ponoreli. Nekdo je moral dirkati, vsaj polovica štartne vrste.« Formula 1 je bila v veliki krizi, FOCA je grozila z ustanovitvijo lastnega prvenstva, vendar je na koncu združenje konstruktorjev vseeno popustilo.

Sezona se je začela v Argentini, kjer je debitiral Francoz Alain Prost. V poznejših letih je osvojil štiri naslove svetovnega prvenstva in zmagal na 51 dirkah. Njegov rekord je podrl šele Michael Schumacher.

Že s prvim mestom v Argentini in tretjim na naslednji dirki v Braziliji je Alan Jones napovedal zmagovito sezono, vendar je z dvema zaporednima zmagama pred dirko za veliko nagrado ZDA zahod v prvenstvu vodil René Arnoux. Prav na ameriški dirki pa je moral svojo dirkaško kariero zaradi hude nesreče končati Clay Regazzoni. Pri trčenju v zaščitni zid je namreč utrpel poškodbe hrbtenice in kljub številnim operacijam se je moral sprijazniti, da bo do konca življenja paraliziran in priklenjen na invalidski voziček ... Clay Regazzoni: »V bolnišnici sem bil dolgo časa in sem se smilil samemu sebi. Toda pozneje me je postalo sram. Spomnil sem se, kako je Gunnar Nilsson (švedski dirkač, ki je v letih 1976 in 1977 dirkal za moštvo Lotus, op. p.), ki je kmalu po končani sezoni 1978 umrl zaradi raka na modih, pripovedoval o otrocih, obolelih z rakom, in kako je imel leta dobrega življenja, ki ga oni nikoli ne bodo imeli.« ... Alan Jones: »Clay je v zadnjih letih dirkal brez strasti. Pravzaprav je bilo tako

TOČKOVANJE DIRKAČEV

67	Alan Jones (williams ford)
54	Nelson Piquet (brabham ford)
42	Carlos Reutemann (williams ford)
34	Jacques Laffite (ligier ford)
32	Didier Pironi (ligier ford)
29	René Arnoux (renault)
13	Elio de Angelis (lotus ford)
9	Jean Pierre Jabouille (renault)
7	Riccardo Patrese (arrows ford)
6	Keke Rosberg (fittipaldi ford)
	John Watson (mclaren ford)
	Derek Daly (tyrrell ford)
	Jean-Pierre Jarier (tyrrell ford)
	Gilles Villeneuve (ferrari)
5	Emerson Fittipaldi (fittipaldi ford)
	Alain Prost (mclaren ford)
4	Jochen Mass (arrows ford)
	Bruno Giacomelli (alfa romeo)
2	Jody Scheckter (ferrari)
1	Mario Andretti (lotus ford)
	Hector Rebaque (brabham ford)

TOČKOVANJE MOŠTEV

120	Williams Ford
66	Ligier Ford
55	Brabham Ford
38	Renault
14	Lotus Ford
12	Tyrrell Ford
11	Arrows Ford
	Fittipaldi Ford
	Mclaren Ford
8	Ferrari
4	Alfa Romeo

z vsemi nami. Na začetku je dirkač navdušen, potem pa dirkanje postane stvar navade. Spomnim se, ko je Claya v svoje moštvo BRM povabil Louis Stanley. Lou je Švicarju dejal: 'Moj fant, videl si moj dirkalnik in mojo organizacijo – z mojim moštvom oziroma mojo tovarno ti bomo omogočili naslov svetovnega prvaka.' Clay mu je v polomljeni angleščini odvrnil: 'J*beš ti naslov, koliko mi boste plačali?' «

Na dirki v Veliki Britaniji je aktualni svetovni prvak Jody Scheckter napovedal, da se bo ob koncu sezone upokojil, na testiranjih pred veliko nagrado

Nemčije pa se je na stezi Hochenheim ubil Francoz Patrick Depailler. V ovinku Ostkurve, ki ga dirkači odpeljejo s polnim plinom, je namreč član ekipe Alfa Romeo zletel s steze, sledi na asfaltu pa so bile dokaz, da se je moralo na njegovem dirkalniku nekaj pokvariti. Depailler v nesreči morda ne bi umrl, če bi bile postavljene mreže za lovljenje oziroma ustavljanje dirkalnikov. Te so tistega dne, kako ironično (angleški pisci so uporabili celo besedo škandalozno), ležale zložene na tleh za kovinsko zaščitno ograjo. V Nemčiji je pozneje zmagal Jabouille, na naslednji dirki, veliki

nagradi Avstrije, pa je z Lotusom Fordom debitiral Britanec Nigel Mansell. Pozneje je zmagal na 31 dirkah in v sezoni 1992 osvojil tudi naslov. Vendar je od vseh prvakov za to potreboval največ let, in sicer kar 12!

V Italiji, kjer je zmagal Nelson Piquet in s to zmago odločitev o prvaku preložil najmanj na dirko v Kanadi, je imel precej hudo nesrečo Gilles Villeneuve. Italijansko tekmovanje so za spremembo organizirali v Imoli, ne v Monzi, pri vožnji v ovinek Tosa pa je Kanadčanu počila zadnja desna pnevmatika. »Zletel sem s steze, v nesreči pa me je v glavo zadelo eno od

»Pri nesrečah sem vedno računal le na zlomljene kosti. Toda biti slep ... Jezus, na to nikoli nisem pomislil!«
GILLES VILLENEUVE



sprednjih koles. V trenutku sem izgubil vid. Slišal sem druge dirkalnike okoli sebe, a videti jih nisem mogel. Na srečo se mi je vid povnil, medtem ko so mi pomagali iz dirkalnika. Pri nesrečah sem vedno računal le na zlomljene kosti. Toda biti slep ... Jezus, na to nikoli nisem pomislil,« je pozneje pripovedoval Villeneuve.

V Kanadi je Nelson Piquet osvojil poleposition in na dirki je kazalo, da bo tudi zmagal, saj je bil v zanesljivem vodstvu. Toda odpovedal mu je motor in naslova se je veselil Jones. »Rekel bi, da smo imeli najboljši dirkalnik le v Argentini, drugje gotovo ne. Ključ našega uspeha se je verjetno skrival v tem, da se na dirko nikoli nismo kvalificirali nižje od 6. mesta. Na nekaterih prizoriščih je bilo moštvo Ligier v svojem svetu, toda na drugih so se francoski dirkalniki na kvalifikacijah uvrstili nekje okrog 20. mesta. Nismo prevladovali, a smo bili vedno konkurenčni. In zato smo tudi osvojili naslov,« je bil prepričan Jones.

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN ARGENTINE	Jones	Jones
VN BRAZILIJ	Jabouille	Arnoux (6)
VN JUŽNE AFRIKE	Jabouille	Arnoux (2)
VN ZDA zahod	Piquet	Piquet
VN BELGIJE	Jones	Pironi (2)
VN MONAKA	Pironi	Reutemann (2)
VN FRANCIJE	Laffite	Jones (4)
VN V. BRITANIJE	Pironi	Jones (3)
VN NEMČIJE	Jones	Laffite (5)
VN AVSTRIJE	Arnoux	Jabouille (2)
VN NIZOZEMSK	Arnoux	Piquet (5)
VN ITALIJE	Arnoux	Piquet (5)
VN KANADE*	Piquet	Jones (2)
VN ZDA vzhod	Giacomelli	Jones (5)

Največ zmag	Največ prvih štartnih mest
5 Jones	3 Jones
3 Piquet	Arnoux
2 Arnoux	2 Piquet
1 Reutemann	Pironi
Laffite	Jabouille
Pironi	1 Laffite
Jabouille	Giacomelli
6 Williams	5 Renault
3 Brabham	3 Williams
Renault	Ligier
2 Ligier	2 Brabham
	1 Alfa Romeo

1981

NELSON PIQUET (brabham ford)

TOČKOVANJE DIRKAČEV

50	Nelson Piquet (brabham ford)
49	Carlos Reutemann (williams ford)
46	Alan Jones (williams ford)
44	Jacques Laffite (ligier matra)
43	Alain Prost (renault)
27	John Watson (mclaren ford)
25	Gilles Villeneuve (ferrari)
14	Elio de Angelis (lotus ford)
11	René Arnoux (renault)
	Hector Rebaque (brabham ford)
10	Riccardo Patrese (arrows ford)
	Eddie Cheever (tyrrell ford)
9	Didier Pironi (ferrari)
8	Nigel Mansell (lotus ford)
7	Bruno Giacomelli (alfa romeo)
4	Marc Surer (ensign ford, theodore ford)
3	Mario Andretti (alfa romeo)
1	Andrea de Cesaris (mclaren ford)
	Patrick Tambay (theodore ford, ligier matra)
	Slim Borgudd (ATS ford)
	Eliseo Salazar (march ford, ensign ford)

TOČKOVANJE MOŠTEV

95	Williams Ford
61	Brabham Ford
54	Renault
44	Ligier Matra
34	Ferrari
28	McLaren Ford
22	Lotus Ford
10	Arrows Ford
	Alfa Romeo
	Tyrrell Ford
5	Ensign Ford
1	Theodore Ford
	ATS Ford

Napoved krovne organizacije FISA o prepovedi 'ground-effecta' se je uresničila. Dno dirkalnika je po novem moralo biti od tal oddaljeno 6 centimetrov, vendar je glavni oblikovalec moštva Brabham Gordon Murray v pravilniku našel luknjo. Za veliko nagrado Argentine je izdelal hidravlični sistem vzmetenja, ki so ga druga moštva kmalu kopirala. Dirkači so lahko s pritiskom na gumb dvignili ali spustili dirkalnik. Na stezi je bil seveda spušččen, torej nelegalen, pri merjenju pa dvignjen. »Vse skupaj ni samo smešno, ampak tudi nevarno,« se je pozneje tehnične novosti spominjal Jean-Pierre Jabouille. Njegovemu mnenju so se pridružili tudi drugi dirkači, ki so take dirkalnike primerjali kar z gokarti!

Za moštvo Williams se je sezona začela dobro, saj je britanska ekipa na prvih dveh dirkah slavila dvojni zmagi. Toda v Braziliji je bil vrstni red v nasprotju z dogovorom. V pogodbi Carlosa Reutemanna je namreč pisalo, da je dirkač številka 2 in bi zato moral svojega moštvenega kolega Alana Jonesa spustiti predse. Zaradi notranjih razprtij je moštvo Williams na koncu izgubilo naslov med dirkači. Pozneje se je izkazalo, da se ekipa iz tega ničesar ni naučila, saj se je zgodba ponovila tudi pet let pozneje, ko sta bila moštvenega kolega Nelson Piquet in Nigel Mansell.

Četrta dirka sezone je bila prva velika nagrada San Marina, to je bila hkrati tudi 25. nova velika nagrada od ustanovitve prvenstva, sledila pa je tragična dirka v belgijskem Zolderju. Na treningu je bil v boksih do smrti povožen eden od mehanikov, še eden pa ranjen na startu dirke.



V Monaku je zmagal Gilles Villeneuve. »Občutki ob zmagi v kraju, kjer pravzaprav živiš, so enkratni. Očitno bomo morali tu tudi ostati. Do moje načrtovane upokojitve bo sin Jacques star 17 let in do takrat bo tu spoznal toliko deklet, da nam ne bo niti dovolil oditi,« se je dirke pozneje spominjal dirkač Ferrarija. Kanadčanu je zmago privoščil tudi aktualni svetovni prvak Alan Jones. »Če že sam nisem mogel zmagati, me veseli, da je Gilles, ker ga od vseh drugih dirkačev še najbolj cenim. Zaradi drugega mesta, ki sem ga osvojil, ne bo konec sveta, zlasti ker sem neizmerno užival v boju s Piquetom, na katerega sem močno pritiskal. V Belgiji sva namreč rahlo trčila, pozneje pa mi je prek medijev sporočal, da me bo ob prvi

priložnosti zrinil v zaščitno ograjo. Ni imel poguma, da bi se o trčenju pogovorila na štiri oči, a mi je za to prav malo mar ... Nimam časa, da bi se ukvarjal s takšnimi ljudmi, kot je on. Na dirki v Monaku je vrstil napako za napako in se nazadnje znašel v zidu pri ovinku Tabac. V dirkalniku se ne režim pogostokrat, a takrat sem se dobesedno poscal od smeha,« je pripovedoval Jones.

Villeneuve je nekoliko nepričakovano zmagal tudi v španski Jarami. Ferrari je v tisti sezoni izdelal dirkalnik, ki je bil na hitrih stezah povsem nevozen, a Kanadčan je uprizoril eno tistih značilnih voženj, zaradi katerih so ga navijači oboževali, in za seboj 15 krogov zadrževal Laffitea, Britanca Johna Watsona, Reutemanna in Italijana Elia de Angelisa. V cilju jih je ločila le dobra sekunda, natančneje 1,24 sekunde. John Watson je dejal: »Prekleti ferrari je bil v zadnjih krogih vsem v napoto. Absurd.« Gilles Villeneuve mu je prek medijev odgovoril: »Ne bi se mogel bolj strinjati z Watsonovimi besedami. Pravzaprav ne razumem, zakaj me skupaj z drugimi dirkači ni prehitel. Vprašajte jih, kaj so počeli v prvih 65 krogih, ko sem vozil na polno. Navsezadnje so se trije iz te skupine na kvalifikacijah uvrstili pred mano.« V Franciji je svojo prvo zmago slavil Alain Prost, ki je pozneje postal dirkač, ki je največkrat, kar 6-krat, slavil na svoji dirki. V Veliki Britaniji, kjer je imel Reutemann že 17 točk prednosti pred konkurenco, pa je prvič, odkar je moštvo prevzel Britanec Ron Dennis, zmago slavila ekipa McLaren. Dennis je čez dve dirki, v avstrijskem Zeltwegu, spoznal dirkača, ki je njegovemu moštvu pozneje omogočil 3 naslove prvaka med dirkači in kar 35 zmag. Predstavil

pa mu ga je Emerson Fittipaldi. »Še kako dobro se spomnim dneva, ko sem v boksih v Zeltwegu vodjem moštev in menedžerjem predstavljal fanta, ki je takrat dirkal v evropski formuli ford. Tako je, jaz sem Ayrtona Senno predstavil Ronu Dennisu. Ne prej ne pozneje nisem kateregakoli brazilskega dirkača pripeljal predstaviti pomembnejšem iz sveta formule 1, toda za Senno sem bil prepričan, da je poseben. Dejal sem: "To je Ayrton Senna in fant ima vse, kar dirkač potrebuje,

da postane svetovni prvak.' Senna se je samo plaho nasmehnil,« se je spominjal Fittipaldi.

Z zmago v razmočenem kanadskem Montrealu, kjer je svojo srečo prvič preizkusil tudi Villeneuveov mlajši brat Jacques (Kanadčan je pozneje po treh poskusih, da bi se kvalificiral na dirko formule 1, opustil željo po dirkanju v najvišjem razredu avtomobilizma, je pa zato dosegel nekaj opaznih rezultatov v drugih, predvsem ameriških serijah;

med drugim je postal prvi Kanadčan, ki je zmagal v tekmovalstvu CART), se je v boj za prvaka na zadnji dirki v Las Vegasu vključil tudi Laffite. Vendar je bilo jasno, da se bosta za naslov potegovala le Reutemann in Piquet. In Reutemann je bil favorit! Argentinec je z odličnim krogom na kvalifikacijah osvojil poleposition, toda na dirki je povsem odpovedal. Piquet, ki je bil peti, je osvojil naslov. Večina je bila mnenja, da se je Reutemann preprosto predal. Tudi

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN ZDA vzhod	Patrese	Jones (2)
VN BRAZILIJ	Piquet	Reutemann (2)
VN ARGENTINE	Piquet	Piquet
VN SAN MARINA	Villeneuve	Piquet (5)
VN BELGIJE	Reutemann	Reutemann
VN MONAKA	Piquet	Villeneuve (2)
VN ŠPANIJE	Laffite	Villeneuve (7)
VN FRANCIJE	Arnoux	Prost (3)
VN V. BRITANIJE	Arnoux	Watson (5)
VN NEMČIJE	Prost	Piquet (5)
VN AVSTRIJE	Arnoux	Laffite (4)
VN NIZOZEMSK	Prost	Prost
VN ITALIJE	Arnoux	Prost (3)
VN KANADE	Piquet	Laffite (10)
VN ZDA Las Vegas*	Reutemann	Jones (2)

»Ne maram novinarjev, ne spoštujem jih, saj so pravzaprav navijači. Nekateri od njih navijajo za moštvo Ferrari, drugi za ekipo Lotus itn.«

ALAN JONES



Piquet je mislil tako. »Ko sem ga prehitel, je zaviral zelo zgodaj. Nisem mogel verjeti, da mi je to omogočil tako zlahka,« se je pozneje spominjal Piquet. Toda novinar Peter Windsor je vzrok za Reutemannov poraz našel drugje. »Carlos je poleposition osvojil z dirkalnikom FW07/12, za dirko pa so mu določili uporabo različice FW07/17. Od prvega kroga dalje je bil dirkalnik povsem nevozen. Reutemann je čutil močne vibracije, ki so bile posledica napačne izbire gum,« je pripovedoval Windsor. Na dirki je zmagal Jones, ki je napovedal svojo upokojitev, Avstralec pa je spregovoril tudi o delu z mediji ... Alan Jones: »Ne maram novinarjev, ne spoštujem jih, saj so pravzaprav navijači. Nekateri od njih navijajo za moštvo Ferrari, drugi za ekipo Lotus itn. So zate ali proti tebi. Toda z mediji se moraš soočiti, kajti prav zaradi sedme sile se v tem športu obrača tako veliko denarja.«

Največ zmag	Največ prvih štartnih mest
3 Piquet	4 Piquet
Prost	Arnoux
2 Reutemann	2 Reutemann
Jones	Prost
Laffite	1 Laffite
Villeneuve	Villeneuve
1 Watson	Patrese
4 Williams	6 Renault
3 Brabham	4 Brabham
Renault	2 Williams
2 Ligier	1 Ligier
Ferrari	Ferrari
1 McLaren	Arrows

1982

KEKE ROSBERG (williams ford)

TOČKOVANJE DIRKAČEV

44	Keke Rosberg (williams ford)
39	Didier Pironi (ferrari)
	John Watson (mclaren ford)
34	Alain Prost (renault)
30	Niki Lauda (mclaren ford)
28	René Arnoux (renault)
25	Patrick Tambay (ferrari)
	Michele Alboreto (tyrrell ford)
23	Elio de Angelis (lotus ford)
21	Riccardo Patrese (brabham BMW, brabham ford)
20	Nelson Piquet (brabham BMW, brabham ford)
15	Eddie Cheever (ligier matra)
8	Derek Daly (theodore ford, williams ford)
7	Nigel Mansell (lotus ford)
6	Gilles Villeneuve (ferrari)
	Carlos Reutemann (williams ford)
5	Andrea de Cesaris (alfa romeo)
	Jacques Laffite (ligier matra)
4	Mario Andretti (williams ford, ferrari)
3	Jean-Pierre Jarier (osella ford)
	Marc Surer (arrows ford)
2	Bruno Giacomelli (alfa romeo)
	Eliseo Salazar (ATS ford)
	Manfred Winkelhock (ATS ford)
	Mauro Baldi (arrows ford)
1	Chico Serra (fittipaldi ford)

TOČKOVANJE MOŠTEV

74	Ferrari
69	McLaren Ford
62	Renault
58	Williams Ford
30	Lotus Ford
25	Tyrrell Ford
22	Brabham BMW
20	Ligier Matra
19	Brabham Ford
7	Alfa Romeo
5	Arrows Ford
4	ATS Ford
3	Osella Ford
1	Fittipaldi Ford

Ker je Franka Williamsa zapustil Alan Jones in ker je svojo upokojitev napovedal tudi Carlos Reutemann, ki je v sezoni 1982 odpeljal le dve dirki, je po testiranjih na stezi Paul Ricard sedež v moštvu Williams Ford dobil Finec Keke Rosberg. »Sezona 1981 je bila najslabša v mojem življenju. Star sem bil 33 let, v športu že dolgo časa, ker sem bil v nekonkurenčnem moštvu Fittipaldi, pa enostavno nisem mogel pokazati, kako dober sem bil v resnici ... Kmalu po testiranjih v Paul Ricardu me je poklical Frank in mi sporočil, da lahko dobim sedež. Odvrnil sem mu: 'Pa saj se sploh še nisva pogovorila o denarju oziroma podrobnostih, toda – sprejemem!' « je pozneje pripovedoval Rosberg. Da, denar je vse bolj vladal formuli 1 ... Frank Williams: »Vsako leto imam vedno bolj zadržan, hladen, trši odnos do dirkačev, kajti večina je v tem športu le zaradi denarja. Ko ga dobijo dovolj ... adijo! Ni tako? Vseeno mi je, kdo osvoji točke za moštvo, le da jih. Ni pa mi vseeno za Williams Engineering.« Denar naj bi ključno vlogo igral tudi pri vrnitvi Nikija Lauda, čeprav je Avstrijec to zanikal. »Res je, ekipo McLaren sem zaprosil za veliko vsoto denarja. Toda vsi želijo v svojih službah iztržiti največ. Denar pa ni razlog za mojo vrnitev. Dirkanje je namreč prenevarno, da bi to počel samo zaradi denarja,« se je branil Lauda.

Farse s tehničnimi pravili iz prejšnjega leta je bilo konec, saj so bili elementi za 'ground-effect' – zdaj fiksni, vendar ne drseči – spet dovoljeni. Vzmetenje je moralo biti nepomično, hitrosti v ovinkih so spet naraščale, za dirkače pa je bila vožnja še težja kot



leto prej. V brazilskem Riu de Janeiru je prvi v cilju Nelson Piquet na zmagovalnem odru celo omedlel. Gilles Villeneuve je o vožnji v tovrstnih dirkalnikih pripovedoval: »Ljubim dirkanje, vendar sovražim letošnje dirkalnike. Vožnja z njimi je, kot bi se ljubil z žensko, medtem ko ti nekdo rine nož v hrbet ... In pogledajte kvalifikacije?! Za vsak trening imamo pripravljen po en komplet koles, gume pa so dobre le v prvih krogih. Torej imam samo dva poskusa, da postavim dober čas. Če se kdo pojavi pred mano na stezi, lahko samo upam, da gleda v vzratna ogledalca. Upočasniti ne smem, kajti potem lahko pozabim na to, da bi postavil dober čas.«

Sezona 1982 je imela v zgodovini formule 1 največ

zmagovalcev, in sicer 11, začela pa se je v Južnoafriški republiki. Tam je Niki Lauda še pred prvim treningom organiziral bojkot dirkačev. Bil je namreč edini, ki je v obrazcu za superlicenco (te dirkači potrebujejo za dirkanje v formuli 1) prebral droben tisk, kjer je pisalo, da bodo v prihodnje superlicence izdane le 'dirkačem in moštvom hkrati'. Konstruktorji so se branili, da je klavzula v osnutku superlicence le zaradi preprečevanja kršenja pogodb, toda Lauda je menil, da bi jih taka licenca podjarmila, naredila za lastnino moštev. Vsi dirkači so zato namesto na stezo Kyalami odšli v hotel Sunnyside Park v Johannesburg in se nastanili v istem prostoru, medtem ko se je Didier Pironi kot vodja združenja GPDA pogajal z Balestrejem in Ecclestonom – omenjena za spremembo 'v zavezništvu'. Keke Rosberg se je spominjal: »Tistega večera je Elio de Angelis igral na klavir, Mozarta, če se ne motim. Vsaj enkrat smo se vsi dirkači dobro razumeli. Zaupanje smo izgubili le v Italijana Tea Fabija, ki je dejal, da mora na stranišče, šel pa je naravnost k Balestreju in Ecclestonu in jima je povedal vse, o čemer smo se pogovarjali.« Pironi je zjutraj dirkačem sporočil, da so bitko dobili. Po kratkem treningu in kvalifikacijah so bili vsi nared za dirko. Zmagal je Prost.

Že na dirki v Braziliji pa je prišlo do novega škandala. Diskvalificirali so Piqueta in Rosberga na prvih dveh mestih, ker naj bi bila njuna dirkalnika prelahka. Moštva, kot so Williams, Brabham, McLaren in Lotus, so namreč uporabljala 3-litrške atmosferske motorje, ki so bili manj zmogljivi kot

1,5-litrski turbo motorji, s kakršnimi sta nastopali ekipi Renault in Ferrari, zato se je takrat edina rešitev kazala v zmanjšanju teže dirkalnikov. Nekdo je spet našel luknjo v pravilniku in iznašel vodno hlajene zavore. V resnici pa je dirkač v prvih krogih po štartu spravljeno vodo v posodah za hlajenje zavor izločil in dirkal s 30 kilogramov lažjim dirkalnikom. Pred meritvami po dirki pa so posode spet napolnili do vrha in s tem dosegli predpisan minimum teže dirkalnika, ki je znašal 580 kilogramov. Zaradi diskvalifikacije v Braziliji so moštva združenja FOCA bojkotirala dirko v San Marinu, kjer so nastopile le ekipe Ferrari, Renault, Tyrrell Ford, Alfa Romeo,

ATS Ford, Osella Ford in Toleman Hart. V okrnjeni konkurenci je zmagal Pironi pred Villeneuveom, pa čeprav bi moral biti vrstni red ravno obraten. Francoz je namreč ignoriral navodila moštva in se odločil, da svojega ekipnega kolega v zadnjem krogu prehiti. Villeneuve je bil besen in je prisegel, da s Pironijem nikoli več ne bo spregovoril niti besede. To se je tudi zgodilo. Na treningu naslednje dirke je namreč zaradi nesporazuma pri razvrščanju na stezi trčil v zadek Massovega marchia in bil pri priči mrtev ... Alain Prost: »Nekaj dni pred nesrečo me je Gilles večkrat poklical – njegovemu bratu sem poskušal pomagati v formuli 3 – in ves čas je govoril le o Didierju. Nisem

mogel verjeti, da je bil še vedno razjarjen. Še danes me zmrazi, ko pomislim na to. In ko se je zgodila nesreča, sem točno vedel, zakaj je do nje prišlo.« No, leta po Kanadčanovi smrti so se pojavile govorice, da za Gillesovo nesrečo vendarle ni bil kriv nesporazum z Massom, ampak zatakajena stopalka za plin. Gaston Parent, naj bi z Enzom Ferrarijem podpisal dokument, v katerem se je zavezal, da resnica ne sme priti na dan in da ne sme sprožiti sodnega postopka, kajti v tem primeru Gillesovi nasledniki ne bi bili upravičeni do finančne odškodnine.

Toda z Gillesovo nesrečo še ni bilo konec tragedij. Na dirki v Montrealu, na stezi, ki je bila zdaj

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN JUŽNE AFRIKE	Arnoux	Prost (5)
VN BRAZILIJ	Prost	Prost
VN ZDA zahod	de Cesaris	Lauda (2)
VN SAN MARINA	Arnoux	Pironi (4)
VN BELGIJE	Prost	Watson (10)
VN MONAKA	Arnoux	Patrese (2)
VN ZDA vzhod	Prost	Watson (17)
VN KANADE	Pironi	Piquet (4)
VN NIZOZEMSK	Arnoux	Pironi (4)
VN V. BRITANIJE	Rosberg	Lauda (5)
VN FRANCIJE	Arnoux	Arnoux
VN NEMČIJE	Pironi	Tambay (5)
VN AVSTRIJE	Piquet	de Angelis (7)
VN ŠVICE	Prost	Rosberg (8)
VN ITALIJE	Andretti	Arnoux (6)
VN ZDA Las Vegas*	Prost	Alboreto (3)

Največ zmag	Največ prvih štartnih mest
2 Pironi	5 Prost
Watson	Arnoux
Prost	2 Pironi
Lauda	1 Rosberg
Arnoux	Piquet
1 Rosberg	de Cesaris
Tambay	Andretti
Alboreto	
de Angelis	
Patrese	
Piquet	
4 McLaren	10 Renault
Renault	3 Ferrari
3 Ferrari	1 Williams
2 Brabham	Brabham
1 Williams	Alfa Romeo
Lotus	
Tyrrell	

»Vsako leto imam vedno bolj zadržan, trši odnos do dirkačev.«

FRANK WILLIAMS



poimenovana po njem, je namreč Italijan Riccardo Paletti na štartu z dirkalnikom osella ford pri 200 km/h trčil v stoječega Pironija in umrl na kraju nesreče.

Na treningu velike nagrade Nemčije se je hudo poškodoval še Pironi, ki je na razmočeni stezi Hockenheim trčil v Prosta. »Pironi me zaradi vodnega prša ni mogel videti. S svojim dirkalnikom je pravzaprav poletel čez mojega. Grozno! Priznam, da se od tistega trenutka nikoli več nisem počutil dobro v dirkalniku, če je bilo vreme slabo,« se je spominjal Prost. Za Pironija je bilo takoj jasno, da se ne bo vrnil na steze vsaj do konca sezone, če ne celo nikoli več.

S petimi dirkami do konca je imelo možnosti za naslov več dirkačev. Še najmanj so računali na Rosberga, ki je do takrat zbral 23 točk. Več so jih imeli Lauda (24), Prost (25) in Watson (30). A sreča se je obrnila v korist Finca. Na zadnji dirki je potreboval le še šesto mesto, bil pa je peti.

1983 NELSON PIQUET (brabham BMW)

V zimskem času pred novo sezono je motošportni svet razžalostila novica, da je le malo pred božičem zaradi srčne kapi umrl Colin Chapman. Bernie Ecclestone se ga je spominjal: »Chunky, kot smo ga radi klicali, je bil dober poslovnež in po vsej verjetnosti eden najboljših oblikovalcev dirkalnikov vseh časov. Poleg tega je bil vsaj tako hiter kot polovica dirkačev, ki so dirkali zanj.« Chapman je torej zadnjič v zrak vrgel svojo čepico (to je bil zaščitni znak ob zmagi njegovega dirkalnika) na dirki v Avstriji leta 1982, ko je Elio de Angelis za vsega 5 stotink sekunde ugnal Kekeja Rosberga. Kljub njegovi smrti pa so za ekipo Lotus po letih v povprečju prihajali nekoliko boljši časi. V sezoni 1983 sicer še ne, leta 1984, še bolj pa v sezonah 1985, 1986 in 1987, ko je za britansko ekipo dirkal Ayrton Senna, pa je slovito moštvo proslavljalo zadnje zmagovite trenutke.

Alain Prost je pred sezono 1983 Renaultu sporočil, da bo moštvo zapustil, če bo v njem ostal René Arnoux; vzrok za to je bila velika nagrada Francije leta 1982. Tam je namreč Arnoux zmagal pred Prostom, pa čeprav je prvi drugemu obljubil, da mu bo pomagal osvojiti prvenstvo. Tako se je Arnoux znašel pri Ferrariju, v moštvu, ki je v tej sezoni vse do prihoda Michaela Schumacherja osvojilo zadnji (konstruktorski) naslov.

Leto 1983 se je začelo s končanim 'ground-effect' obdobjem, dno dirkalnika je moralo biti ravno in za nekaj časa – vsaj dokler inženirji niso našli načina, kako nadomestiti izgubljeni oprijem s stezo – so dirkalniki spet podrsavali, kar je razveselilo predvsem navijače. Za



novo norost so označili dolivanje bencina, kar so znova obudili v ekipi Brabham sredi sezone 1982. Zdaj so se v vseh moštvih zavedali, da brez postanka za dolivanje goriva ne bodo konkurenčni, pri nekaterih pa so bile po navedbah angleških piscev naprave za to opravilo precej primitivne. Prihajali so časi, ko se je človek moral držati čim dlje stran od boksov ... Bernie Ecclestone: »Menim, da je dolivanje bencina enkratno – za televizijske prenose, za navijače, za vse. Ko govorimo o varnosti opravila, pa me precej bolj skrbi, da imamo v boksih približno 2000 ljudi, ki gledajo v drugo smer, medtem ko dirkači pripeljejo s hitrostjo 160 km/h.«

Na prvi dirki v Braziliji je slavil Piquet, sledila pa je zgodovinska velika nagrada ZDA zahod.

McLarnova dirkača John Watson in Niki Lauda sta se namreč kvalificirala šele na 22. oziroma 23. mesto, na dirki pa slavila dvojno zmago. Vzrok za tako slabi štartni mesti naj bi se skrival predvsem v Michelinovi različici pnevmatik za kvalifikacije, saj so bile te gume pravzaprav razvite za ekipo Renault, ki je imela močne turbo motorje. McLarnova dirkača na kvalifikacijah preprosto nista mogla v svojih s konjskimi močmi podhranjenih dirkalnikih segreti gum na pravo temperaturo, zato sta za prvouvrščenim na kvalifikacijah Patrickom Tambayem zaostala 3,983 oziroma 4,071 sekunde. Toda na gumah za dirko sta dirkalnika delovala zelo dobro. »Ne znam vam tega razložiti, resnično ne. Dirkalnik je bil še vedno podkrmarjen, toda oprijem s stezo je bil dober – pravzaprav najboljši v celotnem dirkaškem vikendu. Seveda sem zadovoljen z zmago, vendar ... rajši bi štartal bolj iz ospredja,« se je spominjal Watson, ki je pozneje postal sokomentator Bena Edwardsa na televizijskem programu Eurosport.

Na veliki nagradi San Marina v Imoli, kjer bi leto prej moral zmagati Gilles Villeneuve, je slavil Kanadčanov dobri prijatelj Patrick Tambay. To je bila njegova druga in hkrati zadnja zmaga, toda po vsej verjetnosti je ne bi zamenjal za ducat drugih ... Patrick Tambay: »Včasih na tekmovanju za veliko nagrado pomisliš, da Bog vendarle obstaja. Pred enim letom se je tu v Imoli Gilles kvalificiral na tretje mesto in nekdo je na njegovo štartno mesto narisal kanadski javorjev list. Po naključju sem se kvalificiral prav kot tretji. Pri postavljanju dirkalnika v štartni vrsti pa sem

TOČKOVANJE DIRKAČEV

59	Nelson Piquet (brabham BMW)
57	Alain Prost (renault)
49	René Arnoux (ferrari)
40	Patrick Tambay (ferrari)
27	Keke Rosberg (williams ford, williams honda)
22	John Watson (mclaren ford, mclaren TAG)
	Eddie Cheever (renault)
15	Andrea de Cesaris (alfa romeo)
13	Riccardo Patrese (brabham BMW)
12	Niki Lauda (mclaren ford, mclaren TAG)
11	Jacques Laffite (williams ford, williams honda)
10	Michele Alboreto (tyrrell ford)
	Nigel Mansell (lotus ford, lotus renault)
9	Derek Warwick (toleman hart)
4	Marc Surer (arrows ford)
3	Mauro Baldi (alfa romeo)
2	Danny Sullivan (tyrrell ford)
	Elio de Angelis (lotus renault)
1	Bruno Giacomelli (toleman hart)
	Johnny Cecotto (theodore ford)

TOČKOVANJE MOŠTEV

89	Ferrari
79	Renault
72	Brabham BMW
36	Williams Ford
34	McLaren Ford
18	Alfa Romeo
12	Tyrrell Ford
11	Lotus Renault
10	Toleman Hart
4	Arrows Ford
2	Williams Honda
1	Theodore Ford
	Lotus Ford

se zlomil – jokal sem kot majhen otrok. No, na dirki sem se zbral, to pa je bil tudi najbolj čustven dan v moji karieri. Zmagati v Imoli v ferrariju z Gillesovo štartno številko 27 ... Težko vam bom svoje občutke opisal z besedami, vendar se je na dirki zgodilo več kot samo to, da sem zmagal. Resnično, tistega dne nisem bil jaz za volanom dirkalnika – bilo je, kot bi bil Gilles ves čas z menoj. Številka 27 bi morala zmagati v Imoli leta 1982 in zdaj, ko vendarle je, me je navdajal občutek miru.« S številko 27 so od leta 1984 naprej pri Ferrariju dirkali še Michele Alboreto, Nigel Mansell, Alain Prost, Gianni Morbidelli, Jean Alesi, Nicola Larini, leta 1990 si jo je pri McLarnu

spodobil tudi Ayrton Senna. Kot zadnji je številko 27 uporabljal Alesi leta 1995, potem pa je Fija končala ta nered. Od leta 1996 so štartne številke (razen trinajstice!) podeljevali izključno po vrsti in na podlagi vrstnega reda moštev po zadnji dirki sezone, le prvak je ob morebitnem prestopu enico lahko odnesel v drugo ekipo. Seveda se je uporaba štartnih številke od ustanovitve prvenstva leta 1950 spreminjala. Dirkači so sprva imeli različne številke na posameznih dirkah, prvi prvak, ki je vso naslednjo sezono odpeljal s številko 1 na svojem dirkalniku, pa je bil Emerson Fittipaldi leta 1975. Leta 1952, ko je v sezoni nastopilo 107 voznikov, je Francoz Robert

Manzon na eni od dirk nastopil prav s številko 107! Včasih je bilo treba tudi improvizirati. Ker se je na koncu sezone 1993 Alain Prost kot prvak upokojil in številka 1 v naslednji sezoni ni mogla nikamor, je moštvo Williams dirkalo s številka 0 (za Hilla) in 2 (za Senno). Za boljše ločevanje moštvenih kolegov so kakšne številke tudi obarvali. Mansell je namreč s prihodom v Williams v drugi polovici 80. let dirkal z rdečo petico.

Nazaj v leto 1983! Najprej dirka v Monaku, o kateri je Frank Williams dejal: »Keke v Monte Carlu? Navdušujoča voznja, ena najboljših, mar ne? Preprosto briljantno! Spolzka steza, gume

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN BRAZILIJE	Rosberg	Piquet (4)
VN ZDA zahod	Tambay	Watson (22)
VN FRANCIJE	Prost	Prost
VN SAN MARINA	Arnoux	Tambay (3)
VN MONAKA	Prost	Rosberg (5)
VN BELGIJE	Prost	Prost
VN ZDA	Arnoux	Alboreto (6)
VN KANADE	Arnoux	Arnoux
VN V. BRITANIJE	Arnoux	Prost (3)
VN NEMČIJE	Tambay	Arnoux (2)
VN AVSTRIJE	Tambay	Prost (5)
VN NIZOZEMSKA	Piquet	Arnoux (10)
VN ITALIJE	Patrese	Piquet (4)
VN EVROPE	de Angelis	Piquet (4)
VN JUŽNE AFRIKE*	Tambay	Patrese (3)

»Včasih na tekmovanju pomisliš, da Bog vendarle obstaja.«

PATRICK TAMBAY



brez profila ... Nihče ne zna improvizirati kot on. Druge dirkače je prav osmešil.« Potem pa Avstrija ... Alain Prost: »Po zmagi v Avstriji sem imel 14 točk prednosti pred Nelsonom Piquetom (tudi po dirki na Nizozemskem je bilo tako, saj nista prišla do cilja, op. p.). Renaultovi ljudje pa so me označili za norega, ko sem jim dejal, da nam bo prvenstvo speljal prav Piquet. Ne vem, kako, toda BMW-jev motor je nenadoma imel več moči od našega. 'Poglejte,' sem jim dejal, 'nikjer ne bomo mogli osvojiti najboljšega štartnega položaja, ker imamo preslab motor, zato bo Nelson na dirki vedno štartal pred nami – in zaradi moči njegovega motorja ga bo nemogoče prehiteti.' Toda pri Renaultu so bili preveč samozadovoljni, 'preveliki', da bi hitro reagirali.« Prostove besede so se uresničile. Na zadnjih treh dirkah je Piquet zbral kar 22 točk in se v ZDA veselil svojega drugega naslova.

Največ zmag	Največ prvih štartnih mest
4 Prost	4 Arnoux
3 Piquet	Tambay
Arnoux	3 Prost
1 Tambay	1 Piquet
Rosberg	Rosberg
Watson	Patrese
Patrese	de Angelis
Alboreto	
4 Ferrari	8 Ferrari
Renault	3 Renault
Brabham	2 Brabham
1 Williams	1 Williams
McLaren	Lotus
Tyrrell	

1984

NIKI LAUDA (mclaren porsche)

Aktualni svetovni prvak Nelson Piquet je leta 1984 doživljal katastrofalno sezono. Čeprav je od vseh dirkačev osvojil daleč največ najboljših štartnih položajev, se je od upanja, da bo ubranil naslov, poslovil praktično že po prvih šestih dirkah, ko ni osvojil niti točke. V sezoni je nanizal kar 9 odstopov zaradi tehnične okvare!

FISA je prepovedala dolivanje bencina in hkrati omejila porabo na 220 litrov. Za moštva s turbo motorji je to predstavljalo velik problem. Ekipa Alfa Romeo, ki je s svojim dirkalnikom na posamezni dirki porabila tudi 300 ali več litrov, težave s porabo pravzaprav nikoli ni odpravila. Dirkači so se temu pravilu lahko le smejali. Eddie Cheever, ki je bil na prvi dirki v Braziliji četrti, je pripovedoval: »Res je, bil sem četrti, toda nisem dirkal. Kako, za vruga, naj temu v Braziliji sploh rečemo dirka, ko pa smo morali boje s konkurenti opustiti zaradi strahu, da bomo ostali brez bencina?!«

Pri McLarnu, kjer so dirkali s Porschejevimi motorji, so se novemu pravilu še najbolje prilagodili in že pred dirko v Monaku je bilo jasno, da se bosta za naslov borila le moštvena kolega Alain Prost in Niki Lauda.

Prav v Monaku pa je nase prvič opozoril mladi Braziliec Ayrton Senna, ki je v tej sezoni debitiral z moštvom Toleman Hart. Dirka na ulicah Monte Carla se je zaradi dežja začela s 45-minutno zamudo, na štartu pa je povedel Prost. V ozadju sta se medtem v trčenje zapletla Arnoux in Britanec Derek Warwick, pri čemer je slednji priletel še v svojega moštvenega



kolega Tambaya. Oba sta utrpela poškodbe nog, Tambay celo tako hude, da je moral naslednjo dirko izpustiti. Prosta je pozneje zadržal pri predoru ustavljeni brabham Italijana Corrada Fabija (gre za mlajšega brata dirkača Tea Fabija) in v 9. krogu je pred voznika ekipe McLaren prišel Mansell. Slednji je prvič v karieri povedel na dirki za veliko nagrado, a ne za dolgo. Šest krogov pozneje je namreč zletel v zaščitno ograjo in Prost je spet prišel na prvo mesto. Iz ozadja pa je medtem drvel Senna! Štartal je kot trinajsti, bil na koncu prvega kroga že deveti, v šestem sedmi, v 19. krogu pa je obšel še Laudo na drugem mestu in začel drastično zmanjševati svoj zaostanek za Prostom. Toda bolj kot Sennovo napredovanje je

bilo morda neverjetno tisto, ki ga je še bolj v ozadju uprizarjal drugi novinec v formuli 1, Nemeec Stefan Bellof. Dirkač moštva Tyrrell Ford je namreč dirko začel šele z 20. štartnega položaja, ko je bil že tretji, pa je zmanjševal razliko tako za Senno kot Prostom. Vse zaman! Jacky Ickx, na tej dirki v vlogi starterja, je namreč dirko prekinil po 31 krogih. Prost, ki je tri kroge pred tem mahal komisarjem na komandnem mostu, si je oddahnil. »Menim, da so se pravilno odločili, ko so dirko prekinili. Vsekakor to ni bilo dobro za Senno in Bellofa (Nemčevo tretje mesto so izbrisali, saj so pozneje moštvo Tyrrell zaradi nepravilnosti okrog teže britanskih dirkalnikov diskvalificirali iz prvenstva, op. p.), toda tako pač je v življenju. Neumno je reči, da so dirko prekinili le zato, ker sem vodil. Jackyja Ickxa ne poznam prav dobro, toda ali kdo resnično verjame, da je mož, kot je on, dirko prekinil le zato, ker imam v zadku svojega dirkalnika nameščen Porschejev motor, on pa vozi za Porsche?« je pozneje pripovedal in se spraševal Prost. Ickxa, ki je za ekipo Porscheja štirikrat zmagal na slovitih dirki 24 ur Le Mansa (nazadnje leta 1982!), so pozneje suspendirali, ker bi se moral o prekinitvi dirke posvetovati z drugimi komisarji. Senna je bil sprva zelo jezen zaradi predčasno končane dirke, pozneje pa je dejal, da je imel pravzaprav srečo, saj je zaradi dežja lahko pokazal svoje izjemne dirkaške sposobnosti.

Ni trajalo dolgo in dirkači so spet dirkali na kontroverzni dirki, in sicer na veliki nagradi ZDA zahod, na ulični stezi v Dallasu. V pravilniku krovne

TOČKOVANJE DIRKAČEV

72	Niki Lauda (mclaren TAG porsche)
71,5	Alain Prost (mclaren TAG porsche)
34	Elio de Angelis (lotus renault)
30,5	Michele Alboreto (ferrari)
29	Nelson Piquet (brabham BMW)
27	René Arnoux (ferrari)
23	Derek Warwick (renault)
20,5	Keke Rosberg (williams honda)
13	Ayrton Senna (toleman hart)
	Nigel Mansell (lotus renault)
11	Patrick Tambay (renault)
9	Teo Fabi (brabham BMW)
8	Riccardo Patrese (alfa romeo)
5	Jacques Laffite (williams honda)
	Thierry Boutsen (arrows ford, arrows BMW)
3	Eddie Cheever (alfa romeo)
	Stefan Johansson (tyrrell ford, toleman hart)
	Andrea de Cesaris (ligier renault)
2	Piccarlo Ghinzani (osella alfa romeo)
1	Marc Surer (arrows ford, arrows BMW)

TOČKOVANJE MOŠTEV

143,5	McLaren TAG Porsche
57,5	Ferrari
47	Lotus Renault
38	Brabham BMW
34	Renault
25,5	Williams Honda
16	Toleman Hart
11	Alfa Romeo
3	Ligier Renault
	Arrows Ford
	Arrows BMW
2	Osella Alfa Romeo

organizacije je pisalo, da morajo biti vse steze, na katerih z dirkalniki formule 1 še nikoli niso dirkali, prej preizkušene z neko drugo dirko. To pa ni veljalo za ulična dirkališča. Kmalu so vsi spoznali nevarnost te izjeme. Do petkovega popoldneva je namreč v Dallasu postalo tako zelo vroče, da je asfalt dobesedno pokal in na trasi so se začele pojavljati luknje. Naslednjega dne je dirka serije Cam-Am uničila še tisto malo dobre površine, ki je ostala po petkovem programu,

in Dallas se je spremenil v makadamsko dirkališče. Tudi popravljalna dela, opravljena v noči s sobote na nedeljo, so bila neučinkovita. Pojavljati so se začele govorice, da bodo dirko prestavili, morda celo odpovedali, medtem pa so se tribune polnile in do poznega jutra se je na dirkališču že zbralo 90 tisoč gledalcev ... Keke Rosberg: »Samo nori bi dirkali v takšnih razmerah, toda kaj moremo? Na dirkališču se je zbralo ogromno gledalcev in navijačev, poleg tega

bo dirko v živo prenašalo veliko televizijskih postaj. Nesmiselno je kriviti kogarkoli tu iz Dallasa. Kriva je FISA, ker ni vztrajala pri tem, da mora na novi stezi pred veliko nagrado potekati preizkusna dirka ... Na koncu smo vsi kot prostitutke – če je vsota denarja prava, bomo storili karkoli za kogarkoli.«

V italijanski Monzi, kjer je zmagal Lauda, Avstrijca Jo Gartner (osella alfa romeo) in Gerhard Berger (ATS BMW) za 5. in 6. mesto nista prejela točk, saj sta

»Bil sem četrti, a nisem dirkal. Kako, za vraga, naj temu v Braziliji sploh rečemo dirka, ko pa smo morali boje s konkurenti opustiti zaradi strahu, da bomo ostali brez bencina?!«

EDDIE CHEEVER



njuni ekipi pred sezono za tekmovanje prijavili le en dirkalnik, na tej dirki pa sta nastopili z dvema. Enaka zgodba se je ponovila samo še enkrat, in sicer leta 1987, ko je Francoz Yannick Dalmas v Avstraliji z moštvom Larrousse Ford osvojil peto mesto.

Prvenstvo se je odločalo na zadnji dirki v portugalskem Estorilu. Tam je po slabem štartu Lauda nekako prilezel do 2. mesta in Prostu za pol točke speljal naslov. »Alain je bil neverjetno hiter. Njegov prihod v moštvo me je močno motiviral, a tudi precej izčrpaval. Ves čas je močno pritiskal name. Še nikoli nisem imel tako hitrega moštvenega kolega. Včasih se je sicer zgodilo, da me je kdo od prejšnjih na kakšni dirki tudi premagal, toda vedno sem menil, da bom na naslednjem tekmovanju gotovo pred njim oziroma njimi. S Prostim je bilo drugače. Zaradi njega sem moral na vsaki dirki voziti bolje, z manj napakami,« se je spominjal Lauda.

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN BRAZILIJE	de Angelis	Prost (4)
VN JUŽNE AFRIKE	Piquet	Lauda (8)
VN BELGIJE	Alboreto	Alboreto
VN SAN MARINA	Piquet	Prost (2)
VN FRANCIJE	Tambay	Lauda (9)
VN MONAKA	Prost	Prost
VN KANADE	Piquet	Piquet
VN ZDA zahod	Piquet	Piquet
VN ZDA vzhod	Mansell	Rosberg (8)
VN V. BRITANIJE	Piquet	Lauda (3)
VN NEMČIJE	Prost	Prost
VN AVSTRIJE	Piquet	Lauda (4)
VN NIZOZEMSKÉ	Prost	Prost
VN ITALIJE	Piquet	Lauda (4)
VN EVROPE	Piquet	Prost (2)
VN PORTUGALSKE*	Piquet	Prost (2)

Največ zmag	Največ prvih štartnih mest
7 Prost	9 Piquet
5 Lauda	3 Prost
2 Piquet	1 de Angelis
1 Alboreto	Alboreto
Rosberg	Mansell
	Tambay
12 McLaren	9 Brabham
2 Brabham	3 McLaren
1 Ferrari	2 Lotus
Williams	1 Ferrari
	Renault

1985

ALAIN PROST (mclaren porsche)

Moštvo McLaren ni tako močno prevladovalo kot v prejšnji sezoni, v prvenstvo pa se je prvič prijavila italijanska ekipa Minardi. V naslednjih 20 letih je bila vedno na repu razpredelnice, a je kot prva ponudila možnost številnim poznejšim zvezdnikom. Med drugim dvakratnemu svetovnemu prvaku Fernandu Alonsu, zmagovalcem posameznih dirk Marku Webberju, Jarnu Trulliju, Giancarlu Fisichelli in Alessandru Nanniniju. Tudi Alessandro Zanardi, dvakratni prvak ameriške serije Champ Car oziroma Indy Car, je nekaj časa vozil pri Minardiju. Moštvo je leta 2006 skupaj z Gerhardom Bergerjem odkupil Avstrijec Dietrich Mateschitz, lastnik velikega proizvajalca energijskih pijač Red Bull, in ga preimenoval v Toro Rosso. Dve leti pozneje je z dirkalnikom toro rosso na deževni veliki nagradi Italije zmagal Nemeč Sebastian Vettel.

V prvenstvu 1985 je med dirkači po prvi dirki vodil Prost, po drugi Alboreto, po tretji in četrti de Angelis, nato pa vse do velike nagrade Nizozemske spet Alboreto. Pred to dirko je imel kot edini resni konkurent za naslov enako število točk kot poznejši prvak, in sicer 50. A Ferrarijev dirkač, ki je tekmovanje na Nizozemskem končal kot četrti, dve mesti za Prostom, na zadnjih petih dirkah ni več prišel do cilja, zato se je Francoz samo še sprehodil do naslova.

Pri Ferrariju so po prvi dirki v Braziliji v misterioznih okoliščinah razvezali Reného Arnouxa od pogodbe in do konca sezone angažirali usluge Šveda Stefana Johannsona. »Bilo je 16. aprila, v torek, tik pred dirko na Portugalskem. Poklical me je



Ferrarijev športni šef Marco Picinini in nemudoma sem odpotoval na sedež ekipe v Maranello. Bilo je prav neverjetno, saj so me na dvorišču pričakali vsi mehaniki in drugo osebje. 'Dobrodošli v Maranello,' so me pozdravili. Si predstavljate, kako sem se ob tem počutil?« se je pozneje spominjal Johannson.

Na razmočeni portugalski stezi Estoril je svojo prvo zmago s prvič osvojenega najboljšega štartnega položaja slavil Ayrton Senna. »Spomnim se, kako so po moji zmagi v razmočenem Doningtonu leta 1993 ljudje govorili, da je bila to moja najboljša vožnja v življenju. Ni res! V primerjavi s tisto v Estorilu pravzaprav ni bila nič posebnega. V Doningtonu sem namreč že imel sistem proti zdrsavanju koles (traction

control), zato mi je bilo veliko lažje kot v Estorilu. Tam so me prav tako vsi povzdigovali v nebo, v resnici pa sem imel na Portugalskem srečo, saj sem storil zelo veliko napak, enkrat sem se, tako kot Prost, skoraj zavrtel kar pred boksi,« je leta pozneje pripovedoval Senna.

Ayrton je bil 'ime sezone', predvsem je navduševal s svojimi neverjetnimi dosežki na kvalifikacijah. Vendar je kdaj koga tudi razjezil. V Monaku je pokvaril dober kvalifikacijski čas tako Laudi kot Alboretu ... Ayrton Senna: »Laudi sem res pokvaril en poskus hitrega kroga, toda potem je začel z nekimi norimi zgodbami, da sem ga zadrževal 7 krogov. Glede Alboreta pa ... Nimam časa zanj, saj je o meni govoril grde stvari. Pravi, da ne bom nikoli prvak. Morda res ne. Toda ne bo Alboreto tisti, ki me bo pri tem ustavil!«

No, včasih pa se je našel še kdo, ki je na kvalifikacijah blestel ob Senni. V angleškem Silverstonu so že začele padati prve kapljice dežja, gledalci pa so začeli vstajati s svojih sedežev, ko je čez ciljno ravnino pridrvel Keke Rosberg z Williamsom. Medtem ko je že upočasnil vožnjo v prvem ovinku Copse, so drugi nestrpno čakali na besede uradnega napovedovalca. Iz zvočnikov je zagrmelo: »Sto šestdeset! Končno! Nov rekord! Keke Rosberg! Williams Honda! Minuta, pet celih devet, šest, sedem sekunde!« Na svoj čas najhitrejši stezi, ki so jo pozneje tako kot druge upočasnili s šikanami, je finski dirkač kot prvi prebil mejo 160 milj na uro ali nekaj več kot 257 km/h. Na naslednji dirki v nemškem Nürburgringu pa je na kvalifikacijah presenetil Teo Fabi s tolemanom

TOČKOVANJE DIRKAČEV

73	Alain Prost (mclaren TAG porsche)
53	Michele Alboreto (ferrari)
40	Keke Rosberg (williams honda)
38	Ayrton Senna (lotus renault)
33	Elio de Angelis (lotus renault)
31	Nigel Mansell (williams honda)
26	Stefan Johansson (tyrrell ford, ferrari)
21	Nelson Piquet (brabham BMW)
16	Jacques Laffite (ligier renault)
14	Niki Lauda (mclaren TAG porsche)
11	Thierry Boutsen (arrows BMW)
	Patrick Tambay (renault)
5	Marc Surer (brabham BMW)
	Derek Warwick (renault)
4	Philippe Streiff (ligier renault, tyrrell renault)
	Stefan Bellof (tyrrell ford, tyrrell renault)
3	Andrea de Cesaris (ligier renault)
	Ivan Capelli (tyrrell renault)
	René Arnoux (ferrari)
	Gerhard Berger (arrows BMW)

TOČKOVANJE MOŠTEV

90	McLaren TAG Porsche
82	Ferrari
71	Williams Honda
	Lotus Renault
26	Brabham BMW
23	Ligier Renault
16	Renault
14	Arrows BMW
4	Tyrrell Ford
3	Tyrrell Renault

hartom, saj je vse ugnal za skoraj 1,2 sekunde. Na tem tekmovanju so dirko prvič prenašali tudi z dirkalnika (kamero za prenos so namestili na renaulta Françoisa François Hesnaulta), hkrati pa je prav v Nürburgringu posamezno moštvo zadnjič smelo na veliko nagrado prijaviti tri dirkalnike.

Na veliki nagradi Nizozemske je Alain Prost dirko končal na drugem mestu, za moštvenim kolegom Nikijem Laudo. S tem je prednost pred Alboretom povečal le za tri točke in ne za šest (56 proti 53), pa čeprav je Niki do te dirke zbral vsega 5 točk in bi se

moral zgoditi čudež, da bi ubranil naslov svetovnega prvaka. Alain Prost je razložil: »Niki mi je že pred dirko dejal, da želi v svoji zadnji sezoni vsaj še enkrat zmagati, zato sva še vedno prijatelja.« Niki Lauda pa je dejal: »Obljubil sem, da bom proti koncu sezone Prostu pomagal osvojiti prvenstvo. Toda ... nismo še prišli do točke pomoči.«

Pred tekmovanjem v Italiji se je na vztrajnostni dirki 1000 kilometrov Spaja za volanom porscheja ubil Stefan Bellof. »Bellof je bil eden najboljših dirkačev in menim, da bi bil velika grožnja Ayrtonu Senni,«

je bil prepričan Avstrijec Gerhard Berger. Tudi Ken Tyrrell je bil podobnega mnenja. »Stefana je za sezono 1986 angažiralo moštvo Ferrari. Ni mi bilo prav, da bo zapustil mojo ekipo, toda eno od velikih moštev bi mi ga prej ali slej speljalo. Kdo ve, kaj vse bi dosegel, če se ne bi ubil?« se je pozneje spraševal Tyrrell.

Na veliki nagradi Evrope v angleškem Brands Hatchu si je Prost s četrtem mestom zagotovil svoj prvi naslov svetovnega prvaka ... Alain Prost: »Prvenstvo sem osvojil v angleškem dirkalniku, z nemškim motorjem, ameriški gumami in sponzorjem –

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN BRAZILIJ	Alboreto	Prost (6)
VN PORTUGALSKE	Senna	Senna
VN SAN MARINA	Senna	de Angelis (3)
VN MONAKA	Senna	Prost (5)
VN KANADE	de Angelis	Alboreto (3)
VN ZDA vzhod	Senna	Rosberg (5)
VN FRANCIJE	Rosberg	Piquet (5)
VN V. BRITANIJE	Rosberg	Prost (3)
VN NEMČIJE	Fabi	Alboreto (8)
VN AVSTRIJE	Prost	Prost
VN NIZOZEMSKE	Piquet	Lauda (10)
VN ITALIJE	Senna	Prost (5)
VN BELGIJE	Prost	Senna (2)
VN EVROPE*	Senna	Mansell (3)
VN JUŽNE AFRIKE	Mansell	Mansell
VN AVSTRALIJE	Senna	Rosberg (3)

»Mansell je imel nekaj sreče pri svojih prvih zmagah, toda, moj Bog, kako so ga spremenile!«

JAMES HUNT



francoski novinarji pa govorijo, kako dobro je to za Francijo! Dejal sem: 'Poglejte, danes bom proslavljal zase! Naslednji teden pa se lahko pogovarjamo o Franciji.'« Na tej dirki je prvič v karieri slavil Nigel Mansell. »Moram poudariti, da brez Rosbergove pomoči ne bi zmagal, saj mi je pomagal priti pred Senno in za to se mu moram zahvaliti. Sprva me Keke ni želel pri Williamsu, niti malo ne, toda zdaj se dobro razumeva. Všeč mi je, ker človeku v obraz pove, kar misli – brez ovinkarjenja. Če meni, da si podgana, ti bo to tudi povedal. Za druge to na žalost ne velja,« se je spominjal brkati Anglež. Mansell je zmagal še na naslednji dirki v južnoafriškem Kyalamiju in začel je vse bolj ogrožati dirkače v ospredju. James Hunt, zdaj komentator britanske televizijske postaje BBC, je ob tem dejal: »Mansell je imel nekaj sreče pri svojih prvih zmagah, toda, moj Bog, kako so ga spremenile. Postal je povsem drug dirkač – zelo hiter dirkač!«

Največ zmag	Največ prvih štartnih mest
5 Prost	7 Senna
2 Alboreto	2 Prost
Rosberg	Rosberg
Senna	1 Alboreto
Mansell	de Angelis
1 de Angelis	Mansell
Piquet	Piquet
Lauda	Fabi
6 McLaren	8 Lotus
4 Williams	3 Williams
3 Lotus	2 McLaren
2 Ferrari	1 Ferrari
1 Brabham	Brabham
	Toleman

1986

ALAIN PROST (mclaren porsche)

Še po veliki nagradi Avstrije, torej štiri dirke pred koncem sezone, je prve štiri dirkače v prvenstvu ločilo vsega 8 točk. Vodil je Mansell s 55 točkami, sledili pa so mu Prost (53), Senna (48) in Piquet (47). Toda Senna je na naslednjih dveh tekmovanjih zaradi okvare prenosa in le 4. mesta (zmanjkalo mu je bencina) iz boja za naslov izpadel, pred finalom v Avstraliji pa je bil vrstni red naslednji: s 70 točkami je vodil Mansell, po 63 sta jih imela Piquet in Prost. Sledila je verjetno največja drama od ustanovitve prvenstva leta 1950. Prostu je počila guma in zdelo se je, da je prvenstvo zanj izgubljeno, da se bo torej odločalo le med Mansellom in Piquetom ... Alain Prost: »Pri vožnji s počeno gumo proti boksom sem izgubil veliko časa. V tistem trenutku nisem imel česa izgubiti, zato sem pritiskal, kolikor sem mogel. Od polovice dirke naprej mi je prikazovalnik za porabo bencina sporočal, da mi bo, če ne bom upočasnil, zmanjkalo 5 litrov. Seveda tega nisem smel storiti, lahko sem le upal, da se računalnik – vsaj enkrat – moti. K sreči se je ...« Proti koncu dirke je bil že drugi, za Piquetom, na tretjem mestu pa je vozil Mansell – to je bilo vse, kar je slednji potreboval za naslov. Toda vsega 70 kilometrov od cilja je guma počila še njemu, vendar s svojim dirkalnikom ni mogel nadaljevati. Mansell se je poslovil od naslova ... Patrick Head: »Mansell je imel na tretjem mestu toliko prednosti, da bi se lahko mirno ustavljal v boksih na preventivni menjavi koles.« V tistem trenutku bi vrstni red na dirki naslov omogočal Piquetu, toda pri Williamsu so se bali. Gume so namreč počile že Prostu, Mansellu, tudi Prostovemu sovozniku pri



McLarnu Kekeju Rosbergu. »Če bi Piqueta pustili na stezi in bi mu uspelo, bi postali heroji. Če pa bi imel nesrečo in bi se poškodoval, bi nas imeli za idiote. Zato smo ga poklicali v bokse,« se je še spominjal Head. Piquet ni bil jezen zaradi odločitve moštva, še več, celo podpiral jo je. »Zavedal sem se, da lahko izgubim prvenstvo, a mi za to ni bilo mar. Ostal sem živ in to je bilo zame najpomembnejše,« je pozneje pripovedoval Brazilec.

Sezona se torej za moštvo Williams ni končala dobro, pravzaprav pa se tudi začela ni tako. Frank Williams je imel namreč marca hudo prometno nesrečo, po kateri je bilo jasno, da bo ostal prikovan na invalidski voziček do konca življenja. Frank si je zlomil

vrat in kar nekaj tednov je njegovo življenje viselo na nitki. Morda se tudi v njegovi nesreči skriva vzrok za Williamsov poraz ... Nelson Piquet: »Ko sem podpisal za Williams, mi je Frank dejal, da bom številka 1 v moštvu. Drugače bi bilo, če bi mi povedal, da bova imela z Mansellom enak status, toda ne, bil bi številka 1. Toda pozneje je imel Frank nesrečo in se je v hipu znašel v bolnišnici s precej večjimi problemi od mojih. Zato sem ob svojih težavah rajši držal jezik za zobmi.«

Poleg Prosta, Mansella, Piqueta in Senne je v tej sezoni, pa tudi v naslednjih dveh letih, na najvišji stopnički posamezne dirke stal samo še en dirkač, in sicer Gerhard Berger. Leta 1986 je bil najboljši v Mehiki, kjer je s svojim benettonom vse štiri zvezdnike ugnal kar za 25 sekund. V moštvu (Benetton je pred sezono odkupil ekipo Toleman) so se namreč odločili, da bodo Pirellijeve gume morale zdržati do konca dirke, zato Bergerja niso poklicali na menjavo koles, medtem ko so se drugi vsaj enkrat ustavili v boksih.

Nova steza na koledarju formule 1 je bila kratka trasa Hungaroring pri Budimpešti, kjer so organizirali prvo veliko nagrado Madžarske, prvo za 'železno zaveso'. Kapitalizem se je srečal s komunizmom. To ni Madžarov niti najmanj motilo, saj so na dirko prišli v velikem številu. Ob stezi se je zbralo kar 250 tisoč gledalcev! »Nimamo pripomb glede prihoda formule 1 v komunistično državo. Komunisti smo namreč samo takrat, ko nekdo posluša,« je dejal eden od taksistov v Budimpešti.

Prav v sezoni 1986 pa je še zadnjič v 80. letih prišlo do tragedije. Na testiranjih v francoskem Paul

TOČKOVANJE DIRKAČEV

72	Alain Prost (mclaren TAG porsche)
70	Nigel Mansell (williams honda)
69	Nelson Piquet (williams honda)
55	Ayrton Senna (lotus renault)
23	Stefan Johansson (ferrari)
22	Keke Rosberg (mclaren TAG porsche)
17	Gerhard Berger (benetton BMW)
14	Jacques Laffite (ligier renault)
	Michele Alboreto (ferrari)
	René Arnoux (ligier matra)
8	Martin Brundle (tyrrell renault)
4	Alan Jones (lola hart, lola ford)
3	Johnny Dumfries (lotus renault)
	Philippe Streiff (tyrrell renault)
2	Patrick Tambay (lola hart, lola ford)
	Teo Fabi (benetton BMW)
	Riccardo Patrese (brabham BMW)
1	Christian Danner (osella alfa romeo, arrows BMW)
	Philippe Alliot (ligier renault)

TOČKOVANJE MOŠTEV

141	Williams Honda
96	McLaren TAG Porsche
58	Lotus Renault
37	Ferrari
29	Ligier Renault
19	Benetton BMW
11	Tyrrell Renault
6	Lola Ford
2	Brabham BMW
1	Arrows BMW

Ricardu, le nekaj dni po veliki nagradi Monaka, se je ubil Italijan Elio de Angelis, dirkač moštva Brabham BMW. Najprej so bili na kraju nesreče njegovi sotekmovalci, ki so se ustavili, da bi ugotovili, ali mu sploh lahko kako pomagajo, kajti njegov dirkalnik je bil obrnjen na glavo in v plamenih. Skoraj deset minut je minilo, da so de Angelisovega brabhama

postavili nazaj na kolesa in 28-letnega Rimljana spravili iz kokpita. Čeprav je bil zdravnik v tem času že ob njem, je minilo še 30 minut, preden je prispel helikopter. Poškodbe, ki jih je utrpel Italijan, niso bile smrtno nevarne. Umril je zaradi zadušitve! Alan Jones, ki se je v formulo 1 vračal kot član ekipe Lola, je bil prvi na kraju nesreče. »Eliov dirkalnik

sprva ni gorel, iz njega je prihajal le črn dim, na kolesa pa ga nismo mogli spraviti, saj je bil pretežak. Nedaleč stran je stalo nekaj ljudi – varnostnikov. Bili so v običajnih oblačilih, kar v kratkih hlačah. Imeli so gasilne aparate, a premajhne, da bi si z njimi lahko pomagali ... Končno je na kraj nesreče prišel tovornjak z veliko gasilno napravo, a šofer je

»Drugače bi bilo, če bi mi povedal, da bova imela z Mansellom enak status. Toda pozneje je imel Frank nesrečo in se je v hipu znašel v bolnišnici s precej večjimi problemi od mojih. Zato sem ob svojih težavah rajši držal jezik za zobmi.«

NELSON PIQUET



parkiral predaleč in naprava sprva sploh ni delovala. Potem so gasilno peno brizgali v kokpit in ne na motor, kar Eliu seveda ni pomagalo. Še nikoli v življenju nisem bil tako razočaran, nemočen, jezen in prizadet hkrati,« se je pozneje spominjal Jones. Jo Ramirez, dolga leta koordinator pri McLarnu, je dodal: »Zelo rad sem imel Elia. Prihajal je iz bogate italijanske družine, a je bil glede na svoje bogastvo skromen človek. Spomnim se, kako se je nekoč zagledal v ročno uro znamke Rolex, ki pa je bila zelo draga. Tedne in tedne je okleval, ali naj jo kupi ali ne. Potem ko jo je vendarle kupil, je snel svojo zlato ročno uro proizvajalca Baume-Mercier in jo dal meni. Ne nosim je pogosto, po naključju pa sem jo imel na sebi na dan njegove nesreče. Še danes me zmrazi, ko pomislim, kako je umrl oziroma kako je trpel – ni bil huje poškodovan, samo dihati ni mogel. Sramotno!«

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN BRAZILIJ	Senna	Piquet (2)
VN ŠPANIJE	Senna	Senna
VN SAN MARINA	Senna	Prost (4)
VN MONAKA	Prost	Prost
VN BELGIJE	Piquet	Mansell (5)
VN KANADE	Mansell	Mansell
VN ZDA vzhod	Senna	Senna
VN FRANCIJE	Senna	Mansell (2)
VN V. BRITANIJE	Piquet	Mansell (2)
VN NEMČIJE	Rosberg	Piquet (5)
VN MADŽARSKE	Senna	Piquet (2)
VN AVSTRIJE	Fabi	Prost (5)
VN ITALIJE	Fabi	Piquet (6)
VN PORTUGALSKE	Senna	Mansell (2)
VN MEHIKE	Senna	Berger (4)
VN AVSTRALIJE*	Mansell	Prost (4)

Največ zmag	Največ prvih štartnih mest
5 Mansell	8 Senna
4 Prost	2 Mansell
Piquet	Piquet
2 Senna	Fabi
1 Berger	1 Prost
	Rosberg
9 Williams	8 Lotus
4 McLaren	4 Williams
2 Lotus	2 McLaren
1 Benetton	Benetton

1987

NELSON PIQUET (williams honda)

TOČKOVANJE DIRKAČEV

73	Nelson Piquet (williams honda)
61	Nigel Mansell (williams honda)
57	Ayrton Senna (lotus honda)
46	Alain Prost (mclaren TAG porsche)
36	Gerhard Berger (ferrari)
30	Stefan Johansson (mclaren TAG porsche)
17	Michele Alboreto (ferrari)
16	Thierry Boutsen (benetton ford)
12	Teo Fabi (benetton ford)
8	Eddie Cheever (arrows megatron)
7	Jonathan Palmer (tyrrell ford)
	Satoru Nakajima (lotus honda)
6	Riccardo Patrese (brabham BMW, williams honda)
4	Andrea de Cesaris (brabham BMW)
	Philippe Streiff (tyrrell ford)
3	Derek Warwick (arrows megatron)
	Philippe Alliot (lola ford)
2	Martin Brundle (zakspeed)
1	Ivan Capelli (march ford)
	René Arnoux (ligier megatron)
	Roberto Moreno (AGS ford)

TOČKOVANJE MOŠTEV

137	Williams Honda
76	McLaren TAG Porsche
64	Lotus Honda
53	Ferrari
28	Benetton Ford
11	Arrows Megatron Tyrrell Ford
10	Brabham BMW
3	Lola Ford
2	Zakspeed
1	Ligier Megatron AGS Ford March Ford

Brazilec Nelson Piquet je v sezoni 1987 dobil tisto, po kar je prišel v moštvo Williams – svoj tretji naslov svetovnega prvaka. Vendar ni bilo lahko. Ne samo zaradi vnovičnega merjenja moči s hitrim Mansellom, ampak tudi oziroma predvsem zaradi hude nesreče na treningu pred veliko nagrado San Marina v Imoli, po kateri ga je več mesecev bolela glava. V ovinku Tamburello je zletel s steze in z veliko hitrostjo trčil v zaščitni zid. Na dirki ni smel nastopiti, za volan dirkalnika se je vrnil šele v Belgiji. Profesor Sid Watkins, sloviti zdravnik v formuli 1, se je spominjal: »V Imoli me je Piquet na vsak način skušal prepričati, da je sposoben dirkati – jokal je, me rotil, mi grozil ... Vendar je bilo jasno, da po udarcu, ki ga je dobil v glavo, dirkanje zanj ne pride v poštev. 'Nelson,' sem dejal, 'dve uri po nesreči se nisi zavedal niti tega, da si po poklicu dirkač. Pozabi!' « Nelson Piquet pa je o tem pripovedoval: »Po nesreči v Imoli se dolgo časa nisem počutil dobro. Spal sem lahko le dve ali tri ure na noč, v preostalem času sem samo dremal. Šele proti koncu sezone sem se počutil bolje. Takrat se mi je povrnila prepotrebna samozavest, zato sem na stezi spet postal hiter. Prej pa ... hja, od Mansella sem bil vsekakor počasnejši. Zato sem se osredotočil na to, da se na čim večjem številu dirk skušam izogniti nesrečam. Kajti Nigela je bilo nemogoče ujeti.« Nelsonova taktika se je izkazala za pravo. Od Mansella je bil res počasnejši, a je ob treh zmagah kar sedemkrat osvojil še drugo mesto – od velike nagrade Monaka pa vse do dirke v portugalskem Estorilu, torej na kar devetih tekmovanjih zapored, se je vedno znašel na eni od zmagovalnih



stopnič! Mansell je imel na koncu sicer dvakrat več zmag, a tudi precej več odstopov od Piqueta, najboljšo vožnjo pa je Anglež prikazal na domači dirki v Veliki Britaniji. Tam so dirkači s Hondinimi motorji osvojili prva štiri mesta, tekmovanje pa bi bilo pravzaprav dolgočasno, če Mansell ne bi opravil nenačrtovanega postanka v boksih in se 28 krogov pred koncem dirke podal v lov za moštvenim kolegom, ki je pred njim vodil z 29 sekundami prednosti ... Nigel Mansell: »V 63. krogu (od 65, op. p.) sem ga pri vožnji na ravnini Hangar ujel in se postavil v njegovo zavetrje. Za trenutek me v svojih vzratnih ogledalcih ni mogel videti. Nameraval sem ga prelisčiti ... Opazoval sem njegovi roki, njuna premika bi mi namreč dala vedeti,

kdaj se moram tudi sam prestaviti. Šel sem rahlo v desno, samo toliko, da bi reagiral. Delovalo je. Nagnil je glavo v to smer in me pogledal v vzratnem ogledalcu. Nemudoma je svoj dirkalnik postavil bolj v desno, da bi ubranil vodilni položaj, vendar sem v tistem trenutku sunkovito zavil v levo. Morali bi ga videti! Zdaj je namreč nagnil glavo v drugo stran, s pogledom k drugemu vzratnemu ogledalcu. Nasedel je! Ker je nameraval za vsako ceno braniti zunanjo linijo, je zavil močno v levo in pravzaprav je bilo že takrat vsega konec. Še enkrat sem namreč šel na notranjo stran in pred desnim ovinkom Stowe prišel iz njegovega zavetrja. Prepozno se je zavedal svoje napake ... Bil je v izgubljenem položaju, a se vseeno ni želel predati. Pred ovinkom Stowe sva vozila s približno 300 km/h, pri zaviranju pa je na silo poskušal priti v ospredje. Toda po 25 krogih vožnje na meji mogočega me nihče ne bi mogel prestrašiti oziroma me zastraševati s takimi manevri. Ko sem prečkal ciljno črto, je vpitje navijačev ob moji zmagi preglasilo Hondin motor. Gledalci so zblazneli. Bil sem vidno ganjen. Nikoli mi katerakoli druga zmaga ne bo pomenila toliko kot ta v Silverstonu.« Mansell, ki je v častnem krogu ostal brez bencina in so ga navijači hitro obkrožili, je na koncu zmagal z nekaj manj kot dvema sekundama prednosti pred Piquetom, Senna in Japonec Satoru Nakajima na tretjem in četrtem mestu pa sta za Williamsovima dirkačema zaostala že za krog oziroma dva!

Dirka v Veliki Britaniji je bila sedma preizkušnja sezone in tako kot leto prej je po sedmi dirki v prvenstvu vodil Senna. Toda skupaj s Prostom je iz boja za naslov

izpadel praktično že pred tekmovanjem v Mehiki, kjer je bil Piquet že četrtič v sezoni za zmagovalcem Mansellom ... Nelson Piquet: »Nekateri ljudje so napisali neresnične stvari o mojem odnosu z Mansellom. V Mehiki so trdili, da sem skušal Angleža spraviti s steze, kar ni pošteno. Dejal sem: 'Če bi želel koga spraviti s steze, bi to storil. Ne bi samo poskušal, ampak bi to tudi storil!'«

Prvenstvo je bilo odločeno na Japonskem, a že pred dirko! Na treningu je namreč Mansell, ki bi moral nujno zmagati, s steze zletel v zaščitne gume. Pri tem si je poškodoval hrbet in sezona je bila zanj končana. Piquet se je pozneje kvalificiral na 5. mesto, na dirki pa mu je odpovedal motor. Dvojno zmago so slavili pri Ferrariju, kar je Michele Alboreto pospremil z

besedami: »Morali smo zmagati – zlasti za gospoda Ferrarija, ki te dni ni najbolj pri zdravju. Stari potrebuje zmago bolj kot transfuzijo krvi.« Ekipa Ferrari je slavila še na zadnji dirki v Avstraliji, lahko pa bi tudi na Portugalskem. Toda tam je Gerhard Berger, ki je bil na koncu drugi, zmago zapravlil zaradi precej zanimivega razloga. »Veste, denar te v tem športu močno motivira.

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN BRAZILIJ	Mansell	Prost (5)
VN SAN MARINA	Senna	Mansell (2)
VN BELGIJE	Mansell	Prost (6)
VN MONAKA	Mansell	Senna (2)
VN ZDA	Mansell	Senna (2)
VN FRANCIJE	Mansell	Mansell
VN V. BRITANIJE	Piquet	Mansell (2)
VN NEMČIJE	Mansell	Piquet (4)
VN MADŽARSKE	Mansell	Piquet (3)
VN AVSTRIJE	Piquet	Mansell (2)
VN ITALIJE	Piquet	Piquet
VN PORTUGALSKE	Berger	Prost (3)
VN ŠPANIJE	Piquet	Mansell (2)
VN MEHIKE	Mansell	Mansell
VN JAPONSKE*	Berger	Berger
VN AVSTRALIJE	Berger	Berger

»V Imoli me je na vsak način skušal prepričati, da je sposoben dirkati – jokal je, me rotil, mi grozil ... Vendar je bilo jasno, da po udarcu, ki ga je dobil v glavo, dirkanje zanj ne pride v poštev. 'Nelson,' sem dejal, 'pozabi!'«

SID WATKINS



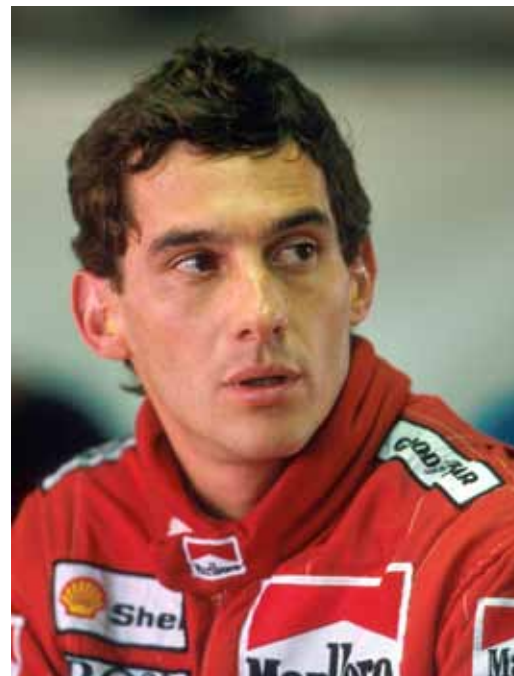
Večino dirke v portugalskem Estorilu sem vodil in zaradi tega sem bil precej utrujen. Iz moštva so mi pokazali tablo z informacijama, koliko krogov je ostalo do konca dirke in koliko prednosti imam pred Prostom, ki se mi je začel vse bolj približevati. Zavedal sem se, da se moram boriti do zadnjih atomov moči, če sem želel v svoji pogodbi za naslednjo sezono imeti večjo plačo. Zato sem začel voziti na meji mogočega, se na koncu zavrtel in izgubil prvo mesto! Neumno, ne? Toda denar ima v formuli 1 zelo veliko vlogo,« je pozneje pripovedoval Avstrijec. Dirkač Ferrarija je pred sezono okleval, ali naj sploh podpiše pogodbo za ekipo iz Maranella. »Imel sem možnost podpisati pogodbo z McLarnom ali s Ferrarijem. Razum mi je govoril, naj grem k Ronu Dennisu v McLaren, srce pa, naj se pridružim staremu Enzu in njegovi ekipi. Na dan podpisa je srce preglasilo razum,« je pozneje razložil Berger.

Največ zmag	Največ prvih štartnih mest
6 Mansell	8 Mansell
3 Piquet	4 Piquet
Prost	3 Berger
2 Senna	1 Senna
Berger	
9 Williams	12 Williams
3 McLaren	3 Ferrari
2 Lotus	1 Lotus
Ferrari	

1988

AYRTON SENNA (mclaren honda)

Moštva so še zadnjič smela uporabljati turbo motorje, ki so postali premočni. FISA je zato že za leto 1988 omejila pritisk s 4 barov na 2,5 (to je zmanjšalo moč motorjev s približno 1000 konjskih moči na 670) ter porabo bencina s 195 litrov na 150. Na drugi strani ekipe z atmosferskimi motorji niso imele omejitve porabe, lahko pa so uporabljale tudi za 40 kilogramov lažje dirkalnike. Pravila naj bi šla na roko moštvom z atmosferskimi motorji, vendar se to ni zgodilo. Ekipe McLaren je namreč s svojimi turbo motorji zmagala na 15 od 16 dirk, rekord je izenačil šele Ferrari v letih 2002 in 2004, vendar v sezonah, ki sta imeli 17 oziroma 18 dirk! Člani moštva McLaren so se s svojimi dirkačema Ayrtonom Senno in Alainom Prostom dvojnih zmag veselili na kar 10 dirkah, zanimiv pa je pogled na Brazilčev in Francozov seštevek točk ob koncu leta. Spomnimo se, za prvenstvo je še vedno štel najboljših 11 rezultatov – Senna je v svojo statistiko vpisal 8 zmag in 3 druga mesta, Prost pa 7 zmag in 4 druga mesta. Brazilec si je kar 7 od svojih 8 zmag omogočil že na prvih 11 dirkah, brez nepotrebnih napak v Monaku in Italiji pa bi imel gotovo še dve več, kajti na teh dveh dirkah je bil v zanesljivem vodstvu. Še zanimivejši je morda naslednji podatek: če bi za prvenstvo štele vse dirke sezone, bi imel Prost 105 točk, Senna 94 (leto pozneje Francoz 78, Brazilec 60!). Alain je na dirkah delal zelo malo napak, vendar je bil Ayrton kralj kvalifikacij. V sezoni 1988 je namreč na 16 dirkah osvojil neverjetnih 13 najboljših štartnih položajev, kar se je ponovilo tudi v letu 1989. Ob tem je na kvalifikacijah njegova



poprečna razlika do drugouvrščenega (največkrat je bil to prav Prost) znašala skoraj 4 desetinke sekunde, leto pozneje pa že več kot 8 desetink. V primerjavi s sezono 1988, ko je to storil samo enkrat, je leta 1989 kar petkrat drugouvrščenega ugnal celo za več kot sekundo!

Sezona 1988 se je začela v Braziliji, kjer je v senci uveljavljenih imen v formuli 1 debitiral Nemeč Bernd Schneider, in sicer z moštvom Zakspeed. Schneider, ki je čez dve leti dirkal tudi za ekipo Arrows, se je v treh sezonah 34-krat poskušal kvalificirati na dirko, 9-krat mu je uspelo, vendar do točk ni prišel. Zato pa je pozneje zablestel v nemškem prvenstvu DTM, kjer je do upokojitve leta 2008 od vseh dirkačev zbral največ

naslovov (kar 5!), zanesljivo pa je imel tudi ob koncu leta 2009 v lasti rekorde v številu zmag, najboljših štartnih položajev in najhitrejših krogov na dirki.

Nazaj k Braziliji. Aktualni svetovni prvak Nelson Piquet se je iz moštva Williams preselil k Lotusu in zdelo se je, da bo s tem konec njegovih večnih spopadov z Nigelom Mansellom – tako dirkaških, torej na stezi, kot verbalnih zunaj nje. Toda Piquet se je v intervjuju za brazilsko izdajo revije Playboy spravil ne samo na Mansella in celo njegovo ženo Rosanne, ampak tudi na druge ljudi iz sveta formule 1! Nigel Mansell je o tem povedal: »Zelo napadalno, ni kaj – zlasti so me prizadele njegove besede o moji ženi Rosanne. Vendar je Piquet s svojimi izjavami, vsaj po mojem skromnem mnenju, škodo naredil le samemu sebi. Kajti zdaj so se vsi lahko prepričali, koga ima formula 1 za 'velikega svetovnega prvaka'. Njegov napad name in na mojo družino, in ko je bil že pri tem, še na Senno, Prosta, Enza Ferrarija in kdo ve koga zraven, je jasen pokazatelj, kakšen človek je Nelson v resnici ... Letos mora precej bolj paziti name kot jaz nanj, mar ne? Glede na moč njegovega motorja mu ni lahko priti blizu. Vendar mi je nekajkrat uspelo. In verjemite mi, ob tem se je vsakokrat tresel!«

V Monaku je Senna drugouvrščenega na kvalifikacijah, moštvenega kolega Alaina Prosta, ugnal kar za 1,417 sekunde. Ko je Brazilec govoril o svojem hitrem krogu, ki je bil od vseh še največji pokazatelj njegovih izjemnih dirkaških sposobnosti, so se mu oči zaiskrile, ton glasu pa spremenil ...

TOČKOVANJE DIRKAČEV

90	Ayrton Senna (mclaren honda)
87	Alain Prost (mclaren honda)
41	Gerhard Berger (ferrari)
27	Thierry Boutsen (benetton ford)
24	Michele Alboreto (ferrari)
22	Nelson Piquet (lotus honda)
17	Ivan Capelli (march judd)
	Derek Warwick (arrows megatron)
12	Nigel Mansell (williams judd)
	Alessandro Nannini (benetton ford)
8	Riccardo Patrese (williams judd)
6	Eddie Cheever (arrows megatron)
5	Mauricio Gugelmin (march judd)
	Jonathan Palmer (tyrrell ford)
3	Andrea de Cesaris (rial ford)
1	Satoru Nakajima (lotus honda)
	Pierluigi Martini (minardi ford)

TOČKOVANJE MOŠTEV

199	McLaren Honda
65	Ferrari
39	Benetton Ford
23	Lotus Honda
	Arrows Megatron
22	March Judd
20	Williams Judd
5	Tyrrell Ford
3	Rial Ford
1	Minardi Ford

»Nenadoma sem spoznal, da dirkalnika ne vozim več zavestno. Vozil sem nekako instinktivno, samo jaz sem bil v neki drugi dimenziji. Bil sem precej čez mejo mogočega, kljub temu pa sem lahko šel še hitreje oziroma sem še našel prostore na stezi, kjer je bilo to možno storiti. Ob tem sem se prestrašil, kajti zavedal sem se, da počnem nekaj brez zavestnega razumevanja,« se je spominjal Senna.

Štirinajstega avgusta, tik pred dirko za veliko nagrado Belgije v Spaju, je v starosti 90 let umrl Enzo Ferrari. Motošportni svet je bil zavrt v črno. Veliko let pred smrtjo je Enzo nehal hoditi na dirke za veliko nagrado, toda v jeseni svojega življenja je ure in ure

presedel v kmečki hiši na Ferrarijevi zasebni stezi v Fioranu, kjer je gledal in poslušal, medtem ko so po dirkališču nedaleč od Modene drveli ali Regazonni ali Villeneuve ali Alboreto. Nekateri Ferrarijevi dirkači so namigovali, da je bila prava funkcija testne steze v Fioranu zgolj zadovoljevanje starega Enza, ne pa preizkušanje njegovih dirkalnikov iz delavnice v Maranellu ... Frank Williams: »Ne morem reči, da sem ga kot človeka občudoval, saj je bil njegov vpliv na dirkanje včasih pozitiven, drugič negativen. Vendar sem ga zelo cenil zaradi uspehov, ki jih je dosegel.« McLaren je bil medtem oziroma tudi po Ferrarijevi smrti na poti, da slavi na vseh dirkah sezone. Toda na

veliki nagradi Italije v Monzi ga je Senna polomil, trčil v krog zaostalega Jeana-Louisa Schlesserja in dvojno zmago je slavilo moštvo Ferrari. Gerhard Berger je po zmagi dejal: »Gospoda Ferrarija ni več med nami in že zdaj ga zelo pogrešam. Dirkati 'zanj' je bilo nekaj povsem drugega kot dirkati za 'Ferrari, del podjetja Fiat'. Bil je velika osebnost in lahko sem le neizmerno srečen, da sem imel možnost dirkati v času, ko je še živel. Vendar bi me prav gotovo zelo veselilo tudi to, če bi lahko dan po zmagi v Monzi odšel k njemu v Maranello, da bi videl njegov obraz.«

Alain Prost je po dirki v Belgiji, kjer je Senna slavil četrto zaporedno zmago v sezoni, dejal: »Realno

»Gospoda Ferrarija ni več med nami in že zdaj ga zelo pogrešam.«

GERHARD BERGER



gledano je prvenstvo končano. Senni čestitam – letos je bil najboljši dirkač in prvenstvo si zasluži.« Toda po dirki v portugalskem Estorilu je Francoz z zmago spet prišel v vodstvo skupnega seštevek. Ni se je pretirano veselil, kajti prav na tej dirki so se pojavili prvi znaki, da bo v moštvo McLaren prej ali slej počilo. Na začetku drugega kroga je namreč vodilni Senna, ki je bil na koncu šesti, na ciljni ravnini skušal preprečiti Prostu, da bi ga prehitel. V trenutku, ko je Francoz zapeljal iz njegovega zavetrja, je zavil močno v desno in Prost je bil že skoraj povsem pri zidu boksov. Alain Prost se je spominjal: »V tistem trenutku ničesar nisem mogel storiti. Če bi namreč popustil, bi lahko zadel v Sennovo zadnjo desno pnevmatiko ali kaj podobnega. Pri trčenju s tako veliko hitrostjo bi bila nesreča podobna letalski – in ne pozabite, da nama je sledila cela gruča dirkačev. Če si Ayrton tako močno želi to prvenstvo, naj ga ima.«

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN BRAZILIJ	Senna	Prost (3)
VN SAN MARINA	Senna	Senna
VN MONAKA	Senna	Prost (2)
VN MEHIKE	Senna	Prost (2)
VN KANADE	Senna	Senna
VN ZDA	Senna	Senna
VN FRANCIJE	Prost	Prost
VN V. BRITANIJE	Berger	Senna (3)
VN NEMČIJE	Senna	Senna
VN MADŽARSKE	Senna	Senna
VN BELGIJE	Senna	Senna
VN ITALIJE	Senna	Berger (3)
VN PORTUGALSKE	Prost	Prost
VN ŠPANIJE	Senna	Prost (2)
VN JAPONSKE*	Senna	Senna
VN AVSTRALIJE	Senna	Prost (2)

Največ zmag

8	Senna
7	Prost
1	Berger
15	McLaren
1	Ferrari

Največ prvih štartnih mest

13	Senna
2	Prost
1	Berger
15	McLaren
1	Ferrari

1989

ALAIN PROST (mclaren honda)

TOČKOVANJE DIRKAČEV

76	Alain Prost (mclaren honda)
60	Ayrton Senna (mclaren honda)
40	Riccardo Patrese (williams renault)
38	Nigel Mansell (ferrari)
37	Thierry Boutsen (williams renault)
32	Alessandro Nannini (benetton ford)
21	Gerhard Berger (ferrari)
12	Nelson Piquet (lotus judd)
8	Jean Alesi (tyrrell ford)
7	Derek Warwick (arrows ford)
6	Eddie Cheever (arrows ford)
	Stefan Johansson (onyx ford)
	Michele Alboreto (tyrrell ford, lola lamborghini)
5	Johnny Herbert (benetton ford, tyrrell ford)
	Pierluigi Martini (minardi ford)
4	Mauricio Gugelmin (march judd)
	Andrea de Cesaris (dallara ford)
	Stefano Modena (brabham judd)
	Alex Caffi (dallara ford)
	Martin Brundle (brabham judd)
3	Satoru Nakajima (lotus judd)
	Christian Danner (rial ford)
2	Emanuele Pirro (benetton ford)
	René Arnoux (ligier ford)
	Jonathan Palmer (tyrrell ford)
1	Oliver Grouillard (ligier ford)
	Gabriele Tarquini (AGS ford)
	Luis Perez-Sala (minardi ford)
	Philippe Alliot (lola lamborghini)

TOČKOVANJE MOŠTEV

141	McLaren Honda
77	Williams Renault
59	Ferrari
39	Benetton Ford
16	Tyrrell Ford
15	Lotus Judd
13	Arrows Ford
8	Dallara Ford
	Brabham Judd
6	Onyx Ford
	Minardi Ford
4	March Judd
3	Rial Ford
	Ligier Ford
1	AGS Ford
	Lola Lamborghini

V letu 1989 se je med dobitniki točk znašlo največ dirkačev in moštev. Turbo motorji so bili zdaj prepovedani, nastopilo je obdobje s 3,5-litrskimi atmosferskimi motorji in znova je nova pravila najbolje izkoristila ekipa McLaren. Brez nesrečnih okoliščin (trčenj, okvar, dežja ...) bi prav gotovo zmagala na več kot samo 10 dirkah, res pa je, da sta bili moštvi Ferrari in Williams precej bolj konkurenčni kot leta 1988.

V Franciji je od bolj znanih imen iz sveta formule 1 debitiral Francoz Jean Alesi in se že na svoji prvi dirki uvrstil na 4. mesto. Harvey Postlethwaite, Tyrrellov tehnični direktor, je ob tem dejal: »Če v prihodnjih letih ne bo prvak, potem je s formulo 1 nekaj narobe.« Z njegovimi besedami se je strinjal tudi sloviti komentator Britanec Murray Walker, ki je v svoji knjigi Murray Walker's Formula One Heroes Alesija uvrstil med najboljše vseh časov. Jean je imel pozneje, za sezono 1991, dve ponudbi na svoji mizi – eno od Williamsa in drugo od Ferrarija. Še bolj kot pri Bergerju, kajti Alesi je po rodu s Sicilije, je govorica srca preglasila razum in Francoz se je odločil za ekipo poskočnega konjička. Walker je njegovo odločitev označil za največjo napako v življenju, kajti Ferrari je ravno v tistem času utonil v povprečju, medtem ko se je Williams spet vrnil v vrh. Francoz je bil v naslednjih desetih sezonah od tega premiernega nastopa leta 1989 kar osemkrat višje uvrščen od svojega moštvenega kolega v skupnem seštevku prvenstva, na več kot 200 nastopih pa je zbral vsega eno zmago!

Poleg Alesija je v sezoni 1989 debitiralo še eno morda zanimivo ime. Takrat 28-letni Paulo Barilla,



dedič znanega italijanskega prehranbenega podjetja Barilla (ustanovljenega leta 1877), se je namreč z minardijem preizkusil na veliki nagradi Japonske. Leto pozneje je Barilla v italijanski ekipi dobil celo redni sedež, vendar se vse prevečkrat ni uspel kvalificirati na dirke in na zadnjih dveh ga je zamenjal rojak Gianni Morbidelli. Prihajali so časi, ko si je dirkač vse pogosteje vožnjo v formuli 1 lahko tudi kupil, a je treba omeniti tudi to, da je imel Paulo v motošportu nekaj opaznih rezultatov. Med drugim je leta 1985 s sovoznikom Klausom Ludwigom in Johnom Winterjem zmagal na sloviti dirki 24 ur Le Mansa. Po končani dirkaški karieri se je posvetil svojemu družinskemu poslu, vseeno pa je ostal povezan z

motošportom. Barilla je namreč sredi prvega desetletja novega tisočletja postala pokroviteljica Alessandra Zanardija v svetovnem prvenstvu turnih avtomobilov WTCC.

Medtem so bile v ospredju oči uprte v Prosta in Senno. Francoz je na dirkah spet delal zelo malo napak, Brazilc, ki ga je večina imela za hitrejšega, pa je imel več smole z okvarami. Njunega prijateljstva, ki je bilo načeto že leto prej na Portugalskem, je bilo povsem konec na veliki nagradi San Marina, kjer je po Prostovem prepričanju Senna prelomil obljubo o nenapadanju v prvem ovinku. Na tej dirki jo je huje skupil Gerhard Berger, ki je tako kot Piquet leta 1987 v ovinku Tamburello zletel naravnost v zaščitni zid. Ferrarijev dirkalnik je zagorel, Avstrijec pa je utrpel nekaj opeklin in je zato na naslednji dirki manjkal ... Gerhard Berger: »Po moji nesreči v ovinku Tamburello sem stopil k ljudem, ki so zadolženi za stezo v Imoli, in jih vprašal: 'Ali ne morete premakniti zidu bolj nazaj in postaviti primerne izletne cone?' Odrvnili so, da je to nemogoče, saj je za zidom reka (teče vzporedno s stezo, op. p.). Nisem mogel reči še kaj drugega kot: 'Oh, OK.' Ko se je tam čez pet let ubil Senna, sem o tem velikokrat razmišljal. Resnično velikokrat!« Stari Tamburello je moral biti resnično zastrašujoč. Razdalja med stezo in zidom je bila namreč zelo majhna, morda za tri dolžine dirkalnika, torej vsega 10 metrov. Ko sem bil leta 2005 prvič na prizorišču, se mi je zdelo, da je tudi naklon v živo videti precej drugače kot na skici steze oziroma na zemljevidu. Iz zraka bi se namreč človeku zdelo, da gre za blag ovinek, ne večji od 60

stopinj, s tal pa je videti kot oster 90-stopinjski ovinek. In dirkači so ga, kot vemo, vzeli s polnim plinom oziroma s hitrostjo približno 300 km/h ... Še danes pa ni jasno, zakaj ob zid po nesrečah Piqueta in Bergerja ter Alboreta in Patreseja v letih 1991 in 1992 (oba sta imela nesrečo med testiranjem) niso namestili vsaj zaščitnih gum!

Po veliki nagradi San Marina je Prost medijem raztrobil, o čem se je v McLarnovem bivalniku pogovarjal z Dennisom in s Senno zaradi Brazilčevega manevra v prvem ovinku – pa čeprav so se dogovorili,

da bodo o tem molčali. Senna si je to zapomnil, sledila pa je dirka v Monaku. James Hunt se je spominjal:

»Senna je letos videti še bolj napet kot lani. Mislil sem, da se bo ob osvojenem naslovu sprostil, vendar se ni. V Monte Carlu je pred Prostim vozil zelo počasi in ga vidno zadrževal, ko pa sta se približala zaostalim dirkačem, je nenadoma začel postavljati za dve ali celo tri sekunde na krog hitrejša časa. Po dirki sem srečal Rona Dennisa in ga vprašal: 'Kaj, za vraga, se je dogajalo? Imel sem občutek, da se je Senna le namerno poigrala s Prostim.' In Ron mi je odvrnil: 'Ni druge

razlage – nikoli mi prek radijske povezave ni povedal ničesar o kakršnihkoli težavah z dirkalnikom.'«

Tudi v sezoni 1989 je o naslovu prvaka odločala dirka v japonski Suzuki. Senna je nujno potreboval zmago, na dirki pa se je znašel za Prostim. Dolgo časa je sledil Francozu, nato pa je v šikani pred ciljno ravnino poskusil po notranji strani. Prost je zaprl vrata in konkurenta sta trčila ... Keke Rosberg: »Ni bilo težko ugotoviti, da Alain česa podobnega v svoji dirkaški karieri nikoli ni storil – kajti svojo namero je opravil tako zelo slabo!« Prost je iz dirkalnika

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN BRAZILIJE	Senna	Mansell (6)
VN SAN MARINA	Senna	Senna
VN MONAKA	Senna	Senna
VN MEHIKE	Senna	Senna
VN ZDA	Senna	Prost (2)
VN KANADE	Prost	Boutsen (6)
VN FRANCIJE	Prost	Prost
VN V. BRITANIJE	Senna	Prost (2)
VN NEMČIJE	Senna	Senna
VN MADŽARSKE	Patrese	Mansell (12)
VN BELGIJE	Senna	Senna
VN ITALIJE	Senna	Prost (4)
VN PORTUGALSKE	Senna	Berger (2)
VN ŠPANIJE	Senna	Senna
VN JAPONSKE*	Senna	Nannini (6)
VN AVSTRALIJE	Senna	Boutsen (5)

»Če Francoz Jean Alesi v prihodnjih

letih ne bo svetovni prvak, potem je s formulo 1 nekaj narobe.«

HARVEY POSTLETHWAITE



nemudoma izstopil, Senna pa je nadaljeval in zmagal. Toda Brazilca so zaradi vožnje po obvozni poti mimo šikane diskvalificirali in naslova se je veselil Francoz.

Ker je bilo prvenstvo torej odločeno, zadnja dirka v avstralskem Adelaidu pravzaprav nikogar ne bi smela zanimati. Vendar je bila iz gledalčevega zornega kota še najzanimivejša v vsej sezoni. Na dirki je namreč deževalo: Prost je zapeljal v bokse že v prvem krogu, Senna je z veliko hitrostjo trčil v zadek Britanca Martina Brundla, kar je Murray Walker primerjal s prizorom v filmu Žrelo režiserja Stevena Spielberga, hudo nesrečo pa je imel tudi Piquet, ki se je zapletel v trčenje z Italijanom Piecarlom Ghinzanijem – pri tem je zadnja desna pnevmatika Italijanovega dirkalnika Brazilca zadela v glavo. »Na čeladi sem imel celo odtis gume! Resnično ne razumem, zakaj je FISA dovolila dirko. Odkar sem v formuli 1, na stezi ni bilo tako zelo slabih razmer,« se je spominjal Piquet.

Največ zmag

- 6 Senna
- 4 Prost
- 2 Mansell
- Boutsen
- 1 Nannini
- Berger
- 10 McLaren
- 3 Ferrari
- 2 Williams
- 1 Benetton

Največ prvih štartnih mest

- 13 Senna
- 2 Prost
- 1 Patrese
- 15 McLaren
- 1 Williams

1990

AYRTON SENNA (mclaren honda)

V letih 1988, 1989 in 1990 sta Ayrton Senna in Alain Prost bila hude bitke za naslov. Marsikdo pa se morda sprašuje, zakaj je v tem času Brazilec pokazal tolikšno premoč nad Francozom na kvalifikacijah, na dirkah pa ne. V teh treh sezonah je namreč Senna osvojil 36 najboljših štartnih položajev, Prost pa le 4 ... Ayrton Senna: »Pred vsakim kvalifikacijskim krogom se od zunanjega sveta – najsi bodo to fotografi, navijači ali drugi ljudje okoli mene – popolnoma izoliram. Tako dosežem stanje, ko sem sposoben voziti hitreje od pričakovanj – morda za dve desetinki sekunde, kdo bi vedel. Pred vsakim ovinkom predvidevam, kaj me čaka, zato lahko manjšo napako že vnaprej popravim in preprečim, da bi prišlo do večje. Za dober kvalifikacijski čas se moraš resnično potruditi, osredotočiti na malenkosti. Seveda je tako raven vožnje pozneje na dirki težko obdržati, kajti stresa – fizičnega in psihičnega – je takrat preprosto preveč. Želiš si, vendar se moraš sprijazniti z dejstvom, da je to praktično nemogoče.« Senna velja za kralja kvalifikacij, čeprav ima največ štartnih položajev Michael Schumacher, in sicer 68. Toda Nemec je za svoj dosežek potreboval 239 dirk, medtem ko je Brazilec svoj zadnji, 65. poleposition osvojil že na 162. nastopu. Res pa je, da imata glede na število odpeljanih dirk boljši odstotek od Senne dva velikana tega športa, Juan Manuel Fangio in Jim Clark.

Sezona se je začela v ameriškem Phoenixu, kjer so dirkači opravili le en kvalifikacijski trening, kajti na drugem je deževalo. Na ulicah mesta, kjer je v sezoni NBA 2008/2009 za košarkarsko moštvo Phoenix Suns debitiral moj znanec Goran Dragić, so bila v prednosti



moštva s Pirellievimi pnevmatikami. In te je odlično izkoristil takrat 25-letni Jean Alesi, ki je na tej dirki dokončno opozoril nase. Alesi, ki se je kvalificiral na 4. mesto, je dolgo časa vodil, zgodba z velike nagrade ZDA pa je postala zanimiva, ko ga je sredi dirke na ciljni ravnini poskušal prehiteti Ayrton Senna. Pri zaviranju po notranji strani pred desnim ovinkom mu je sicer uspelo, vendar je že v naslednjem, levem ovinku Francoz s svojim tyrrelloom spet prišel v ospredje. Alesi se ni dal in Senna je moral poskusiti še enkrat! Dirkača sta se tako v naslednjem krogu na ciljni ravnini spet znašla tesno skupaj, Jeanu pa je tokrat branjenje položaja nekoliko otežil eden od za krog zaostalih dirkačev. Francoz ga je prehitel po desni, v tistem trenutku

pa je iz Alesijevega zavetrja spet, a tokrat nekoliko nepričakovano, prišel Senna in se še enkrat po notranji strani pred desnim ovinkom znašel pred dirkačem moštva Tyrrell. Tokrat na kratki ravnini pred tistim naslednjim, levim ovinkom, ni pustil odprtih vrat in dirkač McLarna ni več predal vodstva. Kljub temu se Alesi ni takoj predal in je še nekaj časa na Senno močno pritiskal, da se je smejalo celo Kenu Tyrrellu, ne samo gledalcem pred televizijskimi zasloni. V nadaljevanju pa je moral Jean zaradi prevelike obrabe gum upočasniti in je v cilju za Ayrtonom zaostal za dobrih 8 sekund. Po dirki sta bila oba polna pohval na račun drugega. Ayrton Senna je povedal: »Ko sem ga ujel, sva imela nekaj 'lepih trenutkov' na koncu ciljne ravnine. Še pred tem pa sem šel na stezi nekajkrat nekoliko v desno, samo toliko, da bi preveril, ali je varno zapeljati na notranjo stran, kajti zunaj idealne linije je močno drselo. Potem sem se odločil ... Uspelo mi je – a glej ga, fanta, ni se predal! Najin boj je bil vznemirljiv, a pošten.« Jean Alesi, ki je bil za Ayrtonom drugi še v Monaku, je dodal: »Ob bojih sem dobil kurjo polt, a sem se zavedal, da ne bom mogel zmagati. Človek pač mora sprejeti kruto realnost tega športa. Odločil sem se, da zadržim svoj položaj v vodstvu kar se da dolgo, zato sem tudi tako močno pritiskal že od začetka. Moja osredotočenost je bila ves čas na meji mogočega.« Morda se vzrok za Alesijevo bojevitost skriva tudi v tem, da mladi dirkači tvegajo nekoliko več in so zato hitrejši. O mladih dirkačih in njihovih tveganjih pa je znal že čez dve dirki veliko povedati Riccardo Patrese, ki je na veliki nagradi San Marina slavil šele svojo drugo zmago v takrat že več kot

TOČKOVANJE DIRKAČEV

78	Ayrton Senna (mclaren honda)
71	Alain Prost (ferrari)
43	Nelson Piquet (benetton ford)
	Gerhard Berger (mclaren honda)
37	Nigel Mansell (ferrari)
34	Thierry Boutsen (williams renault)
23	Riccardo Patrese (williams renault)
21	Alessandro Nannini (benetton ford)
13	Jean Alesi (tyrrell ford)
6	Ivan Capelli (leyton house judd)
	Roberto Moreno (euro brun judd, benetton ford)
	Aguri Suzuki (lola lamborghini)
5	Eric Bernard (lola lamborghini)
3	Derek Warwick (lotus lamborghini)
	Satoru Nakajima (tyrrell ford)
2	Alex Caffi (arrows ford)
	Stefano Modena (brabham judd)
1	Mauricio Gugelmin (leyton house judd)

TOČKOVANJE MOŠTEV

121	McLaren Honda
110	Ferrari
71	Benetton Ford
57	Williams Renault
16	Tyrrell Ford
11	Lola Lamborghini
7	Leyton House Judd
3	Lotus Lamborghini
2	Arrows Ford
	Brabham Ford

desetletni karieri. »Mladi dirkači zaradi neizkušenosti storijo več napak, zato se gledalcem samo zdi, da tvegajo več. Biti hiter je nekaj, česar si sposoben ali pa ne – tako preprosto. Zase ne morem trditi, da obstaja razlika v hitrosti v primerjavi s časi, ko sem začel – razen te, da je moja motiviranost z leti morda celo večja,« je pozneje razlagal Patese. Na tej prvi dirki v Phoenixu je v moštvu Life debitiral Gary Brabham (v San Marinu pa še njegov brat David z brabhamom juddom), sin trikratnega prvaka Jacka Brabhama. Najvišji razred avtomobilizma je počasi postajal številka 1 tudi v naslednji kategoriji:

po nekaterih podatkih je namreč od vseh športov največ sorodnikov prav v formuli 1!

Medtem se je James Hunt spravil na Nelsona Piqueta, Brazilca, ki je bil na koncu tretji v skupnem seštevku. »Moral bi dirkati zato, ker si to želi, ne pa zaradi velike vsote denarja, s katerim si lahko zagotovi nadaljevanje svojega razkošnega načina življenja,« je motilo Hunta. Piquet pa je odgovarjal: »Dirkal bom, dokler me ne vržejo ven!«

V Italiji, kjer je postalo jasno, da se nihče razen Senne in Prosta ne more več potegovati za naslov, je

bila dirka prekinjena že po prvem krogu. Britanec Derek Warwick je imel namreč pri izhodu iz ovinka Parabolica spektakularno nesrečo. Takole se je spominjal svoje nesreče: »Ves čas sem bil pri zavesti. In že od prvega trenutka, ko mi je postalo jasno, da se bo moj dirkalnik prevrnil, sem začel organizirati svoje misli, kajti najbolj sem se bal ognja. Ko se je dirkalnik končno ustavil, sem želel čim prej zlesti iz kokpita, a je obstajala nevarnost, da me kdo zadene. Ob vožnji zadnjega dirkalnika mimo mene je bila moja prva misel 'Dobro je, v redu sem', druga pa 'Rezervni

»Ob bojih s Senno sem dobil kurjo polt, a sem se zavedal, da ne bom mogel zmagati. Človek pač mora sprejeti kruto realnost.«

JEAN ALESI



dirkalnik ...'« Na tej dirki v Italiji je Senna zmagal pred Prostom, dirkača pa sta se na poznejši tiskovni konferenci zaradi nesoglasij iz prejšnjega leta celo pobotala. Ne za dolgo ...

O prvenstvu je že tretjič zapored odločala japonska Suzuka. Zdaj je bil Prost tisti, ki je nujno potreboval zmago. Ron Dennis je napovedal: »Če bo prišlo do tega, si bo Ayrton zapomnil, kaj se je tu zgodilo lansko leto ...« In zgodilo se je! Spet je prišlo do trčenja med velikima tekmečema. Senna se je kmalu po štartu namerno zaril v Prostov dirkalnik, to pa je storil zato, ker so organizatorji v štartni vrsti položaj za prvuvrščenega s kvalifikacij postavili na notranjo, umazano stran steze – pa čeprav so mu obljubili drugače. Senna je drugič postal prvak, Prost pa je bil tako zelo ogorčen nad njegovim dejanjem, da je dejal: »Ne samo, da bila njegova namera nešportna, ampak tudi nagnusna!«

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN ZDA	Berger	Senna (5)
VN BRAZILIJ	Senna	Prost (6)
VN SAN MARINA	Senna	Patrese (3)
VN MONAKA	Senna	Senna
VN KANADE	Senna	Senna
VN MEHIKE	Berger	Prost (13)
VN FRANCIJE	Mansell	Prost (4)
VN V. BRITANIJE	Mansell	Prost (5)
VN NEMČIJE	Senna	Senna
VN MADŽARSKE	Boutsen	Boutsen
VN BELGIJE	Senna	Senna
VN ITALIJE	Senna	Senna
VN PORTUGALSKE	Mansell	Mansell
VN ŠPANIJE	Senna	Prost (2)
VN JAPONSKE*	Senna	Piquet (6)
VN AVSTRALIJE	Senna	Piquet (7)

Največ zmag

6 Senna
5 Prost
2 Piquet
1 Mansell
Boutsen
Patrese
6 McLaren
Ferrari
2 Benetton
Williams

Največ prvih štartnih mest

10 Senna
3 Mansell
2 Berger
1 Boutsen
12 McLaren
3 Ferrari
1 Williams

1991

AYRTON SENNA (mclaren honda)

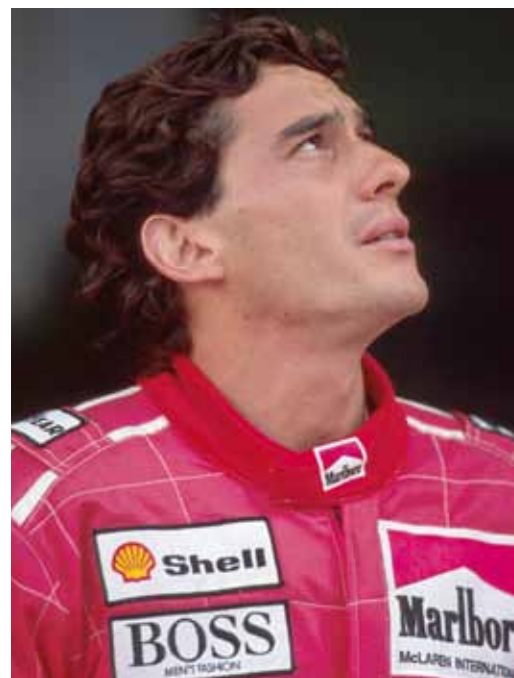
TOČKOVANJE DIRKAČEV	
96	Ayrton Senna (mclaren honda)
72	Nigel Mansell (williams renault)
53	Riccardo Patrese (williams renault)
43	Gerhard Berger (mclaren honda)
34	Alain Prost (ferrari)
26,5	Nelson Piquet (benetton ford)
21	Jean Alesi (ferrari)
10	Stefano Modena (tyrrell honda)
9	Andrea de Cesaris (jordan ford)
8	Roberto Moreno (benetton ford, jordan ford, minardi ferrari)
6	Pierluigi Martini (minardi ferrari)
4	J. J. Lehto (dallara judd)
	Bertrand Gachot (jordan ford, lola ford)
	Michael Schumacher (jordan ford, benetton ford)
2	Satoru Nakajima (tyrrell honda)
	Mika Häkkinen (lotus judd)
	Martin Brundle (brabham yamaha)
1	Emanuele Pirro (dallara judd)
	Mark Blundell (brabham yamaha)
	Ivan Capelli (leyton house ilmor)
	Eric Bernard (lola ford)
	Aguri Suzuki (lola ford)
	Julian Bailey (lotus judd)
0,5	Gianni Morbidelli (minardi ferrari, ferrari)

TOČKOVANJE MOŠTEV	
139	McLaren Honda
125	Williams Renault
55,5	Ferrari
38,5	Benetton Ford
13	Jordan Ford
12	Tyrrell Honda
6	Minardi Ferrari
5	Dallara Judd
3	Brabham Yamaha
	Lotus Judd
2	Lola Ford
1	Leyton House Ilmor

Prosta tokrat ni bilo več v igri za naslov prvaka, saj je doživljal katastrofalno sezono ... Alain Prost: »Pri Ferrariju so bile krize v moštvu od nekdanj nekaj povsem običajnega. Ko ekipa zmaguje, gre za krizo prevelikega optimizma, zato se vse ustavi. V zimskem času se je zgodilo prav to, torej, vse se je ustavilo!« Harvey Postlethwaite, nekdanji Ferrarijev oblikovalec, je dodal: »Pri Ferrariju je zdaj zaposlenih 300 ljudi. Ko se stvari zapletejo, vsak posameznik za nastale težave začne kriviti drugega. Vem. Bil sem tam ...«

Prosta je v bojih z Ayrtonom Senna zamenjal Nigel Mansell, ki se je preselil nazaj k Williamsu, James Hunt pa je vrnitev Angleža pokomentiral takole: »Mansella so ob odhodu k Ferrariju zasovražili praktično vsi. Toda Frank si je dejal: 'K vragu s težavami, ki jih dobiš z dirkači, ki se obnašajo kot zvezdniki – še naprej bomo dirkali.' Še kako dobro se zdaj zaveda kazni pri delu z drugorazrednimi vozniki. Dve leti so namreč pri Williamsu dosegali povprečne rezultate, čeprav so imela konkurenčna dirkalnika.«

V sezoni je bilo kar nekaj novosti. Po novem je zmagovalec prejel 10 in ne več 9 točk, šteli pa so rezultati vseh dirk. Debitiralo je moštvo Jordan, ki se je v najvišji razred avtomobilizma prebilo po nekajletnem dirkanju v nižjih kategorijah motošporta. Lastnik ekipe Irec Eddie Jordan je v formuli 1 držal 15 let, nato pa moštvo prodal. Bil je prvi, ki je ponudil priložnost takrat 22-letnemu Michaelu Schumacherju, in sicer prav v tem letu na veliki nagradi Belgije. Vendar je Irec Nemca izgubil, saj je Schumacher že pred naslednjo dirko odšel k moštvu Benetton. »Dobrodošel v svetu piranh,«



mu je ob tem dejal Ron Dennis. Schumacher je bil v Belgiji 'velika zgodba', vendar se je njegov menedžer Willi Webber spominjal tudi manjših neprijetnosti. »V hotelih ni bilo več prostora, zato smo se odpravili v hostel. Tam smo imeli dve majhni postelji, sredi prostora pa je bilo stranišče za umivalnikom. Vendar bi spali tudi pod tovornjakom, če bi bilo treba. Zame je bil to velik dogodek. Michael se morda tega ni zavedal, a sam se vedel, kaj pomeni priti v formulo 1,« je pozneje pripovedoval Webber. Schumacherja je nemudoma pohvalilo veliko nekdanjih dirkačev, med njimi tudi James Hunt, ki je dejal: »Michaelu Schumacherju je bila prihodnost po njegovem izjemnem debiju v Belgiji zagotovljena. Sicer je res, da je nastopil v odličnem

jordanu, toda njegova takojšnja konkurenčnost nam je dala vedeti, da je prišel v ta šport izjemen talent.«

Poleg Schumacherja je v tej sezoni debitiral še en poznejši prvak, Finec Mika Häkkinen, ki je vso sezono odpeljal za ekipo Lotus Judd. Häkkinen je do prvih točk prišel že na tretji dirki!

Mansell se medtem ni najbolje počutil v dirkalniku, ki ga je ustvaril angleški oblikovalec Adrian Newey in Frank Williams je novinarjem hitel razlagati: »Nigel ne ovinkari, če je z dirkalnikom kaj narobe, in zna zagreniti življenje meni, predvsem pa Patricku Headu. Po eni strani me s pripombami obremenjuje, po drugi pa je to dobro, kajti stavim, da tudi Senna povzroča težke čase Ronu Dennisu, Prost pa vsem pri Ferrariju. Ko na štartnem semaforju posveti zelena, se Nigel spremeni v rdečo!« Mansell je imel na začetku celo tako veliko težav s prilagajanjem na Williamsa, da ga je na kvalifikacijah moštveni kolega Riccardo Patrese sprva redno premagoval. Brkati Anglež na prvih treh dirkah ni prišel do cilja, dvakrat zaradi težav z menjalnikom, pozneje pa je imel še nekaj dodatne smole. V Kanadi je namreč vodil vso dirko, ko mu je vsega nekaj 100 metrov pred ciljem pri prestavljanju v nižjo prestavo ugasnil motor, v Belgiji mu je odpovedala električna, na Portugalskem pa med postankom mehanik še ni dobro privil njegovega zadnjega desnega kolesa, ko so mu dali znak, da lahko spelje, in kolo je odletelo stran. Do dirke v Kanadi je imel tako kot Patrese 6 točk, po veliki nagradi Mehike je bil še vedno za moštvenim kolegom (13 proti 20), najbližje Senni pa se je približal po zmagi v Nemčiji,

ko je za Brazilcem zaostajal le še 8 točk (43 proti 51). Nekje v tistem času ga je pohvalil James Hunt, predvsem ker je dirkač Williamsa nekajkrat na stezi uspel prehiteti celo 'velikega' Prosta. »Njegovi manevri pri prehitevanju Prosta so bili enkratni. Mansell se je resnično uveljavil kot mojster prehitevanj. Senna morda za krog zaostale dirkače prehiteva bolje, saj pri tem tudi več tvega, toda v neposrednih obračunih mu je Nigel najmanj enakovreden,« je bil prepričan Hunt, gledalci pa so o tem lahko presojali pri spremljanju velike nagrade Španije. Tam sta namreč tekmeča

uprizorila nepozaben obračun na štartno-ciljni ravnini, izpod njunih dirkalnikov se je kar iskriilo. Maurice Hamilton je za Autocourse zapisal: »S kolesom ob kolesu sta pri hitrosti nekaj več kot 280 km/h vozila po tej dolgi ravnini v Barceloni. Zdelo se mi je, kot bi minevale minute in ne sekunde, dirkalnika pa sta večkrat poplesavala nevarno blizu. Drzen maneuver, ni kaj, a človek se mora ob tem vprašati, ali je bilo vse skupaj sploh smiselno. Pa čeprav pravzaprav želimo opazovati več takih bojev.« James Hunt je menil podobno: »Strinjam se, boj je bilo vznemirljivo

opazovati, vendar je imel tudi pridih nepotrebnega petelinjenja. Vse skupaj bi se lahko končalo tragično, res pa je, da je šlo za dirkača, ki v neizmerni želji po naslovu nista želela popustiti za nobeno ceno.«

Pred predzadnjo dirko sezone v japonski Suzuki je imel Anglež še vedno možnosti osvojiti tako zeleno prvenstvo, vendar je bil njegov zaostanek v skupnem seštevkcu tako zelo velik, da bi moral osvojiti najmanj 6 točk več od Senne. Povpraševanje za dirko v Suzuki, ki je imela takrat 100 tisoč sedežev, je bilo neizmerno in vstopnice so razdelili kar prek državne loterije, na

»Pri Ferrariju so bile krize v moštvu od nekdaj nekaj povsem običajnega. Ko ekipa zmaguje, gre za krizo prevelikega optimizma.«

ALAIN PROST



katero se je prijaviło neverjetnih 4.400.000 navijačev. Pred dirko se je zgodilo še nekaj. Izvoljen je bil nov predsednik krovne organizacije FISA oziroma Fija. Jeana-Marieja Balestreja je premagal nekdanji odvetnik zveze FOCA Max Mosley ... Jean-Marie Balestre: »Nekateri ljudje pravijo, da sem diktator, toda to ni res, saj je naša organizacija zelo demokratična, sestavljena iz članov zvez iz 32 držav ... Ljubim formulo 1, vendar je moja prva ljubezen košenje trave. Imam najlepšo trato v Franciji in najboljšo kosilnico na svetu!«

Suzuka torej! Mansell je tesno sledil Senni, a je storil napako in v prvem ovinku zletel s steze. Prvak je tretjič in hkrati zadnjič postal Ayrton Senna. Za konec sezone je sledila samo še velika nagrada Avstralije, ki je postala najkrajša dirka v zgodovini formule 1, saj so dirkači zaradi močnega dežja odpeljali le 14 krogov. Na tej dirki je v najvišjem razredu avtomobilizma zadnjič nastopil Nelson Piquet.

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN ZDA	Senna	Senna
VN BRAZILIJJE	Senna	Senna
VN SAN MARINA	Senna	Senna
VN MONAKA	Senna	Senna
VN KANADE	Patrese	Piquet (8)
VN MEHIKE	Patrese	Patrese
VN FRANCIJE	Patrese	Mansell (4)
VN V. BRITANIJE	Mansell	Mansell
VN NEMČIJE	Mansell	Mansell
VN MADŽARSKE	Senna	Senna
VN BELGIJE	Senna	Senna
VN ITALIJE	Senna	Mansell (2)
VN PORTUGALSKE	Patrese	Patrese
VN ŠPANIJE	Berger	Mansell (2)
VN JAPONSKE*	Berger	Berger
VN AVSTRALIJE	Senna	Senna

Največ zmag

7	Senna
5	Mansell
2	Patrese
1	Berger
	Piquet
8	McLaren
7	Williams
1	Benetton

Največ prvih štartnih mest

8	Senna
4	Patrese
2	Mansell
	Berger
10	McLaren
6	Williams

1992

NIGEL MANSELL (williams renault)

Pred sezono 1992 se je bolj govorilo o tem, kdo ne bo dirkal, kot pa kdo bo! Nelson Piquet, ki ni podaljšal pogodbe z Benettonom, je ves čas zatrjeval, da se ne bo upokojil, vendar primerne sedeža zase ni našel. Odšel je v Ameriko, kjer si je na treningu pred dirko za 500 milj Indianapolis pri trčenju v zid hudo poškodoval noge. Nesreča je bila videti grozno, saj je sprednji del dirkalnika zmečkal praktično vse do Nelsonovega trupa. Piqueta sem prvič spoznal leta 2005 na veliki nagradi San Marina. Pred dirko formule 1 je bilo na sporedu tekmovanje serije GP2, v kateri je tekmoval njegov sin Nelsinho. Pred štartom je stal zraven sinovega dirkalnika in prosil sem ga za fotografijo skupaj s sinom. Gesto je opravil v svojem slogu, brez nasmeha, brez kančka zainteresiranosti, skratka, zdel se mi je prav takšen, kakršnega so opisovali v drugih knjigah – zoprni!

Tudi Prost je ostal brez sedeža. Pri Ferrariju so ga pred zadnjo dirko sezone 1991 odpustili in zamenjali z Morbidellijem, saj je Francoz ferrarija primerjal s traktorjem. Povezovali so ga za ekipo Ligier, češ da bi šlo za veliko francosko supermoštvo. Prost je novega ligierja JS37 celo testiral, vendar so oklevali pri dobavitelju motorjev Renaultu. Pogajanja so sčasoma propadla in Francoz si je vzel leto odmora.

Sezona se je začela v južnoafriškem Kyalamiju, kjer je debitirala 29-letna Giovanna Amati z brabhamom. »Težko je biti osredotočen na delo ob vsej tej medijski pozornosti. Včasih gre sedma sila v svojih prizadevanjih predaleč. V Kyalamiju so me nekateri fotografi užalili, ker se jim nisem želela nasmejati. Dajte no, pa saj nisem tu, da bi se smejala! Od mene so pričakovali, da se



bom obnašala kot zvezdnica, ki bo ves čas na voljo in se bo samo smejala. Moje delo je enako tistemu, ki ga opravljajo vsi drugi dirkači – vendar imam v primerjavi z njimi morda nekoliko več problemov. Formula 1 je povsem moško okolje in takšnega želijo obdržati – dirkači, novinarji, vsi!« je bentila Amatijeva, ki je imela pozneje razmerje z Nikijem Laudo. »Niki mi je nadel zaročni prstan in dejal: 'Tako, od tega trenutka ne boš več dirkala.' Privolila sem, a je bilo grozno! Spoznala sem, da brez dirkanja ne morem doseči enakega čustvenega vrhunca,« se je še spominjala Italijanka. Amatijevo je po treh dirkah zamenjal Damon Hill (debitiral je v Španiji), sin dvakratnega prvaka Grahama Hilla, ob koncu leta pa je moštvo Brabham propadlo.

Mansell in Patrese sta prevladovala, na prvih petih dirkah je tandem kar štirikrat slavil dvojno zmago. Sezona bi bila morda zanimivejša, če bi bil Italijan Angležu na stezi enakovreden, toda Patrese se v dirkalniku z aktivnim vzmetenjem ni počutil udobno. Medtem je mnoge zmotil vse manjši vpliv dirkača na vožnjo, predvsem Jamesa Hunta, ki se je jezil zaradi avtomatskega menjalnika in sistema proti zdrsanju koles. Hkrati je zatrjeval, da so zaradi teh tehničnih novosti dirke manj zanimive. Eden redkih z nasprotnim mnenjem je bil Niki Lauda, ki je dejal, da se morajo ljudje s tehnološkim napredkom pač sprijazniti. »Ne moremo in ne smemo zavrteti kolesa časa nazaj,« je bil po paddocku glasen Avstrijec. Sredi sezone so se zato odločili, da bodo dogajanje na stezi začinili s sprejetjem pravil o vožnji varnostnega avtomobila.

V Monaku je Mansell vodil, a je moral zaradi rahlo odvitega kolesa na nenačrtovan postanek, zato je dirko končal za Senno, v Kanadi je zletel v prvem krogu (trdil je, da ga je s steze prisilil Senna), kljub temu dvema neuspehom pa je pred domačo veliko nagrado Velike Britanije tolikokrat zmagal, da je bila mansellmanija na vrhuncu. Ko je Anglež še tam kot prvi prečkal ciljno črto, so njegovi navijači zblazneli in vdrli na stezo. »Enega od njih sem povozil, vendar sem vozil le nekaj milj na uro, poleg tega je v tem celo užival,« se je spominjal Nigel, medtem ko so v italijanskem športnem dnevniku La Gazzetta dello Sport zapisali: »Angleži nikoli več ne smejo obsojati obnašanja tifosijev v Monzi!« James Hunt pa je komentiral: »Taka agresivna histerija je značilna za Angleže. V

TOČKOVANJE DIRKAČEV

108	Nigel Mansell (williams renault)
56	Riccardo Patrese (williams renault)
53	Michael Schumacher (benetton ford)
50	Ayrton Senna (mclaren honda)
49	Gerhard Berger (mclaren honda)
38	Martin Brundle (benetton ford)
18	Jean Alesi (ferrari)
11	Mika Häkkinen (lotus ford)
8	Andrea de Cesaris (tyrrell ilmor)
6	Michele Alboreto (footwork mugen-honda)
4	Erik Comas (ligier renault)
3	Karl Wendlinger (march ilmor)
	Ivan Capelli (ferrari)
2	Thierry Boutsen (ligier renault)
	Johnny Herbert (lotus ford)
	Pierluigi Martini (dallara ferrari)
1	Stefano Modena (jordan yamaha)
	Christian Fittipaldi (minardi lamborghini)
	Bertrand Gachot (venturi lamborghini)

TOČKOVANJE MOŠTEV

164	Williams Renault
99	McLaren Honda
91	Benetton Ford
21	Ferrari
13	Lotus Ford
8	Tyrrell Ilmor
6	Footwork Mugen-Honda
	Ligier Renault
3	March Ilmor
2	Dallara Ferrari
1	Jordan Yamaha
	Minardi Lamborghini
	Venturi Lamborghini

Italiji zasledimo podobno strast, vendar je nekoliko sprejemljivejša zaradi zabave in smisla za humor.«

Mansell je prvenstvo osvojil že na Madžarskem, kjer je bil drugi, po dirki pa je povedal: »Ayrton je bil na odru za zmagovalce neverjetno prijazen. Objel me je in dejal: 'Bravo, Nigel. Dober občutek, mar ne? Zdaj veš, zakaj sem takšen prasec. Nikoli ne želim izgubiti tega občutka ali dovoliti drugemu, da ga doživi.'«

V Belgiji je prvič v karieri zmagal Michael Schumacher, ki je po mnenju angleških piscev povsem zasenčil svojega moštvenega kolega Martina Brundlea,

čeprav je bil Anglež na vseh dirkah, ki sta jih končala oba, le enkrat slabše uvrščen od Nemca.

Alain Prost si je medtem za sezono 1993 zagotovil sedež pri Williamsu in za nameček še to, da njegov moštveni kolega ne bo smel biti ne Mansell ne Senna. James Hunt se je spominjal: »Williams je seveda Prosta poskušal omehčati, a uspelo je le v primeru Mansella, ker je Francoz menil, da ga je sposoben premagati.« Mansell je pred dirko v Italiji sklical tiskovno konferenco. Tik preden je začel govoriti, ga je skušal zmotiti eden od Williamsovih uslužbencev,

češ da so Angleževe zahteve izpolnili. Vendar je bilo prepozno. Nigel je namreč začel brati pripravljeno izjavo, da se umika iz formule 1. Svojo odločitev naj bi sprejel predvsem zaradi premajhne plače, ki so mu jo bili pripravljene dati za sezono 1993; Williams, ki je sprva privolil v Mansellovo številko, je Angleža prosil, naj vsoto zmanjša, saj je bil Senna za britansko moštvo pripravljen dirkati brezplačno ... Mansell se je odločil, da bo leta 1993 dirkal v seriji Indy Car za moštvo slovitega filmskega igralca Paula Newmana, in že v prvem letu je brkati dirkač osvojil prvenstvo,

»V Kyalamiju so me nekateri fotografi užalili, ker se jim nisem želela nasmejati. Dajte no, pa saj nisem tu, da bi se smejala!«

GIOVANNA AMATI



pri čemer sta mu z nasveti (predvsem za vožnjo po ovalih) pomagala Andretti in Fittipaldi. »Ta pomoč je bila nekaj novega zame, kajti v vseh mojih 12 letih v formuli 1 sta mi pomagala le pokojna Villeneuve in Chapman,« se je spominjal Mansell.

Svoj umik iz športa je napovedala tudi Honda, od novosti med dirkači pa velja omeniti tri. Berger je podpisal pogodbo s Ferrarijem, k McLarnu je prihajal Michael Andretti, sin precej slavnejšega Maria, pri Williamsu pa so za Prostovega moštvenega kolega določili testnega voznika te ekipe Damona Hilla.

Na sporedu sezone 1992 so bile samo še tri dirke, prva na Portugalskem. Mansell je bil mož beseda. »Moj cilj je čim prej zapustiti formulo 1. Če to pomeni, da moram kar se da hitro osvojiti poleposition in zmagati, bom to tudi storil,« se je mudilo Angležu. Za konec je postavil rekord v številu najboljših štartnih položajev v eni sezoni – osvojil jih je kar 14!

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN JUŽNE AFRIKE	Mansell	Mansell
VN MEHIKE	Mansell	Mansell
VN BRAZILIJ	Mansell	Mansell
VN ŠPANIJE	Mansell	Mansell
VN SAN MARINA	Mansell	Mansell
VN MONAKA	Mansell	Senna (3)
VN KANADE	Senna	Berger (4)
VN FRANCIJE	Mansell	Mansell
VN V. BRITANIJE	Mansell	Mansell
VN NEMČIJE	Mansell	Mansell
VN MADŽARSKE*	Patrese	Senna (3)
VN BELGIJE	Mansell	Schumacher (3)
VN ITALIJE	Mansell	Senna (2)
VN PORTUGALSKE	Mansell	Mansell
VN JAPONSKE	Mansell	Patrese (2)
VN AVSTRALIJE	Mansell	Berger (4)

Največ zmag

9 Mansell

3 Senna

2 Berger

1 Patrese

Schumacher

10 Williams

5 McLaren

1 Benetton

Največ prvih štartnih mest

14 Mansell

1 Patrese

Senna

15 Williams

1 McLaren

1993

ALAIN PROST (williams renault)

Pri Williamsu so prijavo za dirkanje v sezoni 1993 oddali en dan prepozno, zato brez privolitve vseh drugih ekip britansko moštvo v tekmovanju ni smelo nastopiti. Tekmeci so položaj skušali obrniti v svoj prid. Hoteli so, da bi Frank Williams popustil in podprl idejo o prepovedi uporabe tehničnih pomagal za dirkače, kot je sistem proti zdrsanju koles, ki ga je ekipa Williams najbolje izpopolnila. Po številnih prerekanjih v prvi polovici sezone so vsa moštva pred dirko na Madžarskem sprejela dogovor o prepovedi aktivnega vzmetenja in sistema proti zdrsanju koles za leto 1994. Bernie Ecclestone je bil od vseh še najbolj vesel. »Ponosen sem na svoja moštva – prvič po zelo dolgem času!« je bil kratek Anglež.

Sezona se je spet začela v južnoafriškem Kyalamiju, kjer sta debitirali moštvi Sauber in Larrousse (ustanovitelj slednjega je bil nekdanji francoski dirkač Gérard Larrousse, ki je odpeljal dve dirki z brabhamom leta 1974), od dirkačev pa Italijan Luca Badoer z lolo ferrarijem. Badoer je pozneje postal testni voznik pri Ferrariju in v tej vlogi ostal tako dolgo, da je bil kmalu precej bolj znan od marsikaterega dirkača, ki je v formuli 1 redno tekmoval. Podprvak Riccardo Patrese se je medtem preselil k Benettonu in se na koncu sezone upokojil z dolgo časa nepreseženim rekordom 256 nastopov.

Zaradi superiornosti Williamsovega dirkalnika so vsi pričakovali Prostov sprehod do četrtega naslova, vendar mu sprva ni šlo najbolje. Senna, ki je v nasprotju s Schumacherjem v Benettonu dirkal celo s starejšo različico Fordovega motorja, je namreč na prvih dirkah svojemu večnemu tekmecu spjel kar



nekaj dragocenih točk. V Braziliji in na veliki nagradi Evrope v angleškem Doningtonu s pomočjo dežja, ki se ga je Brazilec v nasprotju s Francozom precej manj bal, v Monaku (po tej dirki je imel Senna pred Prostom 5 točk prednosti v skupnem seštevku!) pa zaradi kontroverzne kazni, ki jo je dobil Prost, ki naj bi prehitro štartal. Od Brazilčevih voženj na teh dirkah so pisci najbolj izpostavili tisto v Doningtonu, ko je Senna v prvem krogu prehitel kar 4 dirkače! Novinar Nigel Roebuck je zapisal: »Po Schumacherjevem nerodnem poskusu, da Brazilca spravi s steze v prvih sekundah, je bil Senna mimo dirkača Benettona že v prvem ovinku. Nato je prehitel Nemca Wendlingerja z manevrom, ki je jemal dih, na koncu pa opravil še z obema

Williamsovima dirkačema. Ljudje danes uporabljajo presežnike za vsako neumnost, toda Sennov prvi krog v Doningtonu je bil resnično neverjeten!« James Hunt pa je dodal: »Ob takšni predstavi Senne (Brazilec je Williamsova dirkača na drugem in tretjem mestu na koncu prehitel skoraj za cel krog, op. p.) človek ne more mimo vprašanja, kako so lahko ljudje ves ta čas Prosta imeli za mojstra taktike. Toda Ayrton je pravo ponižanje privarčeval za tiskovno konferenco, na kateri je Francoz vzroke za poraz pripisoval tehniki – nepravilen tlak v gumah, težave z menjalnikom, slabo delujoča sklopka. Brazilec je Prostu med vrsticami predlagal, da bi zamenjala dirkalnika ...«

Na dirki v angleškem Silverstonu je Damon Hill vodil pred Prostom, ko ga je izdal Renaultov motor. Nigel Roebuck se je spominjal: »Zapeljal je na stran, kjer je eden od varnostnikov ob stezi poškrbnil zadek dirkalnika. Nato je izstopil iz kokpita, snel čelado z glave in žalostno odkorakal stran. Videti ni bilo niti najmanjše teatralnosti. Njegov stari dogodka ne bi mogel izpeljati z več dostojanstva. Na poti nazaj v bokse se je Damon ustavil v stavbi britanskega dirkaškega kluba BRDC (British Racing Driver's Club) na vrčku piva.«

V belgijskem Spaju je imel Alessandro Zanardi na petkovem jutranjem treningu hudo nesrečo v ovinku Eau Rouge, po trčenjih v zaščitni ograji na obeh straneh steze je od njegovega dirkalnika ostalo bore malo, pravzaprav le kokpit. Profesor Sid Watkins je pozneje pripovedoval: »V trenutku nesreče smo sedeli v varnostnem avtomobilu, ki je bil parkiran pri izhodu iz boksov, torej nedaleč od ovinka Eau Rouge. Ko

TOČKOVANJE DIRKAČEV

99	Alain Prost (williams renault)
73	Ayrton Senna (mclaren ford)
69	Damon Hill (williams renault)
52	Michael Schumacher (benetton ford)
20	Riccardo Patrese (benetton ford)
16	Jean Alesi (ferrari)
13	Martin Brundle (ligier renault)
12	Gerhard Berger (ferrari)
11	Johnny Herbert (lotus ford)
10	Mark Blundell (ligier renault)
7	Michael Andretti (mclaren ford)
	Karl Wendlinger (sauber ilmor)
5	J. J. Lehto (sauber ilmor)
	Christian Fittipaldi (minardi ford)
4	Mika Häkkinen (mclaren ford)
	Derek Warwick (footwork mugen-honda)
2	Philippe Alliot (larrousse lamborghini)
	Rubens Barrichello (jordan hart)
	Fabrizio Barbazza (minardi ford)
1	Alessandro Zanardi (lotus ford)
	Eric Comas (larrousse lamborghini)
	Eddie Irvine (jordan hart)

TOČKOVANJE MOŠTEV

168	Williams Renault
84	McLaren Ford
72	Benetton Ford
28	Ferrari
23	Ligier Renault
12	Lotus Ford
	Sauber Ilmor
7	Minardi Ford
4	Footwork Mugen-Honda
3	Larrousse Lamborghini
	Jordan Hart

smo prispeli tja, so kolesa in deli dirkalnika še vedno drseli po hribu navzdol, naravnost proti nam. Videti je bilo kot vojna!« Tudi Damon Hill je menil, da je bilo hudo: »Videl sem Zanardijevo nesrečo in lahko vam povem, da nečemu tako groznemu v formuli 1 še nisem bil priča.« Andrea de Cesaris pa je rekel: »Na več dirkališčih po svetu želijo spremeniti ovinke v šikane. V primeru Eau Rougea tega ne podpiram, saj ovinek loči fante od moških. Samo izletne cone naj povečajo.«

Zanardija so po nesreči odpeljali v bolnišnico v Liège, kjer so zdravniki opravili preventivni pregled možganov, Italijan pa do konca sezone ni več nastopil. V Italiji je prvič v sezoni opaznejši rezultat dosegel McLarnov Micheal Andretti, ki je bil tretji, kljub temu pa je Američan po dirki napovedal svojo vrnitev v Ameriko. Že na Portugalskem ga je zamenjal testni voznik ekipe Mika Häkkinen in Finec je v svojem prvem nastopu za McLaren osupnil motošportni

svet, ko se je na kvalifikacijah uvrstil pred Senno! Andrettijev oče Mario je razložil družinsko plat zgodbe: »Dejstva so preprosta. Ker je Senna svojo pogodbo sprva podaljševal iz dirke v dirko, so pri McLarnu za vsak primer vzeli Häkkinena in Finca zadolžili za testiranje. Michael je po vsaki dirki rotil, naj mu dovolijo testirati, toda nihče ga niti pogledati ni hotel. Kaj, za vraga, pa naj bi naredil – sedel v garaži?« Na tej dirki v Italiji je bil še najbolj srečen Christian Fittipaldi,

»Na več dirkališčih po svetu želijo spremeniti ovinke v šikane. V primeru Eau Rougea tega ne podpiram, saj ovinek loči fante od moških. Samo izletne cone naj povečajo.«

ANDREA DE CESARIS



nečak Emersona Fittipaldija. Brazilec je namreč preživel navdse bizarno nesrečo, ko je v zadnjih metrih dirke, tik pred prečkanjem ciljne črte, zadel svojega moštvenega kolega Italijana Pierluigija Martinija in poletel v zrak. Nesrečo je opisal takole: »Ves čas sem imel odprte oči. Zdelo se mi je, kot bi bil v zraku eno uro. Ljudje me bodo imeli za norega ob mojih besedah, vendar sem v času, ko sem bil obrnjen na glavo, ves čas razmišljal o vožnji po toboganu, ki sem jo doživel v nekem ameriškem zabaviščnem parku. Molil sem, da bi dirkalnik pristal na kolesih. Oči nisem želel zapreti, saj sem se bal, da jih nikoli več ne bom odprl.«

Prost je na Portugalskem že pred dirko, na kateri je pozneje osvojil naslov, napovedal, da se bo po končani sezoni upokojil. Vsi so vedeli, da je takšno odločitev sprejel samo zato, ker za leto 1994 ni mogel več izbirati moštvenega kolega pri Williamsu, prihajal pa je Ayrton Senna.

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN JUŽNE AFRIKE	Prost	Prost
VN BRAZILIJ	Prost	Senna (3)
VN EVROPE	Prost	Senna (4)
VN SAN MARINA	Prost	Prost
VN ŠPANIJE	Prost	Prost
VN MONAKA	Prost	Senna (3)
VN KANADE	Prost	Prost
VN FRANCIJE	Hill	Prost (2)
VN V. BRITANIJE	Prost	Prost
VN NEMČIJE	Prost	Prost
VN MADŽARSKE	Prost	Hill (2)
VN BELGIJE	Prost	Hill (2)
VN ITALIJE	Prost	Hill (2)
VN PORTUGALSKE*	Hill	Schumacher (6)
VN JAPONSKE	Prost	Senna (2)
VN AVSTRALIJE	Senna	Senna

Največ zmag	Največ prvih štartnih mest
7 Prost	13 Prost
5 Senna	2 Hill
3 Hill	1 Senna
1 Schumacher	
10 Williams	15 Williams
5 McLaren	1 McLaren
1 Benetton	

1994

MICHAEL SCHUMACHER (benetton ford)

TOČKOVANJE DIRKAČEV

92	Michael Schumacher (benetton ford)
91	Damon Hill (williams renaud)
41	Gerhard Berger (ferrari)
26	Mika Häkkinen (mclaren peugeot)
24	Jean Alesi (ferrari)
19	Rubens Barrichello (jordan hart)
16	Martin Brundle (mclaren peugeot)
14	David Coulthard (williams renaud)
13	Nigel Mansell (williams renaud)
10	Jos Verstappen (benetton ford)
9	Olivier Panis (ligier renaud)
8	Mark Blundell (tyrell yamaha)
7	Heinz-Harald Frentzen (sauber mercedes)
6	Nicola Larini (ferrari)
	Christian Fittipaldi (footwork ford)
	Eddie Irvine (jordan hart)
5	Ukyo Katayama (tyrell yamaha)
4	Eric Bernard (ligier renaud, lotus mugen-honda)
	Andrea de Cesaris (jordan hart, sauber mercedes)
	Karl Wendlinger (sauber mercedes)
	Pierluigi Martini (minardi ford)
3	Gianni Morbidelli (footwork ford)
2	Erik Comas (larrousse ford)
1	J. J. Lehto (benetton ford, sauber mercedes)
	Michele Alboreto (minardi ford)

TOČKOVANJE MOŠTEV

118	Williams Renault
103	Benetton Ford
71	Ferrari
42	McLaren Peugeot
28	Jordan Hart
13	Ligier Renault
	Tyrell Yamaha
12	Sauber Mercedes
9	Footwork Ford
5	Minardi Ford
2	Larousse Ford

Star sem bil 12 let, ko sem v prvih dneh maja ob približno 14. uri in 30 minut v roke vzel enega od slovenskih dnevnih časopisov, ga razgrnil čez kuhinjsko mizo in začel brati. To je bila že nekaj časa moja navada. Mama je namreč takrat prihajala iz službe v tiskarni Ljudske pravice, od koder je vedno prinesla kakšne revije. Mikijev zabavnik je sčasoma zamenjal drugi največji slovenski časopis, sprva pa so me najbolj zanimala strani v drugi polovici, predvsem TV-sporod, nato šport idr. Ob branju tega dne sem postal posebno pozoren na članek o smrti brazilskega dirkača, zaradi česar so v Braziliji razglasili kar tridnevno žalovanje. Najbolj me je presenetila neverjetno velika množica ljudi na njegovem pogrebu. Kdo je ta Ayrton Senna, da je zaradi njega zdaj vsa Brazilija zavita v črno, in kaj tako posebnega je moral početi, da mediji ves čas poročajo le o njem, sem se spraševal. Deset let pozneje sem kot novinar začel redno spremljati formulo 1 in sem bil ob deseti obletnici njegove smrti tudi v Imoli v ovinku Tosa, kjer sem opazoval Gerharda Bergerja, ki je z brazilsko zastavo v roki odpeljal tri častne kroge v njegovem lotusu iz leta 1985. Takrat sem že nekaj časa še kako dobro poznal oba odgovora. Ne samo to, vedel sem tudi, da se nekje po ulicah moje rojstne Ljubljane že nekaj let nekdo vozi v rdečem renaultu 4 (po domače katrci) z registrsko oznako 4SENN (za Senno), in to sem v svojem članku pred deseto obletnico tudi zapisal.

Smrt Ayrtona Senne na veliki nagradi San Marina 1. maja leta 1994 je torej tako zelo pritegnila mojo pozornost, da sem se začel zanimati za formulo 1.



Vendar ne takoj! Pravzaprav se od sezone 1994 spomnim le še tega, da sem po naključju v živo gledal le nekaj minut kvalifikacij velike nagrade Belgije, na katerih se je zaradi spremenljivih vremenskih razmer na 1. mestu nekoliko nepričakovano znašel Rubens Barrichello z jordanom. Toda ves medijski pomp, ki ga je povzročilo leto 1994, je bil verjetno vzrok, da sem na ta šport postal nekoliko bolj pozoren in da od velike nagrade Španije leta 1995 nisem zamudil niti ene dirke. Morda o tem pompu priča tudi podatek, da je v obsežni knjigi Geralda Donaldsona F1 – autobiography največ strani namenjenih prav letu 1994.

Sezona 1994, torej! Poleg smrti Ayrtona Senne in Avstrijca Rolanda Ratzenbergerja s simtekom

fordom na veliki nagradi San Marina je bilo leto zaznamovano še z drugimi nesrečami. Še pred uvodno dirko v Braziliji si je na predsezonskih testiranjih vratna vretenca poškodoval Finec J. J. Lehto, ki je prvi dve tekmovanji v Interlagosu in Aidi izpustil. Na dveh dirkah (Aida, Imola) je – prav tako zaradi nesreče na testiranjih – manjkal še Jean Alesi, črni konec tedna v San Marinu pa je pravzaprav napovedalo že spektakularno trčenje Rubensa Barrichella na petkovih treningih. Samo hitro posredovanje Sida Watkinsa je preprečilo najhujše – da bi Braziliec pogoltnil svoj jezik in se zadušil. Rubens Barrichello se je spominjal: »Po oskrbi v zdravniškem centru je bil Ayrtonov obraz prvi, ki sem ga videl. Imel je solzne oči in to me je presenetilo, kajti takšnega ga še nisem videl. Zdelo se mi je, da vse skupaj doživlja tako, kot bi se nesreča zgodila njemu, ne meni. 'Samo mirno, vse bo še v redu,' mi je rekel.«

V Monaku jo je potem skupil še Avstrijec Karl Wendlinger, ki je v nesreči utrpel tako hude poškodbe glave, da so ga dali v umetno komo. Pred dirko v Španiji si je na testiranjih v Silverstonu noge polomil Portugalec Pedro Lamy iz ekipe Lotus, v Nemčiji pa so lažje opekline dobili Jos Verstappen (Nizozemca so sredi sezone v Benettonu angažirali zaradi slabih rezultatov Lehta) in nekaj njegovih mehanikov, potem ko se je med njegovim postankom v boksih prav spektakularno vnel razlit bencin.

Fija je zato sprejela drastične varnostne ukrepe, prva želja krovne organizacije pa je bilo seveda zmanjšanje hitrosti dirkalnikov. Pri zagotavljanju

varnosti dirkačev so bili od takrat pri Mednarodni avtomobilistični zvezi uspešni, saj je bila Sennova smrt v formuli 1 zadnja!

Medtem se je dirkanje nadaljevalo in po prvih kritikah, ki so letele na Schumacherja že po dirki v Imoli, kjer je kljub vsej tragediji v častnem krogu ob svoji zmagi stiskal pesti, na odru za zmagovalce pa se je

celo smejal, je bilo zdaj na vrsti moštvo Benetton, ki je imelo afero za afero. Italijanski ekipi so očitali, da kljub prepovedi še vedno uporablja sistem proti zdrsanju koles, da med dolivanjem bencina namerno povečuje tlak pretoka skozi cev, zaradi preveč obrabljene lesene deske, pritrjene na dno dirkalnika, pa je bil Michael Schumacher na dirki v Belgiji celo diskvalificiran ...

Niki Lauda: »Ko dirkaš na meji dovoljenega, kar Benetton več kot očitno počne že vso sezono, in te pri tem vedno znova razkrinkajo, to ni dobro, mar ne? V italijanski ekipi nenehno želijo vedeti, kako blizu te meje smejo priti.«

Na veliki nagradi Velike Britanije bi moral Schumacher zaradi nedovoljenega prehitovanja v krogu

»Ko dirkaš na meji dovoljenega, kar Benetton več kot očitno počne že vso sezono, in te pri tem vedno znova razkrinkajo, to ni dobro, mar ne? V italijanski ekipi nenehno želijo vedeti, kako blizu te meje smejo priti.«

NIKI LAUDA



za ogrevanje prestajati časovno kazen v boksih, vendar je nadaljeval po stezi. Kmalu so mu pokazali črno zastavo, a tudi to je ignoriral, zato v Italiji in na Portugalskem ni smel nastopiti. V tem času se mu je Hill pred zadnjo dirko približal na vsega točko zaostanka. Po vseh dramah, ki so zaznamovale sezono, je še zadnja dirka poskrbela za srhljivko v malem. Schumacher je v 36. krogu, ko je vodil za nekaj sekund pred Britancem, storil napako, rahlo trčil v betonski zid, pri vrnitvi na stezo pa ga je Hill v naslednjem ovinku skušal prehiteti in tekmeča sta trčila. Nemeč je svojo dirko končal že na kraju nesreče, dirkač Williamsa pa je nadaljeval le do boksov, kjer so ugotovili, da je dirkalnik preveč poškodovan. Naslova se je veselil Nemeč ... Bernie Ecclestone: »Fija ima pristojnost dirkaču vzeti točke ali celo koga izključiti s prvenstva. Moje mnenje je, da je prava oseba osvojila naslov, toda v takšnem primeru to ne pomaga prav dosti.«

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN BRAZILIJE	Senna	Schumacher (2)
VN PACIFIKA	Senna	Schumacher (2)
VN SAN MARINA	Senna	Schumacher (2)
VN MONAKA	Schumacher	Schumacher
VN ŠPANIJE	Schumacher	Hill (2)
VN KANADE	Schumacher	Schumacher
VN FRANCIJE	Hill	Schumacher (3)
VN V. BRITANIJE	Hill	Hill
VN NEMČIJE	Berger	Berger
VN MADŽARSKE	Schumacher	Schumacher
VN BELGIJE	Barrichello	Hill (3)
VN ITALIJE	Alesi	Hill (3)
VN PORTUGALSKE	Berger	Hill (2)
VN EVROPE	Schumacher	Schumacher
VN JAPONSKE	Schumacher	Hill (2)
VN AVSTRALIJE*	Mansell	Mansell

Največ zmag	Največ prvih štartnih mest
8 Schumacher	6 Schumacher
6 Hill	3 Senna
1 Berger	2 Hill
Mansell	Berger
	1 Alesi
	Barrichello
	Mansell
8 Benetton	6 Williams
7 Williams	Benetton
1 Ferrari	3 Ferrari
	1 Jordan

1995

MICHAEL SCHUMACHER (benetton renault)

Kar 6 moštev je zamenjalo dobavitelja motorjev pred sezono 1995. V zimskem času je propadla slovita ekipa Lotus (leto prej, ko je sodelovala z Mugen-Hondo, ni osvojila niti točke), sredi sezone pa še britanski Simtek. Slednje moštvo bi po vsej verjetnosti precej prej pozabili, če ne bi Ron Dennis dejal: »Dirkanje je zanimivo v ospredju. In tako pač je v življenju. Formula 1 je šport in posel. Za šport gre, ko se ugasnejo luči na štartnem semaforju in se zamahne s karirasto zastavo, v preostalem času pa je vse samo še posel.« Njegova izjava je zmotila predvsem italijanskega dirkača Roberta Morena, ki je prav tako dirkal v moštvu (Forti Ford) z velikimi finančnimi težavami ... Roberto Moreno: »Ali Ron Dennis pozablja, da je bil nekoč tudi sam v majhnem moštvu? Da brez majhnih ekip ne bi imeli dovolj dirkalnikov v štartni vrsti in ne bi izpolnjevali kvote za organiziranje velikih nagrad? Da brez poražencev ne moreš imeti zmagovalcev?«

Mednarodna avtomobilistična zveza je s svojimi ukrepi (najopaznejše pravilo je bilo vsekakor zmanjšanje prostornine motorja s 3,5 na 3 litre) zmanjšala hitrost dirkalnikov za približno 3 sekunde na krog.

Pred sezono so pri večini moštev spoznali prednosti dirkalnika z dvignjenim nosom, ki ga je kot prvi izdelal Tyrrell leta 1990, zelo dobro, ali celo najbolje, pa izpopolnil Benetton. Zdaj so se namreč tudi pri Williamsu odločili za spremembo. Zaradi enakega motorja (Renault) je bilo jasno, da bodo med Benettonom in Williamsom kot glavnima favoritoma za oba naslova odločale malenkosti.

Pri McLarnu so se nekoliko nepričakovano odločili



za angažiranje Nigela Mansella, a Anglež na prvih dirkah ni nastopil zaradi pretesnega kokpita, po tekmovanjih v Imoli in Barceloni pa se je prvak iz leta 1992 od formule 1 dokončno poslovil ... Nigel Mansell: »Mnogi so dejali, da sem se preprosto predal. Fasciniran sem nad kritiki. Ti ljudje imajo možnost širši množici predstavljati svojo modrost, čeprav nikoli niso vozili v formuli 1 in ne morejo vedeti, kako je, če moraš skoraj dve uri voziti na meji mogočega. Ali se ti ljudje zavedajo, kako je, če dirkaš s kolesom ob kolesu z Ayrtonom Senno pri 300 km/h? Ali so imeli kdaj okvaro vzmetenja sredi ovinka, medtem ko so ga bili odločeni speljati z več kot 250 km/h? Ali bi se prisilili čez vse razumne meje človeških sposobnosti, se žrtvovali, tvegali ... Pri McLarnu sem dal

vse od sebe, toda dirkalnik ni izpolnil mojih pričakovanj. Sestal sem se z Ronom Dennisom in oba sva bila razočarana nad novim mclarnom. Dogovorila sva se, povsem prijateljsko in na mojo željo, da bi bilo bolje, če se razidemo. To je bila ena mojih najtežjih odločitev v življenju.«

Za naslov sta se spet borila Michael Schumacher in Damon Hill, drugi so bolj ali manj pobirali drobtine. Tako je bilo tudi na dirki v Kanadi, kjer je po njunih težavah svojo edino zmago v karieri slavil Jean Alesi, ki je tistega dne praznoval celo svoj rojstni dan. »Ko sem spoznal, da je možno zmagati, sem začel jokati. Pri zaviranju nisem mogel videti steze pred sabo, saj so se solze znašle na notranji strani vizirja moje čelade,« se je pozneje spominjal Francoz. V častnem krogu je navdušen skočil iz dirkalnika pozdravit navijače, medtem pa je motor njegovega ferrarija ugasnil. Tako se je nazaj v bokse pripeljal kar na benettonu Michaela Schumacherja.

Pred dirko na madžarskem Hungaroringu je Damon Hill za Schumacherjem zaostajal že 21 točk. Anglež je nujno potreboval dober rezultat, če si je želel zagotoviti sedež pri Williamsu tudi za naslednjo sezono, boginja sreče pa ga je nagradila v pravem trenutku. Že na kvalifikacijah se je namreč Schumacher v zadnjem ovinku svojega zadnjega poskusa, da bi osvojil najboljši štartni položaj, zavrtel za 360 stopinj, pri čemer je zanimivo, da je takrat 26-letni dirkač Benettona kljub pirueti za Angležem zaostal le dobri dve sekundi! Na dirki je Nemeč odstopil, Hill pa je prikazal suvereno vožnjo, zmagal in tako prepričal

TOČKOVANJE DIRKAČEV

102	Michael Schumacher (benetton renault)
69	Damon Hill (williams renault)
49	David Coulthard (williams renault)
45	Johnny Herbert (benetton renault)
42	Jean Alesi (ferrari)
31	Gerhard Berger (ferrari)
17	Mika Häkkinen (mclaren mercedes)
16	Olivier Panis (ligier mugen-honda)
15	Heinz-Harald Frentzen (sauber ford)
13	Mark Blundell (mclaren mercedes)
11	Rubens Barrichello (jordan peugeot)
10	Eddie Irvine (jordan peugeot)
7	Martin Brundle (ligier mugen-honda)
5	Gianni Morbidelli (footwork hart)
	Mika Salo (tyrrell yamaha)
3	Jean-Christophe Bouillion (sauber ford)
1	Aguri Suzuki (ligier mugen-honda)
	Pedro Lamy (minardi ford)

TOČKOVANJE MOŠTEV

147	Benetton Renault
118	Williams Renault
73	Ferrari
30	McLaren Mercedes
24	Ligier Mugen-Honda
21	Jordan Peugeot
18	Sauber Ford
5	Footwork Hart
	Tyrrell Yamaha
1	Minardi Ford

Franka Williamsa, da z njim podpiše pogodbo tudi za leto 1996. Pozneje so v javnost pricurjale novice, da so imeli pri Williamsu za Damona v primeru njegovega neuspeha na Madžarskem že pripravljeno odpoved.

Sledila je dirka v Belgiji, kjer je dež zaznamoval celoten konec tedna, najbolje pa se je v spremenljivih vremenskih razmerah znašel Schumacher, ki je zmagal pred Hillom. Dirkača sta na dirki rahlo trčila. »Branil sem svoj položaj in ne nazadnje, trčila sva v počasnejšem ovinku, kjer se nič resnejšega ne more zgoditi,« se je opravičeval Nemeč, ki pa je zaradi

svojega manevra dobil pogojno kazen nenastopanja na eni dirki. Toda po dirki v Italiji jo je dobil tudi Hill. Pri prehitevanju za krog zaostalega dirkača je namreč napačno ocenil razdaljo do Schumacherja in se zaril v njegov dirkalnik. To je bilo že tretje trčenje z odstopom obeh dirkačev v obdobju manj kot enega leta oziroma na vsega 13 dirkah! Pred tem sta se tekmeča zapletla še na dirki v angleškem Silverstonu.

Schumacher je prvak postal že na veliki nagradi Pacifika, na dirki v japonski Suzuki je bilo konec boja tudi za konstruktorsko lovoriko, zato zadnja velika

nagrada ni odločala o ničemer. Kljub temu ni minila dolgočasno. Na petkovem treningu je z veliko hitrostjo v zaščitni zid treščil Mika Häkkinen. Utrpel je hude poškodbe glave. Profesor Sid Watkins se je spominjal: »Na kraj nesreče sem prišel v dveh minutah. Mika je bil v nezavesti, poleg tega je imel velike težave z dihanjem ... Naslednjega dne sem mu dejal, da imam dobro novico zanj, češ da ga je gospod Dennis poslal na dopust in da mu zato v nedeljo ne bo treba dirkati. Ker je mojo šalo sprejel z nasmehom, sem vedel, da si bo povsem opomogel.« Do Häkkinenove nesreče je prišlo zaradi

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN BRAZILIJ	Hill	Schumacher (2)
VN ARGENTINE	Coulthard	Hill (2)
VN SAN MARINA	Schumacher	Hill (4)
VN ŠPANIJE	Schumacher	Schumacher
VN MONAKA	Hill	Schumacher (2)
VN KANADE	Schumacher	Alesi (5)
VN FRANCIJE	Hill	Schumacher (2)
VN V. BRITANIJE	Hill	Herbert (5)
VN NEMČIJE	Hill	Schumacher (2)
VN MADŽARSKE	Hill	Hill
VN BELGIJE	Berger	Schumacher (16)
VN ITALIJE	Coulthard	Herbert (8)
VN PORTUGALSKE	Coulthard	Coulthard
VN EVROPE	Coulthard	Schumacher (3)
VN PACIFIKA*	Coulthard	Schumacher (3)
VN JAPONSKE	Schumacher	Schumacher
VN AVSTRALIJE	Hill	Hill

»Ali Ron Dennis pozablja, da je bil nekoč tudi sam v majhnem moštvu? Da brez poražencev ne moreš imeti zmagovalcev?«

ROBERTO MORENO



počene gume, Schumacher in Hill pa sta bila tako zelo zaskrbljena, da sta se celo skupaj odpravila na kraj nesreče in začela pregledovati stezo, da bi našla morebitne razpoke na asfaltu ali kaj podobnega. Na dirki je slavil Hill, ki je bil odločen vsaj zadnje tekmovanje končati v slogu. Uspelo mu je, saj je po odstopih Schumacherja in Alesija, ki sta trčila, ter Škota Coultharda, ki je treščil v zid znotraj vhoda v bokse, zmagal s kar dvema krogoma prednosti pred Francozom Olivierjem Panisom in Italijanom Giannijem Morbidellijem. V častnem krogu je bil takrat 35-letni dirkač Williamsa tako zelo vesel, da je po ravninah ves čas poplesaval z zadkom svojega dirkalnika in s tem zabaval navijače ob stezi. Michael Schumacher je o njem dejal: »Glede na to, da je Hill začel dirkati zelo pozno v svojem življenju, moram njegovo dirkanje pravzaprav sprejeti kot prvovrstno presenečenje. Kljub pomanjkanju izkušenj je letos prekleto dobro opravil svoje delo.«

Največ zmag	Največ prvih štartnih mest
9 Schumacher	7 Hill
4 Hill	5 Coulthard
2 Herbert	4 Schumacher
1 Coulthard	1 Berger
Alesi	
11 Benetton	12 Williams
5 Williams	4 Benetton
1 Ferrari	1 Ferrari

1996

DAMON HILL (williams renault)

Pri Mednarodni avtomobilistični zvezi so se odločili za spremembo kvalifikacij. Po novem so jih prirejali le še ob sobotah in ne več tudi ob petkih, dirkači pa so imeli na enournem treningu na voljo 12 krogov, navadno je to pomenilo 4 poskuse.

V formulo 1 je prišel Jacques Villeneuve, sin pokojnega Gillesa. Kanadčan je leta 1995 osvojil prvenstvo v ameriški seriji Indy Car, kjer je med drugim zmagal tudi na slovitih dirki 500 milj Indianapolisa. V zimskem času je Villeneuve opravil kar 3500 testnih kilometrov in je v ta šport prišel kot najbolje pripravljeni novinec. Motošportni svet je osupnil že na prvi dirki v Avstraliji, ki so jo po dolgih letih iz Adelaide preselili v Melbourne. V soboto, ko je praznoval svoj 25. rojstni dan, je osvojil poleposition, na dirki v nedeljo pa je dolgo časa tesno vodil pred Damonom Hillom, potem pa je moral svojega moštvenega kolega spustiti predse zaradi vse večjih težav s tlakom olja. Mnogi so dvomili o tem, da je Villeneuve res puščalo olje, vendar je pogled na Hillov dirkalnik povedal vse. Deli njegovega williamsa, ki bi morali biti beli, so bili rjavi, dirkalnik pa je bil tako zelo umazan, da eno pranje v avtopralnici po vsej verjetnosti ne bi zadostovalo. Nad Villeneuveom so bili navdušeni vsi, celo nasmejani Hill ga je takoj po dirki toplo objel.

Sledila je dirka v Braziliji, kjer je Hill v dežju svojega večnega tekmeca Schumacherja prehitel za cel krog. V Argentini, kjer so se dirkači pritoževali zaradi dveh grbin na stezi, je bil Britanec spet najboljši. Morda se vzrok za njegov dober začetek skriva v tem, da se je pred sezono pripravljaval celo v posebnem simulatorju,



sobnem kokpitu, pri čemer so bile na njegovo čelado pritrjene uteži za krepitev vratnih mišic ob nagibu glave. Anglež je s tem simuliral izpostavljenost izjemnim silam pri vožnji v hitrih ovinkih.

Hill je imel na veliki nagradi Evrope v nemškem Nürburgringu pri startu težave s sklopko, ki so se pozneje večkrat ponovile, v prvih metrih je padel precej v ozadje in dirko je končal kot četrti. Morda je zanimiv podatek, da je v nasprotju s Schumacherjem, ki je imel svojo sklopko že dolgo časa v obliki gumba na volanu, še vedno uporabljal klasično stopalko. Na tej dirki v nemškem Nürburgringu je Villeneuve odbil vse napade lokalnega junaka Schumacherja in prvič v karieri zmagal ... Jacques Villeneuve: »Tudi

ob zmagi je največja želja, da zapustiš dirkališče in se odpraviš domov. Opraviš svoje delo, vrhunca je konec, duševno si povsem prazen. Kljub temu pa moraš na oder za zmagovalce in pozneje še na tiskovno konferenco ... Do tega trenutka nisi videl nikogar od članov svojega moštva, zato imaš občutek, da nekaj manjka, nekaj bolj človeškega. Morda se komu zdi čudno, da bi se človek počutil izoliranega od človeštva ob tolikšnem številu ljudi naokoli, toda pogosto te navdajajo prav takšni občutki.«

Na mokri stezi v Monaku je Schumacher že kmalu po startu zletel v zid. Hill, ki je računal na zmago v Monte Carlu, saj je s seboj vzel celo smoking za večerjo s knezovo družino, je suvereno vodil vse do eksplozije motorja, po številnih odstopih pa je nekoliko nepričakovano svojo edino zmago slavil Francoz Olivier Panis. »V častnem krogu mi je pri izhodu iz ovinka Casino neki moški izročil francosko zastavo. Zavedal sem se, da bi me lahko Fija zaradi tega, ker sem se na stezi ustavil, kaznovala, a mi za to ni bilo mar. Zastava je bila tako velika, da sem jo pri vožnji nazaj v bokse komaj držal v roki,« se je pozneje spominjal presrečni Panis. Manj navdušen je bil, ko je spoznal, da se bo moral za večerjo s knezovo družino primerno obleči, vendar ga je že drugič v enem dnevu razveselil Hill, ki mu je odstopil svoja oblačila.

V Nemčiji je bil Hill po neuspehu na domači dirki v Silverstonu močno motiviran. Anglež je v zadnjih sekundah kvalifikacij postavil najboljši čas, pri tem pa je po prečkanju ciljne črte stisnil svojo pest in roko iztegnil iz kokpita. A za njim je prihajal hitri Berger,

TOČKOVANJE DIRKAČEV

97	Damon Hill (williams renault)
78	Jacques Villeneuve (williams renault)
59	Michael Schumacher (ferrari)
47	Jean Alesi (benetton renault)
31	Mika Häkkinen (mclaren mercedes)
21	Gerhard Berger (benetton renault)
18	David Coulthard (mclaren mercedes)
14	Rubens Barrichello (jordan peugeot)
13	Olivier Panis (ligier mugen-honda)
11	Eddie Irvine (ferrari)
8	Martin Brundle (jordan peugeot)
7	Heinz-Harald Frentzen (sauber ford)
5	Mika Salo (tyrell yamaha)
4	Johnny Herbert (sauber ford)
2	Pedro Diniz (ligier mugen-honda)
1	Jos Verstappen (footwork hart)

TOČKOVANJE MOŠTEV

175	Williams Renault
70	Ferrari
68	Benetton Renault
49	McLaren Mercedes
22	Jordan Peugeot
15	Ligier Mugen-Honda
11	Sauber Ford
5	Tyrrell Yamaha
1	Footwork Hart

ki bi skoraj pokvaril veselje dirkaču Williamsa, saj je Avstrijec v zadnjih trenutkih našel idealno nastavitev in dosegel drugi najboljši čas. Tekmeča sta pozneje na dirki uprizorila nepozaben boj za prvo mesto. V zadnjih krogih je Hill po dolgih ravninah Hockenheim na vse pretege skušal mimo Bergerja, vendar je avstrijski voznik vsakič predvidel njegove namene. Če je Hill poskušal po desni strani, je bil dirkač Benettona že tam, če se je premaknil na levo, isto. Nekaj časa je bilo videti, kot bi dirkalnika simultano vozila z ene strani steze na drugo in mnogi so še danes prepričani, da Anglež ne bi mogel mimo, če ne bi

Bergerja, ki je mojstrsko branil svoj položaj, izdal motor. Ta je eksplodiral na spektakularen način, z oblakom belega dima, ki bi ga opazili na kilometre daleč!

Organizatorji velike nagrade Italije so pred dirko na koncu dolge štartno-ciljne ravnine na vsako stran steze postavili dva stolpiča zaščitnih gum, kajti mnogi so vse prevečkrat krajšali pot mimo šikane. Dirkači so se v te gume potem zaletavali kot po tekočem traku in tudi poznejši zmagovalec Schumacher je oplazil enega od teh kupov gum, na njegovo srečo brez posledic. Ferrarijevi navijači so zblazneli ... Micheal Schumacher: »Ko sem

na odru za zmagovalce pod sabo opazoval morje rdeče barve, sem po vsem telesu dobil kurjo polt.«

Na Portugalskem je imel Hill v skupnem seštevku prvenstva še vedno zajetno prednost pred edinim konkurentom za naslov, Kanadčanom Jacquesom Villeneuveom. Dirko bi moral končati pred svojim moštvenim kolegom, pa bi postal prvi sin svetovnega prvaka, ki mu je uspelo ponoviti očetov uspeh. Dober izhodiščni položaj si je zagotovil že s prvim mestom na kvalifikacijah, toda Villeneuve je zaostal le za 9 tisočink sekunde. »To ni nič. Mar bi nekdo za poleposition

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN AVSTRALIJE	Villeneuve	Hill (2)
VN BRAZILIJ	Hill	Hill
VN ARGENTINE	Hill	Hill
VN EVROPE	Hill	Villeneuve (2)
VN SAN MARINA	Schumacher	Hill (2)
VN MONAKA	Schumacher	Panis (14)
VN ŠPANIJE	Hill	Schumacher (3)
VN KANADE	Hill	Hill
VN FRANCIJE	Schumacher	Hill (2)
VN V. BRITANIJE	Hill	Villeneuve (2)
VN NEMČIJE	Hill	Hill
VN MADŽARSKE	Schumacher	Villeneuve (3)
VN BELGIJE	Villeneuve	Schumacher (3)
VN ITALIJE	Hill	Schumacher (3)
VN PORTUGALSKE	Hill	Villeneuve (2)
VN JAPONSKE*	Villeneuve	Hill (2)

»Tudi ob zmagi je največja želja, da zapustiš dirkališče in se odpraviš domov. Opravil si svoje delo, vrhunca je konec.«

JACQUES VILLENEUVE



rajši vrgel kovanec v zrak,« je bil Jacques optimističen pred dirko, ki jo je tudi dobil in obenem poskrbel za prehitevalni manever sezone. Velikega Schumacherja je namreč prehitel kar po zunanji strani zahtevnega zadnjega ovinka. »Ko sem svojo namero sporočil moštvu, so mi dejali, naj me ne skrbi, saj me bo nekdo od njih po dirki že postrgal z zaščitne ograje,« je pozneje pripovedoval Villeneuve.

Tako je bila odločitev o prvaku prestavljena na japonsko Suzuko. Tokrat se Hill ni vznemirjal z drugim mestom na kvalifikacijah. »Z optimizmom pričakujem jutrišnji štart,« je bil v soboto precej samozavesten Anglež, ki je res bolje štartal in se zaradi odstopa Villeneuvea naslova veselil že sredi dirke. Po njej se je udeležil zabave, na kateri so se Villeneuve, Finec Mika Salo in Coulthard pojavili z obritimi glavami. Kot se je izkazalo pozneje, je Jacques druga dva prepričal, da tako proslavijo konec sezone.

Največ zmag	Največ prvih štartnih mest
8 Hill	9 Hill
4 Villeneuve	4 Schumacher
3 Schumacher	3 Villeneuve
1 Panis	
12 Williams	12 Williams
3 Ferrari	4 Ferrari
1 Ligier	

1997

JACQUES VILLENEUVE (williams renauld)

TOČKOVANJE DIRKAČEV

81	Jacques Villeneuve (williams renauld)
42	Heinz-Harald Frentzen (williams renauld)
36	David Coulthard (mclaren mercedes)
	Jean Alesi (benetton renauld)
27	Gerhard Berger (benetton renauld)
	Mika Häkkinen (mclaren mercedes)
24	Eddie Irvine (ferrari)
20	Giancarlo Fisichella (jordan peugeot)
16	Olivier Panis (prost mugen-honda)
15	Johnny Herbert (sauber petronas)
13	Ralf Schumacher (jordan peugeot)
7	Damon Hill (arrows yamaha)
6	Rubens Barrichello (stewart ford)
4	Alexander Wurz (benetton renauld)
3	Jarno Trulli (minardi hart, prost mugen-honda)
2	Pedro Diniz (arrows yamaha)
	Mika Salo (tyrrell ford)
	Shinji Nakano (prost mugen-honda)
1	Nicola Larini (sauber petronas)

TOČKOVANJE MOŠTEV

123	Williams Renault
102	Ferrari
67	Benetton Renault
63	McLaren Mercedes
33	Jordan Peugeot
21	Prost Mugen-Honda
16	Sauber Petronas
9	Arrows Yamaha
6	Stewart Ford
2	Tyrrell Ford

»Ali se mu je zmešalo?« so se spraševali številni novinarji ob novici, da je aktualni svetovni prvak Damon Hill podpisal za nekonkurenčno moštvo Arrows. Pri Williamsu Angležu niso podaljšali pogodbe, menda zaradi njegovih prevelikih finančnih zahtev, McLaren pa mu je ponujal 3 milijone ameriških dolarjev plus milijon za vsako zmago, vendar je Hill ponudbo zavrnil. Na prvi dirki v Avstraliji se je takrat 36-letni dirkač komaj kvalificiral na dirko, opažen pa je bil le na veliki nagradi Madžarske. Toda tam je prikazal vožnjo za dirkaške učbenike! Najprej je presenetil že na kvalifikacijah, ko je osvojil 3. štartno mesto. Na dirki je v uvodnih krogih mojstrsko prehitel Schumacherja, dva kroga pred ciljem pa je pred Villeneuveom vodil že z več kot pol minute prednosti. Kazalo je, da bo to po 299 dirkah prva zmaga za ekipo Arrows, prva za Yamaho kot dobavitelja motorjev in prva za japonskega opremljevalca gum Bridgestone. »Toda vedno, ko začneš razmišljati o zmagi, se zgodi nekaj nepričakovanega,« je pozneje pripovedoval Hill, ki je moral zaradi težav s hidravliko upočasniti in dirko je končal kot drugi. Vendar prvega mesta kljub počasni vožnji v zadnjih nekaj 100 metrih ni prepustil zlahka. Villeneuve je namreč moral pri prehitevanju svojega nekdanjega moštvenega kolega z eno stranjo dirkalnika zapeljati po travi!

V tej sezoni sta se v vlogi vodje moštva znašla dva nekdanja svetovna prvaka. Jackie Stewart je ob pomoči sina Paula napredoval s svojo ekipo iz formule 3000, Alain Prost pa je odkupil moštvo Ligier. Oba sta nameravala uporabljati pnevmatike Bridgestone,



ki so povzročile začetek gumarske vojne z ameriškim proizvajalcem Goodyear. Zelo dobro je na začetku kazalo predvsem Prostu, ki je s svojim dirkačem Olivierjem Panisom močno ogrožal moštva pri vrhu. Panis je bil v Avstraliji peti, v Braziliji tretji, v Argentini pa se je boril za prvo mesto, ko ga je izdal motor. Francoz je dirkal kot prerojen, leta 2004 pa mi je priznal: »Ko ima dirkač na voljo dirkalnik, s katerim je sposoben zmagovati, dirka bolje, hitreje. Pripravljen je tvegati več, nekoliko bolj pritiska na stopalko za plin in to se nemudoma pozna pri časih.« Morda je tvegalo nekoliko preveč ali pa je imel le smolo. Po dirki v Španiji, kjer je osvojil 2. mesto in ko je bil v skupnem seštevku tretji, takoj za Villeneuveom in

Schumacherjem, je namreč sledila velika nagrada Kanade, na kateri je izgubil nadzor nad dirkalnikom, treščil v zid in si polomil nogi. To je bil velik udarec ne samo zanj, ampak tudi za ekipo Prost, ki po Panisovi nesreči nikoli več ni prikazala tako dobrih predstav. Na tej dirki v Kanadi je Villeneuve zaradi lastne napake tekmovanje končal že po prvih krogih, morda tudi zaradi nepričakovanega potovanja v Pariz. Poklicali so ga namreč na zaslisanje motošportnega sveta Mednarodne avtomobilistične zveze zaradi kritiziranja novih pravil, ki naj bi v formuli 1 stopila v veljavo leta 1998. Zmagal je Schumacher, ki je bil najboljši tudi v Franciji. Irec Eddie Irvine je v tem času dejal: »Pravzaprav lahko že kar zdaj Michaelu izročijo pokal za naslov. Smo šele na polovici sezone, toda Jacques nima nikakršnih možnosti. Resnica je taka: Kanadčan ni dovolj dober, da bi premagal Nemca v neposrednem dvoboju – nihče ni.« Jacques Villeneuve pa je na Irčevo izjavo odgovoril: »V formuli 1 obstaja igra v igri. Gre za igro besed, ki je zelo nevarna. Obstajajo psihološke bitke in Irvine je v teh bojih boljši kot v bojih na stezi. Nisem tu, da bi premagal konkurenta zunaj steze, ampak na njej.«

Na veliki nagradi Nemčije je Bergerju uspelo, kar mu ni leto prej. Pred tekmovanjem v nemškem Hockenheimu je zaradi okrevanja po manjši operaciji manjkal na treh dirkah, tri tedne pred dirko pa je v letalski nesreči izgubil svojega očeta. Sedemtridesetletni dirkač Benettona je bil motiviran in je v soboto osvojil poleposition, vendar z vsega dvema stotinkama sekunde prednosti pred nekoliko

presenetljivo hitrim Italijanom Giancarlo Fisichello. Toda slednji na dirki ni mogel ogroziti hitrega Avstrijca ... Gerhard Berger: »Gotovo je to dan nabit s čustvi. Zadnjega kroga ne bom nikoli pozabil. Čeprav telesno nisem najbolje pripravljen, sem se med dirko ves čas počutil močnega. Resnično se mi je zdelo, da od nekod prejeman posebno moč, in mislim, da vem, od kod je prihajala.«

Na zadnji evropski dirki, veliki nagradi Luksemburga na nemškem Nürburgringu, je moštvo McLaren prvič po letu 1993 osvojilo poleposition, toda pozneje je zmagal Villeneuve. Oba dirkača ekipe Rona Dennisa sta namreč odstopila zaradi eksplozije

motorja, Schumacherja pa je, kako ironično, že v prvem ovinku po štartu s steze spravil brat Ralf. Prvenstvo je sebi v prid zasukal Villeneuve, ki je do takrat v skupnem seštevku vodil samo na treh dirkah. Toda na Japonskem je Kanadčan na treningu prehiteval ob rumenih zastavah, in ker se je to zgodilo že drugič v sezoni, Jacquesu na nedeljski dirki niso dovolili nastopiti. Moštvo Williams je vložilo pritožbo in 26-letni dirkač je lahko štartal. »Toda ves čas sem imel v mislih diskvalifikacijo in dirko sem končal kot peti,« se je spominjal Villeneuve, ki je izgubil tudi ti dve točki za peto mesto, potem ko je njegova ekipa umaknila pritožbo. Pred zadnjo dirko

v španskem Jerezu je Jacques za Michaelom zaostajal za točko.

Sledila je ena največjih dram v zgodovini formule 1. Začelo se je že na kvalifikacijah, ko so Villeneuve, Schumacher in njegov rojak Frentzen dosegli isti čas. To se je prej že zgodilo, in sicer 13-krat (leta 1961 so si isti čas na dirki v Veliki Britaniji delili celo štirje dirkači), vendar je treba poudariti, da so v vseh teh primerih čase merili le do desetinke natančno. Schumacher je na dirki pobegnil v vodstvo, toda Villeneuve ga je po postanku v boksih ujel in na najdaljši ravnini steze skušal prehiteti po notranji strani v desni ovinek. Kanadčan je bil z nosom svojega

»Smo šele na polovici sezone, toda Jacques ne bo letošnji prvak.«

EDDIE IRVINE



williamsa že pred Nemcem, ko je ta zavil vanj in je prišlo do trčenja. Dirkač Ferrarija je takoj odstopil, Jacques pa je s poškodovanim bokom dirkalnika nadaljeval. Toda, ali bo williams zdržal do konca, so se spraševali mnogi, predvsem pa Williamsovimi inženirji, ki so lahko le molili, da Kanadčanov dirkalnik ni preveč uničen. Jacques Villeneuve se je spominjal: »Michael me je zadel resnično močno in prepričan sem bil, da se je na mojem williamsu kaj pokvarilo. Imel sem srečo, da sem lahko nadaljeval samo jaz, saj je bil dirkalnik skorajda nevozen.« Villeneuve je upočasnil vožnjo in predse spustil Häkkinena in Coultharda. S tretjim mestom si je zagotovil naslov prvaka! Schumacherju je medtem Fija odvzela vseh 78 točk, kolikor jih je zbral v sezoni, s tem pa je krovna organizacija dala jasno vedeti, da v prihodnje nihče ne bo mogel osvojiti naslova z namernim trčenjem.

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN AVSTRALIJE	Villeneuve	Coulthard (4)
VN BRAZILIJ	Villeneuve	Villeneuve
VN ARGENTINE	Villeneuve	Villeneuve
VN SAN MARINA	Villeneuve	Frentzen (2)
VN MONAKA	Frentzen	Schumacher (2)
VN ŠPANIJE	Villeneuve	Villeneuve
VN KANADE	Schumacher	Schumacher
VN FRANCIJE	Schumacher	Schumacher
VN V. BRITANIJE	Villeneuve	Villeneuve
VN NEMČIJE	Berger	Berger
VN MADŽARSKE	Schumacher	Villeneuve (2)
VN BELGIJE	Villeneuve	Schumacher (3)
VN ITALIJE	Alesi	Coulthard (6)
VN AVSTRIJE	Villeneuve	Villeneuve
VN LUKSEMBURGA	Häkkinen	Villeneuve (2)
VN JAPONSKE	Villeneuve	Schumacher (2)
VN EVROPE*	Villeneuve	Häkkinen (5)

Največ zmag	Največ prvih štartnih mest
7 Villeneuve	10 Villeneuve
5 Schumacher	3 Schumacher
2 Coulthard	1 Frentzen
1 Frentzen	Alesi
Berger	Berger
Häkkinen	Häkkinen
8 Williams	11 Williams
5 Ferrari	3 Ferrari
3 McLaren	2 Benetton
1 Benetton	1 McLaren

1998

MIKA HÄKKINEN (mclaren mercedes)

Mednarodna avtomobilistična zveza je pred sezono sprejela pravilo o gumah z žlebovi, na katere se dirkači dolgo časa niso mogli privaditi. Na zimskih testiranjih je sprva na te gume letelo kar nekaj kritik, pred prvo dirko pa so se strasti vendarle umirile. Dirkalniki so morali biti po novem široki 180 in ne več 200 centimetrov, najslabše pa so se temu pravilu prilagodili v moštvu Williams. Patrick Head, tehnični direktor britanske ekipe, je priznal, da je bil za nekonkurenčnost williamsov v celoti kriv sam, saj se je tako kot ob koncu leta 1995 tudi tokrat odločil, da bodo naredili le evolucijo dirkalnika iz prejšnje sezone, ne pa izdelali povsem nove šasije. Ker je moštvo zapustil zvezdnik med oblikovalci Anglež Adrian Newey in ker Renault ekipi ni več omogočal tovarniške podpore (tako kot Benetton je Williams pravzaprav uporabljal iste motorje kot v letu 1997, le rahlo predelane), je bil upad rezultatov pričakovan. Fija drugih večjih sprememb za leto 1998 ni imela v načrtu, vendar je sredi sezone vendarle morala poseči v enega od členov tehničnega pravilnika. Moštvo Tyrrell je namreč na svoj dirkalnik kot prvo namestilo visoki krilci, pritrjeni na vrh stranskih odprtih za hlajenje motorja, tako imenovana 'kandelabra'. Ko pa se je na veliki nagradi San Marina s to novostjo pojavila celo ekipa Ferrarija, je krovna organizacija vse skupaj prepovedala – z obrazložitvijo, da bi bili krilci prenevarni pri čelnih trčenjih, mnogi pa so bili prepričani, da so to storili preprosto zato, ker je bil dirkalnik s krilcema videti preveč smešen.

Na zimskih testiranjih je moštvo McLaren tako močno prevladovalo, da so bili dirkači drugih



ekip prepričani, da bosta Mika Häkkinen in David Coulthard na prvi dirki v Melbournu vse druge prehitela za cel krog. Na tem prvem tekmovanju v Avstraliji je že prišlo tudi do prve afere. Häkkinen je dobil prvi ovinek in na dirki povedel, ko je zaradi motenj v radijski povezavi preslišal navodila moštva in po nepotrebnem zapeljal v bokse. S tem je vodstvo prepustil Coulthardu, a slednji je do cilja Häkkinena spustil predse. Pred dirko sta se dirkača namreč dogovorila, naj zmaga tisti, ki bo prvi prišel do prvega ovinka. »Veseli me, da sta se dirkača držala dogovora in nanju sem ponosen. McLaren tekmuje v prvenstvu s 16 tekmovanji in ne le enim. Videti bi bilo smešno, če na tej prvi dirki ob takšni premoči

ne bi osvojili niti točke zaradi njunega trčenja,« je mirno dejal Ron Dennis. Bernie Ecclestone pa: »Vse skupaj se mi je zdelo ogabno. Pri McLarnu bi zadevo lahko izpeljali precej lepše in še vedno v statistiko vpisali enak rezultat. Fanta sta tu, da tekmujeta med sabo.« V časopisih je bilo prelitega veliko črnila o prirejanju rezultatov in Fija je moštvom med vrsticami dala vedeti, da taki dogovori v prihodnje niso zaželeni.

Vzrok za premoč McLarnovih dirkačev naj bi se skrival v spornem zaviralnem sistemu zadnjih koles na njihovih dirkalnikih, zato je pred dirko v Braziliji ekipa Ferrari vložila protest. Pri McLarnu so morali odstraniti ta sistem, vendar je bilo vse skupaj zaman, kajti Häkkinen in Coulthard sta spet končala na prvih dveh mestih. Kazalo je, da se bo ponovilo leto 1988, ko je McLaren slavil na kar 15 dirkah, a Schumacher je s Ferrarijem kmalu dal vedeti, da bo na prihajajočih tekmovanjih konkurenčen tekmelec. V Argentini je po trčenju s Coulthardom Häkkinena premagal v neposrednem boju, zmagal je še v Kanadi, Franciji in na dirki v Veliki Britaniji, kjer je ciljno črto prečkal kar v boksih. V zadnjih minutah tekmovanja v angleškem Silverstonu je namreč dobil tako imenovano 'stop and go' kazni, ko se mora dirkač za 10 sekund ustaviti pred svojo garažo, Nemeč pa je to storil šele v zadnjem krogu. Vse bi bilo lepo in prav, če se ne bi Ferrarijeva garaža nahajala šele za štartno-ciljno črto, vendar je Nemeč lahko obdržal zmago, ker se je pozneje izkazalo, da so ga že pri izdajanju kazni polomili komisarji. Ti bi namreč Ferrarijevo moštvo o njej morali obvestiti v

TOČKOVANJE DIRKAČEV

100	Mika Häkkinen (mclaren mercedes)
86	Michael Schumacher (ferrari)
56	David Coulthard (mclaren mercedes)
47	Eddie Irvine (ferrari)
21	Jacques Villeneuve (williams mecachrome)
20	Damon Hill (jordan mugen-honda)
17	Heinz-Harald Frenntzen (williams mecachrome)
	Alexander Wurz (benetton playlife)
16	Giancarlo Fisichella (benetton playlife)
14	Ralf Schumacher (jordan mugen-honda)
9	Jean Alesi (sauber petronas)
4	Rubens Barrichello (stewart ford)
3	Mika Salo (arrows)
	Pedro Diniz (arrows)
1	Johnny Herbert (sauber petronas)
	Jarno Trulli (prost peugeot)
	Jan Magnussen (stewart ford)

TOČKOVANJE MOŠTEV

156	McLaren Mercedes
133	Ferrari
38	Williams Mecachrome
34	Jordan Mugen-Honda
33	Benetton Playlife
10	Sauber Petronas
6	Arrows
5	Stewart Ford
1	Prost Peugeot

25 minutah, vendar so to storili šele po nekaj več kot pol ure.

Na veliki nagradi Madžarske so Schumacherjevo strategijo postankov spremenili kar med dirko. Michael se je namreč v boksih ustavil enkrat več od načrtovanega, a kljub temu zmagal. »Neverjetno! Na odru za zmagovalce je bilo ob vseh tistih nemških in Ferrarijevih navijačih ozračje nabito s čustvi. Ta zmaga je ena najboljših v moji karieri,« je bil po dirki presrečen Nemeč.

Dirka sezone je bila po vsej verjetnosti velika nagrada Belgije. Začelo se je že na treningih, ko sta spektakularni nesreči v zahtevnem ovinku Eau Rouge,

na srečo brez posledic, preživela Jacques Villeneuve in Mika Salo. Damon Hill je o tem povedal: »Jacques je imel srečo, kajti trčenje je bilo resnično silovito. Zelo težko Eau Rouge spelješ s polnim plinom in videli ste, kaj se zgodi, ko to poskušaš storiti. Vem, da je navdušen nad nesrečo, takšen tip človeka pač je.« Jacques Villeneuve pa je rekel: »To je bila moja najboljša nesreča v formuli 1!« Na nedeljski dirki, ki je bila zaznamovana z dežjem, je prišlo do množičnega trčenja že kmalu po startu. Od 22 dirkalnikov jih je bilo uničenih kar 13, dirka pa je bila zaradi odstranjevanja razbitin prekinjena. Po skoraj eni uri so dirkači spet štartali, vendar so mnogi

od tistih, ki so sedli v rezervne dirkalnike, razbili še te. Končna številka uničenih dirkalnikov se je ustavila pri 23! Kazalo je, da bo Schumacher zlahka zmagal in s tem prvič v sezoni prevzel tudi vodstvo v skupnem seštevku, ko je dohitel za krog zaostalega Coultharda. Škot je na eni od ravnin spustil nogo s stopalke za plin in dirkač Ferrarija ni mogel nikamor kot v zadek mclarna, potem pa sta oba odstopila. Je Coulthard upočasnil nalašč? »Jasno je bilo, da bi z zmago povedel v prvenstvu. Coulthard je v formuli 1 dovolj dolgo, da bi vedel, kje je varno spustiti vodilnega mimo in kje ne. Zato človek težko verjame, da tega ni storil nalašč,« je bil prepričan

»Predvidevam, da je Finska zdaj obrnjena na glavo.«

MIKA HÄKKINEN



Schumacher, medtem ko je Coulthard ves čas trdil nasprotno. Škot je šele leta pozneje priznal, da je nalašč upočasnil ...

Pred zadnjo dirko na Japonskem je imel Häkkinen 4 točke prednosti pred Schumacherjem, ki si je na kvalifikacijah za vsega dobro desetinko sekunde zagotovil poleposition pred Fincem. Obetala se je zanimiva dirka, a Nemeč je ugasnil motor in moral je na začelje štartne vrste. Napredoval je hitro, nato pa naletel na Damona Hilla, za katerim je obtičal (pre) dolgo. Ko je bil tretji, mu je počila guma in vsega je bilo konec ... Mika Häkkinen: »Ko sem opazil Michaelovega ferrarija, parkiranega ob stezi, sem si začel požvižgavati in hkrati sem upočasnil vožnjo. Moštvo mi je prek radijske povezave sporočilo, naj pospešim, naj dirkam na zmago, a ni bilo potrebe po naglici. Zelo sem vesel. Vsi smo. In predvidevam, da je Finska zdaj obrnjena na glavo.«

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN AVSTRALIJE	Häkkinen	Häkkinen
VN BRAZILIJ	Häkkinen	Häkkinen
VN ARGENTINE	Coulthard	Schumacher (2)
VN SAN MARINA	Coulthard	Coulthard
VN ŠPANIJE	Häkkinen	Häkkinen
VN MONAKA	Häkkinen	Häkkinen
VN KANADE	Coulthard	Schumacher (3)
VN FRANCIJE	Häkkinen	Schumacher (2)
VN V. BRITANIJE	Häkkinen	Schumacher (2)
VN AVSTRIJE	Fisichella	Häkkinen (3)
VN NEMČIJE	Häkkinen	Häkkinen
VN MADŽARSKE	Häkkinen	Schumacher (3)
VN BELGIJE	Häkkinen	Hill (3)
VN ITALIJE	Schumacher	Schumacher
VN LUKSEMBURGA	Schumacher	Häkkinen (3)
VN JAPONSKE*	Schumacher	Häkkinen (2)

Največ zmag

8 Häkkinen

6 Schumacher

1 Coulthard

Hill

9 McLaren

6 Ferrari

1 Jordan

Največ prvih štartnih mest

9 Häkkinen

3 Schumacher

Coulthard

1 Fisichella

12 McLaren

3 Ferrari

1 Benetton

1999

MIKA HÄKKINEN (mclaren mercedes)

Nekoč slovitega moštva Tyrrell ni bilo več. Ekipo je namreč odkupil Villeneuveov dobri prijatelj Craig Pollock, ki je bil tudi Kanadčanov menedžer, ter jo preimenoval v BAR (British American Racing). Pollock je ob Villeneuvea v moštvo postavil še brazilskega dirkača Ricarda Zonto, ki je leta 1997 v formuli 3000 osvojil prvenstvo pred Kolumbijcem Juanom Pablom Montoyo. Z obema sem govoril tudi osebno. Z Zonto, ki mi je zaupal, da po imenu pozna slovenskega smučarja skakalca Petra Žonto, leta 2004 v Monzi, z Villeneuveom pa v Imoli leto pozneje. BAR, ki je na dirkah uporabljal enake motorje kot Williams, je bil deležen velike medijske pozornosti. Toda ekipa je presenetila le na predstavitvi, ko sta bila dirkalnika obarvana v različne barve, kajti sezona je bila za dirkača katastrofalna. Ne samo, da nista osvojila točk, Villeneuve na prvih 11 dirkah ni prišel niti do cilja!

Iz formule 1 se je poslovil Good Year; ker je Bridgestone ostal edini dobavitelj gum, pa je bilo veliko lažje ocenjevati razmerja moči med ekipama Ferrari in McLaren. V šport se je vrnil Alessandro Zanardi, ki se je pridružil moštvu Williams. Toda dvakratnega prvaka ameriške serije Champ Car (1997, 1998) je moštveni kolega Ralf Schumacher povsem zasenčil in Italijan se je že po eni sezoni vrnil v ZDA.

Na prvi dirki v Avstraliji je zaradi smole favoritov nekoliko nepričakovano slavil Eddie Irvine, vendar je kmalu postalo jasno, da se bosta za naslov spet borila Häkkinen in Schumacher.

V Kanadi, kjer so nekdanji svetovni prvaki Schumacher, Villeneuve in Hill razbili svoje dirkalnike



na istem mestu (ob zid pri izhodu zadnjega ovinka pred štartno-ciljno ravnino), je slavil Häkkinen, naslednja dirka pa je razveselila predvsem tiste, ki so bili že malce naveličani zmag moštev McLaren in Ferrari. Začelo se je že na sobotnih kvalifikacijah, ki so bile zaznamovane z dežjem. Prvo štartno mesto je osvojil Barrichello, sledila sta Alesi in Panis. Še več dežja je bilo na nedeljski dirki, ki jo je z briljantno taktiko dobil Frentzen.

Sledila je velika nagrada Velike Britanije, dirka, ki je prvenstvo obrnila povsem na glavo. Že v prvem krogu je namreč v ovinku Stowe v zaščitne gume zletel Michael Schumacher in takoj je bilo jasno, da se je poškodoval ... Profesor Sid Watkins: »Ob Michaelu

sem bil v manj kot minuti in pol. Ko sem se nagnil k njemu, mi je dejal: 'Zdravo, Sid. Samo za mojo nogo gre, nič hujšega.' Izvlekli smo ga iz dirkalnika in položili na tla. Nemudoma sem opazil, da je desna noga zlomljena, videl si lahko celo kot deformacije.« Dirka je bila prekinjena, po ponovnem štartu pa je zmagal Coulthard pred Irvineom, saj je Häkkinen odstopil zaradi slabo privitega kolesa. Schumacher je medtem prestal operacijo in zdravniki so mu povedali, da se bo na steze lahko vrnil šele proti koncu sezone. Zamenjal ga je Finec Mika Salo. »V ponedeljek zjutraj me je poklical menedžer in mi naročil, naj se odpravim na letališče, češ da imam čez eno uro let za Bologno. Nisem imel časa, da bi pripravil prtljago, zgrabil sem samo neke hlače in majico s kratkimi rokavi. Šele ob pristanku, ko me je pričakal predstavnik Ferrarija, sem bil prepričan, da ne gre za šalo,« se je spominjal Salo. Finskemu dirkaču so naročili, naj moštvo in Irvineu pomaga osvojiti čim več točk, in to je tudi storil. Na veliki nagradi Nemčije je zmago, čeprav je to pozneje obžaloval, prepustil svojemu moštvenemu kolegu in naenkrat se je 33-letni Irvine znašel v vodstvu skupnega seštevka. Ta isti Irvine, ki je imel stalno prebivališče kar na svoji jahti z imenom Anakonda. Jahti, polni deklet v bikinijih ... Ross Brawn, takratni tehnični direktor Ferrarija, je dejal: »Ljudje mislijo, da je Irvine playboy, toda to ni res. Svoje delo jemlje zelo resno. Ko se nam je pridružil, ni bil tako hiter kot Michael, vendar je prevzel nekaj njegovih lastnosti, med drugim predanost delu in sposobnost iz dirkalnika izvleči maksimum.«

TOČKOVANJE DIRKAČEV

76	Mika Häkkinen (mclaren mercedes)
74	Eddie Irvine (ferrari)
54	Heinz-Harald Frentzen (jordan mugen-honda)
48	David Coulthard (mclaren mercedes)
44	Michael Schumacher (ferrari)
35	Ralf Schumacher (williams supertec)
21	Rubens Barrichello (stewart ford)
15	Johnny Herbert (stewart ford)
13	Giancarlo Fisichella (benetton playlife)
10	Mika Salo (BAR supertec, ferrari)
7	Jarno Trulli (prost peugeot)
	Damon Hill (jordan mugen-honda)
3	Alexander Wurz (benetton playlife)
	Pedro Diniz (sauber petronas)
2	Jean Alesi (sauber petronas)
	Olivier Panis (prost peugeot)
1	Marc Gené (minardi ford)
	Pedro de la Rosa (arrows)

TOČKOVANJE MOŠTEV

128	Ferrari
124	McLaren Mercedes
61	Jordan Mugen-Honda
36	Stewart Ford
35	Williams Supertec
16	Benetton Playlife
9	Prost Peugeot
5	Sauber Petronas
1	Minardi Ford
	Arrows

Po dirki v Italiji se je pojavil še en kandidat za naslov prvaka. Zmagovalec Frentzen je namreč tri dirke pred koncem sezone za Irvineom in Häkkinenom zaostajal vsega 10 točk. Na tiskovni konferenci je bil Nemeč, ki ga je časopis La Gazzetta dello Sport pozneje razglasil za dirkača sezone, vprašan: »Menite, da imate možnost?« Frentzen je

odvrnil: »Možnost za kaj?« Presenečeni novinar se je popravil: »Za osvojitve naslova?« Dirkač moštva Jordan se je nasmejal, začel z: »Hja ...« Nato pa nadaljeval, da je to bolj malo verjetno. Vendar je prav on na naslednjem tekmovanju, veliki nagradi Evrope na nemškem Nürburgringu, osvojil poleposition. Na dirki, zaznamovani z dežjem, je potem tudi vodil, a

ga je izdala tehnika. Od kandidatov za naslov je na Nürburgringu med točkami končal le Häkkinen, ki je bil peti. Irvine, ki je osvojil 7. mesto, namreč ni uspel priti mimo Španca Marca Genéja v minardiju in na koncu se je izkazalo, da prav zaradi te zamujene točke za 6. mesto ni dosegel naslova svetovnega prvaka.

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN AVSTRALIJE	Häkkinen	Irvine (6)
VN BRAZILIJ	Häkkinen	Häkkinen
VN SAN MARINA	Häkkinen	Schumacher (3)
VN MONAKA	Häkkinen	Schumacher (2)
VN ŠPANIJE	Häkkinen	Häkkinen
VN KANADE	Schumacher	Häkkinen (2)
VN FRANCIJE	Barrichello	Frentzen (5)
VN V. BRITANIJE	Häkkinen	Coulthard (3)
VN AVSTRIJE	Häkkinen	Irvine (3)
VN NEMČIJE	Häkkinen	Irvine (5)
VN MADŽARSKE	Häkkinen	Häkkinen
VN BELGIJE	Häkkinen	Coulthard (2)
VN ITALIJE	Häkkinen	Frentzen (2)
VN EVROPE	Frentzen	Herbert (14)
VN MALEZIJE	Schumacher	Irvine (2)
VN JAPONSKE*	Schumacher	Häkkinen (2)

»Ob Schumacherju sem bil v manj kot minuti in pol. Ko sem se nagnil k njemu, mi je dejal: 'Zdravo, Sid. Samo za mojo nogo gre, nič hujšega.' Nemudoma sem opazil, da je desna noga zlomljena, videl si lahko celo kot deformacije.«

SID WATKINS



V Maleziji se je na dirkališča vrnil Schumacher. In kakšna vrnitev je bila to! Poleposition je osvojil s skoraj sekundo prednosti pred najbližjim konkurentom. Na dirki je nato suvereno vodil, ko je spustil svojega moštvenega kolega predse in Irvine je imel pred finalom v japonski Suzuki 4 točke prednosti pred Häkkinenom. Tam je Schumi spet osvojil poleposition, vendar ga je Häkkinen na štartu prehitel. Nemeč, ki je bil na koncu drugi, bi v zadnjih krogih Irca spet lahko spustil predse in s tem bi se v zgodovini formule 1 prvič zgodilo, da bi si na vrhu končnega skupnega seštevka dirkača delila enako število točk. »Toda Eddieju to ne bi pomagalo do naslova, saj je Häkkinen v sezoni večkrat zmagal,« je na vprašanje, zakaj tega ni storil, odgovoril Schumacher. Ferrari se je v uteho veselil vsaj osvojenega konstruktorskega naslova, prvega po letu 1983.

Največ zmag	Največ prvih štartnih mest
5 Häkkinen	11 Häkkinen
4 Irvine	3 Schumacher
2 Frentzen	1 Frentzen
Coulthard	Barrichello
Schumacher	
1 Herbert	
7 McLaren	11 McLaren
6 Ferrari	3 Ferrari
2 Jordan	1 Jordan
1 Stewart	Stewart

2000 MICHAEL SCHUMACHER (ferrari)

Sezona 2000 je bila povsem v znamenju moštev Ferrari in McLaren. Nikdar prej dve ekipi v prvenstvu nista tako močno prevladovali kot prav v tem letu. Dirkači obeh moštev so si razdelili kar 43 od 51 možnih stopničk! V formulo 1 se je vrnil BMW, Ford pa je odkupil ekipo Stewart in jo preimenoval v Jaguar. Debitiral je Britanec Jenson Button, prvak v letu 2009.

Na prvih dveh dirkah sezone sta bila na kvalifikacijah najhitrejša dirkača moštva McLaren, vendar sta v statistiko moštva vpisala tri odstopa zaradi okvare motorja ter eno diskvalifikacijo. Na obeh tekmovanjih je zmagal Schumacher, ki si je, kot se je izkazalo pozneje, z uspehom na teh dveh dirkah praktično že zagotovil odločilno prednost v boju za prvaka.

V Veliki Britaniji je slavil Coulthard, ki pa je imel pred naslednjo dirko v zasebnem letalu nesrečo, v kateri sta umrla oba pilota. Skupaj s svojim dekletom Heidi Wichlinski in osebnim trenerjem Andyjem Mathewsom je čudežno preživel ... David Coulthard: »Imeli smo čas, da smo se pred nesrečo pripravili na najhujše. Ob trčenju je desno stran letala zajel ogenj, pilotsko kabino pa je odtrgalo od trupa. Edina pot ven je vodila skozi sprednji del. Andy je šel mimo razbitin prvi, sledila sva Heidi in jaz. Ko smo bili na varnem, sem se odpravil nazaj k letalu, da bi pomagal še pilotoma, vendar zanju že dolgo ni bilo nikakršnega upanja več.«

Na veliki nagradi Španije je zmagal Häkkinen, Coulthard pa je bil kljub travmi po letalski nesreči in bolečinam zaradi nalomljenih reber odlični drugi.



Prav španska dirka pa je ljubitelje literature ameriškega pisatelja Ernesta Hemingwaya spomnila na njegov zapis, da obstajajo samo trije pravi športi – bikoborbe, gornišтво in dirkanje – vse drugo naj bi bile zgolj igre. Toda Hemingwayeva romantičnega pogleda na dirkanje niso vsi sprejeli pozitivno ... Eddie Irvine: »Nisem ravno ljubitelj romantike, ko govorimo o dirkanju. Dirkalnik je sestavljen iz volana, štirih koles, dveh krilc in motorja. Seveda v poštev pride tudi dirkačeva sposobnost upravljanja z vozilom, toda dirkanja z veliko hitrostjo smo vajeni. Na to se pripravljamo tudi s telesnimi vajami in tako sta iz športa izločeni vsakršna spontanost in misterioznost.« In ko smo ravno pri Irvineu – na tej dirki v Španiji je iz

bivalnika njegovega moštva nenadoma izginila velika kromirana maskota ekipe. Seveda ne moremo govoriti o ničemer drugem kot o jaguarju. Zakaj so jo morali odstraniti, pa je razložil Bernie Ecclestone: »Moštvo Jaguar bi povzročilo začetek nekega novega trapastega trenda. Najprej bi si Peugeot zaželel leva, nato Ferrari osla ali karkoli že pač imajo narisano na boku svojega dirkalnika. Preden bi se zavedali, bi bil paddock videti kot prekleti živalski vrt!«

V Franciji je Michael Schumacher uporabil kontroverzno štartno taktiko in to se ni zgodilo prvič. Očitali so mu, da do prvega ovinka vse prevečkrat zamenja stran vožnje. Coultharda, ki je dirko začel ob dirkaču Ferrarija, je to očitno precej razjezilo, pri poznejšem prehitevanju pa je svojemu tekmecu pokazal sredinec. David Coulthard je pozneje dejal: »Za svoje neprimerno obnašanje se moram opravičiti. Priznam, da nisem ravnal športno, vendar se morate zavedati, da so moja čustva v tistem trenutku prehitevala razum. Poleg tega sem bil tudi zelo jezen.«

Na dirki v Nemčiji se je zgodba tako imenovane cikcak vožnje ob štartu ponovila, le da so tokrat nevarno dirkanje očitali Coulthardu ... Jacques Villeneuve: »Davidov štart je bil zelo nevaren. To je storil samo zato, da bi se maščeval Michaelu. Če je to sprejemljivo, potem lahko tako začnemo dirkati tudi vsi drugi.« V Nemčiji je Schumacherja že po nekaj sekundah s steze spravil Fisichella z benettonom, in sicer prav zaradi Coulthardovega menjavanja strani takoj po štartu. »Sem žilav dirkač, nisem pa Rambo. Že drugič zapored sem bil zrinjen s steze,«

TOČKOVANJE DIRKAČEV

108	Michael Schumacher (ferrari)
89	Mika Häkkinen (mclaren mercedes)
73	David Coulthard (mclaren mercedes)
62	Rubens Barrichello (ferrari)
24	Ralf Schumacher (williams BMW)
18	Giancarlo Fisichella (benetton playlife)
17	Jacques Villeneuve (BAR honda)
12	Jenson Button (williams BMW)
11	Heinz-Harald Frentzen (jordan mugen-honda)
6	Jarno Trulli (jordan mugen-honda)
	Mika Salo (sauber petronas)
5	Jos Verstappen (arrows supertec)
4	Eddie Irvine (jaguar ford)
3	Ricardo Zonta (BAR honda)
2	Alexander Wurz (benetton playlife)
	Pedro de la Rosa (arrows supertec)

TOČKOVANJE MOŠTEV

170	Ferrari
152	McLaren Mercedes
36	Williams BMW
20	Benetton Playlife
	BAR Honda
17	Jordan Mugen-Honda
7	Arrows Supertec
6	Sauber Petronas
4	Jaguar Cosworth

se je razburjal Nemeč. Vendar drame v nemškem Hockenheimu še ni bilo konec. Najprej je med dirko eden od gledalcev s protestnim napisom vdrl na stezo. Potem se je še ulilo. Predstavniki dirkališča Hockenheim je medijem medtem zaupal, da je bil moški, ki je prerezal ograjo pri šikani Jima Clarka in stekel čez stezo, 47-letni Francoz, nekdanji uslužbenec Mercedes-Benz, njegov protestni napis pa je sporočal 'Mercedes Benz, ki je bil seznanjen z mojimi zdravstvenimi težavami, mi je ponudil delovno mesto, kjer nisem mogel delati, potem pa izročil odpoved zaradi fizične nesposobnosti – po 20 letih dela.'

Na veliki nagradi Madžarske so bili kontroverzni

štarti spet glavna tema pogovorov ... Jean Alesi: »Vsa ta nesoglasja spadajo v vrtec. Spomnim se, ko je Senna obiskal Irvinea na dirki v japonski Suzuki leta 1993. Irvine je namreč nevarno zapeljal pred Senno, čeprav ga je Brazilec že prehitel za krog. Prišlo je do prepira. Ayrton je Eddija po nosu. Temu se je reklo dirkanje!« Po dirki na Madžarskem je Häkkinen Schumacherju prvič v sezoni prevzel vodstvo v skupnem seštevku prvenstva. Vendar so bile razlike med prvimi tremi dirkači še vedno zelo majhne, Coulthard je namreč na tretjem mestu za Fincem zaostajal le za 4 točke.

Sledila je velika nagrada Belgije, ki so si jo ljubitelji tega športa zapomnili po izjemnem boju med

Häkkinenom in Schumacherjem ter po Finčevem briljantnem prehitevalnem manevru nad Nemcem. Na dolgi ravnini pri izhodu iz ovinka Eau Rouge se je namreč pred njima znašel Ricardo Zonta z BAR hondo. Schumacher je šel mimo Brazilca po levi, Häkkinen pa po desni, in pred naslednjim ovinkom je bil dirkač McLarna pred ferrarijem. Ricardo Zonta se je spominjal: »V vzratnih ogledalcih sem opazil, da se mi približujeta zelo hitro. Ostal sem kar na sredini steze, da bi imela oba dovolj prostora. Prizor je bil neverjeten!«

V italijanski Monzi je že v prvem krogu prišlo do množičnega trčenja, v nesreči pa je eno od odtrganih

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN AVSTRALIJE	Häkkinen	Schumacher (3)
VN BRAZILIJ	Häkkinen	Schumacher (3)
VN SAN MARINA	Häkkinen	Schumacher (2)
VN V. BRITANIJE	Barrichello	Coulthard (4)
VN ŠPANIJE	Schumacher	Häkkinen (2)
VN EVROPE	Coulthard	Schumacher (2)
VN MONAKA	Schumacher	Coulthard (3)
VN KANADE	Schumacher	Schumacher
VN FRANCIJE	Schumacher	Coulthard (2)
VN AVSTRIJE	Häkkinen	Häkkinen
VN NEMČIJE	Coulthard	Barrichello (18)
VN MADŽARSKE	Schumacher	Häkkinen (3)
VN BELGIJE	Häkkinen	Häkkinen
VN ITALIJE	Schumacher	Schumacher
VN ZDA	Schumacher	Schumacher
VN JAPONSKE*	Schumacher	Schumacher
VN MALEZIJE	Schumacher	Schumacher

»Ayrton je Eddija po nosu. Temu se je reklo dirkanje!«

JEAN ALESI



koles priletelo v italijanskega varnostnika ob stezi Paula Ghislimbertija in ga pri prici ubilo. Tragedija se mi je že takrat zdela povsem nepotrebna, ker sem menil, da Fija sicer veliko stori za varnost dirkačev, pozablja pa na vse drugo. O tem sem postal toliko bolj prepričan med letoma 2003 in 2006, ko sem tudi sam obiskoval Monzo in na lastne oči videl, kaj vse se dogaja. Leta 2005 so, med drugim, neki ljudje v času dirke GP2 (ta je bila na sporedu pred tekmovanjem formule 1) z motorno žago, ki jo je hrup dirkalnikov zlahka preglasil, podirali drevesa nedaleč od blagega ovinka Serraglio! A o tem nekoliko pozneje ...

O prvenstvu je odločala dirka v japonski Suzuki. Häkkinen, ki je na veliki nagradi ZDA v lovu za Schumacherjem odstopil zaradi okvare motorja, je bil v težkem položaju, saj je zaostajal za 8 točk. Na dirki bi moral nujno končati pred poznejšim prvakom, vendar se to ni zgodilo in naslova se je veselil dirkač Ferrarija.

Največ zmag	Največ prvih štartnih mest
9 Schumacher	9 Schumacher
4 Häkkinen	5 Häkkinen
3 Coulthard	2 Coulthard
1 Barrichello	1 Barrichello
10 Ferrari	10 Ferrari
7 McLaren	7 McLaren

2001 MICHAEL SCHUMACHER (ferrari)

Dva poznejša prvaka sta debitirala prav v sezoni 2001. Finec Kimi Räikkönen z moštvom Sauber, Španec Fernando Alonso pa z ekipo Minardi. Okoli prvega je bilo zelo veliko medijskega pompa, kajti pred prihodom v formulo 1 je odpeljal zelo malo dirk v enosedajnih dirkalnikih, zato po mnenju mnogih ne bi smel prejeti superlicence za dirkanje v najvišjem razredu avtomobilizma. Vendar je kritike utišal že po svojem prvem nastopu, ko se je uvrstil celo med dobitnike točk, še več, s svojimi predstavami si je za sezono 2002 zagotovil sedež pri McLarnu. Tudi Alonso je navduševal, pa čeprav zaradi njegovega dirkanja v ozadju tega mnogi niti opazili niso. Imel je daleč najslabši dirkalnik v štartni vrsti, kljub temu pa se je samo enkrat kvalificiral na zadnje mesto. Šestkrat je na kvalifikacijah osvojil 18. mesto, enkrat celo sedemnajsto, in sicer na veliki nagradi ZDA, kjer je poleg svojega moštvenega kolega premagal še štiri druge dirkače! Kot novinec se je v formuli 1 pojavil tudi Kolumbijec Juan Pablo Montoya, prvak ameriške serije CART in zmagovalec prestižne dirke za 500 milj Indianapolisa. Montoya je presenetil že na tretji dirki sezone. V Braziliji je namreč na nepozaben način prehitel Schumacherja in suvereno vodil, ko ga je z dirke spravil za krog zaostali Jos Verstappen.

V šport se je po letu 1984 vrnil francoski proizvajalec gum Michelin, ki se je povezal z moštvi Williams, Benetton, Jaguar, Prost in Minardi. Vodenje slednjega je od ustanovitelja Giancarla Minardija prevzel v Avstraliji rojeni podjetnik



Paul Stoddart. »Našo ekipo bodo moštva z velikimi proračuni premagovala, vendar bomo od vseh najbolj motivirani, najbolj prijazni in najbolj dostopni,« je ob prevzemu dejal Stoddart. Ni lagal, dirkači Minardija so mi bili vedno na voljo za pogovor. Peugeot je medtem prodal svoj motorni oddelek podjetju Asiatech, vrnil se je Renault, sezona pa se je začela v avstralskem Melbourneu. Tam je spet po trčenju v prvem krogu umrl varnostnik ob stezi. Grahama Baveridgea je zadelo odtrgano kolo z Villeneuveovega dirkalnika, potem ko je Kanadčan z veliko hitrostjo trčil v Ralfa Schumacherja. Pri Fijii so pred sezono sicer sprejeli pravilo glede močnejšega pritrdjevanja koles na dirkalnike, a očitno ni zaleglo. S prvega štartnega mesta

je zmagal Michael Schumacher, ki je napovedal še uspešnejšo sezono kot v letu 2000.

Kmalu se je na najvišji stopnički znašel tudi njegov brat Ralf, prvič na dirki za veliko nagrado San Marina. David Coulthard, ki je končal kot drugi, se je spominjal: »V prvih nekaj krogih sem pomislil, da je Ralf na strategiji petih postankov – ne more biti spet tako zelo hiter, sem si zamrmral. Počasi sem se moral sprijazniti z dejstvom, da ga ne bom mogel ujeti.« Michael Schumacher pa je dejal: »Prvič se je zgodilo, da sta brata zmagala na dirki formule 1. Najini starši bodo na to zelo ponosni.«

Od španskega tekmovanja naprej so se v formulo 1 vrnila pomagala za dirkače, kot sta sistem proti zdrsanju koles in sistem za speljevanje (launch control). Pri Fijii so namreč spoznali, da je zaradi vse bolj napredne programske opreme skorajda nemogoče odkriti nepravilnosti ... Niki Lauda: »Zdaj bi lahko te dirkalnike vozile tudi opice. Morda ne hitro, vendar to resnično ne bi bilo nemogoče.«

V Monaku je Coulthard, ki je v prvenstvu za vodilnim Michaelom Schumacherjem zaostajal za 4 točke, osvojil pomemben poleposition. Vendar mu je odpovedal sistem za speljevanje in od te dirke naprej Nemeč pravzaprav ni bil več ogrožen.

Na veliki nagradi Nemčije je bilo pestro že ob štartu. Michael je zaradi okvare prenosa le počasi speljal s svojega mesta, ko je vanj z veliko hitrostjo priletel Italijan Luciano Burti s prostom in ob trčenju spektakularno poletel v zrak. Dirko so prekinili, ob ponovnem štartu pa je zmagal Ralf Schumacher, saj

TOČKOVANJE DIRKAČEV

123	Michael Schumacher (ferrari)
65	David Coulthard (mclaren mercedes)
56	Rubens Barrichello (ferrari)
49	Ralf Schumacher (williams BMW)
37	Mika Häkkinen (mclaren mercedes)
31	Juan Pablo Montoya (williams BMW)
12	Jacques Villeneuve (BAR honda)
	Nick Heidfeld (sauber petronas)
	Jarno Trulli (jordan honda)
9	Kimi Räikkönen (sauber petronas)
8	Giancarlo Fisichella (benetton renault)
6	Eddie Irvine (jaguar ford)
	Heinz-Harald Frentzen (jordan honda, prost acer)
5	Olivier Panis (BAR honda)
	Jean Alesi (prost acer, jordan honda)
3	Pedro de la Rosa (jaguar ford)
2	Jenson Button (benetton renault)
1	Jos Verstappen (arrows asiatech)

TOČKOVANJE MOŠTEV

179	Ferrari
102	McLaren Mercedes
80	Williams BMW
21	Sauber Petronas
19	Jordan Honda
17	BAR Honda
10	Benetton Renault
9	Jaguar Cosworth
4	Prost Acer
1	Arrows Asiatech

je Montoyi odpovedal motor, Michaelu pa črpalka za dovod bencina. To je bil za dirkača Ferrarija do velike nagrade Bahrajna leta 2005 zadnji odstop zaradi tehnične okvare!

Na Madžarskem je bilo vsega konec. Schumacher je namreč z zmago na dirkališču Hungaroring moštvu zagotovil oba naslova ... David Coulthard: »Današnji dan je Michaelov. Čestitam mu ob zmagi. Hkrati predlagam, naj si za obdobje zadnjih štirih dirk mirno privoščiči dopust.«

Pet dni pred dirko v italijanski Monzi je svet pretresel prizor ob domnevnem terorističnem napadu v ZDA, ko sta 11. septembra dve letali prileteli v

nebotičnika Svetovnega trgovskega centra v New Yorku. V formuli 1 so se moštva na tragedijo odzvala različno. Ferrari je nos svojega dirkalnika obarval črno, nekatere druge ekipe pa so na svoje štirikolesnike narisale ameriško zastavo. Dirkaški konec tedna se ni začel dobro. Häkkinen je na kvalifikacijah raztreščil svojega mclarna in trening so prekinili. Istega popoldneva je bil slovenski fotograf Bor Dobrin, s katerim sem večkrat obiskal dirke formule 1, na nemški stezi Lausitzring, kjer je potekalo tekmovanje ameriške serije Champ Car. Bor se je ravno premaknil s svojega mesta (fotografi med dirko krožijo po stezi), ko se je zgodilo. Alessandro Zanardi se je prav na tem

kraju zapletel v nesrečo, po kateri je ostal brez nog. Fotograf, ki je zamenjal Bora, pa je posnel serijo groznih fotografij nesreče, fotografij, na katerih je mogoče opaziti dele Zanardijevih nog, kako skupaj z razbitinami dirkalnika letijo po zraku. Zato je bilo v nedeljo ozračje na dirki v Monzi napeto kot že dolgo ne, vendar je tekmovanje na srečo minilo brez večje drame. Pa tudi Zanardi si je opomogel. Še več, nekaj let pozneje je začel dirkati v svetovnem prvenstvu turnih avtomobilov, kjer je spet okusil slast zmage. »Zavedam se, da mi nekateri ljudje ne verjamejo, toda nesreča na meni ni pustila nikakršnih psiholoških posledic,« je Zanardi trdil nekaj let

»Zdaj bi lahko te dirkalnike vozile tudi opice.«

NIKI LAUDA



pozneje. O tem sem se prepričal leta 2005 na dirki formule 1 v Imoli, ko sem ga kot gosta opazil, kako s pomočjo protez samozavestno hodi po paddocku. Vprašal sem ga, ali ga smem fotografirati. Namenil mi je topel nasmeh, ob moji zahvali pa ljubko odvrnil: »Ni za kaj, bilo mi je prav v veselje.« Ko je odkorakal naprej, sem ga pogledal v hrbet. Imel je širšega od Schwarzenegerja v najboljših letih in ob tem pogledu nisem mogel mimo besed, kot sta občudovanje in volja, čeprav je moje mnenje o dirkačih zadržano.

Nazaj v formulo 1 in leto 2001! Na sporedu sta bili le še dve dirki. Häkkinen, ki je imel vse leto težave z dirkalnikom in motivacijo, je v ameriškem Indianapolisu zmagal drugič v sezoni in na tiskovni konferenci napovedal: »Samo še Suzuka, potem pa hasta la vista.« Od športa se je poslavljajal, na japonski dirki pa je moštvenemu kolegu Coulthardu za vso pomoč v preteklih letih prepustil 3. mesto.

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN AVSTRALIJE	Schumacher	Schumacher
VN MALEZIJE	Schumacher	Schumacher
VN BRAZILIJ	Schumacher	Coulthard (5)
VN SAN MARINA	Coulthard	R. Schumacher (3)
VN ŠPANIJE	Schumacher	Schumacher
VN AVSTRIJE	Schumacher	Coulthard (7)
VN MONAKA	Coulthard	Schumacher (2)
VN KANADE	Schumacher	R. Schumacher (2)
VN EVROPE	Schumacher	Schumacher
VN FRANCIJE	R. Schumacher	Schumacher (2)
VN V. BRITANIJE	Schumacher	Häkkinen (2)
VN NEMČIJE	Montoya	R. Schumacher (2)
VN MADŽARSKE*	Schumacher	Schumacher
VN BELGIJE	Montoya	Schumacher (3)
VN ITALIJE	Montoya	Montoya
VN ZDA	Schumacher	Häkkinen (4)
VN JAPONSKE	Schumacher	Schumacher

Največ zmag

9	Schumacher
3	R. Schumacher
2	Coulthard
	Häkkinen
1	Montoya

Največ prvih štartnih mest

11	Schumacher
3	Montoya
2	Coulthard
1	R. Schumacher

9 Ferrari

4	McLaren
	Williams

11 Ferrari

4	Williams
2	McLaren

2002 MICHAEL SCHUMACHER (ferrari)

Nemec Michael Schumacher je z vnovičnim uspehom razveselil svoje in Ferrarijeve navijače, vendar je po mnenju mnogih formulo 1 pahnil tudi v eno od najbolj dolgočasnih obdobij v njeni zgodovini. Prvenstvo je osvojil že v Franciji, torej kar 6 dirk pred koncem sezone, s tem uspehom pa je izenačil desetletja dolg rekord Fangiovih petih naslovov. Na Madžarskem je bilo konec tudi boja za konstruktorsko lovoriko, moštvo Ferrari pa je v tej sezoni osvojilo več točk kot vsa druga skupaj!

Pri McLarnu so se pred sezono odločili za menjavo dobavitelja gum, Bridgestonea je zamenjal francoski Michelin. Renault je medtem odkupil moštvo Benetton, saj so Francozi še drugič poskusili doseči to, kar jim ni uspelo na koncu 70. oziroma začetku 80. let, torej osvojiti naslov z lastnim dirkalnikom. Prvič se je v formuli 1 znašla japonska ekipa Toyote, ki je imela v naslednjih letih od vseh moštev daleč največji proračun.

Pri Mednarodni avtomobilistični zvezi so naredili spremembo pri kaznovanju dirkačev. Ti so namreč po novem namesto 10-sekundne 'stop and go' kazni začeli prejemati kazensko vožnjo skozi bokse (drive-through penalty).

Začetek sezone ni kazal znakov Schumacherjeve poznejše prevlade, za njegovega najnevarnejšega tekmeca pa so novinarji kmalu označili Juana Pabla Montoyo. Morda je zanimiv podatek, da je Kolumbijec osvojil prav toliko najboljših štartnih položajev kot dirkač Ferrarija, a kljub temu ostal brez zmage. V sezoni je imel nekaj smole, trikrat je odstopil zaradi okvare dirkalnika, nekajkrat je tudi sam storil napako, predvsem pa naj bi ne dosegel boljših uvrstitev zaradi



slabših speljevanj ob štartih. Na drugi dirki prvenstva, veliki nagradi Malezije, je moral zaradi trčenja z Michaelom še na kazensko vožnjo skozi bokse, zaradi česar je preklinjal kot nor. Mnogi so za Kolumbijčeve slabše predstave na dirkah krivili tudi Michelinove gume, ki so bile uporabne le za nekaj krogov.

Od dirkačev so na prvi dirki v Avstraliji poleg Škota Allana McNisha (Toyota) debitirali Avstrelc Mark Webber, Japonec Takuma Sato in Brazilc Felipe Massa. Webber je od vseh dirkačev v zgodovini formule 1 potreboval največ nastopov, preden je okusil slast zmage (130). Sato, ki se ga je zaradi številnih neumnosti na stezi kmalu prijel vzdevek Kamikaza, je postal eden redkih japonskih dirkačev, ki je stal na

zmagovalnih stopničkah. Massa pa je leta 2008 do naslova zmanjkala le točka, čeprav je imel več zmag od poznejšega prvaka Hamiltona.

Ekipa Ferrari je na prvih dveh dirkah nastopila še s starim dirkalnikom, novega (F2002) so uporabili šele v Braziliji. Michael Schumacher je z njim nemudoma začel zmagovati kot po tekočem traku, po dirki v Španiji je imel v skupnem seštevku prvenstva že 21 točk prednosti pred najbližjim tekmecem. Prav zato je bila morda svetovna javnost po dogodku na tekmovanju v Avstriji toliko bolj ogorčena. Njegov moštveni kolega Rubens Barrichello je namreč na dirki vodil, ko je moral po ukazu moštva Nemca spustiti predse. To se je v avstrijskem Zeltwegu zgodilo že drugič zapored, le da sta si v prejšnji sezoni dirkača zamenjala 2. in 3. mesto, zato ni bilo tako hudo. Tokrat pa so navijači v Avstriji dogodek pospremili z veliko mero neodobravanja. Z glavne tribune nasproti odru za zmagovalce je bilo slišati žvižge, ljudje so začeli kazati svoje sredince, za poslabšanje pa sta poskrbela še dirkača, saj je Michael Rubensa povlekel na najvišjo stopničko, sam pa se je postavil na tisto za drugo mesto. Jacques Villeneuve je že leto prej razlagal: »Moštvo je zgrajeno okoli Schumacherja. V Barrichellovi pogodbi piše, da mora Nemca na dirkah vedno spustiti predse. To vedo vsi. Rubens, Michael, navijači, novinarji ... Zakaj ste pravzaprav presenečeni?« V medijih so poročali, da je bil dogodek ob tako očitni premoči Ferrarija nepotreben, vsi pa so se spraševali, kako si bo ekipa oprala čast. Odgovor smo dobili že čez dve dirki. Na veliki nagradi Evrope na nemški stezi Nürburgring se

TOČKOVANJE DIRKAČEV

144	Michael Schumacher (ferrari)
77	Rubens Barrichello (ferrari)
50	Juan Pablo Montoya (williams BMW)
42	Ralf Schumacher (williams BMW)
41	David Coulthard (mclaren mercedes)
24	Kimi Räikkönen (mclaren mercedes)
14	Jenson Button (renault)
9	Jarno Trulli (renault)
8	Eddie Irvine (jaguar ford)
7	Nick Heidfeld (sauber petronas)
	Giancarlo Fisichella (jordan honda)
4	Jacques Villeneuve (BAR honda)
	Felipe Massa (sauber petronas)
3	Olivier Panis (BAR honda)
2	Takuma Sato (jordan honda)
	Mark Webber (minardi asiotech)
	Mika Salo (toyota)
	Heinz-Harald Frentzen (arrows ford, sauber petronas)

TOČKOVANJE MOŠTEV

221	Ferrari
92	Williams BMW
65	McLaren Mercedes
23	Renault
11	Sauber Petronas
9	Jordan Honda
8	Jaguar Cosworth
7	BAR Honda
2	Minardi Asiotech
	Toyota
	Arrows Cosworth

je namreč Barrichello nekaj krogov pred ciljem spet znašel pred Schumacherjem, vendar je smel zmagati ...

Prav o tej dirki na nemškem Nürburgringu sem se leta 2004 pogovarjal s Ferrarijevim dolgoletnim šefom za logistiko, Bosancem Miodragom Koturjem. Barrichello se je namreč v vodstvu znašel le zaradi Schumacherjeve napake, kajti Nemeč se je na stezi zavrtel, mene pa je zanimalo, ali je aktualni prvak to storil namerno. Poglejmo okoliščine. Po dirki v

Avstriji je sledilo tekmovanje v Monaku, kjer je bil Schumacher drugi, Barrichello pa sedmi. Tudi v Kanadi dirkača Ferrarija nista dirkala skupaj, saj se je med njiju vrnil Coulthard. Nürburgring torej. Pred tamkajšnjim tekmovanjem je imel Michael Schumacher že neverjetnih 44 točk prednosti pred najbližjim tekmecem, Kolumbijcem Juanom Pablom Montoyo (70 proti 26), na dirki pa je vodil prav pred Barrichellom. Ker so s Fije moštvom jasno dali vedeti,

da bodo kaznovali vsakršne podobne farse z dirke v Avstriji, Michaelova morebitna velikodušna gesta, da bi predse spustil Rubensa, torej ni prišla v poštev. Edina rešitev je bila počakati, da se Schumacher nekoč znajde za Barrichellom in moštvo Brazilcu dovoli zmagati. A glede na Nemčevo formo bi lahko pri Ferrariju čakali v nedogled. Poleg tega je bilo Michaelovo vrtenje na Nürburgringu toliko bolj čudno, ker je v svoji karieri le redko storil napako. Ko sem torej Miodraga Koturja

»V Barrichellovi pogodbi piše, da mora Schumacherja na dirkah vedno spustiti predse. To vedo vsi. Rubens, Michael, navijači, novinarji ... Zakaj ste pravzaprav presenečeni?«

EDDIE IRVINE



vprašal, ali se je Schumacher na tej dirki za veliko nagrado Evrope nalašč zavrtel, je odgovoril: »Ne spomnim se.« Ob mojem vztrajanju je bil bolj odločen. »Ne, ne, resnično se ne spomnim te dirke,« je še dodal sicer simpatični Bosanec. In to morda veliko pove ...

Po osvojeni konstruktorski lovoriki na Madžarskem sta dirkača moštva Ferrari do konca sezone slavila še štiri dvojne zmage, na veliki nagradi ZDA z manjšim škandalom. Vodilni Schumacher je namreč na presenečenje gledalcev, navijačev ob stezi, predvsem pa članov svoje ekipe v zadnjih metrih nerazumljivo upočasnil in v cilju za stotinko sekunde zaostal za Barrichellom. »Letos smo postavili veliko novih mejnikov. Želel sem podreti še rekord zmage z najmanjšo razliko v cilju. Danes sem imel lepo priložnost, da poskusim, ali bi z Barrichellom skozi cilj lahko prišla sočasno. Za malenkost se je ponesrečilo,« je pojasnjeval takoj po ameriški dirki.

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN AVSTRALIJE	Barrichello	Schumacher (2)
VN MALEZIJE	Schumacher	R. Schumacher (4)
VN BRAZILIJ	Montoya	Schumacher (2)
VN SAN MARINA	Schumacher	Schumacher
VN ŠPANIJE	Schumacher	Schumacher
VN AVSTRIJE	Barrichello	Schumacher (2)
VN MONAKA	Montoya	Coulthard (2)
VN KANADE	Montoya	Schumacher (2)
VN EVROPE	Montoya	Barrichello (4)
VN V. BRITANIJE	Montoya	Schumacher (3)
VN FRANCIJE*	Montoya	Schumacher (2)
VN NEMČIJE	Schumacher	Schumacher
VN MADŽARSKE	Barrichello	Barrichello
VN BELGIJE	Schumacher	Schumacher
VN ITALIJE	Montoya	Barrichello (4)
VN ZDA	Schumacher	Barrichello (2)
VN JAPONSKE	Schumacher	Schumacher

Največ zmag

11 Schumacher
4 Barrichello
1 R. Schumacher
Coulthard

15 Ferrari

1 Williams
McLaren

Največ prvih štartnih mest

7 Schumacher
Montoya
3 Barrichello

10 Ferrari

7 Williams

2003 MICHAEL SCHUMACHER (ferrari)

Sezona 2003 je bila povsem v nasprotju z letom 2002, čeprav ni dala novega prvaka. Polna novih rekordov, afer, zanimivih zgodb iz zakulisja, predvsem pa odličnih bojev na stezi. Prvič po letu 1985 je na najvišji stopnički stalo kar 8 različnih dirkačev, dirkalniki so bili izenačeni, o obeh naslovih pa je odločala šele zadnja dirka sezone v japonski Suzuki.

Pri Mednarodni avtomobilistični zvezi so se odločili za kar nekaj sprememb. Po novem so točke začeli podeljevati prvim osmim dirkačem po sistemu 10-8-6-5-4-3-2-1. Na koncu so se nad novim podeljevanjem točk pritoževali predvsem v moštvu Ferrari. »Da je imel Räikkönen z vsega eno zmago v Suzuki še vedno možnost speljati naslov Schumacherju, ki jih je imel kar 6, je povsem nesprejemljivo,« se je razburjal Ferrarijev šef, Italijan Luca di Montezemolo. Ferrari je v naslednjih letih zaradi novega točkovnega sistema izgubil dva naslova, konstruktorskega v sezoni 2006 in dirkaškega leta 2008. Izračun je pokazal, da leta 2005, ko je bilo na koledarju formule 1 devetnajst dirk, dirkač s kar 15 zmagami še vedno ne bi imel največ točk!

Pri Fijii so se odločili še za spremembo kvalifikacij, ki so od tega leta izgubile ves pomen. Dirkači so imeli v soboto na voljo le en poskus hitrega kroga in še tega z vnaprej pripravljeno količino bencina v dirkalnikih za nedeljsko dirko.

Spet so prepovedali sistem proti zdrsanju koles in sistem za speljevanje, poleg tega še prenos podatkov iz boksov na dirkalnik ter radijsko povezavo med dirkačem in člani moštva.



Michael Schumacher je imel precej stresen začetek sezone. V Avstraliji je bil zaradi napačne strategije šele četrti, v Maleziji je takoj po štartu rahlo trčil z Italijanom Trullijem in dirko končal na 6. mestu, v Braziliji je na mokri stezi skupaj s številnimi drugimi dirkači zapeljal čez potoček, ki je tekel čez stezo, ter raztreščil svojega ferrarija. Pred dirko za veliko nagrado San Marina mu je umrla mama, v Španiji se je izkazalo, da novi dirkalnik F2003GA ni tako zelo hiter, kot so pričakovali v moštvu, skratka, ni imel veliko razlogov za pretirano veselje v uvodnem delu sezone.

So bili pa zato pred naslednjo dirko, veliko nagrado Avstrije, toliko bolj navdušeni slovenski ljubitelji

formule 1. Pa tudi ljubitelji nogometa. Schumacher se je namreč odzval vabilu slovenskega novinarja Mirana Ališiča, ki je Nemca pripeljal v Novo Gorico na dobrodelno nogometno tekmo, izkupiček katere so namenili rehabilitaciji otrok iz Bosne in Hercegovine, žrtvam neodstranjenih min, postavljenih med vojno sredi 90. let.

Schumacher je šele v Kanadi prevzel vodstvo v skupnem seštevku, pozneje pa se je izkazalo, da si je naslov zagotovil zaradi 100-odstotne vzdržljivosti ferrarija. Kajti tako Räikkönen kot Montoya, ki sta bila njegova najvarnejša tekmeca, te sreče nista imela. Finca je okvara stala gotove zmage na veliki nagradi Evrope, Kolumbija pa v Avstriji in na Japonskem. Poleg tega ju je po enkrat z dirke spravila še nespamet sotekmovalcev ob štartu.

Kaj bi bilo, če bi bilo, pa smo se spraševali predvsem po dirki v angleškem Silverstoneu, kjer je na dirkališče vdril gledalec. Irec Cornelius Horan je s plakatom, na katerem je pisalo 'Biblija ima vedno prav', stekel po ravnini Hangar, kjer dirkači vozijo z več kot 300 km/h, a se je zanj in dirkače vse skupaj srečno izteklo. Horan je bil leto pozneje vpleten še v en škandal. Na olimpijskem maratonu v Atenah je 6 kilometrov pred ciljem za nekaj manj kot pol minute zadržal vodilnega tekača, Brazilca Vanderleija de Limo, ki je bil na koncu tretji. Irec je dobil 12 mesecev pogojne zaporne kazni, izročili so mu tudi plačilni nalog v višini 3000 evrov.

Poleg moštev Ferrari, Williams in McLaren se je v boj za najvišja mesta včasih vključila tudi ekipa

TOČKOVANJE DIRKAČEV

93	Michael Schumacher (ferrari)
91	Kimi Räikkönen (mclaren mercedes)
82	Juan Pablo Montoya (williams BMW)
65	Rubens Barrichello (ferrari)
58	Ralf Schumacher (williams BMW)
55	Fernando Alonso (renault)
51	David Coulthard (mclaren mercedes)
33	Jarno Trulli (renault)
17	Jenson Button (BAR honda)
	Mark Webber (jaguar ford)
13	Heinz-Harald Frentzen (sauber petronas)
12	Giancarlo Fisichella (jordan ford)
10	Cristiano da Matta (toyota)
6	Nick Heidfeld (sauber petronas)
	Olivier Panis (toyota)
	Jacques Villeneuve (BAR honda)
4	Marc Gené (williams BMW)
3	Takuma Sato (BAR honda)
1	Ralph Firman (jordan ford)
	Justin Wilson (minardi ford, jaguar ford)

TOČKOVANJE MOŠTEV

158	Ferrari
144	Williams BMW
142	McLaren Mercedes
88	Renault
26	BAR Honda
19	Sauber Petronas
18	Jaguar Cosworth
16	Toyota
13	Jordan Ford

Renaulta, predvsem s španskim dirkačem Fernandom Alonsom. Ta je bil leta 2002 v francoskem moštvu le testni voznik, zaradi česar je bil sprva precej jezen, vendar je pozneje priznal, da je bilo tudi to obdobje zelo pomembno za nadaljevanje njegove dirkaške kariere. Alonso je ob svoji prvi zmagi tega leta na Madžarskem Michaela Schumacherja ugnal za cel krog, boljših uvrstitev pa verjetno ni dosegel zaradi nekoliko slabšega motorja, ki ga je v primerjavi s konkurenco imel Renault. Francozi so namreč dirkali z 10-valjnikom, ki je imel širši kot med valji (110 stopinj namesto 90), na revolucionarno idejo pa je stavil francoski inženir Jean-Jacques His. Slednji je kot vodja

motornega oddelka sodeloval pri vseh Renaultovih uspehih sredi 90. let, vendar je moral po neuspehu z novim motorjem moštvo kmalu zapustiti. O več kot očitni 'podhranjenosti' francoskega 10-valjnika sem se prepričal na svoji edini dirki tega leta, na veliki nagradi Italije v Monzi, kjer bilo mogoče Renaultov motor zlahka prepoznati po značilnem, precej bolj zadušljivem zvoku. S tekmovanja v Monzi se spomnim tudi, kako je Alonso storil napako na kvalifikacijah in osvojil šele 20. štartno mesto, takoj po štartu pa trčil v Britanca Wilsona. Njegov dirkalnik je poletel prek Britančevega jaguarja, vendar je bila na začudenje vseh gledalcev edina posledica le polomljen nos dirkalnika,

ki so ga v Renaultovi garaži hitro zamenjali in Španec se je v cilju znašel celo med dobitniki točk.

Pomembno zmago na dirki v Italiji je slavil Michael Schumacher, ki je za nameček podrl še 32 let stari rekord najhitrejšega tekmovanja v formuli 1. V Monzi je namreč vozil s povprečno hitrostjo 247,585 km/h, pred tem je bil najhitrejši Anglež Peter Gethin leta 1971, prav tako v Monzi. Poleg tega je na eni od ravnin dirkač Ferrarija vozil z do takrat največjo izmerjeno končno hitrostjo – 368,8 km/h ali nekaj več kot 100 m/s!

Pred dirko v ZDA je pozneje prve tri dirkače v skupnem seštevku, torej Schumacherja, Räikkönena in Montoya, ločilo 7 točk, tekmeci pa so bili tako zelo

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN AVSTRALIJE	Schumacher	Coulthard (11)
VN MALEZIJE	Alonso	Räikkönen (7)
VN BRAZILIJ	Barrichello	Fisichella (8)
VN SAN MARINA	Schumacher	Schumacher
VN ŠPANIJE	Schumacher	Schumacher
VN AVSTRIJE	Schumacher	Schumacher
VN MONAKA	R. Schumacher	Montoya (3)
VN KANADE	R. Schumacher	Schumacher (3)
VN EVROPE	Räikkönen	R. Schumacher (3)
VN FRANCIJE	R. Schumacher	R. Schumacher
VN V. BRITANIJE	Barrichello	Barrichello
VN NEMČIJE	Montoya	Montoya
VN MADŽARSKE	Alonso	Alonso
VN ITALIJE	Schumacher	Schumacher
VN ZDA	Räikkönen	Schumacher (7)
VN JAPONSKE*	Barrichello	Barrichello

»Fangiove dosežke je z mojimi nemogoče primerjati.«

MICHAEL SCHUMACHER



sproščeni, da so se na tiskovni konferenci nastavili celo za skupno fotografijo. Schumacher, ki je stal v sredini, je objel Montoya na svoji desni in Räikkönena na levi, vsi trije so se prijazno nasmehnili, medtem pa je fotografom ponagajal Alonso, ki je za trojico mahal z rokami in skušal vse skupaj pokvariti. Kandidati za naslov drugič niso želeli pozirati. »Naj dam še vsakemu poljub?« se je pošalil Schumacher. Dirkač Ferrarija je seveda zmagal in na zadnji dirki, kjer je iz boja za naslov izpadel Montoya, potreboval le še točko. Ko jo je za 8. mesto tudi dobil, se je veselil že šestega naslova. S tem dosežkom je tudi presejal rekord Juana Manuela Fangia, ki je prvenstvo osvojil petkrat. »Kljub temu je Argentinec najboljši dirkač vseh časov. Njegove dosežke je z mojimi nemogoče primerjati, saj je dirkal v časih, ko je bilo treba na dirkah precej več tvegati. Sam takega tveganja ne bi bil pripravljen sprejeti,« je poudarjal Nemeč.

Največ zmag	Največ prvih štartnih mest
6 Schumacher	5 Schumacher
2 Montoya	3 Barrichello
Barrichello	R. Schumacher
R. Schumacher	2 Räikkönen
1 Räikkönen	Alonso
Alonso	1 Montoya
Coulthard	
Fisichella	
8 Ferrari	8 Ferrari
4 Williams	4 Williams
2 McLaren	2 McLaren
1 Renault	Renault
Jordan	

2004 MICHAEL SCHUMACHER (ferrari)

Po izjemno izenačeni sezoni 2003 je bilo pričakovati, da bo nekdo vendarle vrgel Michaela Schumacherja s prestola najboljšega. Vendar se to ni zgodilo. Nasprotno, Nemeč je dobesedno povozil svoje konkurente in odpeljal daleč najuspešnejšo sezono v karieri. V Belgiji je osvojil svoj sedmi naslov in petega zapored, s čimer je podrl tudi manj znani Fangiov rekord štirih zaporednih osvojenih prvenstev. Zmagal je na rekordnih 13 dirkah, med drugim sedemkrat zapored, kar je po letu 1952, ko je Ascari nanizal 6 zaporednih zmag, nov mejnik. Ni pa končal vseh dirk v sezoni, kot je to storil leta 2002, ko je podrl rekord Olivierja Panisa iz leta 1994.

Moštvi Williams in McLaren sta kot glavna konkurenta ekipi Ferrari povsem odpovedali. Pri Williamsu so izdelali zelo širok nos dirkalnika, ki se ga je kmalu prijel vzdevek sabljasti tiger – vendar se je nenavadna novost izkazala za neučinkovito in od velike nagrade Madžarske naprej je britansko moštvo uporabljalo bolj običajno obliko. Pri McLarnu so medtem imeli druge težave. Njihov dirkalnik, ki je imel ozek nos, se je ves čas kvaril, in šele ko so sredi sezone na stezo postavili izboljšano različico, je ekipa začela dosežati opaznejše rezultate. Presenetilo je moštvo BAR, predvsem po zaslugi Honde, ki je izdelala lahek, a zmogljiv motor. Jenson Button je ekipi pripeljal kar 10 uvrstitev na stopničke!

Fija je v koledar uvrstila dve novi veliki nagradi, v Bahrajnu in na Kitajskem, s čimer se je odstotek neevropskih dirk močno povečal. Dve leti pozneje je bil do takrat največji (47%). Iz formule 1 se je počasi



poslavljal tobačno oglaševanje ...

Po Schumacherjevem samohodu na prvih petih dirkah je za nekaj več zanimivosti poskrbela velika nagrada Monaka. Trulli je bil sicer ves konec tedna zelo hiter, a je imel zaradi odstopov najnevarnejših tekmecev tudi nekoliko olajšano delo. Alonso je namreč želel v predoru po zunanji strani prehiteti za krog zaostalega Ralfa Schumacherja, pri tem pa je izgubil nadzor nad dirkalnikom in svojega renaulta raztreščil ob zaščitni ograji. Na Nemca je bil tako zelo jezen, da mu je kar med ustavljanjem dirkalnika kazal sredinec. Nato je odstopil še Michael Schumacher, ki je pri vožnji za varnostnim avtomobilom premočno zavrl in je vanj trčil Montoya.

Sledila je velika nagrada Evrope, kjer je bil poznejši prvak Schumacher zaradi neuspeha v Monte Carlu močno motiviran. Takumo Sato, ki se je na tem tekmovanju kot prvi Japonec uvrstil v prvo štartno vrsto, je na kvalifikacijah ugnal za več kot pol sekunde. Sato, ki me je ob najinem pogovoru istega dne zamenjal z novinarjem iz Češkoslovenije (!), pa na dirki seveda ni imel nikakršnih možnosti proti hitremu Nemcu. V Kanadi in ZDA sta imela precej resni trčenji Felipe Massa in Ralf Schumacher. Toda če je Brazilc s svoje nesreče odkorakal samo z nekaj bolečinami v vratu, je moral Nemeč izpustiti naslednjih 6 dirk. Massa mi je tako kot njegov rojak Cristiano da Matta v intervjuju dejal, da bi morali spet kaj storiti glede varnosti dirkačev. Pozneje sem postal pozoren na še en njegov odgovor. Brazilca, ki se je po letu dni v vlogi testnega voznika pri Ferrariju vrnil na dirke, sem namreč vprašal, ali ga moti, da po novem zmagovalcu dobi le dve točki več od drugouvrščenega. »Na žalost nisem v položaju, da bi se boril za mesta pri vrhu,« je bil kratek član moštva Sauber. Izračun je pokazal, da bi Massa leta 2008 po starem točkovnem sistemu 10-6-4-3-2-1 moral postati prvak, dolgo pa nisem dobil priložnosti, da bi ga vprašal, ali se je tega sploh zavedal in ali mu je bilo kdaj žal za svojo izjavo, saj sem na dirke začasno prenehal hoditi leta 2006.

Takuma Sato je v ZDA po ogorčenem boju z Olivierjem Panisom prišel na 3. mesto in s tem postal drugi japonski dirkač, ki se je uvrstil na stopničke. Tekmeča sta skoraj trčila ... »Priznam, da je bilo blizu. Toda, ko dirkaš ... nerad vidiš, da te kdo prehiti,« se je

TOČKOVANJE DIRKAČEV

148	Michael Schumacher (ferrari)
114	Rubens Barrichello (ferrari)
85	Jenson Button (BAR honda)
59	Fernando Alonso (renault)
58	Juan Pablo Montoya (williams BMW)
46	Jarno Trulli (renault, toyota)
45	Kimi Räikkönen (mclaren mercedes)
34	Takuma Sato (BAR honda)
24	Ralf Schumacher (williams BMW)
	David Coulthard (mclaren mercedes)
22	Giancarlo Fisichella (sauber petronas)
12	Felipe Massa (sauber petronas)
7	Mark Webber (jaguar ford)
6	Olivier Panis (toyota)
	Antonio Pizzonia (williams BMW)
3	Christian Klien (jaguar ford)
	Cristiano da Matta (toyota)
	Nick Heidfeld (jordan ford)
2	Timo Glock (jordan ford)
1	Zsolt Baumgartner (minardi ford)

TOČKOVANJE MOŠTEV

262	Ferrari
119	BAR Honda
105	Renault
88	Williams BMW
69	McLaren Mercedes
34	Sauber Petronas
10	Jaguar Cosworth
9	Toyota
5	Jordan Ford
1	Minardi Cosworth

ob mojem vprašanju o boju s Satom pošalil Panis.

V Belgiji je eden od angleških novinarjev zmago Kimija Räikkönenena sprejel z bolj mešanimi občutki. Pred tem je namreč dejal, da bo v primeru ene same McLarnove zmage v tej sezoni naslednje leto po stezi Silverstone tekkel nag. Držal je svojo obljubo, pri McLarnu pa so se ga usmili in mu dovolili, da pokrije vsaj najbolj intimen del telesa ... In morda še moja zgodba o tej Räikkönenovi zmagi v Belgiji! Dirko pred tem sem bil na veliki nagradi Madžarske, kjer sem se bolj iz radovednosti kot pa česa drugega poigral s tablo,

ki so jo Räikkönenu prikazovali med dirko. Nanjo sem napisal P1, kar označuje prvo mesto. Eden od McLarnovih mehanikov ni bil pretirano navdušen nad mojim poigravanjem oziroma dotikanjem stvari, ki niso bile moje, ko pa sva se znova srečala na veliki nagradi Italije, torej dirko po Belgiji, ga moja prisotnost ob tej tabli ni prav nič motila, še več, celo palec je vzdignil. Da, tudi to je formula 1 ... Kljub Räikkönenovi zmagi je bilo ime belgijske dirke Ricardo Zonta, ki se je s svojo toyoto prebil z 20. mesta na četrto, med drugim je dolgo časa za seboj uspešno zadrževal celo Barrichella

v ferrariju. Toda Brazilcu je tri kroge pred ciljem eksplodiral motor. Moraš pasti, da bi vstal, sem mu dejal na dirki v Italiji. »Že, že, toda jaz sem v svojem življenju vse prevečkrat padal. Menim, da se nisem naučil prav ničesar, ko sem odstopil le nekaj kilometrov pred koncem dirke,« mi je razložil. Dal pa mi je še en zanimiv odgovor. Ko sem ga vprašal, ali bi premagal Michaela Schumacherja, če bi vozila enak dirkalnik, mi je odgovoril: »Težko vprašanje. Michael je odličен dirkač. Seveda pa nimam enakega dirkalnika kot on oziroma se nikoli nisva pomerila v istem moštvu. Zato

»V rekah, ki tečejo skozi džunglo, smo kot otroci plavali, vendar se piranh nismo prav nič bali. Ugriznejo namreč le, če krvaviš.«

ANTONIO PIZZONIA



ne morem reči, da bi ga gotovo premagal. Priznam, da je bolj izkušen dirkač, toda v vsakem prvenstvu, kjer so bili dirkalniki enaki, sem postal prvak. Samo v formuli 1 nimam opaznejših rezultatov. To je posledica dejstva, da tu razliko predstavlja dirkalnik, ne dirkač.«

V italijanski Monzi sem govoril tudi z Williamsovim dirkačem, Brazilcem Antoniom Pizzonio, ki je nadomeščal Ralfa Schumacherja. Nič kaj poseben dirkač, so menili mnogi, a glede na to, da so ga klicali 'deček iz džungle' ... Antonio Pizzonia: »Kraju, od koder prihajam, lahko rečemo mesto. Toda v 10 minutah si praktično že v džungli. V rekah, ki tečejo skozi njo, smo kot otroci plavali, vendar se piranh nismo prav nič bali. Ugriznejo namreč le, če krvaviš.«

Na zadnjih treh dirkah sezone je za moštvo Renault nastopil Jacques Villeneuve, ki v formuli 1 ni dirkal vse od predzadnje dirke leta 2003, ko so ga pri BAR-u odpustili. Toda do točk ni prišel.

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN AVSTRALIJE	Schumacher	Schumacher
VN MALEZIJE	Schumacher	Schumacher
VN BAHRAJNA	Schumacher	Schumacher
VN SAN MARINA	Button	Schumacher (2)
VN ŠPANIJE	Schumacher	Schumacher
VN MONAKA	Trulli	Trulli
VN EVROPE	Schumacher	Schumacher
VN KANADE	R. Schumacher	Schumacher (6)
VN ZDA	Barrichello	Schumacher (2)
VN FRANCIJE	Alonso	Schumacher (2)
VN V. BRITANIJE	Räikkönen	Schumacher (4)
VN NEMČIJE	Schumacher	Schumacher
VN MADŽARSKE	Schumacher	Schumacher
VN BELGIJE*	Trulli	Räikkönen (10)
VN ITALIJE	Barrichello	Barrichello
VN KITAJSKE	Barrichello	Barrichello
VN JAPONSKE	Schumacher	Schumacher
VN BRAZILIJE	Barrichello	Montoya (2)

Največ zmag	Največ prvih štartnih mest
13 Schumacher	8 Schumacher
2 Barrichello	4 Barrichello
1 Montoya	2 Trulli
Trulli	1 Button
Räikkönen	Alonso
	Räikkönen
	R. Schumacher
15 Ferrari	12 Ferrari
1 Renault	3 Renault
Williams	1 Williams
McLaren	McLaren
	BAR

2005 FERNANDO ALONSO (renault)

TOČKOVANJE DIRKAČEV

133	Fernando Alonso (renault)
112	Kimi Räikkönen (mclaren mercedes)
62	Michael Schumacher (ferrari)
60	Juan Pablo Montoya (mclaren mercedes)
58	Giancarlo Fisichella (renault)
45	Ralf Schumacher (toyota)
43	Jarno Trulli (toyota)
38	Rubens Barrichello (ferrari)
37	Jenson Button (BAR honda)
36	Mark Webber (williams BMW)
28	Nick Heidfeld (williams BMW)
24	David Coulthard (red bull cosworth)
11	Felipe Massa (sauber petronas)
9	Jacques Villeneuve (sauber petronas)
	Christian Klien (red bull cosworth)
7	Tiago Monteiro (jordan toyota)
6	Alexander Wurz (mclaren mercedes)
5	Narain Karthikeyan (jordan toyota)
4	Christijan Albers (minardi cosworth)
	Pedro de la Rosa (mclaren mercedes)
3	Patrick Friesacher (minardi cosworth)
2	Antonio Pizzonia (williams BMW)
1	Takuma Sato (BAR honda)
	Vitantonio Liuzzi (red bull cosworth)

TOČKOVANJE MOŠTEV

191	Renault
182	McLaren Mercedes
100	Ferrari
88	Toyota
66	Williams BMW
38	BAR Honda
34	Red Bull Cosworth
20	Sauber Petronas
12	Jordan Toyota
7	Minardi Cosworth

»Če moraš skoraj vsakič dirko začeti z deset mest slabšega štartnega položaja, potem le težka lahko računaš na osvojitve prvenstva,« je sredi sezone ternal Kimi Räikkönen. Pravilo, da mora dirkač ob menjavi motorja dirko začeti z deset mest slabšega štartnega položaja, kot ga je osvojil na kvalifikacijah, so uvedli leta 2004. Räikkönen je imel precej smole, saj se mu je do dirke v Braziliji, kjer je bilo prvenstvo za dirkaški naslov odločeno, to zgodilo kar trikrat. Hkrati je nanizal tudi tri odstopne zaradi okvare dirkalnika. Fernando Alonso pa v cilj ni prišel le na dirki v Kanadi! O konstruktorski lovoriki je odločala zadnja dirka sezone ...

Ferrarijeve prevlade je bilo konec. Michael Schumacher je zmagal le v ZDA, kjer so dirko začela samo moštva z Bridgestonovimi pnevmatikami (Ferrari, Jordan in Minardi). Michelinovim ekipam so namreč zaradi številnih nesreč, ki so bile posledica slabih francoskih gum, dirkanje odsvetovali. To je bila bolj jalova zmaga, kljub slabšemu dirkalniku pa je Schumacher nekajkrat vozil izjemno. Prvič že na začetku sezone, na veliki nagradi San Marina v Imoli. Tam je po napaki na kvalifikacijah dirko začel iz ozadja, a je z odlično taktiko v zadnjih krogih že konkuriral poznejšemu zmagovalcu Alonsu. Španec je imel Nemca ves čas tesno za seboj in je v cilju pred dirkačem Ferrarija zmagal z vsega dolžino dirkalnika prednosti. To smo lahko videli vsi pred televizijskimi zasloni. Česa pa kamere niso ujele?

Nedaleč stran od ovinka Variante Alta je eden od gledalcev tekmovanje spremljal z bližnjega drevesa



zunaj dirkališča. Z istega drevesa, na katerega je leto prej varnostnik do začetka dirke strogo prepovedoval plezanje, po štartu pa sam splezal gor! Pri Variante Alta je bila namreč steza ločena z betonskim zidom in ne žičnato ograjo, zato je bil pogled na dirkališče Enza in Dina (Enzovega pokojnega sina) Ferrarija onemogočen. Gledalec na drevesu je bil v družbi domačina. Ves čas mu je v polomljeni italijanščini skušal razložiti, da bo v primeru, če Schumacher na dirki ne bo hitro napredoval, splezal čez zid in stekel na stezo. Domačin je začudeno pogledal in z nasmehom na obrazu svojemu kolegu na drugem drevesu sporočil, kaj namerava storiti gledalec. Slednji je moral biti goreč navijač Ferrarija, saj je kmalu v roke prijel zastavo

ekipe iz Maranella. Ker je Schumacherju na dirki kazalo dobro, je v svoji evforiji spremenil načrt. Še vedno je nameraval čez zid, vendar v častnem krogu, da bi prvaku izročil zastavo. Italijani zraven njega so bili navdušeni nad njegovim navijanjem, predvsem pa nad tem, da jim je znal natančno povedati, na katerem mestu sta Ferrarijeva dirkača – pa čeprav ob stezi ni bilo niti enega t. i. 'big screena'. Ko je na dirki ostal le še en ferrari, jih je komaj prepričal, da je odstopil Barrichello in ne Schumacher ... Proti koncu tekmovanja se je dobro pripravil na svojo namero. Blago zastave je zavil ob palico, da se ne bi strgala ob enem od številnih železnih bodal na vrhu zidu. Ko je bil Schumacher že v ovinku, 100 metrov stran od njega, je splezal čez in začel teči proti stezi. Desno roko, v kateri je držal Ferrarijevo zastavo, je sunkovito dvignil v zrak, a je opazil, da se je blago odvilo le na pol. Schumacher ga je videl, se ob približevanju kraju srečanja nagnil čez kokpit in nato svoj kazalec iztegnjene desnice ob vožnji mimo uperil proti navijaču ter mu tako dal vedeti, da je tudi on navdušen. Ni pa se ustavil, da bi zastavo pobral. Še več, tik preden je gledalec prišel do steze, je takrat 36-letni dirkač, ki je ob prvem pogledu na nepovabljenega gosta zapeljal povsem do roba asfalta, celo rahlo pospešil. Ali pa se je navijaču tako samo zdelo, ko je mimo njega prigrmel hrup močnega motorja formule 1. Videti je bilo, kot bi ga bližina dirkalnika prestrašila ... Ko se je Schumacher odpeljal mimo, je imel gledalec zelo hitro ob sebi obsteznega varnostnika. Uspel se je izmakniti in steči nazaj do zidu. Brez zastave, ki jo je medtem

vrigel na tla, ga je poskušal spet preplezati. Toda na travi, ki je bila zaradi nočnega dežja še vedno mokra, mu je spodrsnilo in varnostnik ga je predal karabinjeru. Navijača je odpeljal do svojega načelnika, a gledalec se je znašel. Ves čas je namreč kričal: »Ferrari! Ferrari!« In načelnik je le pokimal z glavo, češ naj se mu pobere izpred oči. Leto pozneje je s Ferrarijevo zastavo v roki na stezo spet prišel eden od gledalcev, spet v častnem krogu. Tokrat ga je v svoj objektiv ujel celo

eden od Reutersovih fotografov. Imole pa morda tudi zaradi tega v naslednjih letih ni bilo več na koledarju prvenstva formule 1.

Ko sem Schumacherja na veliki nagradi Evrope na nemškem Nürburgringu vprašal, zakaj ni vzel zastave v Imoli, je odgovoril: »Pravila nam ne dovoljujejo, da bi se ustavili.« Toda leta 2001 je prav na Nürburgringu vendarle vzel zastavo. Zlobneži so bili pikri in so dejali, da zato, ker je šlo za nemško in ne za Ferrarijevo.

Michaela pa sem vprašal še nekaj. Dan ali dva pred to dirko za veliko nagrado Evrope je direktor dirkališča Nürburgring Nemeč dr. Walter Kafitz s pomočjo rojaka Patricka Gotteslebena organiziral šov za navijače. Vsi dirkači iz karavane formule 1 naj bi jih razveselili z vožnjami po stezi, in sicer v cestnih avtomobilih, ki so jih na nemško dirkališče pripeljali dobavitelji motorjev posameznih ekip, torej v mercedesih, renaultih, hondah ... Vsi so potrdili udeležbo, le Ferrarijeva dirkača

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN AVSTRALIJE	Fisichella	Fisichella
VN MALEZIJE	Alonso	Alonso
VN BAHRAJNA	Alonso	Alonso
VN SAN MARINA	Räikkönen	Alonso (2)
VN ŠPANIJE	Räikkönen	Räikkönen
VN MONAKA	Räikkönen	Räikkönen
VN EVROPE	Heidfeld	Alonso (6)
VN KANADE	Button	Räikkönen (7)
VN ZDA	Trulli	Schumacher (5)
VN FRANCIJE	Alonso	Alonso
VN V. BRITANIJE	Alonso	Montoya (3)
VN NEMČIJE	Räikkönen	Alonso (3)
VN MADŽARSKE	Schumacher	Räikkönen (4)
VN TURČIJE	Räikkönen	Räikkönen
VN ITALIJE	Montoya	Montoya
VN BELGIJE	Montoya	Räikkönen (2)
VN BRAZILIJ* [*]	Alonso	Montoya (2)
VN JAPONSKE	R. Schumacher	Räikkönen (17)
VN KITAJSKE	Alonso	Alonso

»Če moraš skoraj vsakič dirko začeti z deset mest slabšega štartnega položaja, potem le stežka lahko računaš na osvojitve prvenstva.«

KIMI RÄIKKÖNEN



ne. »Zakaj bova edina manjkala? Žal ne poznam podrobnosti o dogodku,« mi je Schumacher odgovoril v četrtek. S tem sem razjezil Ferrarijevega tiskovnega predstavnika Italijana Luco Colajannija, ki mi je z žugajočim prstom očital: »Previdni bodite z besedami. Ferrari ne bo edino manjkajoče moštvo na tej prireditvi, saj bomo poslali Marca Genéja (testnega voznika, op. p.).« V petek sem šel še dlje. Vodjo Ferrarijeve ekipe Francoza Jeana Todta sem vprašal, kdo v moštvo odloča o tem, kateri dirkač se bo udeležil kakšne prireditve. »Šele včeraj zvečer sem prišel na dirkališče. Pridite popoldne h Colajanniju, pa vam bo odgovoril na vaša vprašanja,« mi je naročil. In sem prišel. »Schumacher in Barrichello imata na žalost vse do 18. ure, ko se prireditve začne, sestanke s člani moštva,« je bil kratek Colajanni. Schumacherja sem že ob pol šestih opazil, kako za mizo v Ferrarijevem bivalniku sproščeno kramlja s svojo ženo! Toliko o sestankih ...

Največ zmag

7	Alonso
	Räikkönen
3	Montoya
1	Schumacher
	Fisichella
10	McLaren
8	Renault
1	Ferrari

Največ prvih štartnih mest

6	Alonso
5	Räikkönen
2	Montoya
1	Schumacher
	Fisichella
	R. Schumacher
	Trulli
	Button
	Heidfeld
7	Renault
	McLaren
2	Toyota
1	Ferrari
	Williams
	BAR

2006

FERNANDO ALONSO (renault)

Spomnim se članka svojega novinarskega kolega Boruta Šaute, ki je umrl novembra leta 2007. V svojem tekstu, objavljenem v osrednjem slovenskem časopisu, je izpostavil Ferrarijevo izjemno priložnost, da se Michael Schumacher od sezone, v kateri je napovedal svojo upokojitev, poslovil na najlepši možni način – z naslovom svetovnega prvaka. Hkrati je zapisal, kako se lahko v moštvu iz Maranella vprašajo, kje vse so po malem izgubili prvenstvo. Schumacher je namreč v Avstraliji po lastni napaki zletel s steze in odstopil, v Monaku so ga zaradi oviranja Alonsa na kvalifikacijah postavili na začetje štartne vrste, zato je zmagal priti le do 5. mesta, na Madžarskem pa je na posušeni stezi predolgo vztrajal pri gumah za dež in je bil osmi. Za nameček se mu je v najslabšem možnem trenutku pokvaril dirkalnik, in sicer na veliki nagradi Japonske, kjer je vodil. Na zadnji dirki v Braziliji bi si naslov zagotovil le, če bi zmagal, Alonso pa ostal brez točk. Toda pri prehitevanju Italijana Fisichelle mu je počila guma, kljub enkratni vožnji iz ozadja je na koncu prišel le do četrtega mesta.

Iz formule 1 se je po dirki v ZDA poslovil Juan Pablo Montoya. »Tu v formuli 1 se s kolesi le rahlo dotakneš tekmečevega dirkalnika in si že živa,« je motilo Kolumbijca, ki je prestopil v ameriško serijo NASCAR. Poleg Montoye je v tem letu zadnjič nastopal tudi Jacques Villeneuve. Kanadčana so po dirki v Nemčiji zamenjali s Poljakom Robertom Kubico. Leto prej mi je Villeneuve dejal: »V moštvu Sauber se o težavah pogovarjamo vsaj na štiri oči in ne prek tretje osebe, kot je bila navada v ekipi BAR.



Mislím, da nisem človek, s katerim bi drugi težko delali. Morda je v zadnjih letih za nekaj laži o meni poskrbel vodja moštva BAR David Richards, predvsem zaradi tega, ker se me je želel znebiti.«

Na Madžarskem so se začela resna ugibanja o tem, ali bo Michael Schumacher nadaljeval z dirkaško kariero. In ker je Avstralec Mark Webber napovedal, da bo zapustil ekipo Williams, so bila ugibanja še toliko večja. Webberja je namreč zastopal Flavio Briatore, takratni šef Renaulta, zato so Avstralca videli prav v francoski ekipi. Od tam Alonso v McLaren, iz McLarna k Ferrariju Kimi Räikkönen, Schumacher pa v pokoj. To je bila teorija peščice novinarjev, ki smo se po kvalifikacijah na Hungaroringu zbrali v Williamsovem

bivalniku, da bi izvedeli kaj več o prihodnosti Webberja in s tem morda tudi Schumacherja. Toda Mark je razložil le to, zakaj odhaja od Williamsa, ne pa tudi, kam gre. »Morda se bo izkazalo, da sem se odločil napačno, toda letos sem izgubil najmanj 25 točk povsem po nepotrebnem. Star bom 30 let, vse bolj sem grd, zato sem moral ukrepati,« je še v soboto govoril Webber. Že v torek pa smo izvedeli, da se bo pridružil Red Bullu, kar je bilo precejšnje presenečenje. Ni mogoče, da bo Schumacher še vztrajal, smo se spraševali, a na odgovor nismo dolgo čakali. Pred veliko nagrado Italije je bilo namreč medijem poslano tiskovno sporočilo, da bo Nemeč o svoji prihodnosti končno spregovoril prav po tej dirki.

Monza, torej ... Na dan dirke sem se zjutraj s pospravljenim šotorom počasi odpravil iz kampa pri ovinku Lesmo v paddock formule 1. Štiri dni nisem videl vode, spal sem bolj malo, saj so Avstrijci ves čas do treh, štirih zjutraj tekmovali v tem, kdo ima boljše zvočnike, poleg tega sem tudi slabo jedel, skratka, komaj sem čakal, da pridem domov. Ustavil sem se pri šikani Variante della Roggia in nekako povezal prizor z zgodbo iz prejšnjega leta, ko sem opazil, da med dirko serije GP2 z motorno žago podirajo drevesa. Ni mogoče, da gre za iste ljudi, sem se spraševal ob pogledu na znanega moškega, ki je skupaj s svojimi prijatelji iz debel tik ob železni tribuni za gledalce postavil svojo leseno tribuno. In kako dobro jim je šlo od rok. V 30 minutah, kolikor sem se zadržal v ovinku, je lesena tribuna zrastle z metra in pol na približno dva metra višine. Vse za dober brezplačen ogled dirke, samo

TOČKOVANJE DIRKAČEV

134	Fernando Alonso (renault)
121	Michael Schumacher (ferrari)
80	Felipe Massa (ferrari)
72	Giancarlo Fisichella (renault)
65	Kimi Räikkönen (mclaren mercedes)
56	Jenson Button (honda)
30	Rubens Barrichello (honda)
26	Juan Pablo Montoya (mclaren mercedes)
23	Nick Heidfeld (BMW sauber)
20	Ralf Schumacher (toyota)
19	Pedro de la Rosa (mclaren mercedes)
15	Jarno Trulli (toyota)
14	David Coulthard (red bull ferrari)
7	Mark Webber (williams cosworth)
	Jacques Villeneuve (BMW sauber)
6	Robert Kubica (BMW sauber)
4	Nico Rosberg (williams cosworth)
2	Christian Klien (red bull ferrari)
1	Vitantonio Liuzzi (toro rosso cosworth)

TOČKOVANJE MOŠTEV

206	Renault
201	Ferrari
110	McLaren Mercedes
86	Honda
36	BMW Sauber
35	Toyota
16	Red Bull Ferrari
11	Williams Cosworth
1	Toro Rosso Cosworth

v Italiji, sem si zamrmral in odkorakal naprej mimo Serraglia, pa skoraj do Parabolice, kjer sem se obrnil proti paddocku. Prav v Parabolici sem bil leto prej priča edinemu prehitevanju v živo, kar je za gledalce tik ob stezi prava redkost. Kimi Räikkönen je namreč na koncu dolge ravnine pred tem ovinkom prehitel Jarna Trullija za končno 4. mesto. Navijača ob meni sta se ob tem prizoru, ki je v nasprotju s spremljanjem dirke pred televizijskimi ekrani minil v trenutku, od začudenja

in navdušenja kar spogledala. Tudi sam sem bil več kot presenečen. Ricardo Zonta mi je leta 2004 zaupal, da dirkači pred Parabolico, ki jo odpeljejo v četrti prestavi, zavirajo 50 metrov od začetka ovinka, vozijo pa približno 100 m/s. Ko je Räikkönen 'padel' mimo Trullija, mi je postalo jasno vse in hkrati nič. Dirkač z le dvema desetinkama sekunde poznejšim zaviranjem pridobi kar 20 metrov. Vendar ima po drugi strani za varno zaviranje na voljo le še 30 in ne več 50 metrov!

Poglejmo nazaj v leto 2006. Schumacher je bil prvi. In na odru za zmagovalce, pod katerim se je zbrala ogromna množica navijačev, je toliko bolj poskakoval, ker je Alonso odstopil. Španec je imel zdaj v skupnem seštevku pred Nemcem le še 2 točki prednosti. V tistem trenutku je bilo v Monzi čutiti samo veselje. Schumacher se mi je tako zelo ljubek ob svoji zmagi zdel samo še na veliki nagradi ZDA leta 2003. Navijačev pod sabo se kar ni mogel nagledati. Medtem

»V moštvu Sauber se o težavah pogovarjamo vsaj na štiri oči in ne prek tretje osebe, kot je bila navada v ekipi BAR. Mislim, da nisem človek, s katerim bi drugi težko delali.«

JACQUES VILLENEUVE

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN BAHRAJNA	Schumacher	Alonso (4)
VN MALEZIJE	Fisichella	Fisichella
VN AVSTRALIJE	Button	Alonso (3)
VN SAN MARINA	Schumacher	Schumacher
VN EVROPE	Alonso	Schumacher (2)
VN ŠPANIJE	Alonso	Alonso
VN MONAKA	Alonso	Alonso
VN V. BRITANIJE	Alonso	Alonso
VN KANADE	Alonso	Alonso
VN ZDA	Schumacher	Schumacher
VN FRANCIJE	Schumacher	Schumacher
VN NEMČIJE	Räikkönen	Schumacher (2)
VN MADŽARSKE	Räikkönen	Button (14)
VN TURČIJE	Massa	Massa
VN ITALIJE	Räikkönen	Schumacher (2)
VN KITAJSKE	Alonso	Schumacher (6)
VN JAPONSKE	Massa	Alonso (5)
VN BRAZILIJE*	Massa	Massa



ko se je vendarle počasi pomikal proti sobi za tiskovne konference, pa sem opazil Stefano Bocchi, Ferrarijevo predstavnico za stike z javnostjo, kako na mize deli liste. Na njih je pisalo, da bosta leta 2007 v moštvu vozila Kimi Räikkönen in Felipe Massa. Konferenčna soba je bila v trenutku nabit polna! Schumacher, zdaj s povsem resnim obrazom, česar nikoli nisem razumel, je imel dolg govor, nato pa smo ga novinarji dobesedno zasuli z vprašanji. »Gospod Schumacher, vas smem dobiti za intervju ena na ena,« sem se pošalil. »Nice try,« je odgovoril, dodal pa še nekaj, česar zaradi izbruha smeha v sobi nisem slišal, in sicer: »Sem ga že obljubil drugemu!« Predzadnje vprašanje je postavil James Robert (Motosport Aktuell). Vprašal ga je, kaj bo najbolj pogrešal. »Se opravičujem,« je bilo vse, kar je odgovoril Nemec, ki se mu očitno ni več ljubilo odgovarjati. To se mi ni zdelo prav, saj nismo imeli veliko časa, da bi pripravili vprašanja.

Največ zmag	Največ prvih štartnih mest
7 Alonso	6 Alonso
Schumacher	4 Schumacher
2 Massa	3 Massa
1 Fisichella	Räikkönen
Button	1 Fisichella
	Button
9 Ferrari	7 Renault
8 Renault	Ferrari
1 Honda	3 McLaren
	1 Honda

2007 KIMI RÄIKKÖNEN (ferrari)

Kar težko je bilo ob pogledu na Schumacherja v Monzi leta 2006 verjeti, da se je naveličal dirkanja in da se že v bližnji prihodnosti ne vidi več tako močnega, kot se je počutil v tistem trenutku. Navsezadnje pri 37 letih ni bil tako zelo star. Kar 7 dirkačev je naslove osvajalo tudi v poznejših letih – Andretti, Prost, Mansell, Graham Hill, Brabham, Farina in Fangio, slednji celo pri 46 letih! Na tiskovni konferenci v Monzi je Michael dejal, da je že dolgo vedel, kdo bo pri Ferrariju dirkal v sezoni 2007. Bob McKenzie iz Daily Expressa mu je zato postavil vprašanje, ali je dal priložnost misli, da bi se eno leto vseeno pomeril s Kimijem Räikkönenom, saj ne kaže nikakršnih znakov nazadovanja. »Sami ste lahko videli, česa sem zmožen v tem trenutku. Ne, ta misel ni prišla v poštev. Za dirkanje na vrhunski ravni potrebuješ veliko energije in motiviranosti, staranje pa zadeve prav nič ne olajša. Da bi bil konkurenčen čez vse leto, tega preprosto ne bi bil zmožen. Menim, da se je lepše upokojiti z vrha kot pa z drugega konca,« je odgovoril Nemeč. Če je Michael vse to vedel, zakaj je potem prej dejal, da je bila odločitev o upokojitvi zelo težka, so se spraševali mnogi. Michael Schmidt iz Auto Motor und Sport je imel prav tako zanimivo vprašanje za sedemkratnega prvaka. Vprašal ga je, kaj mu je jemalo največ energije, so bila to potovanja, pritisk javnosti, pričakovanja ... torej, kaj je najtežje prenašal. »Ne vem in o tem ne želim preveč razmišljati. Oprostite, toda to ni dober čas zame, za razglabljanje o podrobnostih o moji odločitvi in za odgovarjanje na taka vprašanja. Kajti – in upam, da me boste razumeli – želim se stoodstotno osredotočiti na letošnje prvenstvo,« se



je neprijetnim vprašanjem izogibal dirkač Ferrarija. Pojavljati so se začele govorice, da je bil Schumacher pravzaprav stisnjen v kot. Pri Ferrariju so ga sicer želeli obdržati, vendar izključno ob Räikkönenu. Michael naj bi se celo ponudil, da odkupi Finčovo pogodbo, o čemer pa v moštvu iz Maranella očitno niso želeli niti slišati. Vzrok naj bi se skrival v denarju. Za vsoto, ki bi jo morali dati Nemcu, bi dobili približno pet Räikkönenov. In Finec je veljal vsaj za enako hitrega, če ne celo za hitrejšega. Po 11 letih Schumacher torej ni več mogel izbirati svojega moštvenega kolega.

Bernie Ecclestone je imel medtem druge skrbi, saj je bilo s Schumacherjevim odhodom pričakovati manjše zanimanje za šport. A v sezoni 2007 so imeli

mediji dovolj gradiva za poročanje in Bernie je bil lahko zadovoljen.

Začelo se je že s senzacionalno novico, da bo v formuli 1 prvič nastopal temnopolt dirkač, in sicer Lewis Hamilton, ki je leto prej osvojil serijo GP2 in si s tem zagotovil sedež v moštvu McLaren. Britanski dirkač pa ni bil prvi Hamilton v najvišjem razredu avtomobilizma. Že v 30. letih, ko prvenstvo še ni bilo ustanovljeno, je namreč dirkal Hugh Hamilton, vendar ni nanizal večjih uspehov. V 50. letih pa je svojo srečo preizkusil še Duncan Hamilton, ki mu sicer ni uspelo priti do točk za svetovno prvenstvo, je pa zato leta 1953 zmagal na sloviti dirki 24 ur Le Mansa. Hugh in Duncan nista bila v sorodu ... Lewis je že v svoji prvi sezoni postal velika zvezda, toliko bolj svetleča po dirki v Španiji, ko je prevzel tudi vodstvo v skupnem seštevku. Drugemu dirkaču ga je pozneje predal le na veliki nagradi Evrope, ko se je na vrhu znašel Alonso, ter na zadnji dirki sezone v brazilskem Interlagosu. Z Alonsom sta se kmalu sprla ...

Fernando Alonso! Da, skoraj bi pozabil nanj. Z dvema zaporednima naslovoma, s čimer je takrat postal najmlajši dirkač, ki mu je to uspelo, je dobesedno obnorel Špance. Dirko v Braziliji leta 2005, ko je osvojil svoje prvo prvenstvo, si je v Španiji ogledalo kar 10 milijonov gledalcev! S tem je bila presežena gledanost katerekoli nogometne tekme španske reprezentance ali večnega derbija med kluboma Real iz Madrida in Barcelono. »Alonsov uspeh je vse spremenil. Ljudje v kavarnah govorijo samo še o formuli 1 in razglabljajo o strategiji moštev kot o nedosojenih enajstmetrovkah,«

TOČKOVANJE DIRKAČEV

110	Kimi Räikkönen (ferrari)
109	Lewis Hamilton (mclaren mercedes)
	Fernando Alonso (mclaren mercedes)
94	Felipe Massa (ferrari)
61	Nick Heidfeld (BMW sauber)
39	Robert Kubica (BMW sauber)
30	Heikki Kovalainen (renault)
21	Giancarlo Fisichella (renault)
20	Nico Rosberg (williams toyota)
14	David Coulthard (red bull renault)
13	Alexander Wurz (williams toyota)
10	Mark Webber (red bull renault)
8	Jarno Trulli (toyota)
6	Sebastian Vettel (BMW sauber, toro rosso ferrari)
	Jenson Button (honda)
5	Ralf Schumacher (toyota)
4	Takuma Sato (super aguri honda)
3	Vitantonio Liuzzi (toro rosso ferrari)
1	Adrian Sutil (spyker ferrari)

TOČKOVANJE MOŠTEV

204	Ferrari
101	BMW Sauber
51	Renault
33	Williams Toyota
24	Red Bull Renault
13	Toyota
8	Toro Rosso Ferrari
6	Honda
4	Super Aguri Honda
1	Spyker Ferrari

je takrat dejal novinar španske televizije Tele 5 Antonio Labato ... Alonso je pri Renaultu oziroma Flaviu Briatoreju užival status prvega voznika, s prihodom v McLaren pa se je to spremenilo. Prvi znaki, da se s Hamiltonom ne bosta najbolje razumela, so se pojavili že na dirki v Monaku. Ron Dennis je namreč svojima varovancema, ki sta vozila na 1. in 2. mestu, naročil, naj se ne spuščata v boj na stezi, in Hamiltonu to ni bilo prav. McLaren se je zaradi tega znašel celo v preiskavi, Dennis pa se je branil: »Nismo posegli po moštvenih ukazih, ampak po moštveni strategiji. Če bi dirkača

vodstvo zapravila zaradi medsebojnega trčenja, bi me imeli za idiota.« Vse lepo in prav, če so v britanskem moštvu vrgli kovanec glede tega, kdo bo na kvalifikacijah vozil z lažjo posodo za gorivo. Spomnimo se, od leta 2003 naprej so se dirkači kvalificirali z dirkalniki, ki so v posodi za gorivo že imeli nalito količino za dirko; dva dirkača pa z isto količino nista mogla nastopati, ker bi to pomenilo, da bi morala hkrati na postanek.

Na veliki nagradi Madžarske je bilo miru v McLarnu dokončno konec. Alonso je v zadnjih trenutkih kvalifikacij med postankom v boksih nalašč

oviral Hamiltona in mu preprečil, da bi dosegel hiter čas. Ron Dennis je bil videti razjarjen in je s Špancem želel govoriti takoj, ko so se kvalifikacije končale. Toda Alonso je bil za njegove besede povsem gluhi in je ves čas samo mahal navijačem, saj je osvojil poleposition. No, vsaj tako je mislil. Komisarji dirke so ga namreč kaznovali s pet mest slabšim štartnim položajem, dirko pa je končal na 4. mestu. Alonso je pojasnil, da je Hamiltonu samo vrnil milo za drago, potem ko je britanski dirkač prej ignoriral navodilo moštva, naj Španca spusti predse. Kot se je izkazalo pozneje,

»Za dirkanje na vrhunski ravni potrebuješ veliko energije in motiviranosti, staranje pa zadeve prav nič ne olajša.«

MICHAEL SCHUMACHER



je Alonso prav zaradi te dirke izgubil tretji naslov svetovnega prvaka. To je bil drugi udarec za ekipo McLaren, kajti poleti jo je pretresla afera, zaradi katere je na koncu ostala tudi brez konstruktorske lovorike. Mike Coughlan, glavni oblikovalec britanskega moštva, je namreč prejel zaupne tehnične podatke o Ferrarijevem dirkalniku, ki mu jih je posredoval uslužbenec ekipe iz Maranella Nigel Stepney, nekoč glavni inženir Michaela Schumacherja. Mednarodna avtomobilistična zveza je moštvo McLaren kaznovala z odvzemom vseh 218 točk, kolikor sta jih zbrala Alonso in Hamilton.

Pred zadnjo dirko v Braziliji je imel Hamilton 107 točk, tri oziroma sedem več od Alonsa in Räikkönena. Slednji je zmagal s pomočjo Felipeja Masse, ki je Finca spustil predse. In ker sta McLarnova dirkača osvojila le 3. in 7. mesto, je nekoliko presenetljivo osvojil še naslov prvaka. »Räikkönen si ga je tudi zaslužil,« je dejal Alonso, ki se je razočaran vrnil k Renaultu.

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN AVSTRALIJE	Räikkönen	Räikkönen
VN MALEZIJE	Massa	Alonso (2)
VN BAHRAJNA	Massa	Massa
VN ŠPANIJE	Massa	Massa
VN MONAKA	Alonso	Alonso
VN KANADE	Hamilton	Hamilton
VN ZDA	Hamilton	Hamilton
VN FRANCIJE	Massa	Räikkönen (3)
VN V. BRITANIJE	Hamilton	Räikkönen (2)
VN NEMČIJE	Räikkönen	Alonso (2)
VN MADŽARSKE	Hamilton	Hamilton
VN TURČIJE	Massa	Massa
VN ITALIJE	Alonso	Alonso
VN BELGIJE	Räikkönen	Räikkönen
VN JAPONSKE	Hamilton	Hamilton
VN KITAJSKE	Hamilton	Räikkönen (2)
VN BRAZILIJE*	Massa	Räikkönen (3)

Največ zmag

6	Räikkönen
4	Hamilton
	Alonso
3	Massa
9	Ferrari
8	McLaren

Največ prvih štartnih mest

6	Hamilton
	Massa
3	Räikkönen
2	Alonso
9	Ferrari
8	McLaren

2008

LEWIS HAMILTON (mclaren mercedes)

Massa bo prvak, so govorili pred sezono in napovedi bi se skoraj uresničile. Če pa bi upoštevali prejšnji točkovni sistem (10-6-4-3-2-1), bi Brazilec osvojil tri točke več od Lewisa Hamiltona (83:80) in si s tem zagotovil svojo prvo lovoriko. Massa je imel tudi več zmag od Hamiltona (slednji je takrat postal najmlajši prvak v formuli 1), vendar se je to, da je nekdo imel več prvih mest od prvaka, v preteklosti zgodilo kar 10-krat. Še dodatnih 9-krat pa sta imela prva dirkača v prvenstvu enako število pokalov za prvo mesto na dirki. Brazilec je imel v nasprotju z letom 2007 manj smole, a še vedno precej več od Britanca.

Mednarodna avtomobilistična zveza je uvedla standardno elektroniko, prepovedala pa sistem proti zdrsanju koles in sistem za speljevanje. Predsednik Fije Max Mosley je prišel na idejo, da bi zamrznili razvoj motorjev za 10 let, pozneje pa so se moštva odločila za 5 let. Pri prvi menjavi motorja dirkač za kazni ni izgubil 10 mest v štartni vrsti, gorivo je moralo biti 5,75-odstotno iz bioloških materialov. Menjalnik je moral po novem zdržati 4 dirke, njegova menjava je bila kaznovana z izgubo 5 mest v štartni vrsti. Testiranja so omejili na maksimalno 30.000 kilometrov na posamezno moštvo, ki ni več smelo imeti rezervnega dirkalnika. Edini dobavitelj gum Bridgestone je podaljšal pogodbo do vključno leta 2010.

Formulo 1 je na koncu sezone zapustil David Coulthard, ki je z redbullom prišel do 8 točk, drugače pa je v 14 letih zbral 247 nastopov – več so jih do takrat zbrali le Schumacher, Patrese in Barrichello. Debitirala sta Brazilci Nelson Piquet (sin trikratnega



svetovnega prvaka Nelsona Piqueta) in Francoz Sebastien Bourdais, ki je kot večkratni prvak prišel iz ameriške serije Champ Car.

Ferrari in McLaren sta bili spet moštvi, ki ju je bilo treba premagati, tokrat pa sta ju precej bolj kot sezono prej ogrožali ekipi BMW Sauber in Renault. V točkovnanju voznikov je 6-krat prišlo do menjave vodstva, na uvodni dirki pa si je Hamilton praktično že zagotovil naslov, saj se je v letih 1996-2008 le enkrat zgodilo, da prvak ni postal dirkač z najboljšim štartnim položajem ali zmago na prvi dirki sezone oziroma v Melbourneu. In Lewis je osvojil tako poleposition kot zmago!

Med veliko nagrado Španije je s steze zletel Finec Heikki Kovalainen, ki je moral v bolnišnico na

preventivni pregled, na srečo pa se je dirkač McLarna v tekmovalni ritem vrnil že na naslednji dirki. Prav v Španiji je svoje edine točke v sezoni osvojil Britanec Jenson Button. Od njega so bili v skupnem seštevku na koncu slabši le štirje dirkači iz moštev Force India in Super Aguri (ekipi nista prišli do točk).

V Kanadi, kjer je Coulthard zadnjič v karieri stopil na stopničke, se je prve zmage, tudi prve dvojne, veselilo moštvo BMW Sauber. Robert Kubica je s svojo prvo uvrstitvijo na najvišjo stopničko po Hamiltonu in Räikkönenu postal že tretji vodilni dirkač v prvenstvu. Ne za dolgo, kajti po naslednjem tekmovanju je vodstvo prevzel Massa, ki je bil od takrat tudi najnevarnejši Lewisov nasprotnik.

Po dirki na Madžarskem, kjer je zaradi smole favoritov prvič v karieri slavil Kovalainen, je sledilo tekmovanje na novem prizorišču. Velika nagrada Evrope je bila organizirana na ulicah Valencie, a dirka ni postregla z zanimivim dogajanjem, kar so mnogi napovedovali. Še več, že na začetku je odstopil domačin Fernando Alonso, tako da od dirke niso imeli veliko niti gledalci ob stezi.

V Belgiji je prvi čez ciljno črto Lewis Hamilton prejel časovni pribitek in končal kot tretji. Nekaj krogov pred ciljem si je namreč pri prehitevanju vodilnega Kimija Räikkönena skrajšal pot čez šikano. Hamiltonov oče je bil skupaj z večino britanske javnosti ogorčen, saj je Lewis na ravnini, tako kot velevajo pravila, Kimija spustil predse in ga prehitel šele v naslednjem ovinku. No, pravila določajo, da je treba tekmeca takoj spustiti predse, Hamilton pa je ob Räikkönenu vozil več kot 5

TOČKOVANJE DIRKAČEV

98	Lewis Hamilton (mclaren mercedes)
97	Felipe Massa (ferrari)
75	Kimi Räikkönen (ferrari)
	Robert Kubica (BMW sauber)
61	Fernando Alonso (renault)
60	Nick Heidfeld (BMW sauber)
53	Heikki Kovalainen (mclaren mercedes)
35	Sebastian Vettel (toro rosso ferrari)
31	Jarno Trulli (toyota)
25	Timo Glock (toyota)
21	Mark Webber (red bull renault)
19	Nelsinho Piquet (renault)
17	Nico Rosberg (williams toyota)
11	Rubens Barrichello (honda)
9	Kazuki Nakajima (williams toyota)
8	David Coulthard (red bull renault)
4	Sebastien Bourdais (toro rosso ferrari)
3	Jenson Button (honda)

TOČKOVANJE MOŠTEV

172	Ferrari
151	McLaren Mercedes
135	BMW Sauber
80	Renault
56	Toyota
39	Toro Rosso Ferrari
29	Red Bull Renault
26	Williams Toyota
14	Honda

sekund in se šele nato postavil v njegovo zavetrje in ga prehitel. Interpretiranju pravila je konec naredila Fija, od naslednje dirke je namreč veljalo, da dirkač tekmeča, ki ga je spustil predse, ne sme prehiteti do naslednjega ovinka.

Na veliki nagradi Italije v Monzi je dež, ki je zaznamoval celoten konec tedna, najbolje izkoristil

Nemec Sebastian Vettel, ki je postal najmlajši zmagovalec v zgodovini formule 1.

Na ulicah Singapurja je bila na sporedu jubilejna, 800. velika nagrada za svetovno prvenstvo in hkrati prva nočna dirka. Prihod varnostnega avtomobila na stezo je najbolje izkoristil Fernando Alonso, ki je čez dva tedna s slavljem na Japonskem demantiral vse tiste,

ki so govorili le o sreči. Massa je medtem v Singapurju zaradi napake moštva pri postanku s seboj odpeljal cev za dolivanje goriva (prehitro so prižgali zeleno luč za speljevanje) in je osvojil le 13. mesto. Kot se je izkazalo pozneje, predvsem zaradi te napake ni osvojil naslova.

Pred zadnjo dirko v Braziliji je Massa za Hamiltonom zaostajal 7 točk. Da bi osvojil naslov, bi

»Bil sem že v tretjem ovinku, ko so mi sporočili, da je Hamilton obšel Glocka in postal prvak. Lewis si je prvenstvo zaslužil, saj je osvojil največ točk. Vesel sem, da nam je uspelo osvojiti vsaj konstruktorsko lovoriko.«

FELIPE MASSA

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN AVSTRALIJE	Hamilton	Hamilton
VN MALEZIJE	Massa	Räikkönen (2)
VN BAHRAJNA	Kubica	Massa (2)
VN ŠPANIJE	Räikkönen	Räikkönen
VN TURČIJE	Massa	Massa
VN MONAKA	Massa	Hamilton (3)
VN KANADE	Hamilton	Kubica (2)
VN FRANCIJE	Räikkönen	Massa (2)
VN V. BRITANIJE	Kovalainen	Hamilton (4)
VN NEMČIJE	Hamilton	Hamilton
VN MADŽARSKE	Hamilton	Kovalainen (2)
VN EVROPE	Massa	Massa
VN BELGIJE	Hamilton	Massa (2)
VN ITALIJE	Vettel	Vettel
VN SINGAPURJA	Massa	Alonso (15)
VN JAPONSKE	Hamilton	Alonso (4)
VN KITAJSKE	Hamilton	Hamilton
VN BRAZILIJE*	Massa	Massa



moral zmagati, Hamilton pa končati nižje od petega mesta. Toda dirkač McLarna se je nekaj sto metrov pred ciljem znašel prav tam! Proti koncu dirke se je namreč ulilo, nekatere komentatorje pa je zmedel Nemec Timo Glock, ki se je odločil, da bo vse do cilja vozil kar na gumah za suho stezo. Ob začetku zadnjega kroga je imel na 5. mestu kar 18 sekund prednosti pred šestouvrščenim Hamiltonom, a je bil zaradi vse močnejših padavin iz sekunde v sekundo počasnejši. Ko je Massa prečkal ciljno črto, so se v Ferrarijevi garaži že objeli v krogu in začeli poskakovati od neizmerne veselja. Takrat pa jih je pogled na televizijski zaslon šokiral! Hamilton je namreč pri vzponu na štartno-ciljno ravnino obšel še Glocka, kamere pa so v tistem trenutku preklopile v McLarnov tabor. Tam so člani ekipe z Lewisovim dekletom, britansko pevko Nicole Scherzinger iz skupine Pussycat Dolls, začeli s slavljem, ki je trajalo dolgo v noč.

Največ zmag

6	Massa
5	Hamilton
2	Räikkönen
	Alonso
1	Kubica
	Kovalainen
	Vettel
8	Ferrari
6	McLaren
2	Renault
1	BMW-Sauber
	Toro Rosso

Največ prvih štartnih mest

7	Hamilton
6	Massa
2	Räikkönen
1	Kubica
	Kovalainen
	Vettel
8	Ferrari
	McLaren
1	BMW-Sauber
	Toro Rosso

2009

JENSON BUTTON (brawn mercedes)

	TOČKOVANJE DIRKAČEV
95	Jenson Button (brawn mercedes)
84	Sebastian Vettel (red bull renault)
77	Rubens Barrichello (brawn mercedes)
69,5	Mark Webber (red bull renault)
49	Lewis Hamilton (mclaren mercedes)
48	Kimi Räikkönen (ferrari)
34,5	Nico Rosberg (williams toyota)
32,5	Jarno Trulli (toyota)
26	Fernando Alonso (renault)
24	Timo Glock (toyota)
22	Felipe Massa (ferrari)
	Heikki Kovalainen (mclaren mercedes)
19	Nick Heidfeld (BMW sauber)
17	Robert Kubica (BMW sauber)
8	Giancarlo Fisichella (force india mercedes, ferrari)
6	Sebastien Buemi (toro rosso ferrari)
5	Adrian Sutil (force india mercedes)
3	Kamui Kobayashi (toyota)
2	Sebastien Bourdais (toro rosso ferrari)

	TOČKOVANJE MOŠTEV
172	Brawn Mercedes
153,5	Red Bull Renault
71	McLaren Mercedes
70	Ferrari
59,5	Toyota
36	BMW Sauber
34,5	Williams Toyota
26	Renault
13	Force India Mercedes
8	Toro Rosso Ferrari

Bilo je leta 2005 na veliki nagradi San Marina, ko sem imel z Jensonom Buttonom intervju v bivalniku moštva BAR. Po izjemno uspešni sezoni 2004 na prvih treh dirkah leta 2005 niti enkrat ni prišel do točk. Vprašal sem ga, koliko je za to kriva afera iz leta 2004, ko je podpisal pogodbo za moštvo Williams, vodja ekipe BAR Britanec David Richards pa je dejal, da je neveljavna. Vendar sem se zmotil v izgovorjavi. Namesto afera Richards/Williams sem dejal Richard/Williams. Nemudoma me je prekinila tiskovna predstavica moštva BAR Tracy Novak, ki je pozorno spremljala intervju. A ne zaradi izgovorjave. Opozorila me je namreč, naj pustimo preteklost, Jenson pa je mirno dejal: »Imam prijatelja, ki mu je ime Richard Williams!« Da, tudi Button je eden tistih Angležev z izjemnim smislom za humor ...

Jenson je s svojo dirkaško kariero začel razmeroma pozno, šele pri 14. letih. »Vendar je bilo takoj jasno, da je naravni talent,« mi je nekoč dejal Franci Jerančič. Button je na svoji drugi dirki v formuli 1, v brazilskem Interlagosu, osvojil 6. mesto in tako postal do takrat najmlajši dobitnik točk za svetovno prvenstvo. Z dirko v Interlagosu je povezana še ena morda zanimiva zgodba. Poleg tega, da je prav tam osvojil naslov svetovnega prvaka, je leta 2006 uprizoril enega najboljših prehitevalnih manevrov v zgodovini tega športa. Pred prvim ovinkom je bil namreč daleč za Kimijem Räikkönenom, a se je vseeno odločil, da bo Finca pri zaviranju prehitel. Dirkači pred točko zaviranja



vožijo tudi s hitrostjo 100 m/s, kar pomeni, da z le pol sekunde poznejšim zaviranjem lahko pridobijo tudi 50 metrov ... Res pa je, da gledalec pred televizijskim zaslonom ne more vedeti, v kakšnem stanju imata tekmeca gume, zavore idr. Na koncu je bil tretji ...

Jenson Button skupaj s svojim moštvenim kolegom Rubensom Barrichellom pred sezono niti ni vedel, ali bo sploh dirkal. Honda se je namreč na koncu leta 2008 umaknila iz športa, moštvo pa je v zadnjem trenutku odkupil tehnični direktor ekipe Ross Brawn. In čeprav je bil Ross soustvarjalec pri vseh uspehih Michaela Schumacherja, nihče ni računal, da bo njegova ekipa v prvi polovici

sezone dobesedno pometla s konkurenti. Moštvo je uporabljalo enake motorje kot ekipa McLaren, kljub temu pa se Mercedes ni odločil, da bi trzil svojo znamko na Brawnovih dirkalnikih.

Eden od razlogov za tako dober začetek Rossove ekipe se je skrival v kontroverznem difuzorju, ki je v primerjavi s konkurenti omogočal več pritiskne sile dirkalnika k tlu. Druga moštva so se nemudoma pritožila ... Ross Brawn: »Že pred sezono sem vse vodje moštev povabil na pogovor o naši novosti, a očitno nihče ni verjel, da bomo sploh na štartu prve dirke sezone. Zdaj, ko smo postali zmagovalci, pa gremo predvsem velikim precej v nos!« Fija je že med zimskimi testiranjimi potrdila legalnost difuzorja, zato je bila pritožba Ferrarija, BMW-ja in Renaulta zavrnjena.

Sezona je bila v znamenju uvajanja sistema KERS, naprave za shranjevanje energije, ki se je sproščala pri zaviranju. Dirkač je imel s pritiskom gumba na volanu iz posebnega elektromotorja na voljo nekaj dodatnih konjskih moči, ki jih je lahko uporabil za nekaj sekund, predvsem pri prehitevanju tekmecev.

Po Buttonovem oziroma Brawnovem samohodu na prvih sedmih dirkah se je prebudilo moštvo Red Bull, ki pa je imelo čez vse leto, predvsem pri Vettlu, težave z Renaultovim motorjem. Nato se je iz krize izvleklo tudi moštvo McLaren, ki je od velike nagrade Madžarske naprej uporabljalo izboljšano različico dirkalnika, ter Ferrari, saj je v Belgiji slavil Kimi Räikkönen. Ne zlahka! Dirkač

moštva Force India Giancarlo Fisichella je namreč na tem tekmovanju uprizoril predstavo svojega življenja, ko je za Kimijem v cilju zaostal le za nekaj dolžin dirkalnika, na kvalifikacijah pa je senzacionalno osvojil poleposition. Do takrat je bilo v vsej sezoni njegovo najboljšo štartno mesto trinajsto, iz moštva Force India pa so po dirki hiteli razlagati, da so dirkali s predelano

različico dirkalnika, ki je presenetil celo člane ekipe, kaj šele svetovno javnost.

Na sobotnih kvalifikacijah za veliko nagrado Madžarske je prišlo do najhujše nesreče v zadnjih 14 letih oziroma vse od Häkkinenove v Avstraliji leta 1995. V čelado Felipeja Masse je namreč pri več kot 200 km/h priletela odtrgana vzmet z Barrichellovega dirkalnika.

Udarec je bil tako silovit, da je čelado predrlo. Massa je utrpel poškodbe lobanje, zaradi česar je moral na operacijo, en dan so ga v bolnišnici imeli celo v umetni komi. Na srečo si je še pred koncem sezone toliko opomogel, da je pred veliko nagrado Brazilije, kjer je zamahnil s karirasto zastavico, odpeljal nekaj poskusnih krogov v ferrariju, vendar do konca sezone na dirkah

»Že pred sezono sem vse vodje moštev povabil na pogovor o naši novosti, a očitno nihče ni verjel, da bomo sploh na štartu prve dirke sezone. Zdaj, ko smo postali zmagovalci, pa gremo predvsem velikim precej v nos!«

ROSS BRAWN



ni več nastopil. Sprva so govorili, da ga bo zamenjal celo Michael Schumacher, vendar je Nemeč to možnost zavrnil zaradi prevelikih bolečin v vratu, ki so bile posledica nesreče z motorjem meseca februarja, in namesto Brazilca je vstopil Italijan Luca Badoer. Ne za dolgo! Že od velike nagrade Italije naprej je namreč ob Kimiju Räikkönenu dirkal Giancarlo Fisichella.

Medtem je formulo 1 pretresla še ena afera. Mediji so izvedeli, da so se v moštvu Renault leta 2008 na veliki nagradi Singapurja dogovorili, naj se Nelsinho Piquet na delu steze, kjer ni bilo žerjavov za dvig morebitnih uničenih dirkalnikov, namerno zaleti v zid. S tem je Piquet povzročil prihod varnostnega avtomobila na stezo in to je šlo na roke Fernandu Alonsu, ki je zmagal.

Zadnja dirka je bila velika nagrada Abu Dabija v Združenih arabskih emiratih. Združeni arabski emirati so postali 30. država gostiteljica dirke za veliko nagrado.

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN AVSTRALIJE	Button	Button
VN MALEZIJE	Button	Button
VN KITAJSKE	Vettel	Vettel
VN BAHRAJNA	Trulli	Button (4)
VN ŠPANIJE	Button	Button
VN MONAKA	Button	Button
VN TURČIJE	Vettel	Button (2)
VN V. BRITANIJE	Vettel	Vettel
VN NEMČIJE	Webber	Webber
VN MADŽARSKE	Alonso	Hamilton (4)
VN EVROPE	Hamilton	Barrichello (3)
VN BELGIJE	Fisichella	Räikkönen (6)
VN ITALIJE	Hamilton	Barrichello (5)
VN SINGAPURJA	Hamilton	Hamilton
VN JAPONSKE	Vettel	Vettel
VN BRAZILIJ* [*]	Barrichello	Webber (2)
VN ABU DABIJA	Hamilton	Vettel (2)

Največ zmag

6	Button
4	Vettel
2	Barrichello
	Webber
	Hamilton
1	Räikkönen

Največ prvih štartnih mest

4	Button
	Vettel
	Hamilton
1	Barrichello
	Webber
	Trulli
	Alonso
	Fisichella

8 Brawn

6	Red Bull
2	McLaren
1	Ferrari

5 Brawn

	Red Bull
4	McLaren
1	Toyota
	Renault
	Force India

2010 SEBASTIAN VETTEL (red bull renault)

Na zadnji dirki v Abu Dabiju so imeli možnost za osvojitve naslova kar štirje dirkači – to se je v zgodovini tega športa zgodilo prvič. V najboljšem položaju je bil Fernando Alonso, ki je imel 246 točk. Sledili so Mark Webber (238), Sebastian Vettel (231) in Lewis Hamilton (222). Preračunavanj o tem, kateri dirkač potrebuje ta ali oni rezultat za opevano lovoriko, je bilo veliko. Alonso bi ob Vettlovi zmagi potreboval le četrto mesto, a je med dirko obtičal za Rusom Vitalijom Petrovom. »Zavedamo se, da voziš na meji možnega, toda nujno je, da Petrova prehitiš,« so Alonsu sporočali prek radijske povezave. Španec je dirko končal za Rusom, ki je bil na koncu šesti, sedmo mesto pa je bil Alonsov najslabši dosežek v zaključku sezone, saj je pred tem nanizal tri zmage in dve tretji mesti. Dirkač moštva Ferrari je takoj po dirki izrazil nezadovoljstvo nad članom ekipe Renault, češ da bi se moral umakniti, a so komentatorji televizijskega prenosa poudarjali, da je bil za poraz v celoti kriv sam.

Sezona se je začela brez Kimija Räikkönena, ki se je odločil, da bo dve leti dirkal v svetovnem reli prvenstvu, povratnik v športu pa je bil na presenečenje mnogih Michael Schumacher. Nemec se je v starosti 41 let pridružil moštvu Mercedesu, ki je nastalo iz zmagovalne ekipe Brawn, zato so bila pričakovanja velika. »Z Mercedesom sem podpisal svojo prvo profesionalno pogodbo v karieri dirkača. To je bilo pred 20 leti, ko sem nastopal s športnimi avtomobili. Jasno, 14 let sem bil pri moštvu Ferrari, s katerim sem ostal v dobrih odnosih. Toda zdaj bomo tekmeči na stezi in tam, kot veste, ni prijateljstva. Veseli me,



da me navijači kljub triletni odsotnosti podpirajo v enaki meri kot prej. Kombinacija Mercedesu, pokrovitelja Petronasa in Rossa Brawna, s katerim sem osvajal naslove tako pri Benettonu kot Ferrariju, se mi zdi močna in verjamem, da bo zabavno,« je bil z optimizmom navdan Nmec. Dvakratni svetovni prvak z Benettonom in petkratni s Ferrarijem je z Mercedesom podpisal triletno pogodbo, najboljši rezultat, ki ga je dosegel v teh treh letih, pa je bil tretje mesto v sezoni 2011. Njegov moštveni kolega v tem času Nmec Nico Rosberg je bil v skupnem seštevku vedno pred njim. Kljub opazkam, da se ne bi smel vrniti v tekmovanje, pa so bili mnogi strokovnjaki prepričani, da Schumacher ni vozil slabo, ob koncu

sezone 2012 je prejel celo majico z napisom 'Not bad for a 43-yearold' (v dobesednem prevodu: Ni slabo za 43-letnika).

Aktualni svetovni prvak Jenson Button se je od Brawna preselil k McLarnu, kar je bila prava odločitev. Anglež je namreč v naslednjih letih dosegel nekaj opaznih rezultatov, v sezoni 2011 je bil celo podprvak, medtem ko sta se Mercedesova oziroma Brawnova dirkača le stežka uvrščala na stopničke.

Japonski proizvajalec pnevmatik Bridgestone je napovedal svoj umik iz športa ob koncu sezone, za leto 2011 je bil napovedan prihod italijanskega Pirellija. Občasni slovenski sokomentator televizijskih prenosov Franci Jerančič je ob tem dejal samo: »Formula 1 bo še kako pogrešale Japonce.« In prav je imel, saj so se nad Pirellijem pritoževali vsi, celo navijači, ki so zaradi prevelike obrabe gum gledali – po njihovem mnenju – vse preveč postankov v boksih.

Uveden je bil nov točkovni sistem 25-18-15-12-10-8-6-4-2-1. Za zmagovalce posameznih dirk – zlasti pa tiste dirkače, ki so računali na naslov prvaka – je bil precej dobrodošel, saj je bila razlika do drugo- in tretjevrščenega dirkača podobna staremu sistemu 10-6-4-3-2-1. Vettel bi tudi v primeru starega osvojil prvenstvo, in sicer s 84 točkami, Alonso bi bil drugi z 78, le Webber (75) in Hamilton (76) bi zamenjala mesti.

Prvič v zgodovini formule 1 se je zgodilo, da je imel koledar več neevropskih kot evropskih dirk, novost pa je bila velika nagrada Južne Koreje. Sprva ni kazalo, da bodo dirko speljali, saj je bilo med Severno Korejo in njeno južno sosedo kar precej politične napetosti, nato

TOČKOVANJE DIRKAČEV

256	Sebastian Vettel (red bull renault)
252	Fernando Alonso (ferrari)
242	Mark Webber (red bull renault)
240	Lewis Hamilton (mclaren mercedes)
214	Jenson Button (mclaren mercedes)
144	Felipe Massa (ferrari)
142	Nico Rosberg (mercedes)
136	Robert Kubica (renault)
72	Michael Schumacher (mercedes)
47	Rubens Barrichello (williams cosworth)
	Adrian Sutil (force india mercedes)
32	Kamui Kobajashi (sauber ferrari)
27	Vitalij Petrov (renault)
22	Nico Hülkenberg (williams cosworth)
21	Vitantonio Liuzzi (force india mercedes)
8	Sebastian Buemi (toro rosso ferrari)
6	Pedro de la Rosa (sauber ferrari)
	Nick Heidfeld (sauber ferrari)
5	Jaime Alguersuari (toro rosso ferrari)

TOČKOVANJE MOŠTEV

498	Red Bull Renault
454	McLaren Mercedes
396	Ferrari
214	Mercedes
163	Renault
69	Williams Cosworth
68	Force India Mercedes
44	Sauber Ferrari
13	Toro Rosso Ferrari

so zaostajala še dela na dirkališču. Dovoljenje je bilo izdano manj kot dva tedna pred dirko, Hermann Tilke pa je napovedal veliko zdrsov zaradi asfalta, ki je bil položen le nekaj dni pred tekmovanjem. Prav je imel, saj je s steze zletel celo Bernd Maylander z varnostnim avtomobilom.

Sebastian Vettel, ki je v prvenstvo prišel leta 2007, je pri 23 letih postal najmlajši prvak. V tej »kategoriji« je premagal Lewisa Hamiltona za 166 dni, torej je bil Nmec nekaj več kot 5 mesecev mlajši od Britanca, ki je imel rekord v lasti vsega slabi dve leti.

Vettlu sprva ni kazalo najbolje. Po dirki v Avstraliji – to je bila že druga dirka, na kateri je vodil, a je imel tehnično okvaro ki ga je stala zmage – je celo zalučal čelado ob tla in zakričal: »Zakaj se to vedno dogaja meni!?!« Za nameček sta z moštvenim kolegom Markom Webbrom v Turčiji trčila in trk je bil tako silovit, da je moral odstopiti. V prvenstvu je pravzaprav vodil samo po zadnji dirki sezone, celo Keke Rosberg in Mike Hawthorn, ki sta naslova v letih 1982 oziroma 1958 osvojila z vsega eno zmago v sezoni, sta v skupnem seštevku večkrat vodila od

Nemca. V sezoni 2010 je najprej vodil Alonso, po tretji dirki Felipe Massa, ki si je dobro opomogel po nesreči na Madžarskem sezono prej, nato Button, Webber, Hamilton, pa spet Webber in tako naprej. Vettel je v častnem krogu dirke v Abu Dabiju jokal od sreče, se zaradi solz komaj zahvaljeval svojemu moštvu prek radijske povezave, na tiskovni konferenci pa je povedal: »Hja, kar malce brez besed sem ostal. Ne vem, kaj pravzaprav reči v takšnem trenutku. Sezone je bila naporna, tako zame kot za moštvo. Vedno

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN BAHRAJNA	Vettel	Alonso (3)
VN AVSTRALIJE	Vettel	Button (4)
VN MALEZIJE	Webber	Vettel (3)
VN KITAJSKE	Vettel	Button (5)
VN ŠPANIJE	Webber	Webber
VN MONAKA	Webber	Webber
VN TURČIJE	Webber	Hamilton (2)
VN KANADE	Hamilton	Hamilton
VN EVROPE	Vettel	Vettel
VN V. BRITANIJE	Vettel	Webber (2)
VN NEMČIJE	Vettel	Alonso (2)
VN MADŽARSKE	Vettel	Webber (2)
VN BELGIJE	Webber	Hamilton (2)
VN ITALIJE	Alonso	Alonso
VN SINGAPURJA	Alonso	Alonso
VN JAPONSKE	Vettel	Vettel
VN J. KOREJE	Vettel	Alonso (3)
VN BRAZILIJE	Hülkenberg	Vettel (2)
VN ABU DABIJA*	Vettel	Vettel

»Zjutraj pred dirko v Abu Dabiju sem se trudil, da ne razmišljam preveč, kajti v tem primeru gre ponavadi vse narobe.«

SEBASTIAN VETTEL



smo verjeli vase. Danes je poseben dan. Zjutraj sem se trudil, da ne bi razmišljal preveč, kajti v tem primeru gre navadno vse narobe. Osredotočil sem se na svoje delo, se izogibal nepotrebnim pogovorom in uspelo mi je. Ko sem prečkal ciljno črto, sem prek radijske povezave prejel sporočilo, da kaže dobro, a da moram počakati, da vsi prečkajo ciljno črto. Pomislil sem: »Kaj meni s tem?« Ob tem nisem bil pozoren na velike zaslone ob stezi. Potem sem zaslišal: »Svetovni prvak si!« Fantje v Milton Keynesu so garali in verjamem, da v tem trenutku uživajo. Zahvaliti se moram še ljudem iz Avstrije, ki so me podpirali od vsega začetka. To je bilo resnično čudovito potovanje z Red Bullom, ne smem pa pozabiti niti na tiste iz časov, ko sem vozil gokarte. Nekaj jih je tu na dirki, nekaj v Kerpnu, nekaj pa v mojem domačem mestu Heppenheim. Lahko rečem le – najlepša hvala!«

Največ zmag

5	Vettel
	Alonso
4	Webber
3	Hamilton
2	Button
9	Red Bull
5	McLaren
	Ferrari

Največ prvih štartnih mest

10	Vettel
5	Webber
2	Alonso
1	Hamilton
	Hülkenberg
15	Red Bull
2	Ferrari
1	McLaren
	Williams

2011

SEBASTIAN VETTEL (red bull renault)

Nemec Sebastian Vettel je v nasprotju s prvim naslovom drugo lovoriko svetovnega prvenstva formule 1 osvojil že nekaj dirk pred koncem sezone, torej na precej lažji način. Ni bil prvi s tako zgodbo. Avstralec Jack Brabham je imel enako v sezonah 1959–1960, Nemec Michael Schumacher v letih 1994–1995 in tako naprej. Schumacher je celo v letih pri Ferrariju doživljal isto, saj je leta 2000, ko je osvojil prvi naslov z moštvo iz Maranella, šele v zaključku strl odpor konkurentov, medtem ko je bil v naslednji sezoni prvak že na veliki nagradi Madžarske, štiri dirke pred koncem. Nekatere dirkače torej prvi naslov precej razbremeni in v nadaljevanju vozijo še hitreje.

Vettlova razlika 122 točk do drugouvrščenega v skupnem seštevku je postala rekordna, res pa je, da bi po starem točkovnem sistemu 10-6-4-3-2-1 Britanec Jenson Button zaostal »le« za 58 točk, kar je manj od Schumacherjeve razlike do Barrichella leta 2002 (67 točk). Vettel je postavil tudi nov rekord v številu najboljših štartnih položajev, za 1 pole position je namreč izboljšal Mansellovih 14 kvalifikacijskih zmag v sezoni 1992. Nemec je rekord proslavil na šaljiv način, in sicer tako, da si je pod nos prilepil umetne brke – to je bil Britanec značilni videz v času njegove dirkaške kariere. Vseeno je treba omeniti, da je Vettel rekordni dosežek postavil v sezoni, ki je imela 19 dirk, Mansellova jih je imela le 16. Moštvo Red Bull prav tako kot ekipa McLaren leta 1988 samo na eni dirki ni osvojilo najboljšega štartnega položaja, a je



njihov odstotek (95 proti 93) zaradi večjega števila dirk v sezoni boljši.

V skupnem seštevku so prvih sedem mest zasedli isti dirkači kot leto prej, le Fernando Alonso in Lewis Hamilton sta rahlo nazadovala, Jenson Button pa je napredoval za tri mesta.

Sezone ni začel Poljak Robert Kubica, ki se je hudo poškodoval v reli dirkalniku. Zamenjal ga je Nemec Nick Heidfeld, po mnenju mnogih eden najboljših dirkačev brez zmage v svetovnem prvenstvu. Heidfelda je na veliki nagradi nadomestil Bruno Senna, nečak velikega Ayrtona Sene, in čeprav je Brazilček dosegal slabše rezultate od svojega moštvenega kolega Vitalija Petrova, je bil

Frank Williams prepričan, da je bil boljši, in je Senni ponudil sedež za sezono 2012. »Seveda ima ta zgodba romantičen pridih, saj se vsi sprašujemo, ali je tako dober, kot je bil njegov stric. Nam bi še kako prav prišlo, če je, saj nujno potrebujemo uvrstitve med točke. Vendar bi v prvi vrsti rad videl to, da bi poskrbel za presenečenje,« je dejal Frank.

Ob koncu sezone se je kot rekorder v številu nastopov iz športa umaknil Rubens Barrichello. Brazilček jih je zbral več kot 320, kljub dolgi karieri v formuli 1 pa ni prenehal dirkati, že v naslednji sezoni je začel nastopati v ameriški seriji IndyCar. Barrichello je bil prvi dirkač z več kot 300 nastopi v formuli 1, drugi je ob koncu sezone 2012 postal Nemec Michael Schumacher.

Sebastian Vettel je na prvi dirki sezone v avstralskem Albert Parku najboljši štartni položaj dosegel z osmimi desetinkami sekunde prednosti pred Lewisom Hamiltonom, in, jasno, na poznejši dirki tudi zmagal. Osem desetink sekunde je »pomembnih« zato, ker je dve leti pozneje eden od številnih novinarjev tega cirkusa opravljal raziskovalno nalogo. Ugotovil je, da 10 kilogramov dodatnega goriva pomeni 0,4 sekunde na krog slabši čas, in ker je bil Vettel s 60 kilogrami dobrih 15 kilogramov lažji od svojega moštvenega kolega Avstralca Marka Webbra, je nadobudni novinar vsem moštvom poslal naslednje vprašanje: ali bi v formuli 1, podobno kot v boksu, morali uvesti različne kategorije oziroma neko omejitev za lažje dirkače? Prejel ni niti enega odgovora. Mlademu novinarju je postalo jasno, da v tem športu

TOČKOVANJE DIRKAČEV

392	Sebastian Vettel (red bull renault)
270	Jenson Button (mclaren mercedes)
258	Mark Webber (red bull renault)
257	Fernando Alonso (ferrari)
227	Lewis Hamilton (mclaren mercedes)
118	Felipe Massa (ferrari)
89	Nico Rosberg (mercedes)
76	Michael Schumacher (mercedes)
42	Adrian Sutil (force india mercedes)
37	Vitalij Petrov (renault)
34	Nick Heidfeld (renault)
30	Kamui Kobajaši (sauber ferrari)
27	Paul di Resta (force india mercedes)
26	Jaime Alguersuari (toro rosso ferrari)
15	Sebastien Buemi (toro rosso ferrari)
14	Sergio Perez (sauber ferrari)
4	Rubens Barrichello (williams cosworth)
2	Bruno Senna (renault)
1	Pastor Maldonado (williams cosworth)

TOČKOVANJE MOŠTEV

650	Red Bull Renault
497	McLaren Mercedes
375	Ferrari
165	Mercedes
73	Renault
69	Force India Mercedes
44	Sauber Ferrari
41	Toro Rosso Ferrari
5	Williams Cosworth

večinoma zmagujejo nižji oziroma lažji dirkači, ki komaj presegajo 160 centimetrov in 60 kilogramov. Vettel, Alonso, Villeneuve, Prost, Lauda, Andretti ... vsi so nižje rasti in manjše teže.

Ena nevarnejših velikih nagrad sezone 2011 je potekala v Monte Carlu, kjer so hospitalizirali dva dirkača. Sergio Perez je v času kvalifikacij močno trčil v šikani Nouvelle pri izvozu iz predora, pri čemer je utrpel pretres možganov. Perez v nadaljnjem tekmovanju ni več nastopil, celo v Kanadi, torej dirko pozneje, se je po prvih prostih treningih počutil preveč

slabotnega, zato je sedež prepustil Pedru de la Rosi. Na dirki v Monaku jo je skupil še Vitalij Petrov, in sicer v trčenju petih dirkalnikov, Rus je bil nekaj časa celo v nezavesti.

Enako nevarni, a precej zanimivejši dirki za gledalce, saj niso spremljali poškodb dirkačev, so bili ljubitelji tega športa priča že na naslednji dirki v kanadskem Montrealu. Vettel je tam dosegel že šesti pole position v sezoni, tekmovanje pa je bilo zaznamovano z močnim deževjem. V uvodnih krogih sta na ciljni ravnini trčila moštvena kolega Jensen

Button in Lewis Hamilton, Button je za nameček prejel kazensko vožnjo skozi bokse zaradi prehitre vožnje za varnostnim avtomobilom v času, ko so s steze odstranjevali Hamiltonov dirkalnik. V 25. krogu so dirko za 2 uri prekinili zaradi premočnega dežja, ob ponovnem štartu pa se je do konca dirke steza posušila le toliko, da so dirkači lahko vozili po ozkem pasu tako imenovane idealne linije. Button se je po opravljeni kazni znašel celo nižje od 20. mesta, a je hitro napredoval. Štiri kroge pred koncem je prehitel Marka Webbra in Michaela Schumacherja, pred njim

»Vzdržljivost dirkalnika je bila letos neverjetna, z izjemo dirke v Monzi praktično nismo zabeležili odstopa. Enkratno leto.«

MARK WEBBER



je bil le še vodilni Vettel. Buttonovi časi so nakazovali, da bo Vettla ujel šele v zadnjem krogu, v katerem je Nemeč potem storil napako, zdrsnil s posušenega pasu in prepustil zmago Britancu. »Ničesar nisem videl, ko je bil Lewis ob meni. V vzratnih ogledalcih sem lahko videl le vodni prš, ki je prihajal izza mojih koles, zato sva trčila. Toda takšne stvari se dogajajo in za dogodek sem se mu že opravičil. Enkratna dirka, in tudi če ne bi zmagal, ne bi bil razočaran, saj sem užival od prvega do zadnjega kroga. Najverjetneje je to moja najboljša zmaga doslej,« je po dirki povedal Button.

Red Bull je konstruktorsko lovoriko osvojil na veliki nagradi Koreje. »Današnji dan pripada moštvu. Konstruktorska lovorika ... to je velika stvar – zlasti, če jo osvojiš dve leti zapored. Vzdržljivost dirkalnika je bila letos neverjetna, z izjemo dirke v Monzi praktično nismo zabeležili odstopa. Res, enkratno leto,« je po dirki v Koreji dejal Mark Webber.

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN AVSTRALIJE	Vettel	Vettel
VN MALEZIJE	Vettel	Vettel
VN KITAJSKE	Vettel	Hamilton (3)
VN TURČIJE	Vettel	Vettel
VN ŠPANIJE	Webber	Vettel (2)
VN MONAKA	Vettel	Vettel
VN KANADE	Vettel	Button (7)
VN EVROPE	Vettel	Vettel
VN V. BRITANIJE	Webber	Alonso (3)
VN NEMČIJE	Webber	Hamilton (2)
VN MADŽARSKE	Vettel	Button (3)
VN BELGIJE	Vettel	Vettel
VN ITALIJE	Vettel	Vettel
VN SINGAPURJA	Vettel	Vettel
VN JAPONSKE*	Vettel	Button (2)
VN J. KOREJE	Hamilton	Vettel (2)
VN INDIJE	Vettel	Vettel
VN ABU DABIJA	Vettel	Hamilton (2)
VN BRAZILIJE	Vettel	Webber (2)

Največ zmag

11	Vettel
3	Button
	Hamilton
1	Webber
	Alonso
12	Red Bull
6	McLaren
1	Ferrari

Največ prvih štartnih mest

15	Vettel
3	Webber
1	Hamilton
18	Red Bull
1	McLaren

2012

SEBASTIAN VETTEL (red bull renault)

»Okej, Kimi, naslednji dirkač, ki vozi ta teboj, je Alonso, ki zaostaja 5 sekund. O razliki med vama oziroma njegovih časih te bom sproti obveščal,« so Kimija Räikkönenena med dirko v Abu Dabiju obvestili prek radijske povezave. »Samo pustite me pri miru, vem, kaj počnem,« je članom moštva precej nejevoljno odvrnil Finec. Nato so Räikkönenena med vožnjo za varnostnim avtomobilom prosili še, naj dobro ogreva vse štiri gume. »Da, da, da, da, saj to že ves čas počnem, ni me treba opozarjati vsakih 10 sekund,« je bil piker dirkač Lotusa. Zgodba se je nadaljevala celo na odru za zmagovalce, kjer so po novem opravljali intervjuje s prvimi tremi dirkači. David Coulthard ga je namreč vprašal, kako se počuti ob prvi zmagi po letu 2009, Kimi pa je v svojem značilnem redkobesednem slogu odvrnil le: »Nič kaj posebno.« Gledalci pod odrom in na tribunah so nemudoma reagirali, zato je David vztrajal, da navijači želijo vedeti, kako posebni občutki prevzemajo dirkače formule 1 ob zmagah za veliko nagrado. »Nazadnje ste mi nekaj sra*i, ker se nisem dovolj smejal, zato ...« je začel z odgovorom takrat že 33-letni Finec, pri čemer je poskrbel za val navdušenja med navijači ob stezi.

Räikkönenovo število oboževalcev je po tej dirki po vsej verjetnosti skokovito naraslo, vsekakor pa je v tem, za mnoge preveč sterilnem dirkaškem svetu poskrbel za nekaj več smeha. Ob povratku v šport z moštvom Lotus (ekipa razen imena ni imela ničesar skupnega s tisto, ki je zmagovala desetletja prej) je odpeljal izjemno uspešno sezono. Še več,



do dirke v Veliki Britaniji leta 2013 je podrl rekord Michaela Schumacherja v številu zaporednih uvrstitev med dobitnike točk. Schumacher jih je namreč med letoma 2001 in 2003 nanizal 24. Kimi je bil v skupnem seštevku sezone 2012 tretji, s tem je iz velike sedmerice, ki je bila najboljša v letih 2010 in 2011, izpadel Nico Rosberg.

Sezona se je začela s kar šestimi svetovnimi prvaki, ob Sebastianu Vettlu so dirkali še Jenson Button, Lewis Hamilton, Kimi Räikkönen, Fernando Alonso in Michael Schumacher. S tem je bil presežen rekord iz leta 1970, ko je v prvenstvu tekmovalo pet svetovnih prvakov, in sicer Jackie Stewart, Graham Hill, Denny Hulme, John Surtees in Jack Brabham. V nasprotju z

letom 1970 so svetovni prvaki sezone 2012 oziroma v sezoni 2012 zasedli prvih pet mest v točkovanju dirkačev, le Schumacher je bil trinajsti.

V prvenstvo se je vrnil Adrian Sutil, ki naj bi v nekem nočnem klubu po dirki v Šanghaju leta 2011 z razbitim kozarcem za šampanjec napadel lastnika ekipe Lotus Erica Luxa. Lux je bil menda porezan po vratu, Sutil pa je bil obsojen na 18 mesecev pogojne kazni, plačati je moral tudi 200 tisoč evrov kazni. Vzrok za napad javnosti ni bil razkrit.

Prvenstvo je imelo rekordnih 20 dirk. V koledar se je vrnila velika nagrada Združenih držav Amerike z novim prizoriščem v Teksasu, po letu odsotnosti pa smo znova spremljali še veliko nagrado Bahrajna – čeprav so tamkajšnji protesti grozili, da bo dirka spet odpovedana. Bahrajncani so že nekaj časa protestirali proti svoji vladi, v času shodov februarja 2011 je bilo nekaj ljudi celo ubitih. Nekateri domačini so bili močno proti prirejanju dirke na dirkališču Šakir, a je v krogu formule 1 prevladovalo mnenje, da je bil odstotek prebivalcev (ta naj bi se gibal okoli številke 10), ki je nasprotoval, občutno premajhen.

Na prvih sedmih dirkah je zmagalo sedem različnih zmagovalcev, to je bil nov rekord v formuli 1. Pri starem leta 1983 je sodelovalo le pet dirkačev, enako število pa lahko zasledimo še v sezonah 1975 in 1967.

Na tretji dirki v Šanghaju je prvič v karieri zmagal Nico Rosberg. S tem je Keke Rosberg, ki je prvič zmagal 30 let prej na veliki nagradi Švice, postal prvi oče, ki mu je uspelo videti enak uspeh svojega sina.

TOČKOVANJE DIRKAČEV

281	Sebastian Vettel (red bull renault)
278	Fernando Alonso (ferrari)
207	Kimi Räikkönen (lotus renault)
190	Lewis Hamilton (mclaren mercedes)
188	Jenson Button (mclaren mercedes)
179	Mark Webber (red bull renault)
122	Felipe Massa (ferrari)
96	Romain Grosjean (lotus renault)
93	Nico Rosberg (mercedes)
66	Sergio Perez (sauber ferrari)
63	Nico Hülkenberg (force india mercedes)
60	Kamui Kobajasi (sauber ferrari)
49	Michael Schumacher (mercedes)
46	Paul di Resta (force india mercedes)
45	Pastor Maldonado (williams renault)
31	Bruno Senna (williams renault)
16	Jean-Eric Vergne (toro rosso ferrari)
10	Daniel Ricciardo (toro rosso ferrari)

TOČKOVANJE MOŠTEV

460	Red Bull Renault
400	Ferrari
378	McLaren Mercedes
303	Lotus Renault
142	Mercedes
126	Sauber Ferrari
109	Force India Mercedes
76	Williams Renault
26	Toro Rosso Ferrari

Leto pozneje je Nico zmagal še v Monte Carlu, kjer je, prav tako 30 let prej, slavil tudi Keke.

Veliko nagrado Španije je dobil Pastor Maldonado iz Venezuele, države, ki je imela najcenejši bencin na svetu. V času, ko smo morali v Sloveniji za liter odšteti 1,5 evra, si v Venezueli za to vsoto natočil polno posodo, saj je liter stal le nekaj centov. Maldonada so povezovali s predsednikom Hugom Chávezom, češ da sta dobra prijatelja, a mi je Venezuelec na veliki nagradi

Italije v Monzi zatrdil, da je to samo medijski trač. Venezuela je postala šele četrta južnoameriška država z zmagovalcem na dirki za veliko nagrado, pred njo so to dosegle Argentina, Brazilija in Kolumbija.

Šele na veliki nagradi Evrope junija je zmagovalcu ene od prvih sedmih dirk – Ferrarijevemu Fernandu Alonsu – uspelo slaviti drugič v sezoni, s to zmago pa je postal tudi kandidat za naslov prvaka. Alonso je ohranil vodstvo v prvenstvu na naslednjih sedmih

dirkah, svojo tretjo zmago je slavil v Nemčiji, na stopničkih pa se je znašel še na dirkah v Veliki Britaniji, Italiji in Singapurju. Odstopa v prvih krogih v Belgiji in na Japonskem sta konkurentom omogočila, da so zmanjšali razliko za Špance, še več, Sebastian Vettel – takrat tako kot Alonso dvakratni svetovni prvak – je na šestnajsti dirki prevzel vodstvo v skupnem seštevku. Vettel je prav tako doživljal precej stresno sezono. V Maleziji je trčil z dirkačem, zaostalim

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN AVSTRALIJE	Hamilton	Button (2)
VN MALEZIJE	Hamilton	Alonso (8)
VN KITAJSKE	Rosberg	Rosberg
VN BAHRAJNA	Vettel	Vettel
VN ŠPANIJE	Maldonado	Maldonado
VN MONAKA	Webber	Webber
VN KANADE	Vettel	Hamilton (2)
VN EVROPE	Vettel	Alonso (11)
VN V. BRITANIJE	Alonso	Webber (2)
VN NEMČIJE	Alonso	Alonso
VN MADŽARSKE	Hamilton	Hamilton
VN BELGIJE	Button	Button
VN ITALIJE	Hamilton	Hamilton
VN SINGAPURJA	Hamilton	Vettel (3)
VN JAPONSKE	Vettel	Vettel
VN J. KOREJE	Webber	Vettel (2)
VN INDIJE	Vettel	Vettel
VN ABU DABIJA	Hamilton	Räikkönen (4)
VN ZDA	Vettel	Hamilton (2)
VN BRAZILIJE*	Hamilton	Button (2)

»Morda nismo osvojili naslova, smo pa zato pridobili spoštovanje drugih, poleg tega se moji navijači in prijatelji strinjajo o tem, kdo je bil letos najboljši.«

FERNANDO ALONSO



za krog, in ostal brez točk, v Abu Dabiju je moral dirko začeti iz boksov in tako naprej. Pred zadnjo dirko sezone je imel 13 točk prednosti pred Alonsom, ki bi moral dirko v primeru Vettlovih težav končati najmanj na tretjem mestu. To se ni zgodilo, saj je bil Nemeč šest, Španec pa drugi, zato se je Vettel veselil že tretje lovorike. S tem je dirkač Red Bulla postal prvi v zgodovini formule 1, ki je v prvem poskusu osvojil 3 naslove zapored. Fernando Alonso, ki je izgubil le za tri točke, je po dirki povedal: »V letošnji sezoni bi si zaslužil oceno 10! Če bi moral teh 20 dirk odpeljati znova, ničesar ne bi spremenil: brez napak, brez tehničnih težav, postanki so v boksih so bili vrhunski, strategija vedno na mestu. Danes prav gotovo nismo izgubili naslova, kot smo ga v Belgiji in na Japonskem. Morda nismo osvojili naslova, smo pa zato pridobili spoštovanje drugih, poleg tega se moji navijači in prijatelji strinjajo s tem, kdo je bil letos najboljši.«

Največ zmag	Največ prvih štartnih mest
5 Vettel	7 Hamilton
4 Hamilton	6 Vettel
3 Alonso	2 Alonso
Button	Webber
2 Webber	1 Button
1 Rosberg	Rosberg
Maldonado	Maldonado
Räikkönen	
7 Red Bull	8 Red Bull
McLaren	McLaren
3 Ferrari	2 Ferrari
1 Mercedes	1 Mercedes
Lotus	Williams
Williams	

2013

SEBASTIAN VETTEL (red bull renault)

Na predsezonskih testiranjih v Barceloni je kazalo, da je prevlade moštva Red Bull konec. Najboljše čase sta namreč dosegali ekipe Mercedes in Ferrari, predvsem Nemci so bili izjemno konkurenčni. Pozneje je bilo moštvo Mercedes edino, ki je na kvalifikacijah premagovalo hitre dirkalnike ekipe Red Bull.

Sezona je bila v znamenju nesreč. Prvi so bili ljubitelji tega športa priča na veliki nagradi Kanade. Varnostnik ob stezi Graham Beveridge je skušal pobrati svoj radijski sprejemnik s tal, ko ga je povozil mobilni žerjav, ki je v tistem trenutku odstranjeval dirkalnik Estebena Guterreza – slednji je pred tem zletel s steze. Nato je v Nemčiji slabo privito kolo pri postanku Marka Webbra odletelo v snemalca zveze FOM Paula Allena, na srečo pa jo je odnesel brez hujših poškodb. Mednarodna avtomobilistična zveza je nemudoma posredovala in že na naslednji dirki prepovedala dostop do boksov vsem razen varnostnikom in članom moštva. Proti koncu leta je umrla še Španka Maria de Villota, ki je tragično preminula zaradi možganske kapi, vendar je treba omeniti, da je imela na testiranjih za moštvo Marussia leta 2012 hudo nesrečo, po kateri je ostala celo brez desnega očesa. Moštva Marussia tako kot ekipe Caterham v sezoni 2013 ni bilo med dobitniki točk.

Začelo se je z veliko nagrade Avstralije. Še pred dirko sem izračunal, da obstaja več kot 90-odstotna možnost, da bo naslov osvojil dirkač, ki bo na dirki ali zmagal ali pa osvojil najboljši štartni položaj. Od leta 1996 se je pravzaprav samo dvakrat zgodilo, da je prvak postal dirkač, ki ni osvojil najboljšega štartnega položaja in tudi ni zmagal na tej prvi dirki sezone. In še



v teh dveh primerih (v letih 2005 in 2012) je stal vsaj na stopničkah. Zmagal je Kimi Räikkönen s sedmega štartnega položaja – predvsem zato, ker je bil konec tedna zaznamovan z dežjem. O Räikkönenu se je tudi v sezoni 2013 veliko pisalo. Sredi leta je namreč podpisal pogodbo za moštvo Ferrari, zadnji dve dirki pa je izpustil zaradi operacije hrbta. Krožile so govorice, da naj bi se maščeval svoji ekipi, ker mu ni redno izplačevala honorarja, a je zatrjeval, da so bile bolečine neznosne. O finančnih težavah se je veliko govorilo tudi v moštvih Sauber in Williams.

Prva polovica sezone je bila v znamenju različnih zmagovalcev, nato pa je stvari v svoje roke vzel Sebastian Vettel. Nemec od velike nagrade

Belgije naprej praktično ni poznal poraza ne na kvalifikacijah ne na dirkah. V Abu Dabiju je izenačil Schumacherjevih 7 zaporednih zmag v eni sezoni, v ZDA pa je ta rekord iz leta 2004 tudi presegel. Naslov je osvojil v Indiji, kjer je postal šele četrti dirkač s četrtim naslovom ter po Fangiu in Schumacherju šele tretji s četrtim naslovom zapored. Po odpeljanem častnem krogu je namesto v bokse zapeljal na štartno-ciljno ravnino, kjer je uprizoril nekaj vrtenj na mestu, s katerimi je želel razveseliti navijače na glavni tribuni. Nato je izstopil iz dirkalnika, pred njim pokleknil, za konec pa še snel svoje dirkaške rokavice in jih vrgel med gledalce. Komisarji dirke so mu naložili 25 tisoč evrov kazni in opomin. Kljub uspehom pa je bil v zmagoviti sezoni deležen tudi žvižgov. V Italiji je bilo to še razumljivo, v Singapurju pa so bili presenečeni mnogi, tudi Lewis Hamilton. »Nikogar ne bi smeli zmerjati zaradi njegovih uspehov, tudi če je do njih prišel po lažji poti. Sebastian je tik pred tem, da še četrtič osvoji naslov svetovnega prvaka. Zasluži si samo pohvale,« je Nemcu v bran stopil Anglež. Na odru za zmagovalce je Martin Brundle pri opravljanju intervjujev s prvimi tremi dirkači prosil navijače, naj tega ne počnejo, Sebastian pa je mirno dejal: »Na turneji so. Okrog sveta potujejo z avtobusom.«

Že med sezono je postalo jasno, da se bo na koncu leta od formule 1 poslovil Mark Webber. Avstralec je za leto 2014 napovedal prestop v serijo s športnimi avtomobili Porsche, mesto pri Red Bullu pa je moštvo rezerviralo za njegovega rojaka Daniela Ricciarda.

TOČKOVANJE DIRKAČEV

397	Sebastian Vettel (red bull renault)
242	Fernando Alonso (ferrari)
199	Mark Webber (red bull renault)
189	Lewis Hamilton (mercedes)
183	Kimi Räikkönen (lotus renault)
171	Nico Rosberg (mercedes)
132	Romain Grosjean (lotus renault)
112	Felipe Massa (ferrari)
73	Jenson Button (mclaren mercedes)
51	Nico Hülkenberg (sauber ferrari)
49	Sergio Perez (mclaren mercedes)
48	Paul di Resta (force india mercedes)
29	Adrian Sutil (force india mercedes)
20	Daniel Ricciardo (toro rosso ferrari)
13	Jean-Eric Vergne (toro rosso ferrari)
6	Esteban Guterrez (sauber ferrari)
4	Valtteri Bottas (williams renault)
1	Pastor Maldonado (williams renault)

TOČKOVANJE MOŠTEV

596	Red Bull Renault
360	Mercedes
354	Ferrari
315	Lotus Renault
122	McLaren Mercedes
77	Force India Mercedes
57	Sauber Ferrari
33	Toro Rosso Ferrari
5	Williams Renault

Felipe Massa je še pred zadnjo dirko v Braziliji podpisal pogodbo z moštvom Williams, nekje v tem času pa je postalo jasno tudi to, da so v moštvu McLaren za prihajajočo sezono najeli Danca Kevina Magnussena, sina nekdanjega dirkača formule 1 Jana Magnussena.

Od rekordov je treba omeniti Ferrijevih 65 zaporednih uvrstitev med dobitnike točk na dirki v Abu Dabiju. S tem je ekipa iz Maranella preseгла McLarnovih 64 uvrstitev na dirki v Kanadi.

Za sezono 2014 so bile napovedane spremembe v koledarju. Dodali so prvo veliko nagrado Rusije, ki je sovpadala z zimskimi olimpijskimi igrami v tej državi, na seznam dirk pa se je po 11 letih vrnila tudi velika nagrada Avstrije v Zeltwegu – mestu, oddaljenem le 200 kilometrov od Ljubljane. Bernie Ecclestone, predsednik zveze FOM, ki sestavi koledar in ga izroči Mednarodni avtomobilistični zvezi v objavo skupaj z novimi pravili, mi je v Monzi o avstrijski dirki zaupal: »Prenovljeno

prizorišče v Zeltwegu sem letos že obiskal in moram reči, da so tam opravili izjemno delo. Presenečen sem, da so ljudje vrnitev dirke sprejeli z velikim navdušenjem, hkrati pa me to zelo veseli.« Intervju z gospodom Ecclestonom je bil vrhunec moje novinarske kariere (z naslovom *V formuli 1 ni vse med in mleko* je bil objavljen v časopisu Dnevnik v začetku septembra). Za srečanje z njim je poskrbela njegova tiskovna predstavnica Chiho Kai, ki mi je povedala, da me bo v Italiji pričakala njena

»Zeltweg sem letos že obiskal in moram reči, da so tam opravili izjemno delo. Presenečen sem, da so ljudje vrnitev dirke sprejeli z velikim navdušenjem.«

BERNIE ECCLESTONE

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN AVSTRALIJE	Vettel	Räikkönen (7)
VN MALEZIJE	Vettel	Vettel
VN KITAJSKE	Hamilton	Alonso (3)
VN BAHRAJNA	Rosberg	Vettel (2)
VN ŠPANIJE	Rosberg	Alonso (5)
VN MONAKA	Rosberg	Rosberg
VN KANADE	Vettel	Vettel
VN V. BRITANIJE	Hamilton	Rosberg (2)
VN NEMČIJE	Hamilton	Vettel (2)
VN MADŽARSKE	Hamilton	Hamilton
VN BELGIJE	Hamilton	Vettel (2)
VN ITALIJE	Vettel	Vettel
VN SINGAPURJA	Vettel	Vettel
VN J. KOREJE	Vettel	Vettel
VN JAPONSKE	Webber	Vettel (2)
VN INDIJE*	Vettel	Vettel
VN ABU DABIJA	Webber	Vettel (2)
VN ZDA	Vettel	Vettel
VN BRAZILIJE	Vettel	Vettel



sodelavka Enrica Marengi – ta se skupaj s kolegico Lucy izmenjava na dirkah za veliko nagrado. Ko mi je gospod Ecclestone po intervjuju naročil, naj se za dovoljenje o uporabi imena formula 1 v svoji knjigi obrnem na Patsy Heavey, ta pa me je napotila še h Karen Minier, sem Enrici v šali dejal, da me ne čudi, da je Mr. E, kot mu radi pravijo, pri 82 letih še vedno v zelo dobri formi. »Oh, še veliko več nas je,« mi je z nasmehom odvrnila Britanka.

Zadnja dirka v Braziliji je odločala predvsem o tem, kako se bodo moštva razvrstila v konstruktorskem seštevku. Boljše mesto je prinašalo več denarja, v igri pa so bili seveda milijoni evrov oziroma funtov. Ekipa Mercedes, Ferrari in Lotus je ločilo le 33 točk, a napredovala ni niti ena. Pri Lotusu so imeli kljub drugemu mestu Romaina Grosjeana v ZDA še najslabše možnosti, saj je manjkal Räikkönen. Heikki Kovalainen, ki je Finca nadomeščal na zadnjih dveh dirkah, tekmovanja ni končal med dobitniki točk.

Največ zmag

13	Vettel
2	Alonso Rosberg
1	Hamilton Räikkönen
13	Red Bull
3	Mercedes
2	Ferrari
1	Lotus

Največ prvih štartnih mest

9	Vettel
5	Hamilton
3	Rosberg
2	Webber
11	Red Bull
8	Mercedes

2014 LEWIS HAMILTON (mercedes)

Knjiga o zgodovini svetovnega prvenstva formule 1 je ob koncu leta 2014 izšla tudi v elektronski obliki, ki je pred vami. Besedilo do sezone 2013 je ostalo enako kot v tiskani različici – ta je še vedno na voljo v vseh večjih slovenskih knjigarnah.

Sezona 2014, torej! Bila je v znamenju Mercedesove premoči oziroma njenih dirkačev, ki sta se ogorčeno borila za vsak milimeter asfalta. Pred zadnjo dirko v Abu Dabiju je imel vodilni v skupnem seštevku Britanec Lewis Hamilton 17 točk naskoka pred moštvenim kolegom Nemcem Nicom Rosbergom. Tudi ob novosti v pravilu (na zadnji dirki so namreč podeljevali dvojne točke, torej 50 za zmago, 36 za drugo mesto in tako naprej) je imel Nico pred sabo zahtevno nalogo. Ob morebitni zmagi bi se namreč med njega in Hamiltona nujno moral vriniti drug dirkač. A do dirke v Abu Dabiju se je to le redkokdaj zgodilo. Mercedes je do tekmovanja v Združenih arabskih emiratih nanizal 11 dvojnih zmag, kar je bil po letu 1988 tudi nov rekord, zato se je Rosberg zavedal, da bo naloga težka. »Kljub temu ostajam optimističen. Na dirki v Braziliji se je Hamilton ob mojem vodstvu zavrtil in upam, da bo tudi tokrat storil napako. Vsekakor lahko izgubi več kot jaz,« je pred dirko dejal Nemeč. Vse zaman. Rosberg je namreč že na štartu vodstvo prepustil Hamiltonu, pozneje pa je imel Nemeč še težave z dirkalnikom in tekmovanje je končal na 14. mestu. Lewis je tako postal šele četrti britanski dirkač z več kot enim naslovom – pred njim so se z več kot eno lovoriko lahko pohvalili Jim Clark, Graham Hill in



Jackie Stewart. »To je najlepši dan mojega življenja. Srečnejši sem kot ob prvem naslovu leta 2008. Nico se je boril kot lev, bil je izjemen tekmeč. Škoda, ker današnje dirke ni mogel končati. Zahvaljujem se mu za iskrene čestitke ob mojem uspehu,« je po dirki povedal Hamilton. Nicu Rosbergu je v uteho ostalo dejstvo, da je imel največ najboljših štartnih položajev. Pravzaprav je postavil nevhvaležen rekord. Postal je namreč drugi dirkač z največ štartnimi položaji v sezoni (11), a brez osvojitve naslova prvaka. Več, in sicer 13, jih je imel leta 1989 Ayrton Senna.

Konstruktorsko lovoriko – prvo za Mercedes v dolgoletni zgodovini tega športa – sta Rosberg in

Hamilton moštvu omogočila že v Sočiju, na prizorišču prve velike nagrade Rusije.

Še pred začetkom sezone je navijače sedemkratnega svetovnega prvaka Michaela Schumacherja razžalostila tragična novica. Nemeč je namreč decembra na smučanju v francoskih Alpah z glavo udaril v skalo. Kljub čeladi je bil udarec močan. Zdravniki so ga nemudoma operirali in dali v umetno komo, iz katere se ni povsem prebudil vse do 16. junija. Devetega septembra so ga izpustili iz bolnišnice in prepeljali domov, novembra pa so sporočili, da je paraliziran, ne more govoriti in ima težave s spominom. Napovedi o njegovem okrevanju so bile različne, govorilo se je o obdobju do treh let. Manj znano je, da neki novinar v nesrečo niti ni verjel, menil je, da je vse skupaj pripravil kar Nemeč sam. Nekaj mesecev pred tem je namreč med poročevalci tega športa zaokrožil članek o dogodku iz leta 2001, ko je Michael Schumacher na tiskovni konferenci velike nagrade Italije točil solze ob izenačenju števila zmag z Ayrtonom Senno. Članek je imel naslov Ali je Michael Schumacher jokal zaradi maščevanja? Ali je bila torej tudi Schumacherjeva smučarska nesreča zgolj Nemečvo maščevanje medijem?

Če je kdo dvomil o Schumacherjevi komi, pa vsekakor nihče ni dvomil o umetni komi Francoza Julesa Bianchija po nesreči na veliki nagradi Japonske (zmagal je Hamilton). Posnetek enega od navijačev ob stezi je razkril grozljiv prizor, kako je Bianchi s svojo marussia trčil v mobilni žerjav oziroma bager, ki je ravno odstranjeval razbitine Sauberjevega dirkalnika

TOČKOVANJE DIRKAČEV

384	Lewis Hamilton (mercedes)
317	Nico Rosberg (mercedes)
238	Daniel Ricciardo (red bull renault)
186	Valtteri Bottas (williams mercedes)
167	Sebastian Vettel (red bull renault)
161	Fernando Alonso (ferrari)
134	Felipe Massa (williams mercedes)
126	Jenson Button (mclaren mercedes)
96	Nico Hülkenberg (force india mercedes)
59	Sergio Perez (force india mercedes)
55	Kevin Magnussen (mclaren mercedes)
	Kimi Räikkönen (ferrari)
47	Sergio Perez (force india mercedes)
22	Jean-Éric Vergne (toro rosso renault)
8	Romain Grosjean (lotus renault)
	Daniil Kvyat (toro rosso renault)
2	Pastor Maldonado (lotus renault)
	Jules Bianchi (marussia ferrari)

TOČKOVANJE MOŠTEV

701	Mercedes
405	Red Bull Renault
320	Williams Mercedes
216	Ferrari
181	McLaren Mercedes
155	Force India Mercedes
30	Toro Rosso Renault
10	Lotus Renault
2	Marussia Ferrari

Adriana Sutila. Tričenje je bilo tako silovito, da je zgornji del dirkalnika, torej zračnik oziroma zaščitni lok, dobesedno odtrgalo. Bianchi se v času pisanja teh vrstic še ni prebudil iz umetne kome. Nesrečo bi se najverjetneje dalo preprečiti. Po smrti varnostnika Grahama Baveridga na veliki nagradi Kanade leto prej sem namreč na Fijo in nekaj drugih naslovov poslal dopis glede varnosti ob prihodu teh mobilnih žerjavov na stezo, a mi nihče ni odgovoril. Dodal sem tudi

posnetek iz leta 2003, ko so imeli podobne težave na veliki nagradi Brazzilije, in sicer v ovinku Curva do Sol. Fija je pred izvedbo brazilske dirke leta 2014 zaradi Bianchijeve nesreče spremenila postavitev mobilnega žerjava v šikani Senna 'S', torej pred ovinkom Curva do Sol. Nekje v tem času je švicarski časopis Blick poročal o tem, da je podjetje Air Zermatt Fiji predstavilo tudi idejo o odstranjevanju razbitih dirkalnikov s helikopterjem, s čimer bi preprečili nevarni prihod

mobilnih žerjavov na stezo. Zadeva je bila prvič preizkušena že leta 2005 v seriji A1 Grand Prix.

Ena večjih, če ne celo največja sprememba v sezoni 2014 so bili 1,6-litrski šestvaljni turbo motorji (ti so nadomestili 2,4-litrške atmosferske osemvaljnike). Sprememba je bila opazna, predvsem pa slišna. Novi motorji so bili namreč precej manj hrupni od starih in mnogi so se nad tem precej pritoževali. Po vsej verjetnosti tudi prodajalci ušesnih zamaškov, saj so bili

»To je najlepši dan mojega življenja. Srečnejši sem kot ob prvem naslovu leta 2008. Nico se je boril kot lev, bil je izjemen tekmelec.«
LEWIS HAMILTON

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN AVSTRALIJE	Hamilton	Rosberg (3)
VN MALEZIJE	Hamilton	Hamilton
VN BAHRAJNA	Rosberg	Hamilton (2)
VN KITAJSKE	Hamilton	Hamilton
VN ŠPANIJE	Hamilton	Hamilton
VN MONAKA	Rosberg	Rosberg
VN KANADE	Rosberg	Ricciardo (6)
VN AVSTRIJE	Massa	Rosberg (3)
VN V. BRITANIJE	Rosberg	Hamilton (6)
VN NEMČIJE	Rosberg	Rosberg
VN MADŽARSKE	Rosberg	Ricciardo (3)
VN BELGIJE	Rosberg	Ricciardo (4)
VN ITALIJE	Hamilton	Hamilton
VN SINGAPURJA	Hamilton	Hamilton
VN JAPONSKE	Rosberg	Hamilton (2)
VN RUSIJE	Hamilton	Hamilton
VN ZDA	Rosberg	Hamilton (2)
VN BRAZILIJJE	Rosberg	Rosberg
VN ABU DABIJA*	Rosberg	Hamilton (2)



čepki ob poslušanju starih motorjev skorajda obvezni. Morda je zanimiv podatek, da so bili dirkalniki kljub občutni spremembi motorjev ob koncu sezone še hitrejši od tistih leto prej. V Braziliji je Nico Rosberg postavil celo nov rekord steze!

Za presenečenje sezone je poskrbel Daniel Ricciardo, dirkač moštva Red Bull. Avstralec je nekako zasenčil štirikratnega in aktualnega svetovnega prvaka Sebastiana Vettla, trikrat zmagal, še petkrat stal na najnižji stopnički in osvojil skupno tretje mesto v točkovanju prvenstva – boljši je bil le Mercedesov dvojec Rosberg-Hamilton. Morda je bil prav Ricciardo vzrok za Vettlovo slovo od moštva ob koncu sezone. Nemeč je podpisal triletno pogodbo s Ferrarijem, kjer je zamenjal Španca Fernanda Alonsa. Brez točk je prvič po dolgih letih ostala ekipa Sauber, ki se je ubadala z velikimi finančnimi težavami, še pred koncem sezone pa je stečaj napovedala Marussia Ferrari.

Največ zmag	Največ prvih štartnih mest
11 Hamilton	11 Rosberg
5 Rosberg	7 Hamilton
3 Ricciardo	1 Massa
16 Mercedes	18 Mercedes
3 Red Bull	1 Williams

2015

LEWIS HAMILTON (mercedes)

V sezoni 2015 je bilo preseženih kar nekaj rekordov. Lewis Hamilton in Sebastian Vettel sta na lestvici zmag prehitela velikega Ayrtona Senno (Brazilec je bil do takrat na tretjem mestu), Finec Kimi Räikkönen je v številu najhitrejših krogov na dirki prehitel Alaina Prosta na drugem mestu (na prvem mestu je ostal Michael Schumacher), Nizozemec Max Verstappen pa je s 17 leti postal najmlajši dirkač v zgodovini formule 1.

Tako kot leto prej sta bila glavna favorita za naslov Lewis Hamilton in Nico Rosberg, le da se je tokrat v boj vmešal še Sebastian Vettel. Nemeč je po velikem zaostanku na prvi dirki v Avstraliji (v cilju je za Mercedesovima dirkačema zaostal več kot 30 sekund) že na drugi v Maleziji konkurenco presenetil s hitrostjo novega ferrarija, res pa je, da mu je v Kuala Lumpurju do zmage pomagal tudi prihod varnostnega avtomobila na stezo. Ferrari je bil v nadaljevanju sezone na dirkah precej bolj konkurenčen kot na kvalifikacijah, ko sta Vettel in Räikkönen za mercedesoma zaostala tudi sekundo na krog.

Nicu Rosbergu ni uspelo popraviti drobnih napak iz sezone 2014, predvsem pa je s Hamiltonom izgubljal boj že na kvalifikacijah in s slabimi štarti. V »normalnih« pogojih sta namreč Mercedesova dirkača v cilj prišla v razmaku nekaj dolžin dirkalnika, res pa je, da je imel Rosberg v sezoni 2015 (v nasprotju z letom 2014, ko je bila zgodba ravno obratna) nekoliko več smole od svojega moštvenega kolega. V Bahrajnu se mu je moštvo opravičilo zaradi okvare zavor, zaradi česar je izgubil najmanj



2. mesto (končal je kot tretji), na Madžarskem, ko je bil drugi za Vettlom, mu je Ricciardo ob poskusu prehitevanja predril zadnjo desno pnevmatiko, zato je bil šele osmi, v Italiji, ko je ravno želel prehiteti Vettla za drugo mesto, ga je izdal motor in je odstopil, v Rusiji, kjer je vodil, se mu je zataknila stopalka za plin in je prav tako odstopil. Za nameček je na dirki v ZDA, ko je vodil, storil napako (pozneje je trdil, da je bil zanj kriv močan sunek vetra) in izgubil vodstvo, s tem pa naslov prvaka predčasno prepustil Lewisu Hamiltonu. Slednji je pokazal izjemno formo čez celotno sezono in kljub vnovični lovoriki napovedal, da bo poskušal zmagati še na preostalih treh dirkah sezone in s tem izenačiti rekord v številu

zmag v eni sami sezoni. Na njegovo žalost mu to ni uspelo, saj ga je že na naslednji dirki – VN Mehike – premagal prav Rosberg. Mehiška dirka je bila prva velika nagrada v tej državi po dolgih 23 letih in Mehičani so temu primerno priredili pravi spektakel. Celotni dirkaški konec tedna si je ogledalo kar 360 tisoč gledalcev, posebnost dirkališča Autódromo Hermanos Rodríguez pa je postalo nekdanje bejzbolsko igrišče z ogromno tribuno, skozi katero so speljali stezo. V Mehiki so dirkači na prvih prostih treningih postavljali tudi največje hitrosti sezone, Lewis Hamilton je po štartno-ciljni ravnini vozil s hitrostjo 362,3 km/h, torej le dobrih 10 km/h manj od absolutnega rekorda, postavljenega v sezoni 2005, ko je Kolumbijec Juan Pablo Montoya z mclarnom v Monzi vozil s 372,6 km/h. Morda je zanimiv podatek, da so dirkači v sezoni 2015 zmagovali le s prvih treh mest v štartni vrsti, kar se ni zgodilo vse od leta 2007.

Rosberg si je naslov podprvaka zagotovil na dirki v Braziliji, kjer si z moštvenim kolegom znova nista segla v roke. Vse od dirke v ZDA, ko naj bi Hamilton izrinil Rosberga s steze v prvem ovinku, je bil odnos med dirkačema precej hladen. Vodja Mercedesovega moštva Toto Wolff je ob tem dejal: »Že lani smo imeli podobno težavo, ko je Rosberg nenamerno predril Hamiltonovo zadnjo gumo na dirki v Belgiji, in tudi tokrat bomo imeli kar nekaj težav, da njun odnos vrnemo v prvotno stanje. K sreči imamo s tem že nekaj izkušenj.« Ekipa Mercedes se je že v Rusiji veselila konstruktorske lovorike, Hamilton pa je po svojem tretjem osvojenem naslovu dejal: »Težko je

TOČKOVANJE DIRKAČEV

381	Lewis Hamilton (mercedes)
322	Nico Rosberg (mercedes)
278	Sebastian Vettel (ferrari)
150	Kimi Räikkönen (ferrari)
136	Valtteri Bottas (williams mercedes)
121	Felipe Massa (williams mercedes)
95	Daniil Kvyat (red bull renault)
92	Daniel Ricciardo (red bull renault)
78	Sergio Pérez (force india mercedes)
58	Nico Hülkenberg (force india mercedes)
51	Romain Grosjean (lotus mercedes)
49	Max Verstappen (toro rosso renault)
27	Felipe Nasr (sauber ferrari)
	Pastor Maldonado (lotus mercedes)
18	Carlos Sainz ml. (toro rosso renault)
16	Jenson Button (mclaren honda)
11	Fernando Alonso (mclaren honda)
9	Marcus Ericsson (sauber ferrari)

TOČKOVANJE MOŠTEV

703	Mercedes
428	Ferrari
257	Williams Mercedes
187	Red Bull Renault
136	Force India Mercedes
78	Lotus Mercedes
67	Toro Rosso Renault
36	Sauber Ferrari
27	McLaren Honda

najti prave besede. Vse sem dolžan svojemu očetu in družini, ki me je vsa ta leta podpirala. Zlasti me veseli, da sem izenačil število naslovov s svojim idolom Ayrtonom Senno. Noro je pomisliti, da sem trikratni svetovni prvak. « Hamilton je podobno kot Sebastian Vettel svojega vzornika Ayrtona Senno premagal v kategoriji število zmag na število odpeljanih dirk, res pa je, da se je Nemeč kot dirkač z boljšim odstotkom od dvojice na večni lestvici znašel šele na

8. oziroma 6. mestu, če ne upoštevamo Američana Leeja Wallarda in njegovega rojaka Billa Vukovicha, ki sta v petdesetih letih vozila le na dirki 500 milj Indianapolisa.

Sezona je bila zaznamovana s smrtjo Julesa Bianchija. Po skoraj letu dni v komi so se v družini Bianchi odločili, da nesrečnega dirkača odklopijo z aparatom. »Še pred vstopom v formulo 1 sva se z Julesom večkrat pogovarjala o tem, ali bi si

želel takšnega življenja po nesreči. Kljub našemu zavedanju, kaj je njegova želja, pa odločitev seveda nikakor ni bila lahka,« je dejal njegov oče Philippe. Jules je torej po več kot 20 letih postal prva smrtna žrtev med dirkači, kljub njegovi nesreči pa vodilni možje tega športa še v pisanju teh vrstic v novembru mižijo na eno oko. Na VN Madžarske, torej le nekaj več kot 10 dirk po Bianchijevi nesreči v Suzuki, je imel precej nevarno nesrečo Nemeč Nico Hülkenberg.

»Vse sem dolžan svojemu očetu in družini, ki me je vsa ta leta podpirala. Zlasti me veseli, da sem izenačil število naslovov s svojim idolom Ayrtonom Senno.«

LEWIS HAMILTON

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN AVSTRALIJE	Hamilton	Hamilton
VN MALEZIJE	Hamilton	Vettel (2)
VN KITAJSKE	Hamilton	Hamilton
VN BAHRAJNA	Hamilton	Hamilton
VN ŠPANIJE	Rosberg	Rosberg
VN MONAKA	Hamilton	Rosberg (2)
VN KANADE	Hamilton	Hamilton
VN AVSTRIJE	Hamilton	Rosberg (2)
VN V. BRITANIJE	Hamilton	Hamilton
VN MADŽARSKE	Hamilton	Vettel (3)
VN BELGIJE	Hamilton	Hamilton
VN ITALIJE	Hamilton	Hamilton
VN SINGAPURJA	Vettel	Vettel
VN JAPONSKE	Rosberg	Hamilton (2)
VN RUSIJE	Rosberg	Hamilton (2)
VN ZDA*	Rosberg	Hamilton (2)
VN MEHIKE	Rosberg	Rosberg
VN BRAZILIJE	Rosberg	Rosberg
VN ABU DABIJA	Rosberg	Rosberg



Dirkaču moštva Force India se je namreč na štartno-ciljni ravnini pri 300 km/h zaradi trenja polomilo sprednje krilce in se zagostilo pod dirkalnikom, tako da Nemeč kam drugam kot naravnost v zaščitno ogrado niti ni mogel zapeljati. Po tistem, ko so dirkališču leta 2003 podaljšali štartno-ciljno ravnino in s tem občutno zmanjšali izletno cono, saj je na drugi strani ograje, ki loči dirkališče od okolice, cesta, sem bil večkrat mnenja, da podaljšanje ravnine kar kliče po usodni nesreči. Hülkenberg je sicer odkorakal brez praske, a le 2 tedna pozneje se je na istem mestu usodno ponesrečil slovenski motociklist Berto Camlek, s katerim sva večkrat govorila, ko sem bil motošportni urednik pri enem od slovenskih dnevnik časopisov. Pri Bertu so bile prav tako kot pri Julesu usodne poškodbe glave, ki so nastale, ko je padel, potem pa ga je eden od tekmovalcev zadel in drugi še povozil.

Največ zmag

10 Hamilton
6 Rosberg
3 Vettel

16 Mercedes
3 Ferrari

Največ prvih štartnih mest

11 Hamilton
7 Rosberg
1 Vettel

18 Mercedes
1 Ferrari

2016 NICO ROSBERG (mercedes)

Na formulo 1 človek lahko gleda z dveh strani. Na eni strani najdemo nesmiselnost – dvajset ali več dirkačev, ki se prerekajo o tem, čigav je ovinek, čeprav je kristalno jasno, da mora tisti zadaj poskusiti prehiteti in tisti spredaj svoj položaj braniti. Ob trčenju pravzaprav ni krivca, saj se zgodi v žaru borbe – razen če nekdo resnično nalašč želi povzročiti nesrečo. Na drugi strani pa formula 1 predstavlja, kot je dejal eden od angleških piscev, razbitje letargične otopenosti oziroma bolj po domače, dolgočasje, ter boj človeka in stroja proti naravnim preprekam. Prvak v sezoni 2016 bi v Mercedesovem dirkalniku lahko postal praktično kdorkoli. Od več kot 20 dirkačev morda nekdo res ne bi bil dovolj hiter, a štartna vrsta je polna imen, ki bi bili tega zmožni. Prav zaradi tega formula 1 je ali pa ni zanimiva.

Začelo se je bombastično. Na prvi dirki v Avstraliji je Fernando Alonso pri visoki hitrosti trčil v zadek Estebana Gutterreza. Špančev dirkalnik je odneslo s steze, trčilo v nepomično kamero, Alonsa pa je nato obračalo po zraku. »Looks familiar,« je dejal Martin Brundle, ki je imel podobno nesrečo leta 1996 (v prevodu: Zgleda znano). Fernando je hitro zlezal iz dirkalnika in odšel stran. »To sem storil zaradi mame, da jo ne skrbi,« je po nesreči povedal Španec. Naslednjo dirko je preventivno izpustil, nadomestil ga je novinec Stoffel Vandoorne, ki je na svoji prvi dirki uspel priti do točk. Belgijec je v McLarnu za sezono 2017 dobil redni sedež ob Alonsu. V formuli 1 si se torej še lahko poškodoval, Alonsova nesreča pa ni bila edina v sezoni. Precej nevarno sta imela Nico Rosberg



in Jenson Button v Monaku. Na prostem treningu je Rosberg ob svoji vožnji dvignil pokrov za odtok vode, vanj pa je s sprednjim krilcem priletel Button. Trening so ustavili in nemudoma preverili tudi ostale pokrove.

Sezona je imela rekordnih 21 dirk. Moštvo Haas je bilo novo, od novincev pa sta brez točk ostala Indonezijec Rio Haryanto in Francoz Esteban Ocon iz moštva Manor oziroma MRT. Nova steza je bila na ulicah Bakuja v Azerbajdžanu (VN Evrope), kjer je Finec Valtteri Bottas postavil nov rekord. Finec je na kvalifikacijah ujel zavetrje Nizozemca Maxa Verstappna in na najdaljši ravnini v karavani (2,2 kilometra) vozil s končno hitrostjo 378 km/h ali

105 metri na sekundo. Bottas je na dirki v Mehiki na štartno-ciljni ravnini dirkal s 372,5 km/h in skoraj presegel rekord Juana Pabla Montoye iz leta 2005, ko je Kolumbijec z mclarnom dirkal s 372,6 km/h.

Max Verstappen je postal najmlajši zmagovalc v formuli 1, z dobrimi 18 leti starosti je v tej kategoriji rekordov premagal Sebastiana Vettla, ki je bil ob svoji prvi zmagi leta 2008 star nekaj čez 21 let. Vendar le po trčenju Hamiltona in Rosberga kmalu po štartu. Slednja sta pozneje še dvakrat doživela bližnje srečanje. Najprej v Kanadi in nato še v Avstriji. V vseh treh primerih je krajšo potegnil Rosberg. Težko je reči, kdo od dvojice je imel več smole. V Monaku je recimo Rosberg po ukazu moštva predse spustil Hamiltona, medtem ko je v Maleziji Angležu eksplodiral motor v času zanesljivega vodstva.

Pred zadnjimi štirimi dirkami je imel Rosberg 36 točk prednosti pred Hamiltonom. Tudi če bi Hamilton zmagal na vseh štirih dirkah, bi Rosbergu za naslov zadostovala 3 druga mesta in eno tretje. Pred zadnjo dirko v Abu Dabiju je bil Rosberg trikrat drugi in je potreboval le še tretje mesto. Mediji so poskušali s svojimi članki in prispevki dvigniti napetost v višave. Bernie Ecclestone je že nekaj dirk pred tem dejal: »Za formulo 1 je bolje, če prvak postane Hamilton. Lewis je magnet za navijače, medtem ko je Rosberg s svojim umirjenim družinskim življenjem manj zanimiv.«

Rosberg je do zadnje dirke v Abu Dabiju na kvalifikacijah vedno dosegel 1. ali 2. mesto. Nazadnje je to – vsaj kolikor je avtorju teh vrstic znano – uspelo

TOČKOVANJE DIRKAČEV

385	Nico Rosberg (mercedes)
380	Lewis Hamilton (mercedes)
256	Daniel Ricciardo (red bull renault)
212	Sebastian Vettel (ferrari)
204	Max Verstappen (toro rosso ferrari, red bull renault)
186	Kimi Räikkönen (ferrari)
101	Sergio Pérez (force india mercedes)
85	Valtteri Bottas (williams mercedes)
72	Nico Hülkenberg (force india mercedes)
54	Fernando Alonso (mclaren honda)
53	Felipe Massa (williams mercedes)
46	Carlos Sainz ml. (toro rosso ferrari)
29	Romain Grosjean (haas ferrari)
25	Daniil Kvyat (red bull renault, toro rosso ferrari)
21	Jenson Button (mclaren honda)
7	Kevin Magnussen (renault)
2	Felipe Nasr (sauber ferrari)
1	Joylon Palmer (renault)
	Pascal Wehrlein (manor mercedes)
	Stoffel Vandoorne (mclaren honda)

TOČKOVANJE MOŠTEV

765	Mercedes
468	Red Bull Renault
398	Ferrari
173	Force India Mercedes
138	Williams Mercedes
76	McLaren Honda
63	Toro Rosso Ferrari
29	Haas Ferrari
8	Renault
2	Sauber Ferrari
1	Manor Mercedes

Damonu Hillu v sezoni 1996. Rosberg je imel s tem boljši povprečni rezultat na kvalifikacijah v primerjavi s svojim moštvenim kolegom (1,6 proti 4,3; vmes se je vrnil Ricciardo s 4,25). Imel je tudi precej manj kazni. Do finala v mesecu novembru le 5 štartnih mest (Hamilton kar 65!) zaradi menjave menjalnika v Avstriji, kjer je štartal kot šesti. Največ kazni je imel Alonso (kar 105 mest), ki so si ga navijači zapomnili predvsem po bliskovitem štartu v Rusiji (njegov

reakcijski čas je znašal 0,08 sekunde po ugasnjenih lučeh na štartnem semaforju).

Hamilton je s svojimi zmagami na večni lestvici prehitel Alaina Prosta na 2. mestu (na prvem je daleč spredaj ostal Schumacher), medtem ko je imel Ferrari povsem ponesrečeno sezono. V prvi polovici sezone so imeli 'rdeči' nekaj smole, v drugi polovici pa je ekipo iz Maranella kot glavnega konkurenta Mercedesu vse bolj začel izpodrivati Red Bull.

Mercedes je v tej sezoni podrl kar nekaj rekordov in v primerjavi s serijo MotoGP, kjer je bilo kar 9 različnih zmagovalcev (to je bil tudi nov rekord te serije), F1 pahnil v neko rezultatsko monotonijo. Toda to ne pomeni, da je bilo zato manj dogajanja na stezi. Navsezadnje se je v seriji MotoGP boj za prvaka končal že tri dirke pred koncem. Serijo MotoGP omenjam nekoliko bolj tudi zaradi tega, ker v Sloveniji po dolgem času ni bilo prenosov formule

»Naslov prvaka bi rad posvetil svoji ženi in najinemu otroku. Veseli me, da mi je uspelo storiti enako kot mojemu očetu. Ostal sem brez besed.«

NICO ROSBERG



I na slovenskem televizijskem programu, medtem ko je Gaber Keržišnik na komercialni televiziji skrbel za to, da ljubitelji bencinskih športov vsaj v celoti niso bili prikrajšani za nedeljska krajšanja dolgočasnih ur. Poleg tega je avtor teh vrstic prav ob spremljanju ene od MotoGP dirk opazil, da motociklisti ob svojih voznjah skozi ovinke uporabljajo različne linije in ob tem prišel na idejo, da bi bilo v prihodnosti za gledalca zanimivo spremljati grafiko teh linij. Idejo sem predstavil tudi Berniju Ecclestonu, ki pa je dejal, da bo – kljub temu da se z zadevo pri FOM (Formula One Management) ukvarjajo že nekaj časa – realizacija te ideje težja kot se zdi na prvi pogled.

V zadnjih krogih zadnje dirke je bilo napeto. Vettel in Verstappen sta se nevarno približala Rosbergu na drugem mestu, toda Nemeč je odbil vse napade in postal prvak. Nicov oče Keke je kot prvi prvak gledal ponovitev uspeha svojega otroka.

Prizorišče	Poleposition	Zmagovalec
VN AVSTRALIJE	Hamilton	Rosberg (2)
VN BAHRAJNA	Hamilton	Rosberg (2)
VN KITAJSKE	Rosberg	Rosberg
VN RUSIJE	Rosberg	Rosberg
VN ŠPANIJE	Hamilton	Verstappen (4)
VN MONAKA	Ricciardo	Hamilton (3)
VN KANADE	Hamilton	Hamilton
VN EVROPE	Rosberg	Rosberg
VN AVSTRIJE	Hamilton	Hamilton
VN V. BRITANIJE	Hamilton	Hamilton
VN MADŽARSKE	Rosberg	Hamilton (2)
VN NEMČIJE	Rosberg	Hamilton (2)
VN BELGIJE	Rosberg	Rosberg
VN ITALIJE	Hamilton	Rosberg (2)
VN SINGAPURJA	Rosberg	Rosberg
VN MALEZIJE	Hamilton	Ricciardo (4)
VN JAPONSKE	Rosberg	Rosberg
VN ZDA	Hamilton	Hamilton
VN MEHIKE	Hamilton	Hamilton
VN BRAZILIJE	Hamilton	Hamilton
VN ABU DABIJA*	Hamilton	Hamilton

Največ zmag	Največ prvih štartnih mest
10 Hamilton	12 Hamilton
9 Rosberg	8 Rosberg
1 Ricciardo Verstappen	1 Ricciardo
19 Mercedes	20 Mercedes
2 Red Bull Renault	1 Red Bull Renault

DIRKE

VN San Marina nikoli v San Marinu



Nova dirka se v koledarju formule 1 v povprečju pojavi vsako drugo leto. Vendar je treba ločiti novo dirko od nove države gostiteljice. VN San Marina, denimo, so vedno prirejali v italijanski Imoli in ne v San Marinu. Podobno zgodbo imajo VN Pescare, VN Luksemburga (slednjo dirko so organizirali na nemškem prizorišču Nürburgring) idr.

Do danes je bilo 40 novih dirk, držav gostiteljic pa pravzaprav le 31. V Evropi je dirko gostilo 14 držav, v

Aziji 10, v vseh treh Amerikah 5, v Afriki 2, v Avstraliji in Oceaniji pa 1 država, jasno, Avstralija. Morda je zanimiv podatek, da v Evropi vse od leta 1986 ni nove države, ki bi gostila dirko, v zadnjih letih pa so ekskluzivno pravico, da organizirajo dirke za veliko nagrado, dobile samo azijske države.

Najdaljšo tradicijo prirejanja dirke za veliko nagrado imata Velika Britanija in Italija. Od ustanovitve prvenstva leta 1950 se pravzaprav nikoli

ni zgodilo, da ti dve državi na svojih tleh ne bi gostili najhitrejšega cirkusa na svetu. Celo monaška dirka, ki jo prirejajo vse od konca dvajsetih let prejšnjega stoletja, je imela v uvodnih letih prvenstva 4-letni premor.

Koledar je od leta 1960 postopoma dobival nove dirke, v povprečju po 5 na desetletje. Le devetdeseta leta so prispevala le 3 nove dirke.

Nič ne kaže, da bi dirko kaj kmalu dobili na

»Na dirki v Veliki Britaniji je noro vzdušje.

Tudi v Italiji je podobno, a zaradi smisla za humor je tam vse skupaj nekoliko bolj sprejemljivo.«

NIGEL MANSELL



Balkanu; edino so organizirali davnega leta 1939, ko so na ulicah Beograda priredili VN Jugoslavije. Morda je zanimiv podatek, da so v svetovno motociklistično prvenstvo pred leti vključili hrvaški Grobnik, ki je bil pozneje tudi v mislih Bernija Ecclestonea. A vedno znova se je izkazalo, da prizorišče ne ustreza zahtevam formule 1.

Vzdušje na posameznih dirkah je seveda različno, pogojeno predvsem s tem, ali ima država gostiteljica svojega svetovnega prvaka. Tradicionalno noro je verjetno le na VN Italije v Monzi (na fotografiji levo: VN Italije leta 1955), kjer je tudi največ preskakovanj navijačev čez ogrado. V gozdičku nedaleč od ovinkov Lesmo je v noči pred dirko kot na taboru, saj približno 2000 navijačev v manjših skupinah postavi šotore in zakuri ogenj. Nekateri prespijo kar na tribunah (manjša fotografija: VN Francije leta 2005), saj želijo imeti lepši pogled na stezo.

Novo dirke v koledarju formule 1

1950	VN V. Britanije VN Monaka VN Indianapolisa VN Švice VN Belgije VN Francije VN Italije
1951	VN Nemčije VN Španije
1952	VN Nizozemske
1953	VN Argentine
1957	VN Pescare
1958	VN Portugalske VN Maroka
1959	VN ZDA
1962	VN Južnoafriške republike
1963	VN Mehike
1964	VN Avstrije
1967	VN Kanade
1973	VN Brazilije VN Švedske
1976	VN ZDA – Zahod VN ZDA – Vzhod VN Japonske
1981	VN San Marina VN Las Vegasa
1983	VN Evrope
1985	VN Avstralije
1986	VN Madžarske
1994	VN Pacifika
1997	VN Luksemburga
1999	VN Malezije
2004	VN Bahrajna VN Kitajske
2005	VN Turčije
2008	VN Singapurja
2009	VN Abu Dabija
2010	VN J. Koreje
2011	VN Indije
2014	VN Rusije

STEZE

Najdaljša Pescara s skoraj 26 kilometri



Koledar formule 1 je vsako desetletje dobil nekaj novih stez, na katerih so pogumni dirkači preizkušali svoje večine. Petdeseta so jih prispevala 19, šestdeseta in sedemdeseta po 13, osemdeseta so prinesla 10 novih stez, devetdeseta in prvo desetletje novega tisočletja pa le še 6 novih stez.

Najdaljša, ki so jo kdajkoli uporabili, je bila trasa Pescara v Italiji, speljana po navadnih cestah. Merila je 25,8 kilometra, na določenih delih pa je potekala

slovita dirka Mille Miglia. Dolgo je bilo tudi dirkališče Nürburgring oziroma Nordschleife (22,8 kilometra), pa stari Spa (14,1 kilometra), medtem ko najkrajša steza ni bila Monte Carlo, pač pa avstrijski Zeltweg Airfield z vsega 3,2 kilometra dolžine (krajše od Monte Carla je bilo le še dirkališče Long Beach v Kaliforniji).

Največ dirkališč so prispevale Združene države Amerike, in sicer 10, sledijo Francija (8), Španija (7) in Velika Britanija (4). Težko je govoriti o skupnem

številu dirkališč, ki so jih kdaj uporabili, saj so mnoga prenovili oziroma skrajšali ali podaljšali. Novi Nürburgring meri nekaj več kot 5 kilometrov, novi Spa dobrih 7 kilometrov in tako naprej. Načeloma govorimo o 72 novih prizoriščih, če imamo v mislih steze svetovnega prvenstva formule 1. Na večini od teh (55) so dirkači dirkali oziroma dirkajo v smeri urinega kazalca. Več je tudi permanentnih dirkališč, saj so bile ulične steze nevarnejše, dirke na teh trasah pa tudi težje

Nove steze v koledarju formule 1

1950	Silverstone (VB)	1973	Interlagos (Bra)
	Monte Carlo (Mon)		Zolder (Bel)
	Indianapolis (ZDA)		Anderstorp (Šve)
	Bremgarten (Švi)	1974	Dijon-Prenois (Fra)
	Spa (Bel)	1975	La Castellet (Fra)
	Reims (Fra)	1976	Long Beach (ZDA)
	Monza (Ita)		Mount Fuji (Jap)
1951	Nürburgring (Nem)	1978	Rio de Janeiro (Bra)
	Pedralbes (Špa)		Montreal (Kan)
1952	Rouen (Fra)	1981	Imola (Ita)
	Zandvoort (Niz)		Las Vegas (ZDA)
1953	Buenos Aires (Arg)	1982	Detroit (ZDA)
1957	Aintree (VB)	1984	Dallas (ZDA)
	Pescara (Ita)		Estoril (Port)
1958	Oporto (Špa)	1985	Adelaide (Avs)
	Casablanca (Mar)	1986	Jerez (Špa)
1959	Avus (Nem)		Hungaroring (Madž)
	Monsanto (Port)	1987	Suzuka (Jap)
	Sebring (ZDA)	1989	Phoenix (ZDA)
1960	Riverside (ZDA)	1991	Barcelona (Špa)
1961	Watkins Glen (ZDA)		Magny-Cours (Fra)
1962	East London (JAR)	1993	Donington (VB)
1963	Mexico City (Meh)	1994	Aida (Jap)
1964	Brands Hatch (VB)	1996	Melbourne (Avs)
	Zeltweg Airfield (Avt)	1999	Sepang (Mal)
1965	Clermont Ferrand (Fra)	2004	Šakir (Bah)
1967	Kyalami (JAR)		Šang (Kit)
	Le Mans Bugatti (Fra)	2005	Carigrad Park (Tur)
	Mosport (Kan)	2008	Valencia (Špa)
1968	Jarama (Špa)		Singapur (Sing)
	Mont-Tremblant (Kan)	2009	Yas Marina (ZAE)
1969	Montjuïc (Špa)	2010	Yeongam (J. Kor)
1970	Hockenheim (Nem)	2011	Buddh (Ind)
	Österreichring (Avt)	2012	Austin (ZDA)
1971	Paul Ricard (Fra)	2014	Soci (Rus)
1972	Nivelles (Bel)	2016	Baku (Aze)

»Vožnja po stezi v Monte Carlu je kot letenje s helikopterjem po dnevni sobi. Zaščitne ograje se ti prvi dan treningov zdijo prekleto blizu.«

NELSON PIQUET



z vidika organizacije tekmovanja.

Posamezne steze imajo zdaj že legendarne ovinke. Trikratni svetovni prvak Ayrton Senna je menda za belgijski Eau Rouge (na fotografijah) dejal, da ga je vedno odpeljal z zaprtimi očmi. Brazilec ga nikoli ni odpeljal s polnim plinom. »No, dajmo, zdaj bo šlo, zdaj pritisnem do konca,« si je menda dejal, a si vedno znova premislil. Dirkačem sta bila (ob mnogih drugih ovinkih) všče tudi stari 130R japonske Suzuke ter oval v Indianopolisu, kjer pa trenutno ni dirk za veliko nagrado. Indianapolis je pravzaprav najstarejše dirkališče še v uporabi (na slovitom ovalu prirejajo dirke ameriškega prvenstva Indycar), najstarejše, ki ga uporabljajo v formuli 1, pa je Monza. Legendarna italijanska steza je bila od ustanovitve prvenstva leta 1950 še največkrat uporabljena, le v sezoni 1980 ni gostila velike nagrade Italije (zamenjala jo je Imola), v uporabi pa je od leta 1922.

REKORDI

Med dirkači prevladuje Schumacher, toda ...



Schumacher 7

ŠTEVILO NASLOVOV
2. mesto: Juan Manuel Fangio
(5 naslovov)



Fangio 46

ODSTOTEK ZMAG NA ŠT. ODPELJANIH DIRK
2. mesto: Alberto Ascari (39 odstotkov)

Vettel 15



ŠTEVILO PRVIH ŠTARTNIH MEST V SEZONI
2. mesto: Nigel Mansell (14 prvih štartnih mest)



Ascari 75

ODSTOTEK ZMAG NA ŠT. ODPELJANIH DIRK V SEZONI
2. mesto: Michael Schumacher (72 odstotkov)



Schumacher 91

ŠTEVILO ZMAG
2. mesto: Lewis Hamilton (53 zmag)



Schumacher 13

ŠTEVILO ZMAG V SEZONI
2. mesto: Sebastian Vettel (13 zmag)



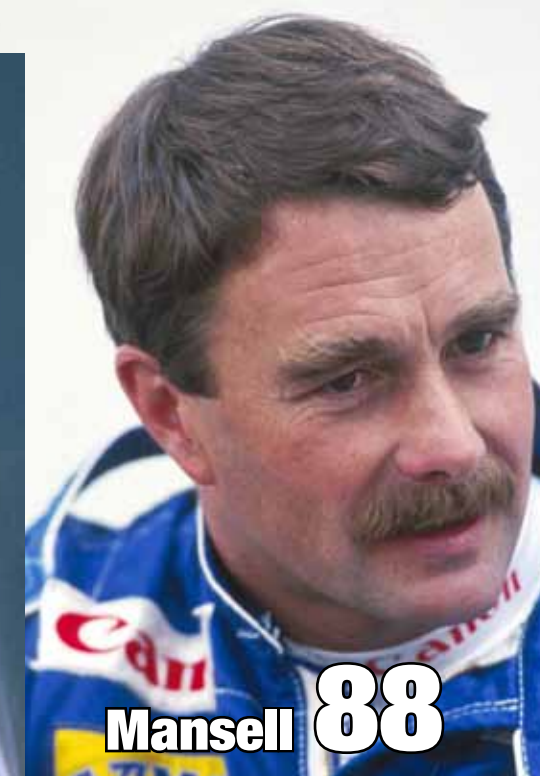
Fangio 56

ODSTOTEK PRVIH ŠTARTNIH MEST NA ŠT. ODPELJANIH DIRK
2. mesto: Jim Clark (45 odstotkov)



Schumacher 68

ŠTEVILO PRVIH ŠTARTNIH MEST
2. mesto: Ayrton Senna (65 prvih štartnih mest)



Mansell 88

ODSTOTEK PRVIH ŠTARTNIH MEST NA ŠT. ODPELJANIH DIRK V SEZONI
2. mesto: Ayrton Senna (81 odstotkov)



Ferrari z največ konstruktorskimi naslovi, a ...

Ferrari 16

ŠTEVILO KONSTRUKTORSKIH LOVORIK
2. mesto: Williams (9 konstruktorskih lovorik)



Ferrari 224

ŠTEVILO ZMAG
2. mesto: McLaren (182 zmag)

Ferrari 208

ŠTEVILO PRVIH ŠTARTNIH MEST
2. mesto: McLaren (155)



Brawn 47

ODSTOTEK ZMAG NA ŠT. ODPELJANIH DIRK
2. mesto: Mercedes (43 odstotkov)



Mercedes 20

ŠTEVILO PRVIH ŠTARTNIH MEST V SEZONI
2. mesto: Red Bull (18 prvih štartnih mest)

Mercedes 95

ODSTOTEK PRVIH ŠTARTNIH MEST SEZONI
2. mesto: Red Bull (94 odstotkov)



Mercedes 19

ŠTEVILO ZMAG V SEZONI
2. mesto: McLaren (15 zmag)



McLaren 94

ODSTOTEK ŠT. ZMAG V SEZONI
2. mesto: Mercedes (90 odstotkov)

LEWIS HAMILTON





NICO ROSBERG



KIMI RÄIKKÖNEN

SEBASTIAN VETTEL



LEWIS HAMILTON



NICO ROSBERG





KIMI RÄIKKÖNEN



SEBASTIAN VETTEL

MAX VERSTAPPEN



DANIEL RICCIARDO

