

SEZON 2023



PRZEWODNIK KIBICA F1

CIEKAWOSTKI | PUBLICYSTYKA | ZESPOŁY



**PRZEWODNIK
KIBICA F1
SEZON 2023**

RADIO

GOL

W DRODZE PO EMOCJE

WSTĘP

Drogi czytelniku!

Kolejny rok z rzędu oddajemy w Twoje ręce Przewodnik Kibica Formuły 1. Już od trzech lat stawiamy za cel przygotowanie lekkiej, ale równocześnie ciekawej lektury, dzięki której będziesz w stanie wejść razem z nami w nowy sezon Formuły 1. O tym, jaki ten sezon będzie, będziemy się rozwodzić w dalszej części tego wydania i to na wiele różnych sposobów.

Oczywiście w środku znajdziesz nie tylko sylwetki kierowców i informacje o zespołach, ale również kawał dobrej publicystyki. W tym roku postawiliśmy na autorskie treści, przygotowywane we współpracy ze świetnymi gośćmi.

Z tej okazji chcę Tobie również podziękować za to, że postawiłeś właśnie na nas. Nie będzie kłamstwem stwierdzenie, że to wydanie było tworzone w naszym czasie wolnym, nierzadko po nocach (dosłownie). Jeżeli uznasz to, co przygotowaliśmy za ciekawe i wartościowe, będzie to nasz ogromny sukces.

Oczywiście zachęcam Cię również do bycia na bieżąco z tym, co dzieje się na antenie Radia GOL - nie tylko z relacjami, ale również audycjami powiązаныmi z Formułą 1. Słyszemy się na głośnikach czy też słuchawkach - jak zwykle **w drodze po emocje!**

Kamil Niewiński, szef działu motorsport Radia GOL

Drogi kibicu Formuły 1!

To już trzeci rok, w którym możemy oddać Ci w ręce nasz przewodnik. Można więc powoli mówić o małej tradycji, która mam nadzieję, że będzie kontynuowana jak najdłużej.

Aby ułatwić Ci przygotowanie się do kolejnego sezonu, cały skład prawdziwych zapaleńców kochających ten sport w całej jego okazałości przyszykował informacje na temat zespołów, kierowców, a także serii towarzyszących Formule 1, byś ty mógł wejść w ten sezon z nową, ciekawą wiedzą.

Liczę, że jesteś tak samo podekscytowany nadchodzącym sezonem, jak my i spośród treści przygotowywanych przez nas w swoim czasie wolnym znajdziesz coś dla siebie, co wzbogaci twoją wiedzę, lub Cię zaciekawi. Do usłyszenia w trakcie audycji i relacji powiązanych ze sportem, który wszyscy kochamy!

Hubert Grabowski, redaktor prowadzący Przewodnika Kibica F1 Radia GOL 2023

SPIIS TREŚCI

- 4 Redakcja Przewodnika Kibica F1 Radia GOL
- 5 Goście
- 6 Kalendarz sezonu 2023 Formuły 1
- 9 Regulaminowa karuzela — co zmieniło się w 2023 roku?
- 11 Młode wilki w padoku - historie debutantów w sezonie 2023
- 18 Amerykanizacja F1, czyli jak Wujek Sam wprowadził się do padoku
- 22 Michael Andretti i jego sen o zespole F1 – o co w tym chodzi?
- 25 Formuła 1 i fani — trudna i burzliwa miłość
- 28 Blaski i cienie Mohammeda ben Sulayema
- 32 Prezentacje zespołów
- 53 Czeski film we włoskim wydaniu – pamiętnik z wyjazdu na Grand Prix Włoch
- 58 Powrót śpiącego giganta — historia Forda w Formule 1
- 62 Zapowiedź sezonu juniorskiego - wspinaczka usłana grubymi portfelami i polskimi akcentami

REDAKCJA

PRZEWODNIKA F1 RADIA GOL



KAMIL NIEWIŃSKI
szef działu motorsport Radio GOL
Świat Wyścigów



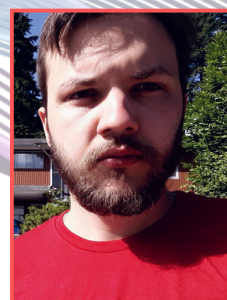
HUBERT GRABOWSKI
Redaktor prowadzący



KAMIL ZAJĄC
Radio GOL



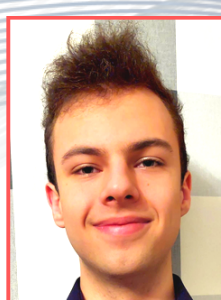
SZYMON ZIĘTARSKI
Radio GOL
Radio LUZ



JAKUB SPYCHAŁA
Radio GOL
Formuła Piersza



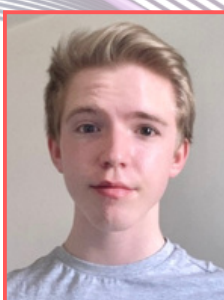
ADRIAN KLĘĆ
Radio GOL
Świat Wyścigów



MATEUSZ KOŁODZIEJ
Radio GOL
Długa Prosta



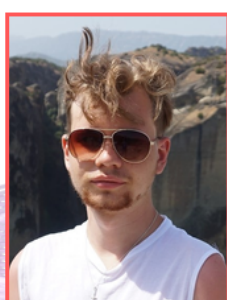
MAKSYMILIAN KENDER
Wokół Motoryzacji
Łączy Nas F1



JAKUB OLSZEWSKI
Wokół Motoryzacji



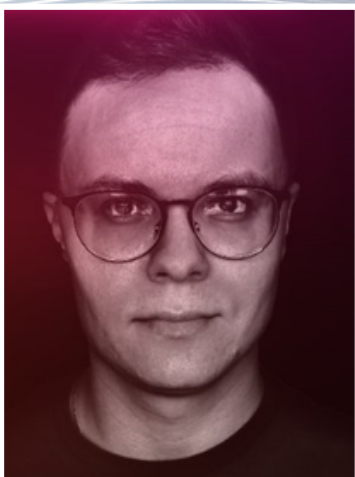
RADOŚLAW BARWACZ
Wokół Motoryzacji



JAKUB FORNAGIEL
Świat Wyścigów

GOŚCIE

PRZEWODNIK F1 RADIA GOL



PAWEŁ BARAN
Viaplay



DANIEL BIAŁY
Echa Padoku, F1 Talks



GRZEGORZ JAZIENICKI
Parcfer.me

KALENDARZ

GP Bahrajnu	05.03.2023	
GP Arabii Saudyjskiej	19.03.2023	
GP Australii	02.04.2023	
GP Azerbejdżanu	30.04.2023	
GP Miami	07.05.2023	
GP Emilii-Romanii	21.05.2023	
GP Monako	28.05.2023	
GP Hiszpanii	04.06.2023	
GP Kanady	18.06.2023	
GP Austrii	02.07.2023	
GP Wielkiej Brytanii	09.07.2023	
GP Węgier	23.07.2023	
GP Belgii	30.07.2023	
GP Holandii	27.08.2023	
GP Włoch	13.09.2023	
GP Singapuru	17.09.2023	
GP Japonii	24.09.2023	
GP Kataru	08.10.2023	
GP USA	22.10.2023	
GP Meksyku	29.10.2023	
GP Brazylii	05.11.2023	
GP Las Vegas	18.11.2023	
GP Abu Dhabi	26.11.2023	

Przewodnik się zmienia, nie zmienia się jedno - nadal jest darmowy!

Jest to jednak możliwe dzięki temu, że każde wydanie przygotowujemy z pasji, w wolnym czasie.

Jeżeli spodoba ci się to, co zobaczysz na następnych kilkudziesięciu stronach, serdecznie zachęcamy do wpłacenia symbolicznej kwoty, która zostanie przeznaczona na utrzymanie naszych transmisji wyścigów Formuły 1.

Do zrzutki trafisz skanując ten kod QR:



Lub wchodząc w ten link, jeżeli czytasz na komputerze lub telefonie:

<https://zrzutka.pl/57x7kj>

**PRZEWODNIK
KIBICA F1
SEZON 2023**

RADIO

GOL
W DRODZE PO EMOCJE

PUBLICYSTYKA

REGULAMINOWA KARUZELA – CO ZMIENIŁO SIĘ W 2023 ROKU?



**Hubert
Grabowski**

Regulamin Formuły 1 jest niczym święta księga dla kierowców oraz inżynierów i innych członków zespołów. Jednocześnie co roku ulega on pewnym zmianą i ich znajomość jest też przydatna dla kibiców, którzy dzięki temu mogą lepiej zrozumieć swój ukochany sport. Dlatego poniżej przedstawię najważniejsze zmiany regulaminowe, w tym te dotyczące aspektów technicznych, do których doszło w 2023 roku.

ZAWRÓT GŁOWY DLA INŻYNIERÓW — ZMIANY TECHNICZNE

Inżynierowie pracujący przy bolidach Formuły 1 niejednokrotnie pokazywali, że są prawdziwymi geniuszami, gdy mowa o interpretacji regulaminów i ich sprytnym obchodzeniu. Mimo tego każda zmiana to powód do wyętej pracy projektantów i samych inżynierów. W tym roku nie doszło do żadnych ogromnych rewolucji. Z racji na wielkie zmiany w sezonie 2022, obecnie pojawiły się jedynie poprawki tych elementów regulaminu technicznego, które nie działały odpowiednio.

Najważniejsza zmiana (szczególnie dla zespołu Mercedes, który mocno o nią zabiegał) dotyczy wysokości bolidów. Ma to zapobiec zjawisku „porpoisingu”, czy też „morświnowania”. Krawędź podłogi musi być wyższa o 15 milimetrów. O 10 milimetrów podniesiono „gardło dyfuzora”. Jest to największy obszar tunelu powietrznego prowadzonego pod podłogą przez dyfuzor. Ponadto boczna krawędź dyfuzora ma być

sztywniejsza. W celu lepszego monitorowania tych zjawisk wprowadzono też nowe czujniki.

Bardzo często zmiany techniczne są też wprowadzane z racji na sytuacje na torze. Tym razem cenną lekcją dla twórców regulaminu technicznego okazał się wypadek Zhou Guanyu. W tym wypadku zmiany dotyczą przede wszystkim górnej struktury zderzeniowej. Ma być ona zaokrąglona. To właśnie ona uległa bowiem sporemu zniszczeniu i do tego zakopała się w nawierzchni, co negatywnie wpłynęło na przebieg wypadku.

Z mniejszych zmian warto wspomnieć o ostatecznym zamrożeniu poprawek dla skrzyń biegów. Obecnie można pracować jedynie nad ich niezawodnością, wydajność z kolei ma pozostać bez zmian do rewolucji silnikowej planowanej na rok 2026. Do tego powiększono lusterka. Ich szerokość będzie wynosić 200 mm, czyli o 50 mm więcej niż przed rokiem.

W POSZUKIWANIU NOWYCH WRAŻEŃ — POZOSTAŁE ZMIANY REGULAMINOWE

Pozostałe obszary regulaminu F1 również są regularnie modyfikowane w celu poprawienia jakości widowiska. Flagowym pomysłem na ten rok jest nowa alokacja opon w kwalifikacjach. Ma być zastosowana w dwóch sesjach w trakcie sezonu. Zasada jest dość prosta. W Q1 kierowcy mają być zmuszeni do użycia opon twardych oznaczonych białym paskiem, w Q2 dostępne będą tylko pośrednie, a dopiero od finałowej sesji

zespoły otrzymają możliwość wykorzystania mieszanki miękkiej. Nie da się w pełni ocenić tego pomysłu przed rzeczywistą próbą. Na pierwszy rzut oka wydaje się jednak niezbyt atrakcyjny i możliwe, że czeka go los podobny do formatu wypróbowanego w kwalifikacjach do Grand Prix Australii, które otworzyły sezon 2016. Wtedy kierowcy od pewnego momentu byli kolejno eliminowani z czasówki. Co 90 sekund ostatni zawodnik w tabeli automatycznie wypadał z gry.

Doczekaliśmy się również rozjaśnienia kwestii związanych z wyścigami skróconymi i tym kiedy kończy się ściganie, gdy nie uda się przejechać założonej liczby okrążeń. Od teraz regulamin jasno precyzuje, że po upływie 2 godzin wyścigu lub godziny sprintu ostatnim okrążeniem będzie to, które lider rozpoczął po upływie wyznaczonego czasu. Do tego niezależnie od tego, czy wyścig uda się ukończyć, czy też zostanie on przerwany przez czerwoną flagę bez wznowienia, punkty będą przyznawane wedle tabelki przedstawionej przed sezonem 2022.

Kolejna zmiana ma pomóc dziennikarzom. Od nadchodzącego sezonu zespoły są bowiem zmuszane przez regulamin do tego, by przed garaż wystawiać bolidy, które są wyposażone w komplet poprawek tak, by dziennikarze mogli je dobrze sfotografować, a także porozmawiać z przedstawicielami zespołu na temat wprowadzonych zmian.

Organy zarządzające Formułą 1 walczą również o poprawę atrakcyjności sprintów. Z tego powodu DRS będzie w nich dostępny już jedno okrążenie po starcie wyścigu lub jego wznowieniu po jakiegokolwiek neutralizacji. Zmniejszono również możliwości zespołów w trakcie czerwonej flagi. Przesunięcie auta stojącego w alei serwisowej z zajmowanej pozycji ma skutkować przesunięciem na sam koniec stawki.

Formuła 1 nie potrzebuje obecnie ogromnych rewolucji technicznych i regulaminowych.

Wszyscy uczą się dopiero nowych bolidów i to, co jest potrzebne to spokojna i rozsądna ewolucja. Właśnie taki kierunek obrały organy zarządzające Formułą 1 i trzeba przyznać, że jest on słuszny. Czas jednak pokaże, czy niektóre zmiany mające poprawić atrakcyjność sprintów, czy kwalifikacji będą w stanie zdać egzamin.

**TRANSMISJE Z WYŚCIGÓW
FORMUŁY 1
PRZEZ CAŁY SEZON W
RADIO **GOL**
W DRODZE PO EMOCJE**

Harmonogram GP Bahrajnu:

**Sobota 16:00 (Kanał 2)
Kwalifikacje**

**Niedziela 14:30 (Kanał 2)
Wyścigowa Niedziela**

**Niedziela 16:00 (Kanał 2)
Grand Prix Bahrajnu**

**Poniedziałek 18:00 (Kanał 1)
Lights Out And Away We GOL**

MŁODE WILKI W PADOKU - HISTORIE DEBIUTANTÓW W SEZONIE 2023



**Adrian
Kleć**

Po raz pierwszy od 2019 roku na starcie nowego sezonu Formuły 1 przywitamy aż trzech debiutantów. Co najciekawsze, znów uwikłane są w to trzy te same zespoły. Cztery lata temu McLaren sięgnął po Lando Norrisa, do Toro Rosso przybył ostatecznie Alexander Albon, zaś szeregi Williamsa zasilił George Russell. Tym razem do Woking powędrował Oscar Piastri, AlphaTauri (wcześniej startujące właśnie jako Toro Rosso) będzie korzystał z usług Nycka de Vriessa, zaś stajnia z Grove podpisała kontrakt z Loganem Sargeantem. Każdy z tej trójki dostał się do F1 w inny sposób. Jeden był wyczekiwanym talentem, drugi ma na koncie mistrzostwo świata i nie lubi być nazywany debiutantem, trzeci zaś musiał do końca drzeć o superlicencję. Każda z tych historii jest jednak na swój sposób wyjątkowa i wymaga rozwinięcia. Oto więc sylwetki trójki muszkieterów, przed którymi pierwszy pełny sezon startów w Królowej sportów motorowych!

OSCAR PIASTRİ

Fenomen Oscara Piastriego jest prosty do wytłumaczenia. Kolejny raz mamy do czynienia z kierowcą, który zdobył mistrzostwo Formuły 3 i Formuły 2, startując w swoim debiutanckim sezonie. Dorównał tym samym wyczynom takich kierowców jak George Russell czy Charles Leclerc. Wkrótce przekonamy się, czy będzie kolejnym wielkim talentem królowej motosportu.

Niestety w przeciwieństwie do tej dwójki po wygraniu mistrzostwa Formuły 2 nie awansował do Formuły 1 od razu. Brakowało mu korzystnych powiązań polityczno-zespołowych w stawce, gdyż Alpine, którego był juniorem, nie miało dla niego miejsca w swoim składzie, a także nie mogło mu znaleźć miejsca nigdzie indziej. Sezon 2022 spędził na niepotrzebnej rezerwie, która na szczęście potrwała tylko rok. Teraz, dzięki McLarenowi, dostanie szansę, by potwierdzić swoje umiejętności. Prześledźmy jego historię od początku aż do teraz.

NAJLEPSZY W AUSTRALII

Oscar Piastri urodził się w 2001 w Melbourne, niedaleko Albert Park, gdzie w ostatnich dziesięcioleciach ściga się Formuła 1. Młody Australijczyk zdominował krajową serię kartingową, wygrywając kolejne zawody, zostając ostatecznie w 2015 roku kartingowym mistrzem Australii. Następnie, śladem innych talentów ze swojego kraju jak Marka Webbera czy Daniela Ricciardo, przeprowadził się z rodziną do Europy, gdyż to tam serie juniorskie stoją na najwyższym poziomie.

EUROPA

Po przeprowadzce do Europy kariera Oscara Piastriego nabrała rozpędu. Zdobywał kolejne tytuły mistrzowskie w kartingu, by ostatecznie w 2017 roku przejść do bolidu Brytyjskiej Formuły 4. Australijczyk, reprezentując barwy zespołu Arden, wygrał sześć wyścigów, zdobył tyle samo pole position i trzynastę razy stanął na podium, zdobywając tytuł wicemistrzowski. Następne dwa lata spędził w Formule Renault

(mistrzostwo w europejskiej edycji w 2019 roku), a w 2020 przeszedł do Formuły 3 reprezentując utytułowany w seriach juniorskich zespół Prema Racing. Już w swojej debiutanckiej rundzie spisał się znakomicie, zajmując trzecie miejsce w kwalifikacjach i pierwsze w wyścigu. Pomimo iż w przeciągu całego sezonu ani razu nie zdobył pole position i wygrał tylko dwa wyścigi, ostatecznie zdobył tytuł mistrzowski, wygrywając minimalną przewagą nad Théo Pourchairem i Loganem Sargeantem. Dużo miał przy tym szczęścia, gdyż rywalizacja do końca była zacięta. W ramach nagrody pod koniec roku odbył swój pierwszy test bolidem Formuły 1, a dokładniej mówiąc Renault R.S.18 na torze w Bahrajnie.

MISTRZOSTWO FORMUŁY 2 I CZEKANIE

Zdobycie mistrzostwa Formuły 3 skutkowało awansem do serii będącej bezpośrednim zapleczem Formuły 1, czyli Formuły 2. Australijczyk wygrał jednak w F3 o włos i nie było wiadomo, czego można oczekiwać od kierowcy Premy. Australijczyk okazał się tym razem prawdziwym dominatorem, który tak samo jak rok wcześniej, wywalczył tytuł mistrzowski w swoim debiutanckim sezonie startów. Wygrana w sześciu wyścigach (w tym czterech wyścigach głównych), 11-krotna wizyta na podium i spora przewaga nad drugim w klasyfikacji Robertem Shwartzmanem, który kiedyś przymierzany był do Formuły 1, potwierdziła wszystko, czego można oczekiwać od wielkiego talentu.



Oscar Piastri

fot. McLaren

Dla takiego kierowcy miejsce w Formule 1 powinno być, wydawać by się mogło, oczywistością. Alpine jednak nie miało co z nim zrobić i nie chciało rezygnować z dotychczasowego składu w postaci Fernando Alonso i Estebana Ocona. Oscar Piastri został zmuszony do bezsensownego wyczekiwania na ławce rezerwowej Alpine w sezonie 2022, ale nie zamierzał beczynnie czekać.

Jego wartość na rynku transferowym nadal była wyceniona bardzo wysoko, dzięki czemu skontaktował się z nim zespół McLarena, oferując mu miejsce w zespole od 2023 roku w miejsce Daniela Ricciardo. Przejście to było powiązane z niemałym skandalem, którego głównym autorem był Fernando Alonso. Dwukrotny mistrz świata niespodziewanie ogłosił odejście do zespołu Aston Martina, a Alpine zapomniało, że klauzura zatrudnienia na wyłączność w kontrakcie Piastriego wygasła dzień wcześniej. Kiedy Alpine pewne swego ogłosiło Piastriego jako podstawowego kierowcę od przyszłego sezonu, ten w mediach społecznościowych zaczął temu zaprzeczać. Jego wypowiedź była nie tylko kuriozalna, ale też memiczna, stając się wtedy najpopularniejszym tweetem w historii Formuły 1. Skończyło się sprawą w komisji FIA, gdzie Alpine poległo na całej linii. Tak Oscar Piastri został kierowcą McLarena

NAJWIĘKSZY POTENCJAŁ OSTATNICH LAT

Pomimo tak sporych sukcesów w seriach juniorskich, największą popularność przyniosła mu jak na razie afera kontraktowa, w którą został wmieszany. Dodatkowo szczyt zainteresowania jego osobą miał miejsce rok temu, bezpośrednio po wygranej w Formule 2. Pomimo iż w tym okresie Oscar Piastri mógł się rozwijać na innych polach, dla przeciętnego kibica zniknął z pola widzenia, gdyż nigdzie się nie ścigał. Teraz kluczową kwestią będzie to, jak szybko się zaaklimatyzuje po roku przerwy od rywalizacji. W przypadkach młodych kierowców powinno być dobrze, ale nigdy nie

wiadomo.

Tegorocznym partnerem zespołowym Oscara Piastriego, z którym na pewno będzie porównywany, jest Lando Norris, także młody talent Formuły 1, ale już z czteroletnim doświadczeniem. Brytyjczyk jest znaną postacią w stawce, którego pozycja nie jest w żaden sposób zagrożona. Lando ostatnie trzy sezony zakończył w czołowej dziesiątce klasyfikacji generalnej, stając na podium sześciokrotnie i regularnie prezentując lepsze tempo od swoich kolegów z zespołu: Daniela Ricciardo i Carlosa Sainza. Dodatkowo podczas GP Rosji 2021 zdobył swoje pierwsze pole position, a także był bliski zwycięstwa w tym wyścigu.

Australijczyka czeka więc spore wyzwanie, gdyż od razu zostanie wrzucony na głęboką wodę w wymiarze sportowym i medialnym. Każde jego zachowanie będzie badane właśnie pod kątem Lando Norrisa. Jeżeli rzeczywiście jest takim wielkim talentem, na jaki jest zapowiadany, to będzie musiał stanąć z nim do trudnej walki, której nie może przegrać, jeżeli nie chce stracić w oczach całego środowiska Formuły 1.

Oscar Piastrini ma spore szanse, by podołać temu wyzwaniu, gdyż wiele osób uważa go za kierowcę kompletnego. Najlepiej przytoczyć w tym miejscu słowa szefa Premy René Rosina, dla którego Piastrini ścigał się ostatnim razem: *„Oscar nigdy nie wpada w panikę. Nigdy się nie martwi. Zawsze słucha innych i stara się jak najlepiej dopasować do wszystkich wpływających opinii. Jest także bardzo spokojny, szczególnie w wymiarze zawłości technologicznych. A tak w ogóle świetnie się z nim współpracuje”*.

NYCK DE VRIES

Debiuty na pełen etat po ukończeniu 28. roku życia są rzadkością w Formule 1. Oczywiście królowa motosportu zna takie przypadki jak Damona Hilla z 1992 roku czy Brendona

Hartleya z 2018 roku, ale Nyck de Vries charakteryzuje się czymś jeszcze. Otóż przychodzi on jako kierowca z poważnym sukcesem w swoim dorobku, jakim było zdobycie mistrzostwa świata Formuły E w sezonie 2020-21.

W tegorocznych zmaganiach będzie reprezentować AlphaTauri rywalizując w walce wewnątrzzespołowej z Yukim Tsunodą. Trudno powiedzieć, czy jego przygoda z F1 zakończy się na jednym sezonie, czy wywalczy sobie miejsce na dłużej w stawce. Niezależnie od rezultatu warto obserwować, jak osoba ze sporym doświadczeniem poradzi sobie w nowym środowisku. Oto historia debutującego, ale niemłodego Holendra.



Nyck de Vries

SZYBKI ANGAŻ U GIGANTA

Nyck de Vries urodził się w 1995 roku i bardzo szybko rozpoczął swoją przygodę z kartingiem. W trakcie tej przygody zdobył kilkanaście tytułów mistrzowskich i wicemistrzowskich w przeróżnych seriach, także tych należących do mistrzostw świata FIA. Pod wpływem jego kartingowych sukcesów w 2010 roku został dołączony do akademii kierowców McLarena.

PROBLEMY Z SUKCESAMI

Po zakończeniu kariery kartingowej przyszedł czas na przejście do bolidów jednomiejscowych. Nyck de Vries wybrał Formułę Renault 2.0. W przypadku obiecujących talentów Formuły 1 ich przygoda w seriach juniorskich trwała dość krótko, szczególnie na poziomie F4. Niestety

w przypadku de Vriesa, dwa pierwsze sezony w F2 zakończył na 5. miejscu w klasyfikacji generalnej. Dopiero w trzecim sezonie zdobył tytuł mistrzowski.

Warto tutaj podkreślić, że de Vries swoje mistrzostwo zdobył w wieku 19 lat. To był bardzo zaawansowany wiek jak na tak małe serie juniorskie. Dziewiętnastolatki potrafili odnosić spore sukcesy już w Formule 1 (Max Verstappen, Lance Stroll, Lando Norris, Jaime Alguersuari) lub innych wyższych seriach juniorskich. Kolejne sezony także nie zwiastowały szybkiego awansu młodego kierowcy McLarena. W 2015 roku holenderski kierowca zajął trzecie miejsce w Formule Renault 3.5 (Robert Kubica zdobył mistrzostwo tej serii w 2005), a później szóste miejsce w swoim jedynym sezonie w GP3 z dwoma wygranymi na koncie.

NAJLEPSZY W FORMULE 2

W 2017 roku Nyck de Vries zadebiutował w Formule 2. Spisywał się całkiem nieźle, kończąc swoje dwa pierwsze sezony na siódmym i czwartym miejscu w klasyfikacji generalnej. Choć jego rezultaty wyglądały dobrze i potrafił w niektórych wyścigach rywalizować o wysokie lokaty, to częściej musiał ustępować takim kierowcom jak Charles Leclerc, George Russell, Lando Norris czy Artem Markelov, któremu nigdy nie było dane zagoszczenie na stałe w padoku Formuły 1.

Jeżeli dwudziestoczterolatek chciał udowodnić wszystkim, że warto na niego postawić, to sezon 2019 był tym ostatnim, gdyż był już wystarczająco doświadczony, w porównaniu do jego rywali. W stawce Formuły 2 pozbawionej wówczas wielkiego talentu (te odeszły dalej, a nowe dopiero pojawiały się na horyzoncie), Nyck de Vries zdobył tytuł mistrzowski, wygrywając cztery wyścigi. Tylko niestety, o czym trzeba wspomnieć, mówimy tutaj o najmniej prestiżowym tytule ostatnich lat. Jak spojrzemy na to, z kim musiał rywalizować, to nie były to wielkie nazwiska. Byli to

kolejno: Nicholas Latifi, Luca Ghiotto (obecnie bezrobotny) i Sérgio Sette Câmara (20. kierowca ubiegłorocznego sezonu Formuły E).

NAJWIĘKSZE SUKCESY DOPIERO NADCHODZIŁY

Nie pokonując żadnego mocnego rywala, dalsza kariera de Vriesa stała pod znakiem zapytania, gdyż żaden zespół Formuły 1 nie był nim zainteresowany. Postanowił więc odejść z akademii kierowców McLarena, by skupić się na pracy z akademią Audi, do której należał od 2016 roku. Ten ruch był spowodowany jego przejściem do wyścigów długodystansowych. Przez kilka sezonów rywalizował w WEC i European Le Mans Series w klasie LMP2 i pomimo pojedynczych sukcesów, najczęściej wraz ze swoimi kolegami z zespołu zajmował pozycje w górnej części stawki, lecz poza podium. Współpraca z Audi nie trwała jednak długo, gdyż Holender opuścił niemiecką akademię w roku 2019, tym samym, w którym odszedł z analogicznego tworu McLarena.

Przygoda z rywalizacją długodystansową była jednak tylko odskocznią od głównej serii, w której rywalizował, czyli Formuły E. Od 2019 roku holenderski kierowca reprezentował tam barwy nowo powstałego zespołu Mercedesa. Swój pierwszy sezon zakończył na 11. pozycji w klasyfikacji generalnej ze zdobytym drugim miejscem w wyścigu na zakończenie sezonu w Berlinie.

Przełom nastąpił rok później, w sezonie 2020-21. Nyck de Vries dzięki dwóm wygranym, dwóm drugim miejscom i z 99 punktami na koncie zdobył tytuł mistrza świata Formuły E. Kolejny raz, podobnie jak w przypadku Formuły 2, miał ogromne szczęście, gdyż w 2021 roku nikt chyba tak naprawdę nie chciał zdobyć tego mistrzostwa. W przypadku większości kierowców różnice punktowe były marginalne. Najlepszym tego dowodem niech będzie fakt, że Nick Cassidy, który zajął

dopiero 15. miejsce w klasyfikacji generalnej, tracił zaledwie 22 punkty do De Vriesa. Jak weźmiemy pod uwagę to, że punktacja w Formule E jest niemal taka sama jak w Formule 1, to uzyskamy obraz tego, jak klasyfikacja była ściśnięta w niewielkim przedziale punktowym.

SZANSA ZNIKĄD

W sezonie 2021-22 kierowca Mercedesa powinien potwierdzić, że zdobyty mistrzowski tytuł nie był dziełem licznym potknięć rywali. Zdecydowanie tego nie zrobił, gdyż choć ponownie wygrał 2 wyścigi i zdobył więcej punktów (106) niż w mistrzowskim sezonie, to zajął dopiero 9. miejsce w klasyfikacji generalnej.

W takim przypadku jego kariera w Formule E powinna stać pod znakiem zapytania, a furtka do F1 - definitywnie zamknięta, lecz przydarzył się pewien korzystny dla Holendra zbieg okoliczności. Kiedy Alex Albon zachorował na zapalenie wyrostka robaczkowego przed GP Włoch 2022, Williams musiał poszukiwać dobrego kierowcy rezerwowego na jego miejsce i zdecydowali się na właśnie na de Vriesa, który piastował tę rolę w Mercedesie.

To był dla niego wyścig ostatniej szansy, jeżeli chodzi o marzenia związane z Formułą 1 i tym razem spisał się znakomicie. Po zakwalifikowaniu się na 13. pozycji, dzięki licznym przesunięciom na starcie wystartował z 8. miejsca. Utrzymał całe czas konkurencyjne tempo i zajął 9. miejsce, zdobywając 2 punkty dla najwolniejszego zespołu ubiegłorocznego sezonu. Wszyscy byli w szoku, a de Vries stał się potencjalną opcją transferową, z której skorzystał Helmut Marko. Od 2023 roku Nycka de Vriesa ujrzymy w bolidzie Scuderii AlphaTauri.

GŁÓWNY PROBLEM

Głównym problemem w całej karierze Nycka

de Vriesa jest to, że jego kariera w seriach juniorskich trwała bardzo długo, bo aż 9 sezonów, a upragnione mistrzostwa zdobywał dopiero po długim zbieraniu doświadczenia i to często dzięki sprzyjającym okolicznościom. Na swojej drodze miał się z takimi kierowcami jak Daniil Kvyat, Lando Norris, Alexander Albon, George Russell czy Charles Leclerc, którzy spotykali Holendra, pokonywali go i zostawali kierowcami Formuły 1 na długo przed nim.

Furtka do kontraktu w Formule 1 otworzyła się przed de Vriesem zupełnie przypadkiem z kilku powodów. Po pierwsze Alex Albon mógł nie zachorować na zapalenie wyrostka robaczkowego. Po drugie Williams mógł wybrać innego rezerwowego kierowcę. Po trzecie występ de Vriesa w GP Włoch mógł się nie udać. Po czwarte sytuacja z kierowcami AlphaTauri mogłaby być znacznie lepsza.

Tak naprawdę to ten ostatni, czwarty punkt, jest tutaj najważniejszy. Helmut Marko miał już dość zatrudniania kierowców ze swojej akademii juniorskiej, gdyż ten ruch często kończył się niewypałami, a najwidoczniej stracił już cierpliwość do Estończyka Juriego Vipsa. Zdecydował się, w miejsce Pierre'a Gasly'ego, na zatrudnienie 28-latka z Holandii, z sukcesami i doświadczeniem na koncie. Ma on partnerować młodemu Yukiemu Tsunodzie. Japoński kierowca jest największym talentem akademii Red Bulla od czasów Gasly'ego, a i tak ma sporo problemów z zaaklimatyzowaniem się na stałe w TOP 10.

W takiej sytuacji Marko nie chciał kolejnego kierowcy, który musiałby się uczyć. Nyck de Vries jest pewniakiem, jeżeli chodzi o ten aspekt. A jak się rzeczywiście spisze? Czy długa kariera w seriach juniorskich będzie potwierdzeniem, że brakuje mu tego czegoś, czy wręcz przeciwnie, będzie dowodem na to, że długa i systematyczna praca także może być drogą do zostania talentem Formuły 1? Przekonamy się już wkrótce.

LOGAN SARGEANT

Dwudziestodwuletni Logan Sargeant będzie w tym roku reprezentować barwy zespołu Williamsa. Odniósł najmniej sukcesów w seriach juniorskich w porównaniu do innych tegorocznych debutantów, Oscara Piastriego i Nycka de Vriesa. Nie zakończył także ubiegłorocznego sezonu Formuły 2 w pierwszej trójce, ustępując Felipe Drugovichowi, Théo Pouchaire'owi i Liamowi Lawsonowi. Jednak niejednokrotnie w historii okazywało się, że to właśnie tacy kierowcy byli ukrytymi talentami, które zostawały z Formułą 1 na dłużej. Oto historia kolejnej nadziei Ameryki na kierowcę w królowej motosportu.

SYLWESTROWY TALENT

Logan Sargeant urodził się na Florydzie w Sylwestrowy wieczór na przełomie 2000 i 2001 roku, w ostatniej chwili załapując się do grona osób urodzonych w XX wieku. Mając siedem lat, rozpoczął swoją karierę w kartingu, od razu rywalizując na wysokim poziomie w krajowych seriach. Po przeprowadzce do Europy, w 2015 roku wygrał Mistrzostwa Kartingowe w kategorii do lat 15. Został tym samym pierwszym Amerykaninem od czasów Lake Speeda (1978), który wygrał serię kartingową należącą do FIA.



fot. Williams

Logan Sargeant

GWIAZDA DRUGIEGO PLANU W FORMULE 3

Od 2019 roku kierowca z Florydy przeniósł się do Formuły 3. Debiutancki sezon spędził

w zespole końca stawki - Carlin Buzz Racing. Co ciekawe jego kolegą z zespołu był wtedy obecny rezerwowym McLarena i Aston Martina Felipe Drugovich. Sargeant, podobnie jak Drugovich, z powodu reprezentowania słabego zespołu, nie miał większych szans na korzystne rezultaty, a awans do TOP10 już był sukcesem. Amerykanin zajął 19. pozycję w klasyfikacji generalnej tamtego sezonu, czterokrotnie punktując (dla porównania Brazylijczyk dokonał tego tylko raz).

W dodatku świetnie zaprezentował się podczas Grand Prix Macau, czyli najbardziej prestiżowym wyścigu Formuły 3 na świecie, niezaliczanym do klasyfikacji generalnej. Reprezentując barwy tego samego słabego zespołu, zakwalifikował się do wyścigu na dziesiątej pozycji, wyścig kwalifikacyjny zakończył jako szósty kierowca, a w głównym wyścigu stanął na najniższym stopniu podium.

To wystarczyło do zakontraktowania go przez Premę Racing w następnym sezonie, poważnego gracza na arenie serii juniorskich. Z Premą Sargeant wygrał dwa wyścigi i stanął na podium sześciokrotnie, zajmując trzecie miejsce w klasyfikacji generalnej. Walczył o mistrzostwo z innym tegorocznym debutantem Formuły 1, Oscarem Piastrim, niemalże do ostatniego wyścigu sezonu.

Trzeci sezon był jego najlepszym w Formule 3, choć na papierze siódma pozycja w klasyfikacji generalnej nie wygląda aż tak atrakcyjnie względem sezonu spędzonego z Premą. Wszystko rozchodzi się o styl rywalizacji. Otóż Amerykanin powrócił do reprezentowania Charouz Racing System, czyli tego samego zespołu, z którym dwa lata wcześniej zdobył zaledwie 5 punktów.

Tym razem jednak regularnie punktował, a jego koledzy z zespołu nie byli w stanie z nim konkurować. Jedno zwycięstwo, czterokrotne podium, piętnastokrotna obecność w punktach i 102 punkty pod koniec sezonu

mówią same za siebie. Był jednoosobowym napędem swojego zespołu, któremu zapewnił piąte miejsce w ogólnej klasyfikacji zespołów. Wyczyn tym bardziej godny podziwu, że na tę klasyfikację składają się wyniki trzech kierowców. Sargeant niejako walczył resztą ekip 1vs3.

OD WILLIAMSA PO FORMUŁĘ 2

Jego fantastyczny sezon w Formule 3 nie uciekł uwadze najważniejszym graczom i pod koniec roku został ogłoszony juniorem akademii kierowców Williamsa. Williams udostępnił do testów swój bolid FW43B, zaprosił Amerykanina do pracy w symulatorze, oraz pomógł mu znaleźć miejsce w Formule 2 w zespole Carlin.

Wracając do Formuły 2. Jeżeli miałeś najwięcej DNFów (6) w trakcie debiutanckiego sezonu i zajmujesz czwarte miejsce w klasyfikacji generalnej, to znak, że spisałeś się bardzo dobrze. W przypadku Logana Sargeana prawie nie istniało pojęcie nieudanego weekendu. Amerykanin regularnie punktował i wygrał dwa wyścigi główne: na Silverstone i Red Bull Ringu. Był drugim (nie licząc Felipe Drugovicha) najczęściej punktującym kierowcą z całej stawki, a ciągle mówimy o tym samym kierowcy, który miał jednocześnie największą liczbę DNFów.

CZEGO MOŻEMY SIĘ SPODZIEWAĆ?

Logan Sargeant nigdy w Formule 3 i 2 nie był odbierany jako potencjalny kandydat do regularnego wygrywania i walki o mistrzostwo, gdyż obrał drogę niereprezentowania najsilniejszych zespołów (nie licząc sezonu 2020). To pozwoliło mu na zdobywanie doświadczenia nie poprzez odjeżdżanie rywalom, a w bezpośredniej walce na torze.

Podobną drogę przeszedł Yuki Tsunoda, który zajął dziewiąte miejsce w Formule 3 i trzecie miejsce w Formule 2, a już trzeci

będzie reprezentować AlphaTauri w Formule 1. Japoński kierowca jest dowodem na to, że nie walka o mistrzostwo, a wykazywanie potencjału w słabszych zespołach może być kluczem do zagospzczenia w Formule 1 na dłużej. Więc być może to będzie mieć miejsce także w przypadku Amerykanina.

21 listopada 2022 roku został potwierdzony jako drugi, obok Alexa Albona, kierowca Williamsa w sezonie 2023. W porównaniu do innych debutantów, Oscara Piastriego i Nycka de Vriesa, ma najmniej sukcesów na koncie, ale także będzie reprezentował zespół, który w ostatnich latach radził sobie najgorzej (w porównaniu do McLarena i Astona Martina). Te niekorzystne okoliczności mogą jednak zostać przeobrażone w sporą zaletę.

Kiedy presja regularnego zdobywania punktów będzie ciążyła na Piastrim i de Vriesie, Sargeant otrzyma możliwość skupienia się nad utrzymywaniem konkurencyjnego tempa bez obawy, że kilkurazowy brak zdobyczy punktowych będzie dla niego definitywnym skreśleniem. Kierowca z Florydy przez większość swojej kariery rywalizował właśnie w takich warunkach i się w nich odnajdywał. Kibice w ostatnim roku zachwycali się, jak Williams był w stanie walczyć o pojedyncze punkty z silniejszymi i to w przypadku Amerykanina w zupełności wystarczy. A przy okazji, jeżeli okaże się szybszy od Albona, to wyrobi sobie pozytywną reputację na następne lata.

**NA TYCH STRONACH POZNASZ
SYLWETKI DEBIUTANTÓW**

OSCAR PIASTRİ - STR. 42

NYCK DE VRIES - STR. 50

LOGAN SARGEANT - STR. 52

AMERYKANIZACJA F1, CZYLI JAK WUJEK SAM WPROWADZIŁ SIĘ DO PADOKU



**Mateusz
Kołodziej**

Nie da się ukryć, że Formuła 1 z roku na rok staje się coraz bardziej popularna – nie tylko w Polsce, ale i na całym świecie. Coraz więcej stacji telewizyjnych i streamingowych płaci ciężkie pieniądze za prawa do transmisji zmagania najlepszych kierowców na świecie. Nasza ukochana seria wyścigowa już ładnych kilkadziesiąt lat temu przestała być sportem w jakiś sposób zamkniętym na zwykłych śmiertelników, którzy ze śledzenia rywalizacji w F1 poza przyjemnością, adrenaliną i wspieraniem swoich idoli nie czerpią żadnych innych korzyści, zwłaszcza finansowo-marketingowych, jak miało to miejsce, gdy Formuła 1 dopiero raczkowała.

ROSNĄCA POPULARNOŚĆ

Jeszcze paręnaście lat temu nie można było jednak mówić o powszechności dostępu do tej dyscypliny sportu – powszechności w całym znaczeniu tego słowa. I pewnie większość z was, drodzy czytelnicy, zgodzi się ze mną, że F1 dalej nie jest sportem, którym żyje prawie 100% mieszkańców naszej planety, że klasyfikacja generalna mistrzostw świata i wyniki ostatnich wyścigów nie są tematami rozmów, które porusza się przy rodzinnym stole na całym świecie, i że obecność na jednym z wyścigów to absolutnie nie jest największe marzenie setek milionów dzieci w każdym zakątku globu.

Nie jest tak i najprawdopodobniej przez następne dekady tak nie będzie. Dlaczego? Bo cytując klasyki: „Jak może interesować

kogoś widok dwudziestu mężczyzn, którzy przez przynajmniej półtorej godziny uganiają się za sobą, jeżdżąc w kółko?” Bo przecież „umiejętności kierowców tak naprawdę nie mają żadnego znaczenia, a osiągnięte wyniki zależą tylko od samochodu”. Oraz oczywiście: „Po co oglądasz, skoro nasi nie jadą?”. Tak niestety Formuła 1 nawet dzisiaj prezentuje się w umysłach masy ludzi. Wynika to często z braku zrozumienia, a właściwie braku chęci zrozumienia tego, czym tak naprawdę motorsport jest. My doskonale wiemy, że wyścigi to setki czynników i setki ludzi, którzy muszą ze sobą współpracować, aby wybraniec prowadzący bolid F1 mógł przejechać jedno perfekcyjne kółko kwalifikacyjne i bezbłędny wyścig, powtórzyć to ponad 20 razy w sezonie i zostać mistrzem świata. Nie dla wszystkich jest to jednak takie oczywiste.

AD FONTES

Po tym przydługim wstępie utrzymanym w konwencji lekko marudzącej chcę zwrócić uwagę, że tak, jak wspomniałem na samym początku, zainteresowanie Formułą 1 rośnie – w dużej mierze za sprawą amerykańskiej (!) korporacji Liberty Media, która od kilku lat jest właścicielem Formuły 1. Wiem, że na widok nazwy firmy wywodzącej się z oceanu, niektórym otworzył się w kieszeni nóż, ale niezależnie od tego, czy polityka Liberty Media przypada nam do gustu, czy nie, musimy przyznać, że przejęcie F1 przez amerykańskie konsorcjum wywarło bardzo korzystny wpływ na popularność królowej sportów motorowych – zwłaszcza w Ameryce Północnej.

Cofnijmy się na chwilę do korzeni, aby

wyraźniej zobaczyć, że przez wiele lat Formuła 1 ze Stanami Zjednoczonymi nie miała zbyt wiele wspólnego. Pierwszym amerykańskim kierowcą, który wygrał Grand Prix, był Phil Hill (nie licząc wyścigu Indy 500, który w latach 1950-1960 był częścią kalendarza F1). Dokonał on tego w GP Włoch w 1960 roku, więc dopiero 10 lat po formalnym powstaniu Formuły 1. Rzadko zdarza się, żeby USA z sukcesami nie brało w czymś udziału od początku. Pierwszym mistrzem świata ze Stanów Zjednoczonych był również Phil Hill.

Zdobył on tytuł w sezonie 1961, a w całej swojej karierze wygrał 3 wyścigi. Drugim i ostatnim końcowym triumfotorem zmagania najlepszych kierowców na świecie był Mario Andretti, który w całej swojej karierze wygrał 12 wyścigów, a po mistrzostwo sięgnął w 1978 roku. USA czeka na swojego nowego mistrza już 45 lat. Na ostatnie zwycięstwo w wyścigu też, bo ta sztuka udała się jako ostatniemu właśnie Andrettiemu, w tymże właśnie sezonie '78. Poza tą dwójką wyścigi wygrywali jeszcze tylko Dan Gurney (4 razy), Peter Revson (2 razy) i Richie Ginther (1 raz). W sumie przez 73 lata istnienia F1, kierowcy ze Stanów Zjednoczonych wygrali tylko 22 wyścigi. W porównaniu z innymi dyscyplinami sportu jest to niezbyt zachwycający rezultat. Żeby była jasność – USA jest w Formule 1 już od naprawdę długiego czasu – pierwsze Grand Prix odbyło się tam już w 1959 roku – ale tradycje związane z tym sportem nie są tam choć w połowie tak mocne, jak np. w Wielkiej Brytanii. Oczywiście można uznać, że USA jest związane z Formułą 1 od samego początku. Prawda jest jednak taka, że wyścig Indy 500 należący do kalendarza F1 w sezonach 1950-1960 za wiele z samą serią wspólnego nie miał i praktycznie wszyscy liczący się producenci i kierowcy zgodnie opuszczali te rundy.

**KIEROWCY Z USA WYGRALI ŁĄCZNIE 33
WYŚCIGI W RAMACH MISTRZOSTW
ŚWIATA FORMUŁY 1, LICZĄC
INDIANAPOLIS 500**

HISTORIA WYŚCIGÓW W USA I PAMIĘTNA KATASTROFA

Wyścigi w Stanach odbywały się też bardzo nieregularnie. Między 1959, a 2022 F1 zawitała do kraju Wujka Sama łącznie 28 razy z dużymi przerwami. Orszak Formuły 1 np. w latach 90. XX wieku wjeżdżał do USA tylko 2 razy. Od 1992 do 1999 roku, kibice F1 w Stanach musieli pogodzić się z tym, że nie będzie im dane oglądać ich ukochanej serii wyścigowej w ich kraju. Między Bogiem a prawdą, smutek z tego powodu nie był zbyt duży, ponieważ wtedy dla Amerykanów liczyły się właściwie tylko NASCAR i Indy 500. Stawka Formuły 1 powróciła do Stanów Zjednoczonych w 2000 roku, a zadomowiła się na torze Indianapolis.



Start wyścigu o GP USA 2005

Gdy już mówimy o Grand Prix USA z pierwszej dekady XXI wieku, nie sposób nie wspomnieć o blamażu nad blamażami, o wizerunkowej katastrofie i sportowej klęsce, czyli o wyścigu w Stanach Zjednoczonych w 2005 roku, w którym udział wzięła zawrotna liczba sześciu kierowców. Co było tego powodem? Opony! Tak jest, to właśnie czarne złoto Formuły 1 stało się głównym powodem amerykańskiej afery. Otóż wtedy w F1 ogumienie dostarczały dwie firmy – Bridgestone i Michelin. Aż 7 z 10 ekip do tamtego momentu stosowało w swoich samochodach Michelin. W trakcie treningów do Grand Prix USA dochodziło jednak do niewytłumaczalnych eksplozji opon produkowanych przez firmę Michelin. Sam producent nie potrafił wyjaśnić, dlaczego się tak dzieje, więc ekipy korzystające z owego ogumienia uknuły plan, iż w niedzielę po przejechaniu okrążenia formującego, zjadą do alei serwisowej i nie wezmą udziału w wyścigu, mając na uwadze bezpieczeństwo

kierowców. Jak zaplanowali, tak zrobili. Fani byli w szoku. Na trybunach rozległo się ogłuszające buczenie, a Formuła 1 straciła w oczach większości amerykańskich kibiców jakikolwiek szacunek. Wyścig przejechały zespoły Ferrari, Jordan i słabiutki Minardi. (Ekipa pokroju Williamsa z 2019 roku).

W 2006 i 2007 roku frekwencja na trybunach w trakcie Grand Prix USA była mizerna. Nie ma co się dziwić, gdyż po incydencie z 2005 ówczesny prezes F1 – Brytyjczyk Bernie Ecclestone miał w Stanach bardzo złą reputację, zresztą, jak cała Formuła 1. Królowa sportów motorowych i Stany przerwały swój romans na kolejne kilka lat.

WSZYSTKO NA JEDNĄ KARTĘ

Miłość odżyła w 2012 roku, jednak miejscem spotkań kochanków był już inny tor – Circuit Of The Americas w Austin. F1 wiedziała, że jeśli w końcu na dobre uda się jej przekonać do siebie amerykańskich fanów, to zarobią na tym astronomiczne pieniądze. Już pierwszy wyścig był zorganizowany z rozmachem. Cheerleaderki, potok celebrytów w padoku, kowbojskie kapelusze zamiast czapeczek na podium – było tak, jak Amerykanie lubią najbardziej, czyli po amerykańsku. Weekend okazał się sukcesem, a wyścig w 2012 wygrał Lewis Hamilton, który w przyszłości wiele razy będzie podkreślał swoje szczere zamiłowanie do wszystkiego, co amerykańskie. Od tamtego momentu było stopniowo coraz lepiej, a amerykański róg obfitości, z którego garściami mieli czerpać kibice na całym świecie, wypełnił się po brzegi w 2017 roku, kiedy to Bernie Ecclestone sprzedał Formułę 1 Liberty Media za 8 miliardów dolarów. Ekscentryczny biznesmen rządził i dzielił w F1 około 40 lat. Mając 87 wiosen za sobą, postanowił dać sobie spokój. Ecclestone nie rządził tym mechanizmem źle i był jego motorem napędowym, ale w pewnym momencie rozwój popularności stanął w miejscu. Przyszła pora na zmiany wizerunkowe i managementowe. Sezon 2017 był ostatnim, który odbył się w starej otoczce

PRZYSZŁO NOWE!

W 2018 rozpoczęła się rewolucja wizerunkowa. Stworzono nowe logo, Brian Tyler skomponował Theme Song Formuły 1, który towarzyszy nam do dziś i bez którego większość młodych kibiców F1 nie wyobraża sobie wstępu do wyścigu. Liberty Media otworzyło się w stu procentach na media społecznościowe. (Tak, do 2017 roku, social media Formuły 1 właściwie nie istniały i były prowadzone dość kiepsko). Rozkwitł kanał na YouTube, a wraz z nim m.in. podcast Beyond The Grid, quizy z udziałem kierowców, wywiady, najlepsze momenty z każdego nowego wyścigu. Przez okres pandemii koronawirusa, F1 oferowała nam nawet pełne retransmisje wyścigów z przeszłości. Uruchomiono F1 TV PRO, działające na zasadach serwisów streamingowych, które pozwala nam np. na bieżąco śledzić wyścigi z kamer umieszczonych na samochodach. Na Netflixie powstał serial „Drive to Survive”, który pomimo ostatnio słabnącej jakości i popularności, walenie przyczynił się do wzrostu zainteresowania światem królowej sportów motorowych. Formuła 1 wkroczyła w XXI wiek dopiero w 2018 roku, ale przez te 5 lat celująco nadrobiła czas, który straciła, tkwiąc w stagnacji.

WSZYSTKO IDZIE KU DOBREMU

Zainteresowanie Formułą 1 na całym świecie nigdy nie było tak duże. Najlepiej widać to po danych statystycznych z USA. ESPN jesienią 2022 roku wykupiło prawa do transmisji wyścigów F1 w Stanach za 75 milionów dolarów, gdzie ostatnia kwota za owe prawa wyniosła 0 dolarów. Liberty Media oddało Ameryce prawa do transmisji za darmo, tylko po to, aby za wszelką cenę zainteresować tym sportem mieszkańców USA. W 2022 zadebiutowało Grand Prix Miami, a w 2023 odbędzie się Grand Prix Las Vegas, które rozegrane zostanie na torze ulicznym. Możemy być pewni, że stolica hazardu przywita u siebie kierowców najlepiej, jak tylko potrafi i że stanie się jednym z milej wspomnianych przez kierowców miejscem.

Nie

Nie jest to zresztą pierwsza wizyta Królowej Sportów Motorowych w Las Vegas. W 1981 i 1982 roku odbyły się tam Grand Prix Las Vegas na torze zbudowanym na terenie parkingu kasyna Caesars Palace. W nadchodzącym sezonie aż 3 wyścigi odbędą się w Ameryce – w 2005 roku było to nie do pomyślenia.

Amerykanie w końcu pokochali Formułę 1 - sport wywodzący się z Europy, przez kilkadziesiąt lat zarządzany przez Brytyjczyka. Sport, w którym największe sukcesy odnosili brytyjscy kierowcy i często brytyjscy konstruktorzy. Sport, którego mekką i kolebką zawsze będzie Wielka Brytania. Jest jednak rzeczą niemal pewną, że w niedalekiej przyszłości Zjednoczone Królestwo nie będzie już jedynym oczkiem w głowie zarządców Formuły 1, a szefostwo F1 coraz większą uwagę będzie przykuwać do nowej, wielkiej miłości, która daje Królowej Sportów Motorowych niesamowite korzyści wizerunkowe i finansowe. Miłością tą są Stany Zjednoczone. A pamiętajmy – odwzajemniona miłość kraju Wujka Sama zawsze się opłaca.

PRZYCHODY FORMUŁY 1 W OSTATNICH LATACH:

2022 - 2,573 MLD \$

2021 - 2,136 MLD \$

2020 - 1,15 MLD \$

2019 - 2,02 MLD \$

2018 - 1,83 MLD \$

MICHAEL ANDRETTI I JEGO SEN O ZESPOLE F1 - O CO W TYM CHODZI?



**Kamil
Niewiński**



**Daniel
Biały**

GOŚĆ

Jedną z najciekawszych do śledzenia sag na przestrzeni ostatnich kilkunastu miesięcy niewątpliwie jest telenowela z Michaeliem Andrettiem w roli głównej, który usilnie stara się dołączyć do Formuły 1. Jako kierowca boleśnie się od niej odbił, lecz tym razem źródłem dyskusji jest zupełnie nowy zespół, który ma zasilić grid. Są chęci, są fundusze, jest wsparcie motoryzacyjnego giganta... co więc stoi na drodze, by w najbliższym czasie w F1 pojawił się jedenasty zespół?

BY MÓWIĆ O PRZYSZŁOŚCI, TRZEBA POWIEDZIEĆ O PRZESZŁOŚCI

Dzisiejszą historię zacząć należy od zajrzenia do annałów Formuły 1, bowiem rodzina Andrettich zapisała spory rozdział. Mario Andretti to przecież mistrz świata z 1978 roku. Michael wdał się w swojego ojca i z sukcesami stawiał pierwsze kroki w motorsporcie. Już w 1983 roku zdołał zająć chociażby 3. miejsce w 24-godzinny wyścigu Le Mans, a w 1991 roku został mistrzem serii CART, protoplasty IndyCar.

Sukcesy w Ameryce oczywiście otworzyły Michaelowi Andrettiemu furtkę do występów na globalnej scenie. Został on od razu rzucony na głęboką wodę – Amerykanin podpisał kontrakt z McLarenem na starty w 1993 u boku Ayrtona Senny. Presja była ogromna, a zmiany regulaminowe ograniczające liczbę okrążeń w treningach, chwiejna forma McLarena oraz gigantyczna presja związana z nazwiskiem sprawiły, że ostatecznie jego przygoda z F1 nie

zakończyła się najlepiej. Andretti nie ukończył czterech pierwszych wyścigów i dopiero w GP Hiszpanii, piątej rundzie mistrzostw świata, sięgnął po punkty. Łącznie w 13 rundach punktował trzykrotnie, zdobywając nawet podium podczas GP Włoch. Był to jednak również jego ostatni wyścig w McLarenie – został on zastąpiony przez Mikę Hakkinena. Patrząc na wyniki można odnieść wrażenie, że Michael Andretti po prostu się skompromitował. Sprawa jednak wcale nie jest tak czarno-biała, jak może się to na pierwszy rzut oka wydawać.

„Okoliczności tego, jak Andretti trafił do F1 i warunki, w jakich rozpoczął swoją przygodę przełożyłem na dzisiejsze realia i pojawiło mi się kilka elementów, które w zasadzie nie dają możliwości odniesienia sukcesu, chyba że ktoś urodził się pod szczęśliwą gwiazdą” – przyznał Daniel Biały. „McLaren miał wtedy swoje własne problemy, do ostatniego momentu panowało również zamieszanie z kierowcami. Zespół był bardziej skupiony na swoich wewnętrznych bolączkach, a nie na tym, by takim kierowcy, który przychodzi z za wielkiej wody, z innego świata ścigania, stworzyć właściwe warunki do adaptacji. Od Andrettiego zaś od razu oczekiwano wyników”.

ANDRETTI-SZEF LEPSZY NIŻ ANDRETTI-KIEROWCA F1

Po nieudanym flircie z Formułą 1 Andretti wrócił za Ocean, gdzie ścigał się jeszcze dobrych kilka lat. W 2003 roku jednak połowicznie przeniósł się na emeryturę – sporadycznie występował jeszcze w IndyCar, jednak już w swoim własnym zespole. Andretti Autosport, bo tak obecnie nazywa

się ta ekipa, ma na swoim koncie cztery mistrzostwa serii IndyCar oraz pięć triumfów w prestiżowym Indianapolis 500. Team ten działa również w seriach Indy NXT, w Formule E, Extreme E oraz w długodystansowych wyścigach IMSA. Nazwisko Andretti jest więc fanom amerykańskich wyścigów naprawdę dobrze znane nie tylko w kontekście osób, które za kierownicą siadały, ale również z uwagi na zespoły, które pojawiają się na torach po zachodniej stronie Atlantyku.

PIERWSZE PODCHODY W STRONĘ FORMUŁY 1

Formuła 1 w ciągu ostatnich kilku lat naprawdę mocno otworzyła się na Amerykę, lecz o tym już w Przewodniku zdołaliśmy wspomnieć w oddzielnym artykule. Nic więc dziwnego, że dla Michaela Andrettiego, który przecież swoje filie posiada w wielu różnych seriach wyścigowych, Królowa sportów motorowych była naturalnym kierunkiem rozwoju. Pierwsze doniesienia o ambitnych planach pojawiły się już jesienią 2021 roku.

Andretti Autosport zaczęło bowiem negocjacje z Alfą Romeo, a dokładniej rzecz ujmując z Sauberem, w temacie potencjalnego przejścia zespołu. Negocjacje doszły do bardzo zaawansowanego stopnia, lecz ostatecznie upadły praktycznie na finiszu. Sauber jednak ostatecznie znalazł inną spółkę gotową na przejście schedy po Alfie Romeo, dla której sezon 2023 będzie ostatnim w Formule 1. Od 2026 roku pieczę nad ekipą przejmie Audi.



Michael Andretti

OSOBLIWA WOLTA LIBERTY MEDIA

Andretti ewidentnie wychodzi z założenia, iż jeżeli zamykają przed tobą drzwi, spróbuj wejść oknem. Kolejne miesiące bowiem upływały pod znakiem prób pokazania władzom F1, że Andretti Autosport jest zdolne do stworzenia płynnie działającego zespołu całkowicie od podstaw. Chociaż kibice podchodzą do tego pomysłu niezwykle entuzjastycznie, tego optymizmu wcale nie podziela Liberty Media, czyli organ zarządzający Formułą 1, a także same zespoły, dla których nowa ekipa w stawce to nie tylko dodatkowa konkurencja, ale również kolejny rywal, z którym trzeba dzielić się pieniędzmi.

Sam Andretti był zresztą osią konfliktu pomiędzy prezydentem FIA, Mohammedem ben Sulayemem a Formułą 1. Emiraczyk podchodził do pomysłu wejścia amerykańskiej ekipy o wiele bardziej optymistycznie, co jest dziwnym fikołkiem zważywszy na fakt, jak mocno obecnie F1 naciska na rozwój w Stanach Zjednoczonych. Wydawać by się mogło, że nowy team z USA jest marketingowym strzałem w dziesiątkę, lecz Liberty Media raczej tego punktu widzenia nie podziela.

Podejście F1 do całej sprawy w wielu aspektach wydaje się kompletnie niezrozumiałe, co zresztą podkreśla Daniel Biały. *„Cała ta historia jest dla mnie niesamowitą zagadką. Andretti zrobił według mnie już chyba wszystko, by w F1 się znaleźć. Szklanka po jego stronie jest pełna i nawet się z niej przelewa. Sukcesy w Stanach i w innych seriach są już samą w sobie gwarancją jakości, że ten zespół nie podąży ścieżką, którą podążyło wiele innych zespołów – pojawiały się, zniknęły, pozostawiały nieopłacone rachunki za fabryki i wynagrodzenia dla pracowników. Liberty Media od lat chciała mieć jak najwięcej zespołów z Ameryki i mieć jak najwięcej wyścigów w Ameryce, by wejść na tamtejszy rynek, który jest na ten moment już częściowo przełamany. Potrzeba jednak kropki nad „i”*,”

a Andretti pasuje tu idealnie. Mimo tego, że teoretycznie to wszystko się ze sobą łączy, Liberty Media ciągle odsuwa możliwość dołączenia do sportu Andrettiego, sugerując, że jest to wydmuszka, że za jego obecnością w mediach nie idzie w parze wartość, której Liberty Media poszukuje. Jest to dla mnie zastanawiające, bo w przypadku jakiegokolwiek niepowodzenia więcej do stracenia ma sam Andretti niż F1 czy Liberty Media”.

PLANY TORPEDOWANE PRZEZ ZESPOŁY

Nie można jednak nie wspomnieć o zespołach, które są chyba największą opozycją wobec wejścia Andrettiego do F1. Widać to po nagłych zmianach narracji. Dla przykładu początkowo mówiło się o kwocie „wpisowego” na poziomie aż 200 milionów dolarów. Choć są to astronomiczne pieniądze, Michael Andretti przedstawił realne plany, które wydają się spełniać te oczekiwania. Teraz mówi się o kwotach rzędu 600, a nawet 800 milionów dolarów.

„Formuła 1 płaci teraz cenę za wieloletnie oddawanie przywilejów w ręce zespołów poprzez Berniego Ecclestone’a. Zespoły są zepsute władzą nad tym, kto może, jak może i kiedy może. Christian Horner mówił otwarcie, że 11. zespół w F1 może się pojawić, ale nie kosztem reszty stawki. Kwoty wpisowego, które są obecnie przytaczane, to pieniądze, które nie powinny się pojawiać. Za chwilę ten 11. czy 12. zespół wygeneruje kolejne przychody do wspólnej kasy. Tort będzie jeszcze większy, będzie w stanie wyżywić i tych, którzy już są, i tych nowych, Liberty Media swoje kupony odetnie, a jeszcze pewnie coś z tego stołu skapnie dla FIA. Andrettiemu trzeba dać szansę, ale stawka jest ogromna. Liberty Media zdołała nawet niejako odsunąć prezydenta FIA, zapewne kosztem jakichś przywilejów, które FIA za kulisami otrzyma” - mówi Biały.

MARIAŻ Z CADILLACIEM – CO MOŻE ZMIENIĆ?

Kolejnym poważnym krokiem, który

Andrettiego miał przybliżyć do F1, było ogłoszenie współpracy z Cadillaciem – bardzo uznaną marką, która wchodzi w skład potężnego koncernu General Motors. Nie tylko jest to kolejny pokazny zastrzyk gotówki, ale również poważny atut marketingowy. Na ten moment jednak nawet to nie jest w stanie przekonać zespołów do zmiany stanowiska, mimo że, jak przypomina Daniel, był to jeden z pierwotnych warunków.

„Toto Wolff mówił otwarcie, że jeżeli Andretti przyprowadzi ze sobą dużego producenta, to droga wolna. Andretti przyprowadził bardzo dużego producenta i nagle znowu wszystko się zmieniło. Na ten moment nie wydaje mi się, by pojawiła się zgoda na stworzenie nowego zespołu. O wiele realniejszym kierunkiem jest wykupienie innego zespołu, na przykład AlphaTauri, które może znaleźć się na giełdzie. Jeżeli obecnie wartość istniejących już zespołów F1 waha się w granicach 600-900 mln \$, to formowanie nowego zespołu kompletnie się nie opłaca. Być może wejście Forda otworzy drogę Andrettiemu”.

foto: Formuła 1

CZY ANDRETTI AUTOSPORT POJAWI SIĘ NA GRIDZIE?

Temat wejścia Michaela Andrettiego ponownie nabrał na sile po pojawieniu się plotek o rzekomych planach sprzedaży przez koncern Red Bulla ekipy AlphaTauri. Co prawda doniesienia zostały na ten moment zdementowane, lecz nie takie zmiany stanowiska F1 już widziała. Na ten moment wydaje się to jedyną okazją dla Amerykanina, by spełnić swoje marzenie o wejściu do królowej sportów motorowych ze swoim własnym zespołem. Sytuacja jest jednak na tyle dynamiczna, że tak naprawdę najlepszą obecnie opcją jest najzwyczajniej w świecie obserwowanie jej rozwoju i wyczekiwanie kolejnych zakulisowych wieści.

FORMUŁA 1 I FANI – TRUDNA I BURZLIWA MIŁOŚĆ



**Hubert
Grabowski**



GOŚĆ

**Paweł
Baran**

Romans kibiców z Formułą 1 trwa od samego jej początku. Nie bez powodu powstały przecież wyścigi samochodowe, na świecie znajduje się wielu miłośników prędkości, którzy uwielbiają obserwować pędzące auta prowadzone przez czołowych kierowców. W ostatnich latach doszło jednak do sporej zmiany w ich zachowaniach. Niestety mowa tu o zmianie na gorsze.

BURZLIWA PRZEMIANA W XXI WIEKU

Przez wiele lat Formuła 1 była kreowana na sport ekskluzywny, przeznaczony dla bogatszych sfer, a nie dla zwykłych zjadaczy chleba. Ci drudzy oczywiście i tak emocjonowali się tym pięknym sportem, oglądając wyścigi w telewizji. Podejście Formuły 1, a w szczególności Berniego Ecclestone'a, który przez kilka dekad zarządzał całym sportem do momentu sprzedania go amerykańskiej spółce Liberty Media.

Ekscentryczny miliarder z Wielkiej Brytanii powiedział na przykład w 2014 roku: „*Nie jestem zainteresowany tweetowaniem, Facebookiem i innymi nonsensami. Próbowałem zrozumieć dlaczego, ale widocznie jestem zbyt staroświecki. Nie umiem zobaczyć w tym żadnej wartości. Poza tym nie wiem, czego chce teraz tak zwane „młode pokolenie”. Co by to miało być?*”. Na tym się nie zatrzymał. W tym samym wywiadzie stwierdził również, że „*Wolałbym dotrzeć do 70-letniego faceta, który ma mnóstwo gotówki*”. Argumentował to tym, że dzieci i tak nie mają pieniędzy, więc nie są dla sportu zbyt wartościowe.

Można było więc przez lata obserwować jak F1 to sport, wokół którego znajduje się cała masa osób nieco bardziej zamożnych, gdyż to właśnie w takie celował sam Bernie Ecclestone. Po swoim odejściu mógł się bardzo szybko przekonać, że był w błędzie. Samego zainteresowanego oczywiście niezbyt to już interesuje. Jego majątek wyceniany się na nawet 3 miliardy dolarów, a do tego doczekał się on niedawno już czwartego dziecka, a pierwszego syna.

Wracając jednak do samej Formuły 1 i jej kibiców, w przypadku których doszło do naprawdę ogromnych zmian po przejęciu sportu przez Liberty Media. Można powiedzieć, że sport otworzył się na cały świat z kilkunastoletnim opóźnieniem. W czasie gdy inne dyscypliny o globalnym zasięgu były znane wszędzie, komentowane w internecie i szeroko tam obecne, social media nie tylko samej Formuły 1, ale też zespołów były prowadzone w sposób dość archaiczny. To uległo oczywiście ogromnej zmianie i dziś każdy zespół posiada swoje profile na największych platformach, kanał F1 na YouTube to ogromny powód popularności sportu i takich przykładów można byłoby wymienić tak naprawdę całą masę. Żaden z nich nie wywarł jednak tak dużego wpływu na bazę kibicowską F1, jak serial „Drive to Survive” stworzony przez giganta w świecie streamingowym, jakim bez wątplenia jest Netflix.

NOWY KIBICOWSKI ŚWIAT

Netflixowy serial Drive to Survive nie jest oczywiście cudem kinematografii. Dokonał jednak pewnego przełomu, otwierając Formułę 1 dla widzów od strony, którą

wcześniej znaliśmy tylko z biografii, wywiadów, czy też anegdotek stałych bywalców padoku. Pozwolił poznać lepiej kierowców, zespoły i przyciągnął całe masy nowych fanów, dzięki którym dziś Formuła 1 to jeden z największych biznesów świata. Królowa Sportów Motorowych na tak dużym napływie jednak nieco też straciła, co zauważył między innymi nasz ekspert, Paweł Baran. *„Mam takie wrażenie, że w dużej mierze polaryzacja środowiska Formuły 1 i stworzenie sporych podziałów między kibicami jest „zasługą” Drive to Survive. Wiadomo, że ma on dużo fanów i w Stanach Zjednoczonych dzięki niemu wzrosło zainteresowanie Formułą 1. Jest też efekt uboczny w postaci tego, że kreowane są tam konflikty, które później są przenoszone na grunt mediów społecznościowych, internetu, podziału wśród kibiców i mam wrażenie, że to jest motor napędowy tego, co dzieje się w mediach społecznościowych. Są „Verstappeniarze”, „Oponiarze”, jak to się mówi, i inne grupy, które wykryzalizowały się jeszcze bardziej po tym, jak pojawił się serial Drive to Survive”.*

Drive to Survive dołożyło naprawdę ogromną cegiełkę do tego, jak obecnie wygląda cała fanbase Formuły 1. Kłótnie w mediach społecznościowych stały się normą, kibice coraz częściej zwracają się przeciwko sobie. Naturalnie nie można też uznawać serialu od Netflix'a za jedyny powód obecnej sytuacji. *„Oczywiście nie można wszystkiego zrzucić na garb jednego serialu, bo to wcale tak nie jest”* - powiedział Paweł Baran. *„Trzeba spojrzeć na jedną bardzo istotną rzecz. Przeniosę to na przykład skoków narciarskich. Adam Małysz, jak odnosił swoje sukcesy, to on miał o tyle łatwiej, że byli fani, którzy obrzucali Hannavaldę śnieżkami, ale nie było mediów społecznościowych, nie było takiej okazji do tego, by zaraz po konkursie wejść, skrytykować czy skomentować i po zakończeniu konkursu ludzie wyłączali telewizor, by pójść w swoją stronę. Obecnie spora część fanów i kibiców tylko po zakończeniu wydarzenia sportowego już czeka, by wejść na Twittera, Instagrama*

i zobaczyć, co zostało tam napisane, co było komentowane, by móc się błyskawicznie do tego odnieść”.

PROBLEMY NIE TYLKO W MEDIACH, ALE TEŻ NA TRYBUNACH

W zasadzie można byłoby nawet niejako zamieść pod dywan całą kibicowską sytuację, dopóki ta rozgrywałaby się jedynie w sieci. Oczywiście hejt w internecie to również poważny problem i nie powinien on dotyczyć żadnego kierowcy, czy też zespołu, fana lub kogokolwiek związanego z Formułą 1, lecz istnieje problem poważniejszy, który faktycznie dotyka fanów.

O ile „pomniejsze” wybryki holenderskich fanów, takie jak próba budowy własnej trybuny na torze Monza można skwitować uśmiechem, tak w minionym sezonie wydarzyło się kilka sytuacji, które absolutnie nie pasują do nie tylko do sportu, jakim jest Formuła 1, ale też do jakiegokolwiek dyscypliny. Podczas Grand Prix Holandii mieliśmy do czynienia z pojawieniem się pomarańczowych rac w pobliżu toru lub na samym asfalcie.



GP Holandii 2022

Fani nagannie zachowywali się też w trakcie wyścigu o Grand Prix Austrii na torze Red Bull Ring. Na trybunach pojawiały się obelgi, a tym te o charakterze seksistowskim, rasistowskim, czy też homofobicznym. Wielu fanów po prostu nie czuło się na trybunach bezpiecznie, wspierając swoich idoli, co oczywiście nie powinno się wydarzyć. Przez lata w końcu trybuny na torach Formuły 1 były świetnym miejscem, w którym obok

siebie siedzieli fani wielu zespołów, którzy razem wspierali swoich idoli, a jedyne negatywne słowa były zazwyczaj wykorzystywane w formie mało szkodliwych żartów.

PRZYSZŁOŚĆ ŚWIATA KIBICOWSKIEGO FORMUŁY 1

Z wielkim żalem trzeba niestety stwierdzić, że przyszłość środowiska kibicowskiego nie przyniesie nam raczej poprawy w kwestii wielu zachowań. Zauważa to między innymi nasz ekspert, Paweł Baran. *„Na razie złotego środka na poprawę sytuacji nie ma, bo tak naprawdę będzie gorzej, gdyż liczba narzędzi, które mamy do dyspozycji w postaci mediów społecznościowych, czy też urządzeń rośnie. Jest ich coraz więcej i na razie nie widać tego, by miało to ulegać poprawie. Tak naprawdę społeczeństwo też się zmienia. Kiedyś mam wrażenie ludzie, zanim coś powiedzieli, to jeszcze pomyśleli. Obecnie wykonuje się czynności bardzo instynktownie, odruchowo, najpierw coś się pisze, a potem dopiero myśli i kasuje takie komentarze. Ludzie to jednak screenują i to, co było w Internecie przynajmniej raz, zostaje tam już na zawsze”*.

W tym momencie pozostaje mieć nadzieję na to, że dojdzie przynajmniej do kompletnego ograniczenia karygodnych zachowań na trybunach. F1 to piękny sport, który może łączyć ludzi oddalonych od siebie o setki kilometrów, więc powinni oni mieć możliwość wspierania swoich faworytów bez strachu o to, że kibice innego kierowcy lub zespołu będą dla nich zagrożeniem. W innym wypadku środowisko kibicowskie może skrócić w bardzo niebezpieczną stronę, znaną między innymi z piłki nożnej.

fot. Autosp

fot. Formuła 1

BLASKI I CIENIE MOHAMMEDA BEN SULAYEMA



Jakub
Spychała



GOŚĆ
Grzegorz
Jazienicki

Tuż przed tym, jak po raz pierwszy zgasną światła i rozpoczniemy Grand Prix Bahrajnu (oraz cały sezon 2023), Prezydent Międzynarodowej Federacji Samochodowej (FIA) „usuwa się w cień”. Wydaje się to być zakończeniem narosłego konfliktu pomiędzy nim a zespołami, Liberty Media i władzami F1... a przynajmniej końcem pewnego etapu sporu. I choć ben Sulayem odpuszcza tylko sprawy związane z Formułą 1, to jednak dalecy jesteśmy od jednoznacznego stwierdzenia, co się pod tymi słowami kryje. A usunięcie się w cień jest tym trudniejsze, im więcej faktów wychodzi na światło dzienne... Przypomnijmy zatem największe kontrowersje wokół Mohammeda ben Sulayema. Wraz z Grzegorzem Jazienickim z Parcfer.me poszukajmy odpowiedzi na pytanie, czemu gwiazda nowego szefa FIA tak szybko przygasała.

WYJŚCIE Z CIENIA

Nowy szef zaczął z przytupem. Przypomnijmy okoliczności jego pierwszego ważnego publicznego wystąpienia po wyborze na stanowisko. Był grudzień 2021, odbywała się coroczna gala FIA, a Lewis Hamilton, który wciąż nie mógł się pogodzić z przegraną walką o mistrzostwo świata, nie pojawił się na uroczystości. Czy w ten sposób Lewis naruszył przepisy? „Jeśli tak, nie ma tutaj przebaczenia”, odpowiedział zapytany o to ben Sulayem. Ostatecznie żadnych konsekwencji wobec Lewisa nie wyciągnięto, ale niniejsza wypowiedź stanowi preludium

do tarć na linii Hamilton-ben Sulayem. Jeśli ktoś się łudził, że nowy szef będzie spolegliwy i koncyliacyjny, to od razu mógł porzucić nadzieję. O gali FIA zresztą jeszcze tutaj wspomnimy.

W BLASKU FLESZY

Skupmy się w pierwszej kolejności na publicznej działalności Mohammeda ben Sulayema, a konkretnie: na jego wizerunku i wypowiedziach. W kwietniu 2022 FIA zakomunikowała, iż kończy się przymykanie oczu na noszenie przez kierowców biżuterii w trakcie wyścigu. „Afera kolczykowa” miała przede wszystkim twarz kpiącego z tej decyzji Lewisa Hamiltona, ale swój sprzeciw wyrażali także Pierre Gasly czy Sebastian Vettel (ten ostatni w geście protestu spacerował po padoku w majtkach nałożonych na kombinezon). Choć informacja o zakazie noszenia biżuterii wypłynęła wówczas raczej ze strony Nielsa Witticha, to jednak dopatrywano się tutaj ręki nowego Prezydenta. W padoku pojawiała się opinia, że ben Sulayem zagiął parol na Hamiltona po jego absencji na gali FIA, a brytyjskie media sugerowały nawet, że w kwestii zakazu noszenia biżuterii „ma obsesję”. I to właśnie na problemy komunikacyjne, z jakimi boryka się Mohammed ben Sulayem, zwraca uwagę Grzegorz Jazienicki: *„Gdy popatrzy się na to z perspektywy egzekwowania zasad czy samego zdrowia, to stanowisko FIA można wytłumaczyć, bo takie są przepisy, tylko przez lata były martwe. Jest niebezpieczeństwo, zagrożenie jakimś większym poparzeniem... Ale kwestie komunikacyjne pozostawiały wiele do życzenia, szczególnie gdy pewne posunięcia nie były uzgodnione z F1. Spójrzmy choćby na to, jak*

Lewis wyśmiał zakaz ws. biżuterii poprzez założenie kilkunastu błyskotek. Po decyzjach zawsze robiło się jakieś zamieszanie, co sprawiało, że powszechny odbiór był po prostu zły"

Mohammed ben Sulayem nie poprzestał na jednej kontrowersji. „Teraz Vettel jeździ na tęczowym rowerze, Lewis jest pasjonatem praw człowieka, a Norris zajmuje się zdrowiem psychicznym”, mówił Emiracczyk. Ledwie ucichły przepychanki o zakaz noszenia biżuterii, a Prezydent otworzył kolejny front. Ben Sulayem tłumaczył później, że sam, jako muzułmanin, nie narzuca nikomu swojego światopoglądu i wymaga tego także od innych. Uwidoczniała się tu kolejna różnica, a mianowicie kulturowa: między tym, w którą stronę idzie (lub chce iść) Formuła 1, a tym, jak świat postrzega szef FIA (ale też sponsorzy i ważny rynek, do którego F1 też chce docierać). W grudniu 2022 temat jednak powrócił, kiedy to do regulaminu sportowego dodano postanowienie zabraniające kierowcom wygłaszania „komentarzy i opinii o charakterze politycznym, religijnym i osobistym”. Ponownie, brak sprecyzowania, co się przez to rozumie, pozostawia nas w sferze domysłów dotyczących intencji autora. Sprawę starał się ostatnio łagodzić Stefano Domenicali. Mimo to, uciszony konflikt może ponownie wybuchnąć niezależnie od tego, że jego autor „usunął się w cień”.

Choć oczywiście Mohammed ben Sulayem nie podejmuje osobiście decyzji np. o przerwaniu Grand Prix, to chaos związany z zarządzaniem wyścigami wpływa na jego wizerunek jako szefa FIA. Najbardziej jaskrawym przykładem jest GP Japonii, w którym przy znikomej widoczności Pierre Gasly omal nie zderzył się z wypuszczonym na tor dźwigiem. Ale możemy przypomnieć także start do GP Monako czy problemy z wznowieniem GP Włoch. Na szczęście w tej sprawie ben Sulayem nie przybierał postawy

oficjela, a wyraził zrozumienie dla emocji kierowców. Za zamieszanie na Suzuce Gasly'ego nawet przeprosił.



Mohammed ben Sulayem

W CIENIU GABINETÓW

Jeszcze nie raz przekonamy się, że stanowczość w wypowiedziach Mohammeda ben Sulayema niekoniecznie przekłada się na negocjacje i działania zakulisowe. Nowemu szefowi zarzucano, że z opóźnieniem zajął się procedurą wyjaśniającą kontrowersyjny finisz Grand Prix Abu Zabi 2021, że rozstał się z Michaeliem Masim dwa miesiące po zakończeniu sezonu i że postawił nie na jednego, a na dwóch zmieniających się dyrektorów wyścigowych. Ben Sulayem sprowadził jednak na siebie większe problemy niż opinie kibiców.

Parokrotnie dochodziło przecież do tarć z Liberty Media czy zespołami. Działo się tak np. wtedy, gdy szef FIA storpedował ich propozycję dot. zwiększenia liczby sprintów z trzech do sześciu. Argumentował to kwestiami logistycznymi i organizacyjnymi oraz że potrzebuje czasu na zajęcie się tematem, podczas gdy według zespołów poprosić miał o podniesienie opłaty, jaką F1 płaci FIA za organizowanie weekendów wyścigowych. Skoro jesteśmy przy weekendach wyścigowych, to dotychczasową praktykę zachwiało także opublikowanie przez FIA kalendarza na 2023, bez wcześniejszego uzgodnienia ze Stefano Domenicalim i zespołami, a zatem z pominięciem F1 odpowiedzialnej za jego układanie. Braki w zdolnościach negocjacyjnych objawiły się także w sprawie

Red Bulla, który po przekroczeniu limitu budżetowego otrzymał (oczywiście: po perturbacjach) niewygórowaną karę finansową i zredukowano jego czas w tunelu aerodynamicznym. Opinie co do surowości tej kary były oczywiście różne, ale trudno przyznać, by sposób załatwienia problemu zamknął temat i ustawił wszystkich do pionu.

PROMYKI NADZIEI

Nie jest jednak tak, że Mohammed ben Sulayem nie ma na koncie sukcesów wizerunkowych. *„Ruchem, którym kupił kibiców, była kwestia Andrettiego”* - zauważa Grzegorz Jazienicki, zapytany przez nas, czy widzi jakieś pozytywne dotychczasowej pracy Prezydenta FIA. *„Mam wrażenie, że jest to człowiek, który bardzo mocno chciał zadbać o wizerunek Federacji. Chciał się pokazać jako osoba, która go poprawia. Poparciem Andrettiego skierował opinię publiczną trochę przeciwko zespołom i F1. To oni stali się w oczach kibiców tymi złymi, którzy blokują wejście nowego zespołu do stawki. FIA trochę tu zapunktowała, chociaż przez cały rok obrywała”*. O ile ruch ben Sulayema okazał się dla FIA korzystny wizerunkowo, to niekoniecznie musi się takim okazać dla niego samego. Skonfliktowany z F1 Prezydent to jednak twardy orzech do zgryzienia dla wszystkich.

„Co do innych pozytywnych decyzji, wydaje mi się, że coś, co było dobre, wyjdzie po latach. A jeśli coś się broni już teraz, to pewnie tego nie widzimy, bo na świecznik trafiają głównie błędy. Może się okazać, że obronią się zmiany w kontroli wyścigu, gdy ta sprawdzi się w boju i wszystko zacznie lepiej funkcjonować. Czy ja w to wierzę, to jest inne pytanie, ale w teorii powinno być lepiej niż w zeszłym roku, kiedy wszyscy się docierali” - dodaje Jazienicki.

NIEJASNOŚCI

Chaos, jaki wywołują działania, a przede wszystkim wypowiedzi ben Sulayema prowadzą nas do oczywistego pytania: o co

chodzi Prezydentowi FIA? *„Przez kilka miesięcy zastanawiałem się, co tu się dzieje. Wyglądał mi na człowieka, który koniecznie pragnie szumu wokół siebie. Tylko tu zrobił błąd wizerunkowy, tam komunikacyjny. Najbardziej zenującym przykładem była wypowiedź na ostatniej gali FIA”* - mówi Grzegorz Jazienicki. I faktycznie, kolejny popis ben Sulayema (mówiliśmy, że wrócimy do tematu gali FIA) - tym razem odpierający krytykę, jaka spadła na Federację za przebieg GP Japonii — wprawia nas w osłupienie.

Dekodować próbujemy także intencje, jakie kierowały ben Sulayemem w tweecie odnoszącym się do pogłosek o ofercie zakupu praw medialnych do Formuły 1. *„FIA, jako organizacja non-profit, jest ostrożna w kwestii rzekomych zawyżonych cen w wysokości 20 miliardów dolarów”*. Co mogło spowodować, że Prezydent FIA zdecydował się na taką wypowiedź? *„Nie wiem, czy był to jakiś przejaw zdenerwowania... ale co innego, gdy wybuchasz złością jako kierowca w akcji, a co innego, gdy piszesz tweeta i możesz go dwa razy przeczytać przed publikacją. Nie jestem przekonany, że ben Sulayem się po prostu zagotował, ale nie zdziwiłbym się”* - twierdzi Grzegorz Jazienicki. *„Ten wpis na Twitterze okazał się wręcz jakimś szaleństwem. O ile w przypadku Andrettiego ben Sulayem zrobił niesamowity ruch, świetnie odebrany przez kibiców, tak tutaj przesadził i dostał prawne ostrzeżenie, Jego przeciwnicy wykorzystali tę wypowiedź jako podstawę do nieco ostrzejszej gry i brudnych zagrań, jak późniejsze wyciąganie jego wypowiedzi sprzed ponad 20 lat czy plotki o nowym kandydacie na szefa FIA”*. I taki efekt wywołały rzeczywiście słowa ben Sulayema. A co miał na celu, formułując właśnie taką wypowiedź? *„Najprawdopodobniej chodziło mu o podkreślenie rangi FIA. Możemy się domyślać, czy w przypadku sprzedaży praw komercyjnych ben Sulayem nie chciałby uzyskać jakichś lepszych warunków finansowych. Przypomnijmy, że aktualne wydzierżawienie praw medialnych na ponad 100 lat nie jest dla Federacji zbyt korzystne. Brakuje nam też*

jasności co do zależności między FIA a F1 w innych sprawach jak np. w procesie dodawania nowego zespołu do stawki. Tutaj FIA chciała pewnie pokazać, jak jest ważna... a w efekcie F1 pogroziła i pokazała, że niekoniecznie. I to, zdaje się, przyklepało usunięcie się w cień przez ben Sulayema”.

A jak rozumieć najważniejszą ostatnio decyzję ben Sulayema, czyli wspomniane „usunięcie się w cień”? *„Interpretowałem to jako obawę o własną posadę: może nawet nie tyle obecnie (bo odsunięcie urzędującego szefa byłoby trudne), co raczej w przypadku wyboru na drugą kadencję”* - zwraca uwagę Jazienicki. *„Niby to odsunięcie było planowane, ale timing był kiepski. Ben Sulayem nie przegrał może wojny, ale na pewno coś większego niż bitwę. Moim zdaniem stał się na tyle niewygodny, że prędzej czy później ktoś chciałby doprowadzić do zmiany na stanowisku. Łatwiej obsadzić je kimś, kto będzie bardziej przychylny zespołom F1, niż walczyć. Największym zagrożeniem dla FIA byłby rzecz jasna rozłam i pojawienie się nowej serii wyścigowej. Ów wątek też się przewijał, podobnie jak informacje o rzekomym nowym kandydacie na szefa FIA... ale nie wiem, czy to tylko jakaś forma groźby, czy tkwiło w niej ziarno prawdy. Jasne wydaje się, że gdy obrywasz, usunięcie się w cień jest bezpieczniejsze”.*

stwierdzając, że przytoczona wypowiedź „nie odzwierciedla przekonań Prezydenta”. Wciąż żywa jest dyskusja wokół opisywanych tu słów ben Sulayema o kierowcach zajmujących publicznie stanowiska w sprawach światopoglądowych. Usunięcie się w cień i przekazanie sterów Nicolasowi Tombazisowi może zatem pomóc w wyciszeniu negatywnych emocji, które narosły po obu stronach.

Oczekujemy zatem na to, jak Formuła 1 odnajdzie się w nowym sposobie zarządzania i na ile Mohammed ben Sulayem faktycznie odpuszcza Królową Motorsportu. Liczymy, że przy ocenie całej jego kadencji będziemy mieli ostatecznie więcej blasków niż cieni.



Mohammed ben Sulayem i Stefano Domenicali

POWRÓT DO CIENIA

Nie odpuszczają mu za to inni. Media przypomniły wypowiedzi obecnego szefa FIA z 2001. „Nie lubię kobiet, które myślą, że są mądrzejsze od mężczyzn, bo tak naprawdę nie są”. Od słów odcięła się FIA,

PREZENTACJE ZESPOŁÓW

33 Red Bull

35 Ferrari

37 Mercedes

39 Alpine

41 McLaren

43 Alfa Romeo

45 Aston Martin

47 Haas

49 AlphaTauri

51 Williams

2 RED BULL Y



Pełna nazwa zespołu:

Oracle Red Bull Racing

Debiut w F1/siedziba:

2005/Milton Keynes

Szef zespołu:

Christian Horner

Największe sukcesy:

92x zwycięstwo (wyścig)
5x mistrzostwo świata konstruktorów

Sezon 2022:

1. miejsce (759 pkt.)

NIE DO ZATRZYMANIA?

O ile na początku sezonu 2022 mogliśmy mówić o dwóch konkurentach - Red Bullu oraz Ferrari - obecnie wydaje się, że ci pierwsi odjechali reszcie stawki. Oczywiście niczego nie możemy być pewni, dopóki bolidy i kierowcy nie sprawdzą się w boju, lecz próżno szukać zespołu, który mógłby w stanie rzucić rękawicę obecnym mistrzom. Nowy bolid Red Bulla wydaje się świetny w każdym calu, a Max Verstappen uważa, że samochód radzi sobie nawet lepiej niż w poprzednim sezonie, a przecież był to rok, w którym to Holender wygrał 15-krotnie, bijąc rekord Michaela Schumachera oraz Sebastiana Vettela. Gdy do całej układanki dodamy więc genialnego Maxa i świetnego Pereza, otrzymujemy prawdziwy dream team, który ma szansę zdominować kolejny rok ścigania.

TARCIA WEWNĄTRZ ZESPOŁU NAPSUJĄ KRWI HORNEROWI?

Oczywiście krajobraz nie jest aż tak bajkowy. Końcówkę sezonu 2022 zapamiętamy między innymi z napięć na linii Verstappen - Perez. Pierwsze wyścigi pokażą nam, czy ta dwójka schowała dumę do kieszeni i skupią się na dobru zespołu. Nie możemy również zapomnieć o odejściu Dietera Mateschitza, ojca całego koncernu, co również dla ekipy na austriackiej licencji nie było łatwą sytuacją. Jeżeli jednak mówimy w kontekście Red Bulla o takich problemach, pokazuje to, w jak dobrej pozycji znajdują się oni przed startem nowej kampanii.

NA DRODZE KU NOWEJ DYNASTII

Red Bull Racing - kiedyś wyśmiewany przez Fernando Alonso, potem zaś budzący strach w rękach Sebastiana Vettela i Marka Webbera. Marka niezwykle zasłużona dla Formuły 1. Jej rządy przerwała dopiero rewolucja hybrydowa, która wywróciła zasady gry do góry nogami. Red Bull stracił swoją pozycję, choć nie wypadł z czołówki, a pozbieranie się po sporym ciosie zajęło naprawdę długo. Teraz jednak Czerwone Byki są na najlepszej drodze, by prezentować się niczym w dniach swojej największej chwały. O ile sezon 2021 stał pod znakiem walki na noże z Mercedesem, tak poprzednia kampania to prawdziwa dominacja stajni z Milton Keynes. Początek zeszłego roku nie był prosty, lecz gdy wszystko zaczęło trybić, a rywale potykali się o własne nogi, nikt nie mógł już tej maszyny zatrzymać. Max Verstappen zdominował klasyfikację kierowców, a Red Bull zdobył piąty w swojej historii mistrzowski tytuł konstruktorów.



#1

**MAX
VERSTAPPEN**



Data urodzenia:
30.09.1997

Wzrost:
181 cm

Największe sukcesy:
2x Mistrz Świata Kierowców (2021, 2022)
35x zwycięstwo (wyścig)

Debiut w F1
Grand Prix Australii 2015

Sezon 2022:
1. miejsce (454 pkt.)



#11

**SERGIO
PEREZ**



Data urodzenia:
26.01.1990

Wzrost:
173 cm

Największe sukcesy:
3. miejsce w klas. kierowców (2022)
4x zwycięstwo (wyścig)

Debiut w F1
Grand Prix Australii 2011

Sezon 2022:
3. miejsce (305 pkt.)

NIECH ŻYJE KRÓL?

Dyskusje o dojrzałości Maxa Verstappena odeszły w niepamięć. Teraz mówimy o nim jako o nowym królu Formuły 1, który ma na swoim koncie już dwa tytuły mistrzowskie - ten drugi wywalczony w niepowtarzalnym stylu. Mówiąc delikatnie, nieczęsto wygrywa się 15 wyścigów w ciągu jednego sezonu. Nie oznacza to oczywiście, że Holender może niezagrożony rozsiąść się na tronie. Bronienie prawa startów z numerem 1 na bolidzie wcale nie będzie takie proste. Chrapkę na sukcesy ma bowiem nie tylko jego zespołowy kolega, ale również konkurenci z Ferrari i Mercedesa. Nie zmienia tego nawet fakt, że tegoroczny bolid wydaje się kapitalny. Przed Maxem wiele pracy, by móc zasłużyć na trzeci tytuł mistrza świata kierowców. Nikt jednak nie ma już chyba wątpliwości, że ten mimo wszystko nadal młody zawodnik ma papiery na stanie się jednym z najwybitniejszych kierowców w historii sportu.

WIELE DO UDOWODNIENIA - SOBIE I INNYM

Poprzedni sezon był niewątpliwie najlepszym w karierze Meksykanina. Checo odniósł dwa triumfy i do końca bił się z Charlesem Leclerciem o tytuł wicemistrza świata. Gdy jednak wejdzie się już na szczyt, a tak trzeba mówić o zawodniku, który zaczyna swój trzeci sezon w barwach Red Bulla, sztuką jest się na nim utrzymać. Sergio przeżył w zeszłym sezonie wiele frustrujących momentów i nikt w Red Bullu nie ukrywał faktu, że Perez pełni w zespole rolę skrzydłowego dla Maxa. Choć wcale nie powinno to nikogo dziwić, przed kierowcą z Guadalajary rok próby. Red Bull skonstruował ponoć bolid, który ma w przynajmniej trochę większym stopniu odpowiadać stylowi jazdy Checo. Oderwać od siebie łatkę „wingmana” będzie piekielnie trudno, lecz jest to tak naprawdę ostatni dzwonek.

FERRARI



Pełna nazwa zespołu:

Scuderia Ferrari

Debiut w F1/siedziba:

1950/Maranello

Szef zespołu:

Frédéric Vasseur

Największe sukcesy:

242x zwycięstwo (wyścig)

16x mistrzostwo świata konstruktorów

Sezon 2022:

2. miejsce (554 pkt.)

Pierwsza to naturalnie przyjsie Frédéric Vasseura. „Fred” to człowiek o ogromnym doświadczeniu, który jest współtwórcą ART Grand Prix, jednego z czołowych zespołów z serii juniorskich. W Formule 1 pracował z kolei w Renault i w Sauberze. Ma opinię człowieka sympatycznego, który szybko zjednuje sobie ludzi. Nie sposób jednak nie zwrócić uwagi na to, że w ostatnich latach prowadzona przez Francuza Alfa Romeo osiągała wyniki poniżej swojego potencjału. Może się więc okazać, że zwolnienie znajdującego się na świeczniku Mattii Binotto odbije się Ferrari czkawką, gdyż było zbyt pochopne. Vasseur nie jest tak utalentowanym inżynierem, jak Włoch, szczególnie gdy mowa o silnikach. Czeka go więc naprawdę trudne miesiące na stanowisku, które jest jednym z najtrudniejszych w całej Formule 1.

STRATEGIA — ODWIECZNA BOLĄCZKA ZESPOŁU Z MARANELLO

Od lat Scuderia Ferrari ma ogromne problemy przede wszystkim na polu strategicznym. Frédéric Vasseur zapowiedział jednak zmiany w tej kwestii. Jednym z kroków jest zmienie naczelnego stratega. Ignacio Iñaki Rueda opuści to stanowisko i będzie pracował z fabryki. Miejsce Hiszpana zajmie Ravin Jain, który jest częścią zespołu strategów Ferrari od 2017 roku. Od decyzji podejmowanych przez Jaina może zależeć cały sezon stajni z Maranello. Ma więc on przed sobą niełatwe zadanie.

CZY TO JEST TEN ROK? V2

Tifosi od ponad dekady co roku mogą zadawać sobie to tytułowe pytanie. W ostatnich latach jednak „ten” sezon się nie wydarzył, co dobitnie pokazał poprzedni rok. Mimo świetnego początku Ferrari nie potrafiło jednak wykorzystać przewagi bolidu i zakończyło rywalizację na drugiej pozycji w klasyfikacji konstruktorów. Tym razem entuzjazm na początku może być nieco mniejszy. Na testach największy rywal, czyli Red Bull pokazał się bowiem z niezwykle mocnej strony. Mimo wszystko Włosi nie składają broni i z pewnością będą walczyć do końca.

ZMIANY W ZESPOLE — LEKARSTWO CZY GWÓZDŹ DO TRUMNY?

Przed rozpoczęciem tego sezonu Ferrari doczekało się dwóch, dość istotnych zmian wśród wysoko postawionych pracowników.



#16



#55

**CHARLES
LECLERC**



Data urodzenia:
16.10.1997

Wzrost:
180 cm

Największe sukcesy:
Mistrz Formuły 2 (2017)
Wicemistrz świata Formuły 1 (2022)

Debiut w F1
Grand Prix Australii 2018

Sezon 2022:
2. miejsce (308 pkt.)

**CARLOS
SAINZ**



Data urodzenia:
01.09.1994

Wzrost:
178 cm

Największe sukcesy:
Formuła Renault 3.5 - Mistrz (2014)
5. miejsce w klasyfikacji kierowców (2021, 2022)

Debiut w F1
Grand Prix Australii 2015

Sezon 2022:
5. miejsce (246 pkt.)

CZY MONAKIJCZYKA STAĆ NA KOLEJNY KROK?

Miniony sezon był jednocześnie najlepszym w wykonaniu Monakijczyka i największym rozczarowaniem, szczególnie dla samego zainteresowanego. Leclerc zdobył dziewięć Pole Position i wygrał trzy wyścigi, z czego dwa w trakcie trzech pierwszych rund. Do tego zajął najwyższe w karierze, drugie miejsce w kwalifikacji kierowców. Biorąc pod uwagę ambicje i umiejętności Leclerca można jednak zauważyć, że stać go na więcej. O ile sporo punktów stracił on przez błędy samego zespołu, tak można było zauważyć, że do najwyższego poziomu, czyli Maxa Verstappena brakuje mu doświadczenia i opanowania. Czy Monakijczyk w tym roku wykona kolejny krok i do zabójczego tempa doda umiejętność chłodnej kalkulacji, tak potrzebnej do mistrzowskiego poziomu?

CZAS ZAMIENIĆ SŁOWA NA CZYNY

Carlos Sainz to kierowca naprawdę dobry i niejednokrotnie to pokazywał. W minionym sezonie udało mu się zdobyć pierwsze pole position w karierze i wygrał też swój pierwszy wyścig. Mimo tego przez większość czasu wyraźnie odstawał od swojego kolegi z zespołu. Syn 2-krotnego rajdowego mistrza świata niejednokrotnie powtarza jednak, że stać go na tytuł mistrzowski. Przed Carlosem jeden z najważniejszych sezonów w karierze. Ustabilizował swoją pozycję w sporcie i w Ferrari, lecz czas zamienić słowa mówiące o tym, że jest w stanie równo walczyć ze swoim kolegą na czyny. Czy Carlos Sainz ma w sobie na tyle umiejętności, by zaważać o tytuł? Bez wątplenia dysponuje sporym talentem, lecz w tym roku musi udowodnić to na torze, zamiast mówić o źle dopasowanym do niego samochodzie.

MERCEDES



Pełna nazwa zespołu:

Mercedes-AMG PETRONAS Formula One Team

Debiut w F1/siedziba:

1954/Brackley

Szef zespołu:

Toto Wolff

Największe sukcesy:

125x zwycięstwo (wyścig)
8x mistrzostwo świata konstruktorów

Sezon 2022:

3. miejsce (515 pkt.)

bardzo ciekawe i prawdopodobnie nadal zdolne do zwycięstw. Jednak W13 nie był szczęśliwy dla zespołu. Mimo iż w wielu wyścigach w zeszłym roku nie mieli realnych szans na zwycięstwo, to zespół „Srebrnych Strzał” wierzy w oryginalny koncept samochodu z charakterystycznymi „zero sidepodes”. Ciągłe uważają, że to ich własny pomysł, a nie kopia rozwiązań najlepszych da im zwycięstwa w wyścigach. Mercedes nie raz udowodnił w przeszłości (nawet częściowo w zeszłym roku, prawie doganiając Ferrari w klasyfikacji konstruktorów), że potrafi rozwijać konsekwentnie samochód i wycisnąć z niego więcej, niż się wielu wydaje.

JUŻ NIE FAWORYCI

Zespół, który dzielił i rządził przez 8 lat, w tym roku nie jest faworytem do mistrzowskiej korony. Po słabszym zeszłym sezonie każdy w zespole ma ambicje wrócić na szczyt, jednak testy sugerują nam, iż Mercedes ciągle jeszcze traci do Red Bulla i Ferrari. Niemniej stajnia z Brackley ma dwóch fantastycznych kierowców, którzy nie raz udowadniali w zeszłym sezonie, że kiedy tylko jest choć cień szansy na walkę o podium czy nawet o zwycięstwo, to potrafią się zmobilizować i zaskoczyć wielu obserwatorów.

WIARA WE WŁASNĄ KONCEPCJĘ BOLIDU

Mercedes jako jedyny obok Ferrari i Red Bulla poszedł własną drogą, jeśli chodzi o koncepcję bolidu. Austriacka i włoska stajnia, które posiadały najszybsze samochody, mają zupełnie inne filozofie samochodu. Obie są

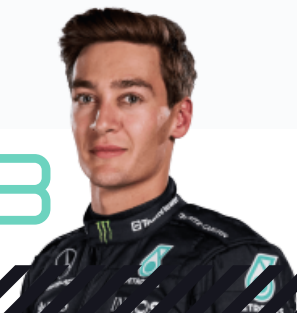
POLECĄ GŁOWY?

Mercedes sporo ryzykuje. Najbardziej utytułowana stajnia w XXI wieku nie może pozwolić sobie na sezon z podobnymi wynikami jak ten poprzedni. Zespół sam przyznaje, że analizują spore zmiany, jeżeli aktualna koncepcja bolidu nie spełni ich oczekiwań. Niektóre media sugerują „wersję B” bolidu i odwrót od oryginalnej koncepcji. Jednak jeżeli tak się stanie, to możemy oczekiwać istotnych zmian personalnych w zespole. Może się to wiązać nawet z pewnym regresem i dłuższym odrabianiem strat do Ferrari i Red Bulla niż oczekiwano, ale Mercedes wychodził już z wielu opresji. Czy uda się to tym razem?

MERCEDES



#44 #63



**LEWIS
HAMILTON**



Data urodzenia:
07.01.1985

Wzrost:
174 cm

Największe sukcesy:
7x MŚ Kierowców (2008, 2014-15, 2017-20)
103x zwycięstwo (wyścig)

Debiut w F1
Grand Prix Australii 2007

Sezon 2021:
6. miejsce (240 pkt.)

**GEORGE
RUSSELL**



Data urodzenia:
15.08.1998

Wzrost:
185 cm

Największe sukcesy:
Mistrzostwo Formuły 2 (2018)
1x zwycięstwo (GP Brazylii 2022)

Debiut w F1
GP Australii 2019

Sezon 2022:
4. miejsce (275 pkt.)

CZY WRÓCI DO WYGRYWANIA?

Zeszły sezon był pierwszym (!) w karierze Brytyjczyka, w którym nie udało mu się wygrać żadnego wyścigu. W 2022 również dopiero trzeci raz w karierze okazał się na koniec roku gorszy niż zespołowy partner. Z perspektywy statystyk to był najgorszy sezon Hamiltona. Jednak Brytyjczyk nawet w tak słabym dla siebie roku miał kilka świetnych występów, gdzie pokazywał, że mimo już 37 lat na karku nadal potrafi jeździć na absolutnie najwyższym poziomie. Nie wiadomo także, czy Lewis przy kolejnym niezbyt udanym roku dla zespołu „Srebrnych Strzał” będzie chciał kontynuować karierę, skoro już wygrał tyle, a teraz o to tak trudno. Brytyjczyk to jednak 7-krotny mistrz świata mający ogromne doświadczenie, które może dać mu przewagę w nadchodzącym sezonie.

LEPSZY OD MISTRZA?

George Russell nie zawiódł w zeszłym sezonie. Udowodnił, że jest piekielnie szybkim, ale i mądrym kierowcą. Choć zdarzały mu się błędy, to jednak on wygrał wyścig we wspaniałym stylu w barwach Mercedesa i zdobył więcej punktów niż Hamilton. To młodszy Brytyjczyk zdobył niespodziewane, ale jedyne i zasłużone Pole Position dla Mercedesa, dzięki czemu jego pozycja w zespole jest naprawdę mocna. Niektórzy sugerują, że być może w tym sezonie zepchnie Hamiltona delikatnie, ale jednak do roli kierowcy numer dwa, jeśli ciągle będzie zdobywał więcej punktów od swojego starszego kolegi. Bardzo dobrze wpasował się w zespół i dał mu powiew świeżości. Jednak oczekiwania co do młodego Brytyjczyka rosną i pytanie, czy sobie z nimi poradzi.

ZESPÓŁY

ALPINE



Pełna nazwa zespołu:

BWT Alpine F1 Team

Debiut w F1/siedziba:

2021/Enstone

Szef zespołu:

Otmar Szafnauer

Największe sukcesy:

1x zwycięstwo (wyścig);
4. miejsce (klasyfikacja konstruktorów, 2022)

Sezon 2022:

4. miejsce (173 pkt.)

UDANY SEZON? NIBY TAK, ALE NIE DO KOŃCA

Alpine przez całą zeszłoroczną kampanię toczyło wyrównaną walkę z McLarenem o 4. pozycję wśród konstruktorów. Stałe wdrażanie nowych poprawek, samochód osiągający doskonałe prędkości na prostych oraz regularne punktowanie Estebana Ocona i Fernando Alonso pozwoliły francuskiej ekipie na ukończenie sezonu jako najlepsza ekipa środka stawki. U rywala z McLarena piętą achillesową był kierowca, z kolei Alpine musiało zmagać się z częstymi awariami silnika – z tego powodu Alonso pięciokrotnie przedwcześnie kończył rywalizację, a w Kanadzie stracił szansę na uplasowanie się w okolicach podium.

PODWÓJNY CIOS

Problemy z niezawodnością, kiepskie relacje z szefem zespołu Otmarem Szafnauerem

i niespełnienie wysokich ambicji Alonso sprawiły, że hiszpański weteran przeszedł do Astona Martina, zastępując odchodzącego na emeryturę Sebastiana Vettela. Alpine ogłosiło awans swojego juniora Oscara Piastriego do roli etatowego kierowcy, lecz Australijczyk temu zaprzeczył. Mistrz Formuły 2 jeszcze przed transferowym zamieszaniem porozumiał się z McLarenem. Spośród 14 kandydatów do obsadzenia drugiego fotela w sezonie 2023 Alpine wybrało Pierre'a Gasly'ego.

ZNOWU WIĘCEJ RÓŻU

Mimo trudności Alpine wciąż zamierza włączyć się do walki o mistrzostwo w ciągu pierwszych 100 GP od inauguracji nowej ery bolidów. Celem minimum na ten rok jest utrzymanie statusu czwartej siły w stawce oraz zbliżenie się do trzech czołowych zespołów. W zrealizowaniu tych założeń ma pomóc bolid o oznaczeniu A523 z nowym, lżejszym tylnym zawieszeniem oraz innym umiejscowieniem pompy wodnej, co ma zapobiec dalszym awariom silnika. Esteban Ocon określił zeszłoroczne auto jako „zabawkę” w porównaniu z tegoroczną maszyną. Ilość optymizmu w wypowiedziach przedstawicieli zespołu można porównać do ilości różowego lakieru w alternatywnym malowaniu A523. Będzie ono obowiązywało przez pierwsze trzy tegoroczne Grand Prix, podobny zabieg Alpine zastosowało już przed rokiem.

KIEROWCY

ALPINE



#10

**PIERRE
GASLY**



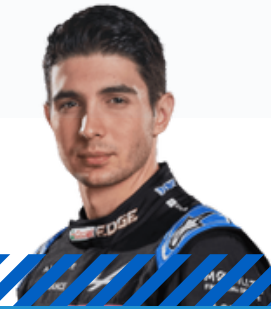
Data urodzenia:
07.02.1996

Wzrost:
177 cm

Największe sukcesy:
GP2 - mistrzostwo (2016)
1x zwycięstwo (GP Włoch 2020)

Debiut w F1
Grand Prix Malezji 2017

Sezon 2022:
14. miejsce (23 pkt.)



#31

**ESTEBAN
OCON**



Data urodzenia:
17.09.1996

Wzrost:
186 cm

Największe sukcesy:
1x zwycięstwo (GP Węgier 2021)
Mistrz GP3 (2015)

Debiut w F1
GP Belgii 2016

Sezon 2022:
8. miejsce (92 pkt.)

UWOLNIONY SPOD SKRZYDEŁ RED BULLA

27-latek w czerwcu zeszłego roku podpisał kontrakt z notującą regres formy AlphaTauri na starty w nadchodzącym sezonie. Kiedy wydawało się, że Gasly spędzi czwarty już pełny sezon na zapleczu głównej ekipy Red Bulla, Alpine postanowiło wykupić kontrakt Francuza. Trudno o lepszego zawodnika, który mógł zająć miejsce po Fernando Alonso, nawet biorąc pod uwagę wrogie relacje pomiędzy Gaslym a Oconem. Jednak jeśli wierzyć wypowiedziom dla mediów, konflikt rozpoczęty jeszcze w latach kartingu jak na razie został zażegnany. – „Przez dwa ostatnie miesiące spędziłem z nim więcej czasu niż przez poprzednie 10 lat. Jesteśmy teraz dorosłymi i dojrzałymi ludźmi [...]. Wiemy, że musimy blisko współpracować, aby być konkurencyjni i pchać do przodu naszą ekipę. Dlatego nie mam wątpliwości, że wszystko będzie w porządku”.

JEŹDŹĄCA SOLIDNOŚĆ

To czwarty rok z rzędu w barwach Alpine (wcześniej Renault) dla Ocona. Kierowca startujący z numerem 31 w każdym kolejnym sezonie spędzonym w zespole z Enstone plasował się wyżej w klasyfikacji generalnej, kończąc ubiegłoroczną rywalizację na najlepszej w karierze ósmej pozycji. Regularne finisze w drugiej połowie pierwszej dziesiątki i mniejsza liczba awarii w porównaniu do zespołowego partnera (trzy do pięciu) złożyły się na dorobek 92 oczek, o 11 więcej od Hiszpana. Były junior Mercedesa wyrównał osiągnięcie z 2017 roku, gdy w barwach Force India również zajął ósmą lokatę. Młodszy o 7 miesięcy od nowego zespołowego partnera Ocon również jest otwarty na współpracę z dawnym przyjacielem, a później wrogiem z czasów juniorskich.

MCLAREN



Pełna nazwa zespołu:

McLaren Formula 1 Team

Debiut w F1/siedziba:

1966/Woking

Szef zespołu:

Andrea Stella

Największe sukcesy:

183x zwycięstwo (wyścig)
8x mistrzostwo świata konstruktorów

Sezon 2022:

5. miejsce (159 pkt.)

zaskakujący transfer Fernando Alonso do Astona Martina sprawiły, że w Alpine pojawiło się wolne miejsce. Francuski zespół zdołał nawet ogłosić Oscara Piastriego jako swojego kierowcę, lecz parę godzin później Australijczyk zdołał zakomunikować, że nie będzie jeździł dla Alpine. Całą sytuację świetnie rozegrał McLaren (choć trzeba mieć na uwadze robotę wykonaną przez Marka Webbera, menadżera Oscara Piastriego). Sprawa kontraktu musiała ostatecznie zostać rozstrzygnięta przez komisję FIA, która zatwierdziła umowę McLarena jako wiążącą. Tym samym zespół z Woking ma na ten sezon dwóch niezwykle utalentowanych kierowców.

2022? KAMPANIA NIE PO MYŚLI

McLaren nieco inaczej wyobrażał sobie zeszłoroczny sezon. Już od samego początku nawarstwiały się problemy z samochodem, szczególnie z hamulcami. Efektem tego była piąta pozycja w klasyfikacji konstruktorów, najgorsza od 2018 roku. W wywalczeniu lepszej lokaty nie pomogła również nierówna dyspozycja kierowców. Choć Lando Norris starał się wyciskać z bolidu całkowitego maksa, tak Daniel Ricciardo dalej nie potrafił znaleźć odpowiedniego stylu jazdy. Można rzec, że najbardziej zadowoleni z poprzedniego sezonu mogą być mechanicy ekipy z Woking, gdyż szybkość pit-stopów opanowali do perfekcji.

SAGA TRANSFEROWA Z OSCAREM PIASTRIM

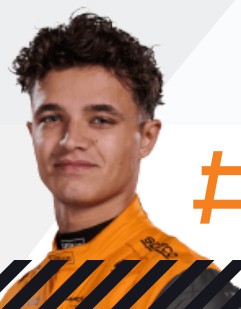
Przerwa wakacyjna z zeszłego roku zostanie zapamiętana na długo. Odejście na emeryturę Sebastiana Vettela, a następnie

PROBLEMY OD SAMEGO POCZĄTKU

Bolid MCL60 pozostał przy pomarańczowych i błękitnych barwach, z większym dodatkiem czarnego koloru w postaci włókna węglowego. Na pierwszy rzut oka tegoroczna maszyna wyróżnia się dużą liczbą logotypów sponsorów. Z technicznego punktu widzenia możemy dostrzec podcięte sidepody w stylu Red Bulla oraz nowe wloty do chłodzenia hamulców. Jednakże samochód na testach nie spisywał się tak, jak tego oczekiwało szefostwo. Najmniejsza ilość okrążeń ze wszystkich zespołów, niestabilne zachowywanie bolidu podczas jazd oraz niska efektywność aerodynamiczna sprawiają, że początek sezonu może być niezwykle trudny dla 8-krotnego mistrza konstruktorów.

KIEROWCY

MCLAREN



#4

**LANDO
NORRIS**



Data urodzenia:
13.11.1999

Wzrost:
170 cm

Największe sukcesy:
Wicemistrz Formuły 2 (2018)
Formuła 1 - 5x podium (2020-2021)

Debiut w F1
Grand Prix Australii 2019

Sezon 2021:
7. miejsce (122 pkt.)



#81

**OSCAR
PIASTRI**



Data urodzenia:
06.04.2001

Wzrost:
178 cm

Największe sukcesy:
Mistrz Formuły 3 (2020)
Mistrz Formuły 2 (2021)

Debiut w F1
-

Sezon 2022:
-

ZA DUŻY NA MCLARENA?

Brytyjczyk w ten weekend rozpocznie swój piąty sezon w Formule 1. Choć w poprzednim roku zajął 7. miejsce w klasyfikacji kierowców i jako jedyny poza zespołami pierwszej trójki stanął na podium, ma aspirację do walki o wyższe cele. Pomimo nie najlepszych testów na torze Sakhir, Lando pozostaje optymistą: „Było sporo niepowodzeń, ale uważam, że zespół wykonał dużo efektywniejszą pracę i były to dni pełne solidnego działania”. 23-letni kierowca cały czas wierzy we wspólny sukces z zespołem McLaren. Pytanie na ten sezon brzmi, czy Lando dalej będzie wierny wizji swojego zespołu.

UPRAGNIONY DEBIUTANT

Lato 2022 roku było gorącym okresem dla Oscara Piastriego. Młody Australijczyk zdecydował, że lepszą przyszłość zagwarantuje mu zespół McLaren. Nie ma co dyskutować, że jest to jeden z najbardziej uzdolnionych kierowców ostatnich lat. Oscar wygrywał F3 i F2 w pierwszych sezonach startów. Na torze pokazuje niesamowicie brawurową jazdę i gwarantuje bezpardonową walkę. Jedynym problemem Oscara może być fakt, iż w poprzednim sezonie nie jeździł na stałe w żadnej serii wyścigowej. Będzie potrzebował trochę czasu na aklimatyzację w nowym teamie oraz (przede wszystkim) nowej serii, jednakże, gdy tylko Australijczyk poczuje pewność siebie w bolidzie, możemy być świadkami ciekawej rywalizacji w McLarenie.

ALFA ROMEO



Alfa Romeo
F1 TEAM

Pełna nazwa zespołu:

Alfa Romeo F1 Team Stake

Debiut w F1/siedziba:

1993/Hinwil

Szef zespołu:

Alessandro Alunni Bravi

Największe sukcesy:

1x zwycięstwo (wyścig)
2. miejsce w klasyfikacji konstruktorów (2007)

Sezon 2022:

6. miejsce (55 pkt.)

minimum na pewno został spełniony - 6. miejsce i 55 punktów na koniec sezonu 2022.

PORA RUSZYĆ DO PRZODU

Nadzieja na kolejny sezon zakwitła podczas tegorocznych testów w Bahrajnie. Po początkowych problemach pierwszego dnia Bottas i Zhou meldowali się zarówno w czołówce czasowej, jak i w liczbie przejechanych okrążeń. Wiadomo, że nie wolno chwalić dnia przed zachodem słońca, ale z pewnością ten rok zapowiada się całkiem obiecująco dla fanów włoskiej stajni. W porównaniu do zeszłego sezonu liczymy na pewno na poprawę niezawodności w bolidzie C43, której tak bardzo brakowało w poprzednim sezonie, zniwelowanie problemu z układem chłodzenia czy chłodzeniem hamulców. Zeszłoroczne testy były jednak nieporównywalnie gorsze w wykonaniu kierowców tej stajni i stanowi to dobry prognostyk na początek tegorocznych zmagania. Czas pokaże również, jak rozwijana będzie obecna konstrukcja i czy jak w przeszłości wyniki samego zespołu nie będą spadać wraz z postępem sezonu.

CZAS NA NOWE RZĄDY

Rządy w Alfie Romeo przejął styczniu 2023 roku Andreas Seidl, były inżynier wyścigowy Roberta Kubicy. Zobaczmy więc zatem, jak i ta zmiana wpłynie na sam zespół. Doświadczenie pracy w Sauberze, McLarenie i dziale motorsportu Porsche może okazać się niezwykle cenne dla Alfy, która w tym sezonie zakończy współpracę z Sauberem i tym samym szwajcarski zespół rozpocznie drogę do przejścia przez Audi.

WYPEŁNIONY PLAN MINIMUM

Początek poprzedniego sezonu był zaskakująco dobry w wykonaniu zespołu Alfa Romeo. Po Grand Prix Bahrajnu dyrektor techniczny Jan Mochaux i Alessandro Bravi z pewnością uściskali swoje dłonie z uznaniem po tym, jak dwóch ich kierowców - Zhou Guanyu i Valtteri Bottas - znaleźli się w pierwszej dziesiątce tego wyścigu. Bolid C42 wydawał się w stanie nawiązać walkę z konstrukcjami Astona Martina czy Alpine i kto wie, na jakiej pozycji znaleźliby się zawodnicy na końcu sezonu, gdyby nie znaczący spadek w drugiej części sezonu. Trzeba jednak zaznaczyć, że ich bolid nie był tak dynamicznie rozwijany jak konstrukcje konkurentów - Alpine stale prezentowało niezłą formę, a Aston przedstawił praktycznie nowe rozwiązanie, które nawiązało walkę z czerwono-białym bolidem. W swoim składzie mieli też debiutanta, który stawiał pierwsze kroki w F1, pewne rzeczy można więc wybaczyć. Plan

ALFA ROMEO



#77

#24



**VALTTERI
BOTTAS**



Data urodzenia:
28.08.1989

Wzrost:
173 cm

Największe sukcesy:
2x Wicemistrz Świata Kierowców (2019, 2020)
10x zwycięstwo (wyścig)

Debiut w F1
Grand Prix Australii 2013

Sezon 2022:
10. miejsce (49 pkt.)

**GUANYU
ZHOU**



Data urodzenia:
30.05.1999

Wzrost:
175 cm

Największe sukcesy:
F3 Asian Championship - zwycięstwo (2021)
Formuła 2 - 3. miejsce (2021)

Debiut w F1
Grand Prix Bahrajnu 2022

Sezon 2022:
18. miejsce (6 pkt.)

CHŁODNA GŁOWA I ZACIŚNIĘTE PIĘŚCI

Valtteri Bottas po przejściu do Alfy Romeo miał dużo do udowodnienia. Zarzucano mu, że osiadł na laurach, przechodząc z silnego Mercedesa do zespołu, który miał plasować się na końcu stawki. Kto podzielał tę myśl, musiał przecierać oczy ze zdumienia, gdy Fin zdobywał punkty w siedmiu z dziewięciu pierwszych wyścigów, a kto wie, jak potoczyłby się początek sezonu, gdyby nie awaria w Arabii Saudyjskiej. Problemy sympatycznego kierowcy, jak i całego zespołu rozpoczęły się w Wielkiej Brytanii — Valtteri nie ukończył tego wyścigu, a w kolejnych ośmiu nie zdobył ani jednego punktu. Złą passę przerwał w Meksyku i w Brazylii. 49 zdobytych punktów starczyło na dziesiąte miejsce w klasyfikacji generalnej poprzedniego sezonu. Połączenie młodości i doświadczenia już nie raz przysporzyły nam wiele emocji w Formule 1. Valtteri ma z pewnością sporo do udowodnienia.

PIERWSZE KOTY ZA PŁOTY

Zhou Guanyu to pierwszy zawodnik z Chin jeżdzący w Formule 1, można więc powiedzieć, że poprzeczka dla 22-latka została ustawiona niezwykle wysoko szczególnie że radził sobie bardzo dobrze w sezonie 2021 serii Formuły 2 (3. miejsce) oraz azjatyckiej F1 (wygrana). Przychodząc do Alfy Romeo, już w pierwszym wyścigu zdobył cenny punkt w Bahrajnie, po którym niestety nastąpiła seria gorszych wyników, która wynikała z kiepskiej niezawodności bolidu Alfy Romeo oraz kolizji choćby z Pierrem Gaslym podczas Grand Prix Emilii-Romanii czy Georgem Russelem w Wielkiej Brytanii. Na koniec sezonu kierowca urodzony w Szanghaju zgromadził zaledwie 6 punktów, co wystarczyło na zajęcie osiemnastego miejsca w generalce, jest więc duże pole do poprawy i nadzieja na to, że sezon 2023 będzie dużo lepszy. Czas pokaże, czy tym razem będzie w stanie bardziej rywalizować z bardziej doświadczonym partnerem z zespołu.

ASTON MARTIN



Pełna nazwa zespołu:

Aston Martin Aramco Cognizant Formula One Team

Debiut w F1/siedziba:

1959/Silverstone

Szef zespołu:

Mike Krack

Największe sukcesy:

1x 2. miejsce (wyścig);
7. miejsce (klasyfikacja konstruktorów)

Sezon 2022:

7. miejsce (55 pkt.)

zaliczyć na pewno drugą część sezonu, zwyczaję formy Lance'a Strolla i solidne występy Vettela, który pokazał, że nie opuści gardy w sezonie, który zakończył jego karierę w F1, dowożąc ważne dla zespołu punkty nieraz w spektakularny sposób. Aston Martin z odświeżonym składem w tym roku chce zapewne pokazać, że może walczyć o czołowe lokaty — wspiąć się na szczyt. Żeby to zrobić, trzeba jednak najpierw dogonić rywali, co przed startem sezonu spędza sen z powiek Mike'a Kracka. Czy potencjał drzemiący w bolidzie AMR23 i kierowcach zostanie obudzony? O tym przekonamy się już wkrótce.

WSPIAĆ SIĘ NA SZCZYT LUB NIE ZGUBIĆ SIĘ W POŚCIGU

Poprzedni sezon był, jak się wydawało, kluczowy dla stajni Astona Martina, który w 2021 roku po ponad 60 latach powrócił do świata królowej motorsportu. Początki nie należały do najprostszych — nieobecność Sebastiana Vettela i nieukończony wyścig czterokrotnego Mistrza Świata, gdy powracał na Grand Prix Australii, pierwsze punkty w czwartym dopiero Grand Prix Emilii-Romanii sprawiły, że patrzyliśmy ze znakiem zapytania na dyrektora technicznego Andrew Greena. Celem sezonu miała być walka o TOP 5, jednak szybko okazało się, że konstrukcja Astona nawet po wprowadzeniu wersji B-spec, która podejrzanie przypominała bolid Red Bulla, był wolniejszy chociażby od Alpine i McLaren. Koniec końców także stajnia Alfy Romeo znalazła się wyżej w klasyfikacji generalnej konstruktorów. Na plus można

POŻEGNANIE LEGENDY

Kto myślał, że ostatni sezon Sebastiana Vettela w Formule 1 będzie tylko odcinaniem kuponów czterokrotnego Mistrza Świata, ten nie mógł się mylić bardziej. Na pierwsze punkty musieliśmy poczekać co prawda do Grand Prix Emilii-Romanii, ale trzeba przypomnieć, że Seb musiał opuścić pierwsze dwa wyścigi sezonu z powodu pozytywnego testu na COVID-19. Dalsza część sezonu to przeplatające się średnie występy i znakomite wyścigi jak ten w Baku — szóste miejsce — oraz Japonii — ponownie szósta pozycja. Doświadczony kierowca pokazał, że nie czas jeszcze płakać z powodu jego decyzji o zakończeniu kariery, którą ogłosił w lipcu zeszłego roku i skupieniu się na życiu rodzinnym. Wszystko ostatecznie skończyło się na dwunastym miejscu w klasyfikacji generalnej a co godne podziwu to aż 17 oczek więcej niż partner z zespołu — Lance Stroll.

ASTON MARTIN



#14



#18

**FERNANDO
ALONSO**



Data urodzenia:
29.07.1981

Wzrost:
171 cm

Największe sukcesy:
2x Mistrz Świata F1 (2005, 2006)
2x zwycięstwo 24h Le Mans (2018, 2019)

Debiut w F1
Grand Prix Australii 2001

Sezon 2022:
9. miejsce (81 pkt.)

**LANCE
STROLL**



Data urodzenia:
29.10.1998

Wzrost:
182 cm

Największe sukcesy:
Mistrz F3 European Championship (2016)
1x Pole Position (GP Turcji 2020)

Debiut w F1
GP Australii 2017

Sezon 2022:
15. miejsce (18 pkt.)

PORA NA RENESANS?

Fernando Alonso poprzedni sezon spędził w stajni BWT Alpine F1 Team i już na początku trzeba przyznać, że większość jego występów oraz pojedynków z Estebanem Oconem oglądało się wspaniale. Cięte poczucie humoru połączone z brawurową jazdą jak na przykład podczas Grand Prix USA, gdy przód jego bolidu znalazł się powyżej linii barier ochronnych, sprawiało, że paznokcie wielu kibiców nieco zbyt mocno wbijały się w oparcie fotela. Gdyby nie pech i awaryjność bolidu Alpine (aż 5 nieukończonych wyścigów!), pewnie urodzony w Oviedo czterdziestodwuletni kierowca dołożyłby jeszcze parę oczek do konta swojego poprzedniego zespołu. Jak będzie w tym sezonie? Przejście do Astona Martina to na pewno odważny krok w długiej karierze Fernando. Czy okaże się słuszny? Wszyscy mamy nadzieję na kolejne pozytywne niespodzianki, które na pewno jest w stanie nam zapewnić.

UDOWODNIĆ SWOJĄ WARTOŚĆ

Lance Stroll jak nikt inny potrzebuje dobrych startów w rozpoczynającym się sezonie — ten zeszyły stał dla niego pod znakiem próby wyjścia z cienia Sebastiana Vettela, który spisywał się zdecydowanie lepiej w bolidzie AMR22. Przebłyśki jego talentu można było zauważyć w Singapurze oraz Abu Dhabi, gdzie dopisywał na swoje i zespołowe konto więcej niż jedno „oczko”. Kanadyjczyk częściej jednak lądował poza czołową dziesiątką i zakończył sezon na piętnastym miejscu z zaledwie osiemnastoma punktami. Można by gdybać czy Aston Martin nie wygrałby pojedynku z Alfą Romeo z lepszą formą Lance’a, ale wiemy na pewno, że w tym sezonie ma on do sporo do udowodnienia w kwestii tego, że to nie jego nazwisko a talent i wytrwałość przyciągnęła go do świata Formuły 1.



Pełna nazwa zespołu:

MoneyGram Haas F1 Team

Debiut w F1/siedziba:

2016/Kannapolis

Szef zespołu:

Günther Steiner

Największe sukcesy:

4. miejsce w wyścigu (GP Austrii 2018)

5. miejsce w klas. konstruktorów (2018)

Sezon 2022:

8. miejsce (37 pkt.)

JAKI OJCIEC TAKI SYN? NIE W TYM PRZYPADKU

Mick Schumacher dostał sporą taryfę ulgową podczas swojego pierwszego sezonu. Wiele niepowodzeń usprawiedliwiało się trudnym bolidem. Jednak w zeszłym roku musiał pokazać, że nie za ładne oczy dostał się do świata Formuły 1. Było wiadome, że w pojedynku z Kevinem Magnussenem dojdzie do wielu porównań i konieczne będzie udowodnienie swojej wartości na torze. Tego jednak syn siedmiokrotnego mistrza świata nie zrobił. Duża ilość błędów i wypadków, a także przegrany pojedynek punktowy z Duńczykiem spowodował, iż Mick musiał pożegnać się z królową motorsportu.

SEZON PRAWDY GÜNTHERA STEINERA

Kiedy mówimy o zespole Hassa, często przejawiają się jakieś problemy. A to trudności z kierowcami, to rozterki ze sponsorami, czy też kłopoty z samym samochodem. Z pewnością życie szefa amerykańskiego teamu nie jest łatwe. Jednakże trzeba się zastanowić nad personą Günthera Steinera. Jeden z ulubieńców produkcji Netflix'a pt. „Drive to Survive” jest z zespołem od samego początku. Sam namawiał Gene'a Haasa do utworzenia amerykańskiego teamu w Formule 1, lecz ten rok może być kluczowy dla samego Steinera. Przed rozpoczęciem sezonu nie widać na horyzoncie większych problemów w teamie i wydaje się, że to może być sezon, w którym Haas wróci do poważniejszej walki w środku stawki. W przeciwnym razie Gene Haas może zastanowić się nad poważnymi zmianami.

ODŹYCIE PO 2021 ROKU

Ubiegłoroczny sezon dla Amerykanów był niezwykle ważny. Po tym, jak w 2021 roku Haas nie zdobył ani jednego punktu, tłumacząc to brakiem rozwoju bolidu i pełnym skupieniem się na kampanię 2022, musieli pokazać się, że wysiłek nie poszedł na marne. Początek sezonu był wręcz znakomity i piąte miejsce w Bahrajnie uszczęśliwiło wielu fanów małej ekipy. Późniejsza część sezonu pokazała, że Haas nie ma co liczyć na taką dyspozycję, jaką pokazali w 2018 roku. Ostatecznie udało się pokonać dwa teamy i znaleźć na 8 miejscu w klasyfikacji konstruktorów, a najważniejszym momentem tamtego sezonu była piątkowa sesja kwalifikacyjna w Brazylii, podczas której doszło do niemałego cudu. Zmienne warunki pogodowe zostały świetnie wykorzystane przez Kevina Magnussena i ten mógł cieszyć się z pierwszego pole position dla siebie oraz zespołu. Tego dnia Haas zapisał się na kartach historii Formuły 1.

KIEROWCY



#20 #27



KEVIN MAGNUSSEN



Data urodzenia:
05.10.1992

Wzrost:
174 cm

Największe sukcesy:
Formuła Renault 3.5 - Mistrz (2013)
Pole position (GP Brazylii 2022)

Debiut w F1
Grand Prix Australii 2014

Sezon 2021:
13. miejsce (25 pkt.)

NICO HÜLKENBERG



Data urodzenia:
19.08.1987

Wzrost:
184 cm

Największe sukcesy:
GP2 - Mistrz (2009)
24h Le Mans - Zwycięstwo (2015)

Debiut w F1
Grand Prix Bahrajnu 2010

Sezon 2022:
22. miejsce (0 pkt.)

POWRÓT DO ELITY Z KLASĄ

Duńczyk w weekend rozpocznie szósty sezon zmagania z amerykańską stajnią. Również rok temu nie spodziewałby się, że jeszcze będzie mu dane kontynuować karierę w Formule 1. Kevin bez wahania zgodził się na powrót i spisał się znakomicie w pierwszym wyścigu, zgarniając 10 punktów. Nie ma co ukrywać, że w poprzednim sezonie kierowca swoim doświadczeniem zrobił wiele dobrego dla zespołu. Teraz zdobywca pole position z Brazylii miał pełen okres przygotowawczy do sezonu i stały kontakt z inżynierami w kontekście nowego bolidu. Według Günthera Steinera stał się bardziej dojrzały, to może być kolejny czynnik, który sprawi, że Kevin jeszcze nas zaskoczy.

NICO HÜLKENBERG

Kto by się spodziewał, że jeszcze ujrzymy sympatycznego Niemca na torach F1. Kierowca, który w ostatnim czasie był kojarzony z zastępstwem na ostatnią chwilę. Tak było w 2020 roku, kiedy najpierw zastąpił zakażonego koronawirusem Sergio Perezę podczas dwóch wyścigów na Silverstone. Podczas tego samego sezonu „za pięć dwunasta” wsiadł w bolid Lance’a Strolla podczas weekendu na Nürburgringu, zaś rok temu musiał zająć miejsce Sebastiana Vettela w pierwszych dwóch wyścigach. Podczas każdego z tych wyścigów Nico prezentował przywoitą dyspozycję i pokazał, że nawet bez ciągłej jazdy bolidem F1 potrafi być szybki. Jesteśmy świadkami kolejnej serii pt. „Hulkenback”, tym razem w pełnej okazałości, na cały sezon 2023. Niemiec dostaje szansę od zespołu Haas i będzie musiał zagwarantować solidną jazdę oraz bezwypadkowość.

ALPHATAURI



Pełna nazwa zespołu:

Scuderia AlphaTauri

Debiut w F1/siedziba:

2020/Faenza

Szef zespołu:

Franz Tost

Największe sukcesy:

1x zwycięstwo (2020)

6. miejsce (klasyfikacja konstruktorów)

Sezon 2022:

9. miejsce (35 pkt.)

ALPHATAURI MOŻE TRAFIĆ POD MŁOTEK?

Temat sprzedaży siostrzanego dla zeszłorocznych mistrzów zespołu przewija się już od kilku dobrych lat, jednakże do tej pory niewiele z tego wynikało. Wszystko zmieniła śmierć współzałożyciela Red Bulla, Dietricha Mateschitza, która przyniosła nowe kierownictwo koncernu, a Auto Motor und Sport w trakcie testów rzuciło doniesienia o dwóch potencjalnych scenariuszach dla AlphaTauri: przeniesieniu ekipy do Wielkiej Brytanii lub całkowitej sprzedaży teamu. W środę jednak Franz Tost zaprzeczył tym doniesieniom, twierdząc, że udziałowcy nie mają zamiaru pozbywać się zespołu. Czas jednak pokaże, ile w tym prawdy.

PROGRAM RED BULLA NADZIEJĄ DLA POLSKICH MŁODZIKÓW?

Pomimo utraty miejsca na bolidzie Alfa Romeo, polski koncern naftowy nie zamierzał wycofać się z F1, ostatecznie zawiązując umowę właśnie z AlphaTauri. Pod kątem marketingowym okazał się to strzał w dziesiątkę, bo o ile samo malowanie wzbudza kontrowersje, tak spora ekspozycja czerwono-białych barw koncernu mocno rzuca się w oczy, kontrastując z biało-granatową kolorystyką odzieżowej marki Red Bulla. Boli jednak, że przy nawiązaniu współpracy z zespołem związanym z najbardziej efektywnym programem juniorskim, po macoszemu została potraktowana kwestia młodych kierowców z Polski. Pozostaje trzymać kciuki, że w przyszłości ulegnie to poprawie.

NAPRAWIĆ, CO ZEPSUTE

Po latach regularnego progresu zeszłoroczny sezon był ogromnym krokiem w tył dla AlphaTauri. Nie dość, że wyzwaniem było znalezienie poprawnej koncepcji w nowej erze F1, to w tym czasie zespół ten przeniósł się do nowego dla nich tunelu aerodynamicznego, pozwalającego na dokładniejsze badanie modeli w skali 60% zamiast dotychczasowych 50%. Jak jednak wiadomo, początki korzystania z nowego sprzętu niemal zawsze wiążą się z problemami. Włosi mają już jednak za sobą rok nauki i wyciągania wniosków i muszą wreszcie wziąć się w garść. Największa liczba okrążeń wśród zespołów na tegorocznych testach przedsezonowych w Bahrajnie na pewno może napawać optymizmem, i to pomimo ostatnich plotek, że...

KIEROWCY

ALPHATAURI



#45 #22



**NYCK
DE VRIES**



Data urodzenia:
07.01.1985

Wzrost:
167 cm

Największe sukcesy:
Mistrz Formuły 2 (2019)
Mistrz świata Formuły E (2020/2021)

Debiut w F1
Grand Prix Włoch 2022

Sezon 2022:
21. miejsce (2 pkt.)

**YUKI
TSUNODA**



Data urodzenia:
11.05.2000

Wzrost:
159 cm

Największe sukcesy:
Japońska Formuła 4 - mistrz (2018)
Formuła 2 - 3. miejsce (2020)

Debiut w F1
Grand Prix Bahrajnu 2021

Sezon 2022:
17. miejsce (12 pkt.)

WITAMY W DOMU

Niełatwo jest wskazać innego kierowcę, który tak długo walczył o swoją szansę w Formule 1. Droga Holendra do Królowej Sportów Motorowych okraszona była wieloma wzlotami i upadkami. Od mistrzostw świata w kartingu, przez pięć się po szczeblach kariery jako junior McLarena, mistrzostwo F2, następnie mistrzostwo świata Formuły E. I kiedy wydawało się, że dla Nycka szklanym sufitem zostanie właśnie ściganie elektrycznymi bolidami oraz występy w wyścigach długodystansowych, De Vriesowi trafiła się szansa zastąpić cierpiącego na zapalenie wyrostka robaczkowego Alexa Albona. Występ na Monzy, w którym Holender zapunktował na dziewiątej pozycji, wystarczył, aby przekonać do siebie Helmuta Marko i trafić do AlphaTauri. Nyck wchodzi do Formuły 1, mając na swoich barkach ogromny ciężar oczekiwań. Pozostaje trzymać kciuki, że będzie w stanie go udźwignąć.

Autor: Maksymilian Kender

ROK NOWEJ WERYFIKACJI

Japończyk bez wątpienia należy do barwniejszych postaci w stawce. Nie tylko ze względu na osobowość, ale i jego występy na torze. Sezon 2023 będzie dla Yukiego trzecim rokiem w Formule 1 i kolejny raz będzie się to wiązać z siedzeniem na gorącym krześle. Choć postęp Tsunody z 2021 na 2022 rok był nie do przeczenia, tak są jeszcze rzeczy, które mogą stać się gwoździem do trumny jego kariery w Królowej Sportów Motorowych. Yukiemu cały czas brakuje przede wszystkim regularności, pewności siebie oraz umiejętności unikania problemów na torze. Jeśli tylko da radę pokonać swoje największe demony, to bez wątpienia będzie w stanie utrzymać się w F1 na długie lata. Tsunoda już niejednokrotnie pokazał, że ma talent i nie ma się czego wstydzić pod kątem tempa. Teraz pozostaje trzymać kciuki, żeby dał radę doszlifować swój racecraft.

Kierowcy: AlphaTauri **50**

WILLIAMS



Pełna nazwa zespołu:

Williams Racing

Debiut w F1/siedziba:

1978/Grove

Szef zespołu:

James Vowles

Największe sukcesy:

114x zwycięstwo (wyścig)

9x mistrzostwo świata konstruktorów

Sezon 2022:

10. miejsce (8 pkt.)

WILLIAMS W KOŃCU MA DWÓCH KIEROWCÓW

Powyższy nagłówek jest oczywiście lekko drwiącą aluzją do fatalnych wyników, jakie w ekipie wykręcał Nicholas Latifi. Nie jest raczej tajemnicą, że Kanadyjczyk utrzymał się w Formule 1 aż przez 3 sezony głównie dlatego, że z jego obecnością w F1 wiązało się wsparcie finansowe ze strony firmy Lavazza, czy też innych przedsiębiorstw powiązanych z jego ojcem. Latifiego w królowej sportów motorowych już nie ma, a w jego miejsce wskoczył Logan Sargeant, który bez wątplenia poradzi sobie lepiej od swojego poprzednika. Młodzieńczy zapał Amerykanina dobrze powinno uzupełniać doświadczenie Alexa Albona. Miejmy nadzieję, że duet ten chociaż trochę poprawi wizerunek Williamsa, który przez ostatnie lata utracił swój autorytet.

SZANSA NA LEPSZE JUTRO?

Co roku łudzimy się, że brytyjska ekipa odzyska swój dawny blask i przynajmniej w jakimś stopniu nawiąże do sukcesów sprzed dekad. Niedawno nowym szefem zespołu został James Vowles znany z wieloletniej pracy z Mercedesie. Chyba zarówno my, kibice, jak i sami członkowie zespołu wierzą, że nowe spojrzenie na problemy Williamsa, pozwoli teamowi na odrodzenie. Bo kiedy, skoro nie teraz? Nowy szef, debiutujący w F1 kierowca, wsparcie fanów. Kwestią kilku miesięcy jest to, aż przekonamy się, czy James Vowles to na pewno właściwy człowiek na właściwym miejscu. Jedno jest pewne – nawet najmniejszy postęp Williamsa będzie znakiem, że ekipa zmierza ku dobremu. Powodzenia Panie szefie!

CZERWONA LATARNIA FORMUŁY 1

Jak dobrze wiemy, lata swojej świetności Williams ma już za sobą. Ostatni mistrzowski tytuł wywalczony przez ten team to 1997 rok i triumf w klasyfikacji generalnej Jacquesa Villeneuve'a, a ostatnie zwycięstwo w wyścigu to wyczyn Pastora Maldonado w 2012 roku z Grand Prix Hiszpanii. Od dobrych kilku lat jedna z najbardziej utytułowanych ekip z historii regularnie zamyka stawkę. Ostatnimi czasy w teamie założonym przez Franka Williamsa nie działo się najlepiej: zmiany na stanowisku szefa zespołu, niekonkurencyjne samochody, brak sponsorów, śmierć założyciela. To wszystko sprawiło, że Williams stracił swój dawny blask i kojarzony jest z głównie z kompromitującymi rezultatami. Nic niestety nie wskazuje na to, aby sytuacja teamu miała ulec znacznej poprawie w nadchodzącym sezonie.

KIEROWCY

WILLIAMS



#23

**ALEXANDER
ALBON**



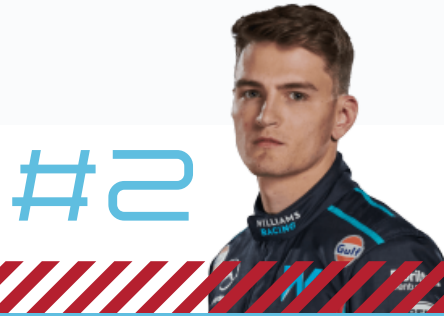
Data urodzenia:
23.03.1996

Wzrost:
186 cm

Największe sukcesy:
Formuła 2 - 3. miejsce (2018)
Formuła 1 - 2x podium (2020)

Debiut w F1
Grand Prix Australii 2019

Sezon 2022:
21. miejsce (4 pkt.)



#2

**LOGAN
SARGEANT**



Data urodzenia:
31.12.2000

Wzrost:
181 cm

Największe sukcesy:
Formuła 3 - 3. miejsce (2020)
Formuła 2 - 4. miejsce (2022)

Debiut w F1
-

Sezon 2022:
-

SEZON OSTATNIEJ SZANSY

Sezon 2023 będzie dla tajskiego kierowcy już czwartym w Formule 1. Alex debiutował w 2019 roku i jego kariera, to właściwie od początku wielka sinusoida. Świetny początek w Toro Rosso i szybki awans do Red Bulla. Ekipy spod znaku czerwonego byka jednak nie podbił – w 26 wyścigach, tylko 2 razy stanął na podium, za każdym razem na jego najniższym stopniu. W 2021 roku nie było dla niego w stawce miejsca. Zaliczył krótką przygodę w DTM i w 2022 roku wrócił do F1 reprezentując barwy Williamsa. W ubiegłym sezonie zdominował swojego byłego już kolegę z teamu — Nicholasa Latifiego. Nadchodzący sezon wydaje się dla Albona sezonem sądu, ponieważ w ekipie będzie rywalizował z debiutującym Sargeantem. Jeśli Taj nie będzie dotrzymywał kroku swojemu koledze, to może będzie musiał pożegnać się z Formułą 1 już na zawsze.

AMERYKAŃSKA NADZIEJA NA LEPSZE CZASY W F1

Należy stwierdzić, że Williams jest zespołem, który w swojej obecnej dyspozycji stwarza nowym kierowcom dość dobre warunki na debiut. Wyniki ekipy z Grove ostatnimi laty były dalekie od ideału, ale w tym morzu wad, zaletą wydaje się brak presji i oczekiwań nakładanych na debiutujących kierowców. Sargeant na początku sezonu 2023 znajduje się w dobrej sytuacji. W zeszłym sezonie uplasował się na 4 miejscu klasyfikacji generalnej Formuły 2, wygrywając 2 wyścigi. Ponadto, jeżdżąc w Williamsie, nikt nie będzie oczekiwał od niego niebotycznych wyników. Jego zadaniem będzie nie odstawać zbytnio od Alexandra Albona, a to wydaje się dla Amerykanina w stu procentach wykonalne. Sargeant ma nad Alexem pewną przewagę, gdyż nie musi szefostwu niczego udowadniać, natomiast od Albona wymagać się będzie rezultatów lepszych od tych sprzed roku, jak i lepszych od swojego kolegi.

CZESKI FILM WE WŁOSKIM WYDANIU - PAMIĘTNIK Z WYJAZDU NA GRAND PRIX WŁOCH



**Kamil
Niewiński**

Powiedzieć, że nie pochodzę z rodziny, która interesuje się Formułą 1 czy chociaż motoryzacją, to jak gdyby nic nie powiedzieć. Najciekawiej zawsze było z moim ojcem – mimo że zawsze powtarzał, że będąc nawet młodszym ode mnie z zapartym tchem oglądał to, co na torze robił Ayrton Senna, ciągle powtarzał, że Formuła 1 to nie jest sport. Najgorsze zdanie, jakie może usłyszeć fan sportów motorowych. Niezależnie od tego, jakich argumentów użyjesz, po prostu nie przegadasz. Samochody, które od dziecka są moją pasją, również niezbyt go grzały, tak samo zresztą jak wszystkich w mojej rodzinie. Ot, sprytne narzędzie do szybkiego przemieszczania się. Oczywiście funkcja użytkowa jest istotna, ale dla mnie to oczywiście nie wszystko.

Skąd tak długa dygresja już na sam start tekstu? Otóż wyobraźcie sobie moje zdziwienie na wieść o tym, co jest prezentem na moje 20. urodziny – ufundowanie biletu lotniczego i biletu na tor na Grand Prix Włoch. Nie wiem jakim cudem moja mama pozyskała wiedzę o tym, że w 2022 roku Monza obchodziła swoje stulecie, ale najwyraźniej rozbudziło to jej wyobraźnię.

Oczywiście byłem wniebowzięty. Co prawda Formułą 1 interesuję się od małego (z drobną przerwą), a mniej lub bardziej dziennikarsko od ponad pół dekady, lecz nawet nie zbliżyłem się do myśli o tym, by móc

pojechać na wyścig. Po pierwsze – z kim? Po drugie – za co? Na szczęście wątpliwy budżet studencki został podreperowany w wakacje, a to w zupełności wystarczyło, by móc pokryć resztę kosztów wyjazdu. Bilety na General Admission kupiliśmy jakieś 24 godziny po uruchomieniu sprzedaży przez tor, kilka dni przed startem oficjalnej sprzedaży, kiedy „trawki” tak naprawdę już nie było. Odświeżam stronę toru na przerwie między zajęciami i lecę czym prędzej do kafejki w Instytucie Filologii Hiszpańskiej we Wrocławiu (nie polecam i przepraszam z tego miejsca moich byłych wykładowców).

No ale mamy bilety, mamy zakwaterowanie, mam współtowarzyszy podróży i mamy zbookowany lot. Tak też zaczyna się historia pewnej podróży, podczas której pokochałem i znienawidziłem tor Autodromo Nazionale di Monza.

NIE POPEŁNIAJCIE MOICH BŁĘDÓW

Zanim przejdę do sedna, muszę zwrócić uwagę na jeden taktyczny błąd, jaki został popełniony przeze mnie i moją ekipę już na etapie planowania wyjazdu. Gdzie najlepiej nocować jadąc na GP Włoch? Oczywiście optymalnie w Monzy, dobrą ewentualnością jest również Mediolan. Problem jest jeden – ceny i dostępność. Dlatego też uznaliśmy, że niegłupim pomysłem będzie znalezienie noclegu w Bergamo.

Finansowo okazało się to strzałem w dziesiątkę – naprawdę świetny, dwupiętrowy apartament w odległości 200 metrów od tramwaju, choć bardziej możemy tutaj mówić o czymś przypominającym trochę miejską

kolej, kosztował nas lekko ponad 540 euro za siedem nocy. To niewiele, dzieląc koszty na sześć osób. Problemem okazały się dojazdy, które nie wyglądały tak pięknie, jak pokazywały to Mapy Google.

O ile z pociągami do i z Monzy nie było problemu (poza dniem, gdy wpadliśmy w sam środek strajku i na powrót czekaliśmy 3 godziny), tak potem robiły się schody. Pierwszy minus organizacyjny – komunikacja z dworca na tor. Ewidentnie organizatorzy byli przytłoczeni rekordową liczbą fanów, bo autobusy, nawet te dostawiane tylko po to, by zawieźć ludzi na tor, nie były w stanie obsłużyć sporej ich grupy. Korki były na tyle ogromne, że raz zdecydowaliśmy się na spacer z toru na dworzec. Droga o długości 10 kilometrów z szynami Della Roggia zajęła nam tyle, ile trasa autobusem dzień wcześniej. Z kolejną nie było lepiej – w teorii przy zakrętach Lesmo znajduje się stacja kolejowa, lecz gdy tylko zobaczyliśmy kolejkę do pociągu, od razu zrezygnowaliśmy z tego pomysłu.

Samo Bergamo również nie sprzyjało. Na tor ruszaliśmy koło 4-5, w mieście – notabene przepięknym – byliśmy z powrotem około 22-23. O tych porach zapomnijcie o komunikacji miejskiej. Uratowały nas miejskie rowery, które były co ciekawe skonfigurowane z systemem Nextbike. W taki oto sposób rachunki za jazdę w Bergamo (niewielkie, bo 30 minut kosztowało 1 euro) dostawałem od Wrocławskiego Roweru Miejskiego. Zaopatrźcie się więc w cierpliwość, apartament bliżej Monzy lub samochód, a także w dobre buty. Nie tylko z powodu tego, że czasem szybciej pójść na dworzec pieszo. Przed wami ogółem sporo łażenia.

CI CHOLERNI HOLENDRZY...

Choć zdołaliśmy w środę odwiedzić Mediolan, wszystko podporządkowaliśmy wyścigowi. W czwartek mieliśmy plan jechać na tor i na niego wejść – to był jeden

z najważniejszych aspektów wyjazdu. Wyobraźcie więc sobie nasze rozczarowanie, gdy w środę wieczorem oficjalny profil Monzy napisał, że z uwagi na prace tor będzie nazajutrz niedostępny. To nas jednak nie zdemotywowowało – skoro świt zerwaliśmy się z łóżek i wsiedliśmy w pociąg. Było jeszcze spokojnie, choć równocześnie widać już było, że całe miasto zaczyna powoli żyć weekendem wyścigowym. Cel był prosty – wejść na tor mimo trudności. Plan jednak całkowicie się wysypał. Przez cały dzień na teren toru nie weszła choćby jedna osoba, która nie byłaby ku temu upoważniona. Wtargnąć też nie było jak – spotkaliśmy jedną grupkę tubylców, która próbowała to uczynić. Każda dziura w płocie była obsadzona stewardami. Organizatorzy zrobili więc absolutnie wszystko, by nikt nie wszedł na tor.



Start sprintu F2 z pięknym widokiem na Toi-Toie

Dzień jednak wcale nie poszedł na straty – dołączyliśmy do grupy setek osób czatujących przed głównym wjazdem na tor. Obok nas przejechali między innymi Alex Albon, Pietro Fittipaldi, Valtteri Bottas, który na tor przyjechał rowerem, czy Yuki Tsunoda. Przez cały wyjazd naigrywaliśmy się z reakcji nastolatek, które wręcz rzuciły się na Hondę, którą Japończyk podjechał na tor. Piski, wyznania miłości, telefony wpychane przez otwarte okno do wnętrza auta. Cudowny to był spektakl. Dodatkowo udało mi się zrobić zdjęcie z Davide Valsecchim, a w piątek złapałem także i wspomnianego wyżej Pietro. Dodatkowo kupiliśmy merch, który w porównaniu do cen w sklepach czy w Internecie był zaskakująco tani, szczególnie w oficjalnym outlecie F1.

Przechodzimy jednak do piątku i tutaj zaczyna się prawdziwa zabawa. W teorii mieliśmy naprawdę ograniczone możliwości z uwagi na typ naszego biletu, z drugiej strony dawał nam on sporą mobilność. Przemieszczałyśmy się dość swobodnie, a nawet weszliśmy na trybunę na Parabolice. Gdy jednak raz z niej wyszliśmy, już na nią nie wróciliśmy – Holendrzy uznali, że genialnym pomysłem będzie próba zbudowania trybuny. Cała strefa została więc zamknięta, ponieważ – i tu dosłowny cytat słów stewarda, z którym rozmawialiśmy o sytuacji – „organizatorzy spanikowali”.

IGRZYSKA ŚMIERCI

Najciekawiej robi się, gdy zacznie mówić się więcej o trybunach. Oczywiście minusem General Admission jest fakt, że nie możesz być pewny tego, że gdzieś usiądziesz lub będziesz cokolwiek widział. Poziom wyzwania jednak zdecydowanie przebił nasze oczekiwania. O ile w piątek dało się jeszcze cokolwiek znaleźć, tak już sobota pokazała nam, jak trudno może być w dzień wyścigu. Podczas piątkowych sesji, chociaż sporo również oglądaliśmy samego ścigania, przeszliśmy dosłownie cały tor, by znaleźć miejsce, w które najlepiej jest celować. Tego dnia zrobiłem ponad 38 tysięcy kroków – jest to powiązane oczywiście z wracaniem na piechotę z toru na dworzec w Monzy i spacerem z dworca w Bergamo do apartamentu. O istnieniu rowerów miejskich dowiedzieliśmy się dopiero od polskiej pary, która zdążyła z nich skorzystać.



Tyły trybuny - plandeki i płachty przytargane przez kibiców, pod nimi mnóstwo śmieci. Miejska dżungla.

No właśnie, niedziela... Pobudka o 4:00, o 4:40 byliśmy już na rowerach. Przemierzanie opustoszałych ulic Bergamo wrześnie porankiem to jedno z tych wspomnień, do którego chyba do końca życia będę wracać bardzo ciepło. Pociąg o 5:10, o 6:10 jesteśmy już w Monzy. Bramy toru otwierają się o 7:00. Chcieliśmy od razu szturmować bramę wejściową przy Lesmo, lecz na rozkładzie pociągów pusto, w okienku dostaliśmy zaś informację, że dziś te pociągi nie kursują. Oczywiście kursowały, lecz poza oficjalnym rozkładem, dlatego nikt na dworcu o tym nie wiedział.

Dotarliśmy więc za pomocą komunikacji miejskiej (wyciągnięto wnioski i w niedzielę już jakoś to wyglądało) do bramy przy prostej startowej. Gwiazdą dla stłoczonych tam kilku tysięcy osób była babcia, która wyszła z okna i rozmawiała z kibicami. Co jakiś czas chowała się na moment do mieszkania, a jej powrót okraszony był wiwatami.

Bramy ostatecznie otworzono o 7:20. Ekspresowo przeszliśmy przez bramki (do nich jeszcze wróć) i ruszyliśmy sprintem do upatrzonej szykany. Absolutnie wszystkie miejsca na trybunach przeznaczonych dla General Admission były już jednak zajęte. Dlaczego? Brama na Lesmo została otworzona punktualnie. Walka o miejsca przypominała filmiki z USA podczas Black Friday. Konieczne było rozegranie sytuacji w sposób taktyczny, by znaleźć jakiegokolwiek miejsce do siedzenia. Gdy bowiem trzeba było wstać, nagle robiła się przestrzeń dla 3-4 osób. W taki oto sposób jakoś się upchaliśmy, a nawet przygarnęliśmy dwóch Polaków, którzy napisali do mnie na Twitterze. Bartek, Mati – serdecznie pozdrawiam!

Kreatywność ludzka po raz kolejny mnie zaskoczyła. Przykłady? Chociażby owijanie taśmą sporych sektorów trybun, ponieważ „potem przyjdą kumple”, a próby negocjacji kończyły się wyrażaniem pięściami. Nie ma miejsca? Można zawiesić na płocie

konstrukcję do stania złożoną z deski i... dwóch pasków klinowych. Z lasu, który znajduje się wewnątrz nitki toru, znoszone były również konary i pniaki, o przytaczonych ławkach nie wspominając. Ostatecznie udało nam się znaleźć miejsce do stania, lecz nie mieliśmy dostępu do telebimu. Nie widzieliśmy więc sporego kawału wyścigu, chociaż manewr Carlosa Sainza na Sergio Perze ujrzałem jako jedna z pierwszych osób na świecie. Normalnością było wieszanie się na trybunach, a ryzyko spadku z wysokości kilku metrów nie odstraszało niektórych śmiałków. Mogę również wspomnieć o rozwieszonych płachtach, wszechobecnych śmieciach. Wyglądało to niczym dżungla.

CIARKI NA PLECACH, RĘKACH, WSZĘDZIE

Odejdźmy jednak na chwilę od narzekania – same emocje związane z możliwością zobaczenia kierowców i bolidów na żywo to wyższy poziom emocji. W piątek podczas FP2 stanęliśmy na Curva Grande. Poczuć z odległości kilkunastu metrów, jak samochód mija cię z prędkością 300 km/h to niesamowite przeżycie. Ciekawą sytuacją był również moment, gdy chodząc po torze trafiliśmy na kierowców wyjeżdżających autami na Pirelli Hot Lap. Gdy Astonem Martinem wyjeżdżał na przykład Nico Hulkenberg, z grupką kilkunastu innych osób wykrzyčeliśmy jego nazwisko z finezją, której nie powstydziliby się Daniel Ricciardo.

Dużym szokiem był dla mnie fakt, że ze wszystkich serii, które towarzyszyły na Monzy Formule 1, to właśnie ona była... najcichsza. Nie uważam tego jednak za jakąś wadę – brzmienie tych bolidów na żywo jest wprost genialne. Zdecydowanie najgłośniejsze były zaś auta serii Porsche Supercup. Serio, ryk był wręcz ogłuszający, a i tak podczas ich wyścigu zdołałem sobie uciąć drzemkę. To mówi wiele o ilości snu we wcześniejszych dniach. Same bolidy również



Modlitwa w Świątyni Prędkości

prezentowały się pięknie, w szczególności okolicznościowe Ferrari. Rzeczywiście na zdjęciach czy w kamerze to czerwono-żółte malowanie nie wygląda najlepiej, lecz na żywo była to zupełnie inna para kaloszy.

Jak już wspominałem, w niedzielę nie widzieliśmy za wiele. Próbowałem uruchomić na telefonie F1TV, lecz gdy w jednym miejscu z Internetu próbuje korzystać kilkadziesiąt tysięcy osób, jest to mocno utrudnione – transmisja była nie do oglądania niezależnie od jakości. Nie przeszkadzało mi to jednak aż tak, bo sama możliwość obserwowania walki koło w koło, startów, restartów i kolizji na własne oczy była dla mnie czymś surrealistycznym.

Najpiękniejszym momentem całego weekendu i tak było jednak to, co stało się po zakończeniu wyścigu. Nie był on satysfakcjonujący, lecz gdy otworzono bramy na prostą startową i zdołałem wbiec na rozgrzany asfalt, wszystkie trudy, wszystkie przekleństwa w stronę organizatorów i ludzi, a także całe zmęczenie odeszło w zapomnienie. Możliwość bycia w tym gigantycznym tłumie pod podium, a potem możliwość pochadzania sobie po miejscu, gdzie jeszcze kilkadziesiąt minut temu pędziły bolidy F1, dotknięcia tarek, zobaczenia faktury asfaltu, wprawiła mnie w stan euforii i niewiele było sytuacji w moim mimo wszystko jeszcze nie tak długim życiu, które zapewniłyby mi taki szok dopaminowy.

ABSURD GONI ABSURD

Było słodko? Dobra, wracamy do ględzenia. Zapoznam was z rzeczami, których kompletnie nie rozumiałem, a nawet jeżeli rozumiałem, uznawałem je za idiotyzm.

Na tor można było wnosić tylko i wyłącznie butelki bez zakrętek oraz o pojemności maksymalnie pół litra. Okej, rozumiem – ktoś mógłby zakrętkę rzucić na tor. Problem był jednak taki, że wystarczyło taką zakrętkę po prostu schować do kieszeni i potem ponownie zakręcić butelkę po przejściu przez bramki. W niedzielę zaś, czyli kiedy taki przepis powinien być najistotniejszy, stewardzi na bramkach mieli to gdzieś – tuż przede mną bez problemu weszły osoby z trzema litrowymi kartonami soku.

Bardzo dziwną wojnę władze toru wytoczyły również... powerbankom. Panował całkowity zakaz ich wnoszenia, co przy kilkugodzinnym pobycie na torze jest sporym utrudnieniem. Oficjalny przekaz to bezpieczeństwo, bowiem nagrzone w słońcu powerbanki mogłyby wybuchnąć. Najwyraźniej jednak powerbanki wynajęte nie wybuchają, bowiem istniała na torze taka opcja. Cena była jednak absurdalna. Tak samo jak w przypadku butelek, w niedzielę nie zwracano na to zbytnej uwagi.

No ale okej, przecież limit pojemności butelki na poziomie pół litra nie powinien być problemem, skoro na torze znajdują się punkty z wodą pitną, prawda? Niby tak, ale nie w momencie, gdy na ponad 100 tysięcy osób takich miejsc było 6-7. Jeden kumpel został na taką misję wysłany – wrócił po godzinie.

Najgorsza kwestia to jednak idiotyczny system żetonów. Jeden żeton kosztował 1,5 euro i tylko z jego pomocą można było płacić w strefach gastro (tak, tam również były absurdalne kolejki, bo nie można było wnosić własnego jedzenia). Był również specjalny

system, który pozwalał powiązać specjalny chip z kartą płatniczą, lecz w niedzielę serwery obsługujące płatności całkowicie padły, a ludzie stracili środki – były one bowiem bezzwrotne. Ceny przemilczę – wiem, że to wyścig Formuły 1, a strefy gastro to jedyna opcja, by cokolwiek zjeść, ale 8 żetonów za burgera to zdecydowana przesada.

NIE MA, ŻE NIE WARTO

Jakieś 2/3 tego tekstu to narzekanie na organizację, ludzi oraz absurdy Grand Prix. Byłem wymęczony fizycznie i psychicznie, zjadłem najdroższego (wcale nie najlepszego) burgera w moim życiu, topiłem się w słońcu, nie widziałem większości wyścigu, na który pojechałem. Puenta jednak jest taka, że były to jedne z najlepszych chwil w moim życiu. Nie chodzi tu nawet o samo bycie na wyścigu Formuły 1. Ten wyjazd był prawdziwą szkołą życia dla młodziaka, który tak naprawdę całą podróż organizował od podstaw i musiał na samym torze przejść mimo wszystko szkołę życia. Trudności było co niemiara, a organizacja konała. Co z tego?

Możliwość pocucia atmosfery wyścigu, szczególnie w Świątyni Prędkości, to coś iście uzależniającego. Wybaczyłem organizatorom wszystkie błędy najpierw, gdy ruszył wyścig, a potem, gdy postawiłem stopę na linii mety. Dla samych takich chwil warto było tam pojechać i nie wyobrażam sobie, by była to moja ostatnia styczność zarówno z Formułą 1 na żywo, jak i z samą Monzą. Być może jestem masochistą...



Czy ja muszę coś więcej dodawać?

POWRÓT ŚPIĄCEGO GIGANTA – HISTORIA FORDA W FORMULE 1



**Hubert
Grabowski**

Ford to amerykański gigant motoryzacyjny, który napisał też piękną kartę w historii F1. Przez cały czas było to jednak powiązane nie z zespołami prowadzonymi przez amerykańską firmę, a poprzez jednostki napędowe, które absolutnie zdominowały Formułę 1 w latach 70. XX wieku. Oto historia Forda w Formule 1. Amerykańskiej marki, która powróciła do tego sportu po dwóch dekadach przerwy.

HISTORIA ZAPOCZĄTKOWANA W WIELKIEJ BRYTANII

O ile Ford to amerykańska marka, tak początków jego udziału w Formule 1 należy się doszukiwać w Wielkiej Brytanii. Tam w Londynie założono firmę Cosworth. Doszło do tego w 1958 roku. Było to przedsiębiorstwo Mike Costina oraz Keitha Duckwortha, czyli dwóch inżynierów, którzy pracowali wcześniej dla Lotusa.

Brytyjskie przedsiębiorstwo już w 1959 roku zaprezentowało swój pierwszy silnik i w kolejnych latach tworzyło jednostki napędowe trafiające do bolidów Formuły Junior, Formuły 3, czy też takich aut jak Lotus Cortina. Do Królowej Sportów Motorowych trafiło dopiero w 1967 roku i właśnie tutaj w tej historii pojawia się amerykański Ford. Ta marka od dekad znana jest z dość poważnego traktowania europejskiego rynku, a w tamtych czasach posiadała między innymi prężnie działający brytyjski oddział. Dlatego Colin Chapman, czyli założyciel Lotusa, a także szef zespołu o tej samej nazwie namówił amerykańską firmę do zainwestowania w projekt Coswortha.

Ford zdecydował się dofinansować projekt Coswortha sumą 100 tysięcy funtów. Oczywiście taka suma dziś nie wydaje się imponująca. W rzeczywistości uwzględniając inflację, dziś jest to równowartość sporo ponad dwóch milionów brytyjskiej waluty. Ford z pewnością oczekiwał, że będzie to udana inwestycja, lecz nie mógł przewidzieć tego, jak bardzo projekt ten zdominuje Formułę 1.

FORD-COSWORTH - HISTORIA DOMINACJI W F1

Cosworth wykorzystał wsparcie Forda tworząc jednostkę Ford-Cosworth DFV. Jest to jednostka napędowa w konfiguracji V8, w której cylindry były ułożone pod kątem 90 stopni. Pojemność wynosi dokładnie 2993 centymetry sześciennie, a całość wykonano z aluminium. Swoją nazwę silnik zawdzięcza ilości zaworów. Była to jednostka 32-zaworowa, co oznacza, że na każdy cylinder przypadały cztery zawory. W zależności od wersji silnik ten generował od 400 do 530 koni mechanicznych, a także od 300 do 380 niutonometrów maksymalnego momentu obrotowego. Jego masa własna to z kolei 168 kilogramów.

Z racji na to, że projekt ten powstał z inicjatywy m.in. szefa Lotusa, pierwszym samochodem, do którego trafiła jednostka Cosworth DFV był właśnie Lotus 49. Premierowy wyścig tego silnika był wprost świetny. Jim Clark prowadzący ten samochód zwyciężył w Grand Prix Holandii, pokonując rywali o ponad 20 sekund. W tym sezonie kierowcy Lotusa 49 napędzanego jednostką DFV łącznie stawali na najwyższym stopniu

podium aż 4-krotnie. Udało się to jeszcze w Wielkiej Brytanii, Stanach Zjednoczonych i w Meksyku. W USA ponadto był to dublet w wykonaniu Jima Clarka i Grahama Hilla.

Sam początek pokazał jak bardzo obiecującą jednostką jest silnik Ford-Cosworth DFV. Z tego powodu od 1968 roku na zakup tej konstrukcji zdecydował się również McLaren, a także Matra, która wcześniej korzystała z 4-cylindrowej jednostki Ford-Cosworth FVA. W trakcie składającego się z dwunastu rund sezonu tylko raz Grand Prix padło łupem kierowcy, który nie korzystał z konstrukcji Forda-Coswortha. Szczęśliwcem był Jacky Ickx reprezentujący Ferrari. Auta z amerykańsko-brytyjską jednostką absolutnie zdominowały sport. Zajęły trzy pierwsze miejsca wśród konstruktorów, a Ford-Cosworth za sprawą Grahama Hilla i Lotusa doczekał się pierwszego podwójnego mistrzostwa Formuły 1 w roli producenta silników.

Rok później wynik ten powtórzył Jackie Stewart, a klasyfikacja konstruktorów padła łupem Matry, którą reprezentował Brytyjski kierowca. Sezon 1970 zakończył się tragicznie, gdyż zmarł jeden z kierowców Lotusa, Jochen Rindt. Holender w tamtym sezonie wygrał jednak aż pięć wyścigów, co pozwoliło mu na zostanie jedynym w historii pośmiertnym mistrzem, a konstruktorka ponownie padła łupem Lotusa.

Seria Forda trwała aż do 1974 roku. W tym czasie wszystkie tytuły padły łupem kierowców i zespołów korzystających z jednostki Ford-Cosworth DFV. Z takim silnikiem wygrywali kolejno Jackie Stewart, Emerson Fittipaldi, Jackie Stewart i ponownie Emerson Fittipaldi. Do zwycięskich zespołów należy zaliczyć ekipę Tyrrella, Lotusa (1972-1973) oraz McLarena.

Sezon 1974 pokazał jednak, że dominacja jednostki może się zakończyć, gdyż był to pierwszy sezon od kilku lat, gdy drugie

miejsce należało do Ferrari. W 1975 roku Niki Lauda przerwał dominację Forda-Coswortha. Rok później jednak do amerykańsko-brytyjskiego producenta trafił kolejny tytuł w klasyfikacji kierowców, zdobyty przez Jamesa Hunta.



Silnik Ford-Cosworth w bolidzie Ligier JS11

Kiedy wydawało się, że czas prawie 10-letniej już jednostki zaczął mijać, została ona uratowana przez zjawisko efektu przypowierzchniowego. Konstrukcja silnika sprawiła bowiem, że można było świetnie zagospodarować przestrzeń na kwestie aerodynamiczne, co pozwoliło wrócić samochodom z silnikami Forda do dominowania rywali. Dlatego z jednostką Forda tytuł mógł świętować Mario Andretti wraz z Lotusem w 1978 roku, Alan Jones i Williams w roku 1980 i Nelson Piquet za kółkiem Brabhama w roku 1981 (dodatkowo tytuł konstruktorów ponownie zdobył Williams z jednostkami Ford-Cosworth). Ostatni tytuł zdobyty przez kierowcę z legendarnym silnikiem Ford-Cosworth DFV to mistrzostwo Keke Rosberga z 1982 roku.

NOWA ERA JEDNOSTEK NAPĘDOWYCH — KONIEC SUKCESÓW

Jednostka Ford-Cosworth DFV zakończyła swój żywot ostatecznie w roku 1983. Oznacza to więc, że jedna konstrukcja przez ponad 15 lat zdominowała cały sport, przyczyniając się w tym czasie do 12 mistrzostw świata kierowców, a także 10 mistrzostw świata konstruktorów.

Dodatkowo ten silnik napędzał zwycięskie auta w wyścigu Le Mans 24h w roku 1975 i 1980. Ponadto jednostka Ford-Cosworth DFV przyczyniła się do 155 wygranych wyścigów, 131 Pole Position, a także 450 (!) podiów.

Silnik Ford-Cosworth DFV stał się po prostu zbyt przestarzały i nie mógł konkurować z coraz lepszymi silnikami wyposażonymi w turbodoładowanie. Dlatego był modyfikowany. W latach 1983-1985 można było korzystać z lżejszej i mocniejszej jednostki Cosworth DFY, która również należała do rodziny DFV.

NOWE ŻYCIE Z BENETTONEM

W latach 1984-1986 samochody wyposażane w silniki Ford-Cosworth ani razu nie pozwoliły na zajęcie miejsca na podium. Udało się to dopiero z Benettonem, który postawił na turbodoładowaną jednostkę Ford-Cosworth GBA V6 o pojemności 1.5 litra. Rok wcześniej silnik ten był wykorzystywany przez zespół Lola, nie przyniósł jednak większych sukcesów.

Tego nie można powiedzieć o okresie w Benettonie. Nowa, konstrukcja ponownie umożliwiła osiąganie dobrych wyników. Pierwszy rok nie był co prawda wybitny. Mowa tu o dwóch trzecich miejscach. W sezonie 1988 takich lokat było już siedem, a od sezonu 1989 Ford-Cosworth powrócił na zwycięskie tory, po tym, jak Alessandro Nannini wygrał Grand Prix Japonii na torze Suzuka.

To, co okazało się kluczowe, to kolejna zmiana koncepcji. Po tym, jak jednostka o pojemności 1.5 litra się nie sprawdziła, Ford-Cosworth powrócił do sprawdzonych jednostek V8. Tak właśnie powstał silnik Ford-Cosworth DFZ. Aż 3,5-litrowa jednostka ważyła 155 kg, a zapewniała nawet do 590 KM i 434 Nm. W roku 1989, w którym Ford-Cosworth wygrał pierwszy

wyścig po praktycznie sześciu latach w użyciu była już jednostka DFR, która różniła się jedynie parametrami. Moc była nieco wyższa, podobnie jak moment obrotowy.

W 1989 roku rozpoczęły się też testy opracowywanej wspólnie z Benettonem jednostki Ford-Cosworth HB V8 3.5. W tamtym czasie Benetton był bowiem niemal zespołem fabrycznym amerykańsko-brytyjskiego producenta silników. Jednostka doczekała się aż ośmiu wersji i trafiła łącznie do pięciu konstrukcji Benettona, McLarena MP4/8, czy też Lotusa 102D i 107 oraz Jordana 191.

OSTATNI MISTRZ Z FORDEM — KORONACJA NOWEGO KRÓLA F1

Z silnikami Forda-Coswortha swoją przygodę w Formule 1 rozpoczął sam Michael Schumacher. Z jednostek HB w 1991 roku korzystały dwa zespoły — Jordan i Benetton. Schumacher wystartował w GP Belgii w barwach Jordana, a od Grand Prix Włoch reprezentował już Benettona.

W samochodzie zasilanym konstrukcją HB udało mu się zdobyć pierwsze punkty, podia oraz zwycięstwa. Doszło do tego już w 1992 roku. Od 1993 roku z silników korzystał też McLaren. Wtedy kierowcy aut z tymi jednostkami zdobyli sześć zwycięstw. Pięć należało do Senny, jedno do Schumachera. W walce o tytuł musieli uznać wyższość Williama z silnikami renault.

Rok 1994 to do dziś jeden z najważniejszych w całej historii sportu. Wtedy przedwcześnie pożegnano Ayrtona Sennę, który zmarł w tragicznym wypadku na torze Imola. Jednocześnie koronowany został nowy król F1. Michael Schumacher wygrał wtedy aż osiem wyścigów, co pozwoliło mu na jego pierwszy tytuł i jednocześnie ostatni w historii Forda w Formule 1.

BRAK SUKCESÓW I WYCOFANIE SIĘ Z FORMUŁY 1

Po tytule Schumachera Ford przestał odnosić sukcesy. Jedyne zwycięstwa to triumf Johnny'ego Herberta na Nurburgringu w 1999 roku w barwach Stewarta, a także zwycięstwo Giancarlo Fisichelli, który wygrał Grand Prix Brazylii 2003 w barwach Jordana. Ostatnim sezonem marki był rok 2004. Wtedy Ford zasiliał tylko zespoły Jaguar, Jordan i Minardi, czyli trzy z czterech najgorszych ekip, które łącznie zdobyły zaledwie 16 punktów. Po tym sezonie Ford opuścił Formułę 1. Mimo wszystko Ford-Cosworth to jeden z największych producentów silników w historii Formuły 1. Aż 173 wygrane wyścigi sprawiają, że amerykańsko-brytyjski alians ustępuje tylko Mercedesowi i Ferrari. Z kolei licząc silniki, które przyczyniły się do wygrania co najmniej 30 wyścigów tylko Mercedes i Climax mają lepszy wynik pod względem procentu wygranych Grand Prix. Dla Forda wynosi on 31.04%.



fot. F1

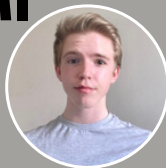
Ford powróci do F1 w 2026 roku

POWRÓT FORDA W NOWEJ ROLI

W lutym 2023 roku Ford jednak zszokował motorsportowy świat. Amerykańska marka ogłosiła, że wróci do sportu od roku 2026, gdy rozpocznie się nowa era silników. Bill Ford wypowiedział się z ekscytacją na temat powrotu, który jest spowodowany między innymi rosnącą popularnością sportu w Stanach Zjednoczonych.

Oficjalnie wiadomo też, że Ford nawiąże współpracę z Red Bullem w zakresie jednostek napędowych. Wedle plotek amerykańska marka ma odpowiadać za elektryczną część silnika, która będzie mieć spore znaczenie od roku 2026. Wtedy zadebiutują silniki Red Bull Ford Powertrains. Czy amerykańskiej marce uda się wrócić z sukcesem do Królowej Sportów Motorowych? Pozostaje nam czekać, lecz sam fakt, iż Formuła 1 ponownie przyciąga takie marki to z pewnością powód do optymizmu.

ZAPOWIEDŹ SEZONU JUNIORSKIEGO - WSPINACZKA USŁANA GRUBYMI PORTFELAMI I POLSKIMI AKCENTAMI



**Jakub
Olszewski**

W nadchodzący weekend oczy całego motorsportowego świata będą zwrócone na Bahrajn, a konkretniej na Formułę 1. Królowa Motorsportu naturalnie przyciągnie najwięcej uwagi obserwatorów — jak to jednak mawiają, samym obiadem człowiek się nie naje.

Z pomocą przychodzą serie towarzyszące, czyli Formuła 2 oraz Formuła 3. Wypchane po brzegi utalentowanymi zawodnikami aż czekają, żeby być swoistą trampoliną i wybić ich do wspomnianej Formuły 1. W tym roku, za sprawą angażu Piotra Wiśnickiego w F3, na mapę międzynarodowego, juniorskiego świata powraca Polska. Oprócz niego nasi rodacy będą rywalizować również na niższych szczeblach wyścigowej układanki, jednocześnie pukając do bram rywalizacji międzynarodowej. Zaczniemy jednak po kolei...

AKADEMIA RED BULLA I RESZTA - OTO GŁÓWNI BOHATEROWIE FORMUŁY 2

Zanim zaczniemy mówić o składzie kierowców, warto przytoczyć drobną listę zmian, która wpłynęła na wygląd F2. Po raz pierwszy w historii Formuła 2 zawita do Australii. Zaplecze Królowej Motorsportu nie zjawi się jednak we Francji, tym samym utrzymując liczbę czternastu rund w kalendarzu. Nie zmienia się również sam format weekendu, który w zeszłym sezonie zdał egzamin, dzięki czemu szybko zapomnieliśmy o organizacyjnym blamażu z 2021 roku. Korektom uległy natomiast pojedyncze zapisy w regulaminie, m.in. o zakazie kontynuowania kwalifikacji po

po zatrzymaniu się na torze czy o ustawieniu na polach startowych w Monako. Najciekawszą z poprawek wydaje się ta mówiąca o wymogu zmiany minimum dwóch opon w wyścigach głównych. Dotychczas zawsze zmienialiśmy wszystkie cztery koła, lecz teraz może zrobić się ciekawie...

Tegoroczna lista startowa może być jedną z najbardziej utalentowanych w historii F2. Są tu zarówno już doświadczeni zawodnicy, jak i debiutujące gwiazdy prosto z Formuły 3. Do tej pierwszej grupy zaliczymy, chociażby Theo Pourchaire'a. Francuz po obiecującej kampanii dwa lata temu był głównym kandydatem do mistrzostwa w ubiegłym roku. Wicemistrzostwo na papierze nie wygląda źle, jednak strata ponad 100 punktów do Felipe Drugovicha robi negatywne wrażenie. Lider ekipy ART miał w trakcie sezonu sporo pecha, zdarzyły się awarie czy błędy w alei serwisowej. Trzeba jednak obiektywnie przyznać, że Pourchaire był często zagubiony i nie dawał rady w walce z Drugovichem. W końcówce sezonu Theo musiał oglądać się za siebie, lecz nawet słabiutki finisz kampanii pozwolił mu utrzymać drugie miejsce. W 2023 roku tytuł jest obowiązkiem Pourchaire'a, w innym wypadku może dla niego zabraknąć miejsca w Formule 1.

Zabraknąć miejsca może także w rodzinie Red Bulla, która w Formule 2 niezwykle się rozrosła. W tym roku zobaczymy na torze aż 6 bolidów w malowaniach popularnych „puszek”, co daje ponad 1/3 całej stawki. Współczujemy komentatorom z motorsportowego światka, którzy będą musieli rozróżniać praktycznie identyczne

bolidy. Z tej szóstki ciężko kogoś wybitnie wyróżnić lub zrużać. W MP Motorsport z numerem „1” będzie ścigał się Dennis Hauger, czyli mistrz Formuły 3 z 2021 roku. Norweg awansował wówczas do F2, gdzie reprezentował barwy Premy, jednak sezon nie poszedł po jego myśli. Dwa zwycięstwa uratowały przeciętny rok, zakończony przez Haugera na dziesiątym miejscu. Dwa oczka wyżej mistrzostwa zakończył Enzo Fittipaldi, czyli nowy członek akademii oraz ekipy Carlin. Brazylijczyk imponował niesamowitymi występami w przeciętnym Charouzie. Teraz w lepszym zespole może rywalizować o najwyższe laury. Po drugiej stronie garażu będzie miał debiutującego wicemistrza Formuły 3, czyli Zane’a Maloneya. Zawodnik z Barbadosu przegrał tytuł o włos w kuriozalnych okolicznościach. Rodak słynnej Rihanny mógł wówczas parafrazować jej hit jako „Don’t stop the race”. Gdyby nie decyzja sędziów o przedwczesnym zakończeniu rywalizacji, Maloney mógłby świętować mistrzowski tytuł.

Czwarte i siódme miejsce we wspomnianej kampanii Formuły 3 zdobył nowy duet Hitecha z F2 - Isack Hadjar i Jak Crawford. Ten pierwszy do końca liczył się w walce o tytuł, jednak błąd w kwalifikacjach na Monzy pozbawił go szans na ostateczny triumf. Przechodząc do Crawforda — Amerykanin wyróżnia się niezwykle młodym wiekiem (rocznik 2005!) oraz przebojowością w jeździe. To wciąż nieoszlifowany diament i od niego raczej nie powinniśmy oczekiwać fajerwerków w pierwszym sezonie. Wielką szóstkę Red Bulla dopełnia Ayumu Iwasa, dla którego będzie to drugi rok w Formule 2. Japończyk zaskoczył w zeszłym sezonie, kończąc go na piątym miejscu w klasyfikacji generalnej. Kto wie, czy poprawa tego wyniku nie doprowadzi do wymiany Japończyków w ekipie AlphaTauri...

Na kogo jeszcze warto zwrócić uwagę w tegorocznej stawce? Nie wspomnieliśmy

jeszcze o zeszłorocznym mistrzu Formuły 3, czyli o Victorze Martinsie. Dopełni on skład „Les Bleus” w ekipie ART, mając u boku wspomnianego już wcześniej Theo Pourchaira. Martins o włos nie wypuścił z rąk tytułu w F3, w tym roku raczej nie będzie miał do tego okazji. Pierwszy sezon na wyższym szczeblu może być dla niego ciężki, szczególnie jeśli przypomnimy sobie o możliwościach jezdnych bolidu nr 2 w ekipie ART.

Nie powiedzieliśmy wciąż ani słowa o bardzo ciekawym składzie Premy — barwy włoskiej stajni będą reprezentować Oliver Bearman i Frederik Vesti. Brytyjczyk jest niewątpliwie jednym z największych talentów w światowym motorsporcie — rocznik 2005, mistrz włoskiej i niemieckiej F4, II wicemistrz F3 w



Oliver Bearman

fol. Formuła 3

2022 roku, a przy okazji członek akademii Ferrari. Vesti to z kolei junior Mercedesa, w zeszłym sezonie reprezentował barwy ART. Duńczyk zakończył kampanię na dziewiątej pozycji, momentami pokazując fantastyczną jazdę, czym zapewnił sobie drugą szansę. Dla Vestiego jest to swoisty powrót do rodziny Premy, gdyż to właśnie w ich barwach rywalizował w Formule 3 w 2020 roku.

Nie zapominajmy także o wicemistrzu F3 z 2021 roku, czyli Jacku Doohanie. Australijczyk miał sezon pełen wlotów i upadków, ostatecznie zakończony na szóstej lokacie. Syn słynnego Micka Doohana tym razem powinien walczyć o najwyższe laury, przy okazji przywracając ekipę Virtuosi na szczyt, po roku wyraźnej zadyszki.

U kogo przewidujemy natomiast zadyszkę? Moim zdaniem potencjałem na ogromne rozczarowanie jest Arthur Leclerc, młodszy brat Charlesa. Monakijczyk co prawda zajął niezłe, szóste miejsce w Formule 3, jednak



Arthur Leclerc

Australii, dobijając do równej liczby dziesięciu rund w sezonie.

Przechodząc do zawodników, którzy będą błyszczeć na torze, kolejny rok z rzędu na piedestał wysuwa się trio z Premy. Bearman-Leclerc-Crawford zostali wymienieni na niezwykle utalentowanych Arona, Beganovicia i O'Sullivan. Ten pierwszy to dwukrotny II wicemistrz serii FRECA oraz junior Mercedesa. Estończyk jest niezwykle szybkim kierowcą, miejmy nadzieję, że bardziej rozgarniętym od swojego rodaka, Juriego Vipsa. Wracając do serii FRECA — aktualnym mistrzem jest drugi z zawodników Premy, Szwed Dino Beganovic. Dziewiętnastolatek od paru lat jest wymieniany jako jeden z większych talentów, przy okazji wspierany przez Ferrari. Trio dopełnia Zak O'Sullivan, który już w zeszłym roku ścigał się w Formule 3 w barwach Carlina. Brytyjczyk jest protegowanym Williamsa, ma na swoim koncie mistrzostwo serii GB3 z 2021 roku.

Bardzo równy skład ma także Trident, którego barw bronić będą Leonardo Fornaroli, Gabriel Bortoleto oraz Oliver Goethe. Pierwsza dwójka stanowiła w zeszłym roku ścisłą czołówkę w serii FRECA, natomiast Goethe sporadycznie pokazywał się w F3. Drugi pełny sezon na tym szczeblu zaliczy z kolei Grégoire Saucy, czyli mistrz serii FRECA z 2021 roku. Szwajcar powinien być liderem ekipy ART, a u jego boku będzie ścigał się najmłodszy kierowca w stawce. Bułgar Nikola Tsolov jest świetnie znany polskim kibicom, z uwagi na jego pojedynki z Tymkiem Kucharczykiem w hiszpańskiej F4. Tsolov wspierany przez akademię Alpine, a także blisko współpracujący z Fernando Alonso, może w przyszłości bardzo namieszać w światowym motorsporcie.

Innym członkiem akademii Alpine jest Włoch Gabriele Mini, reprezentant ekipy Hitech. Siedemnastolatek to wicemistrz serii FRECA, w której przegrał tylko ze wspomnianym

nie oszukujmy się — był to jego drugi sezon w najlepszym zespole. Brawurowa i często bezmyślna jazda kosztowała Leclerca wiele punktów i nie inaczej może być w Formule 2. A jeśli dodamy do tego, że dziedziczy miejsce w ekipie DAMS po Royu Nissanym... lepiej się przegnać. Leclerc to wciąż kierowca o półkę wyżej od potencjalnych, czerwonych latarni sezonu — w tej roli widzę Brada Benavidesa i Kusha Mainiego. Są to odpowiednio kierowcy nr 23 i 14 ubiegłorocznego sezonu Formuły 3, co nie zwiastuje niczego dobrego. Połączmy to z jazdą w słabiutkich zespołach i przepis na katastrofę jest gotowy.

Obawiam się także, że podobny los może spotkać Juana Manuela Corree. Amerykanin pisze piękną historię powrotu do motorsportu po makabrycznym wypadku, w którym życie stracił Anthoine Hubert. Myślę, że trzeba się jednak zastanowić, czy gdyby nie cała otoczka i historia dookoła Correi, to czy jedno podium i trzynaste miejsce w generalce Formuły 3 są wystarczające na awans?

MŁODZI, MŁODSI, NAJMŁODSI — PRZEDSTAWIENIE GWIAZD FORMUŁY 3

Formuła 3 zaliczyła kolosalną zmianę w składzie kierowców w porównaniu do zeszłego roku. Z czołowej siódemki nie pozostał nikt, natomiast dla połowy stawki będzie to absolutny debiut na tym szczeblu rywalizacji. Podobnie jak Formuła 2, jej mniejszy brat również wybierze się do

wcześniej Beganoviciem. Partnerem Miniego będzie ciekawa postać, jaką jest Sebastian Montoya — syn Juana Pablo. Kolumbijczyk zadebiutował w F3 już pod koniec zeszłego sezonu, pokazując się z naprawdę solidnej strony.

Przechodząc do tego, co interesuje nas Polaków najbardziej — Piotr Wiśnicki będzie reprezentował barwy PHM Racing by Charouz. Polak nie ma w swoim CV zbyt dobrych wyników w bolidach — druga i trzecia dziesiątka włoskiej F4 oraz czwarta dziesiątka serii FRECA. Trzeba też obiektywnie przyznać, że Piotr nie ścigał się w najlepszych możliwych zespołach — podobnie będzie i tym razem. Jakkolwiek punkt Polaka będzie ogromnym sukcesem, niestety szanse na to są niewielkie. W ramach ciekawostki można przypomnieć, że razem z Wiśnickim w zespole będzie jeździć Sophia Floersch, która po epizodzie w wyścigach długodystansowych wraca do walki w bolidach.



Piotr Wiśnicki

TOROWE ORZEŁKI — GDZIE ZOBACZYMY POLSKICH JUNIORÓW?

Wspomniałem już o sytuacji Piotra Wiśnickiego, jednak Warszawianin nie jest jedynym Polakiem ścigającym się w bolidach. W istotnych seriach będziemy mogli oglądać jeszcze trzech rodaków, dobrze nam znanych z zeszłego sezonu. Kacper Sztuka, Roman Biliński i Tymek Kucharczyk wyruszą na kolejną odsłonę serialu pt. „Podbój motorsportowego świata”. Ten pierwszy jeszcze oficjalnie nigdzie nie przedstawił

swoich planów na nadchodzący sezon, jednak z dużą dozą prawdopodobieństwa możemy założyć, że Kacpra znów zobaczymy we włoskiej Formule 4. Swojego miejsca nie zmienia także Roman Biliński, który drugi rok z rzędu spróbuje swoich sił w serii FRECA wraz z ekipą Trident. Kampania 2022 była trudna dla Polaka, jednak podium na Hungaroringu wyraźnie osłodziło ubiegły rok.

Ze wspomnianej przeze mnie trójki jedynie Tymek Kucharczyk zmienia serię i przenosi się z gorącego Półwyspu Iberyjskiego do deszczowej Wielkiej Brytanii. Polak będzie bronił barw zespołu Douglas Motorsport w serii GB3, która często jest przedsmakiem przed Formułą 3. Awans na trzeci szczebel rywalizacji uzyskał zeszłoroczny mistrz GB3, czyli Luke Browning. W poprzednich latach przez serię przewinęli się tacy kierowcy jak: Zak O'Sullivan, Christian Mansell czy Roman Biliński, a przed zmianą nazwy Kush Maini czy Clement Novalak. To pokazuje, że dobre wyniki w Wielkiej Brytanii mogą stać się furtką do wielkiej kariery dla Kucharczyka, w czym z pewnością pomoże zaplecze finansowe od Orlenu.

BĄDŹ Z FORMUŁĄ 1
NA BIEŻĄCO Z

RADIO **GOAL**
W DRODZE PO EMOCJE

AUDYCJE
RELACJE
ROZMOWY

PRZEWODNIK KIBICA F1 RADIO GOL SEZON 2023

W DRODZE PO EMOCJE

Redaktor prowadzący:

Hubert Grabowski

Realizacja i skład:

Kamil Niewiński

Redakcja:

Kamil Niewiński

Hubert Grabowski

Szymon Ziętarski

Kamil Zając

Jakub Spychała

Adrian Kleć

Maksymilian Kender

Mateusz Kołodziej

Jakub Olszewski

Jakub Fornagiel

Radosław Barwacz

Opracowanie graficzne:

Kamil Niewiński

Marcel Ochab

Goście:

Daniel Biały

Grzegorz Jazienicki

Paweł Baran

Korekta:

Hubert Grabowski

Kamil Niewiński

Konsultacja graficzna:

Julia Paradowska

Patroni medialni:

LNF1



SŁUCHAJ TRANSMISJI WYŚCIGÓW F1
W RADIU GOL - ZESKANUJ TEN KOD QR!

