

Raikkonen campeão num

texto / text **João Carlos Costa**
fotos / photos **Artur Ferreira**

Que belo enredo o do Mundial de Fórmula 1 de 2007! Houve drama, intriga e luta entre quatro pilotos. Lewis Hamilton foi a vedeta mas acabou por deixar o título para Kimi Raikkonen. A batalha entre a McLaren-Mercedes e a Ferrari extravasou as pistas. Os italianos venceram dentro e fora delas.

Se, nas 57 temporadas anteriores, houve vários campeonatos sem graça, o de 2007 teve muito que contar, a começar pela história dos números. Os três primeiros ficaram separados por um ponto, após 17 corridas. Raikkonen ganhou o Mundial com 110 pontos, enquanto Hamilton e Alonso somaram 109 pontos. Ao jeito de pincelada rápida, aqui ficam os principais contornos de um quadro bem apelativo: a recuperação de Raikkonen nas últimas corridas, que lhe valeu o título, o surgimento da sensação Lewis Hamilton, a luta interna na McLaren e os arrufos de Fernando Alonso, os altos e baixos de Felipe Massa, o crescimento da BMW, a queda da Renault, a consolidação de nomes como Nico Rosberg, Robert Kubica ou Sebastien Vettel, a tentativa de ressurgimento da Williams, a derrocada da Toyota, o vexame da Honda e, principalmente, a guerra jamais vista entre Ferrari e McLaren, incluindo, como prato principal, um caso de espionagem verdadeiramente escaldante.

O FENÓMENO LEWIS HAMILTON

Em Lewis Hamilton a F1 encontrou uma nova estrela. A combinação de talento, boa aparência, vigor e eloquência fizeram subir a popularidade deste desporto. Até à ascensão do piloto inglês a disciplina era tida como um ambiente conservador, que tinha a base de fãs nas classes médias ocidental e asiática. Sendo negro, o primeiro a fazer carreira na disciplina, Hamilton representou uma mudança. A F1 nunca mais será a mesma. Contudo, o jovem de 22 anos não se impôs apenas pela cor da tez. Foi o “golpe de volante” que o eternizou como fenómeno. Pode ter perdido o título para Raikkonen, mas o talento é inquestionável e estivemos a um passo de assistir ao primeiro estreante a vencer o Mundial. A nota negativa vai para a forma como deixou escapar o ceptro. Partindo com 12 pontos de vantagem para as duas últimas provas, o difícil foi não ser campeão! Depois de quatro vitórias (recorde de estreante, igualando Jacques Villeneuve em 1996) e uma enorme regularidade na subida aos pódios, sucumbiu à pressão, principalmente em Xangai, mas também em Interlagos, na derradeira prova. Sobretudo, foi batido pela própria equipa e pelo feitio especial do seu “padrinho”, Ron Dennis. Naquela atitude



ano que dava um filme

com chances de ser campeão, parecia ser Felipe Massa. Só que Raikkonen ganhou mais cinco corridas (vencera também na estreia em Melbourne) e somou 78 pontos na segunda metade do ano. Fechou a época com um duplo triunfo e selou o título mundial que lhe escapava desde 2003. Teve sorte, é verdade, mas igualmente um enorme talento. E fez justiça ao seu cognome de “homem de gelo”. Nada o pareceu afectar.

ALONSO, O DERROTADO

O derrotado do ano só pode ser Fernando Alonso, o duplo campeão do mundo que deixou a Renault no final de 2006 para rumar à McLaren, equipa que sonhava representar desde menino. O sonho virou pesadelo! Reza a lenda que, quando viu Hamilton pela primeira vez ao volante de um McLaren, ficou impressionado. Terá então pedido a Ron Dennis para não contratar aquele que é, desde os 13 anos, protegido pelo homem-forte da equipa inglesa. Alonso queria, antes, o piloto de testes Pedro de la Rosa. O piloto de Oviedo perspectivava problemas que vieram a confirmar-se. Primeiro, devido aos resultados em pista. Logo, na Austrália, Hamilton esteve algum tempo na frente de Alonso. Pese embora só ter ganho o primeiro G.P. no Canadá (sexta prova), Hamilton conseguiu nove pódios consecutivos. Não cometia erros, não tinha problemas mecânicos (os McLaren foram reis na fiabilidade). Chegou ao comando do Mundial na quarta prova, para não mais o largar até Interlagos. Estava em vantagem para aquele que, em teoria, devia ser o seu tutor. Ser apenas um aprendiz já não lhe bastava. O título estava logo ali! O relacionamento entre os dois pilotos só podia piorar, inflamado pela imprensa dos respectivos países, que recriavam Trafalgar nas pistas de F1. Mônaco, Indianápolis e Hungaroring, três episódios que ditaram o corte de relações. A partir daí, Dennis devia ter tido mão nos seus pupilos. Não teve. Alonso começou a criticar a equipa e a separação acabou por acontecer no final do primeiro ano de casamento. Em 2008 vamos ver o espanhol regressar ao conforto da Renault onde todos trabalhavam para lhe agradar.

MASSA... FICOU SEM MOLHO

Apesar de ter ganho quatro corridas e de ter chegado a andar na luta pelo título, esperava-se mais de Felipe Massa. O brasileiro era o único dos pilotos das duas principais equipas que não mudara de ares. O início do ano menos conseguido não o terá ajudado, ainda que se tenha recomposto com vitórias na 3.ª e 4.ª provas. Acabou por ser o primeiro a perder o comboio do título. Para muitos, este podia ter sido o ano Massa. O prato ficou sem molho e a oportunidade pode não voltar a surgir.

sobranceira que se lhe conhece, de “só eu sei”, o patrão da McLaren deixou os seus dois pilotos lutarem pelo título até final, não impondo jogo de equipa. Com isso, perdeu em toda a linha!

RAIKKONEN, UM CAMPEÃO SERVIDO FRIO

Em Julho, antes do Grande Prémio de França, poucos apostariam que Kimi Raikkonen iria conseguir o título. A Ferrari começou bem mas perdeu gás, e o finlandês, que se estreava na marca italiana no lugar de Schumacher, cometeu alguns erros. Se havia então um piloto da Scuderia



Lewis Hamilton



GP Brasil



The Year F1 Became a "Thriller"

What a beautiful plot, the 2007 Formula 1 Championship. There was drama, intrigue and driver in-fighting. Lewis Hamilton was the star but eventually had to let the title go to Kimi Raikkonen. The battle between McLaren-Mercedes and Ferrari was not limited to the circuits. The Italians won both on and off the track.

There may have been several insipid championships in the previous 57 seasons, but in 2007 there was a lot to talk about, starting with numbers. The first three drivers were only separated by one point after 17 races. Raikkonen won the Championship with 110 points while Hamilton and Alonso totalled 109 points. By way of a brief sketch, here are the main outlines of a very alluring picture: Raikkonen's recovery in the last races that earned him the title, the rise of the sensational Lewis Hamilton, the internal fighting at McLaren and the piques of Fernando Alonso, Felipe Massa's ups and downs, the rise of BMW, the fall of Renault, the consolidation of names such as Nico Rosberg, Robert Kubica and Sebastien Vettel, the attempted comeback of Williams, the overthrow of Toyota, the disgrace of Honda and, above all, the unprecedented war between Ferrari and McLaren, including as a main course a truly scorching case of espionage.

LEWIS HAMILTON, A PHENOMENON

F1 has found a new star in Lewis Hamilton. His combination of talent, good looks, vigour and eloquence has increased the popularity of this sport. Until the rise of the English driver, F1 racing was seen as a conservative environment, with a middle-class, Western and Asian fan-base. Being the first black man to make a career in this field, Hamilton has wrought a change. F1 will never be the same again. The young 22-year-old driver was not notable merely for his skin. It was his driving skills that marked him out as a phenomenon. He lost the title to Raikkonen, but his talent is unquestionable, and we were one step away from seeing the first driver to win the World Championship in his rookie year. The down side was the way he let the laurels escape his grasp. Starting off with 12 points ahead for the last two races, it would be hard not to be the champion! After four victories (a record for a first-timer, equalling Jacques Villeneuve in 1996) and an incredible regular presence on the podium, he came under pressure, especially in Shanghai, but also in Interlagos, in the very last race. At the end, he would be defeated by his own team and the attitude of his "godfather" Ron Dennis. With his "I know best" style, the McLaren boss allowed his two drivers to dispute the title between themselves, failing to impose the team spirit. With that, he lost right down the line!

RAIKKONEN, A CHAMPION SERVED COLD

In July, before the French Grand Prix, few would have wagered that Kimi Raikkonen would win the title. Ferrari started well but then ran out of gas, and

the Finn, who debuted in Schumacher's place, made some mistakes. If at that stage there was a driver from the Scuderia with a chance of becoming champion, it seemed to be Felipe Massa. Except that Raikkonen won another five races (he also won at his first race in Melbourne) and amassed 78 points during the second half of the year. He closed the season with a double triumph and sealed the world title that had been escaping him since 2003. He was lucky, it is true, but he also had huge talent. And he did justice to his nickname of "iceman". Nothing seemed to affect him.

ALONSO, DOWN

The loser of the year could only be Fernando Alonso, the double world champion who left Renault at the end of 2006 and moved to McLaren, the team he had dreamed of representing since he was a boy. The dream became a nightmare! The story goes that when he first saw Hamilton at the wheel of a McLaren he was really impressed. He then asked Ron Dennis not to hire the young man who had been his *protégé* ever since he was 13 years old. Alonso would rather have had the test driver, Pedro de La Rosa. The driver from Oviedo seemed to foresee problems which later came to pass, mainly due to circuit results. Right off in Australia, Hamilton was for some time ahead of Alonso. Despite only winning his first Grand Prix in Canada (sixth race), Hamilton managed nine consecutive podium finishes. He made no mistakes and had no mechanical problems (McLaren were kings in reliability). He took the lead in the drivers' championship on the fourth race, and secured it until Interlagos. He was ahead of the one who, in theory, should be his tutor. It was no longer enough for him to be second man only. The title was around the corner! The relationship between the two drivers could only get worse, aggravated by the press of France and England, by recreating Trafalgar on the Formula 1 racetracks. Monaco, Indianapolis and Hungaroring became the three episodes that determined the breakup. From that point on, Dennis should have reined in his pupils. But he didn't! Alonso began to criticize the team and in the end the separation came at the close of the first year of "marriage". The Spaniard later returned to the comfort of Renault for 2008, where everyone had worked to please him in the past.

MASSA... NO ICING ON THE CAKE

Although he won four races and was in the running for the title, more was expected from Felipe Massa. The Brazilian was the only driver in the two main teams not to have been targeted for reshuffling. His less successful early start did not help him, even though he recovered with victories in the 3rd and 4th races. He became the first driver to miss the title train. Many had hoped this would have been Massa's year! There was no icing on the cake and the opportunity might never arise again.



Fernando Alonso



ESPIONAGEM, O CASO DO ANO

Para além de Hamilton, do título de Raikkonen, das guerras entre os pilotos da McLaren, o ano de 2007 foi, sobretudo, aquele em que a F1 viveu um caso de espionagem entre as duas grandes rivais na disputa do título. Nigel Stepney, até então mecânico-chefe da Ferrari, foi acusado pela equipa Ferrari, em Maio, de passar segredos técnicos e táticos a Mike Coughlan, um dos principais engenheiros da McLaren. A equipa inglesa negou primeiro, depois disse que estava a par de um famoso dossier de 780 páginas que a mulher de Coughlan tinha mandado duplicar para um DVD em Inglaterra (a fuga de informação partiu do funcionário dessa loja), mas que não tinham tirado proveito da mesma. Finalmente, foram dois pilotos da McLaren, Alonso e De la Rosa, que confirmaram ser conhecedores de alguns dados da marca rival, os quais poderiam ter sido utilizados em benefício da performance dos carros construídos em Woking. Pelo meio, muitos boatos, muita conversa e até chantagens, como aquela que Alonso fez a Dennis, afirmando, preto no branco, que se a sua posição de primeiro piloto não vingasse iria mostrar

à FIA os emails comprometedores trocados com De la Rosa. Afinal, foi Dennis que acabou por alertar a Federação Internacional para a existência dos mesmos, mudando o rumo da decisão do Conselho Mundial. Apesar de sempre considerar a McLaren culpada de apropriação indevida de documentos, esse órgão da FIA começou por não penalizar os ingleses na reunião de Julho. Em Setembro, já na posse dos referidos emails, tudo foi diferente.

Aplicaram um castigo exemplar: uma coima de 100 milhões de dólares, a maior de sempre na história de todo o desporto, mais a exclusão do Mundial de Construtores, e passagem a pente fino do projecto do monolugar de 2008, para ver se não incorpora elementos que tenham desenho Ferrari.

A F1 viveu então um mau bocado em termos de imagem. O pior foi que a situação se repetiu no final do ano, agora com passagem de informação da McLaren para a Renault. Um “toque” policial numa época que ficará para sempre na história da F1. Um “enredo” que dava um filme! ■

ESPIONAGE, THE CASE OF THE YEAR

Beyond Hamilton, Raikkonen's title and the warring between the McLaren drivers, 2007 was above all the year of industrial espionage between the two major rivals in Formula One. In May, Nigel Stepney, who up until then had been Ferrari's technical manager, was accused by Ferrari of passing technical secrets and tactics onto Mike Coughlan, one of McLaren's chief designers. At first, the English team denied the allegations, then admitted being aware of a famous 780-page dossier that Coughlan's wife had copied to a DVD in England (the leak had come from the copy shop employee), but had made no use of such material. Finally, two McLaren drivers, Alonso and De La Rosa, confirmed that they were aware of certain data from the rival constructor, which could have

been used to benefit the performance of the cars built at Woking. In between, many rumours, much talking and even blackmail, such as when Alonso clearly challenged Dennis, saying that if his position as number one driver were not upheld, he would show to FIA the compromising emails exchanged with De La Rosa. In the end, it was Dennis himself who alerted FIA to the existence of these emails, leading to that body changing its former decision. Although it still considered McLaren guilty of undue appropriation of documents, FIA did not originally penalize the British at the July meeting. In September, once it had the aforementioned emails in its possession, everything was different. They delivered an exemplary punishment: a 100 million dollar fine,

the biggest ever in the history of sport, plus the exclusion from the Constructors' World Championship, and a new fully detailed verification of the design for the 2008 single-seat to determine whether or not it incorporates any Ferrari design traces.

So F1 has gone through a sticky patch in terms of image. The worst thing was that the situation was repeated at the end of the year, this time with McLaren information being passed to Renault. It was a “thriller” in a season that will go down in the annals of F1 history. A “script” for a movie! ■

Felipe Massa



Estivemos no GP do Brasil com **mextur**



ESCOLHA UM PARCEIRO À SUA MEDIDA

Para competir com sucesso, você precisa de estar altamente preparado, determinado nos seus objectivos, dotado das melhores soluções, mas o mais importante acima de tudo, é escolher o parceiro certo para o seu negócio.



Rua Belmiro Obadias Muianga, nº 179 – Caixa Postal 366 – Maputo – Tel: +258 21353000 – Fax: 258 21321984 – ernst.young@mz.ey.com

 **ERNST & YOUNG**

www.ey.com/mz

Quality In Everything We Do