

DRIVET TO SURVIVE

AYRTON SENNA

Porträtt av en legend. Föraren som lämnade Formel 1 med stora skor att fylla. **Sida 18**

MARCUS ERICSSON

Super Swede 2.0 siktar på seger i den helröda Huskibilen. **Sida 12**

2022

Nytt reglemente med fokus på bättre racing. Vi rätar ut frågetecknen kring de nya reglerna. **Sida 27**



NO.1 2022



N SERIE
FORMULA 1
DRIVE TO SURVIVE

BARA PÅ NETFLIX

Spänning, action, fart och intriger. Ingen kan komma ifrån att säsongen 2021 har varit den mest actionfyllda säsongen på länge. Med en titelfajt som bara kan jämföras med den mellan Niki Lauda och James Hunt från 1976 kommer allt avgöras däck mot däck på banan.



REDAKTÖREN HAR ORDET

Att sammanfatta säsongen som nu ligger bakom oss är en nästintill omöjlig uppgift. Mycket tack vare det sista racet som lämnade mycket att önska hos såväl förare som följare. Men kan verkligen ett race förstöra en hel säsong? Eller snarare, ska man låta ett race och ett beslut förstöra?"

Jag ställer mig emot det. Visst, Michael Masi och FIA:s beslut som mer eller mindre gav bort vinsten till Verstappen lämnar en sur eftersmak. Men problemet går djupare än så. Beslutet är bara ett i raden av inkonsekventa och – enligt mig – felaktiga beslut från säsongen. Ingen har väl glömt Alonso och Räikkönens omkörningscirkus i Brasilien?"

FIA har i flera år jobbat hårt med att måla in sig i ett hörn. Det beslut som togs under Abu Dhabis GP var bara droppen som fick bägaren att rinna över. Något vi fick tydligt bevis på i form av Lewis tre månader långa radiotystnad och hot om att lämna sporten. Exakt hur FIA kommer att tvätta bort det här återstår att se. Men vi på Drive To Survive hoppas att man ser över sin organisation och stärker sin position

Rikard Aronsen
Chefsredaktör, Drive to Survive

inom Formel 1. Det ska inte få hamna på en enskild person att ta ett beslut som avgör en hel säsong. Man måste stötta och backa upp. Det är enda sättet man kan vinna tillbaka fansens, förarnas och teamens tillit. Lyckas de med det kan Formel 1 vara på väg mot en ny storhetstid.

Utredningen av Abu Dhabis grand prix är i skrivande stund inte publicerad för allmänheten. Vad den kommer att visa och hur den kan komma att påverka får vi tills vidare fantisera om. Men att Michael Masi inte blir kvar kan vi nog ta som ett faktum. En gest mot Hamilton för att han ska stanna kvar och fortsätta vara det dragplåster han varit de senaste tio åren och som Formel 1 är i stort behov av.

Som sagt, det är inte en lätt eller önskvärd uppgift att sammanfatta fjolårets säsong och jag förespråkar istället att en blickar framåt. Säsongen 2022 innebär de största reglementsändringarna i sportens historia och målet är öppet för (i princip) alla stall. Så länge budgeten och idéerna matchar är det bara himlen som sätter gränserna.

Exakt hur bilarna kommer att se ut och hur de kommer leverera får vi se tidigast i Barcelona under förtesterna. Men även där är det ju enbart testbilar med årets liveries som står på display. Men när allt kommer till kritan kanske det är just liveries de flesta tittar på? Ingen sitter väl och studerar CAD-ritningarna för respektive stalls nya aerodynamiska tolkningar.

Men om ni, precis som jag, inte kan hålla er tycker jag ni ska läsa mer om det nya reglementet på sidan 22 i den tidningen. Då kommer ni vara så redo man kan när bilarna väl rullar ut. Och vi alla gillar väl att vara den i kompisgänget som kan ge svar på alla varför och hur?"



F1
WORLD CHAMPION
MAX VERSTAPPEN



18

LEGENDPORTRÄTT

Få förare är lika legendariska som Ayrton Senna. Hans körstil, eviga kämpande och hårda tag gav honom tre världsmästartitlar.

Innehåll

Redaktören har ordet	4
Racekalender 2022	8
Stall och förare	10
Tips – Racehelg i Bahrain	16
Nya reglementet	27
In memoriam: Sir Frank Williams	32
Monacos Formel 1-diamanter	34



12

Från Karting till Indycar via Formel 1. Vår egen Marcus Ericsson har blivit svensken i den röda Huskibilen.



A MATTER OF FORMULA

Of course Formula 1™ is about speed. But what is speed, if not mathematics? In fact, these epic races are a constant demonstration of the first formula someone ever learns: speed is distance over time. Think for a minute about how long it takes for a driver to reach an average 160 mph, on these hellacious tracks. How many years does it take to perfect the art of moving in circles, to tame geometry of the kerbs, to master the exact equation of risk that some mistake for "luck"? It's mathematics, surely. Yet, however precise, comforting, or refined, it still won't add up. **Because mathematics, like speed, can never fully convey the complex beauty of the formula.**

#Perpetual



OYSTER PERPETUAL COSMOGRAPH DAYTONA IN 18C WHITE GOLD



Official timepiece of Formula 1™



RACEKALENDER

Text: Rikard Aronsen, Illustrationer: Formula 1

(S) – SPRINTRACE

(N) – NY/ÅTERKOMMEN

OMGÅNG 1

18–20 MARS

BAHRAIN

Formula 1 Gulf Air Bahrain Grand Prix 2022



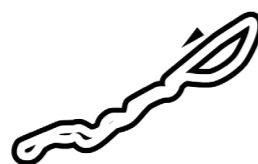
Bahrain International Circuit

OMGÅNG 2

25–27 MARS

SAUDIARABIEN

Formula 1 STC Saudi Arabia Grand Prix 2022



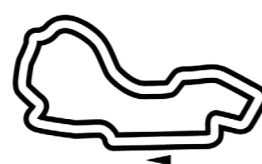
Jeddah Corniche Circuit

OMGÅNG 3

8–10 APRIL

AUSTRALIEN (N)

Formula 1 Heineken Australian Grand Prix 2022



Albert Park Circuit

OMGÅNG 4

22–24 APRIL

ITALIEN (S)

Formula 1 Gran Premio Dell'Emilia-Romagna 2022



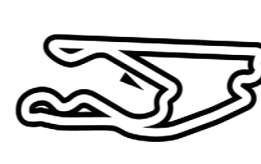
Autodromo Enzo e Dino Ferrari

OMGÅNG 5

6–8 MAJ

USA (N)

Formula 1 Crypto.com Miami Grand Prix 2022



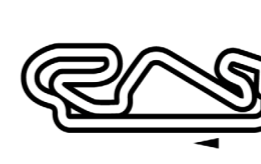
Miami International Autodrome

OMGÅNG 6

20–22 MAJ

SPANIEN

Formula 1 Pirelli Gran Premio De España 2022



Circuit de Barcelona-Catalunya

OMGÅNG 7

27–29 MAJ

MONACO

Formula 1 Grand Prix De Monaco 2022



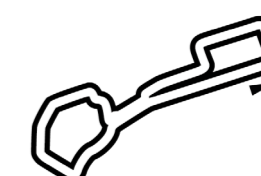
Circuit de Monaco

OMGÅNG 8

10–12 JUNI

AZERBAJDZJAN

Formula 1 Azerbaijan Grand Prix 2022



Baku City Circuit

OMGÅNG 9

17–19 JUNI

KANADA (N)

Formula 1 Grand Prix du Canada 2022



Circuit Gilles-Villeneuve

OMGÅNG 10

1–3 JULI

STORBRIANNIEN

Formula 1 British Grand Prix 2022



Silverstone Circuit

OMGÅNG 11

8–10 JULI

ÖSTERRIKE (S)

Formula 1 Grosser Preis Von Österreich 2022



Red Bull Ring

OMGÅNG 12

22–24 JULI

FRANKRIKE

Formula 1 Grand Prix de France 2022



Circuit Paul Ricard

OMGÅNG 13

29–31 JULI

UNGERN

Formula 1 Magyar Nagydíj 2022



Hungaroring

OMGÅNG 14

26–28 AUGUSTI

BELGIEN

Formula 1 Rolex Belgian Grand Prix 2022



Circuit de Spa-Francorchamps

OMGÅNG 15

2–4 SEPTEMBER

NEDERLÄNDERNA

Formula 1 Heineken Dutch Grand Prix 2022



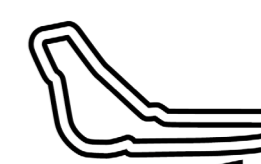
Circuit Zandvoort

OMGÅNG 16

9–11 SEPTEMBER

ITALIEN

Formula 1 Pirelli Gran Premio D'Italia 2022



Autodromo Nazionale Monza

OMGÅNG 17

23–25 SEPTEMBER

TBA

TBA

TBA

OMGÅNG 18

30–2 SEPT-OKT

SINGAPORE (N)

Formula 1 Singapore Grand Prix 2022



Marina Bay Street Circuit

OMGÅNG 19

7–9 OKTOBER

JAPAN (N)

Formula 1 Japanese Grand Prix 2022



Suzuka International Racing Course

OMGÅNG 20

21–23 OKTOBER

USA

Formula 1 Aramco United States Grand Prix 2022



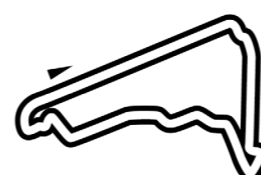
Circuit of the Americas

OMGÅNG 21

28–30 OKTOBER

MEXICO

Formula 1 Gran Premio De La Ciudad De México 2022



Autódromo Hermanos Rodríguez

OMGÅNG 22

11–13 NOVEMBER

BRASILIEN (S)

Formula 1 Heineken Grande Prêmio De São Paulo 2022



Autódromo José Carlos Pace

OMGÅNG 23

18–20 NOVEMBER

ABU DHABI

Formula 1 Etihad Airways Abu Dhabi Grand Prix 2022



Yas Marina Circuit

Årets Formel 1-säsong kommer att bli den längsta som någonsin har genomförts. Med 23 Grand Prix planerade, förutsatt att Ryssland (omgång 17) får en ersättare, kan vi som tittar vänta oss ett fullspäckat schema. I dagläget vet vi dock inte vilken bana som ska ersätta eller om det ens blir någon ersättare för Rysslands GP. Med den här kalender kan du se när det

är racevecka. Vill du veta mer om respektive banan kan du enkelt besöka Formel 1:s hemsida, gå till "Schedule" och där klicka dig in på den banan du vill veta mer om. Där finns all information om tider för helgen, längd på banan, genomkörning av banan och mycket mer. Där hittar du även info om hur du köper biljetter till något av loppet.

FÖRARE & STALL

Text: Rikard Aronsen, Foto: Formula 1

Alfa Romeo



ZHOU Guanyu



Valtteri BOTTAS



Alpha Tauri



Yuki TSUNODA



Pierre GASLY



Alpine



Fernando ALONSO



Esteban OCON



Aston Martin



Sebastian VETTEL



Lance STROLL



McLaren



Lando NORRIS



Daniel RICCIARDO



Mercedes



Lewis HAMILTON



George RUSSELL



Ferrari



Carlos SAINZ



Charles LECLERC



Haas



Mick SCHUMACHER



Kevin MAGNUSSEN



Red Bull



Max VERSTAPPEN



Sergio PEREZ



Williams



Alex ALBON



Nicholas LATIFI





Super Swede

2.0

Text: Rikard Aronsen | Foto: Arkiv

Solen skiner över Indianapolis idag men alla som bor där vet att det snabbt kan skifta. Så sent som igår förmiddag föll snön tungt över staden. Här kan man lugnt säga att det råder aprilväder. Inne på den lilla restaurangen är det dock svalt och mörkt. Väggarna är fyllda med Indy 500-vimplar och bilder på olika legendariska racerförare från USA. Inte bara USA dock, på väggen syns även Kenny Bracks sportiga fejja och intill hänger en vinnarbild av Marcus Ericsson från Nashville.

Den sistnämnde, Marcus, sitter idag framför mig och gräver med ett nachochips i en skål med salsa.

– Jag måste säga att jag verkligen är nöjd med hur det är här i Indycar, säger Marcus. När jag körde i F1 så kunde jag knappt äta en kopp soppa utan att bli orolig för hur det skulle påverka vid ivägningen.

Det Marcus syftar på är den vikthets han hamnade i under sin tid i Formel 1. Där och då räknades vartenda hekto på bilen och var det nästan det "gick" att spara vikt på var det på förarna. Ett tag vägde Marcus, som är 180 cm lång, bara 68 kg och han beskriver det själv som den tuffaste perioden i hans racingkarriär.

– Min längd var ett handikapp i formel 1. Varje extrakilogram på bilen kostar tid på banan. Jag pressade hela tiden mig själv för att vara så lätt som möjligt. Det var verkligen inte hälsosamt.

Idag har Formel 1 infört regler som ska se till att inget stall hetsar sina förare så som Marcus blev utsatt. Men det är inte vikthetsen vi ska prata om idag. För även om det är en tragisk

del av Formel 1 och något som är viktigt att belysa så är Marcus i en ny sport och har nått nya höjder. Både i sin körning och i sitt välmående. Men vi backar tillbaks några år till när Marcus fortfarande hade ett styre i en F1-bil.

Marcus gjorde debut i Formel 1 som 24-åring i stallet Caterham. Ett stall som själva gjort debut i Formel 1 bara två år tidigare. Att både Marcus och stallet var nykomlingar i sporten gjorde dock att framgången inte var omedelbar. Första säsongen bjöd på både avåkning och problem med bilen och resulterade i att Ericsson enbart lyckades ta sig till en 19:e plats – strax över teamkollegan Kamui Kobayashi.

Bristen på resultat fick dock stallets huvudägare att tröttna under säsongen 2014 och under hösten såldes stallet. Men de nya ägarna verkade inte få ordning på stallet och tidigt såg de ut att inte kunna ställa upp under säsongen 2015. Men för Marcus såg det desto ljusare ut. Samtidigt som dåvarande stallet Caterham smulades sönder gick Marcus och Sauber ut med att han skulle köra i deras bil från och med 2015.

I Sauber, som senare blev Alfa Romeo, kunde Marcus komma lite mer till rätta. I Sauber stannade Marcus kvar till och med 2018 när han blev ersatt av italienaren, och Ferrari-sponsrade, Antonio Giovinazzi. Under sin tid i Sauber plockade Marcus hem 19 poäng och placerade sig som bäst på en åttonde plats. Det kanske låter mjäktigt, men det är många förare som kör flera år i Formel 1 utan att ta ett enda poäng.

Trots att Sauber inte längre kunde erbjuda en plats stod Marcus inte utan racing särskilt länge. Bara en månad efter att Giovinazzi hade presenterats som hans ersättare avslöjades Marcus som den nya föraren i Schmidt Peterson Motorsports i den kommande säsongen av Indycar. Så när Formel 1 säsongen 2018 var över packade Marcus väskorna och flyttade över Atlanten till Indianapolis – huvudorten för Indycar. Och det var där Marcus kom till sin rätt. Redan under sin rookiesäsong tog Marcus sitt första podium och i slutställningen placerade han sig i mitten. Något som helt klart drog blickar mot den nye Indycar-svensken.

Efter en stark förstasäsong fick Marcus ett erbjudande från Chip Ganassi Racing och till 2020-säsongen satt Marcus i ny bil, med nytt utseende – den idag välkända Huskibilen. Framför allt var det i ett team som visste hur man vinner i Indycar. Dock var den första säsongen starkt präglad av pandemin och resulterade i en tolfte plats i mästerskapet för Marcus.

Nästkommade säsong var Marcus mer stabil i teamet och då började resultaten trilla in. I säsongens sjunde Grand Prix, i Detroit, chockade Marcus både publiken och sina motståndare. Genom en bra taktik och otrolig körning från Marcus vann han sitt första GP i Indycar. Säsongen fortsatte fint för honom och efter ännu en vinst, plus ett till podium, placerade sig Marcus på en sjätteplats i mästerskapet med hela 435 poäng! Marcus själv hyllar sitt team men det går inte att förbi se att han själv körde en fantastisk säsong

och visade att han är en förare att räkna med.

– Jag hade en fantastisk bil och ett fantastiskt team 2021. Så min placering var en vinst både för mig och killarna som fixade min bil.

I sann svensk janteanda är Marcus ödmjuk inför sin egen insats och tror mycket på sina mekaniker även för den pågående 2022-säsongen. Utan dem går det inte hur bra Marcus än presterar i sin körning.

– Som det ser ut nu är vi samma starka lag som förra året. Det såg vi ju i Texas när vi tog tredjeplatsen. Just nu börjar vi förbereda för Indy 500 hemma i fabriken i Indianapolis. Jag har stor tillit till teamet och jag tror vi kan försätta att visa oss starka och förhoppningsvis kan jag fortsätta ge teamet det resultat de förtjänar efter alla timmarna och hårda arbete som mekaniker, ingenjörer och starteger har lagt ner.

När vi lämnar krogen har solen gått och gömt sig igen. Marcus suckar.

– Det här vädret asså. Det är inte bra med det här skiftande vädret nu när vi måste börja förbereda Indy 500. Jag hade verkligen hoppats på att få köra in mig ordentligt i år.

Men trots vemod gällande vädret vill Marcus se positivt på den kommande säsongen och han hoppas på att få vara i toppen och slåss med Herta, Palou och Ward om titeln i år igen.

– Som sagt tror jag stenhårt på teamet och mina mekaniker och då är det bara ner till mig att hålla tungan rätt i mun när jag kör. Försöker undvika trånga situationer och de oförlåtande barriärerna. Gör jag det

”Jag visade i Nashville att allt kan hända i Indycar. Det gäller att aldrig ge upp.”



så ser jag inget hinder till att vi ska kunna gå hur långt som helst.

När vi promenerar bort mot den lägenhet som Marcus har bott i de senaste åren pratar vi om vad framtiden utanför racingen kan se ut för Marcus.

– Jag har väl inte tänkt så mycket på det än. Hoppas väl att jag har ett antal år kvar först. Men såklart är det kul att kommentera och att få vara en del av Viaplays F1-pod har gett mersmak för det journalistiska arbetet inom motorsporten.. Men hur det blir med det där får framtida Marcus tänka mer på.

Utanför Marcus lägenhetshus går vi skilda vägar. Jag önskar honom stort lycka till och att det dröjer innan Framtidsmarcus behöver ta några svåra beslut. När jag går därifrån kan jag inte låta bli att tänka att Marcus inte har haft det så enkelt alltid och att han nog är en av de mest underskattade förarna i sin generation. Jag tror dock att han kommer få motbevisa de som tvivlat på honom nu när han kör i Indycar. Drömmen hade ju varit om han fick gå

och vinna Indy 500, precis som han mentor och tidigare manager Kenny Bräck gjorde 1999. Bräck vann ju även hela serien 1998, det hade Marcus också kunnat få göra om du frågar mig.

Jag fylls av glädje av att veta att Marcus mår bra och att han äntligen får känna av hur det är att tävla i ett team som tror på honom fullt ut. Det är få förunnat och jag kan inte tänka mig någon som är mer välförtjänt av det än just Marcus. Svensken i den röda bilen. Jag hoppas att få chansen att prata med honom igen. Förhoppningsvis med honom i rollen som en Indycar champion. Vi tror innerligt att han har det i sig. Så länge alla pusselbitarna bortanför körningen faller på plats kan Marcus gå precis hur långt som helst. Exakt hur framtiden kommer att bli får vi snällt sitta och vänta på. Men vi kan vara säkra på att Framtidsmarcus kommer att göra allt som står i hans makt för att göra sig själv och Chip Ganassi Racing nöjda. «

2000

Börjar som 10-åring att med gokart. Under sin andra säsong tar Marcus en tredjeplats i Formel Micro. Kenny Bräck upptäcker Marcus och hjälper honom framåt.

2007

Nu flyttar Marcus vidare från karting upp till formelbilar. Mellan 2007 och 2013 kör han i olika klasser och tar hem såväl mästartitlar och silverplatser.

2014

Premiär i Formel 1 med Caterham. 2015 går Marcus vidare till Alfa Romeo som är både mer konkurrenskraftiga och ett mer pålitligt team. I Alfa stannar han till 2018.

2019

Flytt till Indycar och även från Europa till nya hemmet i USA. Marcus kör idag för teamet Chip Ganassi Racing och har placerade sig på en sjätteplats säsongen 2021.

F1-RESA: BAHRAIN

Text: Rikard Aronsen, Foto: Bahrains Embassy

Pandemin har mer eller mindre gjort det omöjligt för oss F1-älskare att resa till något av loppet för att kunna avnjuta sporten på nära håll. Men, nu under säsongen 2022 har världen börjat öppna upp sig igen och publiken välkomnas med värme tillbaka till läktarna längs banorna. Vi tänkte därför påbörja en serie där vi ger lite tips och råd på vad man kan tänka på och göra om man vill åka på en racehelg. Först ut både i vår serie och i även i racesäsongen är inget mindre än Bahrain.



BILJETTER

På Bahrains GP finns det fem olika läktare och tillika fem olika biljettkategorier att välja mellan. De fem är falland prisordning Main Grandstand (se bild), Turn 1 Grandstand, Oasis/Batelco Grandstand, University Grandstand och Victory Grandstand. Priset för biljetterna varierar mellan cirka 1700 till 4300 SEK.

Vilka biljetter ska man då köpa? Ja det är en bra och svår fråga. Man kan lätt bli lockad till att stå på Main och där få se start, målgång samt depåstopp. Det är även en sträcka där många omkörningar sker. Men om man kan tänka sig att inte se just start och mål live – det finns skär-

mar runt om hela banan som visar – tycker vi att mellanklassen Oasis är riktigt prisvärda. Läktaren ligger på baksidan av depån. Därifrån ser man från kurva sju hela vägen till kurva 10, nästan 60% av banan. Man kan även se två av de tre raksträckorna. Just därför är Oasis vårt val.

Precis som med de flesta evenemang är det många som säljer biljetter och paket. Vi kommer inte att ge en specifik aktör utan tror ni själva kan hitta de med en snabb sökning. Men var försiktig, det finns oseriösa säljare också. Vi råder er att alltid läsa på om de ni köper ifrån och, om det är möjligt, fråga någon som har handlat från säljare tidigare.

BANAN

Bahrain International Circuit ligger i ökenområdet Sakhir en dryg halvtimme utanför huvudstaden Manama. Banan kallas oftast bara Bahrain eller Sakhir. Formel 1 har besökt Bahrain sedan 2004 och de senaste åren har loppet stått för såväl tester och öppningsrace. Tidigare har Bahrain legat som det tredje loppet på säsongen. 2022 blir dock sista gången de står för premiären, från 2023 är det åter i Australien. Under vintern 2022 rapporterades att Sakhir kommer att vara kvar i F1-kalendern fram till minst 2036.

Banan är 5,4 km långt och består av 15 kurvor, tre "flat out"-raksträck-

or och hela tre DRS-zoner. Vilket garanterar bra racing med många omkörningsmöjligheter under de 57 varv som ska köras. Det såg vi senaste året när Max Verstappen ivrigt jagade Lewis Hamilton in i det sista. Loppet är ett av få som körs efter mörkrets intåg och vinnaren firas med ett storskaligt ljusspel över banan. Dock var det först 2014 man började köra kvällstid, då för att fira tioårsjubileumet av loppet.

För den som gillar statistik kan vi berätta att föraren med flest vinster i Sakhir är Lewis Hamilton med fem stycken och stallet med flest vinster är Ferrari med sju vinster. Vem som vinner i år kan vi bara gissa.



RESAN

Att resa till Bahrain från Sverige sker smidigast med flyg, oftast med ett eller flera byten. När vi kollade låg restiden från Arlanda på mellan 8–47(!) timmar och priser från 4500 till 62'000 SEK. Så för resan rekommenderar vi att kontakta en resebyrå för att få hjälp att boka både resa och boende. Vissa har även paket för just Formel 1-resor.

I Bahrain ligger det mesta inom hotell och restauranger i huvudsta-

den Manama. Vi tycker man gott kan bo där då det finns många alternativ att åka ut till Sakhir. Antingen hyr man egen bil, bil med tillhörande chaufför eller så åker ni buss. Det går en gratis transferbuss från Manama ut till Sakhir och den stannar vid ett flertal hotell. Även om man inte bor på ett av de hotellen brukar det gå fint att åka med mot att man visa upp sin biljett till loppet. Bussen tar cirka 45 minuter och går alla dagar under racehelgen.



ATT GÖRA

Det mesta som finns att göra i Bahrain finns i huvudstaden, vilket är en av anledningarna till att vi rekommenderar att man bor där. I staden finns mängder av baren, nattklubbar och restauranger som erbjuder ett stort och aktivt nattliv. På dagarna kan vi rekommendera en guidad tur i Manamas gamla stadsdelar.

Vårt att tänka på är att det i Bahrain finns stränga lagar kring alkohol. Även om Bahrain är mer liberala än

många av sina grannländer är det viktigt att man respekterar landets seder och regler.

På dagarna finns det gott om badmöjligheter runt omkring i Manama – både i havet och i pooler. Åker man dit med hela familjen kan ett besök på vattenparken The Lost Paradise of Dilum vara att rekommendera. Om inte det lockar kan man åka ut till Sakhir lite tidigare för att själva köra go-kart på den intilliggande kartingbanan.



BOENDET

Manama är en turistsvänlig stad och erbjuder flera alternativ för boende. Innan ni bokar hotell kan vi ju då rekommendera att kolla om transferbussen stannar vid just ert boende eller på ett närliggande hotell dit ni kan ta er enkelt. På så sätt slipper ni leta efter färdväg ut till banan.

Ett alternativ till hotell, om man kanske har en mer strikt budget, är AirBnB. Det finns runt 300 boenden via tjänsten och där erbjuds allt från

små lägenheter mitt i Manama till hela hus för de som är ett större sällskap eller reser med familjen. Priserna varierar men generellt är det bra mycket billigare än hotell och ni kan då bo helt för en själva och får möjligheten att laga egen mat.

Precis som vi sagt tidigare ser vi inget fel i att undersöka möjligheten till att boka en paketresa. Ofta kan man spara en del pengar på resan om man köper boende, biljetter och resa tillsammans.





AYRTON SENNA

Text: Rikard Aronsen, Foto: Arkiv & Privat

Solen skiner på de tre förarna på podiet. Michael Schumacher på förstaplatsen, skrällen Nicola Larini på andra och Mika Häkkinen på tredje. Ingen av de ler. Podiet bär en svart slöja av oklarheter och sorg. En förare saknas nämligen på podiet, eller han borde i alla fall stå där bland dem. Men idag har allt det förändrats och Formel 1 har förlorat en av sina starkast lysande stjärnor.

FRÅN GO-KART TILL FORMEL 1

Ayrton Senna föddes och växte upp i São Paulo. Hans familj hade det gott ställt och Ayrton kunde leka fritt på familjens gård. Det var där han vid sju års ålder började lära sig köra i en av familjens bilar. Tillsammans med motorintresset och en naturlig läggning så föräldrarna en möjlighet för sonen.

I São Paulo ligger den legendariska racingbanan Interlagos – en bana som fram till 2021 årligen besöktes av Formel 1. Det var även där, på Interlagos, som Senna gjorde sin racingdebut. 13 år gammal hade Senna fått sin första go-kart, en hembygd sådan med en gammal gräsklipparmotor, och han visade sin förmåga direkt. I sitt första kart-race tog han pole position före hans äldre och mer erfarna konkurrenter. Det dröjde inte länge innan den unge brasilianaren hade flera ögon på sig och flera erbjöd sig att hjälpa honom uppåt.

Senna fortsatte arbeta intensivt med kartingen och som 21-åring flyttade han till England. Detta för att tävla i Formula Ford 1600. Han hade nu tagit steget från karting till open wheel-racing, ett steg närmare Formel 1. Senna prickade rätt direkt. Han gick vinnande ifrån debutsäsongen. Trots vinst valde Senna att lägga hjälmen på hyllan efter säsongen 1981. Hans föräldrar hade övertalat honom att han skulle engagera sig i familjeföretaget och Ayrton lyssnade.

Lyckligtvis blev arbetet hemma i São Paulo en kort historia. Redan nästa säsong satt han bakom ratten igen. Framgångarna kom nästan direkt genom vinst i Formula Ford 2000 (1982) och Formel 3 (1983). Till säsongen 1984 var Senna redo att ta steget in i Formel 1. Och under sin tid i underkategorierna hade han minst sagt dragit blickar till sig.

VÄGEN MOT MÄSTARTITELN

Senna hade flera erbjudanden från en handfull olika Formel 1-stall. Men efter provkörningar och kontraktsdiskussioner hamnade han till slut i det nya och färskaste teamet Toleman.

Formel 1-premiären skedde den 25:e mars på Brasiliens grand prix. Hemmaplan. Dock var Toleman-bilen inte något världsmästarmaterial och Senna fick bryta efter endast åtta varv körda. Trots svårigheter med bilen lyckades Ayrton plocka en del poäng under säsongen och avslutade säsongen på en niondeplats. Ett resultat som Ayrton själv nog inte var helt nöjd med. Senna hade börjat leta nytt stall redan under mitten av säsongen. Det här var dock inte helt uppskattat av hans nuvarande stall och han letande resulterade i



Ayrton Senna vid fem års ålder.

att han blev avstängd av Toleman från att köra i Italiens GP. Men det här verkar dock Senna inte tagit allt för allvarligt på och han gick vidare med ett erbjudande från det brittiska stallet Lotus.

Och tur var väl det. I den mer konkurrenskraftiga Lotusbilen kom Senna mer till sin rätt. Under säsongerna 1985-87 var han med i toppstriden och plockade flera podium och vinster. Men det inte vinsterna som var det viktigaste Ayrton tog med sig från sina år hos Lotus.

Under säsongen 1987 fick Lotus en ny motorleverantör, nämligen Honda. Det gav Senna en möjlighet att bygga en relation med Honda. Det var mycket tack vare den som McLaren kunde erbjuda Ayrton en plats till 1988. En plats bredvid tvåfaldige världsmästaren Alain Prost.

1980-talet var helt klart McLarens absoluta storhetstid (än så länge) och Senna var en viktig del i framgången. Snabbt etablerade han sig som en stark stallkamrat till Alain Prost. Kanske för stark. De två förarna stångades konstant under säsongen och orsakade en och annan krock mellan de båda förarnas McLarenbilar. Något Alain Prost inte var så förtjust i. Men Senna argumenterade för att alla luckor är luckor och försöker du inte köra om när får chansen är du inte längre en racingförare.

Fajten mellan de två förarna höll i sig hela säsongen och i slutändan var det endast tre ynka poäng som skiljde de två förarna åt. Som ni kanske kan förstå lutade det åt Sennas fördel. Mycket riktigt vann Ayrton Senna da Silva, 28 år gammal, sin första världsmästartitel. Han blev den yngste världsmästaren sen Niki Lauda vann 1975. Men vad skulle Senna göra nu? Nu när han hade nått sitt mål och blivit världsmästare. Jo, fortsätta tävla såklart. Vad annars?

LJUVA 90-TAL FÖR WILLIAMS

I McLaren tog Senna ytterligare två VM-titlar, 1990 och 1991, men därefter började McLarens vinsttåg sakta in. Stallet som hade verkat vara ett vinsttåg utan broms började nu halka efter. 1992 såg

”If you no longer go for a gap that exists, you are no longer a racing driver.”

det tidigt ut som att det skulle bli helt omöjligt för Senna att ta en fjärde titel. Williams hade i år utvecklat en nästintill oslagbar bil och med Nigel Mansell bakom ratten tog de fem raka vinster i inledningen av säsongen.

Senna lyckades ta ett par vinster under säsongerna '92 och '93 men någon titelfajt var det inte tal om för brasilianen. Istället fick han se de bägge veteranerna Nigel Mansell och Alain Prost roffa åt sig titlar bara för att sen lämna sporten helt. Dock lämnade deras avhopp ett utrymme för Ayrton att få en plats i det nya ostoppbara tåget i Frank Williams regi.

Och till säsongen 1994 var det klart. Ayrton Senna skulle ta över efter den fyrfaldige världsmästaren, och nyblivne pensionären, Alain Prost i Williamsbilen. Ayrton och Williams blev tidigt förutspådda att

stå på prispallen i slutet av säsongen. Dock förändrades de oddsen snabbt när säsongen inleddes. Även om Senna tog poleposition i de tre första loppen slutade alla tre med att Williams fick bryta och Ayrton blev poänglös. Istället blev det Michael Schumacher i sin grönblå Benetton som kom att dominera de tre första racen av säsongen 1994.

DEN SVARTA HELGEN

Så kommer vi tillbaka till den där helgen i slutet av april, början av maj. Solen har gassat under helgen på Imolabanan strax utanför Bologna i norra Italien. Men det har varit en minst sagt omtumlande helg som varit allt annat än ljus för Formel 1.

Det hela började redan på fredagens träningspass när Rubens Baricchello hade åkt in i väggen och hans bil då gjort en våldsam volt. Rubens slogs medvetslös och hans luftväg blockerades men tack vare racingläkaren Sid Watkins snabba agerande kunde hans liv räddas. Rubens fördes till sjukhus där han vårdades för de skador han ådragit sig och tog därmed ingen mer del av racehelgen. Trots detta fortsatte körningen och under lördagseftermidda-



1973

Premiär inom motor racing, närmare bestämt karting. Senna visade snabbt att han var en talangfull förare och vann i premiärracet på hemmabanan Interlagos.

1981

Efter nästan tio år med karting byter Senna upp sig till Formelbil. Först Formel Ford 2000 och sen vidare upp i klasserna tack vare starka prestationer.

1984

Senna gör premiär i Formel 1 i stallet Toleman. Dock gör en opålitlig bil att Ayrton tidigt börjar leta nytt stall. Redan 1985 byter han till Lotus.

1988

Flytt till McLaren och Senna tar sin första av tre VM-titlar Det här i McLaren som Senna verkligen lyckas. Han tar alla sina tre titlar här – 1988, 1990, 1991.

1994

Efter att McLaren tappat sin konkurrenskraft de senaste åren byter Senna till det starkare stallet Williams. Tyvärr har Williams tappat sitt övertag till säsong 1994.

gen blev övriga förare ut för att kvala in till söndagens race. Bland de som gick ut för att kvala fanns österrikaren Roland Ratzenberg som 1994 gjorde sin rookiesäsong.

Ratzenberg hade tidigare klagat på att han inte kände sig helt säker på bromsarna i sin bil men han gav sig ändå ut på banan för att försöka kvala. Tidigt under kvalandet körde Roland av banan och bilens framvinge fick en skada. Utan en fullt fungerande framvinge kan bilen bli svårstyrd. Trots det fortsatte Roland att köra, detta då hans huvudsponsor var på plats och han ville få en chans att visa upp sig. Det skulle visa sig vara en dålig idé. När Roland senare försökte styra sin bil bröts vingen av och fastnade under bilen. Detta ledde till att bilen kraschade in i banväggen i cirka 315 km/h. Man lyckades få ut Roland ur bilen och förde honom med helikopter till ett närliggande sjukhus. Men Roland var för allvarligt skadad och han dödförklarades vid ankomst på sjukhuset. Ratzenberger, 33 år, blev den första föraren att dö av en krasch i Formel 1 sen 1986. De åtta åren var det längsta

Formel 1 hade gått utan en dödsolycka sedan man började köra världsmästerskaper på 1950-talet.

Nu tänker man kanske att det här får vara nog. Efter två allvarliga olyckor varav en ledde till ett dödsfall, då ställer man väl in? Absolut, om det hade varit 2022 och man följt de säkerhetsföreskrifter som finns idag. Men 1994 var inte säkerhet så långt framgången, varken på bilar, banor eller regelverk. Senna hade dock varit ute på olycksplatserna och efteråt, i diskussion med före detta konkurrenten Alain Prost, hade han tagit ett beslut att starta en förarunion för att arbeta mot en säkrare sport. Men som ni kanske har listat ut redan hann Senna aldrig påbörja arbetet med att göra Formel 1 till en säkrare sport. Vi åker tillbaka till den där soliga söndagen på Imolabanen i slutet av april, början av maj 1994.

Senna hade återigen placerat sig på pole position i lördagens fruktansvärda kval. Men något verkade inte rätt hos brasilianaren den här morgonen. Han ville inte köra, han hade känt sig osäker på sin Williamsbil och efter de två tidigare hade Imola visat

sig vara en bana med väldigt lite spelrum för misstag. Trots det här valde man att köra racet och Senna ställde upp sig för start.

Senna kom iväg snabbt från linjen kunde då hålla tvåan Michael Schumacher bakom sig. Men racingen skulle snabbt avbrytas av en olycka redan i startgroparna. En av bilarna längre bak misslyckades med att komma iväg och blev snabbt påkörd bakifrån. Ett hjul och skräp från den påkörda bilen flög upp i läktaren och skadade nio åskådare. Helgen blir bara värre och värre.

För att kunna städa upp efter olyckan i starten beordrade man ut säkerhetsbilen. Det betyder att Formel 1-förarna får sänka farten och ingen omkörning får ske. Det här leder till att bilarnas däcktemperatur sjunker vilket i sin tur påverkar greppförmågan. Det här är av vikt i det som komma skall. Efter ett antal varv bakom säkerhetsbilen startas racet om igen på det sjätte varvet.



Ayrton Senna var Rubens Barrichellos mentor och spelade en viktig roll för Rubens väg in i Formel 1



Senna i sin Williams i vilken han körde sina sista lopp.

Senna ligger kvar i ledningen framför Schumacher. Ayrton sätter en hög fart och leder fortfarande när han passerar mållinjen för att påbörja racets sjunde varv. Det går fort och när han kör in i banans andra, och snabbaste, kurva Tamburello kan åskådarna bara se på i fasa när bilen fortsätter rätt ut i gruset. Vidare in i betongväggen. Hastigheten när Senna åker av banan är uppmätt till 307 km/h och han träffar betongväggen i hela 233 km/h.

Två minuter efter kraschen är läkarteamet med Sid Watkins i spetsen framme vid Senna och har fått ut honom ur bilvraket. Teamet börjar omedelbart med arbetet att försöka rädda Sennas liv och man får snabbt dit en helikopter som för honom till det närliggande sjukhuset. Samma sjukhus där Roland Ratzenberger förts till dagen innan och Rubens Barrichello dagen före det.

Men det är för sent. Senna har fått för allvarliga skador i olyckan och hans liv går inte att rädda. Senna var egentligen död redan innan han flögs till sjukhuset. Sid Watkins har senare sagt att han kunde se i Sennas ögon där han låg på asfalten invid sin bil att det var för sent. Att Ayrton redan var borta. Ayrton Senna blev 34 år gammal, trefaldig världsmästare i Formel 1 och inget mindre än en legend inom sporten. Vem vet hur långt han hade kunnat gå?

SENNAS ARV

Att Senna själv pratat om att vilja skapa en säkrare sport bara dagen innan han själv skulle falla offer för farorna inom Formel 1 är inget annat än en tragedi. Det som kanske kan lysa upp i mörkret är att Sid Watkins tillsammans med Formel 1 direkt påbörjade arbetet med att göra sporten säkrare. Direkt infördes nya regler gällande, bland annat, säkerhetsbarriärer runt banorna, banornas layout, bilarnas säkerhet och sänkt effekten på motorerna.

Utvecklingen av säkerheten inom Formel 1 har därefter varit konstant. Men det har inte varit helt utan motstånd. Den senaste stora säkerhetsförbättringen är den så kallade Halon. En konstruktion som ska sitta över cockpiten och agerar som en slags störbåge vid olyckor. Inför att halon skulle införas var det många som kritiserade tillägget. Något som de med rätta har fått äta upp. Halon har visat sig vara en oumbärlig säkerhetsåtgärd som har räddat flertalet förare i olyckor som sannolikt hade kostat dem livet.

Men trots allt arbete och den ständigt förbättrade säkerheten är Formel 1 fortfarande en farlig sport. De höga hastigheterna och snäva kurvor som kan vara svåra att se igenom, som är sportens hjärta, kommer vara svårt att helt arbeta bort.

Efter Ayrtons dödskrasch skulle det dröja över 20 år innan Formel 1 fick återuppleva något liknande under ett race. Då var det 25-åriga fransmannen Jules Bianchi som fick sätta livet till. Efter en olycka på Japans GP hamnade Bianchi i koma och avled drygt nio månader senare. Hans liv blir ett bevis på att det trots hårt arbete från Formel 1:s sida kommer det alltid att finnas en risk inblandad i att köra och att de säkerhetsföreskrifter som finns måste följas till punkt och pricka.

Trots det att Senna aldrig vann en fjärde VM-titel och trots att hans förarrekord idag har tangerats och passerats är Senna en av sportens största legender. Hans körstil var helt klart unik och han anses än idag vara en av de bästa förarna någonsin. Framför allt i regn. Att titta på gamla arkivklipp på när Ayrton Senna kör i regn är något vi verkligen kan rekommendera.

I hemlandet har Sennas namn fortsatt vara viktigt och han ses av många som en hjälte. Dels genom sitt körande men även genom den stiftelse som arbetar med att hjälpa ungdomar i fattigdom att få utöva sport eller andra aktiviteter och hjälpa dem att nå sin fulla potential trots ekonomiska svårigheter. Stiftelsen, som var en dröm Ayrton hade haft innan sin död, grundades av hans syster strax efter hans bortgång. Den finns kvar än idag och styrs av bland annat de före detta Formel 1-förarna Alain Prost och Gerhard Berger som båda två har kört med och mot Ayrton.

AYRTON SENNA IDAG

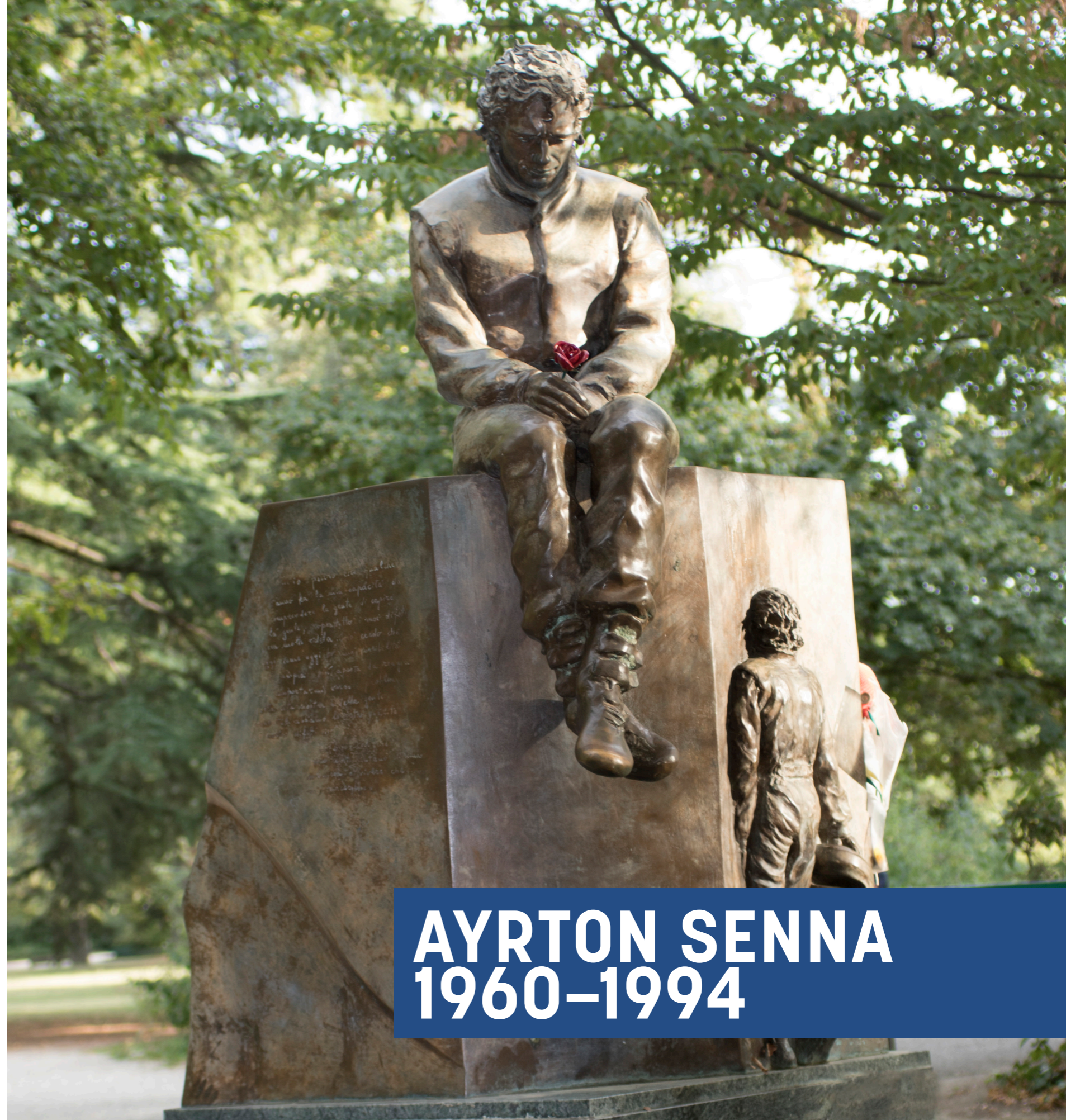
Flertalet förare i dagens Formel 1 anger honom som deras huvudsakliga anledning till att de ville tävla i Formel 1 och att de initialt ens började köra gokart. Inte minst sjufaldige världsmästaren Lewis Hamilton. Den sistnämnda har även tävlat iförd hjälmar med Ayrtons klassiska gula, gröna och svarta mönster för att hedra Senna och dess betydelse för Hamiltons karriär.

Flera banor har idag namngett olika kurvor efter honom. En av dem finns på hemmabanen Interlagos.

Den bana där Senna körde sina allra första race i en gokart på 70-talet. Där i form av den S-kurva som såklart heter Senna S:et. På Imola sitter även Ayrton i form av en bronsskulptur i Tamburellokurvan. Där verkar han som ett skyddshelgon för de nutida Formel 1-lopp som hålls på Imolabanan.

Namnet Senna har faktiskt förekommit i Formel 1 efter Ayrtons tid. I form av hans systerson Bruno har vi kunnat se en tvättäkta Senna köra längs banorna. Trots lovord från den framlidne morbrodern – Ayrton sa om Bruno "If you think I'm fast, just wait until you see my nephew Bruno" – blev Brunos karriär inom Formel 1 relativt kort och poängfattig. Under hans bästa säsong, även han i Williams, tog Bruno 38 poäng och placerade sig på en sextondeplats i mästerskapet. Efter sina tre säsonger i Formel 1, 2010–2012, har Bruno tävlat i lite olika racingformat. Bland annat E-racing, Stock car racing och endurance racing. Hans största framgång kom när han tillsammans med tre andra förare vann Le Mans 24-timmars i underklassen LMP2. I hans lag fanns även Alain Prosts son Nicolas. Kanske kan det ses som att någon form av cirkel är sluten där.

Om man ska försöka sammanfatta det vi har berättat om Ayrton tror jag att man måste se förbi Formel 1-förare och se till vem han var utanför banan. Senna älskade sitt hemland Brasilien och fasade över hur många som tvingades leva i fattigdom där. Det ser vi dels i den stiftelse som nämnts tidigare, men även i att det upptäcktes att Ayrton under sin livstid hade skänkt ungefär \$400 miljoner till förmån för barn som växte upp i fattigdom. Även om han var en generös person och en mästare på Formel 1-banan finns det många som vittnar om Sennas knepiga person också. Han kunde vara oerhört envis vilket ledde till att han ibland stängades med flera av sina konkurrenter. Kanske var det också den sistnämnda egenskapen som gjorde honom till den förare han var. Det vi vet med säkerhet är att Formel 1 fortfarande saknar Senna. «



AYRTON SENNA
1960–1994

I Nästa Nummer

RONNIE PETERSON

I nästa nummer av Drive To Survive berättar vi historien om en svensk Formel 1-legendar, nämligen Ronnie Peterson. Han var verksam i Formel 1 från 1970 fram tills hans död

1978. Ronnie var en oerhört begåvad förare som var snudd på VM-titeln många gånger. Men när han var som närmast skulle det otänkbara hända. Läs mer i nästa nummer.



CRYPTO.COM

F1 2022: Nytt reglemente, bättre racing



FORMEL 1 – 2022

Text: Rikard Aronsen, Foto: Formel 1

Det är absolut ingen hemlighet att det sker förändringar i Formel 1-världen just nu. Det handlar om aerodynamiska förändringar, nya däck och dimensioner, säkerhet, bränslen och, det kanske mest märkbara – ett budgettak som ska jämnas ut förutsättningarna. I den här artikeln vill vi försöka klargöra och förklara vilka skillnader du som tittar kommer att se och uppleva under säsongen.

MÅLET ÄR BÄTTRE RACING

Det finns egentligen bara ett mål med de ändringar man börjar inför under säsongen 2022 – bättre och tightare racing, vilket i sin tur ska leda till en mer publikvänlig sport. Formel 1 får allt fler fans över hela världen och man vill därför göra publikupplevelsen starkare. Det här gör man genom att helt rita om såväl bilmodellen som regelverket för sporten.

Utöver ändringarna på själva bilen sker det stora förändringar gällande ställen ekonomi. Pengar har alltid varit en avgörande roll för hur framgångsrikt ett stall bli och de stora fabriksställen (Ferrari, McLaren, Red Bull, Mercedes) med rika företag i ryggen har sällan behövt tänka på pengarna i utvecklingen av sin bil. Ställer man det i ett team som Haas där varenda liten krona räknas för att ens kunna ta fram en fungerande bil. Det

ska även sätta stopp för ständigt pågående utveckling av bilen och byte av delar långt in under säsongen.

Man kommer även ge för-/nackdelar till ställen beroende på placering i mästerskapet. Till exempel får det vinnande stallet mindre tid att utveckla sin bil i vindtunnel jämfört med det stall som kommer sist. Återigen ett sätt att försöka jämnas ut fältet, göra racen tightare och genom det mer spännande att titta på. Även fjolårets tester med sprintrace under tre av loppen har uppdaterats. Man kör fortfarande bara tre men poäng delas ut till alla bilar i topp-åtta istället för topp-tre som det var förra året. Det här var lite kortfattat vilka ändringar som påverkar utanför banan. Men även reglementet för hur bilarna ska byggas har skrivits om. På nästa uppslag kan du läsa mer om hur bilarna påverkats. «

AERODYNAMIKEN

Målet med alla förändringar är som sagt att förbättra racingen. Under turbohybrid-eran (2014-2021) har det varit svårt att följa en annan bil utan att det inneburit att man offerar sina däck. Med de nya aerodynamiska reglerna ska den smutsiga luften ledas bort och öppna för tätare racing.

SÄKERHETSFÖRBÄTTRINGAR

Arbetet med att höja säkerheten i Formel 1 pågår ständigt. Såklart gäller detta även i de nya bilarna. Det nya chassit kommer att absorbera upp till 48% mer energi vid en eventuell krasch. Även nosen ska bli mer strukturellt stabil.

NYA HJUL OCH DÄCK

Under 2022 introducerar Pirelli en helt ny däckdesign. Däcken blir dels större, från 13" till 18", och dessutom får de däcksidor. Man säger också att det blir en helt ny däckblandning som ska klara slitas långsammare och därmed ge bättre racing.

BRÄNSLE & MOTOR

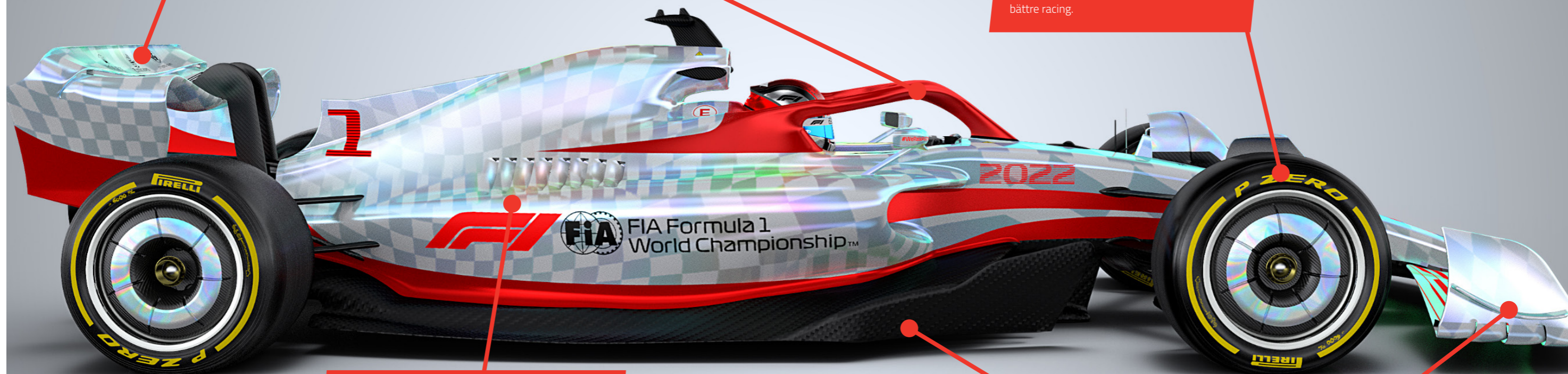
Formel 1 stävar alltid mot att bli en grönare sport och att minska sin klimatpåverkan. En viktig del i det arbetet är att skaffa ett mer miljövänligt bränsle. Det nya E10-bränslet innehåller en större mängd etanol än det tidigare bränslet och ska därmed släppa ut mindre koldioxid. Motorerna kommer att vara desamma som tidigare (V6 turbo) men man läser utvecklingen av stallens Power Unit från 2022 fram till och med 2025 när man kommer att inför ett nytt reglemente som enbart rör motorn.

3D-GOLV

Till 2022 återinför man en gammal regel, typ. Man tillåter full markeffekt vilket kommer göra att bilarna går mycket närmre marken. Dessutom kommer man köra med så kallad 3D-golv. Undertill bilen bygger man tunnlar som kommer hjälpa till att "suga" bilen mot marken.

NY FRAMVINGE

Det nya konceptet gör att man helt tänker om hur man ska föra luften genom bilen. Tidigare har man velat skjuta luften över och bakom men nu gäller det att få in så mycket luft som möjligt in och under bilen.





FLY BETTER



Sir Frank Williams 1942-2021

Text: Rikard Aronsen, Foto: Williams Racing

och racing i Storbritannien och egentligen hela världen. 1989 blev Frank utnämnd till Commander of the Order of the British Empire (CBE). Titeln fick han för sitt gedigna arbete med att utveckla och förbättra brittisk motorsport. Och det är just det, det gedigna arbetet och en strävan att förbättra, som sir Frank Williams kommer att bli ihågkommen för. Både på banan genom att Williamsnamnet lever vidare i stallet men även utanför där han kommer att bli ihågkommen som den som aldrig gav upp. Oavsett vilket hinder han stod framför. Det visade han gång på gång under sin karriär i Formel 1 – inte minst när han kämpade sig tillbaka till rollen som stallchef efter en allvarlig bilolycka i Frankrike där Frank ådrog sig skador som följde honom resten av hans liv.

Sir Frank Williams efter sig sina tre barn, sönerna Jonathan och Jamie samt dottern Claire. Den sistnämnde nämnde vi tidigt i texten och hennes roll inom stallet. Hon blev ombord på Formel1-tåget redan 2002 när hon började arbeta med kommunikation och marknadsföring för Williams. Hon arbetade med stallets marknadsföring fram till 2013 när hon istället tog över efter pappa Frank i rollen som Williams Stallchef. Ett stort ansvar att ta över men det såg ut som att Claire hade fått rätsida på stallet. Williams slutade på en tredjeplats i konstruktörs-vm 2014 och 2015, det såg otroligt lyckat ut. Men tyvärr höll det inte i sig. Säsongen 2016 började men tappa farten – bokstavligen – och stallet började åka nedåt i resultaten. De uteblivna resultaten tärde både på Williamsfamiljen och –stallet. Frank stod bredvid sin dotter i vått och torrt, men såklart spekulerades det om hur det här skulle sluta. Räddningen kom i form av nytt ägarskap. 2020 köpte det amerikanska bolaget Darlington Capital upp stallet med löftet att man skulle behålla Williamsnamnet och stallet skulle fortsätta ha sin bas i Storbritannien.

Efter en lång resa, i med- och motgång, står vi idag med ett Williamsstall utan koppling till Williamsfamiljen men med en kapitalstark ägare. Nästa säsong bjuder även på ett helt nytt kapitel med nytt reglemente i Formel 1 vilket kan kasta om hela startfältet. Framtiden för sir Frank Williams arv och namn och Formel 1 i stort kan vi bara gissa oss till. Men historien om en brittisk motorsportsentusiast har vi bakom oss och kan ta med oss och lära oss av. Tack sir Frank för ditt enorma bidrag till motorsporten, nu får du vila i frid. «



Mitt under pågående förberedelser av de avslutande racen 2021 möttes racingvärlden av den tragiska nyheten av Sir Frank Williams bortgång. Ni som har sett Netflixs Drive To Survive vet att Claire Williams, Franks dotter, under de senare åren hade klivit i sin pappas stora kängor i rollen som stallchef. En svår roll som nog inte förenklades av att sir Frank var ständigt närvarande i såväl depå som mötesrum. Alltid redo att granska, bedöma och ge råd. Men Claire och Frank jobbade i uppförbacke. Williams hade de senaste åren halkat allt längre bak i ledet och mot stall med stora sponsorer eller biltillverkare i ryggen hade Williams svårt att hänga med i den snabba utvecklingen. Men för att förstå hur stor inverkan Sir Frank har haft på Formel 1 måste vi backa tillbaka.

Även om Frank Williams är mest känd som stallchef hos och grundare av Williams började han sin karriär inom motorsport som förare och mekaniker. Men snabbt insåg Frank att hans styrkor inte låg i förarskap utan i ledarskap. 1966 startade han Frank Williams Racing Cars vid sidan om sitt jobb som kringresande försäljare. De första året tävlade stallet i Formel 2 och 3. Först 1969 kunde man tävla i Formel 1 efter att ha köpt ett Formel

1-chassi från Brabham och då kunna bygga en bil till klassen. Under den första säsongen tog man som bäst ett par andraplatser. Men med tiden skulle Williamsstallet växa och förbättras till ett stall som slogs om pallplatser och VM-titlar. Men det krävdes en hel del arbete för att nå dit.

Men genom flitigt arbete och rekrytering av lovande förare kom till slut det Frank Williams alltid hade drömt om. 1979 tog Williams sin första vinst i Formel 1 och desto bättre tog de vinsten på hemmaplan, på Englands Grand Prix på Silverstone. Det var ingen mindre än den schweiziske veteranen Clay Regazzoni som tog vinsten åt Williams. Den första av över totalt 100 segrar över åren. Det här satte igång stallet på riktigt och man slogs nu på allvar mot stall som Ferrari, Lotus, McLaren och Renault. Efter den första vinsten dominerade Williams säsongen och de vann sju av de nio som var kvar av säsongen, tyvärr räckte det bara till en andraplats i konstruktörs-vm och en tredjeplats i förar-vm.

Efter succén under föregående säsong tog Williams med sig momentum in i 1980. Med förarna Alan Jones och Carlos Reutemann dominerade stallet säsongen. Tillsammans körde förarna in över 120 poäng vilket var

nästan dubbelt så mycket än vad Ligier-Ford på andraplatsen lyckades skrapa ihop. Även förartiteln säkrades av Williams, genom föraren Alan Jones. Storhetstiden var påbörjad för det tidigare småstallet Williams. Mellan 1979 och 1997 körde Williams hem nio konstruktörstitlar och sju förartitlar. Kanadensaren Jacques Villeneuve var den siste föraren (hittills) att ta en titel med Williams. Stallet fortsatte vara konkurrenskraftiga även in på 00-talet, men Ferrari med Michael Schumacher var i princip oslagbara mellan 2000 och 2004.

Till säsongen 2006 bytte man motorleverantör från BMW till Toyota och förhoppningarna var höga. Inte minst när tidigare Williamslegenden Keke Rosbergs son, Nico Rosberg, nu satt i en av bilarna. Redan i sitt första lopp satte Nico snabbaste varvtid. Men även om Nico och teamkamraten Mark Webber kämpade hårt slutade Williams bara på en åttondeplats i VM. Under 00- och 10-talet har Williams haft ljusglimtar men stallets forna glans har lyst med sin frånvaro.

Även om det är omöjligt att prata om Frank Williams utan hans stall som han byggde upp från grunden så var Frank även en viktig person för sport



Det är Monacos Grand Prix 2004. På röda mattan trängs kändisarna framför skvallertidningarnas fotografer. I vimlet kan vi bland andra se skådespelarna George Clooney, Brad Pitt och Matt Damon. De är här för att göra reklam för sin kommande film Ocean's Eleven genom ett samarbete med stallet Jaguar F1. Det ingen vet innan racet drar igång är dock att filmen och stallet ska få mycket mer publicitet än vad de någonsin hade kunnat räkna med.

Reklamjippet består dels i att skådespelarna är på plats och låter sig fotograferas med stallet och bilarna. Men den stora snackisen är det special livery som Jaguar har klätt sina bilar i. Special liveries förekommer med jämna mellanrum, ofta för att en sponsor kräver det, men Jaguar har tagit det ett steg längre. Monterade i nosen på deras Formel 1-bilar sitter det nämligen varsin diamant. Juvelerna är värderade till strax över 3,5 miljoner kronor då (4,4 miljoner kronor i dagens penningvärde). Vad kan gå fel med det? En ädelsten i nosen på en Formel 1-bil på en bana som är känd för att det alltid sker krascher.

Men det kanske är precis det som Jaguars dåvarande PR-chef Nav Sidhu har räknat med? Inte en krasch såklart, men vetskapen om vad en sådan innebär och hajpen kring det. Hur tankarna gick hos Sidhu vet bara han själv, men nog fanns det ett högriskspel inräknat. Mycket riktigt blev PR-stuntet en succé i pressarna och folk hade nästan glömt bort att det faktiskt var ett Formel 1-lopp som skulle gå av stapeln. Vi kan nog anta att skådespelarna själva också var nöjda med den uppståndelse som skapats runt filmen.

Men så kommer vi till söndagen. Tävlingsdagen. Bilarna ställer upp sig på startbanan och gör sig redo för det 78 varv långa racet. Starten går och de 20 bilarna försvinner med ett öronbedövande vrål. Av de 20 bilarna är

det endast tio som ska passera den svartvitrutiga målflaggan i Monacos Grand Prix idag.

En av de som inte ska komma alla 78 varv är Jaguarföraren Christian Klien. Det är hans rookiesäsong och än så länge är den unge föraren poänglös. Kanske är det en längtan efter att ta sina första poäng som Klien trampar ner gasen lite väl hårt i en av banans snäva kurvor. Plötsligt får Klien kontakt med en annan bil. Hans nos skadas och så står bilen där. Parkerad med nosen i barriären. Nosen med en diamant värd 1,75 miljon kronor monterad på den yttersta spetsen. I depån sitter Sidhu och ser på när Klien klättrar ur bilen och bärgningen av bilen påbörjas. Hos honom snurrar tanken "Vad händer med diamanten?"

Men det ska dröja innan Jaguar får chansen att undersöka bilen närmare. På grund av säkerhetsregler och det faktum att banan helt enkelt gör det omöjligt att ta sig till bilen får de snällt vänta tills efter loppet. Den långa väntan skapar såklart ännu mer prat om Jaguar F1 det vågade PR-stuntet. Men så får de till slut hämta hem bilen. Men ingen bryr sig egentligen om vad som händer med Klien och bilen, alla vill veta vad som händer med den diamant som satt i nosen.

Vill du veta hur det slutar för Jaguar F1 och diamantkuppen? Då tycker vi att du ska lyssna på F1 on the Edge som har ett helt avsnitt tillägnat händelsen. I andra avsnitt kan du även få höra om förarstrejken 1982, när Formel 1:s största stjärna blev kidnappad, ett foto som skulle skapa tumult i hela sporten och mycket mer. Podcasten finns på Spotify och vill du lyssna direkt så kan du enkelt öppna din Spotify-app och skanna koden uppe i det högra hörnet på den här sidan. Vi tror att du kan få mycket nöje av podden och att lära dig mer om F1:s otroliga historia. <

DRIVE TO SURVIVE

En del av Formula One som ägs av Liberty Media Corp.

CHEFSREDAKTÖR & ANSVARIG UTGIVARE

Rikard Aronsen

REDAKTÖR

Janne Blomqvist

ART DIRECTOR

Björn Wirdheim

VD & FÖRLAGSREDAKTÖR

Erik Stenberg

ADMINISTRATIV CHEF & UPPLAGECHEF

Christian Horner

DIGITALCHEF

Jessica Lindell Vikarby

E-post ovanstående

fornamn@dtsmagasin.se

OMSLAGSBILD

Foto: Jolyon Palmer

Design: Ross Brawn

LAYOUT

Rickard Rydell

Jessica Hawkins

Zak Brown

PRENUMERERA

Magasinet Drive to Survive ges ut 4 ggr/år. Prenumeration för hela året kostar 349 kr. Porto tillkommer vid prenumeration till utlandet. Teckna din prenumeration på www.dtsmagasin.se

ADRESS

Drive to Survive Magasin
Rosenlundsgatan 40
118 53 Stockholm

TRYCK

Solna Offset, Solna
ISSN 2001-1199

Nästa Nummer



Nästa nummer av Drive to Survive har temat "Motor 2026" och fokusera på motorreglementet som införs från och med 2026. Numret utkommer i slutet av juni. Vi går även ge tips på hur du kan genomföra en resa till Belgien GP på banan Spa-Francorchamps.

Läs mer på www.dtsmagasin.se om hela innehållet i nästa magasin och om hur du kan prenumerera på Drive To Survive.



viaplay



F1

Podcast

Bara på  PodMe

