

F1

100%
FORMULA 1

ENTREVISTA
**MARC GENÉ HABLA
DE SU FUTURO**
"ESTARÉ MUY PENDIENTE
DE LO QUE PASE EN 2005"



EXCLUSIVA MUNDIAL
EL NO VA MÁS EN FÓRMULA 1
ASÍ ES EL COCHE QUE WILLIAMS
DISEÑARÍA SI NO HUBIERA LÍMITES

RACING

ENERO 2004 - Nº 59 - 4,95 €

ALONSO GANA TRES PREMIOS **F1 RACING**

HOMBRE DEL AÑO



Los lectores eligieron la flor y nata de 2003

> Secciones

10 Joan Villadelprat

Perspectivas ante la temporada de 2004

12 Javier del Arco

Un coche singular, el Maserati 250F de Fangio

14 Pitpass

Las implicaciones del traspaso de Montoya

20 Correo

Nuestros lectores opinan sobre la F1

98 Bandera negra: Montoya

Salir del fuego de Williams para meterse en...

> Artículos

EN PORTADA

22 Especial pretemporada 2004

Los circuitos de Cheste y Montmeló fueron escenario de los primeros escarceos de 2004.

EN PORTADA

28 El McLaren MP4-19 en pista

El McLaren MP4-18A de 2003 no llegó a correr, así que más vale que el MP4-19 sea bueno.

EN PORTADA

32 Entrevista Marc Gené

El piloto probador de Williams comenta los primeros tests y sus opciones de futuro.

EN PORTADA

36 Hombre del Año

Doce categorías y un solo juez: los lectores de *F1 Racing*. He aquí el resultado de la votación.

50 Imágenes del Año

Tuvimos buenas carreras en 2003, y *F1 Racing* mostró su impacto visual como nadie.

62 Resumen deportivo del año

Las estrellas, fracasos y triunfos en el cockpit en la temporada de F1 más reñida en años.

66 Resumen técnico del año

Un tema acaparó los titulares: neumáticos. Y no sólo BMW superó el umbral de las 19.000 rpm.

70 Resumen político del año

¿Cómo va la batalla Bernie/GPWC? ¿Y las nuevas normas? ¿Sobrevivirán los modestos?

74 Entrevista Jarno Trulli

El compañero de Fernando Alonso se niega a creer en su mala suerte. La victoria ha de llegar.

78 Prost habla de Schumacher

Sólo Schumi supera las 51 victorias de Alain. Pero el francés podría -debería- tener más.

EN PORTADA

84 Un Williams sin límites

Imagínense cómo sería un F1 si no hubiera límites. Williams lo hizo. ¡Y lo tenemos!

92 Mi reglamento para 2004

F1 Racing sondeó el paddock en busca de ideas para cambiar el reglamento de la F1.



36

Hombre del Año

El gran triunfador de los Premios *F1 Racing* fue Fernando Alonso, a quien nuestros lectores distinguieron con tres de los 12 trofeos en liza.





>28

Este año parece que McLaren sí que hará correr un coche nuevo.



>74

¿El piloto más desafortunado de la F1? Trulli se sincera con F1 Racing.



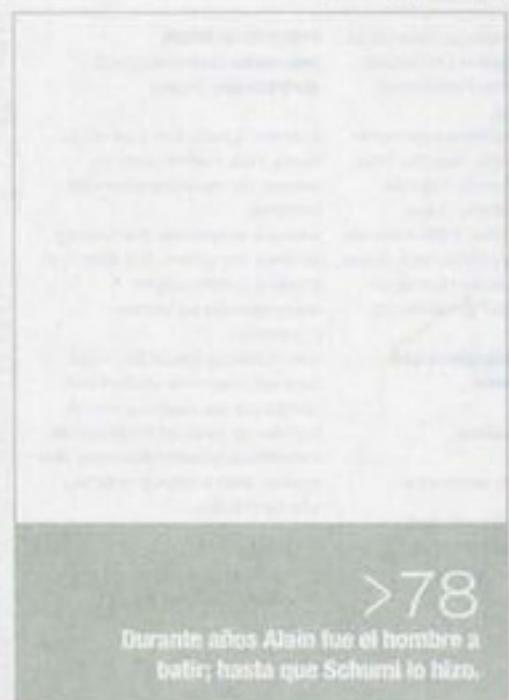
>84

Aquí está: la Bestia. Cómo sería la F1 sin cortapisas.



>14,98

¿Qué le pasa a JPM por la cabeza? ¿No se estará pasando de listo?



>78

Durante años Alain fue el hombre a batir; hasta que Schumi lo hizo.



>32

Marc Gené inició los tests de 2004 dispuesto a trabajar a tope.

Regular



Si en 2003 ser regular fue determinante para aspirar al título de campeón del mundo, en 2004 esta característica cobrará un rango superior, será imprescindible. Ganar carreras seguirá siendo lo mejor, pero quien no pise el podio y los puntos siempre, se perderá muchas opciones. Ganar carreras es lo que cuenta y lo que más rentas proporciona, pero el nuevo sistema de puntuación y un calendario de dieciocho carreras es un campo abonado para los pilotos regulares. ¿Regular es bueno o malo? Depende. Cuando califican un trabajo académico como regular es que te envían a septiembre o que te han salvado por los pelos. Si pides un *regular coffee* en Inglaterra te

aseguras ir dormido todo el día. Si preguntas por la gripe de un amigo y te dicen que está regular, es una buena noticia porque no ha empeorado, pero tú querías escuchar que está mucho mejor.

Pues eso es lo que me pasa a mí con la regularidad, me gusta que sea correspondida, bien correspondida, pero también que el bonus más alto caiga en el saco del mejor, es decir, que quien más carreras venza se lleve el título, y en 2004 quizá no sea así. De hecho, en 2003, Kimi Räikkönen estuvo a punto de ser campeón con una sola victoria, por seis de Michael Schumacher, sólo dos puntos los separaron en la clasificación final, demasiada igualdad para tan dispar casillero de grandes premios ganados entre uno y otro. Si el de McLaren se hubiera proclamado campeón, detrás hubiesen quedado tres pilotos con más victorias que él. El sistema de puntuación asigna un 10, 8, 6 para los que suben al podio. Sería más interesante un 10, 7, 6 y permitir descontar dos resultados a final de temporada o, mejor, hasta tres resultados. Los pilotos tomarían más riesgos, dejarían de obsesionarse con la tabla del campeonato y lucharían por la victoria en cada carrera. Una salida de pista dejaría de ser una pérdida irreparable de puntos -como así sucederá- y una especie de castigo divino.

Los corredores se la jugarían más y los equipos también, el espectáculo resultaría más grande. Pero tal y como están las cosas, ser regular va a ser la tónica general. Es una lástima, ¡con lo que me gusta a mí el *café espresso!*

Xavier Guillén Elena

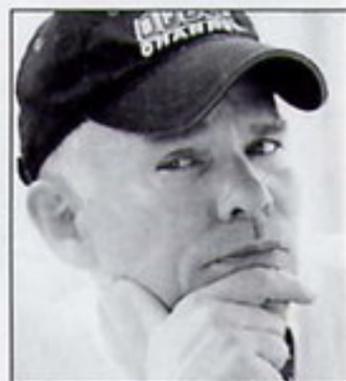
> Frank Dernie

De ida y vuelta a Williams (pasando por Lotus y Ligier entre otros destinos), Frank estaba allí cuando Williams y Head fundaron Williams Grand Prix a finales de los años 70. Le pedimos que concentrara su atención en un hipotético Williams Definitivo, un coche que cerrara los ojos a todas las trabas destinadas a ralentizar los F1 (página 84).



> Peter Windsor

Nuestro Peter no se corta a la hora de compartir sus opiniones. En este número nos ofrece su comentario sobre la carrera, el *rookie* y el jefe de equipo del año, según la votación efectuada por los lectores de *F1 Racing*. Y también su resumen deportivo, o a qué altura rayó el pilotaje en 2003. Véanse páginas 38, 41, 43 y 62.



> Anthony Rowlinson

Además de tenerle ocupado con las noticias más calientes de la pretemporada para la sección *Pitpass*, este mes enviamos a Anthony al Circuit de la Comunitat Valenciana para presenciar el debut en pista del primer monoplaza de 2004, el McLaren MP4-19, y ofrecemos impresiones de primera mano (página 28).



> Steve Matchett

Nuestro sonriente y entendido redactor técnico. Su aportación ha sido crucial en este número. En el dossier *Hombre del Año*, nos ofrece sus comentarios sobre 'vuestro' equipo de mecánicos del año; en el resumen del año, explica la temporada 2003 desde un punto de vista técnico. Véanse páginas 44 y 66.



administración y redacción
Álava 140, 7ª planta.
08018 Barcelona
teléfono
93 241 81 00
fax 93 414 45 34
e-mail
f1racing@ixo.es

delegación comercial Madrid
Moreto 5, bajos
28014 Madrid
teléfono
91 360 12 72
fax 91 360 12 73

gerente
C. Bonicel
editor y director
Franc Machado

redacción
Xavier Guillén
Valenti Fradera
colaboradores
Javier del Arco
Joan Villadelprat
Álvaro Rubio
Xavier Pérez
Sandra Sol

jefe de producción
Guillermo Escudero
ayudante de producción
Maud Connan
maquetación
Montserrat Planas
fotomecánica
Jéssica Cabana
Carolina Rodríguez
responsable comercial
Roger Roca
publicidad.f1racing@ixo.es

comerciales
Iván Arroyo
Eva Matute
editor in chief
Matt Bishop
executive editor
Anthony Rowlinson
associate editor
Stéphane Samson
managing editor
Stewart Williams
chief sub-editor
John Lilley
staff writer
Dom Taylor
consultant editor
Peter Windsor
editor at large
Alan Henry
technical editor
Steve Matchett

editorial secretary
Emily Kearns
art editor
Alison Lane
picture editor
Eddie Judd
senior designer
Jody Hockley
fotografía
Darren Heath
agencias de fotografía
LAT, Getty Images
publisher
Karl Penn
associate publisher
Robin Shute
international commercial manager
James Watson
commercial manager
Matthew Warren

editorial secretary
Emily Kearns
art editor
Alison Lane
picture editor
Eddie Judd
senior designer
Jody Hockley
fotografía
Darren Heath
agencias de fotografía
LAT, Getty Images
publisher
Karl Penn
associate publisher
Robin Shute
international commercial manager
James Watson
commercial manager
Matthew Warren

advertising manager
Alastair Lewis
assistant advertising manager
David Ward-Penny
publishing manager
Jonathan Haines
publishing assistant
Helen Watkins
production controller
Lara Piercy
design director
Paul Harpin
sales director
John Chambers
managing director
Peter Foubister
chairman
Tony Schulp

advertising manager
Alastair Lewis
assistant advertising manager
David Ward-Penny
publishing manager
Jonathan Haines
publishing assistant
Helen Watkins
production controller
Lara Piercy
design director
Paul Harpin
sales director
John Chambers
managing director
Peter Foubister
chairman
Tony Schulp

F1 Racing es una marca comercial de Haymarket Magazines Ltd. utilizada bajo licencia por Ixo Publishing en francés y español.
F1 Racing se publica cada mes en Alemania, Argentina, Australia, Brasil, China, EE.UU., España, Finlandia, Francia, Gran Bretaña, Grecia, Holanda, Hong Kong, India, Indonesia, Italia, Japón, República Checa, Suecia, Suiza y Turquía por Haymarket Autosport Classic Publications Ltd., una división de:
Haymarket Magazines Ltd.
director editorial
Mel Nichols
director financiero
Brian Freeman
presidente Eric Verdon-Roe
Depósito Legal: B-4893-1999
Precio para Península 4,95 €
Precio para Islas Canarias, Ceuta y Melilla 5,10 €

PRINTED IN SPAIN
impresión Geta-Rotographik
distribución España

• La reproducción total o parcial de textos, fotos o ilustraciones sin permiso por escrito del editor está prohibida.
• Aunque el contenido de *F1 Racing* se revisa con esmero, ni el editor ni el impresor pueden aceptar responsabilidad por errores u omisiones.
• Ixo Publishing Ibérica, S.L. no se hace responsable de las opiniones vertidas por sus colaboradores y/o lectores, así como del contenido del material redaccional y gráfico por ellos remitido, física o telemáticamente, aquí reproducido.

14/01/2004
• *F1 Racing* se publica 12 veces por año.
© Haymarket Magazines Ltd. 2004.



Joan Villadelprat

El mercado de pilotos está estancado, algunos siguen compitiendo a pesar de la edad o los flojos resultados.

Deberían pensar en colgar el casco o cambiar de escudería y dejar las puertas abiertas para otros, pero no parece ser éste el camino. En 2004 se vislumbran pocos cambios. McLaren ha confirmado a Coulthard y a Räikkönen, el primero es una equivocación porque lleva ya unas cuantas temporadas que no está a la altura del coche que pilota. En Williams han confirmado a Ralf y Montoya, pero después el colombiano recalará en McLaren en 2005. No se sabe quién ocupará su puesto en Williams, se habla de Rubens Barrichello como posible sustituto. Otra opción sería fichar a un joven piloto, pero en Williams rara vez se arriesgan en este sentido. Parece lógico que otra de las opciones interesantes sería subir a Marc Gené en el coche, sería una elección acertada, es la ilusión que siempre hemos tenido, pero el equipo no ha dado ninguna pista de que esto pueda suceder. Marc ha demostrado que puede estar delante y que lo único que le falta es tener la imagen pública de 'crack', pero para conseguirla le deben dar la oportunidad de pilotar de forma continuada. Es difícil que lo suban al coche, aunque es una verdadera lástima, porque creo que está en un momento fantástico; con experiencia, conocimiento del equipo y del coche, y eficacia. Si se le brindara esta oportunidad sorprendería a todo el mundo. En estos momentos tampoco suena ninguna incorporación procedente de los campeonatos norteamericanos, bien sea la IRL o la CART. Excepto los campeones, caso de Villeneuve, Montoya y Da Matta, los pilotos formados allí no generan una buena reputación en Europa.

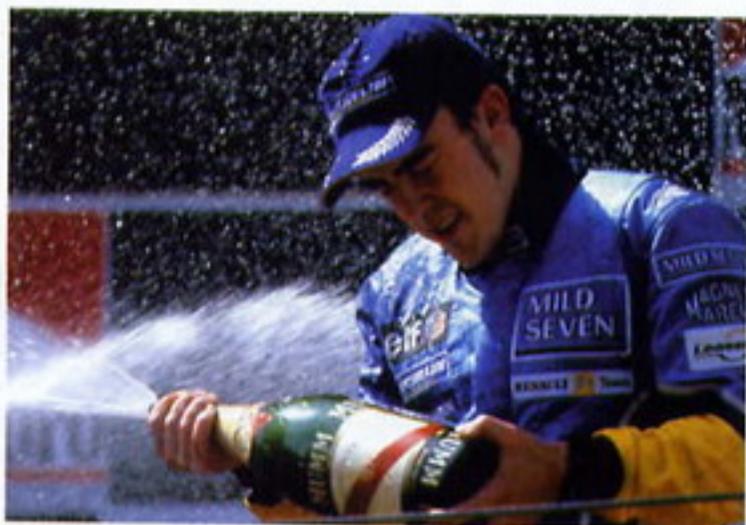
En general, los equipos grandes no apuestan por un joven a no ser que pasen por una etapa de transición, tal como sucedió con Kimi Räikkönen en McLaren.

La escudería inglesa no tenía en aquellos momentos capacidad de luchar por el campeonato y lo subió en uno de sus coches.

En Ferrari todo sigue igual, Michael Schumacher sigue motivado y le queda 'mecha' para seguir. Barrichello seguro que espera más suerte que la que ha tenido hasta ahora, se lo merece. Siempre ha sabido estar en su sitio y demostró que si alguien se acercaba a

Michael era él. A veces lo ha superado, pero parece que tenga una cruz encima porque cuando ha estado a punto de ganar,

(Abajo) En 2003, los resultados de Alonso pusieron a Renault en la órbita de los grandes.



'Renault ha hecho un trabajo bastante honorable, se ha colocado entre los cuatro mejores y Fernando los ha catapultado encima de lo previsto'

siempre ha tenido problemas mecánicos. La apuesta por el futuro en Ferrari parece ser que es Felipe Massa, desde hace tiempo controlan las evoluciones de un joven brasileño.

Renault presenta muy clara la opción de Fernando Alonso como su piloto estrella, acompañado de Jarno Trulli. En un futuro su compañero puede ser Mark Webber. Después de su paso por la F3000, el australiano ha acumulado una buena experiencia en la F1 tanto en Minardi como en Jaguar, ha sido uno de los protagonistas de la categoría este año y es un piloto de la familia Briatore, algo que siempre cobra una gran importancia.

El equipo Renault ha hecho un trabajo bastante honorable este año, se ha colocado entre los cuatro mejores del campeonato y Fernando los ha catapultado a resultados por encima de los previstos. Han perdido al director técnico Mike Gascoyne, pero creo que la persona que está trabajando en el proyecto del nuevo coche, Bob Bell, sabrá hacer un monopla en condiciones, y si evitan la marcha de los colaboradores de Gascoyne no supondrá una pérdida irreparable. La incógnita más interesante es saber cómo funcionará el nuevo motor, para ellos vuelve a ser como comenzar de nuevo y eso siempre acarrea problemas a corto plazo, esperemos que a medio plazo todo funcione como esperan. Creo que para Fernando, independientemente de cómo vaya el coche, la opción de Renault es acertada porque está en un equipo con ganas de ser campeón del mundo lo antes posible.

En otros equipos, las estrategias también van tomando forma. Sauber se ha reforzado en el apartado de pilotos fichando a Massa y Fisichella. El italiano está en su punto más alto y el brasileño es el as en la manga de Ferrari. Siguen con los motores italianos y mantienen la línea de dignidad que siempre han mostrado, pero a la vez no acaban de dar el salto necesario para ser uno de los equipos grandes. El hecho de contar con un motor del año precedente es una buena opción, pero también los coloca en un segundo plano. Es curioso que siempre han gozado de estabilidad económica pero no han gastado todo el dinero donde debían, nunca han hecho la apuesta que en su momento hizo Benetton u otros equipos, una jugada de riesgo y de jugársela. Mantuvieron una excelente relación en el pasado con Mercedes y Ford pero no fueron capaces de convertirse en el equipo oficial de uno de los dos motoristas.

BAR comenzó con todas las inversiones necesarias, pero la mala gestión y la falta de experiencia les ha pasado factura todos estos años y les ha provocado una inestabilidad muy negativa. Ahora son oficiales de Honda, tienen un piloto que ha demostrado una gran valía e inteligencia, Jenson Button, y otro, Takuma Sato, un poco forzado por el deseo de Honda, pero que es razonablemente competitivo. Todavía les falta seguir invirtiendo, pero en personal humano. **1**



Javier del Arco

Creo que de aquí a 10 años, cuando vea una foto de un Ferrari actual con el N° 1, no sabré de qué año es.

No sé si expreso aquí mi propia opinión, la de unos cuantos o la de la mayoría de aficionados, pero creo que cuando de aquí a 10 años vea una foto de Schumi con un Ferrari y el N° 1 en su carrocería, no seré capaz de identificar sin vacilar el año al que corresponda. ¡Casi no sabría decirlo ahora, conque ya me dirás de aquí a dos lustros!

Así razonaba yo el otro día cuando, al intentar por enésima vez ordenar mi despacho, me di cuenta de que en una mano tenía el último *F1 Racing* y en la otra el fascículo que en su día dedicó Denis Jenkinson al Maserati 250F, el último monoplaza de Fangio...

Y ahí estaba, rojo, bello, esbelto, inconfundible con "la trompa" pintada de amarillo para identificarlo de lejos, el 1 en el capó y un entorno que no podía ser otro que Nürburgring. Esto último –es curioso– suele sorprender al personal: un coche corriendo, apenas margen en torno a él, ninguna referencia publicitaria o vial que permita identificar el escenario... pero tú sabes que es "allí". Me ocurrió hace poco con un pequeño esbozo de Bernd Rosemeyer y el Auto Union C-Typ, obra de Juan Carlos Ferrigno. Naturalmente, para quien sepa algo de historia, el color plateado del coche y los cuatro anillos enlazados de su frontal indicaban que se trataba de un Auto Union. Pero mi comentario fue más lejos: "¡Hombre, Bernd Rosemeyer en el *Karussell!*". Juan Carlos ni se inmutó: sabía lo que había pintado y sabía que aquel ángulo de visión del coche sólo era posible estando el fotógrafo o el pintor en el exterior de

la famosa curva y el coche recorriendo la misma por su cuneta interior peraltada, ampliada y as-

(Abajo) Juan Manuel Fangio en ruta hacia su última y más grande victoria en F1, en el majestuoso Nürburgring y al volante del legendario Maserati 250F.



faltada, utilizada por todos los pilotos de la época por ser la trayectoria más veloz en dicho tramo.

Hay –o hubo...– muchos de estos puntos singulares en la trayectoria anual del Campeonato del Mundo. Y –es curioso– conforme pasaba el tiempo y uno iba yendo a más y más carreras, iba descubriendo más y más de estos puntos singulares. Incluso ocurría que los descubría sin haber estado nunca en ellos...

Pero volvamos al Maserati 250F, un coche singular que participó en la primera y en la última carrera de la F1 de 2.500cc (1954-1960), algo insólito actualmente, y que cuando ya había superado su mejor época –en 1957– fue conducido a la inmortalidad por Fangio. ¡Y cómo!

Diseñado en 1953 por Giulio Alfieri a partir del A6GCM de F2, la primera unidad construida se impuso en el Gran Premio de Argentina conducida por Fangio, bajo contrato con Mercedes-Benz, pero a la vez libre para conducir otros coches hasta que la firma alemana no entrase en liza, cosa que hizo en Reims (Francia) dando ocasión a Fangio y a Maserati de correr –y ganar– juntos en Buenos Aires y Spa.

Luego, cuando Mercedes entró arrollando en la F1, Maserati y Ferrari pasaron a desempeñar el papel de 'rellenaparrillas'... hasta que los alemanes se retiraron y la partida volvió a quedar abierta. Pero Fangio condujo para Ferrari en 1956 y no volvió a Maserati hasta 1957. Su última carrera fue el *Grand Prix de l'Automobile Club de France* de 1958, en Reims.

Para entonces, ya se había producido la primera victoria de un monoplaza con motor central-trasero y el Maserati 250F pasaba a ocupar un lugar en el fascinante museo de los representantes más avanzados de las viejas tecnologías en su inútil pero romántica lucha por mantener lo que hasta entonces había sido su feudo: el impresionante *clipper Cutty Sark* que mantuvo en alto el pabellón de los veleros frente al vapor en la travesía de Liverpool a Australia; las poderosas y gigantescas locomotoras de vapor Santa Fe de 36 y 40 ruedas, que arrastraron trenes de centenares de vagones hasta que el motor diesel y la electricidad pudieron arrastrar todavía más; el caza a hélice Messerschmidt Me 109, superado por su propio hermano Me 262 a reacción... y el Maserati 250F, con su 6 cilindros delantero y su puente trasero De Dion, superado en todos los circuitos por los ligeros monoplazas de motor posterior y cuatro ruedas independientes.

De todos modos, si he de ser sincero, lo más sorprendente de todo es la cantidad de cosas que se le pueden llegar a ocurrir a uno cuando, acuciado por la necesidad de espacio vital, se dispone a ordenar su cubículo...

(Que, dicho sea de pasada, ha quedado como estaba, pues "me pone de los nervios" tirar cualquier cosa, siquiera un papel. Si en su día lo guardé fue por algo. Luego...). 📌

'Un coche corriendo, apenas margen en torno a él, ninguna referencia publicitaria o vial que permita identificar el escenario... pero tú sabes que es "allí"'

JUEGO DE LAS SILLAS, ESTILO F1

La temporada 2005 de rumores ya está aquí

El paso de Montoya a McLaren ha desatado un frenesí de acuerdos furtivos que ha implicado a casi todos los equipos.

Entonces... ¿quién ocupará el puesto de Montoya en Williams? El sorprendente anuncio de McLaren el pasado 17 de noviembre informando de que Juan Pablo Montoya correrá con ellos en 2005 ha hecho saltar el mercado de pilotos, pero de manera invisible. Como en una explosión subterránea, se percibe el daño sólo si se busca bien. Entonces... ¿JPM-Räikkönen de plata en 2005? Por lo visto, sí... pero no es ni mucho menos seguro, como veremos.

¿Por qué McLaren anunció a Montoya tan pronto?

Tras la ruptura en la relación Montoya-Williams, las negociaciones entre el mánager de Montoya, Julian Jakobi, y el patrón de McLaren Ron Dennis para un volante en 2005 fueron relativamente sencillas. De hecho, la semana anterior al GP británico se llegó a un acuerdo. Pero anunciar el traspaso de un piloto con más de un año de antelación es inaudito.

¿De quién fue la idea?

F1 Racing tiene entendido que el catalizador puede haber sido Willi Weber, mánager de los hermanos Schumacher. Weber está renegociando el contrato de Ralf Schumacher con Williams, que expira al final de 2004. Quiere que Ralf siga en 2005, con un salario anual mayor que sus actuales 13 millones de dólares. El astuto Weber sabía que su posición negociadora se venía enormemente fortalecida si se conociera la marcha de Juan Pablo. Así que creemos que efectuó una rápida llamada a Norbert Haug, jefe de competición de Mercedes, un viejo colega de los tiempos de Schumi en la

resistencia. Uno se lo imagina diciendo: "Podrías hacerme un favor, Norb, amigo, y al mismo tiempo poner en ridículo a BMW".

En fin, que Haug presionó a Dennis para que lo hiciera público en seguida. Puede que Ron se mostrara reacio, pues sabía que anunciar la marcha de Juan sería todo un golpe para su viejo amigo, sir Frank. Entonces apareció en escena Ekrem Sami, el gurú comercial de McLaren, que aconsejó a Ron que el tirón de la pareja Montoya-Räikkönen era irresistible. Trato hecho.

Así que McLaren lo tiene todo claro y Williams se ha quedado colgado...

No del todo. La perspectiva de la llegada en tromba de JPM a la guarida plateada de Räikkönen ha herido en su orgullo al finlandés, que hace poco soltó este arrebato: "¿Quién sabe dónde correré en 2005?". Mensaje subyacente a Ron: Esto no me gusta mucho.

Además, la asociación Montoya-Räikkönen costará casi 40 millones de dólares por temporada (el contrato de Kimi le garantiza 18 millones al año si renueva para 2005 y después). En una época en que los salarios van a la baja y en que Sami mareará a Dennis para recortar costes ante la marcha del patrocinio de West al final de 2006, parece una táctica atrevida. Sin embargo, puede que se apele a Mercedes para que ofrezca mayor respaldo económico (antes de su compra total de las acciones del equipo, prevista para los próximos dos años) y McLaren bien podría atraer el patrocinio de Anheuser-Busch de Williams, tras haberle birlado a Juan Pablo. A-B introdujo su marca Budweiser en la F1 con la intención principal de vender



'JAGUAR DEBERÍA HABER FICHADO A ALEX WURZ JUNTO A WEBBER, CON KIEN COMO PROBADOR'

más cerveza Bud a los suramericanos y ciudadanos hispanos estadounidenses. La presencia de Juan Pablo en el equipo que patrocinan es esencial en su participación.

Williams no aguantará todo esto sin rechistar, ¿verdad?

No, en absoluto; de ahí la posibilidad, filtrada en exclusiva a F1 Racing, de que Kimi pudiera correr en Williams en 2005. Este guión resulta atrayente a Williams en varias esferas: (1) Frank se ofendió mucho por la conducta de McLaren respecto a Montoya y le encantaría



DC (abajo, probando el McLaren MP4-19) ha de mejorar su forma de 2003 para tener posibilidades de seguir en McLaren en 2005. El acuerdo de McLaren con Montoya aún no se había hecho público en Suzuka (izda.), pero ya era un secreto a voces, y a Ron Dennis no le importó que le fotografiaran charlando con su futuro empleado. Williams no manejó al quisquilloso JPM con suficiente tacto; McLaren espera hacerle sonreír de nuevo (dcha.).



la posibilidad de una enérgica respuesta; (2) la posición negociadora de Frank frente a Willi Weber se vería reforzada.

Otras parejas posibles, como Ralf-Mark Webber o Ralf-Rubens Barrichello (cuyo contrato con Ferrari expira al final de 2004), resultan menos atractivas para Williams. Un alemán que es de lo menos selecto de la flor y nata emparejado o con un australiano muy estimado pero algo discreto o con un veterano brasileño voluntarioso... no son propuestas muy vendibles en el mercado clave de Williams, Norteamérica.

Pero el autollamado 'Hombre de Hielo', como uno de los cuatro ases consolidados de la F1 (junto con Michael Schumacher, Fernando Alonso y, por supuesto, Montoya), proyecta una imagen personal muy fuerte y un gran atractivo juvenil, algo mucho más fácil de 'vender' para los departamentos de marketing de Williams, BMW y sus sponsors.

Si Williams consiguiera hacerse con Kimi, entonces una asociación con, digamos, Mark Webber, (en el que Williams ha mostrado un notable interés) parecería de repente muy lógica: una superestrella; una superestrella en ciernes, y el molesto colombiano y el carísimo alemán puestos en en la puerta.

Pero Ron nunca dejaría marchar a Kimi, ¿no?

Puede que no. Ron no soporta que la gente deje su equipo por voluntad propia, sobre todo gente del calibre de Räikkönen. Además, Kimi encaja a la perfección en la imagen de marca de McLaren. Asimismo, todos en Woking le consideran, y con razón, un piloto sumamente capaz. Pero si no está del todo contento por la llegada de Montoya, y si a McLaren le entra miedo por su

Jaguar Racing ha dado luz verde al piloto tirolés Christian Klien (recuadro superior) para 2004, cerrando así la puerta al muchísimo más experto y preferido Alex Wurz (recuadro izda.). Pero Klien aporta 10 millones de dólares... y Jaguar está pelado.



factura de pilotos en 2005, entonces entraría dentro de lo posible que Frank pudiera saltar a la arena.

Pasando a Webber, si fichara por Williams, ¿quién acabaría en Jaguar?

Jaguar, a pesar de ser propiedad de la Ford Motor Company, se ve entorpecida en la selección de pilotos por la necesidad de que su segundo piloto aporte dinero.

Es por eso que han fichado al austriaco de 20 años Christian Klien, que cuenta con el respaldo de Red Bull (unos 10 millones de dólares), después de un primer test bastante prometedor en Valencia a finales de noviembre.

Pero ¿y si el inexperto Klien resulta ser otro Antonio Pizzonia (o sea, sale rana)? ¿No dejaría eso a Jaguar terriblemente expuesto, si Williams se hiciera con Webber?

Claro que sí. Jaguar está jugando con fuego. Habría sido mucho mejor y menos arriesgado fichar a su primera elección en cuanto a prestaciones: Alex Wurz (que habría aportado el considerable apoyo, aunque no tan abultado, de Superfund), como número uno compartido con Webber, y Klien como tercer piloto. Al parecer, Red Bull se mantenía firme en que su chico corriera ya en 2004, pero el jefe de Jaguar Tony Purnell habría hecho bien en oponerse. De ese modo, si Williams les quitara a Webber, Wurz-Klien habrían pasado a formar la pareja titular en 2005 sin ningún tipo de fisura.

Así las cosas, ¿quién sale perdiendo?

David Coulthard, Ralf e -indirectamente- Rubens. Para seguir ocupando asientos competitivos, en 2004 estos tres tendrán que rendir mucho mejor que en 2003, sobre todo cuando los pilotos de Sauber Giancarlo Fisichella y Felipe Massa, y Jarno Trulli, de Renault, también podrían estar en las combinaciones para 2005.

¿Alguna complicación más?

Algunos personajes veteranos de la F1 insisten en que Montoya entrará en McLaren para 2004. Continuará.

• Véase *Bandera negra* (página 98)

Repostaje

▽ McLaren se refuerza

McLaren ha potenciado su equipo técnico con el fichaje del aerodinamista de Ferrari Nikolas Tombazis. El griego, que ejercía de aerodinamista jefe en Ferrari, trabajará como ingeniero jefe de desarrollo aerodinámico, a las órdenes de Adrian Newey (abajo, con Ross Brawn). En abril se incorporará al nuevo Centro Técnico McLaren.



▽ BAR se pasa a Michelin

BAR calzará neumáticos Michelin en 2004, como predijo *F1 Racing* hace meses. El equipo probó las gomas francesas en el test de Montmeló a finales de noviembre (abajo), con un chasis híbrido 2003/04 que lucía una decoración inédita.



▽ Tele 5 se hace con la F1

La cadena de televisión privada Tele 5 ha adquirido los derechos para retransmitir las carreras de F1 de 2004 y 2005 en España. El coste de la operación ronda los ocho millones de euros, informa *El Periódico de Catalunya*. Por otro lado, el acuerdo no invalida la negociación del contrato de emisión de la F1 en Cataluña por parte de TV-3, que el canal autonómico espera renovar un año más.



FRANCIA SE LA JUEGA

Cae el banderazo sobre el GP de Francia

La próxima temporada, la carrera más antigua en los anales del automovilismo será apartada del calendario de la F1. Al menos, eso es lo que parece ahora mismo... Pero subsiste mucha confusión al respecto, y en eso Ecclestone se crece.

Puede que la noticia de que no habrá GP de Francia en 2004 –por primera vez en 50 años– se haya exagerado. O no. Tal vez. En resumen, cuando *F1 Racing* entraba en imprenta reinaba la confusión sobre el destino de la prueba.

Bernie Ecclestone, el jefe de la F1, siempre ha tenido una relación de amor-odio con el Circuit Nevers Magny-Cours, que en estos momentos no figura en el calendario de 2004. La pista francesa, sede de la carrera desde 1991, ha admitido que a veces se hace de rogar para liquidar el pago que todos los organizadores deben efectuar a la FOM (Formula One Management, propiedad de Bernie).

Por tanto –como *F1 Racing* anticipó el mes pasado (Pitpass, página 20)–, consciente de que el actual Pacto de la Concordia estipula 17 carreras y ni una más, tal vez Ecclestone se haya servido del hecho de que el promotor del GP de Canadá ha dado con el

“ES IMPOSIBLE DARLE A BERNIE ECCLESTONE LA SEGURIDAD QUE REQUIERE EN LA FINANCIACIÓN”

dinero para salvar su carrera, para apretar las clavijas a Magny-Cours en su lugar. Sea lo que sea, el dinero necesario no ha aparecido, y el compungido presidente del departamento de Nièvre, Marcel Charmant, se limitó a declarar: “La situación económica impide darle a Ecclestone la seguridad que requiere en la financiación de nuestra carrera”.

Hay que reconocer que la prueba de Magny-Cours lleva años sin ser rentable –con unas pérdidas de dos millones de dólares en 2002 y tres millones en 2003– y, tal es este déficit acumulativo, que según parece



Ecclestone pretendía cobrar nada menos que 13 millones para 2004.

Por tanto, en vez de tener que ponerse al día cada año, el promotor Roland Hodel decidió renunciar a 2004 y en su lugar reorganizarse para 2005 (dice tener “un contrato firmado hasta 2009”). Pero nos llegan noticias de que el ministro francés de deportes, Jean-François Lamour, trata de convencer a sus colegas de Gobierno de que piensen en intervenir para salvar la carrera, que es posible que fuera lo que el astuto Ecclestone esperara desde el principio. Los salvadores potenciales tenían hasta el Consejo

Mundial del Automovilismo del 12 de diciembre para soltar la mosca.

Para las tres grandes empresas francesas en F1 –Renault, Elf y Michelin– el GP de Francia resulta indispensable comercialmente, y sus mandamases no habrán vacilado en transmitir su inquietud a las más altas esferas. Pero a ellos la suerte de Magny-Cours les interesa mucho menos que la del GP de Francia *per se*. De hecho, perdido en lo más remoto de Nièvre, siempre ha resultado inconveniente a los VIP.

No puede uno menos de sospechar que Ecclestone –cuyo renovado Paul Ricard, cerca de la popular Marsella, sólo necesitaría nuevas tribunas para convertirse en el primer circuito del mundo sin excepción– acabará con la sartén por el mango... como siempre. De hecho, un portavoz del Ricard ya ha declarado: “Si el señor Ecclestone lo quiere [el GP de Francia] aquí, podremos hacerlo”. En 2004.

Cae la bandera de cuadros y Magny-Cours queda fuera del calendario hasta 2005, por lo menos. O eso es lo que parece. Ecclestone (arriba) controla la situación.





ANTINUCCI GANA EN F3

La F1 busca un yanqui

La búsqueda de esa esquiwa estrella norteamericana que dé impulso a la F1 en EE UU se anima.

Richard Antinucci (arriba) —que la pasada temporada disputó el británico de F3 y que es sobrino del ex piloto de F1 Eddie Cheever— ganó el prestigioso GP de F3 de Corea y fue tercero en el de Macao. Las dos carreras tenían en su parrilla a la crema de los pilotos de F3 de todo el mundo, y la victoria allí ha supuesto a menudo el pasaporte a la F1, como Michael Schumacher, Mika Häkkinen y David Coulthard pueden confirmar.

El triunfo de Antinucci llegaba mientras el californiano Townsend Bell participaba en su primer test completo de F1, con Jaguar Racing.



NUEVAS CARRERAS

¿F1 en Nueva York/México?

Si un piloto norteamericano estimularía el perfil de la F1 en EE UU, imaginen lo que podría hacer un GP de Nueva York. Parece que la comisión de deportes de la ciudad ya ha hablado de esta audaz idea.

El comisionado Ken Podziba dijo hace poco: "Varios lugares están en estudio en la ciudad". El mes pasado Ecclestone visitó Nueva York, y se sabe que está decidido a realizar la imagen de la F1 en Norteamérica.

Por su parte, las autoridades mexicanas estudian la viabilidad de una carrera de F1 en Cancún, ya en 2005. El secretario de turismo Rodolfo Elizondo Torres dijo: "Cancún podría tener un GP si México llega a un acuerdo con las autoridades de la F1. Existe un gran potencial".

Aunque a McLaren y Williams no les guste, Ferrari es el ingrediente mágico de la F1.



EL FUTURO DE LA F1 SIGUE SIN RESOLVER

Bernie y el GPWC van a por Ferrari

Parece que el 31 de diciembre, fecha tope del presidente de Ferrari Luca Montezemolo para resolver el impasse comercial de la F1, va a pasar sin novedad en el frente.

La declaración de Montezemolo el pasado mes de mayo, en el sentido de que si los fabricantes no llegaban a un acuerdo con Ecclestone cesarían las negociaciones e iniciarían su propio certamen a partir de 2008, parece otra vana amenaza del GPWC.

Ahora los rivales de Luca le acusan de tratar de quedar bien con ambas partes. Después de que el GPWC hiciera una torpe oferta voluntaria de 50 millones de dólares para asegurarse la lealtad de Ferrari y mantener al famoso equipo italiano de su lado, Ecclestone lanzó una de 100 millones.

"Han pillado a Ferrari intentando hacer su propio trato con Bernie, algo que habría desautorizado totalmente al GPWC", dijo un veterano mandamás de la F1. Luca afirmó que se había tratado de un gran error y que por supuesto seguía siendo leal al GPWC.

La estrategia de Montezemolo continúa la tradición establecida por Enzo Ferrari, combinada con el perspicaz entendimiento de que la F1 no es nada sin Ferrari. De forma sencilla, quienquiera que tenga a Ferrari de su lado —sea el GPWC o el bando de Ecclestone— acabará ganando la batalla. En diciembre, el GPWC tenía que reunirse de nuevo con Ecclestone y los bancos interesados en un intento de alcanzar un acuerdo de compromiso.

Una cosa está clara: entre las figuras principales del GPWC —Ferrari, BMW, DaimlerChrysler, Renault y Ford— existe una preocupación creciente acerca del perjuicio a largo plazo que esta prolongada disputa causa al deporte. "Tratar de encontrar un sponsor que invierta cinco millones de dólares ya es bastante difícil en la situación actual", dijo un jefe de equipo, "pero toda esta incertidumbre acerca de los derechos comerciales hace que atraer un nuevo gran sponsor principal sea casi imposible".

IN FRAGANTI: KIMI HACE AMIGOS



No, la perspectiva de tener a Juan Pablo a su lado en 2005 no ha hecho que Kimi se aparte de la F1 para convertirse en un sonriente vendedor. No es más que otro de los quehaceres de los pilotos hoy día: anunciar los neumáticos de calle de Michelin junto al rechoncho Bibendum.

Repostaje

▽ ¿BAT va a vender BAR?

Cuando *F1 Racing* entraba en imprenta nos llegaban noticias de que British American Tobacco había decidido vender BAR en 2004, y que el comprador sería o Honda o el patrón de Prodrive David Richards (abajo). Ni uno ni otro hicieron comentarios.



▽ Un español en Macao

El piloto madrileño de 18 años Pedro Barral (abajo) participó en el celeberrimo GP de Macao de F3, disputado desde hace 50 años en la antigua colonia portuguesa de China. Barral, que en 2003 ha disputado el Campeonato de España de F3, acabó 10º absoluto tras la suma de las dos mangas.



▽ Primer piloto chino de F1

El piloto chino Ho Pin Tung (abajo) ha llamado la atención de Williams tras ganar 10 de las 14 carreras del campeonato asiático de Fórmula BMW de este año. Un dominio tan aplastante le ha valido a Tung, de 20 años, la oportunidad de pilotar un Williams de F1 durante los tests invernales del equipo.

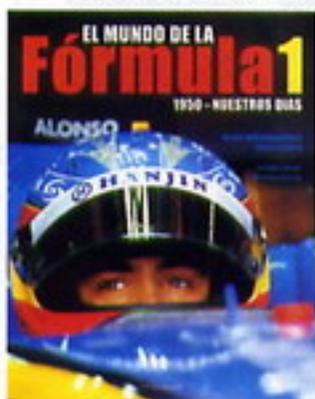


F1

RACING

De compras

▽ **El gran libro de la Fórmula 1**
Desde 1950 hasta 2003 inclusive, toda la F1 está aquí... en 400 páginas de imágenes del gran Rainer Schlegelmich. El -escaso- texto está en castellano y la relación calidad/precio es insuperable. Si tu revista es *F1 Racing*, éste es tu -gran- libro. Precio: 31,99 €. Castellano/italiano



▽ **Recuerdos de Ayrton Senna**
Más de 120 personajes que conocieron a Ayrton Senna, desde el karting hasta la F1, ofrecen sus más íntimos recuerdos sobre el piloto y el hombre. Para los estudiosos y fans del campeón brasileño realmente ofrece algo más. Precio: 38,50 €. Inglés



▽ **Michael en F1**
Un prolífico álbum de fotos de la trayectoria de Schumi en F1. Incluye texto en castellano y un precio de choque. Irresistible. Precio: 9,99 €. Castellano/inglés



PARA MÁS INFORMACIÓN
LA LLIBRERIA DEL MOTOR
tel. 93 454 67 63
info@llibriadelmotor.com
www.lllibriadelmotor.com



Quemando rueda; Trulli anima al público con sus 'donuts' en las calles de Cagliari.

EL MINI-MÓNACO ITALIANO

Cagliari reivindica el circuito urbano

El primer fin de semana de noviembre se disputó el segundo *Gran Premio di Cagliari* en las calles de la capital sarda. Claro que, a pesar de su pomposo nombre, no es un auténtico gran premio, sino una prueba de la Euro 3000 (el campeonato que dio a Massa el empujón que precedió a su debut en F1 en 2002). Aun así, este año sí que se vio un F1 en pista, con una exhibición del Renault R23. Jarno Trulli lo pilotó con gran energía en el sensacional trazado urbano. "Creo que el *Gran Premio di Cagliari* es una prueba muy importante", dijo después. "Es importante para Cagliari, sí, y para Cerdeña e Italia, pero también lo es para el resto del mundo. Es esencial que se fomenten los circuitos urbanos, porque constituyen una parte vital de la educación de un joven piloto. El trazado de Cagliari es muy bonito, y realmente

pone a prueba la técnica del piloto. Estoy seguro de que desempeñará un papel largo y exitoso en el automovilismo". Jarno bien podría tener razón, pues los otros VIP de la F1 presentes se mostraron igual de efusivos. Niki Lauda se refirió a la prueba como "un triunfo", mientras que Jean Alesi, que llevó a dignatarios locales, sponsors y periodistas en su Mercedes DTM 'taxi' -incluso "besando" (así lo dijo él) el muro con nuestro fotógrafo Darren Heath a bordo-, dijo: "El circuito es fabuloso. El año que viene quiero volver". "Jean será bienvenido", dijo el portavoz de la prueba, Pasquale Lattuneddu, cuya ocupación habitual es un puesto directivo en la FOM. El alcalde de Cagliari, Dr. Emilio Floris, y el ministro de turismo, Roberto Frongia -que han hecho mucho por el éxito de la prueba-, también disfrutaron de sus 'carreras' con Alesi metido a taxista.

EL CIRCUIT DE CATALUNYA RENUEVA SU TRAZADO



El Circuit de Catalunya se dispone a poner toda la carne en el asador para que la próxima edición del GP de España de F1, prevista para los días 7, 8 y 9 de mayo de 2004, sea todo un éxito. El cambio más trascendente es la creación de una variante específica para la F1 en la curva La Caixa (arriba, imagen virtual del proyecto), con un ángulo más cerrado que dará pie a más adelantamientos. Además, se reasfaltarán 500 metros de la recta principal y se desplazarán los muros exteriores de las curvas Repsol y Seat. El puente Repsol, que da acceso a las tribunas L y M, será mejorado y ampliado. Las obras finalizarán a mediados de enero.

Punto de vista

Aunque sea un circuito, en F1 quien no avanza, retrocede.



El Circuit de Catalunya no quiso que el 2003 acabara así como así. Las últimas peticiones en materia de seguridad, tanto de la FIA como de la FIM, les llevaron a idear un plan para cumplir con esos requisitos. La política, algo en lo que Fidel Sust y Aman Barfull son grandes maestros, consistió en intentar compaginar con los mejores argumentos todas las exigencias y adaptarlas a la realidad del trazado para que así pudiesen seguir coexistiendo el GP de F1 y el de MotoGP. Y lo han conseguido.

De cara a esta temporada el circuito de Montmeló inaugurará trazado y algunas modificaciones más que lo convertirán en el más seguro de Europa tanto para las motos como para los F1. La modificación más importante es el cambio efectuado en la curva de La Caixa. Allí, con el fin de recortar la velocidad con la que llegan los coches se ha optado por retrasar la curva unos 30 metros y cortar en vertical hacia arriba, con una recta de 100 metros tras un ángulo de 90 grados, y empalmar en la entrada de la curva del Banc de Sabadell. Eso provocará que el circuito recorte también su desarrollo, aunque no por ello su espectacularidad.

La FIA quiere escapatorias asfaltadas (para evitar que los coches se queden enganchados), mientras que la FIM pide que haya gravilla y nada de asfalto. La solución se ha encontrado asfaltando el tramo entre el nuevo trazado y la 'vieja' curva La Caixa, que se seguirá manteniendo y se utilizará para el GP de motos. Así tendremos dos curvas distintas, una para cada GP, todo un lujo para el único circuito europeo que mantiene en su calendario un GP de dos y de cuatro ruedas.

Y de cara a 2005 los responsables del Circuit ya tienen nuevas ideas para mejorar aún más el trazado (una pista, será en una zona cercana a la recta de meta) incrementando a su vez la seguridad. Al tiempo.

XAVIER PÉREZ

CON LAS BOTAS PUESTAS

La esperanza es lo último que Jordan pierde

Hubo un tiempo en que Jordan GP era un equipo batallador, vibrante y de moda, con muchos puntos en la tabla y montones de dinero en el banco. Ahora, sin cuartos y faltos de personal, están en apuros. Pero parece que hay luz al final del túnel.

Eddie Jordan y su equipo han caído en desgracia. Del tercer puesto en el campeonato de constructores de 1999 —cuando el equipo tenía en su seno a talentos técnicos como Mike Gascoyne (ahora en Toyota), Sam Michael (Williams) y Bob Bell (Renault)— se han desplomado hasta el noveno en 2003.

A diferencia de sus rivales de la parte alta de la parrilla, andan cortos de inversión de capital y patrocinio adecuado, y carecen de una auténtica relación con un gran fabricante; el aerodinamista jefe Henri Durand se ha marchado, y el año próximo el director de ingeniería Gary Anderson pasará a desempeñar un papel de consejero.

Compárese esa situación con, por ejemplo, la de McLaren, con una cartera de sponsors de primera, respaldo indiscutido (y un 40% de acciones) de DaimlerChrysler y una estructura directiva que es alabada como un modelo en la industria. ¿Cómo puede Jordan competir?

Ahora mismo no puede. Su infraestructura es demasiado limitada, su presupuesto demasiado escaso.

Pero ¿y mañana?

El mañana, dice EJ, guarda esperanza y oportunidades, incluso para un equipo que necesita a toda costa una inversión de capital de al menos 25 millones de dólares, un contrato de motor oficial y un patrocinio anual de 30-40 millones. Pero existe esperanza, porque, por primera vez desde la formación de Eddie Jordan Racing en 1980, el hombre con su nombre en la puerta ha reconocido que en la F1 del siglo XXI la época del jefe de equipo como accionista mayoritario único ha muerto.

"Estamos en proceso de sucesión", dijo EJ a *F1 Racing*, "y será una sucesión exitosa".

Eso se traduce en la aceptación de EJ de que si el tipo adecuado de sponsor, o sociedad, fuera a ofrecer capital fresco a cambio de una participación mayoritaria en el negocio, se dispondría de las acciones para complacer sus deseos. En dicha situación, lo más probable es que

Eddie cediera parte de su 50,1% personal. "Si eso es lo que hace falta para que el equipo sobreviva, entonces eso es lo que haré", dijo.

Lo que no consentirá es cualquier posibilidad de que el nombre Jordan desaparezca de la F1, advertencia que ha hecho que anteriores supuestos compradores como Dietrich Mateschitz, de Red Bull, Craig Pollock y Honda, busquen otros lugares donde gastarse sus 30 y pico millones.

"Este equipo va a iniciar su 14º año en F1", dijo Jordan. "Hemos creado una marca fuerte que encarna valores e ideales que se dan únicamente en este equipo. ¿Por qué renunciar a eso? Quiero dejar un legado. No se trata de una cuestión de ego. El nombre Jordan posee cualidades únicas que la F1 haría bien en preservar".

'NO CONSENTIRÁ LA POSIBILIDAD DE QUE EL NOMBRE JORDAN DESAPAREZCA DE LA FORMULA 1'

Nobles sentimientos, pero aferrándose a ellos puede que Eddie se esté creando problemas. Encontrar un inversor, o un consorcio de inversores, dispuesto a inyectar efectivo dejando a Jordan como mascarón de proa del equipo es como buscar el Santo Grial. Aun así, EJ se ha lanzado a ello, llevando su coche y piloto a Macao, por ejemplo, para realzar aún más la imagen del equipo en China. Seguirán el Oriente Próximo (donde el GP de

Bahrein promete generar nuevos patrocinios) y Rusia.

También hay esperanzas de que el consorcio irlandés Merrion Capital, que en octubre adquirió el 49,9% de Jordan que poseía Warburg Pincus, pueda introducir un gran sponsor irlandés. "Pero en realidad no importa quién sea el dueño del equipo", dijo Jordan. "Es probable que algún día McLaren sea propiedad al 100% de Mercedes. Ferrari pertenece a Fiat, y Fiat a 1.001 inversores en bolsa. Lo que importa es asegurarnos de que el patrocinio que encontremos sea el adecuado para el equipo y nos permita volver a los niveles que alcanzamos en el pasado.

"Si he de aceptar un papel 'presidencial', así sea. Pero no estoy dispuesto a darme por vencido. Aún tengo energía para dar y tomar".

A principios de 2003 se dibujó un ceño fruncido permanente en el rostro de EJ. Pero dice que los buenos tiempos están a la vuelta de la esquina.





El triunfo de Schumi y Ferrari en 2003 merece un aplauso. ¡Que llegue pronto 2004!

Bien por Schumi y Ferrari

¡Felicidades, Michael! Y también a la Scuderia Ferrari y a todos los que han hecho posibles los títulos de pilotos y constructores 2003.

Este año se ha demostrado más que nunca que Michael Schumacher es el mejor piloto de la actualidad en nuestro querido deporte, y posiblemente el mejor de la historia, pero esto último no se podrá saber nunca.

Como bien ha dicho Michael en diversas ocasiones, no se pueden comparar sus hazañas actuales con las de Fangio, ya que este último consiguió sus cinco títulos en mangas de camisa y con coches que estaban a años luz de los actuales.

José M. Rodríguez
ilmiglioretifosi@hotmail.com

'Alonso Lightyear'

Dieciséis carreras, un primero, un segundo, dos terceros, 11 carreras en los puntos, dos poles y una vuelta rápida. Buen resumen final, ¿no creéis?

Prefiero hacer otro. No es un piloto de equipo puntero. No tiene años de experiencia en esto de la F1. No llegó a este maravilloso mundillo a base de aportar dinero. Y no es inglés, ni francés ni italiano.

Es español, de familia modesta, y en vez de venas tiene un sistema hidráulico dentro de su cuerpo.

Hay pilotos que con más

'nombre' no han conseguido en toda su carrera deportiva hacer algo de lo que ha hecho nuestro Nano (con permiso), en toda la temporada 2003. Normalmente sus apellidos se pronuncian en el idioma oficial de la competición automovilística por excelencia. Suenan más en este mundillo.

Ha sido una temporada frenética. Llena de emociones. Pero aún quedan muchas más así. Recordemos que aquí el que menos suele competir una media de 10 años en esto de la F1.

Alonso lleva dos, y hay que tener en cuenta que, a sus 22 años, aún le quedan trece para cumplir los 35 que tendrá Schumacher el próximo día 3 de enero.

Parfraseando a otro 'galáctico': "Hasta el título mundial y mas allá".

Darío Martínez Zárato, Madrid
pitline@eresmas.net

No hay sucesores

Quería expresar mi desacuerdo ante la insistencia de la prensa en nombrar 'sucesores'.

En mi modesta opinión, la magia y el misticismo de Senna son irrepetibles, al igual que el talento y determinación de Schumi. Cada piloto es único, con su estilo y particularidades, en su época y en su momento.

Michael no es el sucesor de Fangio, sino el piloto que ha batido su récord. Si uno es mejor que el otro no lo podrá decir nadie nunca. Fangio no estaría hoy en la F1 con 40 años ni el Commendatore le hubiese pagado a Michael 30 millones de



El futuro de Alonso podría estar aquí.

dolares por pilotar para él.

Lo más provechoso sería disfrutar de cada época, de cada fuera de serie que la caracterizará.

Por último, deseo felicitar a Michael por su sexto título y pedir un poco más de consideración hacia Alain Prost al cual se obvia casi siempre en grupo de 'los grandes' siendo tetracampeón mundial.

Martín Villar Senín, Cambre (A Coruña)
mvsf1@lycos.com

Oportunismo mediático

El pasado día 25 de noviembre, Tele 5 anunciaba como un gran logro la retransmisión de las próximas dos temporadas de F1.

Ahora que tenemos un representante español en lo más alto de la F1 y con posibilidades de ser campeón del mundo, todos quieren exprimir al máximo la gallina de los huevos de oro, buscando su beneficio propio y anteponiendo los intereses económicos al deporte.

¿Qué pasaba cuando corrían Marc Gené y Pedro de la Rosa? ¿Dónde estaban esas cadenas oportunistas? Tal vez me equivoque, pero este oportunismo económico me da mucha rabia y vergüenza.

José Luis Pardo, Pontevedra

¿Y por qué no Toyota?

Todo el mundo especula con el futuro de Fernando Alonso y se habla de las grandes escuderías como posible destino, pero nadie ha tenido en cuenta a una marca que va camino de convertirse en el 'coco' de la F1 en los próximos años, Toyota.

La escuadra japonesa ha fichado al relevo de los mayores genios, Mike Gascoyne. De esta manera se refuerza con uno de los grandes, debilitando a un rival directo en la carrera por el cetro mundial; esto, unido a la astucia de Gustav Brunner y al buen hacer de Marmorini, convierten equipo Toyota en una alternativa real de poder a los *dream teams*.

Otro de los factores es la

a los lectores

Agradecemos sinceramente todas las cartas, mensajes, sugerencias y consultas que nuestros lectores hacen llegar a esta redacción. Lamentamos la imposibilidad de publicarlas todas, íntegras o extractadas, así como de responder personalmente a su remitente.

• En mensajes de correo electrónico, indicar nombre completo, población y, si el lector desea que se publique, también su dirección electrónica.

ilimitada fuente de recursos que posee (Toyota es el mayor fabricante mundial). Además, al contrario de otras marcas (Renault, McLaren y Ferrari), no acusará la prohibición de contar con tabaqueras como sponsor.

A Toyota actualmente le falta un gran piloto sobre el que volcar todos sus esfuerzos, alguien que crezca con el equipo y que lo haga competitivo de verdad. Están buscando a su Michael Schumacher. Además, Ove Andersson tiene un excelente concepto de los españoles: Carlos Sainz fue el primero que hizo brillar a Toyota en un Mundial, y a buen seguro no le importaría repetir experiencia.

Así que, si me permiten especular como a tantos otros, yo... apuesto por Toyota

Alejandro Pérez Becerra, Oviedo

El Especial Alonso gustó

Soy una gran seguidora de vuestra revista, y este mes me habéis llegado al corazón al haber publicado ese gran Número Especial sobre nuestro piloto de F1, Fernando Alonso.

Quiero felicitar sobre todo a Jaime Alguersuari por su artículo y a Xavier Pérez por ese 'Fernando Alonso en privado'. Además, tanto el texto como las fotos eran muy buenos.

Andrea Arche Arenas, Barcelona
andrea_upa88@hotmail.com

Gracias, Fernando

Soy un joven de 26 años, riojano por los cuatro costados. Pero desde hace algunos años también hay un sitio en mi corazón para Asturias.

Me aficioné a la F1 a los 5 ó 6 años, afición que me contagió mi padre. Mientras me contaba y añoraba los tiempos en los que podía disfrutar de aquellos preciosos bólidos en Montjuïc, en los años 60, yo empezaba a aficionarme, allá a principios de los 80.

Llevo muchos años tragándome todas las carreras

que puedo. Me encanta ver cómo aceleran, cómo frenan, cómo pasan por las curvas a velocidades increíbles.

Pero ahora ha ocurrido algo que no pasaba desde los tiempos de Senna. Contigo, Fernando, vuelvo a ser tan feliz como era cuando veía correr al brasileño. Y no es algo que me haya pillado de sorpresa. Sabía que iba a pasar.

Estudié en Oviedo, por eso parte de mi corazón es también asturiano. Allí es donde supe de ti por primera vez, en 1999, mirando una revista de coches con un amigo. En ella había una foto tuya, y él me dijo que conocía a ese chico de la foto. Yo no tenía ni idea de quién eras, y simplemente me limité a ver la siguiente carrera de la F-Nissan en la que corrías. Y desde el principio vi algo especial en ti. Y tras pocas carreras ya no tenía dudas. Había nacido un genio, mejor que Schumi, que Prost, que cualquiera, puede incluso que mejor que Senna.

A mis amigos de Logroño les comentaba que había un joven de Oviedo que sería campeón de F1 al menos tres veces; por supuesto, ninguno me creyó.

Tampoco mi padre que, muy cauteloso él, decía que te seguía sólo porque eras del mismo lugar donde yo estudiaba.

No importaba que no me creyeran, yo estaba seguro. Sólo era cuestión de tiempo que ocurriera lo que ahora está pasando.

Cuando sabía que estabas en Oviedo iba por la calle con los ojos bien abiertos por si te cruzabas conmigo. Por entonces podías ir por la calle tranquilo, nadie te paraba, por eso quería conocerte entonces; sabía que mas tarde serías inaccesible, algo que por otro lado entiendo.

Pero no fue posible. No importa, sólo quiero decirte que vuelves a hacerme feliz, como cuando veía a Senna, pero ahora aún más, porque eres español, porque eres respetuoso con tus

ivales, porque no descalificas a nadie, por todo.

Gracias, Fernando, por hacerme tan feliz.

Daniel Cruz Magaña, Logroño (La Rioja)
danielc1rioja@ole.com

Ayrton Senna, el mejor

Para mí, el mejor piloto de la última época del Mundial de F1 ha sido Ayrton Senna, porque luchó por el título incluso con un coche muy inferior, consiguiendo victorias memorables como las de 1993. Ganó campeonatos contra un compañero de equipo que era campeón del mundo, como en 1988, y no ganó en 1989 por culpa de Alain Prost, que le sacó de la pista en Suzuka, y de Jean-Marie Balestre, que le quitó una victoria en los despachos.

Javier Peña García, Madrid

Mi bandera

Sólo quería comentar que la bandera de Renault F1 que aparece al lado de una pancarta de apoyo a Fernando Alonso, en una foto publicada en la página 53 de *F1 Racing* N° 58, es mía.

Uno se siente orgulloso de su escudería.

Francisco Javier Pérez Vignau
Cerdanyola (Barcelona)

De viaje a Montmeló

Busco gente de Zaragoza para acudir a Montmeló 2004 los tres días. Tengo 22 años y soy *ferrarista-alonsista*, pero por encima de todo amo la F1.

Si alguien está interesado que mande un SMS al 645 606 534 a nombre de Josemi. Fans de Jenson Button abstenerse.

José Miguel Calvo Traid, Zaragoza

Bien por los pósters

Sólo quería daros las gracias por los pósters de Fernando Alonso incluidos en el Número Especial de *F1 Racing* dedicado a este genial piloto. Ahora, antes de dormirme, lo último que veo es la imagen de Alonso en el techo...

Raúl Arranz



Un deporte, una afición, una bandera...

ESPECIAL PRETEMPORADA



LA PRÁCTICA HACE AL MAESTRO ... O ESO ESPERAN

Mientras las compras navideñas acechaban al resto de los mortales, la F1 se preparaba para el mes de marzo. El 25 de noviembre, ocho equipos empezaban los tests en España, principalmente chasis, motor, neumáticos y electrónica sueltos. Pero un equipo, McLaren, lo reunió todo al hacer correr el MP4-19, su bólido de 2004 (véase página 28). Jordan y Minardi no iban a entrar en acción hasta el mes de diciembre.

Texto Matt Bishop y Dom Taylor



Ferrari

Circuito Circuit de Catalunya, España

| Piloto | Fecha | Coche | Vueltas VR | Tiempo |
|---------------|-------|----------|------------|------------|
| Luca Badoer | 25/11 | F2003-GA | 69 | 1m 17,799s |
| | 26/11 | F2003-GA | 68 | 1m 17,291s |
| | 27/11 | F2003-GA | 70 | 1m 17,302s |
| Felipe Massa | 25/11 | F2003-GA | 93 | 1m 18,103s |
| | 26/11 | F2003-GA | 68 | 1m 17,670s |
| | 27/11 | F2003-GA | 70 | 1m 17,780s |
| Luciano Burti | 25/11 | F2003-GA | 36 | 1m 19,154s |
| | 26/11 | F2003-GA | 61 | 1m 17,886s |
| | 27/11 | F2003-GA | 16 | 1m 17,790s |

Luca Badoer encabezó las listas de tiempos durante los tres días de tests en Montmeló. Sólo en la segunda jornada alguien consiguió acercarse a dos décimas de su mejor crono, y no fue otro que Jenson Button con el BAR 2004 laboratorio.

Sauber estuvo presente en dicho test pero, a pesar de su contrato con el equipo suizo para 2004, Felipe Massa pilotó un F2003-GA. Fue el segundo mejor de los Ferrari, seguido de Luciano Burti.

No obstante, la estrategia de Ferrari consistió en que cada piloto probara un elemento específico durante los tres días -motor, neumáticos y sistemas electrónicos- así que sus

tiempos no son indicativos de su velocidad pura. Es más: la última jornada, el Sauber de Giancarlo Fisichella superó a los dos Ferrari más lentos.

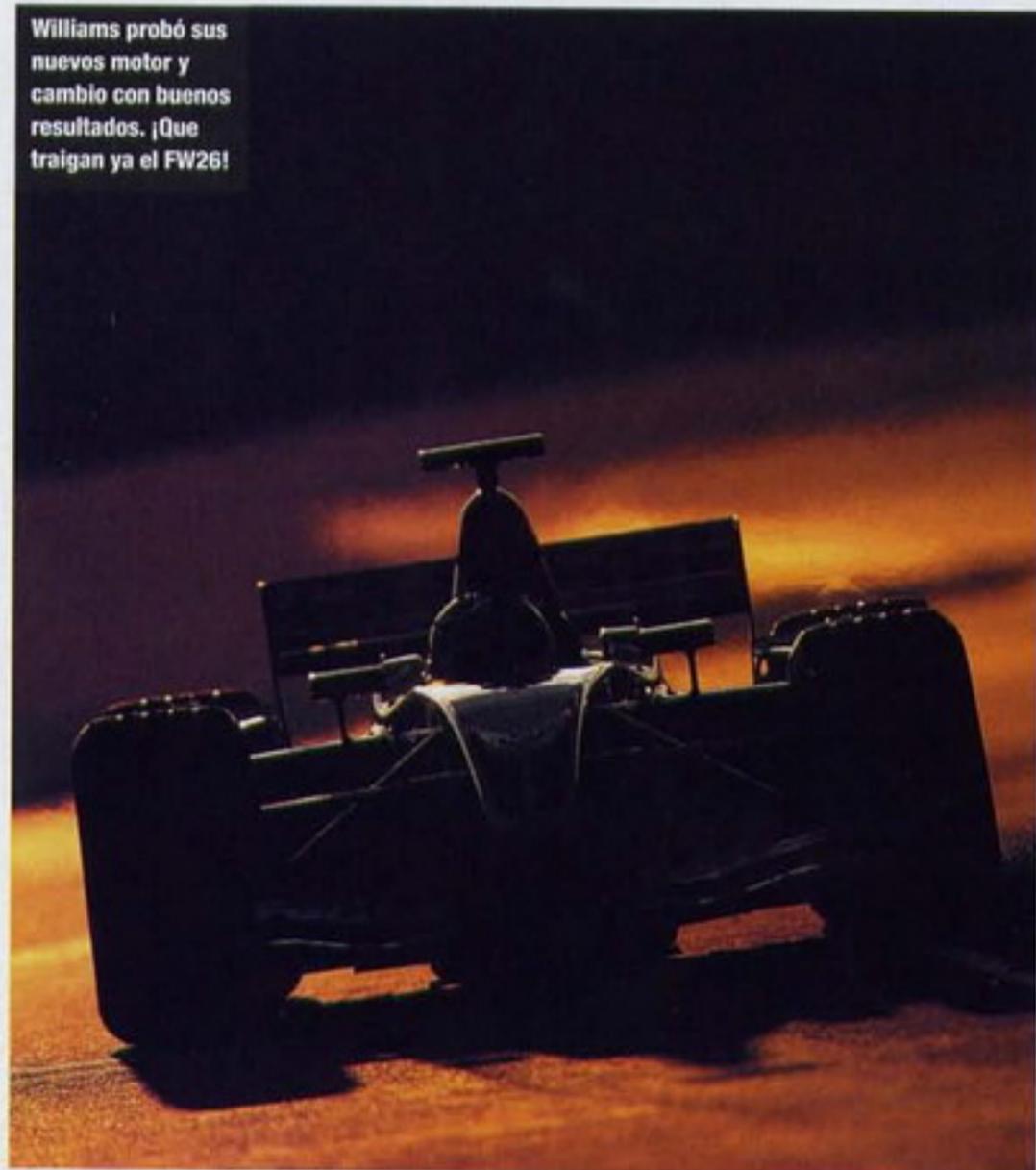
Con todo, Badoer se mostró el más rápido de sobra, mientras que Massa y Burti tuvieron problemas de equilibrio en sus F2003-GA. El coche tiene fama de ser difícil de reglar.

Bridgestone disfrutó de dos días enteros con tiempo seco, y el tercer día aprovechó un asfalto mojado que se secaba para probar nuevas gomas de agua. Dichas condiciones cogieron desprevenido a Burti, que perdió el control en la recta principal y acabó contra el muro. Salió ileso. Su Ferrari no.



Los pilotos de Ferrari probaron elementos distintos. Tal vez por eso Badoer despuntó.

Williams probó sus nuevos motor y cambio con buenos resultados. ¡Que traigan ya el FW26!



Williams

Circuito Circuit de la Comunitat Valenciana, España

| Piloto | Fecha | Coche | Vueltas VR | Tiempo |
|--------------------|-------|-------|------------|------------|
| Juan Pablo Montoya | 25/11 | FW25 | 69 | 1m 10,081s |
| | 26/11 | FW25 | 66 | 1m 10,349s |
| | 27/11 | FW25 | 57 | 1m 10,218s |
| Ralf Schumacher | 25/11 | FW25 | 37 | 1m 10,718s |
| | 26/11 | FW25 | 81 | 1m 10,321s |
| | 27/11 | FW25 | 70 | 1m 10,601s |
| Marc Gené | 25/11 | FW25 | 57 | 1m 11,224s |
| | 26/11 | FW25 | 20 | 1m 11,741s |
| | 27/11 | FW25 | 88 | 1m 11,013s |

Williams llevó tres FW25 a Cheste, para Ralf Schumacher, Juan Pablo Montoya y Marc Gené. "El primer día empezó algo despacio, pero mejoró a media mañana", dijo el director del equipo de tests, Tim Newton. "Probamos reglajes de chasis y evaluamos compuestos de neumáticos. También probamos satisfactoriamente nuestro nuevo cambio. Al final de la sesión, nuestros pilotos copaban los mejores tiempos".

Los tres acumularon un buen kilometraje, y Schumacher y Montoya rodaron en 1m 10s en las tres jornadas. En la segunda, Ralf y Marc sufrieron sendas salidas de pista de

poca importancia, con desperfectos menores. Aun así, Newton se mostraba satisfecho: "Ha sido otro día productivo, con más de 850 km de ensayos de evaluación, con vistas a la intensa fase de desarrollo previa al lanzamiento del FW26. Hoy conseguimos rodar algunas tandas largas, algo muy útil, además de nuestra habitual batería de pruebas de neumáticos y ensayos de salida parada".

Junto a Renault y Toyota, Williams se quedó un cuarto día, en el que Gené hizo tests sobre mojado con Michelin. Newton describió el test como "un éxito".

• Artículo Marc Gené en p32

McLaren

Circuito Circuit de la Comunitat Valenciana, España

| Piloto | Fecha | Coche | Vueltas | VR |
|-----------------|-------|---------|---------|------------|
| David Coulthard | 25/11 | MP4-19 | 47 | 1m 12,029s |
| | 26/11 | MP4-19 | 59 | 1m 11,069s |
| | 27/11 | MP4-19 | 70 | 1m 10,021s |
| Alex Wurz | 25/11 | MP4-17D | 55 | 1m 11,301s |
| | 26/11 | MP4-17D | 93 | 1m 10,761s |
| | 27/11 | MP4-17D | 95 | 1m 11,069s |

El depurado MP4-19 fue el único coche de 2004 visto en el Ricardo Tormo, y tuvo un debut impresionante. A diferencia de su problemático predecesor, el malogrado MP4-18A, fue fiable desde el principio.

David Coulthard fue más veloz cada día, y al final batió el récord del circuito antes de que un problema mecánico no especificado le dejara tirado, después de 176 vueltas sin problemas. Además, según el director de McLaren, Martin Whitmarsh, el MP4-19 ya ha superado todos sus tests de seguridad de la FIA (en los que el MP4-18A cayó tres veces). El nuevo motor Mercedes-Ilmor FO110Q, que giró por vez primera en el banco en julio, funcionó como un reloj.

Estaba previsto que Kimi

Räikkönen probara el nuevo coche, pero se quedó en casa recuperándose de una operación de poca importancia en su muñeca derecha. No importa: antes de Navidad ya acumulará un montón de kilómetros, y después más.

Técnicos de otros equipos echaron miradas de envidia al MP4-19. Uno lo calificó de "soberbio de verdad" y otro declaró que "realmente ha subido el listón".

Con un viejo MP4-17D rodó Alex Wurz, que tenía la cabeza en otros asuntos (ese volante en Jaguar que al final iría a parar a golpe de talonario a un joven aún no puesto a prueba), pero aun así efectuó un sólido y profesional trabajo, rodando 243 vueltas en los tres días.

• Artículo MP4-19 en p28

DC probó por vez primera el nuevo McLaren, que se mostró fiable y muy prometedor.



El nuevo motor Renault todavía no ha rodado, pero los elementos de 2004 tienen buena pinta.

Renault

Circuito Circuit de la Comunitat Valenciana, España

| Piloto | Fecha | Coche | Vueltas | VR |
|-----------------|-------|-------|---------|------------|
| Jarno Trulli | 25/11 | R23B | 89 | 1m 11,938s |
| | 26/11 | R23B | 66 | 1m 10,400s |
| | 27/11 | R23B | 110 | 1m 10,416s |
| Franck Montagny | 25/11 | R23B | 85 | 1m 11,829s |
| | 26/11 | R23B | 68 | 1m 11,205s |
| | 27/11 | R23B | 125 | 1m 11,031s |

Renault rodó en Valencia con un par de R23B y un sinfín de piezas del R24 del año que viene, como componentes de suspensión y software de control de chasis/motor... pero no el nuevo motor.

Muchos equipos ya pueden montar sus motores 'uno por fin de semana' de 2004 en chasis laboratorio de 2003, pero el nuevo propulsor RS24 a 72° es tan distinto del RS23 a 106° de 2003 que no encaja en el R23B. El nuevo motor correrá en pista por primera vez en enero, en un R24. Renault dice que este retraso no supone un problema, puesto que mientras tanto el motor se puede probar a fondo en el banco. Pero la fiabilidad del motor será primordial en 2004, de modo que cuanto más tiempo en pista mejor. Renault

fue muy fiable en Cheste, un detalle alentador a la vista de los 10 abandonos en carrera que sufrieron en 2003.

Jarno Trulli se concentró en la aerodinámica, frenos y neumáticos, y se mostró cada vez más competitivo a medida que avanzaba el test. Cuando le dejaron apretar, giró sin problemas a menos de una décima del Williams de Montoya.

Franck Montagny, tercer piloto oficial de Renault en 2004, corrió con firmeza y se mantuvo a tiro de Trulli y los Williams mientras probaba un nuevo software del diferencial y configuraciones de amortiguación para el R24. Montagny tomaba una trazada más abierta de lo normal pero eficaz en la primera curva, algo que aprendió en la F-Nissan. ▶



BAR

Circuito Circuit de Catalunya, España

| Piloto | Fecha | Coche | Vueltas | VR |
|---------------|-------|-------|---------|------------|
| Jenson Button | 25/11 | 005 | 5 | n/d |
| | 26/11 | 005 | 84 | 1m 17,422s |
| | 27/11 | 005 | 87 | 1m 17,495s |
| Takuma Sato | 25/11 | 005 | 45 | 1m 18,559s |
| | 26/11 | 005 | 69 | 1m 17,699s |
| | 27/11 | 005 | 106 | 1m 18,054s |

El test en Montmeló tenía que ser Bridgestone (Michelin estaba en Valencia), pero cuando BAR logró atar su paso de Bridgestone a Michelin era demasiado tarde para tomar parte en el test en Cheste. Así que se les dio permiso para calzarMichelins en un test Bridgestone, a condición de que no lucieran logos Michelin.

Jenson Button probó el coche laboratorio, con la nueva zaga para 2004 (incluido el nuevo motor Honda V10) pero el paquete aerodinámico del coche viejo. Takuma Sato rodó con un coche de 2003.

El primer día sólo fue de preparación/instalación para Button, y por tanto dio pocas vueltas. Sato llevó a cabo pruebas de desarrollo de neumáticos, y se declaró

“relativamente satisfecho”.

El segundo día fue bastante más productivo, y Jenson completó 84 vueltas sin problemas, finalizando segundo detrás del Ferrari de Badoer. Taku siguió con la evaluación de neumáticos, y esta vez ya se mostró “realmente contento”.

El tercer día fue igual de satisfactorio. La lluvia durante la noche dejó la pista fría y húmeda al principio, pero los dos pilotos de BAR acumularon 193 vueltas entre los dos. “Fue estupendo volver a pilotar”, dijo Jenson. “El coche funcionó muy bien y conseguimos lo que queríamos: acumular un buen número de kilómetros. El nuevo motor Honda también fue muy bien y se mostró fiable, lo cual es un buen indicio”.



Takuma Sato probó los Michelin en el BAR de 2003. El cambio se concretó poco antes del test.

Fisichella disfrutó de su primer test con Sauber y se está adaptando bien a su equipo.



Sauber

Circuito Circuit de Catalunya, España

| Piloto | Fecha | Coche | Vueltas | VR |
|----------------------|-------|-------|---------|------------|
| Giancarlo Fisichella | 25/11 | C22 | 99 | 1m 18,532s |
| | 26/11 | C22 | 83 | 1m 18,246s |
| | 27/11 | C22 | 66 | 1m 17,747s |

Era un test importante para Sauber, el primero para su nueva estrella, Giancarlo Fisichella. Al principio de la primera jornada, tuvo algún problema con un asiento mal ajustado, pero una vez resuelto adoptó su habitual ritmo sólido, completando 99 vueltas constantes y pronunciando su cita marca de la casa (“estoy muy contento”) en cuanto las grabadoras se le pusieron a tiro esa tarde, al finalizar el test.

Como era de esperar, tras un año difícil en Jordan, Fisichella parecía relajado. “Creo que hay un ambiente muy agradable en Sauber”, dijo, “y todo el mundo parece trabajar de un modo muy cordial y profesional”.

Su compañero, el ex piloto probador de Ferrari Felipe Massa, también estuvo presente y pasó los tres días pilotando... un Ferrari. Está

claro que la relación entre estos dos equipos es más íntima que nunca. El nuevo Sauber no sólo montará un motor Ferrari (como en años anteriores) sino también un cambio Ferrari.

No es ningún secreto que el paso de Fisichella a Sauber fue estratégico, y esperará que pronto le inviten a probar un Ferrari. Cuando eso suceda, saldrá a causar buena impresión. Después de todo, podría haber dos vacantes en la Scuderia dentro de 12 meses. Claro está, Massa, que tiene como representante a Nicolas Todt, hijo del director deportivo de Ferrari, Jean, aspira a uno de ellos. No obstante, no se le habrá escapado a nadie –y menos a Giancarlo– que Felipe resultó más lento que el veterano piloto probador de Ferrari, Luca Badoer, en los tres días de tests...

Jaguar

Circuito Circuit de la Comunitat Valenciana, España

| Piloto | Fecha | Coche | Vueltas | VR |
|-----------------|-------|-------|---------|------------|
| Mark Webber | 25/11 | R4 | 29 | 1m 11,867s |
| | 26/11 | R4 | 103 | 1m 11,266s |
| | 27/11 | R4 | 75 | 1m 12,128s |
| Christian Klien | 25/11 | R4 | 70 | 1m 11,948s |
| | 26/11 | R4 | 85 | 1m 11,932s |
| Townsend Bell | 25/11 | R4 | 62 | 1m 12,322s |
| Justin Wilson | 27/11 | R4 | 127 | 1m 10,443s |

Los primeros tests de Jaguar Racing estuvieron cargados de ironías. Como era de esperar, de los cuatro pilotos que alinearon, el ultrasuave Webber fue el más rápido por cierto margen, salvo que en el último día le superó el desafortunado Justin Wilson, cuyas 127 vueltas pueden haber sido su canto del cisne en F1.

Jaguar también rodó con dos pilotos 'con maletín', Christian Klien y Townsend Bell. El norteamericano sólo dio 62 competentes vueltas el primer día, pero el austriaco completó 155 en dos jornadas, la mejor a casi siete décimas de Webber. Merece la pena recordar que hasta el desdichado Antonio Pizzonia dio algunas vueltas de órdago

en el Ricardo Tormo el pasado invierno, y ostentaba el récord -1m 10,072s- hasta que Coulthard lo batió con el nuevo McLaren MP4-19. Hay que reconocer que el de Chestre es uno de los circuitos más aptos para que un joven piloto se aclimate a la potencia, frenada y agarre de un F1. Incluso el voluntarioso Ryo Fukuda, que probó un BAR en Valencia el invierno pasado, logró igualar al veloz Anthony Davidson; una semana más tarde, en Montmeló, no pudo acercarse a menos de 1,5s del inglés.

Klien puede ser un gran hallazgo... o un empacho de Red Bull. Por el bien de Jaguar, ojalá sea lo primero.

Jaguar presentará el nuevo R5 a principios de enero.

Cuatro hombres pilotaron el R4 durante tres días. Webber rodó rápido. También Wilson...



Punto extra para Ryan Briscoe: el tercer día de tests superó al Jaguar de Webber en Chestre.



Toyota

Circuito Circuit de la Comunitat Valenciana, España

| Piloto | Fecha | Coche | Vueltas | VR |
|--------------|-------|-------|---------|-----------|
| Ryan Briscoe | 25/11 | TF103 | 70 | 1m12.652s |
| | 26/11 | TF103 | 69 | 1m12.000s |
| | 27/11 | TF103 | 106 | 1m11.950s |

Circuito Paul Ricard, Francia

| | | | | |
|---------------|-------|--------|-----|-----|
| Ricardo Zonta | 25/11 | TF103B | n/d | n/d |
| | 26/11 | TF103B | n/d | n/d |
| | 27/11 | TF103B | n/d | n/d |

Toyota fue el único equipo que en esta primera semana repartió sus tests entre dos circuitos, una señal de su firme propósito de llegar a lo más alto en F1. Los 'tests partidos' son una práctica normalmente reservada para los 'tres grandes' en momentos decisivos de la temporada, pero está claro que Toyota creyó conveniente mantener a Ricardo Zonta y el TF103B híbrido lejos de las miradas indiscretas de Valencia.

Toyota alquiló el Paul Ricard en privado y se negó a hacer público detalle alguno del test. No obstante, F1 Racing logró averiguar que Zonta probaba una zaga totalmente revisada, nueva suspensión trasera, el

cambio de 2004 y el motor RVX-04 de la próxima temporada, diseñado para aguantar todo el fin de semana. Era la primera vez que el nuevo motor rodaba en pista después de tests exhaustivos en el banco. Según el diseñador jefe Gustav Brunner, todo fue bien, aunque el tercer día llovió.

Mientras tanto, en Valencia, el joven protegido de Toyota Ryan Briscoe completó 245 vueltas con el TF103 de 2003, probando reglajes, neumáticos y sistemas. Briscoe acabó las dos primeras jornadas en la cola de las listas de tiempos, pero el tercer día logró colarse por delante de los dos Jaguar, incluido el de su compatriota australiano Mark Webber. 

'MAC ATTACK'

El primer bólido de 2004 en pista, el McLaren MP4-19, ya muestra una buena adaptación. Y eso a tres meses vista de la primera carrera.

Texto Anthony Rowlinson Fotografías Darren Heath

Los días más oscuros llegan justo antes del nuevo amanecer; pregunten a cualquier ingeniero de McLaren destinado a trabajar en su frustrado coche de 2003, el MP4-18A. La pasada temporada, mientras el equipo se afanaba por resolver los problemas creados por su intrincada aerodinámica y bajo peso, hubo momentos en que la única luz que veían era el destello de la sonrisa blanco perla de Michael Schumacher.

Pero después de la oscuridad...

La escasa luz del sol del incipiente invierno español se filtra por encima de las colinas que rodean el circuito Ricardo Tormo. A las 10.21 del martes 25 de noviembre, una sombra negra y plateada sale del box 17. David Coulthard va a dar la primera vuelta del MP4-19.

En el muro de boxes, el diseñador jefe Mike Coughlan, el ingeniero jefe (de desarrollo en carrera) Pat Fry y Werner Laürenz, jefe motorista de Mercedes, se reclinan sobre sus monitores de telemetría,

en espera del primer mensaje del coche.

La primera vuelta es de 'instalación', un control de que todos los manguitos encajan, que no hay fugas y que todas las ruedas apuntan en la dirección correcta. Así es. Seis horas y 47 vueltas después, David aparca el 19 en el box por última vez y se permite una sonrisa.

El coche, dice, es sensible a los cambios y parece reaccionar bien. "Al principio era algo subvirador, así que añadimos alerón delantero y reducimos las presiones de las ruedas, y en seguida pasó a sobrevirador. Es muy sensible a los cambios. Los coches rápidos siempre son así".

Hoy los tiempos son irrelevantes. Después de la traumática gestación del MP4-18A, atormentada por las vibraciones, el equipo se consuela con la capacidad del 19 de acumular vueltas como si se tratara del 17D, que también rueda aquí pilotado por Alex Wurz.

"Estamos encantados con la fiabilidad", dice Coughlan. "Tal como está

"EL MP4-19 HA SUPERADO TODOS LOS CRASH TESTS; ACUMULAMOS KILOMETROS CON CONFIANZA"

estructurado el campeonato, con un motor por fin de semana y el baremo de puntos más apretado, hacer que el coche aguante es más importante que nunca. Incluso podría decidir los títulos".

Es muy pronto para decir que McLaren ha construido un coche que por fin plantará cara de verdad a Ferrari, pero los indicios son buenos. "Ni una vez", dice Coughlan, "el coche ha tenido un problema que no pudiéramos resolver en una hora". En los tres días de tests, DC acumula un total de 176 vueltas: 47, 59 y 70. En la sede de Woking, Adrian Newey y Neil Oatley, que

Todo el mundo sonreía en Valencia después de tres días de tests: no hubo fallos técnicos de importancia, la fiabilidad fue buena y el comportamiento parece prometedor.





dirigieron el diseño y desarrollo del 19, pueden respirar tranquilos por primera vez en muchos meses.

Recuerden que el MP4-19 es el McLaren de 2004. Tiene tres meses enteros de desarrollo por delante. Los nuevos bólidos de sus rivales no rodarán hasta enero como muy pronto. Claro que el 19 no habría estado listo con tanta antelación si el pasado verano no se hubiera tomado la decisión de renunciar al desarrollo del 18A pero, aun así, McLaren se ha adelantado ampliamente a la competencia.

Veinte horas diarias en el túnel de viento se dedican a pulir conceptos vistos en el 18. "A ese coche le faltó poco", dice Coughlan, "pero suponía muchos riesgos técnicos. Había ámbitos en los que hacía falta trabajar, y los hemos enderezado con el 19".

Mike, y todo el equipo, es optimista. Nada de bravatas -McLaren no es así-, sólo confianza fría y corporativa. Anoten las palabras del director Martin Whitmarsh: "Antes de Navidad habremos hecho tres tests completos. El 19 ha superado todos los crash tests, así que acumulamos kilómetros con confianza. Creo que en Melbourne estaremos en buena forma".

El tercer y último día de tests, DC marca un 1m 10,021s, superando a los también Michelinistas Montoya y Trulli. Se trata de un nuevo récord para la pista valenciana. ▶

> Suspensión y neumáticos

La suspensión del MP4-19 se ha desarrollado en colaboración con ingenieros de Michelin. Los ingenieros de chasis buscan más agarre, mientras que los de neumáticos quieren más apoyo del chasis para alcanzar dicho agarre.

"Nosotros pedimos ciertas características de amortiguación del neumático", dijo Whitmarsh, "y Michelin quiere que nuestros ingenieros de suspensión hagan un uso concreto del neumático; por ejemplo, minimizando los cambios de caída. Neumáticos y chasis evolucionan juntos".

> Componentes fundamentales y auxiliares

El MP4-19 tiene un nuevo morro, chasis, monocasco, fondo y carrocería superior. McLaren tuvo que trabajar duro para superar los problemas de fiabilidad con el ligero MP4-18A, y el que no pasara algunos crash tests de la FIA. Su sucesor los ha superado todos.

Además, el MP4-19 se ha adaptado al tipo de estrategias

de carrera más probables. En 2003 no hubo carreras a una sola parada, de modo que un F1 ya no necesita un depósito de combustible con capacidad para rodar media carrera. "En cuanto decides quitarle 20 litros de capacidad al depósito", dijo Whitmarsh, "te planteas reducir la batalla, optimizar la refrigeración haciendo más

estrecha la zona del depósito, o hacer el coche más bajo para rebajar el centro de gravedad. O sea, potenciar el rendimiento".

Aunque los componentes fundamentales del 19 son nuevos, la herencia del MP4-18A se revela claramente en sus elementos auxiliares: más de la mitad de componentes menores proceden de su predecesor.

'EN 2003 NO HUBO CARRERAS A UNA PARADA, ASÍ QUE UN F1 YA NO NECESITA UN DEPÓSITO PARA MEDIA CARRERA'

> Morro y doble quilla

A primera vista, el afilado e intrincado morro del MP4-19 parece idéntico al del 18A, pero se diferencia en muchos detalles. El director técnico Adrian Newey dice que ha llegado a un punto en el que es poco probable que se saquen mayores beneficios de este concepto de morro. "Adrian ha pasado a algo muy eficaz, así

que no queda nada por aprovechar", dijo Coughlan. "Las ganancias son cada vez menores".

McLaren persiste con la doble quilla para anclar los triángulos inferiores delanteros bajo el morro, un concepto que data del MP4-17 de 2002. Es el único de los 'cuatro grandes' que lo ha hecho funcionar con éxito. La

geometría del 19 es muy parecida a la del 18A.

"No creo que vaya mucho de una monoquilla a una doble quilla", dijo Coughlan. "El sistema tiene algunas pegas, pero también beneficios. En última instancia, creemos que es más rápido por las ganancias aerodinámicas que podemos encontrar con el mismo".

El MP4-19 ha de combinar una gran fiabilidad –sólo se permitirá un motor por coche por fin de semana– con una dispersión de calor cada vez más crítica.



> Motor y centro de gravedad

El nuevo motor Mercedes FO110Q se ha desarrollado específicamente para el MP4-19. Sus puntos de anclaje son ligeramente distintos de los del MP4-18A, y permiten que el motor esté más bajo, rebajando el centro de gravedad. El propulsor, más pequeño y diseñado para cumplir la norma que en 2004 sólo permitirá un motor por coche por fin de semana, fue probado en el banco por primera vez el

pasado 31 de julio. Se diseñó entre la sede de Mercedes en Stuttgart y las instalaciones de Ilmor en Brixworth, Inglaterra.

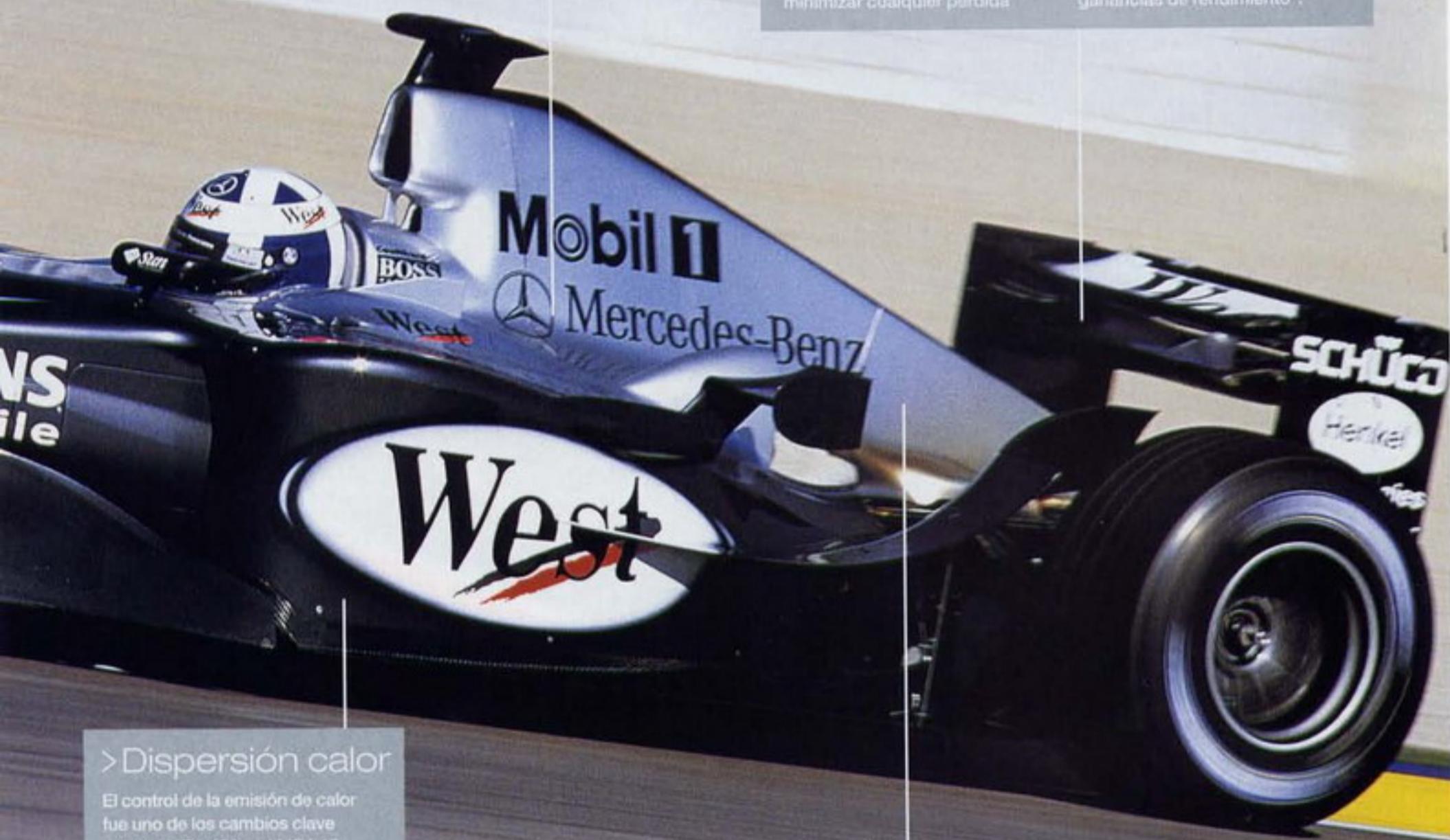
El camino hacia un centro de gravedad más bajo se percibe por doquier: el cambio está más bajo que antes; el piloto está más bajo y más recostado. En cuanto David Coulthard subió al coche, alabó su confort y posición de conducción. "En seguida me sentí como en casa", dijo.

> Alerón trasero

Las nuevas normas del alerón trasero para 2004 han aumentado el tamaño mínimo de las derivas laterales del mismo y limitado a dos el número de elementos permitido. Debido a esto, todos los equipos sufrirán cierta pérdida aerodinámica, pero no se sabrá hasta qué punto hasta que los diseños de alerones estén finalizados. Su desarrollo seguirá hasta pocos días antes del GP de Australia.

Los ingenieros confían en minimizar cualquier pérdida

potencial impuesta por las nuevas normas. De hecho, Coughlan cree que las pérdidas en una zona concreta pueden convertirse en beneficios de conjunto. "Es posible que una norma pensada para ralentizar los coches acabe permitiéndote hacer el coche más rápido. Pero sólo puedes descubrirlo dedicando muchos recursos a una zona particular. Sea lo que sea en lo que te concentres en el túnel de viento, se obtienen ganancias de rendimiento".



> Dispersión calor

El control de la emisión de calor fue uno de los cambios clave entre el MP4-18A y el MP4-19. A base de probar, el equipo cree haber aprendido mucho sobre el aire necesario para refrigerar las partes más sensibles al calor del coche. McLaren no es el único equipo que encuentra cada vez más difícil disipar el calor de carrocerías cada vez más coñidas.

Mientras los diseñadores buscan más potencia y eficacia de motores que siguen siendo V10 de 3.0 litros, las temperaturas han aumentado junto con el régimen de giro. Motores más calientes implican elementos auxiliares más calientes, pero con menos espacio a su alrededor para la refrigeración. Hace 10 años, la temperatura del agua era de unos 90°C; ahora alcanza los 140°C.

> Carrocería posterior

Con su coche de 2004, McLaren, igual que sus rivales, ha de tener presente las nuevas normas que aumentan el tamaño mínimo del capó motor. Aunque la razón indicada para este cambio es proporcionar más espacio para la publicidad de los sponsors, algunos ingenieros creen que de hecho el cambio se efectuó para reducir el rendimiento. Consciente de que dicho cambio afectaría a la eficacia del alerón trasero, McLaren ha dedicado

mucha atención a la forma del capó motor, minimizando así cualquier pérdida potencial.

"El reglamento siempre intenta suprimir las ganancias de rendimiento", dijo Coughlan. "Cuando sabes el efecto que tendrá, te concentras en ese temo para reducir la pérdida".

La carrocería por debajo y por detrás del capó motor está muy coñida al cambio y componentes mecánicos cercanos. Los materiales para esta zona se

tuvieron que elegir con mucho cuidado porque la carrocería ha de ser muy resistente al calor, dada su proximidad a los principales componentes generadores de calor (motor, escape y transmisión). El escape y salidas de los radiadores por la parte superior -parecidos a los del MP4-17D, pero no como en el MP4-18A (que salían a través de la suspensión trasera)- han convertido la carrocería posterior en una zona crítica para el calor. ❶

VUELTA AL TRABAJO

Se acabó el descanso para Marc Gené. Después de unos días nadando entre las aguas del Caribe y del Pacífico, y disputando una prueba de karting, el piloto probador de Williams volvió a las duras jornadas de tests de pretemporada.

Texto Xavier Guillén **Fotografías** Malcolm Griffiths/LAT y Peter Spinney/LAT





“TENEMOS UNA FIABILIDAD MUCHO MÁS ALTA DE LO QUE HE VISTO HASTA AHORA, EN LOS TRES AÑOS QUE LLEVO EN WILLIAMS”

alucinante. Para estar en contacto con la naturaleza es un sitio ideal, es la segunda reserva natural del mundo y no es muy complicado acceder. Hay un vuelo directo, Madrid-Quito, y luego en poco tiempo ya estás moviéndote entre animales endémicos. Voy a repetir el viaje en el futuro”.

De regreso a España, Marc se incorporó con el tiempo justo a los primeros entrenamientos de pretemporada en Valencia. En el equipo han avanzado mucho el trabajo y, fieles a la política de la casa, todo marcha según lo previsto para iniciar el campeonato con el nuevo coche. La vuelta al trabajo ha resultado más positiva de lo esperado, porque a pesar de la prudencia que desprende esta escudería en todas las pruebas, el coche está siendo muy rápido. Marc rodó con un monoplace de 2003, pero con elementos vitales del nuevo coche.

“Tenía ganas de volver a tomar el volante, el test ha ido bien aunque un poco justo, tenía ganas sobre todo porque soy el encargado de desarrollar el coche nuevo. Mi labor es muy positiva en este sentido, desarrollo todo lo nuevo, trabajo mucho con la fiabilidad del coche y eso me gusta más que otras cosas. Estos días he estado probando el tren trasero, motor, caja de cambios y transmisión. Son unas piezas que deben pasar muchísimos ▶

Poco tiempo han durado las vacaciones, aunque en el caso de Marc un par de semanas dan para mucho. Un enamorado del montañismo, la escalada, el submarinismo y los deportes al aire libre, es capaz de alternar el volante de un kart por las calles de una ciudad colombiana con la compañía de un oso marino con absoluta normalidad. Y en cierto modo, para él es así, porque sabe extraer un milisegundo al Williams con la misma determinación y sensibilidad con que pierde la mirada en el universo azul de un mar repleto de animales tan raros como los personajes del paddock, aunque infinitamente menos peligrosos.

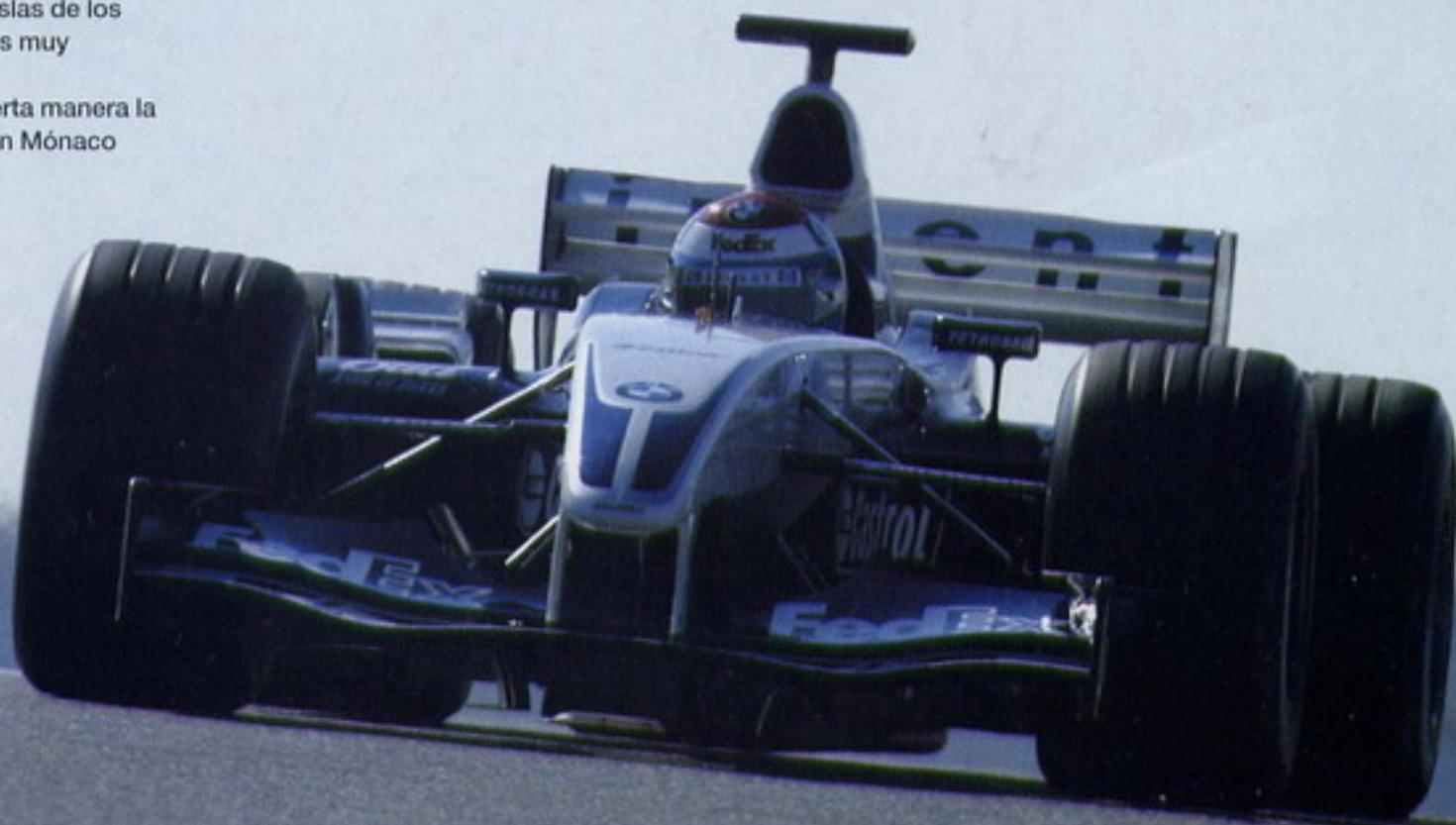
“He pasado unas vacaciones muy agradables. Estuve en Colombia, me invitó Juan Pablo Montoya a una carrera de karting benéfica. Estaba muy bien organizada, funcionó muy bien y aproveché para pasar unos días de turismo ecológico. Visité las islas de los Galápagos, fueron vacaciones muy positivas.

“El circuito producía en cierta manera la misma sensación que vives en Mónaco

(Izda.) Marc pilotó en la pista valenciana de Cheste una unidad de 2003 equipada con el nuevo motor, transmisión y caja de cambios. Los resultados han sido muy satisfactorios; (arriba y abajo) rodando con el coche 'viejo'.

con un F1, fue algo espectacular, porque las casas estaban muy cerca de la pista, en algunas partes a tan sólo unos cuarenta centímetros del asfalto. El trazado transcurría por dentro de una ciudad amurallada, todo el tiempo rodando entre calles. Al principio dudábamos si era peligroso, pero luego demostró ser correcto en cuanto a seguridad, al final todos queríamos ganar.

“La experiencia de los Galápagos me impresionó. Las visitas están programadas para no masificar la zona, son visitas enfocadas a conocer la naturaleza, siempre acompañado por un guía, no puedes tocar los animales, y ellos no muestran ningún recelo hacia las personas. Es una pasada bañarte con los lobos marinos y las tortugas. No te tocan pero se acercan a dos centímetros de ti, es



“EN 2005 SOY UNO DE LOS CANDIDATOS PARA PILOTAR Y ESTO ME MOTIVA PARA TRABAJAR AL MAXIMO ESTA TEMPORADA”

kilómetros. Al inicio del año el coche por lo general es menos potente, pero ya está en las mismas prestaciones y una fiabilidad mucho más alta de lo que he visto en Williams hasta ahora, en los tres años que llevo. Espero que el chasis esté también en estos niveles. Por lo que respecta a la parte mecánica, estamos mucho más avanzados que nunca. El inicio de año pinta muy bien, con una fiabilidad a toda prueba, y esto es algo vital para la próxima temporada, con tantas carreras, ya que habrá poco tiempo para volver a la fábrica y diseñar piezas cuando el campeonato esté en marcha. Nunca como ahora la fiabilidad va a ser tan importante”.

Tantos grandes premios van a exigir más trabajo a los probadores, porque los pilotos van a tener poco tiempo entre carrera y carrera. El trabajo de Marc todavía cobra más trascendencia para asegurar un buen material a Ralf y Juan Pablo. Frente a ellos, los de siempre, pero también con más ganas que nunca.

“El resto de escuderías también están trabajando muy fuerte. McLaren ya tenía el coche nuevo en Valencia, Coulthard hizo el



(Arriba) Su aptitud como probador es muy apreciada en el equipo... y también como piloto, aunque sólo disputara una carrera en 2003: (abajo) Gené a toda máquina con el FW25.

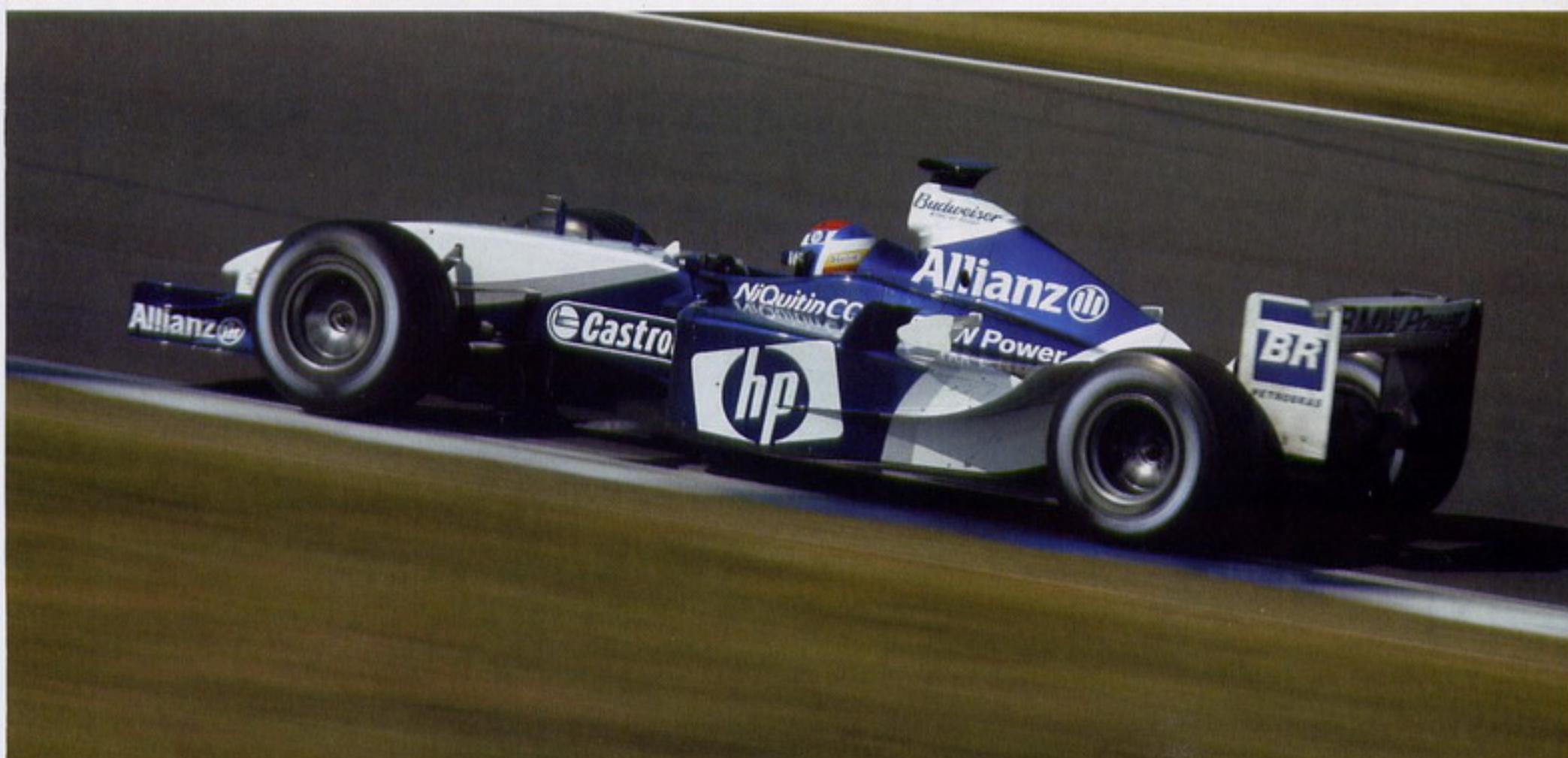
mejor tiempo en Cheste, pero nunca sabes los niveles de gasolina que lleva cada uno. Lo único que he visto fuera de lo normal es el buen rendimiento del BAR-Honda, está yendo muy bien, sorprende la adaptación del equipo a los Michelin. En cuanto a los demás equipos no he podido sacar otras conclusiones que me hagan pensar en grandes cambios. Por nuestra parte, me gustaría destacar que estamos mejor de lo que me esperaba”.

Aún no ha comenzado el mundial de 2004 y ya estamos pensando en el de 2005. La razón no es otra que la vacante

que dejará Montoya en el equipo. Frank Williams seguro que ya debe tener un ramillete de pilotos esperando, pero el inglés deshojará la margarita entre muy pocos aspirantes. Uno de ellos ha de ser por fuerza Marc Gené, es el piloto reserva actual y en una sola carrera demostró que es una opción válida para un equipo que quiera puntuar y optar al mundial de constructores, como es el caso de Williams. Se habla de jóvenes promesas, aunque al patrón le gusta apostar por pilotos contrastados, como fue el caso de Villeneuve, Mansell, Prost o Montoya, antes que por fichajes tipo 'Räikkönen'. En otras ocasiones se ha decantado por sus pilotos probadores, como fue el caso de Damon Hill. Así que Marc es consciente de la importancia que tiene 2004. Cada prueba será, además de un nuevo test para el coche, también una oportunidad para demostrar su rapidez y promocionar su propia candidatura para 2005.

“Se han comentado muchas cosas sobre el pase de Montoya a McLaren en





2005, seguro que Frank Williams lo tiene muy bien pensado. Con toda certeza sabe que presenta una serie de desventajas, porque se marcha un gran piloto conocedor del funcionamiento del equipo, pero por otro lado sabe que en 2004 dispondrá de un piloto con ganas de ser campeón del mundo. Una persona con tanto talento es demasiado grande como para negarle nada y Williams le dará todo lo necesario para ganar el título. No están muy preocupados, porque aunque alguien haya apuntado el peligro que supone la fuga de información, la evolución en F1 es tan rápida que en cuanto pasan unas semanas, lo que parecía una revolución ya es algo anticuado. Al equipo no le quita el sueño la marcha de Juan Pablo.

"Evidentemente, yo estaré muy pendiente de lo que pase en 2005. Va a haber mucha competencia, Frank Williams va a tener la última palabra. Soy uno de los candidatos y eso me motiva para trabajar al máximo esta temporada".

Uno más, pero el que mejor conoce el

(Arriba) El trabajo de Marc durante 2003 permitió a Montoya y Ralf Schumacher disponer en muchas carreras del mejor coche. Williams vuelve a confiar en el piloto español para desarrollar el nuevo monoplaza; (abajo) Marc se concentra antes de salir a la pista.

coche y la forma de trabajar del equipo, con experiencia, mucha experiencia y una buena edad, a pesar de las modas.

El final de la temporada 2003 fue decepcionante. Montoya se quedó sin título y el equipo se equivocó en momentos clave, por eso la vuelta al trabajo está siendo también un exorcismo para olvidar los malos momentos.

"En Valencia se respiraba el ambiente habitual de los tests, había gente en las gradas, lo normal de otros años; buen tiempo aunque mucho viento. El último día hizo mucho frío, hicimos un simulacro con la pista mojada y fue de los más reales porque el asfalto estaba muy frío.

"Fue una sesión como otra cualquiera pero el ánimo en el equipo era excelente, están muy motivados. En años anteriores hemos empezado un poco flojos, quizá éste sea diferente. Todos sabemos que el coche es muy radical, las primeras conclusiones son muy alentadoras, pero nadie se atreve a decir nada porque queremos ver el coche en pista. El único

objetivo que tenemos es ganar, pero hasta que no se vea el coche en carrera la gente no habla mucho".

Pendientes como siempre del efecto Michael Schumacher-Ferrari, del avance de McLaren, de hasta dónde pueden llegar Fernando Alonso y Renault, está claro que Williams es uno de los favoritos para el título.

"Somos un poco más favoritos que en 2003, consideraría que es el equipo favorito, no a los dos títulos, pero sí a uno, seguro. Esto sin olvidar a McLaren, Ferrari o Renault. Sí que es cierto que a final de 2003 cometimos algunos fallos, pero la competitividad del coche era muy alta. Si es así, deberíamos estar mejor en el inicio de la nueva temporada, más adelante que en otras ocasiones".

Después de la pausa navideña, Marc entrenará en Montmeló, donde ya se rodará con la nueva variante que reduce la recta previa al 'estadio', amplía la pista y ofrece una escapatoria más grande y asfaltada. Antes ya habrá tenido tiempo de eliminar el turrón en plena montaña, en los Alpes.

"Después de Navidad, marcharé unos días con mi novia a los Alpes, pero enseguida debo volver a los entrenamientos. A principios de enero, el día tres, ya estaré entrenando de nuevo con Williams. Tengo ganas de probar el 'nuevo' Montmeló, han ensanchado la pista en la frenada de acceso al 'estadio' y han ampliado la escapatoria, que ahora es asfaltada. Los pilotos vamos a tomar más riesgos porque si nos pasamos de frenada vamos a poder volver sin problemas. Si te sales el coche no quedará dañado ni perderás muchos segundos en volver a la pista. Creo que ha sido muy positivo el cambio, la frenada es más fuerte, hay más amplitud, más seguridad y se tomarán más riesgos".

Ojalá que el riesgo que tome en el nuevo año sea premonitorio para 2005 y lo lleve de nuevo al mundial de F1 desde la primera hasta la última carrera. 



HOMBRE DEL AÑO

Una vez más rematamos el año dando a conocer los resultados de nuestra convocatoria anual Hombre del Año. Como de costumbre, nuestros lectores eligieron a los vencedores en las 12 categorías, en tres de las cuales –nada menos– se impuso un tal Fernando Alonso...

Retratos Neil Cooper

No es una verdad aceptada por todo el mundo, pero aun así es real: el nombre de Adolf Hitler apareció en la lista de candidatos al Premio Nobel de la Paz de 1938. (Por suerte, los jueces concedieron la distinción a la organización fundada por el explorador y estadista noruego Fridtjof Nansen, así que hemos de dar gracias por eso).

Los premios *F1 Racing* Hombre del Año no poseen –¿hace falta que lo diga?– tanto renombre como los Premios Nobel; pero, por tanto, nuestra convocatoria anual tampoco tiene el mismo poder para escandalizar a quienes desapruében los destinatarios, no digamos los nominados.

Pero, en sus cuatro años de existencia, los Premios *F1 Racing* se han convertido

en los únicos que realmente importan en el mundillo de las carreras.

¿Por qué, y cómo? Porque, a diferencia de todos los demás –y, en realidad, también del Nobel– sois vosotros quienes votáis en estos premios, no un grupo selecto de ilustres. Cada año, a primeros de septiembre, ponemos en marcha nuestra web www.f1racingawards.com, a través de



AÑO 2003

| | | | |
|------------------------------------|----|------------------------------------|----|
| Carrera del año | 38 | Equipo de mecánicos del año | 44 |
| Personaje del año | 39 | Adelantamiento del año | 45 |
| Salida del año | 40 | Calificador del año | 46 |
| Debutante del año | 41 | Coche del año | 47 |
| Equipo más mejorado del año | 42 | Piloto del año | 48 |
| Jefe de equipo del año | 43 | Hombre del año | 49 |

Todos han sido nominados, pero ¿cuántos han ganado?

De izda. a dcha.:
Alonso, Michael Schumacher, Webber, Ralf Schumacher, Barrichello, Fisichella, Trulli y Coulthard.

la cual cualquiera puede formar parte del jurado del Hombre del Año. Y en 2003 no menos de 38.930 de vosotros lo hizo.

¿Pueden equivocarse 38.930 personas? Claro que sí, y bien puede ser que alguno de los premios deje perplejo a más de uno. ¿Cuál habrá sido la Carrera del Año -cuyo resultado aparece el primero en estas páginas-? O el Coche del Año, el Piloto del

Año o el mismísimo Hombre del Año.

Y ya que estamos, permitidme decir que yo mismo discrepo de alguna de vuestras decisiones, pero ¿a quién le importa? Lo que distingue a los Premios F1 Racing de todos los demás es que son enteramente democráticos. La elección de los aficionados.

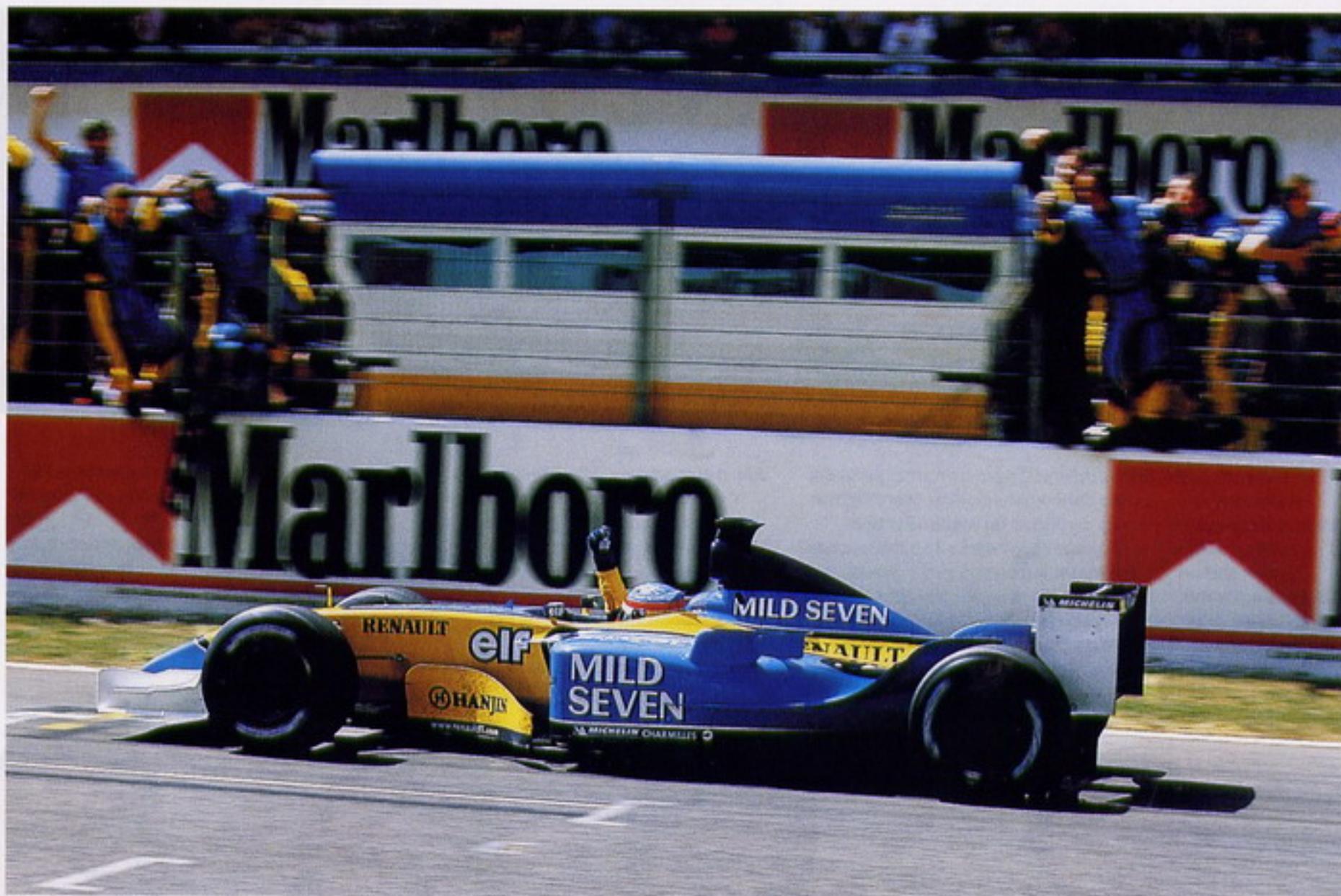
Además, este año hemos aumentado las

categorías a elegir. El año pasado eran 10, esta vez 12 (las recién llegadas son Carrera del Año y Salida del Año).

Recordad, a primeros de septiembre, la web www.f1racingawards.com volverá a estar disponible y os pediremos que hagáis valer vuestras opiniones una vez más. Entretanto, gracias por participar.

Matt Bishop





Carrera del año



FERNANDO ALONSO

No ganó en España, lo que demuestra que su carrera no fue ningún paseo. En una actuación impecable, acabó emparejado entre los Ferrari y puso a prueba a Schumi.

La primera carrera de Fernando Alonso en su gran premio de casa con Renault suscitó unas tremendas expectativas en una afición acostumbrada a los éxitos en motos y rallies. En Malasia marcó la pole; una victoria potencial en Brasil saltó en mil pedazos de metal, fibra de carbono y ruedas arrancadas. Con patillas, perilla y un encanto natural que desarmaba incluidos, ahora Fernando era más que un recién llegado. Estaba en casa; y España –pues hubo lleno en las gradas– estaba lista.

Casi marcó la pole. Pero una vuelta floja el viernes hizo que el sábado tuviera que salir cuando la pista no estaba en su mejor momento. Así, calificarse tercero detrás de los Ferrari fue poco menos que pasmoso.

Y casi se puso primero. El control de arrancada de Renault hizo que los dos Ferrari F2003-GA parecieran lentos. Fernando amagó el interior, luego presintió que a lo mejor Michael Schumacher y Rubens Barrichello se pasarían de frenada. Se contuvo levemente, esperando un hueco, y luego se quedó tercero.

Michael se escapó; Rubens retrasó a Fernando. Pero en el primero de los tres pit stops, el español fue mucho más rápido tanto en la vuelta de entrada como en la de salida de boxes. Se colocó segundo y empezó a acercarse a Michael, limando décimas inexorablemente, con tiempos perfectamente constantes, vivo y preciso en el tráfico. Forzó el error de Ralf Schumacher en el *curvone* Renault; quitó

importancia al roce con el lento Jordan-Ford de Ralph Firman. Antes de la última parada, Fernando estaba a cinco segundos.

Michael ganó, pero sin poder relajarse. Un error, o un titubeo en el tráfico, y Alonso estaría encima de él. Fernando fue un gran segundo, un héroe local que demostró estar a las puertas de la grandeza.

Dos meses después, en Silverstone, Michael cerró brutalmente a Fernando cuando rodaban a 320 km/h en la Recta del Hangar. Fernando siguió adelante, no picó, y completó su curso en *Cómo Ganar en F1*.

El 24 de agosto, en Hungría, ganó su primer GP a lo grande. Dio una paliza a sus rivales, hizo que pareciera fácil, y dobló a un piloto de Ferrari llamado Schumacher.

Peter Windsor

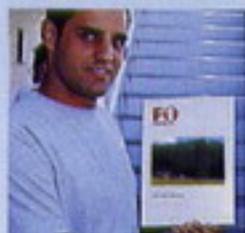
Sólo fue segundo, pero la actuación de Alonso en Montmeló entusiasmó tanto a sus seguidores de casa como al público internacional.

> Así fue la votación: El resultado más ajustado; dos grandes carreras y casi los mismos votos

| | |
|--|--------|
| Fernando Alonso GP de España | 19,47% |
| Rubens Barrichello GP de GB | 19,26% |
| Michael Schumacher GP de Austria | 18,84% |
| Kimi Räikkönen GP de Malasia | 12,69% |
| Juan Pablo Montoya GP de Mónaco | 11,63% |
| Giancarlo Fisichella GP de Brasil | 6,84% |

| | |
|--------------------------------------|-------|
| Otros Jenson Button, GP de GB | 3,69% |
| David Coulthard, GP de Australia | 3,29% |
| Ralf Schumacher, GP de Francia | 2,79% |
| Jarno Trulli, GP de Alemania | 1,50% |

Personaje del año



JUAN PABLO MONTOYA

Los héroes han de ser resueltos e inflexibles. Uno que llama a las cosas por su maldito nombre es un tipo así. Una actitud que también hace fascinante su pilotaje.

o irresistible de Juan Pablo –al menos si eres periodista– es que habla claro. En este sentido vino a este mundo para ser piloto Williams. A Williams no le van mucho las paparruchas de RR PP que prodigan tantos otros equipos. Claro que eso no significa que el pendenciero colombiano se esfuerce por escandalizar a propósito.

Montoya también parece haber conseguido conservar la normalidad dentro

del ambiente de alta presión de la F1. Puede que a algunos les parezca sensiblero verle pasear con Connie cogidos de la mano, pero la naturalidad espontánea de la pareja no lo es. Dicen que puede ser de armas tomar entre bastidores –algunos dicen que está un poco mimado– pero por lo general proyecta una imagen sencilla para lo que estilan algunos de sus colegas.

Pero, en el fondo, ¿tiene JPM lo que hay que tener? No hay una opinión clara sobre

eso, naturalmente. Es agresivo, a veces un poco impulsivo. Su historial está manchado por varios incidentes en los que no estuvo suficientemente cauto con sus rivales, pero el modo en que lidió con Michael Schumacher en ese espectacular adelantamiento en el Nürburgring demostró que puede ser tan preciso como su rival de rojo. (Por cierto, que Ross Brawn criticara las tácticas de Montoya en esa carrera sigue siendo uno de los momentos incomprensibles de la pasada temporada).

Lo cierto es que Montoya ha probado que le entusiasma el combate rueda con rueda y que él se ocupa de asegurar que no le ganen por la mano en situaciones apuradas. Se lo recordó a todo el mundo en la primera vuelta en Monza, aunque tal vez fue demasiado lejos en Indianápolis, cuando envió a su buen amigo Barrichello a la puzolana. Pero, caray, siempre nos quejamos de que nadie adelanta en F1, así que ¿por qué hacer tantos remilgos a estas cosas? Es un buen chico y, siendo uno del puñado de élite capaces de plantar cara a Michael, merece que le animemos.

Alan Henry



No sólo las carreras fueron memorables en 2003, también los personajes. Y Montoya, que no dio cuartel, más que nadie.

> Así fue la votación: En un año repleto de buenos personajes, se impuso el abierto colombiano

| | | | |
|---------------------------|--------|--|--|
| Juan Pablo Montoya | 19,66% | | Otros Mark Webber 5,76%, Jenson |
| Michael Schumacher | 16,09% | | Button 5,21%, Paul Stoddart 3,62%, |
| Rubens Barrichello | 11,64% | | Eddie Jordan 3,19%, Bernie Ecclestone |
| Fernando Alonso | 10,16% | | 2,94%, Flavio Briatore 2,73%, David |
| Kimi Räikkönen | 8,60% | | Coulthard 1,97%, Patrick Head 0,97%, |
| Jacques Villeneuve | 5,97% | | Max Mosley 0,80%, David Richards 0,69% |



Salida del año



JUSTIN WILSON

¿Óxido nítrico? ¿Tracción total? ¿Cómo superó Wilson a media parrilla en la primera vuelta en Sepang? Olviden el coche; se trató de puro saber hacer en pista.

Cifras? ¿Qué significan? Justin Wilson tardó 1m 50,527s en completar su primera vuelta del GP de Malasia. Incluso teniendo en cuenta que salía desde la cola de la parrilla, dicho tiempo es mediocre si se lo compara con los pilotos de cabeza, que la recorrieron en 1m 40s. Pero tan inspidos datos no pueden narrar lo que sucedía en el cockpit del Minardi número 18.

Durante esos 110,527 segundos, el hombre más alto de la F1 se despachó con los rivales, pues adelantó no menos de 10 coches. De acuerdo, dos de ellos salían desde el pit lane y uno caló el motor, pero no podemos acusar a Wilson de estar a verlas venir mientras se encargaba de tipos como Ralf Schumacher, Mark

Webber y Heinz-Harald Frentzen.

También es verdad que Michael Schumacher, Jarno Trulli y Juan Pablo Montoya iban por detrás de Wilson al final de esa primera vuelta, pero sólo porque chocaron entre sí. Pero la realidad sigue siendo que el inglés se abrió camino cuidadosamente a través del caos de la primera curva y ascendió a una asombrosa octava posición con la astuta precisión que ya presenciábamos antes en Australia y veríamos de nuevo en España y Canadá.

Pregúntesele cómo lo hace y dirá que no está seguro. No es falsa modestia. Es señal de capacidad natural para ver un hueco, sopesarlo e ingeniárselas para bordar una maniobra limpia en menos tiempo del que se tarda en leer esta frase.

Más que nada, Justin Wilson es un piloto de carreras. Llevó a cabo estas gestas en Malasia con el único coche sin dirección asistida de la parrilla. Eso es como conducir tu coche particular con sendas bolsas de la compra colgando de tus brazos. De hecho, fue el pinzamiento de un nervio causado por el dispositivo Hans lo que le llevaría al abandono en Sepang.

No obstante, seis semanas después, en Montmeló, Wilson saltó de 18º a noveno y por allí se quedó. En Montreal cogió la aspiración de un Sauber mientras ganaba siete posiciones. Y todo eso sin derivas del alerón rotas ni marcas de neumáticos en los pontones. ¿Cifras? ¿Para qué?

Maurice Hamilton

Tal vez lo más impresionante sea que la actuación de Justin en Sepang no fue flor de un día. En España saltó de 18º a noveno.

> Así fue la votación: Aquí no hubo muchas dudas; parecía que el coche de Wilson llevara alas

| | | | | |
|--|--------|--|---|-------|
| Justin Wilson P19 a P8, GP de Malasia | 42,11% | | Otros Ralph Firman, P20 a P11, GP de Malasia | 4,65% |
| Fernando Alonso P8 a P3, GP de Alemania | 27,19% | | | |
| Juan Pablo Montoya P3 a P2, GP de Mónaco | 9,35% | | | |
| Jacques Villeneuve P14 a P9, GP de Canadá | 5,60% | | | |
| Jenson Button P20 a P15, GP de Gran Bretaña | 5,56% | | | |
| Ralf Schumacher P7 a P4, GP de España | 5,54% | | | |

Debutante del año



CRISTIANO DA MATTA

Una cosa son las actuaciones estelares de estrellas consolidadas. Pero tan o más emocionante es presenciar la aparición y florecimiento de un gran talento nuevo.

La pasada temporada no iba a ser fácil para Cristiano da Matta... y no lo fue. Por extraño que parezca, Toyota fue uno de los equipos que no optó por los tests del viernes por la mañana; el nuevo sistema de calificación limitó mucho su rodaje y Cristiano no conocía ninguno de los circuitos. Además, Toyota tenía que continuar su progresión (algo que el segundo año nunca resulta sencillo); y, claro está, iba a ser difícil igualar a cualquiera que Da Matta sustituyera -Mika Salo o Allan McNish-. Salo demostró durante gran parte de su carrera ser un talentoso y rápido ganador potencial; McNish probó en Renault, equipo en el que

pilotó el coche de tests los viernes por la mañana, que podía estar a la altura de Jarno Trulli y Fernando Alonso.

Por tanto, Da Matta se integró discretamente en el paddock, muy consciente de la tarea que le esperaba, de que era mejor no decir nada que hablar en condicional. Con su lenguaje corporal, con su conducta, reavivaba el recuerdo de Ayrton Senna; con la batalla que iba a tener que librar, con el equipo con el que iba a tener que familiarizarse, necesitaba tanto espacio vital como fuera posible.

Cristiano fue sexto en España y noveno en Mónaco, pero, a medida que avanzaba el año, daba la impresión de no estar loco

de alegría con su vida. Como novato, con tanto que aprender, tenía que seguir ejemplos que no necesariamente surtían efecto; no podía ser *Cristiano da Matta*.

Entonces llegó Silverstone. De acuerdo, sus pit stops estaban desfasados; no iba a durar. Pero durante un rato, con los tios rápidos rodando detrás de él, encabezó el GP británico en Silverstone, con confianza, velocidad y depurada consistencia.

En Suzuka, con otro sexto en Alemania en su haber, ya se veía claro todo el potencial de Da Matta. En la pista más difícil del año -que tampoco había visto antes- se calificó en un sensacional tercer lugar.

Peter Windsor

'EN LA PISTA MÁS DIFÍCIL DEL AÑO, QUE NO HABÍA VISTO ANTES, SE CALIFICÓ EN UN SENSACIONAL TERCER LUGAR'



La temporada 2003 de Cristiano fue un ejemplo más de que la F1 es generosa con el talento en alza; 2004 parece prometedor.

> Así fue la votación: Un margen de victoria amplio y merecido. ¿Quién no recuerda Silverstone?

| | |
|---------------------------|--------|
| Cristiano da Matta | 56,71% |
| Justin Wilson | 32,00% |
| Ralph Firman | 6,10% |
| Zsolt Baumgartner | 1,87% |
| Nicolas Kiesa | 1,73% |
| Antonio Pizzonia | 1,59% |



Equipo más mejorado del año



RENAULT

Si en 2002 existía alguna duda acerca del rango de Renault en la jerarquía de la F1, en 2003 quedaron todas desechadas. Ningún equipo pudo negarles el respeto.

Renault acabó cuarto absoluto en 2002... y cuarto en 2003. Y aunque el objetivo de Flavio Briatore era alcanzar una fiabilidad del 80%, el equipo tuvo que digerir 10 abandonos (seis por rotura de motor) en 32 participaciones. Con todo, Renault siguió siendo la sorpresa de 2003. Pero tal vez no fuera tan sorprendente, considerando que Tim Densham dispuso de 12 meses enteros para desarrollar el R23 (los mismos que ha tenido Mark Smith para el R24 de 2004).

Luego, pasando de actuaciones excepcionales (Malasia y España) a desastres manifiestos (Imola y Austria) al principio de la temporada, el coche añadió poco a poco una mayor consistencia a su tremendo potencial. Hacia finales de año,

incluso consiguió meter caña al trío Ferrari-Williams-McLaren. Y en Monza, Indianápolis y Suzuka, Renault volvió a subrayar que no estaba en pista de relleno. El secreto radicaba en las mejoras de motor en curso, y en un paquete aerodinámico modificado genéticamente para Silverstone.

El chasis R23 rodó por primera vez el 26 de noviembre de 2002, y después de numerosos problemas de motor los ingenieros de Viry-Châtillon encontraron un remedio milagroso a pocos días de la primera carrera de la temporada. El coche tuvo buena prensa entre los dos pilotos titulares de inmediato. Estaban contentos con la confianza extra que les proporcionaba y con su sensibilidad a los ajustes. Sus cualidades más loables incluían

un gran agarre mecánico, la aerodinámica depurada y su respeto por los neumáticos.

Entre los puntos culminantes, el dominio total de Alonso en Budapest y una probable victoria en Japón, frustrada por la rotura del motor. En cuanto a las nuevas normas, Renault mostró el camino al optar por los tests del viernes y priorizar una buena posición en parrilla al escoger a menudo una corta primera fase.

Pero la campaña 2004 podría resultar aún más dura, entre su nuevo motor a 72° y la marcha del director técnico Mike Gascoyne y el jefe de aerodinámica, John Iley. Recuerden que su objetivo es luchar por las victorias en 2004 y por el título en 2005. Ojalá; pero les va a costar trabajo.

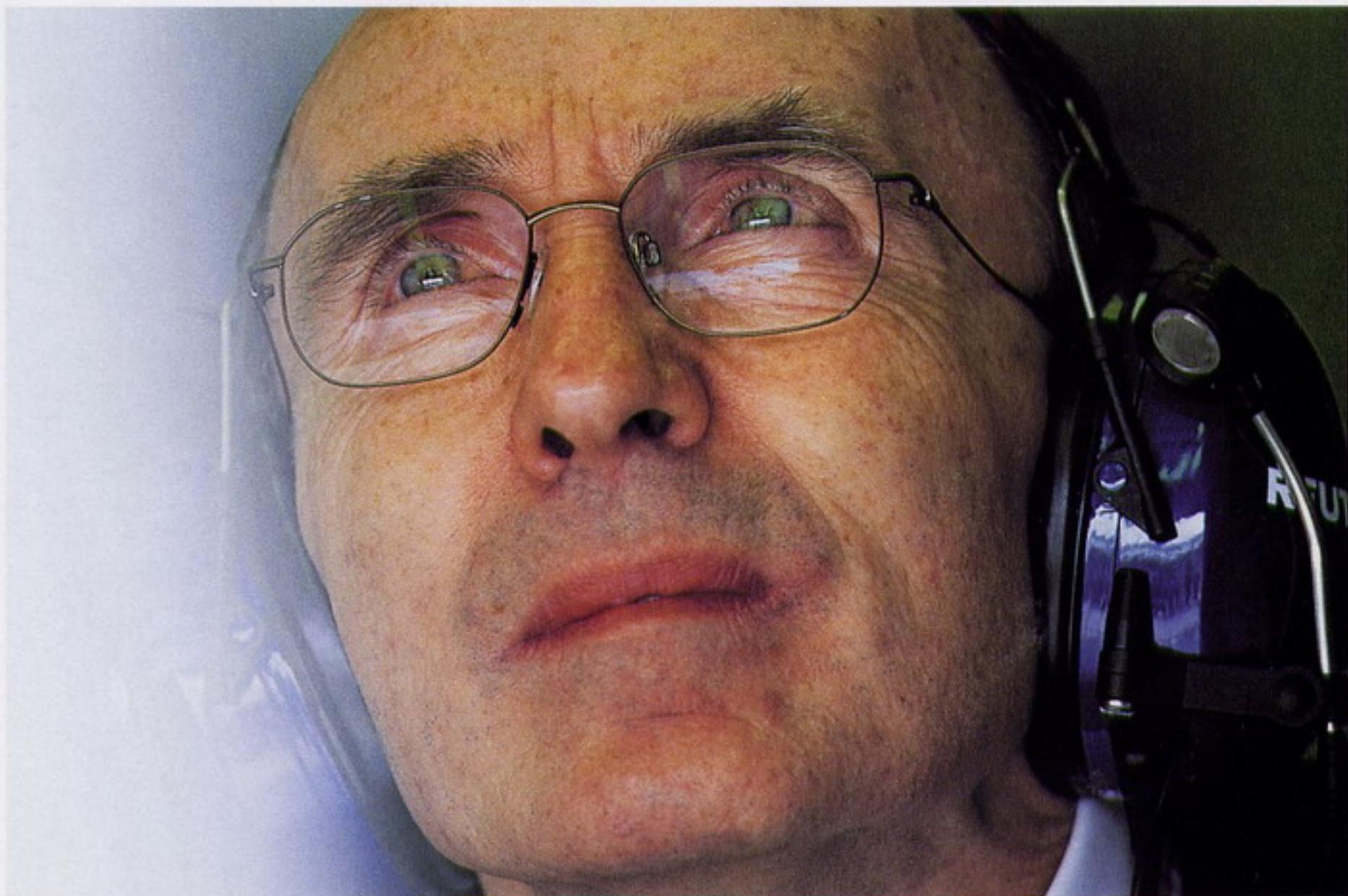
Stéphane Samson

El R23 no era el coche más potente de la parrilla, pero se impuso por la nobleza de su chasis y la bondad de su equipo.

> Así fue la votación: El triunfo más rotundo en estas páginas; Renault machacó a sus rivales

| | |
|----------|--------|
| Renault | 48,48% |
| Williams | 20,50% |
| Jaguar | 10,18% |
| McLaren | 6,04% |
| BAR | 5,22% |
| Toyota | 4,85% |

Otros Ferrari 3,07%, Sauber 1,06%, Jordan 0,31%, Minardi 0,29%



Jefe de equipo del año



FRANK WILLIAMS

No estuvo muy ajustado... Si la buena gestión de un equipo es sacar lo máximo de situaciones espinosas, Frank lo logró manteniéndose fiel al espíritu de Williams.

Un premio un poco extraño, porque parece indicar que en 2003 sir Frank fue un jefe de equipo mejor que Jean Todt, Ron Dennis y Flavio Briatore. Todt se comprende: muchos lectores atribuyen gran parte del éxito de Ferrari a Michael Schumacher, y con razón. ¿Dennis? Supongo que el problema de Ron en 2003 fue que el proyecto MP4-18A se reveló un desastre. No es que fuera culpa suya, pero no obstante fue él quien nombró a los tipos que fallaron. Briatore es más difícil. Hizo un gran trabajo, llevando a Renault del centro del grupo al centro del podio. Y, además, administró a la perfección a sus pilotos. Sacó lo mejor de Fernando Alonso, Jarno Trulli y Allan McNish; y también se ocupaba de Mark Webber.

¿En qué sentido, pues, llevó Frank la delantera a Flavio? Posiblemente porque BMW-Williams siempre fue aspirante al título. Para Frank, la presión era mayor, los objetivos más próximos. El FW25 no brilló al principio de la temporada, pero el equipo lo hizo funcionar. Ya es un tópico hablar de la excelencia de la combinación Frank Williams/Patrick Head, pero no deberíamos restarle importancia. El mayor logro de Frank durante los años (y, por tanto, en 2003) ha sido su capacidad no sólo para mantener su relación con Patrick sino también para darle las instalaciones que necesita para construir grandes coches de carreras.

Hubo algunas irregularidades (siempre hay baches en el camino de Williams). Montoya recibió un severo rapapolvo

después del GP de Francia. No era ni el momento ni el lugar, y las repercusiones aún persisten. Hubo días en que la velocidad del coche pareció escurrirse entre los dedos del equipo. Hungría, Monza e Indy fueron buenos ejemplos de ello, de carreras que deberían haber ido mejor. Y, en Japón, con el título de constructores en juego, la F1 vio con estupor que Williams llegó sin piloto reserva. El riesgo era tan grande como innecesario.

Pero, en conjunto, los hechos cantan: con 62 años cumplidos, a pesar de su minusvalía y todavía un apasionado de las carreras, Frank llevó a su equipo a las puertas de ambos títulos.

¡Que llegue pronto 2004!

Peter Windsor

Muchos jefes de equipo rindieron a gran nivel en 2003, pero Frank destacó al mantener vivas las opciones al título de Williams.

> Así fue la votación: Sorprendentemente contundente, dada la suerte diversa de los equipos

| | | |
|------------------------|--------|--|
| Frank Williams | 35,39% | Otros Eddie Jordan 2,80%, David |
| Jean Todt | 19,34% | Pitchforth 1,37%, Ove Andersson 0,99%, |
| Flavio Briatore | 16,57% | Peter Sauber 0,74% |
| Ron Dennis | 14,30% | |
| Paul Stoddart | 4,28% | |
| David Richards | 4,22% | |



Equipo de mecánicos del año



FERRARI

En muchos sentidos es una pena elegir un solo equipo en un ámbito en el que todos se dejan la piel. Pero la meticulosidad y velocidad de Ferrari fueron excepcionales.

Cómo es que Ferrari sobresale en una industria repleta de excelencia afinada con precisión? ¿Qué distinguió a sus mecánicos del resto en 2003? El tiempo de reacción, la capacidad de adaptarse a lo inesperado; Ferrari siempre trabaja como un todo. Toman medidas para cualquier eventualidad. Si su coche necesita un nuevo alerón delantero casi sin aviso, habrá un repuesto preparado.

Más que eso, habrá alerones listos para ambos pilotos; alerones con reglajes de seco y otros con reglajes de mojado. Si un piloto se queja de subviraje o sobreviraje, el equipo reaccionará sin alterarse: en el pit lane hay llaves para dar un poco más o menos de carga al coche; herramientas

para ambos costados del monoplace.

Si una tuerca de rueda se suelta de la pistola neumática y cae por el pit lane, el mecánico tendrá un repuesto a su lado, engrasado y listo para montar. Por si acaso, su colega tiene otro.

Poseen la capacidad de reaccionar ante el peligro, de protegerse los unos a los otros y aun así devolver el coche a la carrera lo más rápido posible. El fuego es un peligro omnipresente en los boxes de F1. Este año sobrevino en Austria. Desenfundaron extintores personales con la explosiva presteza de un pistolero, las llamas se apagaron en un instante, Michael Schumacher siguió como si nada. Todo -hasta los imprevistos- se despacha con precisión metronómica: click-click-click.

¿Problemas con el equipo de repostaje a media carrera? ¿Las mangueras no funcionan bien? Pero dichos aparatos no se pueden mejorar porque las normas dicen que las máquinas suministradas por Intertechnique no se pueden modificar. Cierto, pero nada impide a los equipos hacerles el mantenimiento, sustituyendo las boquillas. En un abrir y cerrar de ojos dos nuevas boquillas aparecen en el pit lane, y los mecánicos reconstruyen metódicamente el equipo mientras sus coches ruedan en pista. Cuando vuelvan a parar a repostar, las máquinas estarán montadas, recargadas y listas de nuevo.

Y los hombres de Ferrari estarán en su lugar, dispuestos y prestos a reaccionar. **Steve Matchett**

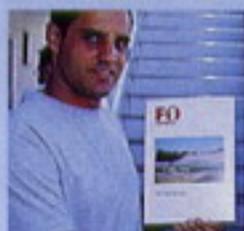
Tiempo muerto (arriba) pero listos para todo, como en Austria, donde Michael confió en su rápida acción al surgir las llamas.

> Así fue la votación: Otra categoría con una victoria rotunda, esta vez para los hombres de rojo

| | |
|-----------------|--------|
| Ferrari | 47,74% |
| Williams | 20,07% |
| McLaren | 16,25% |
| Renault | 11,95% |
| Minardi | 1,00% |
| Toyota | 0,90% |

Otros BAR 0,89%, Jaguar 0,47%, Jordan 0,39%, Sauber 0,34%

Adelantamiento del año



JUAN PABLO MONTOYA

En el campeonato más reñido en años, seguro que iba a haber un montón de escaramuzas de las de contener la respiración. Pero una destacó de entre todas.

Nürburgring, novena prueba. Juan Pablo Montoya era quinto en el campeonato. El tiempo parecía acabarse, especialmente porque el Williams-BMW estaba a tres o cuatro décimas de la cabeza y Montoya tendría suerte de subir al podio. Entonces efectuó su segunda parada y todo cambió. En la primera sólo sustituyó los Michelin traseros; ahora, con cuatro gomas frescas, el coche de repente era otro.

Era más de lo que podía decirse del Ferrari de Michael Schumacher. A pesar de seguir luchando con la falta de equilibrio después de su segunda parada, Schumi mantenía lo que podría haber sido el segundo puesto cuando Montoya salió de boxes. Su vuelta de salida fue cuatro

segundos más rápida que la de Michael, algo tan raro como... que Ross Brawn pierda la calma. Otra vuelta y Montoya recortó casi dos segundos a Schumacher. El Ferrari sólo tenía un largo de ventaja.

Por la bajada hacia la paella Dunlop, Michael vio venir al Williams y se desplazó a la derecha para defender el interior. Montoya se lanzó a la izquierda y se le emparejó. Ahí fuera había agarre y Juan iba a sacar el máximo partido del mismo.

Dejando el espacio justo, Montoya siguió emparejado al Ferrari. Michael podía haber levantado, pero no lo hizo. Apurando la frenada hasta el límite, Schumacher llevaba demasiada velocidad en el ápice, subviró y los dos coches se tocaron, el bigote delantero izquierdo del Ferrari

contra la rueda delantera derecha del Williams. Schumacher hizo un trompo y, tras salir de la puzolana, acabaría quinto. Montoya se aseguró el segundo lugar.

Brawn calificó la maniobra de "burda" y censuró duramente a Montoya; un arrebato inusitado que daba una idea de la presión que se acumulaba en las anchas espaldas del inglés.

En los monitores del pit lane apareció que los comisarios estaban estudiando el incidente. Sancionar a Montoya por una maniobra así daría la puntilla al arte del adelantamiento. Al final quedó en "incidente de carrera". También fue típico de Montoya, una persona libre de conveniencias disfrutando del momento.

Maurice Hamilton

'SANCIONAR A MONTOYA POR UNA MANIOBRA ASI DARIA LA PUNTILLA AL ARTE DEL ADELANTAMIENTO'



El coche de JPM salió desmelenado de su segundo pit stop en el Nürburgring; dio caza a Schumacher en un pispás.

> **Así fue la votación:** Acción a tope en muchas carreras, pero los lectores recuerdan Europa

| | |
|---|--------|
| Montoya sobre Michael Schumacher, vuelta 43, Nürburgring | 37,62% |
| Barrichello sobre Räikkönen, vuelta 42, Silverstone | 25,47% |
| Michael Schumacher sobre Trulli, vuelta 59, Hockenheim | 15,48% |
| Räikkönen sobre Coulthard, vuelta 11, Interlagos | 8,64% |
| Fisichella sobre Räikkönen, vuelta 54, Interlagos | 7,26% |
| Coulthard sobre Trulli, vuelta 57, Silverstone | 5,53% |



Calificador del año



FERNANDO ALONSO

El Renault de 2003 no contaba con su mejor arma en el apartado motorista, pero el gran talento español de la F1 marcaba tiempos que no le correspondían.

El potencial que tiene Alonso para acceder a la grandeza gira alrededor de la aparente economía de esfuerzo que demuestra al volante.

Piénsese en Jim Clark, Niki Lauda y Alain Prost. Pilotos lo bastante inteligentes para (a) reglar el coche a la perfección y (b) dejarle hacer tanto trabajo pesado como sea posible. Los ingenieros de Renault sienten una gran simpatía por Alonso, y su única preocupación a largo plazo es que uno de los (¿otros?) equipos punteros les arrebatase a este genial asturiano.

Su aptitud en calificación complementa su velocidad absoluta. A pesar de su falta de experiencia, por lo general Alonso ha lucido una afinada técnica para despejar la cabeza con vistas al único intento de vuelta

lanzada. Eso lleva un mensaje implícito. Su resistencia mental está fuera de toda duda.

Digan lo que digan de Flavio Briatore, ha demostrado ser un astuto promotor de talentos. Y dice mucho de lo bien que entiende a Alonso que no le permitiera ser titular en Renault después de su año en Minardi. ¿Resultado? Alonso se acopló a la perfección en el asiento que dejó libre Jenson Button y —eso sí, con un coche mucho mejor que el del inglés— dio a Michael uno de los sustos de su temporada en Montmeló.

Paradójicamente, la carrera del año de Alonso ante su público también fue uno de esos momentos que pone en su sitio la grandeza de Schumacher. Quince días antes, en Imola, nos soltó una victoria autoritaria al volante del F2002 del año

anterior. Ahora reconocía haber tenido que exprimir el debutante F2003-GA para asegurarse de superar a Fernando en su casa. "No creo que lo hubiéramos logrado con el coche viejo", dijo Michael después.

Alonso tuvo cuatro grandes días en 2003, a mi juicio al menos. Poleman más joven en Malasia, ganador más joven en Hungría. Actuaciones impecables, aprovechando los pros del potencial competitivo del R23 y minimizando los contras. Y luego esa gran persecución de Schumacher en el Circuit de Catalunya y su acoso a Barrichello en la primera parte del GP de Japón.

En Suzuka, el más espléndido de todos los circuitos de F1, pareció un ganador nato. Instintivo, confiado y capaz de todo.

Alan Henry

Tan innato como Jim Clark e igual de combativo, Alonso posee una rara aptitud para sacar lo mejor de su coche y de sí mismo.

> Así fue la votación: Muchos esfuerzos sólidos, pero la inteligencia de Alonso se lleva la palma

| | | |
|---------------------------|--------|---|
| Fernando Alonso | 20,00% | Otros Ralf Schumacher 5,95%, Rubens Barrichello 3,95%, |
| Mark Webber | 19,63% | Jenson Button 1,43%, Olivier Panis 0,72%, Giancarlo Fisichella |
| Michael Schumacher | 13,13% | 0,64%, David Coulthard 0,43%, Cristiano da Matta 0,41%, Jacques |
| Juan Pablo Montoya | 11,87% | Villeneuve 0,33%, Jos Verstappen 0,26%, Justin Wilson 0,18%, |
| Kimi Räikkönen | 11,39% | Heinz-Harald Frentzen 0,17%, Nick Heidfeld 0,07%, Nicolas Kiesa |
| Jarno Trulli | 9,31% | 0,06%, Ralph Firman 0,05%, Antonio Pizzonia 0,02% |

Coche del año



WILLIAMS-BMW FW25

Cual crisálida. Entre las emociones de 2003 estuvo observar cómo Patrick Head y el equipo Williams dieron con los puntos fuertes que sabían que tenía el FW25.

En 1977, Frank Williams se vio obligado a aceptar el hecho de que había emprendido el oficio de la F1 del modo equivocado: hacerlo todo él mismo era no hacer nada bien. Así que Frank se asoció con Patrick Head y cobró nuevas fuerzas.

Una parte importante del renacimiento de Frank en F1 fue reconocer que la victoria dependía de él y de su equipo. La derrota no admitía excusas ni peros. Si Williams Grand Prix Engineering no ganaba, era porque otro lo hacía mejor. Entonces, como ahora, el único modo de dar la vuelta a la situación era ponerse a trabajar.

Un buen ejemplo de esta realidad surgió al final de la temporada 2002. Ferrari hizo quedar a sus rivales a la altura del betún. Para Frank y Patrick, el hecho de que Ferrari contara con el mejor piloto e ingenieros,

'FRANK SABÍA QUE TENÍA UN GANADOR EN POTENCIA. LOS INGENIEROS DECÍAN QUE EL COCHE REACCIONABA BIEN'

y no digamos ya toda la atención de una marca de neumáticos, era irrelevante. Llegó la hora de arremangarse. Y el Williams FW25 fue el resultado.

Claro que sin los socios de Frank, BMW y Michelin, el FW25 nunca se habría acercado tanto como hizo. El mal tiempo en los tests de pretemporada, y algunos reveses a la hora de manejar el nuevo concepto de chasis corto, implicaron que algunas piezas no estuvieran listas para las dos primeras carreras. Pero los pilotos

notaban que el coche prometía.

En Imola, Montoya puso el FW25 en primera línea, y sólo problemas en boxes impidieron a ambos pilotos subir al podio. Frank sabía que tenía un ganador en potencia. Los ingenieros le decían que el coche reaccionaba bien.

"No todas las carreras nos darán tantos ánimos como ésta", pronosticó. "Pero se trata de un programa agresivo y bien administrado: mi opinión es que no seremos auténticos aspirantes hasta la segunda mitad del año". Prudente como de costumbre.

¿Será el origen del coche que gane el 10º título de constructores de Williams? Frank nunca se atrevería a decirlo. Pero las bases están puestas y los indicios son buenos. Cuando Williams está en marcha, los otros han de tener cuidado. La historia lo prueba.

Mike Doodson



El FW25 puso a prueba al equipo Williams. Y cuando el coche empezó a marchar de verdad, no hubo ningún otro que le tosiera.

> Así fue la votación: La mejora gradual del FW25 se refleja con fidelidad en vuestros votos

| | | |
|-------------------------|--------|--|
| Williams FW25 | 41,83% | Otros Toyota TF103 0,44%, |
| Ferrari F2003-GA | 31,62% | Minardi PS03 0,25%, Jordan EJ13 0,24%, |
| Renault R23 | 14,30% | Sauber C22 0,08% |
| McLaren MP4-17D | 9,96% | |
| Jaguar R4 | 0,78% | |
| BAR 005 | 0,50% | |



Piloto del año



FERNANDO ALONSO

Lo que hace de Fernando un ganador es la mezcla de juventud, talento explosivo e irresistible, y éxito extraído de un coche que todos sabían que no era el mejor.

“No puedo explicarlo. Me pongo al volante, conduzco lo más deprisa que puedo, me adapto. Pero no hay nada en absoluto en todo esto que esté planeado. Hago lo que me sale”. De modo que ni siquiera Fernando Alonso puede explicar qué es lo que le hace tan especial, tan veloz sin esfuerzo.

Al principio de la temporada el español marcó una pole position y subió al podio, mostrando una destreza extraordinaria para un piloto tan joven. De hecho, el ganador más joven de la historia de la F1 no podía menos que encontrar su victoria en Budapest un poco demasiado fácil. Tanto que, a 15 vueltas del final, llamó por radio a su equipo para preguntar: “¿Qué ha pasado con todos los demás?”.

Sin duda, el asturiano es rápido. Pero es duro con su coche. Mucho menos sutil y mimoso que gente como Trulli. Frena más duro y más tarde y entra en las curvas más rápido, con ángulos de giro mucho más agudos. Sale de las curvas usando más control de tracción que Jarno. Es un luchador, con un talento excepcional para adelantar (véase Melbourne, por ejemplo).

Además, Fernando es tan fiable como un reloj, de la primera vuelta de carrera a la última, y ésa es una cualidad poco común. Alonso tiene el equipo Renault centrado en él. En Viry-Châtillon y en Enstone, los mecánicos e ingenieros le adoran por igual. Entonces, ¿puede ser campeón? Aún no.

“He de aprender a sintonizar con mi coche y no compensar sus carencias

modificando mi pilotaje inconscientemente”, reconoce con franqueza.

Pat Symonds, director de ingeniería de Renault, está de acuerdo en que el camino por delante aún es largo. “Fernando es un piloto increíble, pero aún tiene mucho que aprender. Tiene todo cuanto hace falta para triunfar, pero ha de trabajar más duro e involucrarse más. Tiene que entender que en F1 el éxito no llega por sí solo y que los mejores pilotos no se contentan con quedarse esperando. Toman las riendas de su propio destino. En el fondo, los pilotos han de mostrar la misma entrega que todos los demás miembros del equipo, y no siempre es así”.

Sin duda Alonso es buen entendedor...
Stéphane Samson

Sube al coche, se ata los machos y cumple. Sencillo... sólo es cuestión de descargar 800 y pico caballos por las ruedas traseras.

> Así fue la votación: En 2003 la juventud amenazó a la vieja guardia de forma muy convincente

| | | |
|---------------------------|--------|--|
| Fernando Alonso | 36,24% | Otros Ralf Schumacher 1,25%, Rubens Barrichello 0,94%, |
| Michael Schumacher | 21,81% | David Coulthard 0,91%, Jacques Villeneuve 0,69%, Giancarlo |
| Kimi Räikkönen | 17,06% | Fisichella 0,53%, Jarno Trulli 0,28%, Jos Verstappen 0,20%, |
| Juan Pablo Montoya | 13,56% | Heinz-Harald Frentzen 0,19%, Justin Wilson 0,14%, Cristiano da |
| Mark Webber | 3,95% | Matta 0,13%, Nicolas Kiesa 0,08%, Nick Heidfeld 0,07%, Olivier |
| Jenson Button | 1,83% | Panis 0,07%, Ralph Firman 0,06%, Zsolt Baumgartner 0,01% |

Hombre del año



MICHAEL SCHUMACHER

Seis victorias en 2003, seis títulos mundiales. ¿Quién más se acerca? ¿Quién se lo merece tanto? Nadie, claro. Pero los jóvenes nunca han estado más hambrientos.

Una vez más, como habéis hecho en todos los Premios Hombre del Año que *F1 Racing* ha organizado, habéis concedido a Michael Schumacher la máxima distinción. Y como los Premios de este año han recibido más votos que nunca –38.930 en todo el globo– parece que el planeta Tierra sigue siendo una reserva inagotable de fans de Schumi.

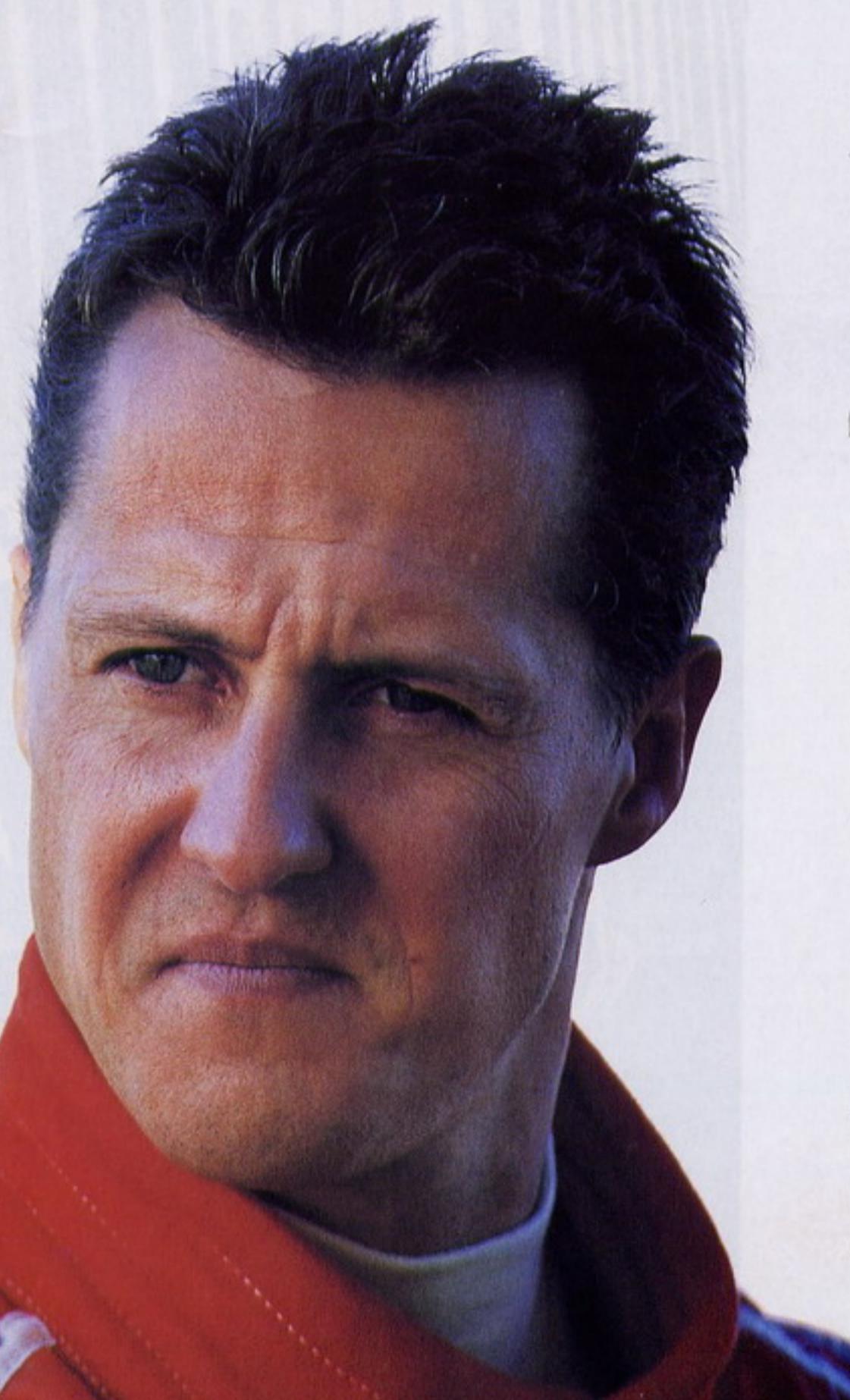
Sin duda, corrió muy bien en 2003, a veces la mar de bien. Pero eso se le suponía. Con lo que no contábamos era con sus lapsus esporádicos, y creo que estos problemas pasajeros se han traducido en su menor margen de victoria en el Hombre del Año. En nuestro premio, como en el mundo real, ganó Michael, pero ni mucho menos de modo tan convincente como está acostumbrado a ganar.

Además, Ferrari se llevó sólo dos categorías –Hombre del Año y Equipo de Mecánicos del Año– mientras que en años anteriores llegaron a obtener hasta media docena. Sois un electorado sofisticado, y creo que aquí habéis escogido sabiamente. Sin duda, y en contra de todas las predicciones históricas, los de la Scuderia se han convertido en los mecánicos más eficientes del oficio; como héroes olvidados, merecen plenamente vuestra aprobación. Bien por ellos.

Y se diga lo que se diga de las polémicas en torno al éxito de Michael esta temporada, sobre todo las relacionadas con los neumáticos, superó el récord que nadie creía que sería batido alguna vez: los cinco títulos mundiales de Juan Manuel Fangio. Puede que sea el mejor piloto de la historia o puede que no. Desde luego, codearse con pilotos como Fangio, Jim Clark, Ayrton Senna y uno o dos más le coloca entre los cinco primeros. Indiscutiblemente, como esos semidioses, es el piloto de su generación.

Como tal, a pesar de que quienes este año le han apretado como nunca se hicieron con una importante tajada de vuestros votos, sólo podía haber un Hombre del Año. Bien por él.

Matt Bishop



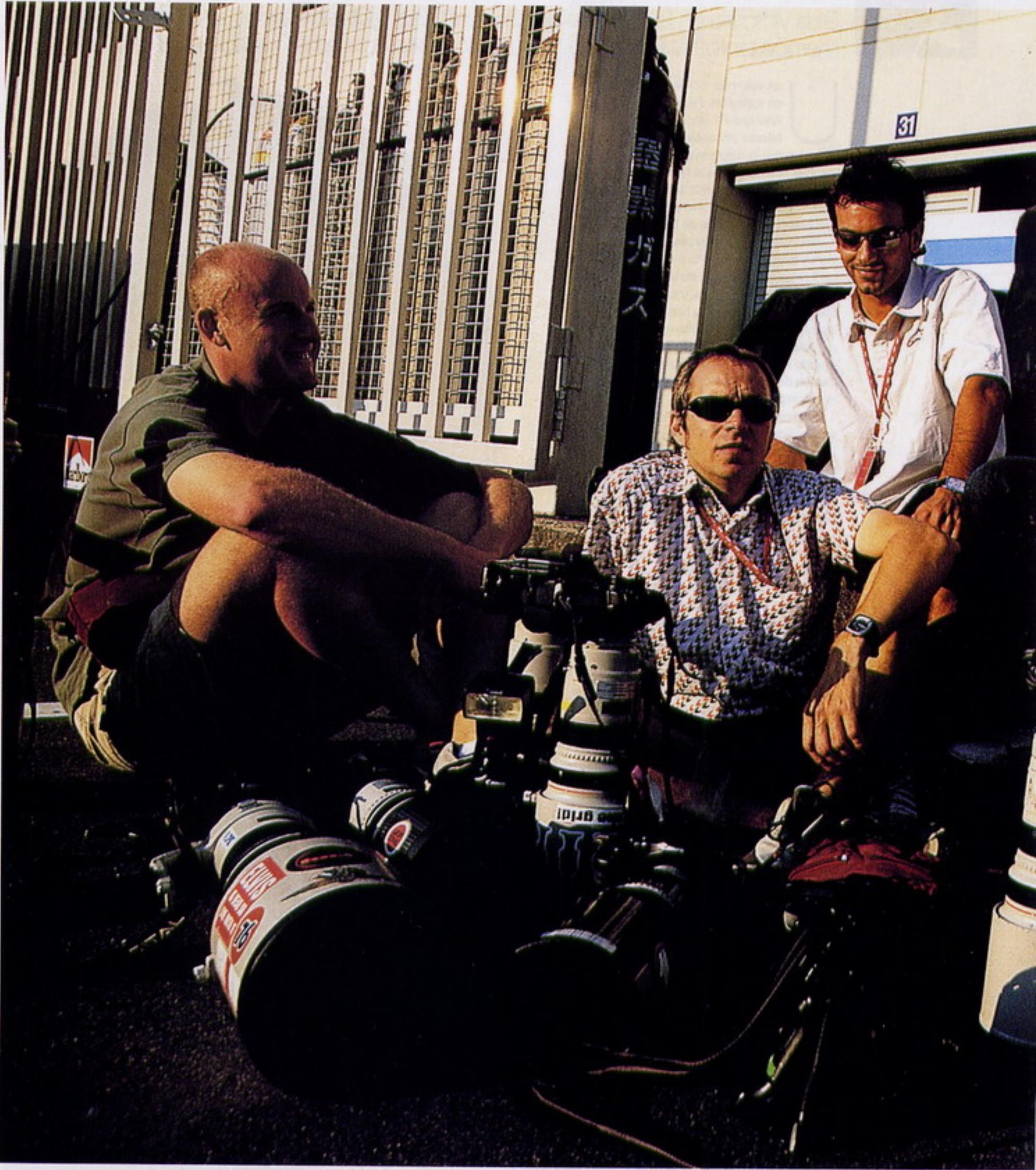
El piloto de su generación, y tal vez de todos los tiempos, ha batido el récord de Fangio en una era de intensa competición.

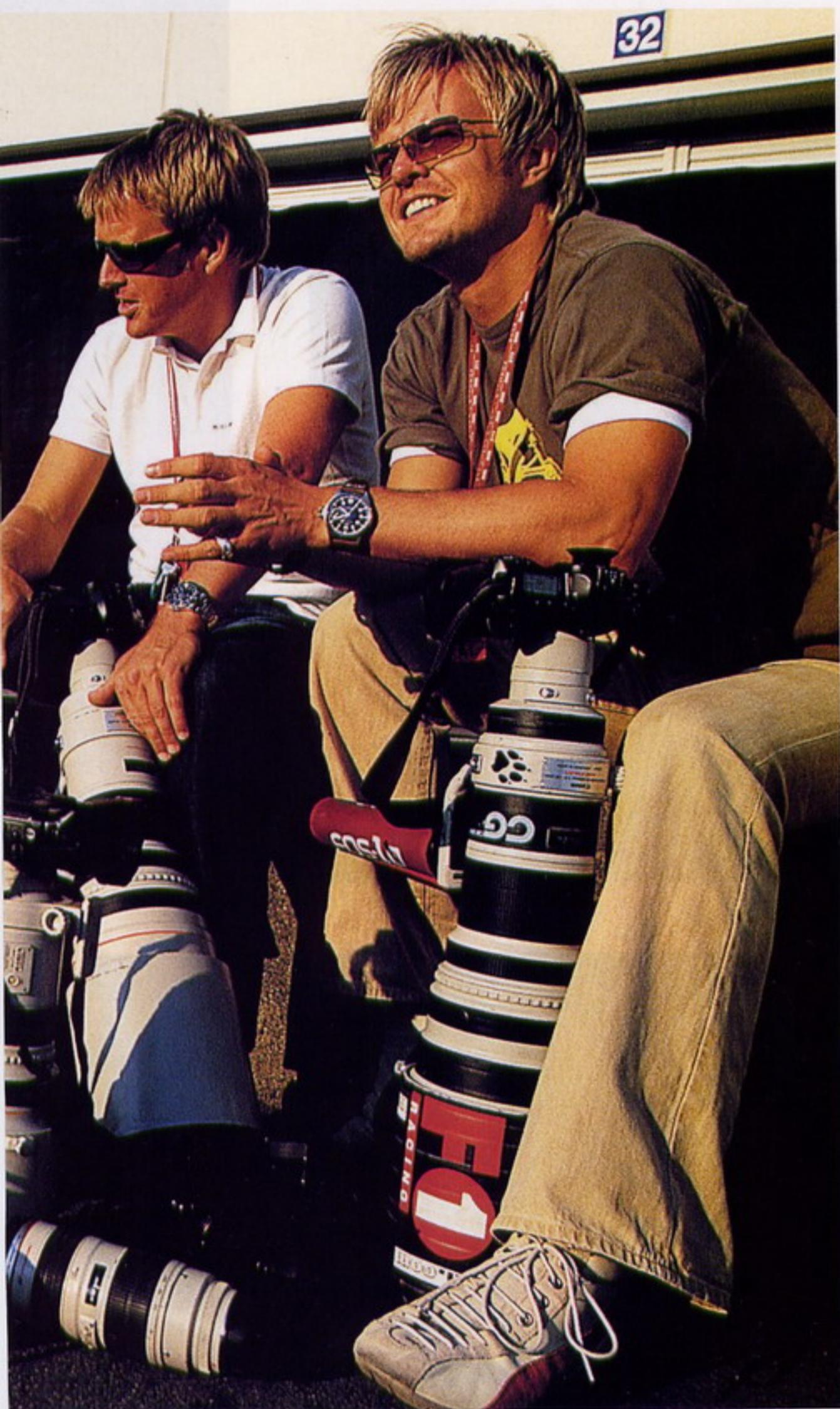
> Así fue la votación: He aquí una victoria que no se le podía escapar a Michael en 2003

| | |
|---------------------------|--------|
| Michael Schumacher | 40,39% |
| Kimi Räikkönen | 17,24% |
| Fernando Alonso | 15,50% |
| Juan Pablo Montoya | 13,29% |
| Mark Webber | 5,92% |
| Pierre Dupasquier | 2,45% |

Otros Mike Gascoyne 1,68%,
Frank Williams 1,32%, Ralf Schumacher
1,29%, Ron Dennis 0,92%

Ojo avizor





Sí, vuelven las Imágenes del Año. Es el momento de celebrar los talentos de los cinco hombres cuyas sensacionales (y archipremiadas) fotografías han hecho *F1 Racing* tan agradable a la vista a lo largo de 2003. Como (casi) todos los fotógrafos de F1, están obsesionados con la moda. Relojes caros, modernas gafas de sol, ropa de diseño... y un don fabuloso para convertir un contorno borroso a 350 km/h en una obra de arte.

> **Quién es quién**

Darren Heath, página 52

(Camiseta verde oliva, reloj IWC Big Pilot)

El principal fotógrafo de *F1 Racing* ya es toda una leyenda del gremio del teleobjetivo.

Steven Tee, página 54

(Polo blanco, reloj Rolex GMT Master)

Tan rubio como Darren, y también muy talentoso, es el director de la agencia LAT.

Lorenzo Bellanca, página 56

(Camisa blanca, reloj Emporio Armani AR)

Otro hombre de LAT, Lorenzo es de Palermo pero ahora vive en Inglaterra. Superdotado.

Charles Coates, página 58

(Camiseta verde oscuro, muñecas desnudas)

Con 1,95 m de estatura, no cabe duda de que el práctico Charles es un puntal de LAT.

Mark Thompson, página 60

(Camisa psicodélica, reloj Fossil Sport)

'Thommo' trabaja para Getty Images, es un fotógrafo magnífico, y el rey del karaoke en F1.



darren heath



^ Señales de humo

Circuito: Hockenheim, Alemania

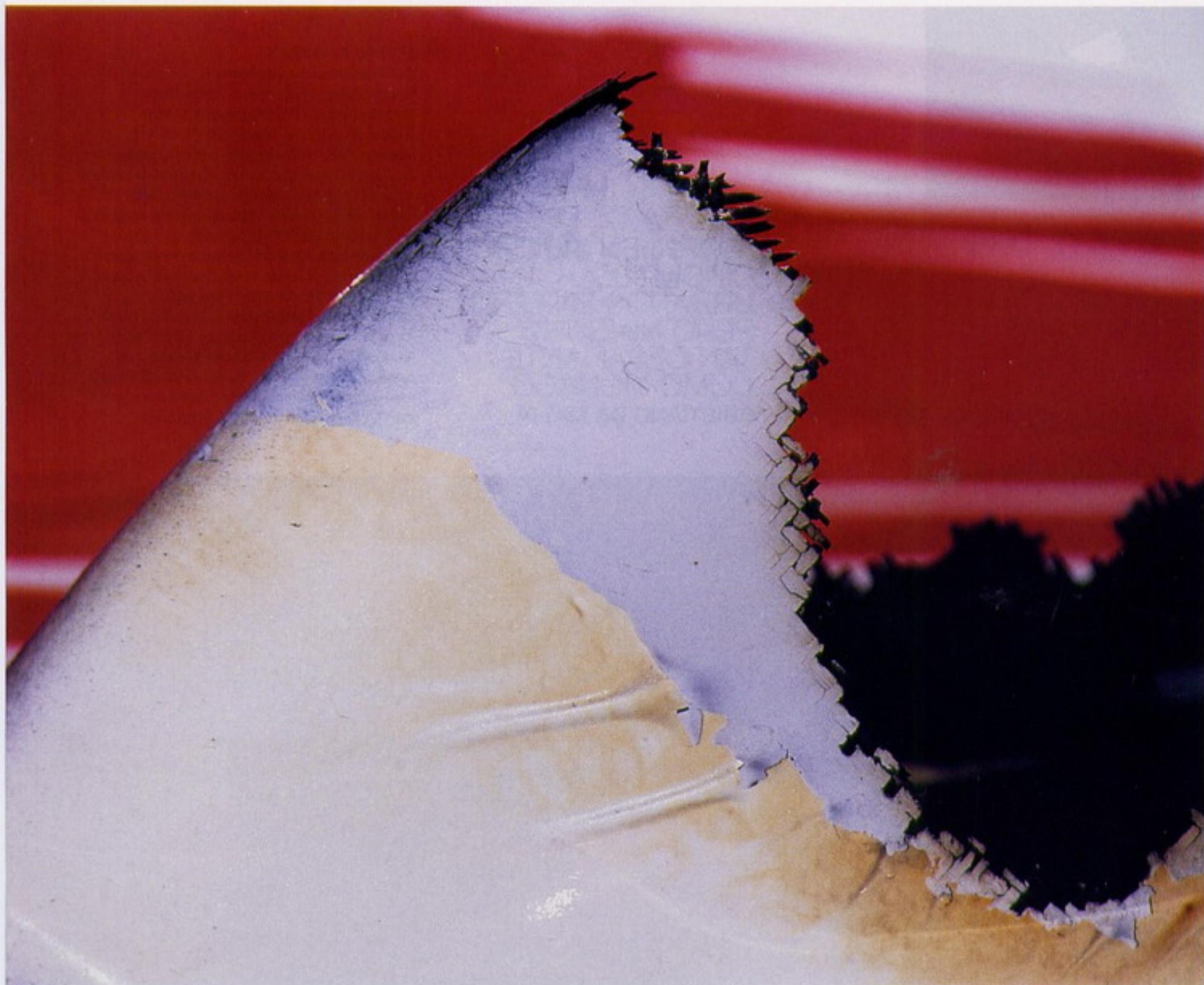
Hora/fecha: 9.38, sábado 2 de agosto

Datos: Canon EOS 1V, objetivo 600 mm, película Fuji Velvia, 1/500 a F4

Darren Heath: "Las ruedas bloqueadas siempre son fotogénicas. Pero combinadas con una gran luz y un piloto puntero, el resultado puede ser impresionante. Me encanta la solidez y densidad del humo. En una temporada puedes tener la suerte de retratar cuatro o cinco bloqueos, pero rara vez el humo tendrá esta textura tan cremosa".

Kimi Räikkönen, piloto, McLaren: "En los entrenamientos hay que apretar, para dar con los límites, probar los reglajes, apurar más y más las zonas de frenada. Si no 'clavas' ruedas como aquí es que no aprietas lo suficiente. Pero hay que tener cuidado; los 'planos' echan a perder los neumáticos".





< **Velocidad pasada por agua**

Circuito: Circuit Gilles Villeneuve, Canadá

Hora/fecha: 8.28, sábado 14 de junio

Datos: Canon EOS 1V, objetivo 600 mm, película Fuji Velvia, 1/320 a F4

Darren Heath: "Como fotógrafo, siempre resulta decepcionante que el sábado por la mañana no haga sol. Pero al menos la lluvia te da un elemento con el que trabajar. En esta foto, la bruma produce una oscuridad casi opresiva. Suscita una sensación de soledad, además del auténtico horror que debe suponer pilotar un F1 es esas condiciones".

Jarno Trulli, piloto, Renault: "Como se puede ver, pilotar en mojado puede tener algo de locura. Resulta útil en los libres si luego llueve en carrera, pero si no el reglaje de mojado es una pérdida de tiempo. En Canadá las condiciones fueron distintas en todas las sesiones, y no sabíamos cómo sería la carrera".

^ **Escuela de calor**

Circuito: Hockenheim, Alemania

Hora/fecha: 16.04, domingo 3 de agosto

Datos: Canon EOS 1V, objetivo 600 mm, película Fuji Velvia, 1/1600 a F4

Darren Heath: "Este año hizo un calor sofocante en Hockenheim. Tanto que la chimenea de escape del coche de Da Matta se fundió, creando esta especie de aleta de tiburón. El parque cerrado da pie a buenas fotos porque los coches están sucios y 'tocados', revelando detalles como el entramado de fibra de carbono, normalmente ocultos bajo la pintura".

Luca Marmorini, director motorista, Toyota: "Esto me recuerda lo difícil que es llevar un coche a la meta. Las fuerzas son extremas. Alemania fue un gran avance; a pesar del calor, los dos coches puntuaron gracias a un nuevo motor y aerodinámica".

"ESTO ME
RECUERDA LO
DIFÍCIL QUE ES
LLEVAR UN COCHE
A LA META DE UN
GRAN PREMIO"
LUCA MARMORINI

con la colaboración de

Panasonic



steven tee

“CORRÍ EN MUCHOS
CIRCUITOS
URBANOS EN EE UU
PERO NINGUNO
TAN DESAFIANTE
COMO MONACO”
CRISTIANO DA MATTA

✓ Pelea callejera

Circuito: Montecarlo, Mónaco

Hora/fecha: 11.16, jueves 29 de mayo

Datos: Canon EOS 1V, objetivo 35 mm, película Fuji Velvia, 1/50 a F20

Steven Tee: “Podría decirse que cansarse de disparar coches en Mónaco es como cansarse de vivir. Cada año consigo encontrar algo nuevo. Mi favorita de 2003 es esta instantánea en la entrada de Portier. El fondo es caótico, pero una velocidad del obturador lenta saca buen partido del mismo. Me gusta la luz tenue y el carácter convexo de la imagen”.

Cristiano da Matta, piloto, Toyota: “Corrí en mucho circuitos urbanos en EE UU, pero ninguno tan desafiante como Mónaco. Hay que abordar el pilotaje de otro modo. Esta foto me recuerda cuánto me llenó calificarme entre los 10 primeros en mi debut en Mónaco”.





< **El trueno azul**

Circuito: Suzuka, Japón
Hora/fecha: 17.57, viernes 10 de octubre
Datos: Canon EOS 1V, objetivo 135 mm, película Fuji Velvia, 1/60 a F2,5
Steven Tee: "Decididamente, Fernando es mi estrella de 2003. Tomada bajo la luz otoñal de media tarde en Suzuka, esta foto tiene una capa azul deliberada por encima. Además de combinar con el azul del mono Renault, expresa lo frío y tranquilo que es".
Fernando Alonso, piloto, Renault: "Para ser sincero, toda la atención de los medios y los aficionados este año ha sido algo extraña. El año pasado era probador y nadie me hacía caso. Ahora todos quieren sacarme fotos. Pero soy la misma persona, y supongo que eso me ayuda a mantener los pies en el suelo".

> **Negro es mi color**

Circuito: Circuit Gilles Villeneuve, Canadá
Hora/fecha: 10.16, viernes 13 de junio
Datos: Canon EOS 1V, objetivo 135 mm + flash externo, película Fuji Velvia, 1/250 a F11
Steven Tee: "Los neumáticos han sido el tema de moda todo el año en F1. No es que sean fotogénicos, pero me gusta de veras esta foto de la rueda de Villeneuve bajo la lluvia, en espera de que la monten en su BAR. La iluminación oblicua [de un flash externo], combinada con la escasa luz ambiental, plasma la lluvia y crea una imagen muy nítida".
Hisao Suganuma, director, Bridgestone: "Para muchos no es más que algo negro y redondo pero, para mí, esta imagen evoca el trabajo duro y la emoción que requiere la fabricación de un neumático Bridgestone F1. Ideas, ensayos y más ideas para mejorar. Sólo perseguimos una cosa: satisfacción".





lorenzo bellanca



^ Los gozos y las sombras

Circuito: Suzuka, Japón

Hora/fecha: 10.22, sábado 11 de octubre

Datos: Canon EOS 1V, objetivo 17/35 mm, película Fuji Velvia, 1/4 a F6,3

Lorenzo Bellanca: "El túnel de Suzuka bajo la 130R es cortísimo, así que la transición de luz a oscuridad y de nuevo a luz pasa en un instante. Conseguí captar a Jarno en el preciso momento en que volvía a la claridad. Una velocidad del obturador lenta crea un movimiento impresionante, como si fuera el puente el que corriera a toda velocidad".

Jarno Trulli, piloto, Renault: "Suzuka es de lo más divertido. El trazado tiene forma de ocho, así que la mitad gira en sentido horario y la otra mitad al revés. Este año éramos lo bastante rápidos para ganar en Japón, pero el tiempo dispuso otra cosa. Aun así, fue una de mis mejores carreras del año. A ver el próximo".





< Escrito en el cielo

Circuito: Indianápolis, EE UU

Hora/fecha: 8.12, sábado 27 de septiembre

Datos: Canon EOS 1V, objetivo 17/35 mm, película Fuji Velvia, 1/1000 a F10

Lorenzo Bellanca: "Luz matinal, nubes jaspeadas y coches de carreras; ¿hay algo mejor? En Indy todo se adelantó una hora, así que los libres empezaron a las ocho de la mañana. Para los equipos la pista aún estaba demasiado húmeda de la noche anterior, pero la luz era increíble. Perfecta para un fotógrafo".

Sam Michael, ingeniero, Williams:

"Recuerdo vivamente esta sesión, ya que Indianápolis fue una carrera fundamental. Los libres empezaron antes de lo normal, lo que se aprecia en la inusual luz en el cielo. De lo que no me di cuenta en su momento fue de lo bonito que era ese cielo comparado con los nubarrones que veríamos el domingo".

^ Calma total

Circuito: Hockenheim, Alemania

Hora/fecha: 17.57, sábado 2 de agosto

Datos: Canon EOS 1V, objetivo 17/35 mm, película Fuji Velvia, 1/250 a F4

Lorenzo Bellanca: "En 2002 esta foto no habría sido posible. El sábado por la tarde los boxes bullían de actividad, mientras los mecánicos preparaban los coches para el día de carrera. Ahora están en el parque cerrado y los chicos se van para casa. Esto es el box de BAR, vacío. Está bien que los chicos no tengan que trabajar hasta tarde; necesitan salir más".

Alastair Gibson, jefe de mecánicos, BAR:

"Esta imagen significa que podemos hacer una pausa y reflexionar sobre la jornada. Antes se empalmaba un día con otro y no había tiempo para pensar. Ahora todos pueden descansar y cargar las pilas para el día de carrera, cuando hay que estar listo para rendir a tope".

"ESTA IMAGEN SIGNIFICA QUE PODEMOS HACER UNA PAUSA Y PENSAR. ANTES NO HABIA TIEMPO"

ALASTAIR GIBSON

con la colaboración de

Panasonic



charles coates

“COMO PILOTOS,
PREFERIMOS
CONCENTRARNOS
EN LA CARRERA,
PERO ESTOS VIAJES
SON IMPORTANTES”
FERNANDO ALONSO

✓ **Altos vuelos**

Lugar: Jet privado Renault, Brasil

Hora/fecha: 11.05, martes 1 de abril

Datos: Canon EOS 1V, objetivo 17/35 mm, película Fuji Velvia, 1/60 a F5,6

Charles Coates: “Fernando volaba hacia la nueva fábrica Renault en Curitiba. Llegó a Brasil el día anterior, así que estaba bastante cansado. La imagen plasma su soledad, un tiempo que no suele tener para sus propios pensamientos, sin duda pensando más en el GP que en su función promocional inmediata”.

Fernando Alonso, piloto, Renault:

“Recuerdo muy bien este vuelo. Como pilotos, en el periodo previo a un GP preferimos concentrarnos en la carrera, pero estos viajes son importantes. Soy un empleado de Renault, como todos los de las fábricas de todo el mundo, y me tomo mi obligación hacia esta gente muy en serio. Todo forma parte de la F1”.





< **Visión de túnel**

Circuito: Montecarlo, Mónaco
Hora/fecha: 10.37, sábado 31 de mayo
Datos: Canon EOS 1V, objetivo 600 mm + convertidor 1,4, película Fuji Velvia, 1/500 a F6,3
Charles Coates: "Además de ser genial para la fotografía, Mónaco es un lugar fantástico para sentir la F1. Simplemente estar donde se tomó esta foto [en el exterior de la chicane] es muy emocionante. Barrichello sale de la oscuridad del túnel para bañarse en la luz del sol. Impresionante, pero son las luces del túnel en el fondo lo que hace grande la instantánea".
Rubens Barrichello, piloto, Ferrari: "En esta foto el coche parece muy estable pero, en realidad, el sábado en Mónaco no tuvimos nuestras mejores calificaciones. La carrera también fue decepcionante para mí. El coche tenía potencial, pero el tráfico no me permitió aprovecharlo. Eso fue muy frustrante".



^ **Hambre satisfecha**

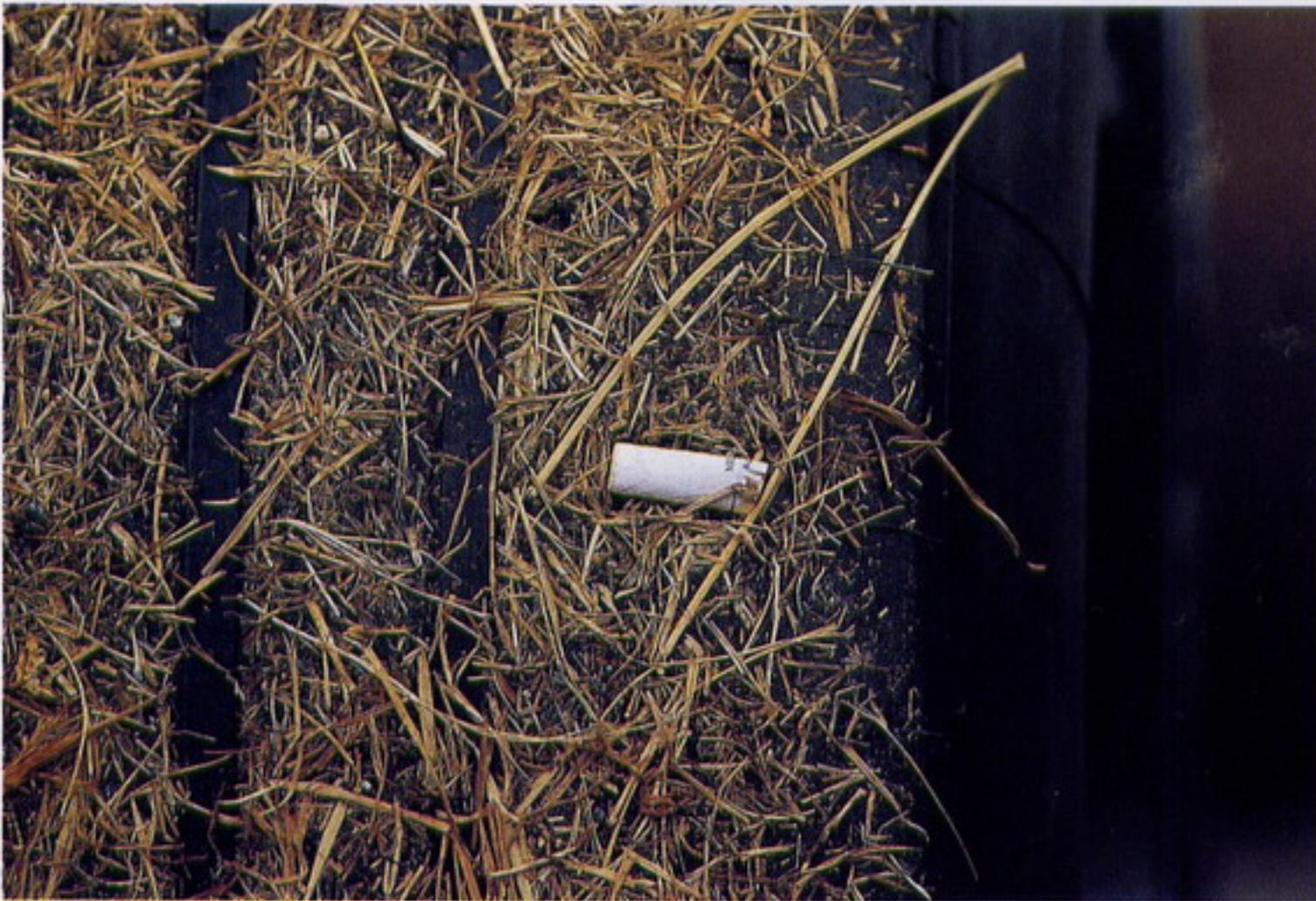
Circuito: Hungaroring, Hungría
Hora/fecha: 15.46, domingo 24 de agosto
Datos: Canon EOS 1V, objetivo 300 mm, película Fuji Velvia, 1/250 a F7,1
Charles Coates: "Me gusta el lenguaje corporal en esta foto; que un piloto obtenga su primera victoria siempre es un gran momento, especialmente uno tan popular como Alonso. Y me gusta el encuadrado: Fernando se

gradúa con honores y Flavio le mira, su expresión una mezcla de orgullo y alegría".
Flavio Briatore, jefe de equipo, Renault: "¡Una gran foto! Menudo momento para Fernando y para todo el equipo. Nunca lo olvidaré, verle ganar en Hungría con tanta autoridad. Fue una gran alegría, y un alivio. La prueba de que todo el trabajo duro de los últimos tres años por fin da sus frutos. Seguro que volverá a ganar. Una y otra vez".



mark thompson

... el día de la...
... el día de la...
... el día de la...



^ Todo se pega

Circuito: Suzuka, Japón

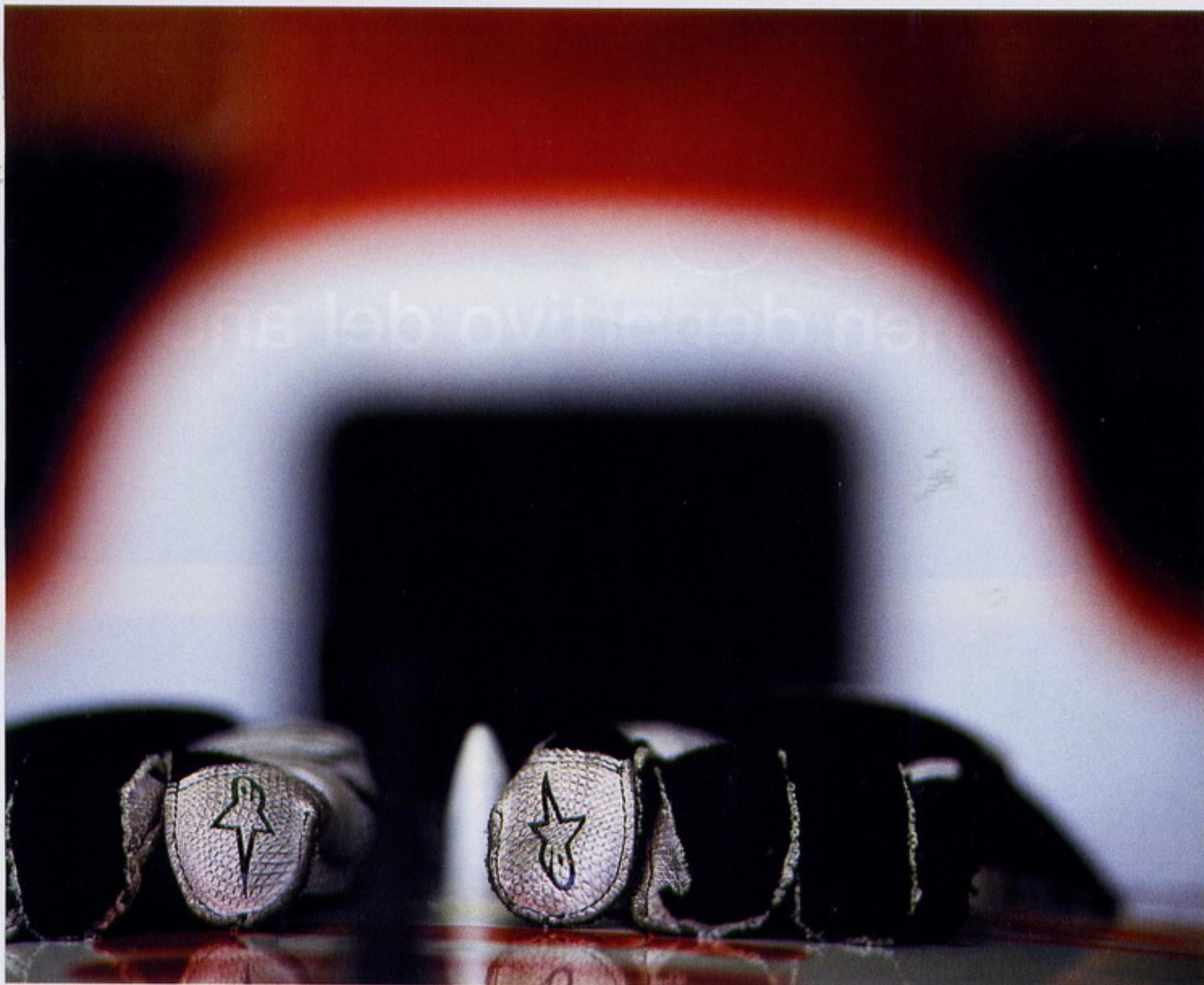
Hora/fecha: 12.05, sábado 11 de octubre

Datos: Canon EOS 1V, objetivo 600 mm, película Fuji Velvia, 1/500 a F6,3

Mark Thompson: "Alonso rompió el motor en los libres y cuando aparcó su coche, sus neumáticos recogieron toda esta paja del borde de la pista... y una colilla de Mild Seven. La foto reúne tres grandes temas de la F1: neumáticos, tabaco y seguridad. Pero la paja también representa algo poco común en F1: longevidad. Las marcas van y vienen, pero el elemento de seguridad más antiguo perdura".

Pascal Vasselon, director, Michelin: "¡En esta foto se aprecia lo adherentes que son nuestros neumáticos! Se pegan a todo. No, en serio, 2003 ha sido un año fantástico para Michelin, y en 2004 nos esforzaremos aún más para volver a ganar la guerra de neumáticos".





< Valle de lágrimas

Circuito: Montecarlo, Mónaco

Hora/fecha: 14.20, sábado 31 de mayo

Datos: Canon EOS 1V, objetivo 300 mm, película Fuji Velvia, 1/500 a F2,8

Mark Thompson: "Pasé por delante de BAR y me fijé en que Jacques estaba sudando, sentado en el coche. Esa mañana Button había sufrido un fuerte accidente, así que tal vez Jacques estuviera pensando en ello; o quizá en cómo hilvanar una vuelta a Mónaco. Sólo podemos ver sus ojos, pero es un Villeneuve simbólico. Le echaremos de menos".

Jenson Button, piloto, BAR: "¡No estoy seguro de si Jacques suda o llora! La verdad es que aprieta a tope y es muy rápido; es una pena que esté sin volante. Tuvimos alguna pelea a principios de año pero todo se arregló. Era bueno tener un antiguo campeón como compañero. Se le echará de menos".

^ Puños fuera

Circuito: Suzuka, Japón

Hora/fecha: 14.06, sábado 11 de octubre

Datos: Canon EOS 1V, objetivo 300 mm, película Fuji Velvia, 1/60 a F2,8

Mark Thompson: "Los guantes de Sato me llamaron la atención: están viejos y raídos, aunque Suzuka era su primera carrera con BAR. Supongo que muestran la de kilómetros de tests que acumulaba en el coche. Me gusta el hecho de que no escogiera un par nuevo; eso está muy bien. Y es que Taku es frío; la presión no pareció ponerle nervioso".

Takuma Sato, piloto, BAR: "Esta foto me recuerda lo cortos que andábamos de guantes. No, bromas aparte, me sentía cómodo con la presión, tal vez porque conocía el entorno y el equipo. Claro que la emoción de correr de verdad significaba más para mí que cualquier otra cosa".

"ME SENTÍA
COMODO CON LA
PRESION, TAL VEZ
PORQUE CONOCÍA
EL ENTORNO
Y EL EQUIPO"
TAKUMA SATO

2003

Resumen deportivo del año

Es hora de examinar los pormenores de la grandeza de los pilotos y el pilotaje vistos el pasado año; por qué ganó Michael y qué nos puede deparar 2004.

Texto Peter Windsor



Es difícil, si no imposible, ser unánime acerca de las grandes muestras de pilotaje de 2003: gran parte de ello estuvo oculto. Además, demasiados circuitos se caracterizan por insulsas curvas lentas, cuyo único propósito es castigar los errores (y no premiar el tacto exquisito).

Aun así, en 2003 vimos ejemplos maravillosos del manejo de la dirección, frenos y acelerador. Las poles de Michael Schumacher en España y Austria fueron sendos estudios de cómo no dejar que errores al principio de la vuelta afecten a las curvas siguientes. Perdió tiempo pero supo borrar el déficit de su mente de inmediato. La mayoría de pilotos de la parrilla siguen sus instintos: dejan un margen en la curva siguiente para recomponerse, o tal vez apuran demasiado la frenada para recuperar el tiempo perdido. Michael siguió en su mundo rígidamente estructurado, frenando en la curva siguiente exactamente donde debía, con el elemento justo de compensación entre frenada e inserción.

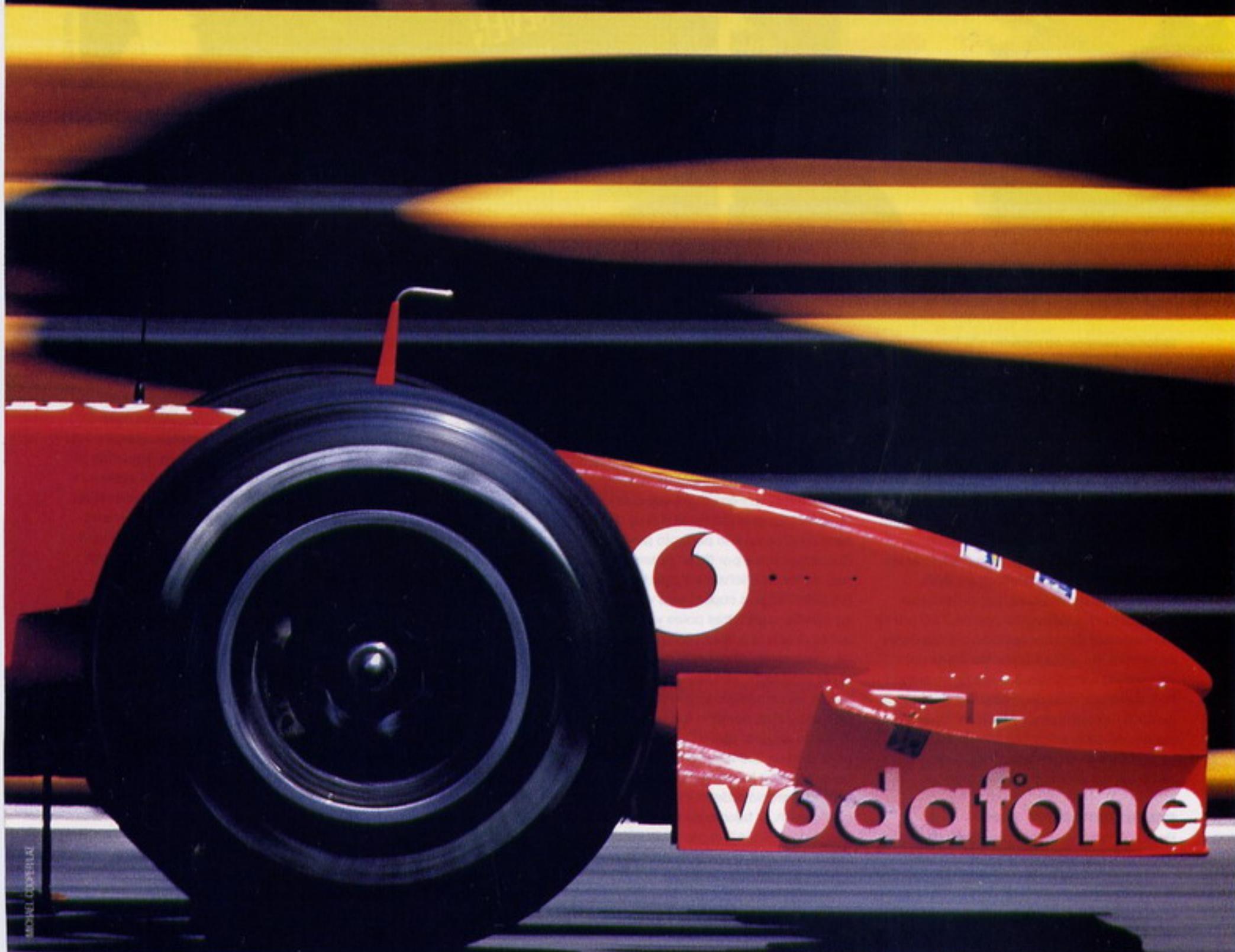
Michael Schumacher tuvo que exprimir a fondo todo su talento para hacerse con el título en 2003. Además de sus grandes carreras, fue su don para salvar pequeños fallos lo que le distinguió del resto.

Michael también corrió a la perfección en Canadá, donde Michelin tenía los mejores neumáticos y los frenos del Ferrari F2003-GA fueron inferiores a los del Williams-BMW FW25. Y en Monza, presionado por el Williams de Montoya y con la incidencia del alerón reducida al mínimo para ser veloz en las rectas, Michael mostró exactamente por qué ganó un sexto título. Montoya ganaba metros en frenada, mordía contrariado un piano, perdía una o dos décimas, recuperaba algo de terreno y luego se pasaba medio metro de frenada al intentar ejercer presión. Un gran piloto de sistemas superando a un gran piloto de reflejos.

Kimi Räikkönen pareció muy entonado en numerosas ocasiones, sobre todo en chicanes de media velocidad en las que una aproximación rápida tenía que combinarse con enderezar el coche lo antes posible a la salida. Kimi también fue de lo más preciso en las rápidas enlazadas de Sepang y el Nürburgring. Por su parte, Ralf Schumacher mostró una economía

asombrosa en las curvas lentas y no estuvo muy lejos de Kimi en las rápidas. Pero, como siempre, podían contarse con los dedos de una mano las veces que Ralf aplicó contravolante: toda su velocidad —como debería ser cuando todo va bien— vino de los frenos y la entrada en curva. En muchos sentidos, Juan Pablo Montoya fue el contrapunto de Ralf. Tal vez el piloto más diestro de todos, Juan Pablo volvió a ser un torbellino de correcciones mínimas, alucinantes. Eso sí, bajo presión le costó encontrar el equilibrio entre pilotar a su límite natural y minimizar los errores. Claro que, sin presión —como en Suzuka—, estuvo sublime.

Nacionalidad aparte, Fernando Alonso siguió revelándose como lo más próximo a Nelson Piquet: su frenada, inserción, acelerador y oficio en carrera deberían valerle al menos tantos títulos como a Nelson. Y Rubens Barrichello puso en evidencia con frecuencia a Michael en curvas medias y lentas, sobre todo en Silverstone. Y en Suzuka Rubens dejó anonadados a ▶





(Dcha.) Mark Webber intimidó a dos compañeros en 2003. ¿Podrá estar a su altura el de 2004?; (abajo) el futuro de la F1 está en buenas manos: Fernando Alonso fue toda una revelación en 2003, y lo refrendó con grandes resultados; (izda.) Jenson Button demostró que es rápido. Ahora ha de encajar la técnica en la velocidad.



DARREN HEATH; STEVEN TEEJAT; BRYN LENNON/GETTY IMAGES

todos al pasarse de repente a la frenada con el pie izquierdo, lo que le permitió dominar por fin la primera curva y las eses, y ganar la carrera. También destacaron David Coulthard, quien, a pesar de una pésima relación con la calificación a un solo intento, corrió la mar de bien con mucho combustible a bordo; Mark Webber, que siguió mostrando un talento excepcional para estar en armonía con el coche, para rendir bajo presión y para capitanear un equipo desde la cabeza; y Jenson Button, que empezó a prosperar en la era post-Villeneuve/Pollock de BAR.

Un último apunte para Jarno Trulli, ese gran piloto en calificación que en 2003 por fin dio muestras de tener también ciertas dotes en carrera. Su actuación en los libres del viernes y el sábado en Suzuka sigue siendo la demostración de destreza más destacada de 2003, un ejemplo de plena armonía con el coche, de notar cada cambio de superficie, cada bache y cada matiz. Realmente –fuera de su contexto– mejor, casi imposible.

PREVIO DEPORTIVO 2004

Por lo general, ya estamos al tanto de los grandes y los casi grandes –los Michaels, Fernandos, Kimis y los de Williams–. Son los datos conocidos de 2004, los que ganarán si la mecánica lo permite. Así pues, ¿quiénes estarán al alza? ¿Y quiénes lo tendrán difícil?

Cabe esperar que en 2004 Jarno Trulli sea un mejor piloto en carrera (a diferencia de las calificaciones); cuenta con la gente adecuada a su alrededor para lograrlo: Flavio Briatore, Pat Symonds y también Fernando Alonso. Tampoco debería sorprendernos que Rubens Barrichello estuviera en liza por el título hasta la cita final, en Brasil. Rubens, o quien sea, lo tendrá difícil en Ferrari una vez que Michael se retire (como quizá haga al final de 2004), pero 2004 es un año perfecto para que Rubens alcance por fin su potencial. Ahora está cerca de Michael en cuanto a velocidad (en 2003 Rubens superó seis veces a Schumi en parrilla, marcó tres poles y partió seis veces desde la primera línea) y sabe cómo ganar carreras. Ahora que puede frenar con el pie izquierdo, también debería ser muy rápido en circuitos como el de Catalunya, Canadá y Spa, como lo fue en Suzuka.

Es de esperar que a David Coulthard le vaya bien en 2004: su velocidad y oficio en carrera nunca han estado en duda, y en Suzuka pareció redescubrir al fin su ritmo en calificación. El talento de DC radica en su uso de los frenos y el gas en la entrada en curva. Si el McLaren MP4-19 es lo que tendría que ser, David volará.

Jenson Button aprieta su coche al límite en cuanto a apurada de frenada, régimen de giro y ángulo de volante, y lo hace con

destreza y entrega, produciendo suficiente velocidad para consolidarse como un ganador potencial. No obstante, Jenson no cuenta con el mismo margen de error que, pongamos, Alonso. Alonso coloca su coche; Jenson lo mete en la trazada. Por definición, Button comete más (leves) errores; Alonso encuentra su zona y no la rebasa. Por tanto, será interesante ver si Jenson puede ampliar su punto dulce sin comprometer su velocidad.

Además, en el otro BAR ahora hay un piloto rápido con el que Jenson tendrá que vérselas, lo que será de ayuda para todo el equipo: la velocidad de Takuma Sato –sobre todo en curvas rápidas– alegrará sin duda la vista en 2004. El talento de Mark Webber debería mejorar de manera exponencial ahora que se ha consolidado como toda una estrella, pero sus resultados, como siempre, dependerán de la calidad de su Jaguar.

En la encrucijada en cuanto a habilidad tenemos a Olivier Panis (ha de doblegar a Cristiano da Matta; nada fácil); Giancarlo Fisichella (¿está abonado a los equipos del centro de la parrilla?); Alex Wurz (si le dan la oportunidad, ¿subestimaré, como otros antes que él, el talento y velocidad de Webber?); y Felipe Massa (que estuvo estupendo corriendo en Sauber pero poco metódico probando en Ferrari: ha de suprimir algunas costumbres extrañas). ❶

En 2004 tendremos las habituales luchas entre compañeros: Button y Webber intentarán llevar la ventaja. Massa y Sato han de demostrar que están a la altura y varios pilotos –Mark y Jenson incluidos– buscarán su primer triunfo. ¿Y Rubens como campeón?



2003

Resumen técnico del año

Tema de la temporada: neumáticos. Michelin puso la directa y Bridgestone no pudo mantener su estela. Hasta que intervinieron las normas.

Texto Steve Matchett

Tras recibir una paliza en 2002, Michelin subió la apuesta con sus neumáticos 2003 (arriba) y dio la vuelta a la tortilla del rendimiento.

La mayor mejora técnica de 2003 fue cortesía de Michelin. Tras verse totalmente superados por Bridgestone en 2002, tenían que contraatacar. Ese año, después de cada una de sus 15 victorias, Ferrari no vaciló en destacar el valor y la contribución de Bridgestone. Durante la pretemporada 2003, el director técnico de Ferrari Ross Brawn insinuó que bastaría con que la temporada venidera Michelin estuviera en pie de igualdad con Bridgestone para producir una batalla mucho más dura. Y así fue: no cabe duda de que fueron los avances de Michelin en la calidad de sus neumáticos de seco lo que hizo tan reñido el campeonato 2003.

Todos los equipos calzados por Michelin mejoraron, no sólo McLaren y Williams, una señal inequívoca de que gran parte del

progreso efectuado por los dos equipos punteros fue consecuencia directa de la calidad de sus gomas. Sin duda, también les ayudó el hecho de que la FIA permitiera ahora a las marcas de neumáticos fabricar dos compuestos y construcciones de seco a la medida para cada equipo.

Bridgestone siguió conservando una posición dominante con sus magníficos intermedios: antes de Indianápolis, la diferencia entre las dos marcas llegaba a los 3,0 segundos por vuelta. Aunque Michelin recuperó algo con sus últimos intermedios para Indy, seguían a 1,5s de la cabeza.

El motor BMW de 2002, el P82, fue el primero en cruzar el umbral de las 19.000 rpm; la telemetría indicó 19.050 rpm cuando Juan Pablo Montoya marcó la pole en Monza. Impresionante. El motor BMW de

2003 era más ligero que su predecesor, aunque puede que su régimen no fuera tan elevado, tal vez por el deseo de mejorar su fiabilidad en carrera. No fue perfecta, pero sin duda el equipo alcanzó un excelente historial de carreras acabadas: su única rotura de motor divulgada fue en Austria, puesto que, aunque Montoya abandonó en Suzuka con problemas hidráulicos, no se sabe con seguridad qué mitad de la asociación BMW-Williams tuvo la culpa.

Con el nuevo baremo de puntos, la fiabilidad es primordial: los equipos no se pueden permitir ni un error. De acuerdo, todos sabemos que a base de condiciones y salvedades se pueden producir todo tipo de estadísticas, pero he aquí una para destacar la importancia de la fiabilidad: si Montoya no hubiera roto el motor en ▶



Aparte de los neumáticos, en 2003 los motores fueron un gran motivo de preocupación: ¿eran lo bastante fiables?, ¿estarían a la altura los motores de 2004? A final de año, Honda ofreció a BAR (dcha.) una gran evolución. Por su parte, el Ferrari de Schumacher (izda.) y el Williams de Montoya (abajo) estuvieron entre los más fiables.



DARRIN HEATH; LORENZO BELLANCA/LAT

Austria habría sumado 10 puntos y Michael dos menos, y JPM habría encabezado la tabla antes de la última prueba en Suzuka, en la que rodaba primero... hasta que se retiró por dichos problemas hidráulicos.

Por su parte, Ferrari sufrió un solo problema de motor: el F2003-GA de Rubens Barrichello traqueteó hasta detenerse mientras era líder en Brasil. En un principio se atribuyó a problemas de captación en la bomba de gasolina. Poco después trascendió que el problema de captación lo causó la ausencia total de gasolina en el depósito para dar presión a la bomba.

La velocidad y potencia de los motores siguieron subiendo en 2003. Los bancos de pruebas de Múnich y Maranello rebasaron la marca de los 900 CV. No obstante, en vista de la norma 'un motor por fin de semana' que se avecina en 2004, puede que las versiones de Indianápolis y Suzuka de estos motores contemporáneos representen también el cenit del V10 atmosférico de alto régimen.

Según dicen, la 'versión ocho' del motor Honda RA003E llegaba en Suzuka a más de 19.100 rpm, al tiempo que ofrecía otras 200 rpm para cortos intentos de adelantamiento. El límite de revoluciones del motor se recalibraba mediante un mando accionado por el piloto. En estas condiciones, con el cigüeñal girando a más de 318 revoluciones

por segundo, la mezcla combustible/aire encendida no dispone más que de 0,006s para transferir su potencia a la cabeza del pistón antes de que la válvula se abra para iniciar el ciclo de escape.

PREVIO TÉCNICO 2004

El reto técnico urgente de 2004 es producir un motor competitivo que siga siendo fiable durante un periodo de servicio prolongado: todo el fin de semana. Los nuevos propulsores de larga duración conservarán la arquitectura V10 convencional y en su fabricación se usarán muchos de los materiales habituales: cigüeñal de acero, bloque motor y válvulas neumáticas de admisión y escape de fundición de aluminio.

Los pistones serán algo más pesados, debido al mayor grosor de las paredes alrededor de la cabeza del pistón. Puede que las dimensiones externas del motor también aumenten, pero no mucho; y creo que no todos los fabricantes adolecerán de ello. Pasado un arranque inicial de actividad, bien podría ser que esta nueva norma no sirviera más que para anular la reducción de peso y aumento de rendimiento anuales que habrían surgido a través de la evolución natural de un diseño probado. Tal vez el régimen también se reduzca y al principio de la temporada esté en 18.000-18.500 rpm,

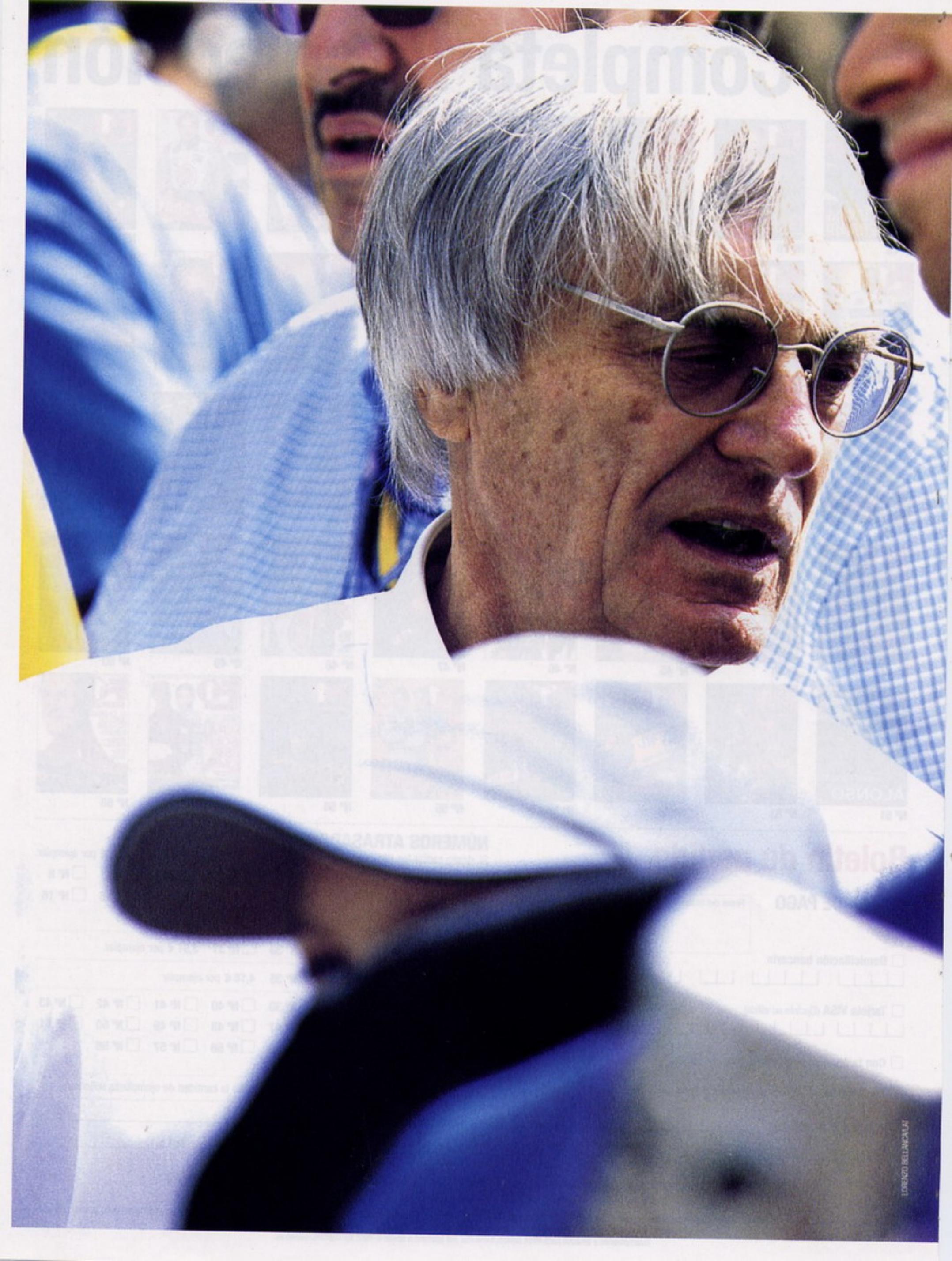
aunque espero que los fabricantes más valientes no tarden en superar estos límites. Por tanto, los nuevos motores deberían ser equivalentes a los de 2003.

Renault ha aprovechado la ocasión para poner punto final al desarrollo de su motor RS23 de 106°. Su motor de 2004 será totalmente nuevo, aunque basado en un bloque de 72° más convencional.

A propósito de diseños totalmente nuevos, esperamos con impaciencia el debut en carrera del nuevo chasis McLaren, el sustituto del MP4-17D. En un principio se pensó que el MP4-18A correría en algún momento de 2003, pero eso resultó ser demasiado optimista. No cabe la menor duda de que el MP4-18A era un coche de hermoso aspecto, pero pasaba una cantidad excesiva de tiempo en el box. Parecía estar plagado de problemas de juventud: preocupaciones causadas por una instalación del motor ultracompacta, por la estabilidad del tren delantero... y el elegante chasis no superó los crash tests de la FIA en más de una ocasión.

El MP4-19 resurgirá de las cenizas del 18A. No será un 18A revisado, sino un coche completamente distinto, simplemente basado en los principios del 18A. El tiempo dirá si McLaren eligió conservar los principios correctos... ❶

¿Qué pasará en 2004? El McLaren MP4-18A no llegó a correr en 2003 pero supondrá un elemento esencial para el MP4-19. Posiblemente el bólido más esperado. El ambiente es de gran expectación.



2003

Resumen político del año

Los fabricantes vociferaron mucho reclamando una tajada mayor del pastel, pero aún no parece que el imperio de Bernie vaya a venirse abajo.

Texto Alan Henry

La política de la F1 dio pie a mucho bla, bla, bla en 2003, tanto que era difícil tamizar las iniciativas auténticas del tradicional bombo no coordinado que es tan intrínseco del telón de fondo de la F1 como las propias carreras.

En gran parte, el debate acerca del reparto del pastel comercial y el posible lanzamiento o no de un certamen GPWC disidente cuando expire el actual Pacto de la Concordia en 2007 dominaron el escenario político de la F1.

El pasado mes de mayo, el presidente de Ferrari, Luca Montezemolo, hizo pública su advertencia, señalando que los tres bancos que financiaron la oferta de

2.200 millones de dólares del ahora en quiebra imperio mediático Kirch por el 75% del imperio SLEC de Bernie Ecclestone, tendrían que consentir en repartir una mayor parte de los beneficios del deporte entre los equipos. En un principio, fijó como fecha tope para ultimar el acuerdo el 31 de diciembre de 2003; si no, el GPWC seguiría por su cuenta.

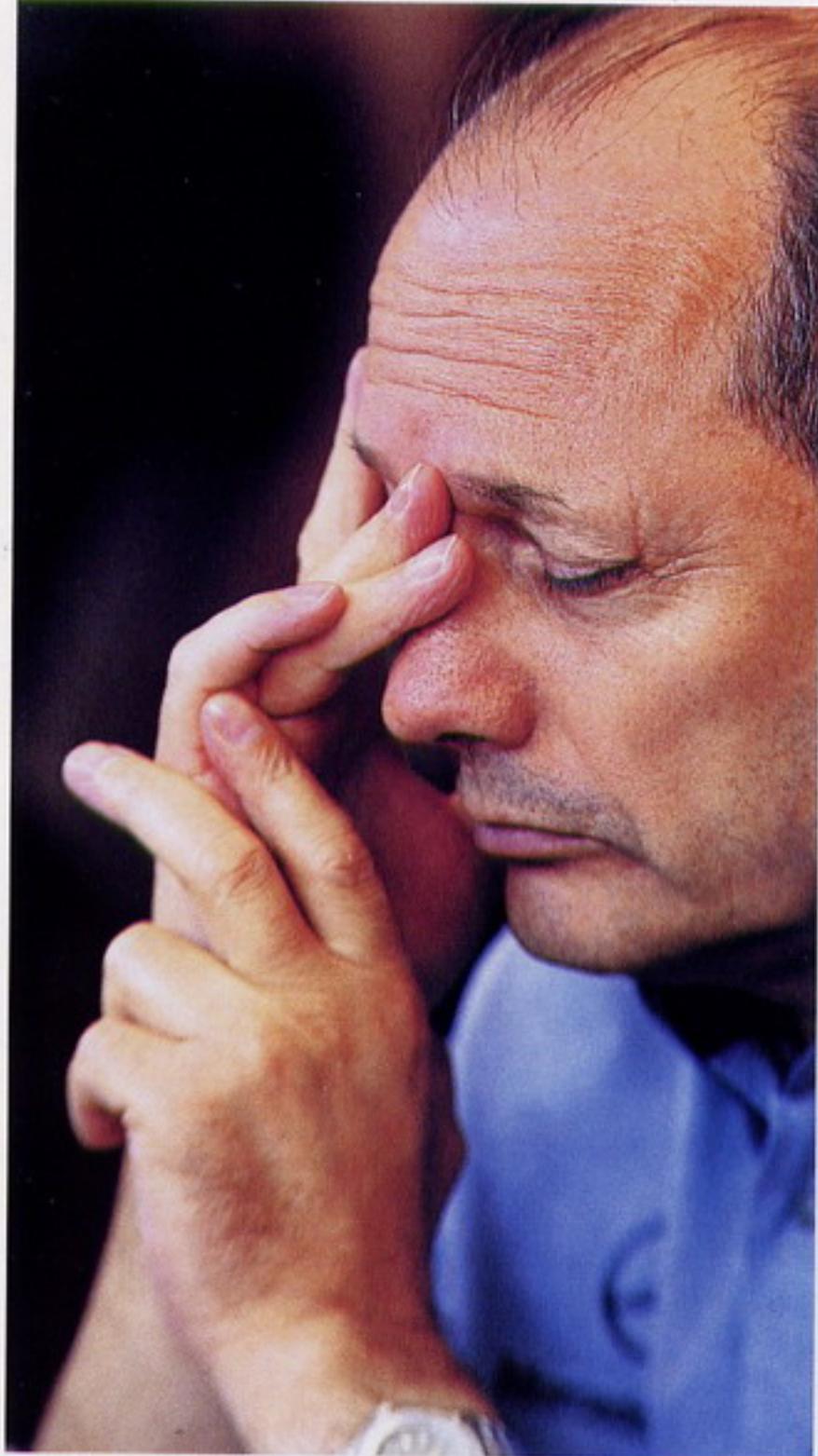
Claro está, para cuando leáis estas líneas ese plazo antaño inmutable estará a pocos días vista. Y del certamen disidente no hay ni rastro. En resumidas cuentas, tanto Ecclestone como el GPWC han pugnado por asegurarse la lealtad de Ferrari a sus campeonatos respectivos con el ofrecimiento de incentivos

económicos que, de hecho, reconocen la posición única del equipo italiano en la historia del deporte. Y la apuesta segura es que el combate clave lo gane Ecclestone. Si no lo ha ganado ya.

En esencia, eso es todo cuanto hay que saber sobre lo divididos e indecisos que están realmente los fabricantes cuando se trata de abrir las carteras tanto de Ecclestone como de los bancos que poseen los restos del imperio Kirch. (Kirch en un principio soltó un dineral para que Leo Kirch adquiriera esa enorme participación en el imperio de Bernie).

Durante los meses han circulado historias optimistas en el sentido de que la resolución del conflicto era cuestión de ▶

Mientras los fabricantes amenazan con quitarle la F1 a su patrón comercial, Bernie Ecclestone (izda.), éste ha movido algunos hilos por su cuenta.



Por ahora, ricos y pobres no dan señales de resolver sus diferencias en cuanto al suministro de motores. Ron Dennis (izda.) cuenta con los Mercedes de fábrica, mientras que Paul Stoddart (abajo, con Max Mosley) ha de contentarse con ser cliente de Cosworth. Toyota (dcha.) es una de las marcas que piensa en suministrar motores.



DARREN HEAD: PETER SPINNEY/LAT

semanas. Ni hablar. Ecclestone parece resuelto a aguantar, razonando que los fabricantes tienen más que perder –con sus pésimos balances actuales– que él. La Nochevieja pasará sin que se hayan realizado ulteriores progresos, reconocen fuentes bien situadas de la F1.

Reducir los costes de la F1 es algo que preocupa a los equipos pequeños, y no es de extrañar. Naturalmente, estos últimos recibieron aliviados las insinuaciones de Renault, DaimlerChrysler y Toyota respecto a que podrían suministrar motores cliente por unos 10 millones de euros bajo el nuevo régimen –que a partir de 2004 exige que un motor por coche dure todo el fin de semana de carrera–. Claro que todo ha quedado en nada, y los tres fabricantes dicen que no pueden hacer nada hasta 2005, dejando así que Cosworth siga como motorista de Jordan y Minardi.

Ah, sí, también hubo acción en pista. El formato de calificación a una sola vuelta de Max Mosley pareció un éxito, aunque el modo de imponer las normas hizo que McLaren y Williams recurrieran al arbitraje de la Cámara Internacional de Comercio en Lausana. No será hasta bien entrado el año 2004 que el tema por fin quedará resuelto, y para entonces nadie en el paddock recordará de qué iba todo esto.

PREVIO POLÍTICO 2004

El jefe me pide 400 palabras para este ejercicio adivinatorio, pero creo que cuatro bastarán: “Más de lo mismo”. La saga del GPWC continuará, un *Lo que el viento se llevó* con Ecclestone en el papel de Rhett “Francamente, me importa un bledo” Butler.

Y eso es lo que sus rivales no entienden. Por muy cerca del precipicio que estén dispuestos a llegar los integrantes del GPWC, Bernie siempre irá un poco más allá. Sería un error suponer que –sólo porque tiene ya 73 años– su astucia negociadora haya perdido agudeza.

Tiene más interés saber cuántas de las 18 carreras originales propuestas se mantendrán en el calendario 2004 de F1. Incluso antes de que se seque la tinta en el calendario provisional de la FIA, la prueba canadiense empezó a tambalearse... y ahora parece que es la carrera francesa la que corre mayor peligro. Como de costumbre, al final, todo se arreglará.

A pesar de todo, el calendario de la F1 tiene previsto ampliarse fuera de Europa. En 2004 Bahrein y Shanghai han de organizar sus primeros grandes premios. Dicho esto –con el futuro del GP de Brasil sometido ahora a un detallado examen legal porque un juez de Sao Paulo lo

considera un derroche excesivo de dinero público–, tal vez Max y Bernie tengan que verse tratando de quedar bien con Jackie Stewart y los miembros del BRDC (el club propietario del circuito de Silverstone) para asegurar el futuro del GP británico, una carrera a la que la pasada temporada se las hicieron pasar canutas con sus críticas sin ningún motivo aparente.

También cabe esperar una discusión más enérgica sobre si la prueba de Silverstone debería beneficiarse de subvención estatal o no, para aliviar parte de la penuria económica por la que atraviesa Brands Hatch Leisure, promotora de la carrera cuya casa matriz, Interpublic, pagó demasiado por el contrato del GP en primer lugar.

En el paddock aumentará la preocupación acerca de la reducción de costes y las perspectivas de más dificultades económicas en la cola de la parrilla, mientras los equipos pequeños siguen bregando para reunir un presupuesto realista. Dicen que la economía global da muestras de reponerse durante los próximos dos años, pero está por ver si lo hace con la suficiente rapidez para garantizar la supervivencia de todos los equipos actuales de la parrilla. ①

¿Dieciocho carreras en 2004? ¿Es eso probable? Ahora que Canadá parece haber cubierto el agujero económico creado por su prohibición de la publicidad del tabaco, son Brasil y Francia las pruebas que parecen poco firmes.



RENAULT F1 Team

El pensador

Hay algo extraño y maravilloso en la mente de Trulli. Se preocupa por no ganar, por la mala suerte. Pero sobre todo se preocupa sin más. ¿Por qué?

Entrevista Matt Bishop

Para un piloto de F1 del siglo XXI, los vitores que celebran la victoria de un compañero de equipo no son precisamente música celestial. Y sin embargo Jarno Trulli disfrutó, saboreó e incluso se unió a la juerga que siguió al triunfo de Fernando Alonso en Hungría.

¿Debería tratar de ser más duro? Tal vez, sí, pero lo de que 'los buenos chicos acaban segundos' siempre ha sido un golpe bajo. En calificación, la opción por defecto para medir la velocidad de un piloto en relación con su compañero, el saldo fue de empate a ocho. Pero esta temporada Jarno ha vuelto a tener mala suerte.

Matt Bishop: Jarno, por favor, ¿podrías describir tu temporada?

Jarno Trulli: A principios de año no tuvimos tanto éxito como esperábamos porque tropezamos con bastantes problemas de fiabilidad. Pero entonces Flavio [Briatore, jefe del equipo Renault] se hizo cargo de la sede de Viry-Châtillon además de la de Enstone, y muchos problemas se solucionaron. En cuanto a mi temporada, supongo que en conjunto no fue demasiado mala. Eso sí, perdí muchas oportunidades de puntuar. Debería haber subido al podio varias veces, no sólo una.

E incluso ese podio, en Hockenheim,

bien pudo haber sido un segundo, ¿no?

Sí, si a pocas vueltas del final no hubiera tenido problemas de motor y de neumáticos. Aparte de eso, perdí ocasiones en Malasia, España, Hungría...

Tanto en Sepang como en Silverstone partías en primera línea, y es un hecho poco reconocido que en calificación estuviste tan bien como Fernando.

Sí, creo que debería haber marcado una o dos pole positions, la verdad. En Sepang perdí la pole [frente a Alonso] por la gran diferencia de carga de combustible entre ambos. En Silverstone, sí, fui segundo detrás de Rubens [Barrichello], pero en

Suzuka estoy seguro de que habría marcado la pole de no ser por la lluvia. Eso debió ser muy frustrante, porque el viernes te mostraste intratable.

Estaba muy, muy fuerte; y, como tú dices, lo demostré el viernes. Pero creo que lo volví a demostrar el domingo, con una carrera buenísima [acabó quinto, a 34 segundos del vencedor, tras partir 19º en parrilla].

Una vez me dijiste que tu mala suerte te parecía increíble.

Es difícil hablar de ello. Ni siquiera quiero hablar de ello. Pero, sí, está claro que muchas veces he tenido muy mala suerte. Pero estoy seguro de que mi suerte cambiará algún día.

Es decir, que no crees en la mala suerte per se...

No, no creo en una maldición -claro que no- porque durante mi carrera deportiva he disfrutado de una suerte normal. Bueno, supongo que hasta que llegué a la F1...

¿Cómo llevas tu mala suerte, desde el punto de vista emocional y psicológico?

Mira, si realmente es una maldición, entonces es evidente que no puedo hacer nada al respecto. Pero si, como creo, es una racha normal de mala suerte, entonces todo cuanto he de hacer es concentrarme y dar el 100%. Tengo que creer. Y creo. Tengo que confiar en mí mismo. Y confío.

Dejemos de hablar de mala suerte. Hablemos de... Fernando. Hizo un gran trabajo en 2003; y, por consiguiente, se convirtió en una estrella. Sois buenos amigos, pero debiste sentir una punzada de envidia cuando ganó tan magistralmente en el Hungaroring.

Fernando es todo un talento y una gran persona, y me llevo muy bien con él. Sí, como dices, ahora es una estrella. ¿Por qué? Porque es rápido, es joven, es el único piloto español puntero en la historia de la F1, y por tanto tiene muchos seguidores. Pero creo que lleva muy bien la presión del estrellato. No le ha cambiado. De modo que, no, no le envidio, porque creo que tengo el mismo talento y el mismo coche y sé que también puedo ganar carreras. Sólo que no ocurrió en 2003, eso es todo. Y aunque mi carrera en Hungría fue frustrante [acabó séptimo, doblado por Alonso], me alegré muchísimo por el equipo. Y seguimos siendo amigos de verdad.

Se nota. Os lleváis bien, y en el equipo me lo han confirmado. ¿Hasta qué punto crees que eso es provechoso?

Creo que es un beneficio considerable, no sólo para el equipo sino también para los pilotos. No estamos sometidos a esa terrible presión de ganar el uno al otro que tienen otros pilotos. No entramos en juegos ▶



Trulli acabó séptimo, doblado, en Hungría (arriba); ganó su compañero Alonso. Pero no alberga rencor. Jarno (abajo) tiene algo de solitario e introspectivo. Se expresa con elocuencia en italiano, francés e inglés.





psicológicos. No existe politiquero. Y eso ayuda a crear un buen ambiente de trabajo en el equipo. Creo de veras que eso es importante, así que espero poder seguir siendo compañero de Fernando durante mucho tiempo.

Otra persona importante en el equipo con la que tienes una estrecha relación es Flavio, claro...

[Pausa] Sí, pero con Flavio es algo distinto. Me ayudó mucho al principio de mi carrera, pero desde que me consolidé en F1 el hecho de que siguiera siendo mi mánager quizá me haya complicado un poco la existencia.

¿Cómo es eso?

Porque siempre ha sido muy estricto conmigo, muy directo. No quiere que nadie piense que estoy en su equipo debido a nuestra estrecha relación. Y por consiguiente lo he pasado bastante mal.

¿Últimamente?

No, siempre. Desde el primer día. Siempre me ha presionado mucho.

¿Crees que sencillamente es su estilo de gestión?

Seguro, sí. Si no tienes una buena cabeza, Flavio te machaca. En serio, es muy duro. Nunca deja que te relajés. Siempre está ahí. Pero creo que es una táctica premeditada. Cree que los pilotos rinden mejor bajo presión. Y pienso que en gran medida funciona, salvo con pilotos que no pueden soportar tanta presión.

Pero esa situación es totalmente distinta de la de Michael [Schumacher] en Ferrari, ¿no? Michael tiene un sistema de lo más cómodo -aunque sumamente efectivo y orientado hacia el trabajo- pero no tiene a nadie que le someta a una gran presión del tipo que describes. Y tampoco Kimi [Räikkönen] en McLaren.

¿A veces no desearías que vuestra situación fuera más como la suya?

Creo que sus situaciones son muy buenas. Sinceramente, lo que un piloto necesita es que todo el equipo le apoye, ocurra lo que ocurra, no importa si sus resultados son

buenos o malos. Si un piloto cuenta con el apoyo total de su jefe de equipo, sus ingenieros, sus mecánicos, todo el mundo, su vida en el equipo será más fácil, y estará motivado. No hará falta que le presionen. Sé que eso no es lo que he dicho de Flavio, pero creo sinceramente que cuanto más apoyado y protegido esté un piloto, más confiado y motivado se sentirá.

¿Es difícil la vida de un piloto de F1?

Es muy difícil, sí. No se puede tener todo. Si eres piloto de F1, sabes cuál es tu trabajo, y estás, digamos, programado para dicho trabajo. Todo es muy competitivo, y has de estar a la altura. Es difícil de admitir, pero no hay nada que hacer al respecto.

¿No puedes adaptarlo?

No. Mira a Jacques [Villeneuve]. Era uno de esos pilotos que quería hacer las cosas a su manera. Bien, lo siento, pero eso no funciona en F1. Aunque tiene muchos seguidores, pensar sólo en sí mismo no le bastó. En F1 has de aceptar cosas que no quieres aceptar. Así es la vida en F1.

Llevas una vida muy tranquila, Jarno, ¿verdad? Solo, en una pequeña casa en un pueblecito, Binfield, cerca de Wokingham, Inglaterra. Pareces haber hecho más sacrificios que la mayoría de pilotos de F1. ¿Por qué?

Soy una persona discreta, sí. Pero Binfield

resulta práctico tanto para el aeropuerto de Heathrow como para Enstone. Mi novia vive en Italia, sí, pero es que trabaja allí. No quiero obligarla a que deje de trabajar y se venga a vivir a un pueblecito inglés.

Depende de ella. No quiero que haga algo que quizá no quiera hacer. Y creo que debería mantener su independencia. Nunca se sabe lo que pasará en la vida. Si un día las cosas van mal entre nosotros, y ella ha renunciado a su vida para vivir conmigo, entonces, ¿qué? Habría desperdiciado una gran oportunidad, la oportunidad que su trabajo le proporciona. De modo que, sí, vivo solo. Pero es para que mi novia tenga la oportunidad de desarrollar su vida, su carrera. Además, puede visitarme, y yo a ella. Y no voy a vivir en Binfield para siempre.

Lo entiendo, pero es un punto de vista poco corriente para un piloto de F1.

Tal vez, sí, pero creo que la vida es cuestión de compromiso. Soy una persona sencilla. Por eso nunca seré una estrella, aunque gane carreras y títulos. Porque soy una persona normal y corriente, y llevo la vida de una persona normal y corriente. Y así es como me gusta.

¿Alguna vez te sientes solo? ¿O es que te gusta pasar tiempo solo?

Me gusta. A veces, si estoy frustrado por algo, me ayuda estar solo. Paso mucho



Que Briatore (izda.) sea su jefe y su mánager tiene sus pros y sus contras, pero Jarno no tiene reparos en hablar de ello. El contrato de Trulli con Renault expira en 2004, así que Flavio tendrá que negociar con Flavio...

tiempo en mi casa, escuchando música, pensando. A veces paso un día entero así.

¿Te preocupas tanto por todo?

Si tengo un problema, entonces, sí, me preocupo por ello. O, mejor dicho, *pienso* en ello. Pienso, pienso y pienso, porque he de solucionar ese problema. Y a lo mejor paso mucho tiempo pensando y pensando y pensando en ese problema, porque tengo que dar con la mejor solución.

Hay quien puede apartar los problemas de su mente. ¿Tú puedes hacerlo?

Envidia de veras a la gente así, porque, no, no puedo. Para nada. No estoy hecho así. Y si no estás hecho así, no hay mucho que puedas hacer al respecto.

Pasemos al año próximo. El mayor cambio de diseño entre el R23 y el R24 es que el motor RS24 tendrá una V mucho más cerrada, 72°. ¿Cómo te esperas que vaya el año?

Me he enterado de que el R24 ya ha dado buenos resultados en el túnel de viento, de modo que estoy confiado. Mostramos un gran potencial. Probamos la V ancha [111° en 2001 y 2002, 106° en 2003], y tuvimos bastante éxito con ella. Pero iba a ser difícil obtener más caballos o un régimen mayor. Y aunque una V estrecha supone un cambio para nosotros, no es un concepto nuevo para Renault. Así que creo que deberíamos tener un buen punto de partida y un rápido desarrollo durante el año.

Y en cuanto a aerodinámica y chasis, ¿crees que una V estrecha habrá proporcionado otras ventajas a los diseñadores del R24?

Buena pregunta. Cuando optamos por el motor de V ancha, fue a petición de un diseñador de chasis. Ahora nuestros



Alonso (izda.) ya se ha convertido en una estrella más importante que su compañero, pero los dos siguen siendo buenos amigos; Trulli (abajo) casi marcó la pole en Sepang, pero no pudo rebajar el crono de Alonso.

hombres de chasis dicen que están contentos de poder diseñar el chasis alrededor de un motor convencional; ¿quién tiene razón? Pero, para ser sincero, los ingenieros no siempre dicen la verdad. A veces se mientan a sí mismos, para convencer a ellos mismos y a otros de que van en la dirección correcta. De modo que no lo sé. Es demasiado pronto para decirlo.

¿Cuándo esperas pilotar el R24 por primera vez?

Seguramente a finales de enero.

Eso es bastante tarde.

No necesariamente. Vale, sí, cuanto más tiempo pases probando tu nuevo coche, mejor preparado estarás para la primera carrera, en teoría. Por otra parte, cuanto más tiempo pases diseñando tu nuevo coche, más rápido debería ser, en teoría.

¿Afectará mucho la marcha de Mike [Gascoyne, antiguo director técnico de Renault, que ha fichado por Toyota]?

Es difícil de decir. Un equipo moderno de F1 consta de 600 a 800 personas, entre los

departamentos de chasis y motor, y yo lo definiría así: todo el mundo es muy, muy importante... pero nadie es indispensable. Sin duda, Mike ha hecho un trabajo fantástico para Renault. Ha llevado el equipo de luchar por los puntos a luchar por las victorias, tal vez incluso los títulos. De modo que, sí, es una pérdida, pero por otra parte ahora tenemos a Bob [Bell], que es un buen tipo y un ingeniero con mucha experiencia.

El año 2004 será el último de tu actual contrato, ¿verdad, Jarno?

Sí.

¿Y piensas tratar de negociar una prórroga, para seguir con Renault?

En este momento, sí. No ando buscando un equipo *mejor*, por así decirlo. De todos modos, Renault es un gran equipo. No somos Ferrari ni Williams ni McLaren; pero estamos ahí. Y estoy orgulloso de formar parte de ese proceso. Para mí, ganar un gran premio con Renault el año que viene sería algo grande. **1**

“RENAULT ES UN GRAN EQUIPO. GANAR UN GP CON RENAULT EL AÑO QUE VIENE SERÍA ALGO GRANDE”



PRÍNCIPE DESTRONADO

El total de 51 victorias en F1 de Alain Prost parecía fuera del alcance de cualquier otro piloto hasta que se presentó Michael Schumacher. El gran campeón francés cree que podría haber subido más el listón.

Texto Stéphane Samson



Mónaco, 23 de mayo de 1993. Alain Prost, de vuelta tras un año sabático, disputa el sexto gran premio de la temporada con su nuevo equipo, Williams-Renault. El año será fastuoso para el piloto francés. La cosecha ascenderá a 13 pole positions, siete victorias, seis vueltas rápidas... y un cuarto título de campeón del mundo. No es moco de pavo.

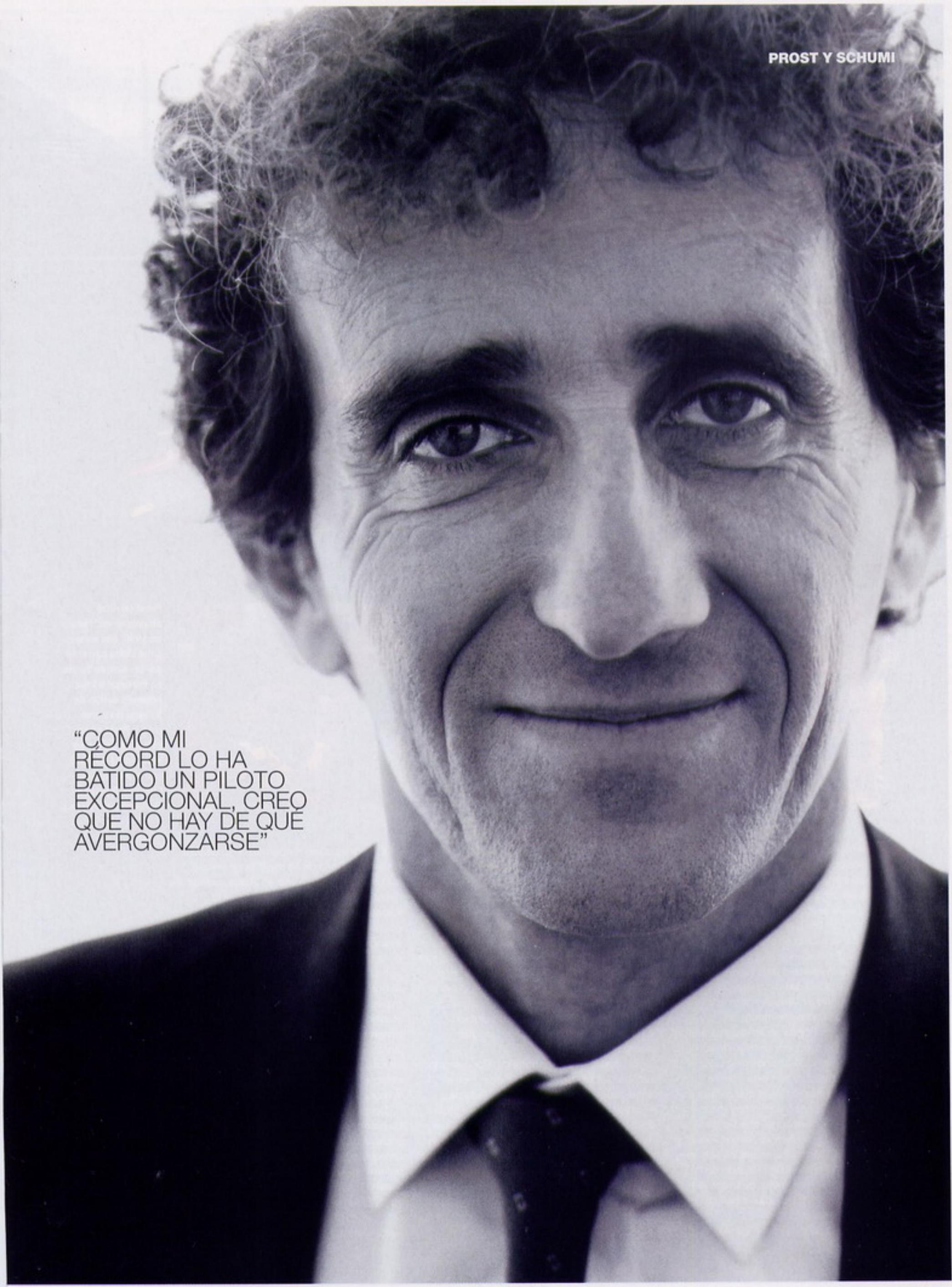
Sin embargo, aunque Prost no ha perdido un ápice de velocidad, no siente el placer de

trabajar que esperaba encontrar en el seno del equipo británico. El ambiente es pesado; el respeto de su palmarés, inexistente. Al término de la prueba monegasca —en la que Prost partió en la pole, cayó al último puesto y al final fue cuarto—, los periodistas se arremolinan frente al motorhome blanquiazul. Cuando aparece Frank Williams uno de ellos le suelta: "¡Ese Prost, qué piloto tan formidable!". Los ojos azules del patrón no parpadean. Silencio durante unos segundos.

Y con tono áspero responde: "Ahora hace falta que lo demuestre...".

Prost es un piloto que se crece en la confianza, el halago, las buenas palabras. No está en su lugar, no se siente cómodo. Duda. Sabe que Williams corteja a Ayrton Senna, su eterno rival. La ansiedad a la que está sometido hace que se muerda las uñas hasta sangrar. Y decide finalizar su contrato con antelación. A pesar de que los cinco títulos de Fangio están a su alcance y de que ►

"COMO MI
RÉCORD LO HA
BATIDO UN PILOTO
EXCEPCIONAL, CREO
QUE NO HAY DE QUE
AVERGONZARSE"





Prost (arriba) abandonó en Mónaco en 1990, año en que ganó cinco carreras por las sels de Senna; en Portugal 93 fue segundo detrás de Schumi (extremo izda.); Prost en la estela de Senna en Hungría 88 (centro); con el jefe de Fiat Giovanni Agnelli y Fiorio en 1990 (izda.).

sigue en plena forma, el francés dice adiós a la F1, a los posibles récords. A la posteridad. Dando un portazo.

Prost sentencia su último título mundial en Estoril con un segundo lugar. Ese 26 de septiembre de 1993, el vencedor es un tal Michael Schumacher. El alemán, que había llegado a la F1 dos años antes, sigue siendo una joven promesa que pisa fuerte. Consigue la segunda victoria de su carrera con un escaso segundo de ventaja sobre el francés, que rehúye de cualquier intento de adelantamiento. Pocos observadores fueron conscientes de ello, pero se trató de la entrega del testigo. Diez años después, Michael se alzaría con su sexta corona.

"Desde el principio vimos que estaba por encima de los demás", confía hoy Prost, insistiendo en un 'nosotros' que sin duda incluye a tipos como Senna, Nelson Piquet y Nigel Mansell. "Michael siempre ha sido muy talentoso. Es el piloto más laureado de la historia, sí, pero ¿es el mejor de todos los tiempos? No lo sé. En cualquier caso es el mejor de su generación".

Estos últimos años Prost ha tenido que

responder a un buen número de preguntas de este tipo. Primero en Hungría 2001, cuando Michael igualó su récord de victorias en F1. Después en Francia 2002, cuando el alemán deshizo el empate a títulos con el francés. El impacto inicial se ha atenuado.

"Con el tiempo, intento apartarme de este tipo de símbolos", comenta Prost. "No puedo ocultar que ver caer mi récord no fue muy agradable, pero al cabo de un tiempo me di cuenta de que eso no iba a cambiar mi vida. Y como ese récord lo ha batido alguien excepcional, creo que no hay por qué avergonzarse".

El francés sabe ser humilde. Por ejemplo, estaba dispuesto a empuñar de nuevo el volante de un Ferrari en 1996, al lado de Michael, para ayudarlo a conseguir el título. Esta idea extraordinaria, que tramaba Jean Todt, nunca vio la luz. Así que la experiencia del francés con el equipo rojo persistirá como un relativo fracaso: tras rozar la proeza en 1990, Prost fue despedido por su equipo y no consiguió rematar lo que Schumacher, diez años más tarde, iba a acabar por fin: devolver la corona de pilotos a Maranello.

El francés no es rencoroso. Y su análisis de la trayectoria de Michael es generoso, incluso incisivo. "Yo veo en él dos cualidades primordiales", dice. "La primera es la capacidad de conducir muy, muy rápido con coches que no están especialmente bien reglados, y sean cuales sean las condiciones de la pista. Pero lo más importante es su aptitud para concentrar su energía. Desde su debut, a Schumacher le acompaña un aura especial. Incluso entonces se le consideraba el mejor, y los mecánicos e ingenieros tuvieron que ponerse a su altura. Su equipo jamás le ha criticado en público. Y otra cosa: incluso cuando acaba tercero, sonríe, lo celebra, y eso es importante para su equipo. Yo nunca fui así...".

De modo que subsisten remordimientos. Lo reconoce, no pudo beneficiarse del carisma de un Schumacher y se encontró en un equipo Ferrari carcomido por las polémicas, un equipo que no tardaría en fijarse en Ayrton Senna para la temporada 1991. Él se entregó al 100% pero no siempre mantuvo la boca cerrada y no pudo evitar airear ciertos problemas. Por su parte, sus

“DESDE EL PRINCIPIO VIMOS QUE SCHUMI ESTABA POR ENCIMA DE LOS DEMAS. PERO NO SE SI ES EL MEJOR”

jefes se encargaron de quebrantar su confianza. Traición, complots: Piero Fusaro, presidente de Ferrari, puso al piloto en contra del director del equipo Cesare Fiorio.

En condiciones adecuadas, Prost también habría podido destronar a Fangio. Él lo sabe, lo piensa a menudo. Y cuando sale el tema, el argumento ya está organizado. La lista de razones por las que Schumacher ha obtenido el éxito allí donde otros se han dado de narices es larga. “Para empezar, una de las diferencias reside en la fiabilidad”, explica Prost. “En la época del turbo, acabar una carrera de cada dos era un buen logro técnico. ¡Michael Schumacher lleva 38 grandes premios seguidos sin abandonar por problemas técnicos! En 1982 hubo 11 vencedores distintos. Yo abandoné nueve veces por el mismo problema cuando encabezaba la carrera. En Zeltweg tuve que abandonar en la última vuelta, y esa victoria me garantizaba el título...”.

Aquel año, una bomba fabricada por una filial de Renault fue la raíz del problema, pero la Régie se negó a cambiar de proveedor. En 1983, un problema con el turbo perjudicó los resultados del francés. “Hoy día, se harían pruebas día y noche, se recurriría a varios subcontratistas...”, se limita a comentar Prost, que no hablará de la corona de 1984 que se le escapó por medio puntito, ni de ▶



su rivalidad con Senna, que le relegó de nuevo al segundo lugar en 1988 y 1990.

Otro de los grandes motivos de preocupación en la época de Prost –la seguridad– no es tan relevante hoy día. "Los pilotos han cambiado de filosofía en lo que a seguridad se refiere", señala el cuádruple campeón del mundo. "Los riesgos no les asustan tanto. Esto cambia su comportamiento, y la longevidad de su carrera. En los años 80, nuestros pies estaban delante del eje de las ruedas delanteras. Era otra cosa, aunque no podemos más que felicitarnos por los progresos realizados estos últimos 10 años".

Pero no se crean que las pequeñas críticas no figuran en el programa. "Quien bien te quiere te hará llorar", dice el refrán: si aprecias a alguien serás un poco más duro con él que con un desconocido.

"Es normal ser un poco crítico de vez en cuando", sonríe Prost. "A ver si nos entendemos: Michael es un piloto excepcional al que respeto mucho, pero

asimismo las circunstancias han jugado a su favor. Por ejemplo, nunca ha tenido que enfrentarse a una oposición muy fuerte, ni en su propio equipo ni fuera del mismo. Dicho esto, lo que más me molesta es el modo en que algunos pilotos firman contratos de Nº 1: el número dos no tiene otra cosa que hacer que darles coba. No existe una rivalidad interna natural". Ferrari, sin embargo, ha demostrado estos últimos años que esta estrategia puede garantizar el título mundial. Prost está de acuerdo: "Nunca habrían ganado con dos gallos en el mismo corral", dice. "Pero esta actitud nunca me ha gustado. La salida de Indianápolis 2003, por ejemplo, no me gustó nada [Barrichello, segundo en la parrilla, arrancó despacio, retrasando a toda la columna derecha de coches, de modo que Michael, en la cuarta fila por la izquierda, pudo recuperar posiciones]. Nadie ha hablado de ello... De acuerdo, era su única oportunidad de ganar pero, a veces, Ferrari se pasa un poco".

Por último, falta abordar el difícil capítulo de las relaciones entre Ferrari y el organismo rector, la FIA. Una relación que los equipos británicos, Williams y McLaren a la cabeza, no dudan en considerar como 'muy estrecha'. En esto, Prost tampoco se muerde la lengua. "Aun a riesgo de ejercer de abogado del diablo, tengo que decir algo", afirma. "Ferrari montó este fantástico equipo gracias a Bernie Ecclestone y Max Mosley, que querían que Ferrari fuese competitiva. Lo necesitaban para la buena salud y éxito de la F1...".

¿Así que el equipo rojo se ha visto favorecido estos últimos años? "Sí, creo que así es... Pero es que también hicieron todo lo posible para montar este equipo de ensueño. La gente que pretendía devolver algo de resplandor a Ferrari nunca se imaginó que serían testigos de un dominio semejante. Han caído en su propia trampa. Pero eso no resta mérito al talento excepcional de Schumacher".

Si Alain Prost lo dice... ❶

> Grandes en Ferrari

| | Prost | Schu |
|-------------------------|-------|------|
| GP en Ferrari | 30 | 125 |
| Victorias en Ferrari | 5 | 51 |
| Segundos en Ferrari | 5 | 23 |
| Terceros en Ferrari | 4 | 10 |
| Poles en Ferrari | 0 | 45 |
| Vta. rápidas en Ferrari | 3 | 33 |
| Puntos en Ferrari | 107 | 735 |

El sexto título de Schumi en Suzuka 2003 (superior izda.) hizo historia; en la carrera anterior en Indianápolis (centro), Barrichello partió muy lento, permitiendo a Michael ganar puestos por la izquierda; Rubens (superior dcha.) sabe cuál es su sitio.

SI NO HUBIERA LIMITES

¿Crees que los monoplazas de F1 son rápidos? Vamos, piensa un poco. Este bólido, sin las ataduras de las normas actuales, giraría 13 segundos más rápido en Silverstone que el Williams FW25 de 2003. *F1 Racing* pidió a los chicos de Williams que dieran rienda suelta a su imaginación.

Texto Peter Windsor Ilustraciones Ken Ray/WilliamsF1

“El mayor problema, claro está”, dice con la naturalidad de los ingenieros, “sería encontrar un sistema que posibilitara a los pilotos llevar el coche al límite de verdad desde el punto de vista físico y médico”.

El ingeniero de proyectos especiales Frank Dernie alza la vista del escritorio en su espartano despacho en Williams F1 y sonríe. “Quiero decir, ya en 1980, con el efecto suelo y las faldillas deslizantes sobre neumáticos de carcasa diagonal bastante rudimentarios, generábamos 4 g lateralmente. Acabábamos de empezar a tantear los monos resistentes a la gravedad cuando cambió el reglamento...”.

Entonces, ¿qué habría sucedido si el reglamento no hubiera cambiado? ¿Y si la F1 hubiera seguido adelante sin tropiezos, apurando el límite de la tecnología en todos los ámbitos? ¿Y si no hubieran habido ulteriores cambios, ningún caso de fuerza mayor? En fin, ¿y si los equipos de F1 hubieran seguido construyendo el no va más? ¿Dónde estaríamos ahora?

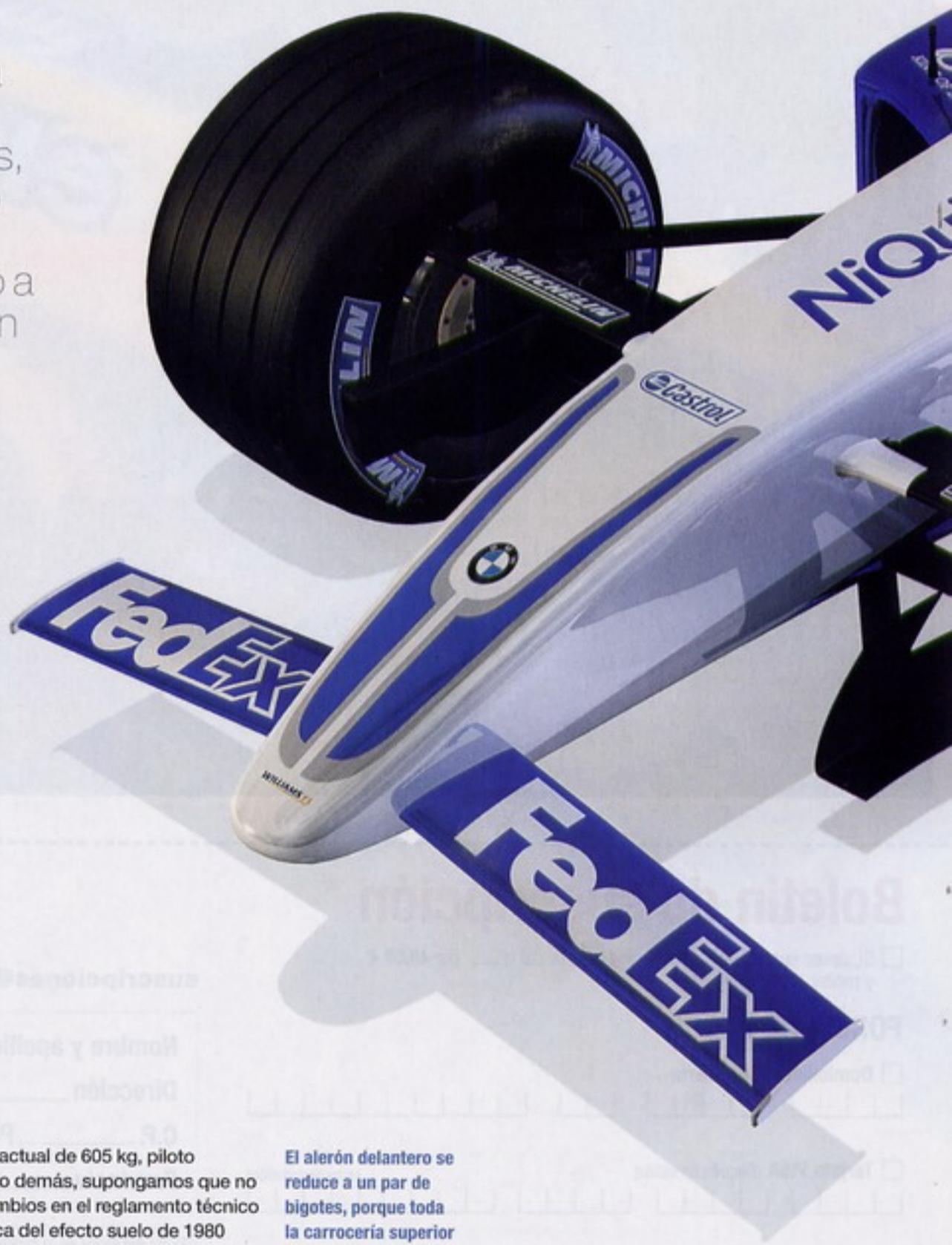
Planteamos esta hipótesis a Williams F1, el equipo en la vanguardia del desarrollo técnico durante los últimos 23 años. Nos respondieron con algo práctico, un coche de verdad, creado por ordenador, que puede ser sometido a todos los programas de simulación actuales.

Helo aquí, el Williams de F1 definitivo, hecho según las siguientes y sencillas especificaciones: motor V10 actual de 3.0 litros y 900 CV; neumáticos estriados actuales; longitud y ancho de vías actuales;

peso mínimo actual de 605 kg, piloto incluido. Por lo demás, supongamos que no ha habido cambios en el reglamento técnico desde la época del efecto suelo de 1980 (cuando Williams ganó los títulos de pilotos y constructores por primera vez).

“Resultó interesante pensar en ello”, dice Dernie, quien hace unos siete meses inició su segunda etapa en Williams pero que fue una figura clave dentro del equipo, sobre todo como aerodinamicista pero también

El alerón delantero se reduce a un par de bigotes, porque toda la carrocería superior del coche es un ala; del resto de la misma destacan las faldillas deslizantes y el fondo con efecto suelo; luego tenemos cuatro ruedas (traseras) motrices.





> Williams Definitivo: datos esenciales

| | Williams FW25 | Williams Definitivo |
|--------------------------|----------------|---------------------|
| Motor | 3.0 litros V10 | 3.0 litros V10 |
| Potencia máxima | 900 CV | 900 CV |
| Peso (incluido piloto) | 605 kg | 605 kg |
| Relación potencia-peso | 1.488 CV/t | 1.488 CV/t |
| Fuerza máxima en frenada | 5,0 g | 10,0 g |
| Fuerza máxima en curva | 3,5 g | 5,9 g |
| 0-100 km/h | 2,4s * | 2,2s * |
| 0-160 km/h | 3,9s * | 3,6s * |
| 0-320 km/h | 11,8s * | 11,2s * |
| 100-0 km/h | 0,9s * | 0,6s * |
| 160-0 km/h | 2,1s * | 1,5s * |
| 320-0 km/h | 6,7s * | 5,5s * |

* Calculado por F1 Racing

como ingeniero de pista, en los años 80. "Si por un momento tomas una posición más objetiva percibes cuánto nos hemos alejado de lo que habría pasado. Creo que muchos de los cambios técnicos efectuados en nombre de la seguridad son realmente magníficos, pero la realidad es que muchos se habrían producido igualmente si las cosas hubieran seguido su curso natural. Por el camino, mucha tecnología de altura fue a parar al cubo de la basura.

"Por ejemplo, en el periodo entre la prohibición de las faldillas deslizantes (final de 1982) y los cambios tras el accidente de Senna (1994) los F1 eran horrosos en un sentido mecánico: los requisitos aerodinámicos que la prohibición de las faldillas impuso en los coches, junto con la norma del fondo plano, los hicieron mucho más sensibles a la altura que antes. Por tanto, había que hacer correr los coches más rígidos que nunca para mantenerlos

estables y constantes, y esa rigidez acarrea un sinfín de nuevos problemas".

Demie no tiene dudas acerca de los principios básicos: "El no va más sería un coche con faldillas deslizantes. Y, para maximizarlas, habría que adoptar la solución de seis ruedas que estudiamos en Williams en 1982-83. Tyrrell fue el primero en utilizar el coche de seis ruedas, pero nunca entendimos por qué Derek Gardner optó por poner cuatro ruedas pequeñas en la parte ▶

> ¿Cómo lo sobrellevaría el piloto?

¿A qué tipo de tensiones se vería sometido un piloto en un F1 así? ¿Y qué recursos físicos necesitaría? Nos lo explica Julian Keel, quiropráctico y supervisor del entrenamiento de Juan Pablo Montoya.

"Un F1 ejerce tres tensiones principales sobre el piloto", dice Keel. "Calor, fuerza g lateral y frenada. En términos generales, un piloto necesita una elevada resistencia cardiovascular, para mantener la respiración y la circulación de la sangre por el cuerpo. Debido a la magnitud de las fuerzas, esto sería especialmente importante en este coche hipotético.

"También tendríamos que fortalecer aún más los músculos del cuello. Una cabeza y su casco pesan por término medio unos 7,5 kg, así que a 6 g la cabeza del

piloto parecería que pesa 45 kg. No hay ningún método científico para aumentar la fortaleza del cuello aparte de pasar tiempo en el coche y hacer ejercicios de resistencia con pesas. En frenada, no sólo se ejercería otra fuerza enorme sobre la cabeza y el cuello, sino que los órganos internos (corazón, pulmones, intestinos...) también se moverían considerablemente.

"Probablemente haría falta algún tipo de traje a prueba de gravedad, que hiciera presión para mantener el riego sanguíneo en el cerebro y órganos vitales, y evitar que la sangre descendiera a los pies. Ya en los coches actuales estamos rayando en el límite de lo que un piloto puede resistir sin ayuda.

"Por último, los pilotos tendrían que abordar estos niveles de rendimiento poco a poco, igual que hacen ahora hasta llegar a la F1".

Dom Taylor

> ¿Qué neumáticos necesitaría el coche?

Según Pascal Vasselon, responsable de F1 de Michelin, los diseñadores de neumáticos tendrían que tener presentes cuatro factores.

"En vista de las prestaciones de este coche, está claro que tendríamos que aumentar las presiones de los neumáticos en un 20 ó 30%, sobre todo en los delanteros. Para mejorar el comportamiento, estos últimos los llevaríamos a unos 2.0 bares".

En segundo lugar, dimensiones: "Los traseros deberían ser bastante estrechos para asegurar el mejor perfil aerodinámico. Los cuatro neumáticos compensarían la pérdida de agarre. Delante, Michelin volvería a optar por la máxima área de contacto y un neumático ancho. Dicho esto, con cuatro ruedas en la zaga, este

coche sería muy veloz en recta y curvas rápidas, pero podría ser difícil hacerle girar en las horquillas. Cabría esperar bastante subviraje".

Tercero, estructura: "Elegiríamos un neumático de 'tracción' con flancos blandos, un poco como el de un dragster". Y por último, el compuesto: "A pesar de las asombrosas prestaciones, apostaríamos por neumáticos más blandos, porque la tracción a las cuatro ruedas repartiría la carga".

Pero ¿es una proposición viable? "Sí", dice Vasselon. "El producto final no distaría mucho de lo que tenemos ahora, y Michelin podría diseñar un neumático especial para las necesidades de este coche. Eso sí, el reglamento tendría que cambiar: sería imposible usar el mismo compuesto delante y detrás, porque las cargas variarían mucho".

Stéphane Samson

> Sin límites: las influencias



1 FERGUSON FORMULA P99 4WD
Cuatro ruedas motrices
Sólo disputó un GP en 1961, pero la aplicación tenía mérito.



2 LOTUS 63
Cuatro ruedas motrices
No llegó a correr (en 1969); era demasiado pesado y lento.



3 TYRRELL P34 SEIS RUEDAS
Dos ruedas motrices
Cuatro ruedas delanteras; debutó en 1976 y ganó un GP.



4 MARCH 0-2-4
Cuatro ruedas motrices
Primera aplicación práctica, en 1977, de las cuatro ruedas posteriores motrices.



5 LOTUS 79
Pontones largos con faldillas deslizantes para generar carga
El efecto suelo total hace su primera aparición en 1978.



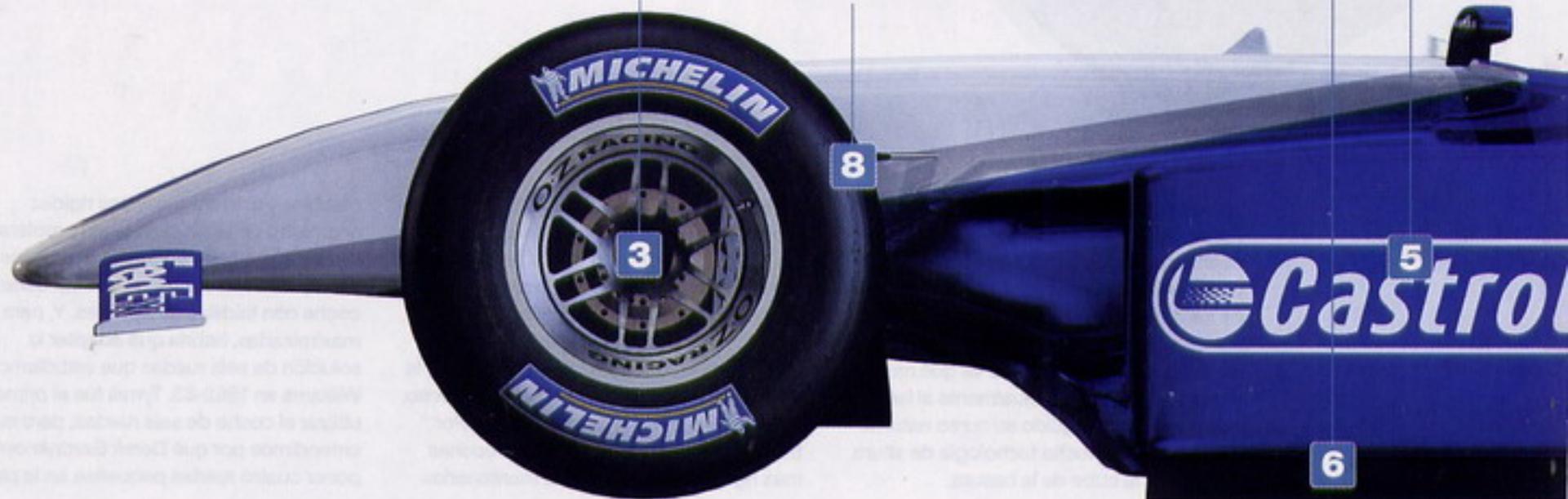
6 LOTUS 80
Lo último en efecto suelo
Intento fallido de usar faldillas deslizantes largas, en 1979.



7 WILLIAMS FW07D/FW08B
Seis ruedas, cuatro ruedas motrices (las posteriores)
De 1982, no corrió, y dicho formato fue prohibido.



8 WILLIAMS FW14B
Suspensión activa
Una eficacia enorme; Mansell ganó nueve carreras en 1992.



delantera en lugar de la trasera, donde la necesidad de reducir la resistencia era mucho mayor. En 1982, nuestro concepto fue dos ruedas delanteras normales pero cuatro (del tamaño de las delanteras) ruedas motrices en la zaga. Eso no sólo nos proporcionaba menor resistencia y mejor tracción, sino que también nos permitía alargar el panel lateral y la faldilla hasta el final del coche. Éste era –y lo seguiría siendo– un beneficio mucho mayor que cualquier otro aspecto del concepto 4x4, y eliminaba del todo el problema de cómo permitir que las faldillas curvadas se movieran libremente; Colin Chapman probó las faldillas largas en el Lotus 80, pero sus pontones curvos destruyeron prácticamente la idea antes de que empezara a rodar”.

De modo que es un seis ruedas, con las cuatro posteriores motrices, fondo con efecto suelo y faldillas deslizantes. “También tendríamos CVT [transmisión de variador continuo] y suspensión activa”, dice Dornie como si nada, “pero lo interesante es si las faldillas se accionarían electrónicamente en lugar de mecánicamente. Con toda la hidráulica en el coche, ¿por qué no usar faldillas electrónicas? Creo que funcionarían”.

Las faldillas, como casi todo el coche, estarían hechas de materiales compuestos con fibra de carbono. “Curiosamente”, dice Dornie, “las faldillas fueron lo primero que se benefició de las estructuras de carbono y nido de abeja de aluminio en 1980, porque tenían que ser ligeras y sólidas. Es probable que fueran los primeros elementos de un F1 en usar los materiales y técnicas actuales”.

¿Por qué no tracción delantera o incluso a las seis ruedas? “El peso resulta tan crucial que sólo podría haber cuatro ruedas motrices en la parte trasera”, dice Dornie.

“No creo que pudiéramos haber dado con una solución para mover las ruedas delanteras sin tropezar con problemas de peso o aerodinámica. Y en la actualidad los neumáticos son fenomenales; no haría falta tracción a las seis ruedas. Y como hay cuatro ruedas motrices en la zaga, se podría usar la norma del voladizo trasero como la distancia desde el eje trasero. Está claro que, en un seis ruedas, el voladizo efectivo era la distancia desde el punto medio entre los dos ejes traseros. Así que un seis ruedas tenía un voladizo mucho mayor”.

Las cuatro ruedas directrices se dejaron ver brevemente en los coches de calle, en particular en el Honda Prelude, así que, ¿se habrían llegado a implantar en F1? “No”, dice Dornie. “No habríamos tenido dirección a las cuatro o seis ruedas porque el sistema habría implicado pontones más cortos y las consiguientes pérdidas aerodinámicas”.

El adelanto que supuso el Williams seis ruedas de 1982 fue enorme. “En la cúspide de la era del efecto suelo con el FW08, la relación sustentación/resistencia era de aproximadamente 8,2”, dice Dornie. “La del seis ruedas era 13,4, una gran mejora. En aquella época corríamos con un DFV de 500 CV contra turbos de 850 CV, de modo que nuestro objetivo era obtener la misma velocidad punta con poco más de la mitad de potencia. Perdimos resistencia y ganamos carga aerodinámica. Era extraordinario, aunque muchos pensaban que íbamos a tener problemas en circuitos de curvas muy cerradas. Simulamos el trazado de Mónaco en Croix-en-Ternois y Jacques Laffite dijo que al cabo de unas vueltas no notaba diferencia alguna; era como si pilotara un coche de cuatro ruedas con un agarre y tracción enormes. Y aún

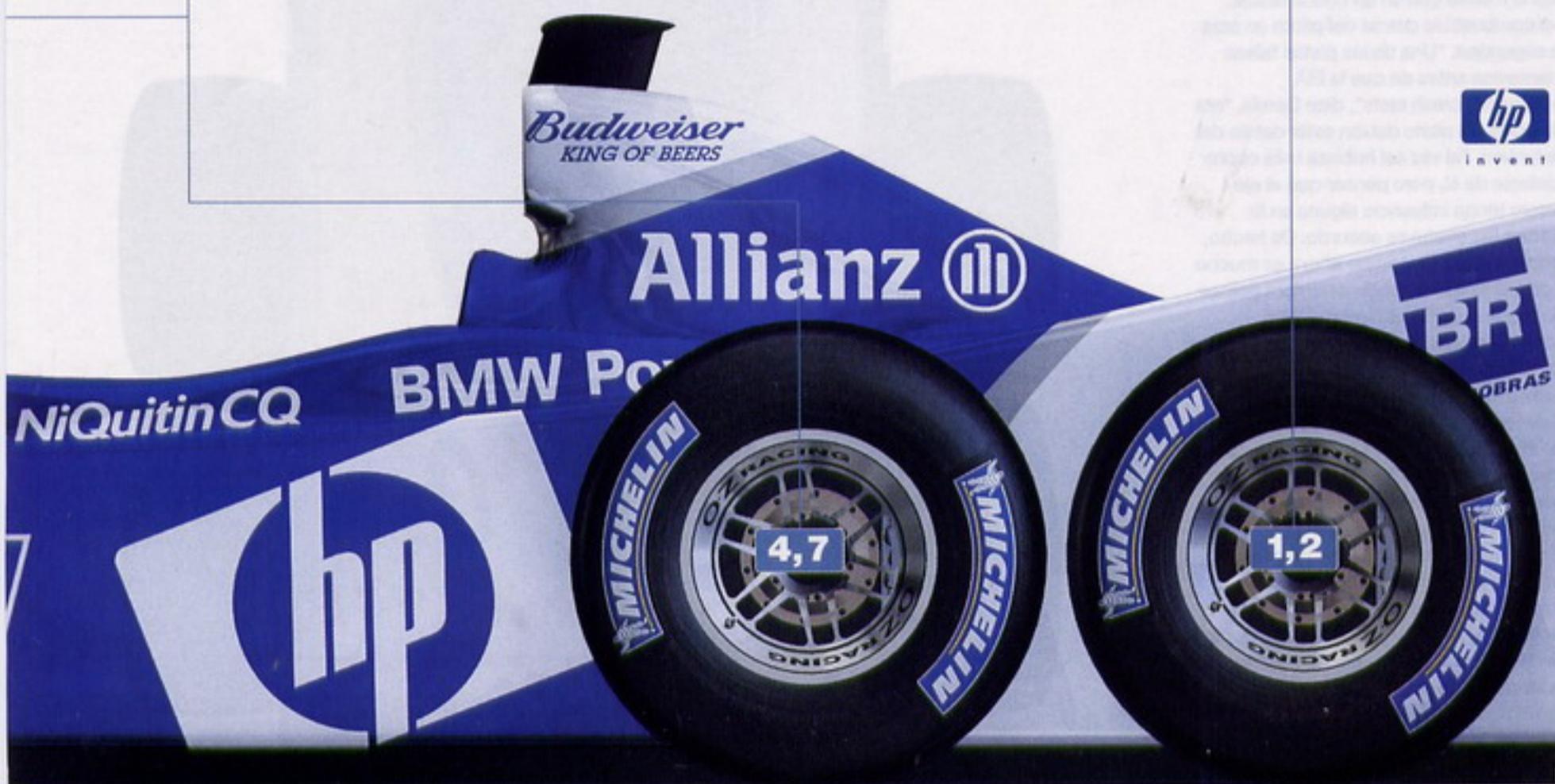
“UN DIFERENCIAL PILOTADO PERMITIRÍA TENER SOBREVIRAJE O SUBVIRAJE CASI A VOLUNTAD”

había más: en mojado –y lo comprobamos con Jacques– podíamos montar ruedas de seco en el último eje porque las otras cuatro ruedas prácticamente drenaban la pista”.

El Williams seis ruedas no llegó a correr a principios de los 80 porque la FIA prohibió las cuatro ruedas motrices al enterarse de los asombrosos resultados de los tests. Eso acabó de hecho con el seis ruedas, porque la potencia no bastaba para mover dos ruedas pequeñas en la zaga. Y luego, por si acaso, la FIA prohibió los seis ruedas.

¿Cómo habría abordado Williams el problema del ahorro de peso en el coche definitivo? “En los últimos tiempos, los mayores saltos adelante no se han producido forzosamente en cuanto a materiales sino en el modo de calcular y computar las estructuras. De todos los materiales que nos gustaría usar pero no podemos, creo que el único que ha sido básicamente prohibido es el composite de aluminio-berilio. Por ejemplo, lo prohibieron en las pinzas de freno [era muy ligero y resistente, pero perjudicial para la salud], así que hemos de seguir con una sencilla pinza de aluminio. Pero el no va más tendría pinzas de berilio y tal vez incluso resultarían más económicas que las actuales”.

Cómo no, el coche tendría suspensión ▶



“EL COCHE SABRÍA EN QUÉ PARTE DEL CIRCUITO ESTABA Y CUAL SERÍA LA PRÓXIMA CURVA”

activa y frenos antibloqueo, y un montón de ayudas electrónicas más. “Tendríamos dirección asistida inteligente, es decir, que la dirección reaccionaría a más cosas, además del par que el piloto aplicara al volante. Probablemente iría ligada al diferencial, que permitiría a la rueda exterior rodar más rápido que la interior por un valor controlado, de modo activo. Con un diferencial pilotado, casi se podría obtener sobreviraje o subviraje con sólo darle a un interruptor.

“En los entrenamientos el coche se reglaría para el piloto y luego habría reglajes zonales”, dice Dernie. “El coche sabría en qué parte del circuito estaba y que la curva siguiente sería, pongamos, la 130R y que los reglajes ideales del diferencial serían tal y tal. También se mediría la degradación de los neumáticos a partir de los ángulos de deriva y habría cambios de adaptación del control del diferencial, de modo que el piloto no tendría que preocuparse de ajustarlo continuamente. Gran parte de lo que el piloto hace ahora (como respuesta a nuestras instrucciones por radio) sólo es porque es ilegal realizar los cambios automáticamente. En realidad, el coche sabría qué hacer en todas las situaciones”. Así pues, este Williams no es un coche rígido o blando; se lo hace funcionar de manera óptima, para obtener apoyo aerodinámico en las curvas y poca resistencia en las rectas.

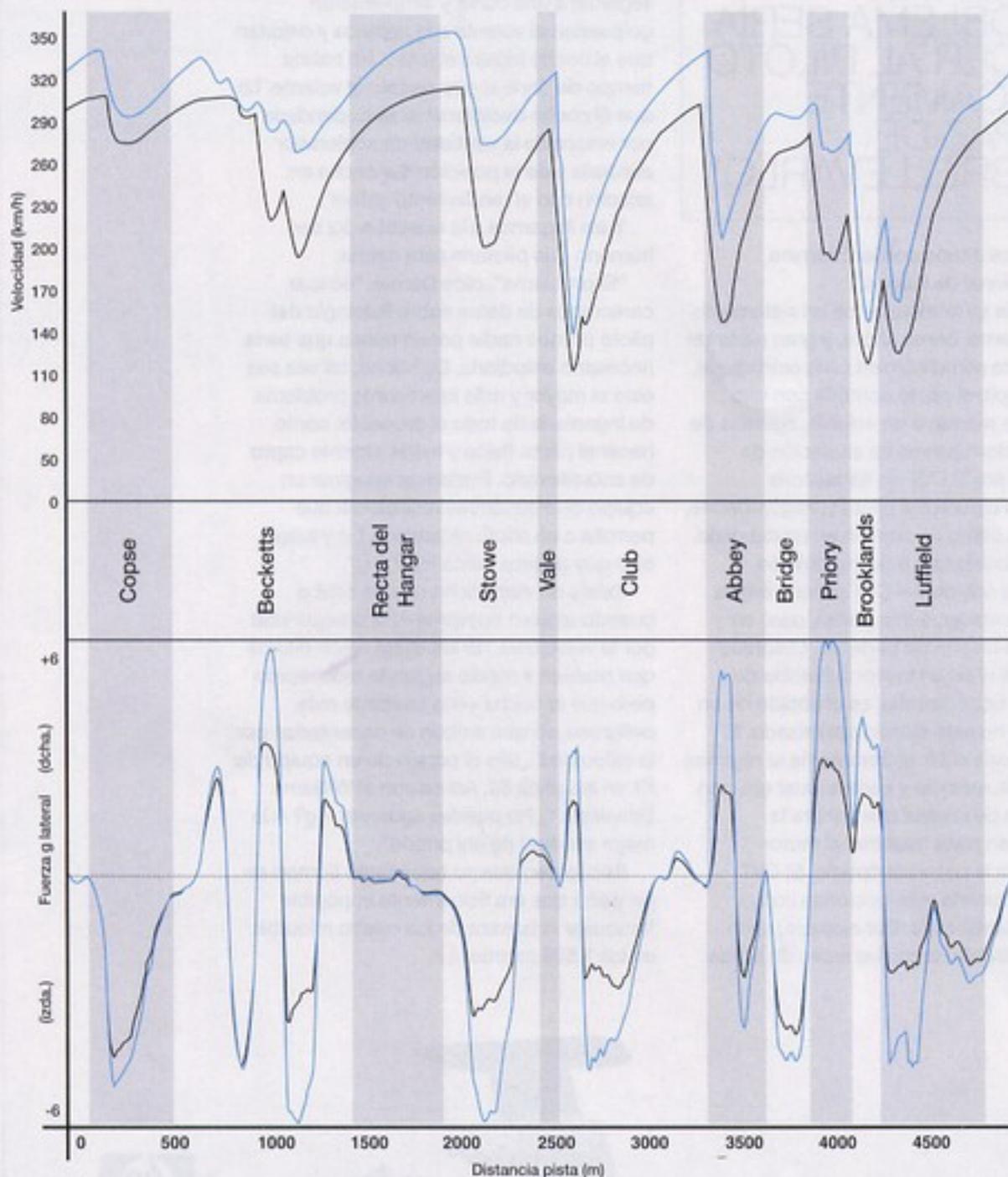
La posición de conducción es más o menos la misma que en un coche actual, con el combustible detrás del piloto en aras de la seguridad. “Una de las pistas falsas que teníamos antes de que la FIA introdujera los crash tests”, dice Dernie, “era que los pies del piloto debían estar detrás del eje delantero. Tal vez así hubiera más coche por delante de él, pero pensar que el eje delantero tenga influencia alguna en la seguridad del coche es absurdo. De hecho, es todo lo contrario, porque ahora es mucho más probable que la rueda delantera golpee al piloto que cuando se sentaba más adelante. Sin duda ahora es más difícil alcanzar la distribución de pesos que queremos con el piloto sentado donde está, pero de todos modos la distribución de pesos sería distinta con el seis ruedas, tal vez alrededor de 33-67, simplemente porque habría dos tercios de carga en el eje trasero y un tercio en el delantero.

“Y para maximizar el reparto de pesos, el peso, la integración y la refrigeración, la posición actual de los radiadores es buena. No ha habido ningún cambio de reglamento desde 1980 que nos haya hecho colocar los radiadores donde no los queremos”.

En 1978, Gordon Murray trató de reducir sustancialmente la resistencia con el Brabham-Alfa de radiadores en la superficie. ▶



> Prestaciones: FW25 vs Williams Definitivo



LEYENDA

— FW25
— Williams Definitivo

TIEMPOS POR VUELTA

— 1m 18,998s 313,26 km/h (vel. punta)
— 1m 05,888s 356,46 km/h (vel. punta)

VELOCIDADES

Becketts
— 184,13 km/h (velocidad en el último ápice)
— 264,73 km/h (velocidad en el último ápice)

Bridge
— 268,1 km/h (velocidad en el ápice)
— 290,28 km/h (velocidad en el ápice)

ACELERACIÓN LATERAL

Becketts
— +3,44 g y después -3,42 g
— +5,75 g y después -5,96 g

Bridge
— 3,73 g
— 4,38 g

El Williams Definitivo es 13 segundos más rápido que el coche de 2003 en una vuelta a Silverstone. No es cuestión de potencia bruta—los dos coches llevan el mismo motor—pero el apoyo aerodinámico un 170% mayor del primero posibilita unas velocidades de paso por curva enormemente superiores. Por ejemplo, el Definitivo pasa a 264,73 km/h por el ápice de Becketts, 80,6 km/h más que el FW25. Con una tracción un 20% mejor y un 40% menos de resistencia, el Definitivo alcanza una velocidad punta de 356,46 km/h en la Recta del Hangar, 43,2 km/h más que el FW25.

Claro que velocidades más altas también crean mayores fuerzas g laterales en las curvas, como se aprecia con claridad en el gráfico (izda.). Sólo el rendimiento de los neumáticos, basados en las actuales gomas estriadas, limita el paso por curva del Williams Definitivo.

La frenada también mejora. Por regla general, el Definitivo acorta las distancias de frenada en 40 ó 50 m sobre el FW25, pues el coche genera 10 g en frenada. Nótese el considerable cambio del punto de frenada en Abbey entre ambos coches.

Los gráficos ilustran las velocidades en Silverstone y las fuerzas que actúan sobre coche y piloto (arriba); el coche tiene la misma potencia y peso que un FW25.



LO ÚLTIMO EN F1

No funcionó, pero ¿podría hacerlo con la tecnología actual? Dernie desestima la sugerencia: "Gordon Murray fue uno de mis héroes de los años del colegio, pero lo que me dio la confianza para tratar de ser ingeniero de F1 fue constatar que Gordon pudiera tener una idea tan poco factible. Incluso como estudiante puede uno entenderlo; cubriendo todo el coche con intercambiadores de calor, podrías llegar a arreglártelas con el aceite, pero no con el agua. El límite es el coeficiente de transferencia de calor entre el aire y otro elemento. El problema es el aire, y eso no habríamos podido resolverlo. Fue una mala idea desde el concepto.

"El morro del coche tiene relativamente poca importancia", dice Dernie. "En un coche con efecto suelo, el alerón delantero se reduce a meros bigotes para ajustes. No habría alerón trasero; todo el coche sería un ala, con una sensacional relación sustentación/resistencia de 13. Para verlo en su justa medida, caímos de 8,2 a 1,1 cuando prohibieron las faldillas y pasamos al fondo plano. Eso devastó los coches, y siempre lo cito en mi razonamiento cuando la gente sugiere que habría más oportunidades de adelantamiento si elimináramos apoyo aerodinámico; en 1983 los adelantamientos no aumentaron cuatro veces y sin embargo el apoyo sí que fue cuatro veces inferior".

Entonces, en este liberalizado salto en el tiempo, ¿cuáles serían las tendencias aerodinámicas? ¿Seguiría vigente el clásico 'más apoyo, menos resistencia'? "En el túnel estudiaríamos principalmente los flujos internos y externos y todos trabajaríamos en hacer los más atrevidos fondos para mantener el flujo pegado a los mismos y conseguir las mínimas pérdidas en los flujos internos hacia los radiadores, sistemas de escape, etcétera. Y, claro está,

"EL MAYOR PROBLEMA SERÍA HACER AL PILOTO FÍSICAMENTE CAPAZ DE SOBRELLEVARLO"

seguiríamos a tope con la dinámica computacional de fluidos".

El chasis se fabricaría con un sistema de molde externo, como ahora, y gran parte de la superficie aerodinámica sería estructural. En el cockpit, el piloto contaría con una palanca de mando o un volante, además de diversos interruptores de anulación de automatismo. El CVT no necesitaría aportación alguna del piloto y, según Dernie, no sonaría como un camión en un día malo.

"Es probable que mucha gente se quejara del sonido del CVT porque suena como un embrague que patina, pero en realidad es un sonido perfecto. El sonido que falla es el de un motor subiendo de vueltas en cada marcha; es el sonido de un motor que no está siendo optimizado. El motor debería subir directamente al régimen de potencia máxima y permanecer ahí, con un sistema de control que variara la velocidad en pista mientras el motor conservaba la potencia óptima. El CVT también ofrecería más opciones con el control de arrancada. Por ejemplo, sería posible activarlo desde las luces de salida.

"Por supuesto, todo sería *fly-by-wire* [electrónico]", dice Dernie. "Los pilotos llegarían a una curva y simplemente golpearían el volante o la palanca y dejarían que el coche hiciera el resto. No habría tiempo de darle el giro exacto al volante. Lo que el coche decidiera hacer dependería por entero de la cantidad de acelerador aplicada y de la posición del coche en relación con el rendimiento global".

Y así llegamos a la cuestión del ser humano que pilotaría este coche.

"El problema", dice Dernie, "es que carecemos de datos sobre fisiología del piloto porque nadie pensó nunca que sería necesario estudiarla. De hecho, tal vez sea éste el mayor y más interesante problema de ingeniería de todo el proyecto: cómo hacer al piloto física y médicamente capaz de sobrellevarlo. Podemos imaginar un equipo que desarrolle un sistema que permita a un piloto alcanzar 7,1 g y luego otro que avance hasta los 7,2 g".

Existe un viejo dicho que se citaba cuando alguien comprometía la seguridad por la velocidad. "Si les dijera a mis pilotos que podrían ir medio segundo más rápido pero que el coche sería bastante más peligroso, sé que ambos se decantarían por la velocidad", dijo el patrón de un equipo de F1 en los años 80. Así es con el Williams Definitivo: "¿No puedes aguantar 7 g? A lo mejor ese tipo de ahí puede".

Recuerden que no hace tanto tiempo se pensaba que era físicamente imposible franquear la barrera de los cuatro minutos en los 1.500 metros. **1**



Los neumáticos delanteros y traseros son del mismo tamaño, pero tendrían que estar hechos de compuestos distintos.

LAS REGLAS DEL JUEGO

Disponer las normas por las que se rigen las carreras de F1 plantea problemas cada vez más espinosos. Ahora que el año 2004 ya está aquí, veamos qué cambios –deportivos o técnicos– les gustaría ver a los equipos.

Compilado por Dom Taylor

En 2003 la F1 disfrutó de una de las temporadas más apasionantes e impredecibles que se recuerdan. Gran parte del mérito de tanta emoción se atribuyó al radical paquete de cambios de reglamento que se introdujeron al principio de la misma.

Con todo, apenas tres días después de que terminara la temporada el 12 de octubre, la comisión de F1 se reunió para

hablar de ulteriores cambios en el reglamento deportivo de 2004. Entre las medidas acordadas destaca un formato condensado de calificación, en el que las sesiones del viernes y el sábado de 2003 tendrán lugar ahora el sábado, una a continuación de la otra. Además, se ha invalidado el acuerdo que en 2003 permitió a los equipos elegir entre tests ilimitados durante la temporada, o 20 días de tests

con un coche más dos horas de tests los viernes de gran premio.

Pero ¿es esto lo que el deporte necesita, o se trata de una intromisión sin sentido en una fórmula exitosa?

F1 Racing pidió a nueve personajes clave de los equipos qué cambios efectuarían en el reglamento, si tuvieran carta blanca. Sólo un equipo declinó respondernos. Vayan ustedes a saber por qué se negaron.

>SAM MICHAEL

>Williams

>Ingeniero jefe de operaciones

"Lo único que cambiaría es la norma acerca del difusor, de modo que se pudiera montar un difusor a todo lo ancho. Con esto no quiero decir eliminar el escalón de 50 mm [los F1 deben tener un fondo plano a 50 mm como mínimo del suelo en reposo] porque es muy importante que no se pierda mucho apoyo aerodinámico cuando se toca fondo. Pero creo que deberíamos volver al difusor ancho, e incluso reducir el elemento del alerón trasero encima del mismo. Para 2004 este último tiene menos elementos, pero yo iría más lejos y pondría más énfasis en el apoyo generado por el difusor. Y daría más libertad a los aerodinamistas, porque creo que aumentar el agarre aerodinámico es bueno. Véanse las carreras en mojado: los coches ruedan con máxima carga aerodinámica y mínimo agarre mecánico, y ahí es cuando las carreras son más emocionantes. Tampoco creo que sea válido decir que deberíamos volver a desarrollar coches con efecto suelo, faldillas y cosas así, porque está claro que eran peligrosos en determinadas circunstancias. Así que creo que la norma del fondo plano es buena, pero yo cambiaría la limitación del difusor".

F1 Racing opina

Sam no puede ocultar que es un ingeniero: maximizar el apoyo, minimizar la resistencia. Pero un alerón trasero reducido implica menos espacio para los sponsors. El tema del difusor es algo oscuro, pero bien planteado, aunque es poco probable que ocurra, por motivos comerciales.





>MARTIN WHITMARSH

>McLaren

>Director gerente

"Resultaría muy beneficioso para los equipos que un colegio de comisarios deportivos permanente, independiente y cualificado regulara las carreras, de modo que tuviéramos una interpretación coherente de las normas. No quiero ofender a los comisarios actuales, pero es inevitable que gente que no ha participado en la redacción de las normas, no va a todas las carreras y no ha tomado parte en juicios anteriores, tenga opiniones distintas de carrera a carrera, sobre todo en una época en que existe más ambigüedad en nuestro reglamento. En líneas más generales, sería muy divertido tener un conjunto de normas totalmente nuevo que cambiara todas las reglas de diseño arraigadas, aunque forzosamente los diseños seguirían convergiendo. Personalmente, me gustaría volver a las calificaciones en las que la tensión subía a medida que los pilotos quemaban sus cartuchos. Para mí, fueron momentos entre los más emocionantes de la historia".

F1 Racing opina

Estamos de acuerdo: tener comisarios distintos de carrera a carrera provoca interpretaciones diversas de los acontecimientos. Sin duda, un colegio permanente es el camino a seguir, pero necesitaría poder de verdad para obrar con auténtica independencia de la FIA.

>PAT SYMONDS

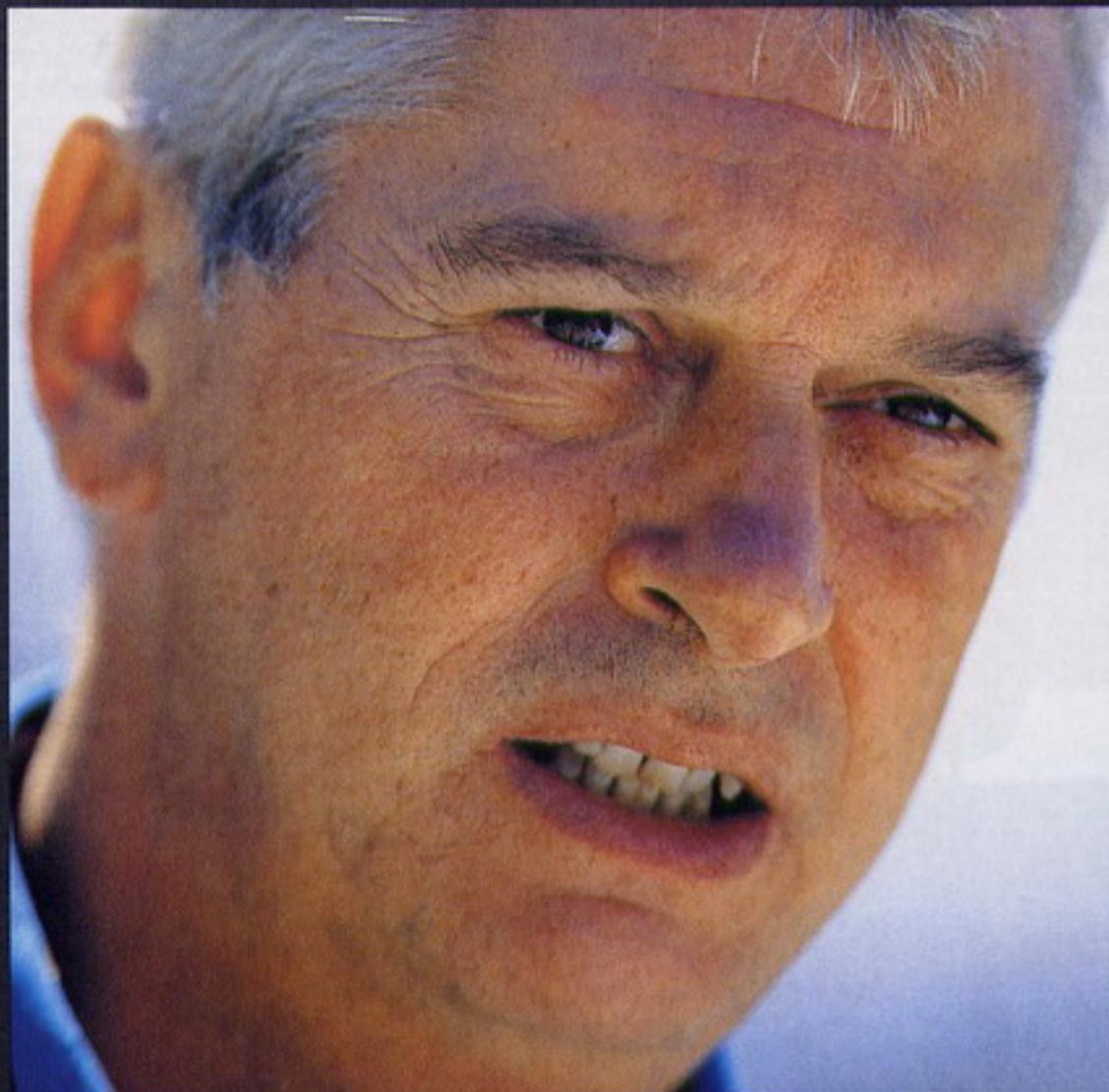
>Renault

>Director ejecutivo de ingeniería

"Como ingenieros nos cuesta encontrar estabilidad en lo que hacemos. No obstante, me gustaría que el reglamento técnico diera más libertad a los ingenieros. En concreto, me gustaría que cambiara la norma que estipula que 'el piloto debe pilotar el coche solo y sin ayuda' [Reglamento deportivo de la F1, Artículo 61]. Soy un gran entusiasta de la electrónica, así que, por ejemplo, me encantaría el retorno de la suspensión activa; y, para ser sincero, preferiría no desechar el control de arrancada. Por lo que respecta al reglamento deportivo, hemos de conservar el elemento de caos que hubo esta pasada temporada. También me gustaría ver más adelantamientos. Podríamos hacerlo reduciendo de algún modo el apoyo aerodinámico, o con neumáticos más pequeños, reduciendo así el agarre total y haciendo el coche más delicado de manejar en frenada y en las curvas".

F1 Racing opina

Los grandes cerebros de la F1 no siempre piensan igual. El apoyo aerodinámico, ¿es amigo o enemigo de las carreras emocionantes? Pat y Sam Michael no parecen estar de acuerdo. Pero la predilección de Symonds por la electrónica es comprensible, dado que el programador de Renault Tad Czapski escribe el mejor software del oficio. Pero eliminar el Artículo 61 sería un desastre mediático: imaginen las protestas si oficialmente los pilotos ya no tuvieran que 'pilotar'.





>GEOFF WILLIS

>BAR

>Director técnico

"Me gustaría eliminar los neumáticos estriados. Penalizan el rendimiento de los coches, sobre todo la estabilidad en la entrada en curva. Con los slicks, los pilotos podían pilotar más allá del límite del neumático mucho más y controlar el coche con ángulos de deslizamiento más grandes. Es un problema, porque estaba claro que teníamos que ralentizar los coches. Las estrias fueron un modo de hacerlo, pero creo que han provocado una característica de comportamiento muy brusca, muy inestable. También me gustaría eliminar el control de tracción. Pero el único modo de hacerlo sería adoptar una centralita electrónica común para el control del chasis y el motor. En estos momentos, media parrilla utiliza la misma centralita [Magneti Marelli] y dicen que otro equipo va a pasarse a ella; es decir, que el 60% llevaría la misma. Si todos lo hacen, se puede controlar el código y prescindir del control de tracción o de lo que sea".

F1 Racing opina

Todos los pilotos coincidirían con Geoff acerca de los neumáticos estriados. Nosotros también. Es muy sencillo: un coche de carreras debería calzar slicks. Las estrias son una restricción demasiado artificial: una banda de rodadura no se construiría así en función del rendimiento. Geoff señala que el problema fundamental de prohibir el control de tracción es cómo controlarlo. Por tanto, una centralita común es una solución lógica.

>BEAT ZEHNDER

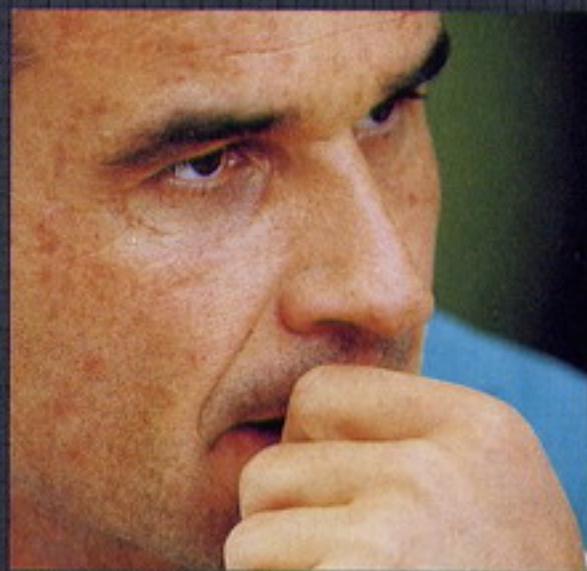
>Sauber

>Director deportivo

"El reglamento deportivo debería asegurar que el domingo fuera mucho más interesante y completo, sobre todo para los espectadores, con warm-up, calificaciones y carrera. Se propusieron muchas versiones distintas de programas para el fin de semana; cada equipo y cada jefe de equipo tenía una idea distinta. Los directores deportivos nos pusimos de acuerdo sobre dos versiones del programa del fin de semana, pero algunos jefes de equipo no las aceptaron. Nuestra propuesta era disputar las calificaciones el domingo, bastante tarde. Después se entraría en régimen de parque cerrado, como ahora, hasta la preparación normal de carrera. Al final, el espectáculo es más para el público y los telespectadores".

F1 Racing opina

Hay que aplaudir a Beat por no estar en las nubes. En la actualidad, los aficionados pagan precios abusivos para aguantar una mañana de domingo bastante estéril en espera de la carrera. ¿Nuestra propuesta? El Trofeo F1 Racing de Veteranos de GP: los ex pilotos de más de 50 años frente a frente en una copa monarca. Imaginense a Mansell, Fittipaldi y Brabham encabezando la parrilla al volante de Porsches 911 Turbo. Genial, ¿no? Posiblemente demasiado... Se llevarían todos los aplausos.



>MARK GILLAN

>Jaguar

>Responsable del rendimiento del vehículo

"Como aerodinamista me gustaría que se legalizaran los elementos aeroelásticos y de control activo del flujo, y la tecnología de sistemas micro-electro-mecánicos (MEMS). Los componentes aeroelásticos se deforman a alta velocidad, reduciendo la resistencia y aumentando la velocidad punta; a velocidades más bajas, cuando hace falta apoyo, vuelven a su forma normal. Hay quien acusa a otros de usarlos, y por eso creo que sencillamente deberían autorizarse. Los equipos que acatan las normas deberían poder usarlos. El MEMS es común en la industria aeroespacial. Se trata de un dispositivo mecánico a pequeña escala controlado eléctricamente que se deforma para proporcionar un control de la superficie. Lo podríamos usar en triángulos, conductos de frenos, etc. Constreñir algunas zonas (como el morro alto y el alerón delantero) de la geometría está bien. Pero constreñir la tecnología es otra cosa".

F1 Racing opina

El Artículo 3.15 del reglamento técnico estipula que un elemento aerodinámico ha de ser 'inmóvil'. Pero una norma así sólo tiene sentido si se puede controlar. Resulta muy complicado medir las dimensiones de un alerón trasero a 300 km/h, igual que la anchura de un neumático no se puede medir en movimiento. Mark tiene razón: en una cuestión así, los equipos que se ciñen a la letra y al espíritu de la norma se ven perjudicados. El MEMS parece una tecnología apasionante. Creemos que la F1 debería tenerla.

>DIETER GASS**>Toyota****>Ingeniero jefe de pista**

"No es más que mi opinión personal, pero creo que sería más interesante que todo el mundo llevara los mismos neumáticos. Siendo realistas, eso no va a suceder el año que viene, pero sería una buena idea, porque entonces la competición sólo dependería del coche y del piloto. También podría haber más restricciones aerodinámicas, algo que ya está en marcha para el alerón trasero, para que todo el mundo tenga una resistencia similar. Si se hiciera bien habría más adelantamientos, porque ahora existen grandes diferencias en velocidad punta".

F1 Racing opina

Estamos con Dieter: las guerras de neumáticos son aburridas. ¿Quién sigue los GP por ser ávido fan de Michelin o Bridgestone? Un neumático de control ahorraría dinero a los equipos y los igualaría. Un neumático poco competitivo puede costar segundos enteros por vuelta. Una gran desventaja, como BAR descubrió muy a su pesar en 2003.

**>GARY ANDERSON****>Jordan****>Director de ingeniería de carrera y tests**

"No diría que haya algo específico que cambiar, pero para mí hace falta una nueva versión del reglamento, una reordenación para aclarar las zonas grises. Debería ser tan blanco y negro como fuera posible. Y si un equipo decide escribir pidiendo una aclaración, dicha aclaración debería ir a todos los equipos. El año que viene no se permitirán el control de arrancada y los cambios automáticos de marcha, así que habrá aún más áreas poco definidas. Por eso lo legalizaron todo hace un par de años, porque no lo podían controlar. Todo el mundo pedía aclaraciones. Es cuestión de interpretación. No pasa nada si dispones de una gran estructura y puedes apurar el reglamento al límite. Pero en un equipo pequeño no podemos correr estos riesgos. Si desarrolláramos algo como el cambio del McLaren MP4-18A y luego lo prohibieran, nos arruinaríamos. Así que esa falta de claridad separa a los equipos. Con un presupuesto limitado, has de saber a qué atenerse con el reglamento".

F1 Racing opina

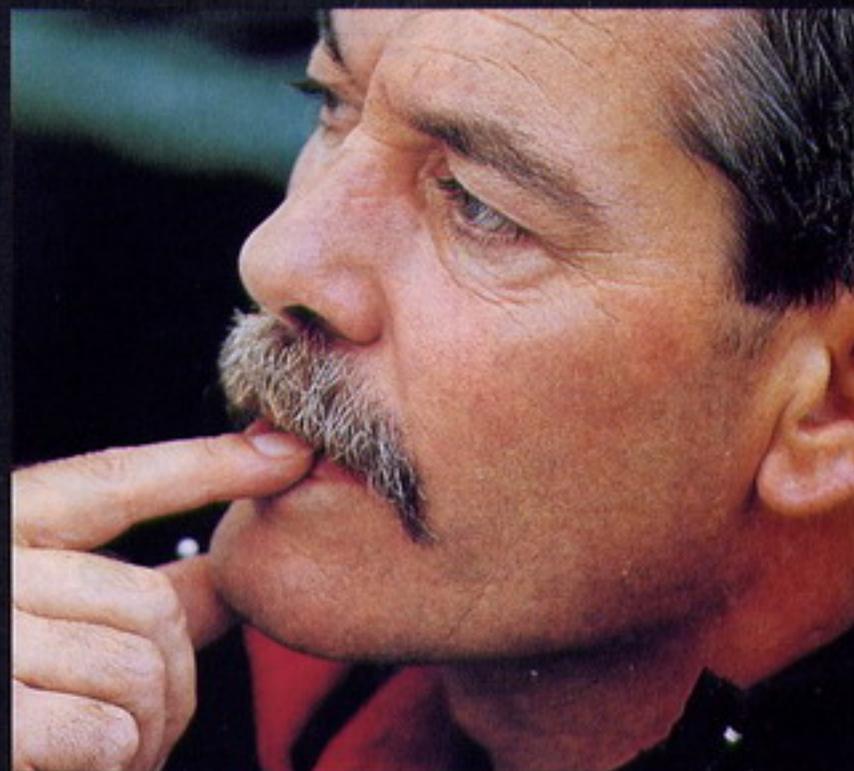
Buena idea, Gary. No va a suceder ni en un millón de Pactos de la Concordia. A Max Mosley –y, en realidad, a Bernie Ecclestone– les conviene que el reglamento sea impreciso, para poder reinterpretarlo con efecto retroactivo como y cuando la FIA crea apropiado. Así se lo ha reconocido Max a F1 Racing. Lo gris equivale a flexibilidad.

>JOHN WALTON**>Minardi****>Director deportivo**

"Me hubiera gustado conservar los tests del viernes por la mañana, que eran una ayuda para los equipos pequeños porque, total, como ya lo teníamos todo en el circuito no implicaban un gasto extra. Ya puestos, algún modo de producir más adelantamientos: frenos estándar para alargar las distancias de frenada o alerones traseros más grandes. Personalmente, me gustaría volver a neumáticos slick más grandes. Entonces tendríamos más agarre y más adelantamientos. Siempre habrá una diferencia entre la cabeza y la cola de la parrilla, pero ahora puede llegar hasta los cinco segundos, que son muchos. Si hubiera algunas restricciones más para reducir los presupuestos de los equipos punteros, creo que la diferencia sería menor. Podría haber un presupuesto máximo de entre 50 y 100 millones de dólares al año".

F1 Racing opina

Otro que pide más adelantamientos, perfecto. Pero resulta curioso que la opinión de John sobre los neumáticos (más grandes) sea diametralmente opuesta a la de Pat Symonds (más pequeños), aunque ambos persigan el mismo fin (más adelantamientos). John es el único que cita de forma explícita la reducción de costes. No es de extrañar, dado que Ferrari gasta alrededor de 450 millones de dólares al año por los 40 de Minardi. 



Querido Juan Pablo:

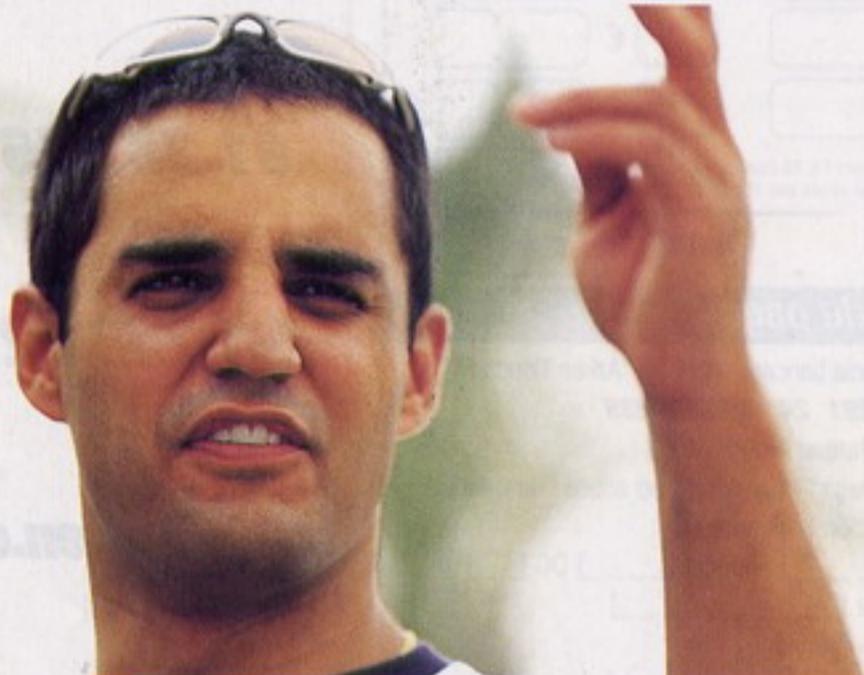
Enhorabuena por destapar por fin el secreto peor guardado en la historia de la F1. Así que en 2005 te despedes de Williams-Benetton y saludas a McLaren, dejando sólo esas embarazosas 18 carreras o así de 2004 de por medio antes de entrar oficialmente en el que para ti debe ser el *dream team* del nuevo milenio.

Claro que, entre nosotros, se me hace que has trocado una complicada situación personal por una política igualmente compleja. ¿Te acuerdas de ese inglés bigotudo que fue todo un hacha al volante de un Williams hace unos años? Pasó de la parcela de Frank a *chez Ron* para que todo el acuerdo se viniera abajo como un castillo de naipes. Ya sé que la mecánica del montaje fue muy distinta, en el sentido de que el del bigote no tenía la posibilidad de quedarse con el bueno de Francis; aunque, tal como

yo lo veo, en cuanto comunicaste tu disgusto acerca de la marcha del GP de Francia por la radio desde tu buga, existían tantas posibilidades de que ampliaras tu contrato con el tío Frank como de que este gacetillero de tres al cuarto se gane una rebaja en un nuevo Mercedes-McLaren SLR.

En algunos sentidos descubrirás que McLaren se parece mucho a Williams. Los dos son equipos adultos que se toman las carreras en serio, pero también son bastante obstinados y tienen la costumbre de juzgar mal a sus pilotos. En el caso de Frank, esta peculiaridad concreta tiene sus raíces en la curiosa noción de que los pilotos de F1 deberían ser capaces de comportarse como personas mayores que pueden tener sus sentimientos bajo control, además de saber evitar las pifias sociales más obvias, como sonarse la nariz en el mantel.

En 2005 Juan Pablo cambiará de destino, y es muy posible que McLaren insista más en la disciplina interna.



En McLaren este tema se refleja en la tendencia a forzar a sus empleados a amoldarse a cierto tipo de plantilla ideal, una especie de cruce entre David Coulthard y Boris Becker. Pero conseguir que canten armoniosamente desde el mismo cantoral no siempre es cosa de un momento. De modo que, en cuanto a estereotipos sociales se refiere, se puede decir que tu ADN latino, Juan Pablo, podría no ser adecuado del todo para ninguna de estas augustas –hay quien diría excéntricas– organizaciones.

Lo único que te salva es que ambos equipos adoran de todas todas a los tipos que aportan pasión al oficio de las carreras de gran premio. Si fue tu explosiva sinceridad lo que puso punto final a tu asociación con Frank, también fue tu gusto por la lucha a puños descubiertos con Michael lo que le sedujo en primer lugar. Y esta misma convicción, expresada con mucha más ceremonia, ha sido el detonante de la impaciencia de McLaren por hacerte estampar tu firma en un contrato para 2005.

Claro que uno podría especular, con toda la razón, que la temporada 2004 va a ser un infierno para ambos equipos. Lo mires por donde lo mires, David el Amable va a ser despedido después de lo que habrá parecido toda una vida con las Flechas de Plata. Entretanto, después de haberte echado piedras a tu propio tejado, harías bien en dejarte ver pero no hacerte oír durante el resto de tu estancia en Grove. Si vas a llevarte contigo el N° 1 a McLaren como vigente campeón del mundo, más vale que te cuides de no meter la pata a la hora de sintonizar tu emisora predilecta en la radio, por si acaso algún miembro desafecto del equipo Williams derrama una lata en tu entropiada durante un pit stop precipitado. Porque Williams no haría algo así adrede. Pero, por Dios, no repitas tal insinuación entre gente educada.

Supongo que la pregunta para la que llevo media docena de párrafos cobrando ánimos es: “¿Por qué has dejado Williams para ir a McLaren?”. Sabemos lo que hizo que dejaras Williams, pero para algunos el misterio es por qué no tuviste ganas de salvar la relación y al menos mantener abiertas tus opciones hasta mediados de 2004, como muy pronto.

Sólo puedo suponer que deduces que McLaren habrá aprendido lo suficiente del MP4-18A para asegurar un avance espectacular con lo que sea que tengan en reserva para 2005. Porque, para espectaculares, las salidas de pista no programadas con el 18A que sufrieron Kimi en Montmeló y Alex en Jerez.

En fin, el que algo quiere, algo le cuesta, como mi dentista le comentó con gracia a un cliente que olvidó renovar su seguro médico. Sólo cabe esperar que en la caldera de Adrian Newey se prepare un brebaje potente para 2005.

Te saluda cordialmente,

Mr. Paddock

‘Sabemos lo que hizo que dejaras Williams, pero para algunos el misterio es por qué al menos no mantuviste abiertas tus opciones’