



F1 RACING

F1

**100%
FORMULA 1**

RACI

JUNIO 2003 - Nº52 - 4,5 €

**A FONDO
EL NUEVO
FERRARI**

Rubens Barrichello
revela los secretos
del magnífico
F2003-GA

**ENTREVISTA
JUAN PABLO
MONTOYA**

Descubrimos lo
que motiva al
colombiano

EXCLUSIVA
**24 FIGURAS
ELIGEN LOS...**
99 COCHES MÁS
GRANDES DE
LA HISTORIA DE LA
FÓRMULA 1

FERNANDO ALONSO EL ESPAÑOL SACUDE LA FÓRMULA 1

>El 'Nano' recibe
un baño de gloria
en el GP de España

publishing
ixo
0.0052
8 424094 000586

Contenido

Junio 2003

> Secciones

- 8 Parade**
Imágenes que valen más que mil palabras
- 14 Joan Villadelprat**
Conclusiones del Gran Premio de España
- 16 Javier del Arco**
En 100 años, ¿hemos progresado tanto?
- 18 Pitpass**
Todo lo que se cuece en el paddock
- 24 Correo**
Opiniones y consultas de nuestros lectores
- 94 Previo GP**
Lo que hay que saber de Austria y Mónaco
- 98 Bandera negra: Alex Wurz**
'Mr. Paddock' arenga a Wurz, ¿de verde?

> Artículos

- EN PORTADA**
26 Alonso ataca al campeón
El desenlace del GP de España no se lo imaginaba nadie. Reconstruyamos lo sucedido.
- EN PORTADA**
30 Trulli y Alonso; Alonso y Trulli
Los dos compañeros más compenetrados de la F1 nos explican su especial relación.
- EN PORTADA**
36 Barrichello y su nuevo Ferrari
¡Exclusiva mundial! Rubinho nos muestra su F2003-GA y revela qué lo hace tan fantástico.
- 42 Ferrari ha hecho bien a Rubens**
Muchos pensaban que se hundiría en Ferrari, pero en realidad ha florecido. Veámoslo.
- 48 Entrevista: Giancarlo Fisichella**
Esa (tardía) primera victoria fue mágica. Ahora ha de meterse en el coche que merece.

- 54 En el aire con Max**
Un día fuera de las carreras con Mosley. Lee y aprende.
- EN PORTADA**
62 Montoya: su vida
¡Exclusiva! F1 Racing saca el álbum rojo para probar las influencias de Juan Pablo.
- EN PORTADA**
68 Los 99 coches más grandes
Un jurado de expertos compone la lista de los F1 más grandes de la historia. Pasen y lean.
- 77 GPs de San Marino y España**
Ferrari empieza a carburar... y Alonso no para de sorprender. Crónica, datos, técnica.



36

Rubens: '¿Queréis ver mi nuevo Ferrari?'
A Barrichello le encanta su nuevo F2003-GA y no pudo resistirse a enseñárnoslo. Que aproveche...



Rompedor



Es posible que, cuando lean estas líneas, Fernando Alonso haya vuelto a romper algún otro récord.

Ya lo consiguió al ser el piloto más joven en marcar una pole position, el español que más veces ha subido a un podio y también el que mejores resultados ha obtenido en nuestra historia en la F1. Y eso, en sólo cinco carreras. Quizá ahora, mientras lea esto, ya estaremos celebrando su primera victoria, la primera de un piloto español en la Fórmula 1, quizá sí o a lo mejor debamos esperar, pero está tan cerca

y tan claro que cuando llegue no nos va a extrañar nada.

Fijense en lo que aconteció en el Gran Premio de España; Alonso barrió a los pilotos de los multimillonarios equipos de McLaren y Williams, batió a Barrichello y atacó a Michael Schumacher sin contemplaciones. Alonso deslumbró y su equipo, salvo algún pequeño desliz, progresa a golpe de podio, está aprovechando las oportunidades como en la mejor época Benetton de Brawn-Schumacher.

El decidido apoyo de Michelin, que ha convertido a la escudería Renault en la niña de sus ojos, será determinante para las próximas carreras. McLaren y Williams reaccionarán, pero Alonso y su equipo van a dar más zarpazos de los esperados.

Y lo más precioso de todo esto, lo más bonito, es escuchar a Fernando después de un entrenamiento o de una carrera; en medio de todo el follón que se organiza a su paso, atenderle es como un bálsamo, tranquilo, afable, agradable, simpático, modesto...

Y encima, comiéndole terreno a Michael Schumacher. Rompedor total.

Les dejo y, con su permiso, me voy a cantar 'Asturias patria querida'.

Xavier Guillén Elena

nuestras firmas

> Rubens Barrichello

El entusiasmo de Rubinho y sus ganas de vivir no tienen límites. Así que cuando fue consciente de lo impresionante que era su nuevo Ferrari, rebotaba emoción y casi nos rogó contarnoslo todo –¡y a vosotros, claro!-. No podíamos negarnos, ¿verdad? He aquí (página 36), en exclusiva y con sus propias palabras, la historia del F2003-GA.



> Fernando Alonso/Jarno Trulli

¿Cuándo se han visto dos compañeros tan compenetrados como éstos? Presionados por el trabajo, formaron un sólido vínculo y con frecuencia se les ve bromeando en el paddock. Menuda diferencia con las agrias rivalidades internas habituales en F1. Aquí, Jarno y Fernando nos cuentan por qué son tan buenos amigos. Véase página 30.



> Matt Bishop

Las entrevistas del máximo 'culpable' de F1 Racing siempre son para mojar pan. Este mes, Matt ha elaborado sendos artículos sobre Giancarlo Fisichella y Max Mosley (¡hay de todo en la viña del Señor!) a partir de dos charlas en profundidad con los protagonistas. Una vez más, el resultado es revelador. Véanse páginas 48 y 54.



> Andy Earl

El Sr. Earl sólo fotografía a personajes de postín. Menos mal que eso fue precisamente lo que le ofrecimos. Véase la imagen de apertura del artículo escrito por Rubens Barrichello (página 36). Es una de las suyas. Creemos que estaréis de acuerdo en que Andy es muy capaz de componer un trabajo artístico.



Administración y redacción
Alava 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
Valentí Fradera
Javier Moncayo
Sandra Sol
colaboradores
Javier del Arco
Joan Villadelprat
Álvaro Rubio
Xavier Pérez
fotografía
Alain Richaud
Darren Heath
LAT, Getty Images

jefe de producción
Guillermo Escudero
maquetación
Montserrat Planas
fotomecánica
Jéssica Cabana
Carolina Rodríguez

director comercial
François Perez
secretaria comercial
Lourdes Lozano
publicidad.f1racing@ixo.es

editor in chief
Matt Bishop
executive editor
Anthony Rowlinson
associate editor
Stéphane Samson
managing editor
Stewart Williams
grand prix editor
Tom Clarkson
features editor
Stuart Coding
sub-editor
Suzanna Arnold
consultant editor
Peter Windsor

editor at large
Alan Henry
technical editor
Steve Matchett
secretary
Emily Kearns

art editor
Liz Wallace
senior designer
Alison Lane
picture editor
Eddie Judd

publisher
Karl Penn
international commercial manager
James Watson
commercial manager
Matthew Warren

advertisement manager
Jonathan Haines
senior sales executive
Martin Cragg
publishing manager
Robin Shute
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 Ivo 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, Suráfrica y Turquía por Haymarket Autopost Publications Ltd., una división de:

Haymarket Magazines Ltd.
director editorial
Mel Nichols
director financiero
Brian Freeman
presidente Eric Verdon-Roe

Déposito Legal: B-4893-1999
Precio para Península 4,50 €
Precio para Islas Canarias,
Ceuta y Melilla 4,65 €

PRINTED IN SPAIN
Impresión Gesa-Fotographik
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.
- Ivo 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, físico o telemáticamente, aquí reproducido.

11/06/2003
• F1 Racing se publica 12 veces por año.
© Haymarket Magazines Ltd. 2003.

Por sí solo...

... en todos los sentidos. Fernando Alonso, de un talento sublime, acumula rodaje en pista a primera hora de la mañana. ¿Para limpiar el asfalto? Más bien no...

Circuito: Imola, San Marino

Hora/fecha: 8.46 h, viernes 18 de abril

Fotógrafo: Darren Heath, Canon EOS 1V, objetivo 600 mm, película Fuji Velvia, 1/500 a F7,1









Cuestión de agallas

Bueno, en realidad son branquias, esculpidas en el espléndido capó del radiador derecho del nuevo Ferrari F2003-GA, vistas desde el interior.

Circuito: Circuit de Catalunya, España

Hora/fecha: 14.05 h, sábado 3 de mayo

Fotógrafo: Darren Heath, Canon EOS 1V, objetivo 600 mm, película Fuji Velvia, 1/200 a F4



Joan Villadelprat

El Gran Premio de España dejó el mundial en una excelente situación deportiva, más abierto que nunca.

El Gran Premio de España merece un análisis especial, la carrera de casa fue fantástica y nos enseñó muchos más detalles que los que se desprenden del simple análisis de la clasificación final. De entrada, se ha restablecido la referencia de Ferrari como equipo líder, pero no se ha visto tan poderoso como se apuntaba. El coche será mejor que el del año pasado, pero la diferencia no es tan grande. En Montmeló Michael acertó en todos los sentidos, planteó una estrategia correcta, no se equivocó y supo extraer el máximo rendimiento de los neumáticos Bridgestone y eso que los Michelin han progresado

Fernando Alonso (abajo) muestra un pilotaje excepcional que coloca a Renault en una posición de privilegio impensable al inicio del mundial.

increíblemente y eran más constantes en unas condiciones de temperatura elevada. El nuevo reglamento permite a los fabricantes de neumáticos desarrollar compuestos diferentes para cada equipo, de manera independiente y Renault ha sido uno de los que mejor lo está aprovechando.

Fernando Alonso jugó todas sus bazas a la perfección, superó a Barrichello en el cambio de gomas y realizó una carrera impecable, luchando cada vuelta de carrera cómo si fuera de calificación, cogiendo décimas de segundo siempre al de delante y sin cometer ni un sólo fallo.

Es evidente que el coche está lejos de los Ferrari, le falta motor cómo se apreció en la zona rápida del circuito, pero el chasis es muy bueno, de ahí los mejores tiempos de Alonso en la zona lenta. Después de haber hablado con el equipo, sé que están muy esperanzados porque en Canadá llegará una nueva evolución de este motor. Están cuajando un campeonato excelente, han sabido aprovechar las circunstancias climáticas adversas de algunas carreras y el menor resquicio de debilidad de los grandes, para sacar una buena tajada. Están luchando donde en teoría no deberían estar.

En cambio McLaren tuvo un fin de semana desastroso, hubiera sido divertido observar que hubiera pasado si los dos pilotos hubieran corrido, porque habían

elegido una estrategia de dos cambios de neumáticos en lugar de los tres 'pitstop' de sus principales rivales.

Raikkonen aunque llegó a



Barcelona como líder, no debe guardar un buen recuerdo. Al error de los entrenamientos sólo le faltó el choque en la salida. Pizzonia tuvo un problema con el *laum control* y el finlandés lo embistió, si hubiera estado más adelante en la parrilla el golpe en lugar de ser a 80 ó 100 km/h hubiera sido a 200 con un resultado nada deseable. Los Williams van como los cangrejos, para atrás después de un invierno con muchas pruebas, a la que sube la temperatura se vienen abajo. En un circuito donde el motor es muy importante deberían haber estado mucho mejor, porque ellos disponen del más potente del mundial. Los veo muy flojos, dentro de un agujero negro, del que no saben salir, después de tanto tiempo trabajando casi en exclusiva con Michelin, siendo prácticamente su equipo de pruebas y con un buen chasis, no se entiende muy bien cómo no progresan más. Van a rachas, a veces bien y a veces muy mal.

Una de las sorpresas agradables corresponde a Toyota, lástima de Panis que tuvo problemas con el cambio, por su parte Da Matta se ha ganado el respeto dentro del equipo y también en el resto del paddock. Está agresivo, se le ve que cada día con más confianza. La escudería crece poco a poco, pero sin interrupciones. Da Matta fue muy rápido en América y aquí también lo debe ser.

Del resto de pilotos me gustaría destacar a Mark Webber, supo exprimir el Jaguar y tal cómo es el coche acertó con una estrategia de dos paradas en boxes. Si Alexander Wurz ocupa el lugar de Antonio Pizzonia en Jaguar, Pedro Martínez de la Rosa será el más beneficiado ya que pasará a ser tercer piloto del equipo y como Marc Gené en Williams, si alguno de los titulares no puede correr serán ellos los que salgan a la pista.

Si Webber es el piloto que marca la pauta en Jaguar, Button lo imita en BAR. Villeneuve parece haber perdido la agresividad que lo llevó a ser campeón del mundo.

Jenson lo aventaja en demasiadas ocasiones, tanto en entrenamientos como en carrera. Ralph Firman, criticado desde todos los sitios, salva los muebles 'in extremis' gracias al punto conseguido en el Circuit, un punto que le va muy bien a él y al equipo Jordan.

Sauber está atravesado por una etapa extraña, disponen del motor Ferrari del año pasado, ayuda tecnológica, un túnel de viento impresionante y recursos económicos, pero están un poco apagados. Sólo Frenzen se salva, está siendo más competitivo que Heidfeld, la vuelta a casa de Heinz-Harald lo ha vuelto todavía más rápido de lo que ya era. Minardi dispone de dos pilotos muy buenos pero el equipo no acaba de levantar cabeza, al menos en Montmeló los coches fueron fiables.

El campeonato está muy abierto, Michael, Barrichello, Coulthard, Raikkonen y Fernando se van a disputar las primeras posiciones en una lucha dónde destaca la efectividad de Renault que será especialmente competitivo en circuitos más bien lentos, donde la potencia no es vital, como Mónaco, Hungaroring o el A1-Ring. El mundial toma el color de Ferrari, pero con menos intensidad de la previsible. ❶

Alonso estuvo impecable, jugó todas sus bazas a la perfección, superó a Barrichello en el cambio de gomas y luchó cada vuelta de carrera cómo si fuera de calificación



Javier del Arco

Fernando Alonso ha conseguido la segunda posición de Montmeló en la mitad de carreras que Jarno Trulli.

Algo tienen los números redondos, que invita a la celebración.

Bueno, no siempre debe entenderse 'celebración' como fiesta, cava y chascarrillos. Si le preguntamos a Jarno Trulli por su 100º gran premio, que fue precisamente el de España del pasado día 4 y le duró tres curvas, lo más probable es que no quiera ni oír hablar de él y nos responda, como mínimo..., con un *porco governo!* O con un exabrupto aún más fuerte y menos indicado para ser transcrito en letras de molde.

En cambio, su compañero de equipo, nuestro Fernando Alonso, que, si mis datos

(Abajo) Temprano final para el centésimo gran premio de Trulli. ¿Dónde estará Alonso, que lleva apenas 22 carreras, cuando dispute la número 100?

no fallan, disputaba en el Circuit de Catalunya su 22º gran premio, cuando lo haga por centésima vez probablemente tendrá bastante más que decir. De momento, ya ha salido una vez en la pole –al 19º intento–, siendo el más joven piloto que lo ha conseguido en toda la historia del Campeonato del Mundo. Y la segunda posición de Montmeló la ha conseguido en la mitad de carreras que Trulli, el cual obtuvo análoga clasificación en el GP de Europa de 1999, cuando era piloto de Prost y disputaba su 43º gran premio.

Todavía recuerdo cuando se celebró el Gran Premio número 100, el de Alemania de 1961, aunque entonces yo era un colegial que se pasaba el tiempo devorando *L'Automobile* y –cuando podía– *Autosport*. Fue una feliz coincidencia, pues no podía haberse encontrado mejor escenario para la efemérides que el viejo Nürburgring de 22,8 km ni –en aquellos momentos– un mejor vencedor que el corajudo, brillante y terco Stirling Moss al volante del Lotus 18/21 privado de Rob Walker. Para entonces, el inolvidable Fangio ya 'había hecho los deberes', se había retirado y encabezaba todas las listas de récords con los mismos valores que le iban a permitir seguir siendo el mejor durante décadas... hasta que, a fuerza de disputar carreras

–hasta cuatro y cinco veces más que él...–, sus récords absolutos irían siendo batiados por Prost, Senna y Michael Schumacher, aunque no así los récords porcentuales del argentino, es de



cir, los de carreras, poles, podios y títulos conseguidos teniendo en cuenta el número de carreras disputadas –que para mí es lo que vale (pues si Fangio disputó 5 grandes premios en siete temporadas y media, difícilmente pudo conseguir 65 poles como Senna, que disputó 161 grandes premios en 10 temporadas largas, o títulos mundiales, que serán los que tendrá Schumi a acabar la presente temporada, la 13ª de su historial)–.

Resumiendo: que me regodearé, si Dios me lo permite..., releýndome este artículo el día en que Fernando –al que ya habrá que llamar Don Fernando– pues se habrá doctorado en automovilismo (y *cum laude*, espero)– tome la salida de su 100º gran premio.

Y vean hasta dónde nos ha llevado lo que, inicialmente, sólo era una introducción al tema, motivada por la brillante carrera y el histórico resultado del asturiano en el Gran Premio de España. Porque, en realidad, yo tenía pensado escribir sobre otro tema.

Y es que el día 24 de mayo se cumplen los 100 años de la *grandiose et meurtrière course* París-Madrid, tal y como la define el historiador francés Jean Robert Dullier en su obra dedicada a la prueba en cuestión. Tenía que ser LA CARRERA por antonomasia... y acabó siendo una masacre que puso fin a la época de las carreras entre ciudades (o sea, entre París y otra ciudad) y propició el inicio de los grandes premios en circuito.

De los 314 inscritos (según *L'Auto*), 215 tomaron la salida en Versailles, el domingo por la mañana, a intervalos de un minuto, entre 'automóviles', 'automóviles ligeros' y *voitures*, de gasolina y de vapor. La carrera constaba de 2 etapas, París-Burdeos y Burdeos-Madrid. Los participantes tenían que entrar en España por Behovia y seguir por San Sebastián, Vitoria, Burdeos y Valladolid hasta Madrid. "De París a la frontera, sobre nuestras carreteras francesas, las mejores del mundo, todo irá bien. Pero en España, las carreteras tienen una reputación tan detestable –justificada por otra parte– que se duda de que los vehículos puedan lanzarse a fondo", decía el mencionado informativo.

Pero el 'gabacho' que firmaba aquello se la tuvo que envainar a medida que llegaban a Burdeos las noticias de cómo iba la carrera: 75 abandonos, 16 de ellos –por lo menos...– a causa de accidentes, y un número indeterminado de muertos, entre ellos, el constructor Marcel Renault, al volante de uno de sus propios coches.

Los participantes no iban a tener que preocuparse por las "detestables carreteras españolas". A la vista de lo sucedido "en las mejores del mundo", el Gobierno francés decidió suspender la carrera en Burdeos.

Hay un dato, de todos modos, que siempre me ha llamado la atención de esta carrera: el vencedor, Ferdinand Gabriel, al volante de un Mors de 4 cilindros, 70 CV y 995 kg de peso, recorrió los 550,4 km de la etapa en 5h 14m 31s, lo que da una media de 105,06 km/h. Añadamos a ello que el interfecto salió en 81ª posición de París y llegó 3º a Burdeos en tiempo real, de modo que adelantó a 78 rivales por el camino... es decir, uno cada 7 km o cada 4 minutos.

Y eso era, repito, el 24 de mayo de 1903... ¿Realmente hemos progresado tanto? **1**

'El 24 de mayo se cumple el centenario de la París-Madrid... ¿Realmente hemos progresado tanto?'

EL CONTROL DE TRACCIÓN SE QUEDA

Era peor el remedio que la enfermedad

Cuando los 10 equipos le dijeron a Max Mosley que prohibir el control de tracción dispararía los costes, escuchó...

El pasado 2 de mayo, la FIA, cinco semanas después de conmocionar al mundillo de la F1 al anunciar su intención de retrasar la prohibición del control de tracción del GP de Gran Bretaña de este año al de Australia del próximo, dejó a los nostálgicos del deporte sin saber qué pensar al revelar que, después de todo, había desistido de prohibir el control de tracción.

En los últimos meses, el presidente de la FIA Max Mosley ha exhibido en varias ocasiones una actitud totalmente opuesta al control de tracción. ¿Por qué, entonces, este cambio súbito de opinión? Porque el pasado 29 de abril, en una reunión celebrada en Londres entre Mosley y los jefes de equipo de la F1, los 10 gerifaltes se opusieron a la prohibición.

En primer lugar, los equipos sostienen que la prohibición resultaría enormemente cara: han diseñado sus coches para funcionar con control de tracción y tendrían que rediseñarlos de forma exhaustiva para que funcionaran sin dicho sistema. En declaraciones a *F1 Racing*, Mosley aseguró que los equipos fueron innecesariamente mordaces en este punto, pero que no quería ser la única voz en contra de su oposición unánime. Tenemos entendido que finalmente accedió cuando quedó claro que incluso Paul Stoddart, de Minardi, quien Mosley suponía que apoyaría cualquier paso que hiciera los coches menos complejos, mostró su oposición a una prohibición del control de tracción arguyendo que le costaría una fortuna adaptar sus coches al efecto.

En segundo lugar, los equipos no aceptan la opinión de Mosley de que el control de tracción daña el espectáculo de la F1. Aseguran que los tiempos de los derrapajes 'chillones' en F1 hace tiempo que pasaran a mejor gloria, y su fin no tiene nada que ver con el control de tracción. Los neumáticos actuales, eficaces y adherentes hasta lo inimaginable, funcionan mejor cuando marchan 'sobre raíles' y no tan bien cuando lo hacen 'fuera de trazada' (o, en el lenguaje corriente utilizado por autodenominados 'puristas' como Max, de costado).

En tercer lugar, a los equipos les parece absurdo decir, como hacen algunos 'puristas', que un mono podría pilotar un coche de F1 equipado con control de tracción. Sam Michael, ingeniero jefe de operaciones de Williams, declaró a *F1 Racing* que la percepción general de que el piloto se limita a aplastar el acelerador en cuanto llega al ápice de la curva es "totalmente desacertada". Tan dañina sería la degradación de los neumáticos causada por dicha técnica, explicó, que "los pilotos tienen que aplicar la potencia con tanta delicadeza como se ha hecho siempre". Cuando *F1 Racing* pidió a David Coulthard que lo confirmara o negara, su respuesta fue: "Sí, desde luego, sigues teniendo que dosificar la potencia. No se trata de aplastar el gas y ya está".

Todavía más significativo es que Juan Pablo

Montoya, el piloto más sensible de la F1 y del cual los puristas esperaban que fuera un firme defensor de la prohibición, no se ha mostrado como tal ni de lejos. "Es una noticia estupenda", dijo. "En cualquier caso, con el control de tracción también puedes ir de costado. El límite de hasta qué punto puedes ir de costado lo ponen los neumáticos, no la electrónica".

El control de tracción sólo entra en acción cuando el piloto suelta más potencia de la que los neumáticos traseros pueden asumir, es decir, en la salida de las curvas. Pero no es ésta la parte más dura del trabajo de un piloto de F1, sino la entrada en curva, el difícil equilibrio de la dirección y los frenos previo al ápice. El difunto Mark Donohue, as norteamericano de la F1 de los años 70, fue quien mejor lo describió: "Salir de una curva es como andar en la cuerda floja; entrar en ella es como saltar sobre una cuerda floja con los ojos vendados".

En cuarto lugar, diga lo que diga la FIA, a los equipos no les convenció que la prohibición del control de tracción pudiera ser controlada mejor de lo que ocurrió la última vez, esto es, antes de España 2001. (Por ejemplo, algunos de los títulos de Michael Schumacher siempre estarán manchados por los chismorreos sobre una observación poco escrupulosa de la honradez electrónica por parte de sus equipos).

En quinto lugar, para ser justos con la FIA, ha obtenido algo a cambio. Ha prohibido el control de arrancada y los cambios totalmente automáticos de 2004 en adelante, una decisión que gustará a todos y no presenta pegs. Más desafiante es su insistencia en que, también desde 2004, a los equipos independientes (Sauber, Jordan y Minardi) se les suministren motores "a un coste totalmente razonable en relación con el actual clima económico". Mercedes ha acogido esta condición con moderado entusiasmo (véase Pitpass, página 21); BMW y Ferrari, con consternación; Toyota, Honda y Ford (es decir, Cosworth) no han reaccionado (todavía).

Con el tiempo, lo más probable es que se dejen convencer; los 'puristas', con casi toda certeza, jamás lo harán.

"EL LÍMITE A IR DE COSTADO LO PONEN LOS NEUMÁTICOS, NO LA ELECTRÓNICA"
JUAN PABLO MONTOYA

>Que corra el aire hacia el motor



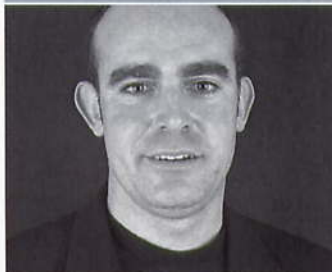
El Ligier JS5 'tetera' de 1976 (arriba) marcó el cenit de las dimensiones de la toma de aire, lo que le vino muy bien al sponsor Gitanes.

Regreso al futuro, porque, desde 2004, tras la tendencia de tomas de aire cada vez más sofisticadas (es decir, pequeñas), los capós se harán más grandes, única y exclusivamente para

ofrecer un mayor espacio publicitario a los sponsors. Por la misma razón, las derivas laterales del alerón trasero se prolongarán 100 mm hacia atrás, mientras que dicho alerón tendrá un máximo de dos planos. Es la primera vez en F1 que los intereses de los sponsors han prevalecido sobre los de los diseñadores.

Punto de vista

Fernando Alonso, en el final de la cuenta atrás.



No hablar de Fernando Alonso en un momento tan brillante del automovilismo español sería negar la evidencia. Tras las cinco primeras carreras del año, Fernando (además del más joven de la parrilla) es tercero en la tabla de pilotos. Tres podios (dos terceros y un segundo) no son más que la muestra del increíble potencial del asturiano de Renault.

Nuestro Fernando, y permitidme que nos lo apropiemos, es un superclase, aunque como muy bien decía Rubens Barrichello, "para saber si es mejor que Michael Schumacher se tendrían que enfrentar con las mismas armas". Pues bien, sin tenerlas, Alonso ha tratado de tú a tú al pentacampeón.

Pero Fernando no es un recién llegado. ¿Recuerdan? Era el año 2000 cuando apenas tres o cuatro periodistas le hacíamos caso cuando corría en F3000. Horas esperando el veredicto de los jueces en Magny-Cours; momentos de complicidad cuando le 'pedimos' que ganara en Spa para celebrar que un servidor dejaba el Gran Circo para cambiar de periódico; momentos de tensión cuando faltaban pocas vueltas para la victoria; instantes de alegría en el pitlane, con el sol poniéndose, cuando sonreía a dos periodistas con el trofeo en la mano. Fueron, en definitiva, momentos inolvidables.

Hoy cantamos las glorias del asturiano. Pero no olvidemos que es el mismo piloto que tuvo la ingrata misión de hacer correr el 'hierro' de Minardi, o el mismo al que critiqué por decir que el Circuit de Catalunya era aburrido (algo de razón tenía). No ha cambiado nada. Fernando Alonso sigue siendo el mismo, con la misma tenacidad, las mismas ganas de ganar y, bajo mi punto de vista, una enorme madurez como persona y como piloto. Algo que, a los 21 años, es difícil de conseguir.

XAVIER PÉREZ

Resulta que, después de todo, Antonio Pizzonia seguirá en Jaguar... aunque no gracias precisamente a un voto de confianza (véase página 98).



'WURZONIA-GATE'

"¿Qué?! ¿Al final me quedo?!"

Pues bien, tras dos semanas de rumores y desmentidos, ya es definitivo que Alex Wurz no engrosará las filas de Jaguar Racing.

En Imola, el jefe de Jaguar Tony Purnell habló con Ron Dennis. Su misión era abordar el tema del traspaso del probador de McLaren a Jaguar para sustituir al apurado Antonio Pizzonia. Parece ser que Dennis no dijo que no, pero cuando, el jueves siguiente, el redactor de *F1 Racing* Alan Henry escribió en *The Guardian* que Ron podría estar a punto de decir que sí, quedó claro que tampoco era el caso.

Durante el GP de España el trato se vino abajo. Reacio a perder la aportación de un probador tan competente como Wurz en un momento tan importante del desarrollo del McLaren MP4-18A, Dennis insistió en que Jaguar sólo podría disponer de Alex si pagaba un traspaso de 2 millones de dólares. Para Jaguar Racing, pese a que su propietario es una de las corporaciones más grandes del mundo (Ford Motor Company), esta suma era demasiado elevada.

McLaren paga a Wurz tres millones de dólares al año; Jaguar paga a Pizzonia la décima parte de dicha cifra. Evidentemente, Alex era consciente de que tendría que asumir un considerable recorte de sueldo para ir a Jaguar. Es más, tras haber ganado ya cerca de un millón de dólares en McLaren desde el 1 de enero, estaba dispuesto a trabajar en Jaguar el resto de la temporada por 'sólo' 750.000 dólares. Incluso ese 'modesto' estipendio habría supuesto unos 550.000 dólares más de los 200.000 que Pizzonia iba a ganar desde ahora y hasta el 31 de diciembre. La mayoría de patrones rivales consultados por *F1 Racing* opinan que Purnell debería haber convencido al

consejo de Jaguar Racing para rascarse el bolsillo y aflojar los 2,55 millones necesarios para asegurarse los servicios de Wurz; pero Purnell no quiso hacerlo. Sin rodeos: Jaguar no tiene 2,55 millones y, tras las críticas a los despilfarros pasados, no van a rehacer sus presupuestos para disponer de esa cifra.

Pero, pese a lo delicado de sus RR PP, tal vez deberían pensárselo mejor. Wurz es inteligente, experto y muy rápido. Además, es lo bastante bueno para servir de acicate a la estrella incipiente de Jaguar, Mark Webber. Webber-Wurz habría sido una pareja fascinante y, sin querer desanimar a Pizzonia en un momento en el que necesita todo el apoyo posible, Jaguar estará peor por no haberla hecho realidad. Además, el pobre Antonio sabe que sus patrones ya no lo quieren (a pesar de las inevitables declaraciones afirmando lo contrario), a duras penas una situación proclive a volver a motivar a un piloto que parecía próximo a la desesperación en las pocas ocasiones en que salió del motorhome de Jaguar durante el GP de España.

También Wurz está muy decepcionado pues, por mucho que le guste su trabajo en McLaren, en el fondo sigue siendo un corredor. Lo que ahora debe hacer es lanzarse de lleno a la tarea de lograr que el MP4-18A venza al Ferrari. Si lo consigue, las cualidades que Jaguar vio en él, junto a unos cuantos meses más de experiencia en McLaren, lo convertirán en una proposición muy atractiva para los equipos del centro del grupo que ultimen sus alineaciones para 2004. Sauber, por ejemplo, sacaría un gran provecho de la aportación técnica de Wurz; además, es igual de rápido o tal vez más que Nick Heidfeld o Heinz-Harald Frentzen.

Repostaje

▽ ¿Paffett en lugar de Firman?

El volante de Ralph Firman en Jordan debería estar seguro... porque el sponsor Benson & Hedges insiste en que al menos un piloto sea británico. Pero en España se decía que el equipo trata en secreto con Gary Paffett (abajo), que ha probado para McLaren (y es inglés, claro). EJ negó que los rumores fueran "ciertos". Ya veremos.



▽ Costa fuera de la F3000

Finalmente, Marcel Costa, vigente campeón de España de F3, no ha podido hacerse con un volante en F3000. El piloto del RACC efectuó positivos ensayos con el nuevo equipo español BCN Competición (abajo), pero el acuerdo no llegó a buen puerto por la escasez de sponsors del piloto.



▽ Reducir costes y trabajo extra

Gary Anderson, de Jordan, ha ideado un plan de ahorro: nada de tests entre carreras; dos sesiones de tests el viernes; libres y primera calificación el sábado; última calificación y carrera el domingo (y más tiempo para que los mecánicos pasen el rato).



Repostaje

▽ Algo menos complicado

Jean-Jacques His, responsable motorista de Renault, ha decidido cambiar de aires y deja la marca del rombo. Bernard Dudot, subdirector gerente de Renault F1, reconoce que su motor RS23 de ángulo ancho es demasiado complejo. Dijo: "A veces tu enfoque no ha de ser tan complicado".



▽ Oriol Servià ya roza el podio

Tras una serie de buenas actuaciones sin recompensa en las tres primeras pruebas del año de la Champ Car, por fin Oriol Servià ha visto premiada una sólida prestación con un buen resultado. El piloto del RACC fue cuarto en el trazado corto de Brands Hatch, en Inglaterra, en lo que ha de ser el despegue de su mejor campaña.



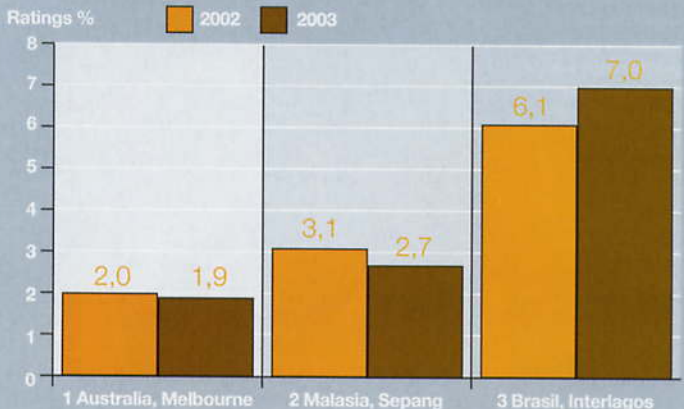
▽ Jefe carreroso para Honda

Buenas noticias para la participación de Honda en F1: Takeo Fukui, nuevo presidente de Honda Motor Company, es un hombre de carreras. En Imola dijo a BAR-Honda que debía salir "de inmediato" para Japón. El día siguiente estaba en un rueda de prensa en Tokio, donde se le anunció como presidente.



LOS FANS SINTONIZAN CON LA F1

El gráfico muestra que tras un lento comienzo, las audiencias remontan. Los analistas creen que las alentadoras cifras indican un repunte a largo plazo de la audiencia televisiva de la F1.



EXCLUSIVA: LOS TELEVIDENTES VUELVEN A LA F1

No se vayan todavía: aún hay más

Tras un invierno de malestar, la F1 parece ir camino de una temporada de alta productividad. Las alentadoras cifras de espectadores corroboran los indicios de las tres primeras carreras de 2003, que indicaban que los cambios de reglamento mejoraron radicalmente 'el espectáculo'.

El cacareado 'desplome' de la audiencia televisiva en 2002 fue mucho menos severo de lo que se temía, y las cifras de espectadores de 2003 muestran hasta ahora señales de crecimiento, según los datos de Initiative Media Futures, una agencia internacional de investigación de medios que recabó las cifras de audiencia de la F1 en 38 países.

En el Reino Unido, por ejemplo, los índices de audiencia de todo el año 2002 sólo cayeron 0,4 puntos (un índice de audiencia es el porcentaje del total de audiencia posible que puede alcanzar una emisión).

Este año, hasta ahora, las dos primeras carreras de la temporada indicaron una caída marginal, pero en Brasil hubo una espectacular ganancia de 0,9 puntos. (Brasil fue la primera carrera en que los cambios de las normas de la F1 habrían tenido un efecto). Otra buena noticia son las cifras que indican un índice de audiencia de 12 puntos para la emisión en directo de la carrera de Brasil en los países europeos observados.

Initiative Media Futures, que realiza análisis de audiencia para empresas como Unilever, Reebok y General Motors, llevó a cabo el estudio para analizar el atractivo mundial de la F1 tras una temporada en la que el deporte sufrió una especie de derrota aplastante en los medios de comunicación.

"Está claro que año tras año sólo el fútbol puede atraer una audiencia mundial como la que disfruta la F1", declaró un portavoz.

IN FRAGRANTI: BANANADRAMA



Cuando nos dijeron que los aficionados italianos comprarían "cualquier cosa de Ferrari", no nos lo creíamos. Así que imaginense nuestra sorpresa cuando nos encontramos a estos comisarios de pista de Imola portando 'plátanos Ferrari'. Asusta pensar qué será lo próximo.



LO LEÍSTE AQUÍ PRIMERO

La F1 se quita del tabaco

Como predijo en exclusiva *F1 Racing* el pasado mes de diciembre, Williams ha firmado un contrato con una de las principales firmas farmacéuticas del mundo que podría revolucionar el patrocinio de la F1.

En lo queda de 2003, Williams lucirá la publicidad de NiQuitinCQ. El producto, de GlaxoSmithKline, está pensado para ayudar a dejar de fumar. Es una ironía que un equipo de F1 se financie en parte con productos antitabaco; después de todo, la F1 ha recibido dinero de las tabaquerías desde finales de los años 60.

El contrato, de 8 millones de dólares al año, es por tres años y contempla la opción de que ambas partes puedan romperlo al final del primer año.

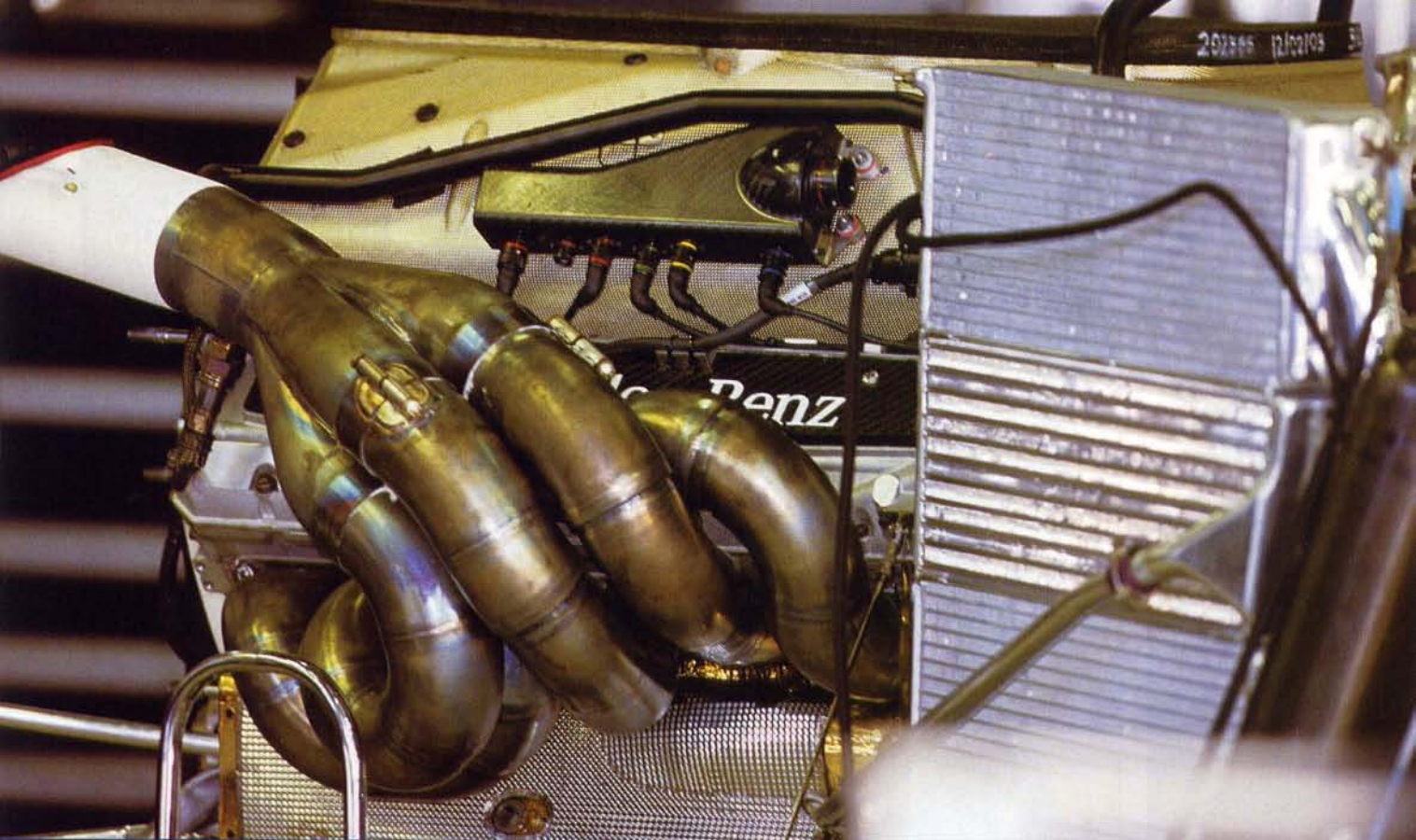
Jim Wright, jefe de marketing de Williams, dijo: "Esto es bueno para nosotros y también para el deporte".



AVANZA EL GP DE BAHREIN

¿La arena cubre Imola?

El primer GP de Bahrein podría tener lugar ya en abril de 2004, seis meses antes de lo previsto. Se hablaba de octubre de 2004, pero representantes de la Organización de Juventud y Deportes de Bahrein, que contribuye a la organización del GP, informaron de que se han celebrado reuniones con la FIA en las que se habló de adelantar la carrera para evitar que coincidiera con la fiesta musulmana del Ramadán. Tal vez sea casualidad, pero el GP de San Marino, una de las carreras actuales que corren riesgo de perder su plaza, se disputa tradicionalmente en abril.



LA POTENCIA TIENE SU (BAJO) PRECIO

¡Acérquense!, Mercedes de ocasión aquí

Mercedes ofrece motores por sólo 11 millones de dólares para 2004. Demasiado bonito para ser verdad para equipos como Jordan y Sauber, que han de pagar unos 20 millones al año por sus motores. ¿Será por altruismo? F1 Racing investiga.

Según ha podido saber en exclusiva *F1 Racing*, Jordan y Sauber tratan con Mercedes sobre sus motores cliente para 2004.

Su interés en los V10 construidos por Ilmor deriva de su precio de ocasión (para la F1), 11 millones de dólares, que es bastante menos que los demás motores cliente.

Ambos equipos se mostraron crípticos cuando les preguntamos si habían hablado con Mercedes, pero ninguno de los dos lo negó.

"Hablamos con todo el mundo en este negocio", dijo Eddie Jordan, "pero no hemos hecho propuesta formal alguna a Mercedes-Benz". Traducción: sí que han hecho una propuesta informal.

Peter Sauber, cuyos lazos con Mercedes datan de hace 20 años, declaró: "He hablado con Ron Dennis [jefe de McLaren] sobre diversos temas, uno de ellos los motores subvencionados en general, y para Sauber en particular". Traducción: los vínculos de Ron con Mercedes son fuertes, por lo que quiere que Dennis dé luz verde a los motores de Mercedes para Sauber.

Norbert Haug, jefe de competición de Mercedes, dijo que el precio del



Los Mercedes (superior) les vendrían como agua de mayo a Sauber y Jordan (arriba).

motor por un año no está fijado, pero confirmó que la oferta es real y que habló "de manera informal" con Jordan y Sauber sobre 2004. "El coste podría ser de 11 ó 12 millones de dólares", añadió. "Son tiempos difíciles para la F1 económicamente y esta oferta es por el bien de la F1".

Todo muy loable, pero un cinico podría poner en duda estos motivos en apariencia tan nobles. Mercedes, igual que los demás motoristas de la F1, desconfía del deseo de la FIA de hacer que los motores duren para todo un GP desde 2004 (e incluso más a partir de entonces).

La FIA mantiene que los motores de larga duración ahorrarán dinero. En cambio, los motoristas creen que será carísimo hacerlos fiables. Es mejor, arguye Mercedes, ofrecer motores baratos en un intento de tranquilizar a la facción de la FIA que aboga por un ahorro de costes.

Al admitir tácitamente la política que rodea este asunto, la FIA emitió el siguiente comunicado en España: "Si en efecto todos los equipos pudieran acceder a motores asequibles a partir de 2004, se retirarían las propuestas multicarrera para 2005 y 2006".

Traducción: la FIA quiere un motor por fin de semana en 2004, pero si los motoristas están por la labor de abaratar motores para el próximo año, no se les obligará a que un motor dure seis carreras.

En el contexto actual, la oferta de Mercedes resulta muy atractiva. Jordan paga 18 millones de dólares por sus Cosworth CR-4 con el logo de Ford y Sauber 24 por sus Ferrari de 2002 con la marca Petronas. Ambos temen que la factura aumente el año que viene, porque con la norma de un motor por fin de semana acordada en Barcelona para 2004, los motores del año anterior no serán factibles, pues no podrán durar todo un fin de semana a no ser que se 'desinflen' drásticamente. Y como se espera que Ferrari cobre 30 millones por los motores versión 2004, cualquier opción más barata es bienvenida...

El sponsor principal de Sauber, Petronas, paga por sus motores, por lo que su necesidad de ahorrar costes es menos acuciante que la de Jordan, que ha de tirar del presupuesto del equipo. Por tanto, no sería extraño que EJ se agarrara a la posibilidad de reducir esta factura tan abultada.

F1

RACING

De compras

▼ Cómo iniciar a los niños

Libro didáctico sobre la iniciación de los críos en el motociclismo, gran parte de sus enseñanzas, consejos y técnicas bien pueden extrapolarse al mundo de las cuatro ruedas, que es por lo que lo proponemos aquí.

Precio: 13,90 €



▼ ¡Así suena la Fórmula 1!

Un nuevo CD audio con una selección de temas tan racing como los sonidos de los motores V10 de todos los equipos de F1 y más, como un evocador mix de música y F1. Ojo, que puede doler.

Precio: 15 €

F1 SOUNDS



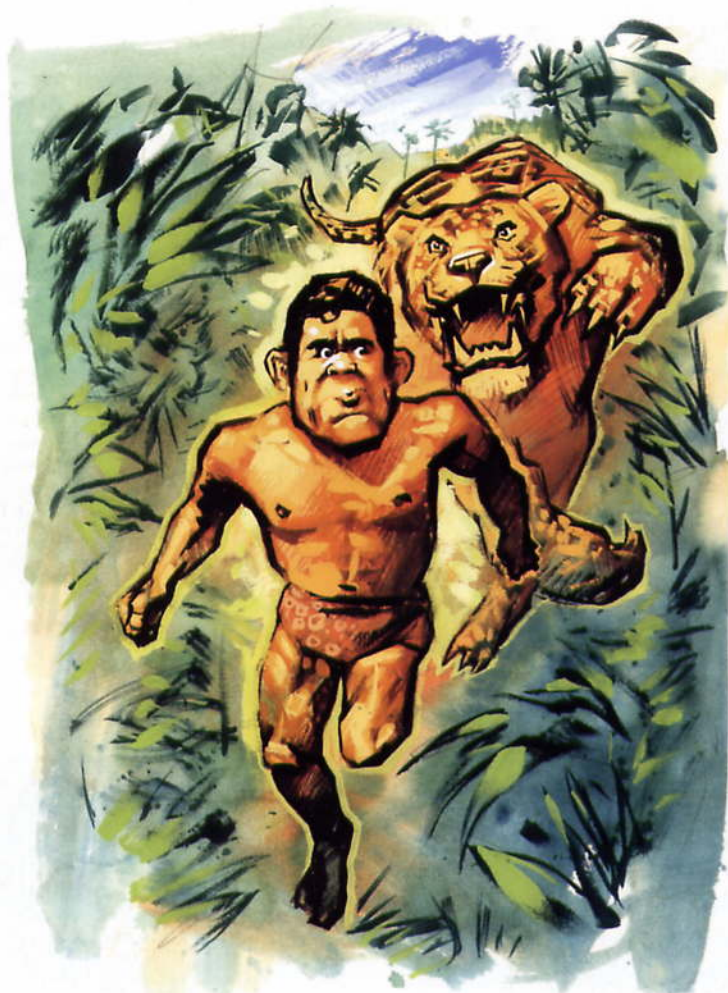
▼ La gorra más buscada de la F1

¡Atención, fans de Alonso! La gorra oficial de moda en los circuitos de F1 está a tu alcance. Con el logo de Alonso en la visera.

Precio: 30 €



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



'Tarzán' atacado por Jaguar

El Gran Gato parece haberse cansado de su joven ratoncito. Sí, los de verde tratan de deshacerse de Antonio Pizzonia. Se las arregla la mar de bien con las pirañas de su Amazonas natal, pero ¿las pirañas de la F1? Esas son harina de otro costal...

PARECIDO RAZONABLE: HÉROES DE ITALIA



El Papa
Polaco, pero romano



John Surtees
Inglés, pero corrió para Ferrari

Un tipo algo especial

Guía de las futuras promesas de la F1: Neel Jani

¿Quién demonios es Jenny Neal?

¡Es Neel Jani, melón! Y nuestras fuentes en Suiza dicen que es el próximo Clay Regazzoni.

¿Es rápido?

Lo parece. Tras una exitosa carrera en karting, fue subcampeón en la Fórmula Renault EuroCup del año pasado, y este año compite en la Fórmula Renault V6. Es el favorito tras haber ganado las dos primeras carreras del año en España.



¿Y qué conexión tiene con la F1?

Tiene aspiraciones, claro. Y hace poco fichó por Sauber como piloto probador, ocupando la posición ofrecida en un principio a Felipe Massa. En su primer día la volante del C22 –en Vairano, cerca de Milán– hizo un "sólido trabajo", según Beat Zehnder, de Sauber.

Si, sí, pero ¿fue rápido?

El equipo se niega a concretar. Después de todo, apenas era su primer día. Luego, como es lógico, se entusiasmó con la potencia y la frenada del coche, lo que indica que aún ha de alcanzar su potencial máximo. Estaba sobrecogido.

Si, sí, pero ¿tiene potencial?

Mucho, pero va a tener que apurarse porque es bastante mayor para Sauber: ya tiene sus buenos 19 años.

¿Qué duración tiene su contrato?

Sólo un año, pero puedes estar seguro de que lo retendrán más tiempo si es bueno. Un piloto suizo en un coche suizo es una oportunidad demasiado buena para que el equipo la pase por alto. Crédit Suisse, ¿lo pillas?

¿Algo más que debamos saber?

Es inteligente. Ha combinado su carrera en karting con un curso en una escuela de negocios, lo que le hace de mentalidad más abierta que el típico piloto de F1. Seguro que una entrevista con él es interesante.

“ TODOS LO VEN ROJO

Bernie, Ferrari y la zanahoria de 50 kilos

Puede que haya un campeonato disidente. O puede que no. Todo parece depender de Ferrari y del dinero de quién aceptarían. ¿No te ha quedado claro? No te preocupes. Te lo explicamos...

“La corona de la F1 es roja”: así se expresaba hace poco un banquero londinense próximo al GPWC (el supuesto certamen disidente). Traducido a grandes rasgos, quiere decir que quien consiga enamorar mejor al presidente de Ferrari Luca Montezemolo, y de ese modo atraiga a los famosos coches escarlata a su lado, ganará la batalla por el futuro del negocio de la F1.

Siempre ha sido así. A principios de los años 80, cuando Bernie Ecclestone y Max Mosley (en su época previa a la FIA) estaban en guerra contra la FISA por el control comercial del futuro del deporte, el patriarcal Enzo Ferrari jugó con los combatientes, lanzándolos el uno contra el otro con el fin de lograr el mejor trato posible para su empresa.

Más tarde, cuando la FIA trató de prohibir los motores V12 en F1 a mediados de los 80 a favor de un límite de ocho cilindros, el *Drake* (cuyos motores eran V12) no sólo amenazó con dejar la F1 y pasarse a la Indy 500 sino que de hecho construyó un Indycar para demostrar que no era un farol.

No es de extrañar, pues, que los fabricantes que respaldan el GPWC hayan reunido un 'fondo de lucha' de 50 millones de dólares para intentar atraer a Ferrari a su redil. Comprenden que es esencial que la presencia del nombre más evocador de las carreras honre cualquier campeonato de F1, o del estilo de la F1, de éxito.

El dinero lo recibiría Ferrari en el momento de su firma y se sumaría al 4% adicional (más que ningún otro equipo) que la Scuderia (y sólo ella) actualmente ingresa procedente del 53% del bote de los derechos de la TV



de Ecclestone. Es probable que ese incentivo del 4% siga así cuando el nuevo régimen GPWC tome el control de las riendas financieras de la F1.

El problema es que este plan para mantener a Ferrari de su parte fue, digamos, omitido de la propaganda del GPWC cuando los equipos se reunieron en Múnich el 10 de abril para firmar su memorándum de entendimiento (a pesar del compromiso del GPWC de ser transparente en todas sus negociaciones). Hubo muchas caras sorprendidas en el paddock de Imola, donde Eddie Jordan y David Richards, en concreto, se mostraron firmes en su intento de pedir una aclaración. Los mandarines del GPWC reconocieron con retraso su error.

“No veo por qué los equipos deberían estar preocupados”, dijo uno de los principales partidarios del GPWC más bien desdeñosamente. “Sale de un fondo especial, no de sus ingresos potenciales”.

Pero, según la FIA, eso era lo de menos. El GPWC pregonaba la necesidad de transparencia en todas las operaciones con la F1, y ahora, al parecer, habían tropezado a la primera de cambio. Todo más bien embarazoso.

Sobre el papel, claro, los números del GPWC parecen muy bonitos. La

teoría es que hacia el quinto año de funcionamiento del nuevo certamen los equipos se repartirían más de 500 millones de dólares más otros 240 en primas por beneficios. Pero los críticos insinúan que el GPWC peca de exceso de optimismo sobre el futuro volumen de ingresos.

El presidente de la FIA, Max Mosley, cree que lo más seguro es que Bernie llegue a un trato con los equipos a su debido tiempo. “Será un cálculo muy fácil para Bernie; es algo que se le da muy bien”, señaló Mosley. “Al final todos se sentarán y alcanzarán un compromiso, por la sencilla razón de que será demasiado caro no hacerlo”.

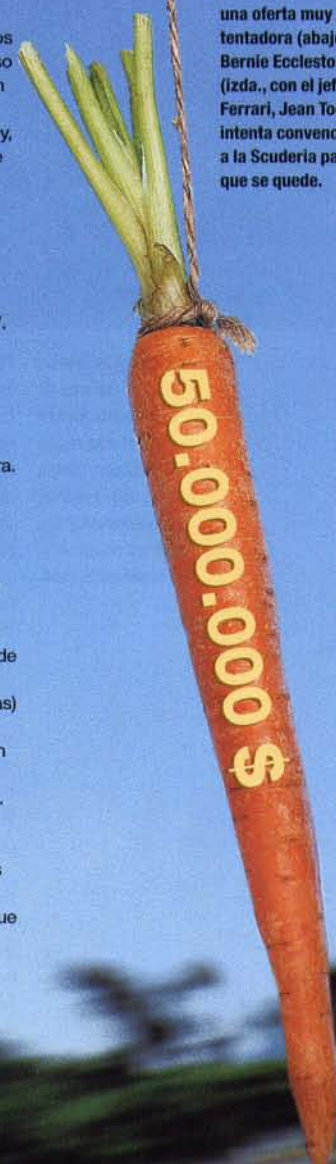
Por su parte, Ecclestone juega a dos bandas, y ya ha presentado una oferta de compromiso a los equipos como parte de un proceso de suavización que tiene por objetivo mantenerlos en F1 tal y como es ahora. Claro que tampoco es que se haya recibido precisamente con alegría.

“Joder si era irrisoria”, soltó un indignado jefe de equipo.

Los ánimos de los equipos habrán empeorado por el fracaso de la demanda presentada por Williams y McLaren en la Cámara Internacional de Comercio, en Suiza, en la que sostenían que ellos (y todos los demás) se deberían haber beneficiado de la venta en 2001 de una participación en SLEC Holdings, empresa poseedora de los derechos comerciales de la F1. El tribunal fijó unas costas de 1,1 millones de dólares a los equipos, a duras penas la victoria de 40 millones que esperaban.

Hay mucho en juego. No parece que esto vaya a ir a menos.

El certamen 'rival' de la F1 pone delante de Ferrari una oferta muy tentadora (abajo); Bernie Ecclestone (izda., con el jefe de Ferrari, Jean Todt) intenta convencer a la Scuderia para que se quede.





(Arriba) Las nuevas normas de calificación invitan a los aficionados a la reflexión; (abajo dcha.) ruedas estrechas y con estrías afectan a la conducción pura.

Negocio y deporte

Sigo activamente la F1 desde hace unos 10 años. Ya sabemos que la tecnología siempre ha marcado la evolución de este deporte, pero ¿no era la F1 una competición de los mejores pilotos del mundo?

Ahora está claro que quien invierte más y mejor, gana. La FIA ha provocado todo esto, limitando cosas que afectan a la conducción pura (neumáticos más estrechos y con estrías, vías más estrechas...) y permitiendo cosas tecnológicamente muy buenas pero en la práctica aburridas (control de tracción, cambio automático...).

La conducción pura de un monoplaza de 900 CV ya no existe. Esto no es una crítica a las evoluciones tecnológicas, que considero necesarias e importantes, sino a su aplicación.

¿Qué decir también de los 'artesanos' de la F1; los pocos que quedan tienen los días contados. ¿Qué sería hoy día de Ken Tyrrell o Colin Chapman? ¿Se los imaginan en el puesto de Eddie Jordan o Gian Carlo Minardi? No pasarían a la historia como lo hicieron. Algunos dirán: 'Bueno, en este caso, ¡renovarse o morir!'. Sí, morir, por desgracia, es lo que ya han hecho unos cuantos (Prost, Walkinshaw...). Siempre ha habido ricos y pobres en F1, pero los pobres podían luchar con otras armas, ahora, ni eso.

¿De verdad creen que los títulos de Michael Schumacher tienen el mismo mérito que los de los pilotos de antaño? Los fans de la F1 sabemos que no.

Josep González Surroca
Moilà (Barcelona), e-mail

Carta a la afición

Muchos de vosotros estaréis pensando en este inicio de temporada que esta nueva Fórmula 1 promete mucho, pero ¿realmente se ha mejorado el espectáculo? En nuestra humilde opinión creemos que no.

La temporada ha empezado con varios ganadores diferentes y se han visto adelantamientos que hacía tiempo que no veíamos pero, si somos realistas, ha sido más por las condiciones climatológicas que por el nuevo reglamento de la FIA.

Desde aquí, nos gustaría hacer saber a la FIA lo que realmente exige el aficionado para mejorar el espectáculo, que según este organismo internacional es lo que hace falta para que el aficionado disfrute. Las medidas sobre puntuación y calificación no aumentan el espectáculo, sino que sólo favorecen que las clasificaciones estén más apretadas, ya que eso no facilita que los monoplazas actuales puedan adelantar a los demás con más facilidad.

Una buena medida sería incorporar aquellos Grandes Premios que los aficionados esperábamos durante todo el año para sentarnos delante de nuestro televisor y ver cómo grandes pilotos pasaban a fondo Eau Rouge mientras que los más limitados levantaban el pie para evitar una salida de pista.



Por otro lado, como dijo Niki Lauda, hoy día cualquier joven piloto, incluso un mono, puede pilotar un F1, y eso se debe a las ayudas electrónicas que impiden que un piloto demuestre qué es capaz de hacer con casi 1.000 CV en su trasero sin ningún tipo de control.

Como aficionados a la F1, nosotros también queremos ver espectáculo, pero no creemos que las medidas tomadas hasta el momento sean las más apropiadas... Ver una carrera de F1 esta nueva temporada nos produce una impresión casi surrealista de lo que está pasando en pista: la FIA aplica su normativa como quiere, permitiendo a unos coches cambiar motor durante el fin de semana, y negándole el mismo cambio a otros equipos; cambiando la clasificación de la carrera varios días después, repartiendo penalizaciones aquí y allá, dependiendo de por dónde sopla el viento...

En fin, la lista es larga, y sin embargo, el espectador, aquel individuo sentado delante del televisor para el cual se han realizado todos estos cambios, no recibe información alguna de lo que está ocurriendo, desconoce porqué de estos cambios. Nadie nos ha preguntado si nos parecían bien lo que hacen, nadie ha preguntado qué es lo que queremos. Más espectáculo, por supuesto, pero ¿de qué manera?

Os invitamos a hacer una reflexión, a analizar si realmente es ésta la F1 que queremos o si debemos aceptar esta situación de sumisión ante el mundillo que mueve la F1 y habla en nuestro nombre, el del aficionado.

Nosotros, por nuestra parte, no queremos quedarnos con los brazos cruzados y hemos creado una dirección electrónica para que todo aquel que quiera dar su opinión o movilizarse en contra pueda hacerlo:
aficionados_vs_fia@hotmail.com
Carles Gómez y Berta Renom, e-mail

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.

Agradecimientos

En primer lugar, a *Televisió de Catalunya*, que un año más nos facilita poder ver la F1 en directo y desde la primera carrera.

Es una lección para otras televisiones públicas, que reaccionaron sólo cuando hubo un piloto que se salía con los resultados, y entendieron entonces que se quedaban descolgados y en ridículo dejando a los muchos seguidores de España sin poder ver las carreras.

En segundo lugar, a Fernando Alonso, que nos ha hecho disfrutar con sus excelentes carreras, en las que ya ha demostrado que es uno de los grandes pilotos del momento, aún a costa de un coche no suficientemente competitivo.

Con una advertencia: cuando los resultados no le sean tan favorables como en este inicio de campeonato, cabe esperar que no se lo carguen, esa disciplina tan en boga en nuestro país.

En tercer lugar, a *F1 Racing*, que va incorporando, aunque sea poco a poco, información técnica. Sabemos que el secretismo que se mueve en este mundo es una barrera, así que es de agradecer que se comente y se dé a conocer la tecnología de estos coches.

Y en cuarto y último lugar (pero no por ello menos importante), agradecer la profesionalidad de los hermanos Schumacher con su participación tanto en los entrenamientos como en la carrera del GP de San Marino, por las especiales circunstancias de la muerte de su madre, lo que demuestra, por si algunos aún lo dudaban, que no son pilotos que se merecieran las graves críticas que han recibido.

Creo que, en el caso de Michael, esta primera victoria de la temporada puede llevarle, aunque con mucha mayor competencia, a conseguir un récord muy difícil de batir, el de ganar seis campeonatos del mundo de F1.

Ramón Vilà Vilalta, e-mail



Eau Rouge en el recuerdo

La ves, a lo lejos, Eau Rouge, 'el agua roja'. Se acerca con una endiablada rapidez, como si fuera a por ti. A tan poca distancia es lo más parecido a un muro de hormigón, tan sólo puedes ver el principio del trampolín que te catapultará hacia donde no alcanzan tus ojos.

Una vez dentro, enfilando la vertiginosa subida, ya no hay vuelta atrás. Intentas pisar a fondo el pedal, burlando tu más primitivo instinto de supervivencia, burlando todos los límites ya conocidos.

El asfalto apenas acaricia los neumáticos, y justo cuando parece que el coche va a despegar... ves el cielo, durante un segundo, lo justo para mostrarte que todo ha acabado.

El suelo vuelve a ser llano, todo vuelve a ser normal. El agudo sonido del motor da la tranquilidad de que todo ha terminado. Le das unas silenciosas gracias mientras tu corazón vuelve a latir con normalidad.

Algo así solo puede pasar aquí, en Spa-Francorchamps.

Álex Nadal Campos
Granollers (Barcelona), e-mail

Bien por el reglamento

Soy un aficionado catalán. Un fan de este deporte. Y, como tal, defensor del mismo, por lo que quiero apoyar los últimos cambios hechos en el reglamento.

Cambios que están en boca de todos porque se ha visto que aportan más espectáculo a unas carreras que empezaban a ser 'aburridas'.

Ha quedado demostrado que

debido a la renovación del reglamento la competición entre equipos está resultando más reñida. Y ya no es patrimonio de unos pocos equipos puntuar alto, o simplemente puntuar.

Sólo se puede lamentar la pérdida de la emoción que representaba la sesión calificativa del sábado. Una sesión en la cual los coches rodaban al límite y se podía apreciar el poderío de estas máquinas perfectas.

Para finalizar, nos alegramos de la presencia de Fernando Alonso en la competición, nos está demostrando que la perseverancia tiene premio.

Y, por último, citar un nombre que pasa casi inadvertido: Jacques Villeneuve.

¡Aúpa, Jacques!
Àric Monterde, e-mail

¡Que vuelva Hakkinen!

Anoche tuve un sueño, pero me gustaría que se hiciera realidad... al igual que lo hizo Mansell: después de estar retirado, volver a empuñar la espada de un F1 y destrozar a sus oponentes.

Pues ahora me gustaría ver a Hakkinen y a Raikkonen en la misma escudería, maestro y alumno, juntos frente a frente, y ver esa lucha de dos hombres fríos, de dos finlandeses voladores al límite...

Eso es lo que me gusta de este deporte, que también te permite soñar... Quién sabe, amigos.

Carlos Blanco, Madrid
garrapato19@hotmail.com

(Arriba izda.)
Cualquier excusa es buena para evocar Spa -y Eau Rouge- con una foto; (abajo) Nico Rosberg, hijo del ex campeón Keke, probó un Williams F1 el año pasado, con sólo 17 años. Las ayudas al pilotaje posibilitaron en gran medida que causara una buena impresión.



ALONSO ATACA AL CAMPEÓN

Las Autoridades Sanitarias advierten que el tabaco perjudica seriamente la salud.

el tabaco perjudica seriamente la salud.

G
MA
DE ES
CATALUN

Marlboro

Las Autoridades Sanitarias advierten que el tabaco perjudica seriamente la salud.

Marlboro

Las Autoridades Sanitarias advierten que el tabaco perjudica seriamente la salud.



Para muchos un podio premonitorio: Schumacher bautizando con champán al joven Alonso, que luce los mismos colores que el alemán vestía cuando obtuvo su primer título.

PREPARADO PARA GANAR

Alonso ha destapado la caja de los truenos, arrastra miles de seguidores por donde pasa. En el GP de España se coló entre los todo poderosos Ferrari y por tercera vez en esta temporada subió al podio. Fernando ha traspasado la barrera del sonido.

Texto de Xavier Guillén; fotografías de Miquel Rovira

Como también lo hicieron los gritos de ánimo de los cerca de 100.000 espectadores que asistieron en directo a la carrera en el circuito de Montmeló o los 3.700.000 que permanecieron pendientes de la televisión en las últimas vueltas de la carrera. El "nano" ha enganchado a todo el mundo y la prueba evidente es la espectacular audiencia televisiva inimaginable medio año atrás que ha supuesto toda una agradable sorpresa en el panorama audiovisual español. En cuanto llegue la primera victoria, Alonso se va a convertir en el deportista de motor más famoso de España (si no lo es ya) y sobrepasará con creces todo el interés que en estos momentos despierta el motociclismo, la modalidad deportiva del motor estrella por excelencia.

De todo lo que aconteció en la carrera de Montmeló, hay dos momentos que sobresalen sobre el resto: la frenada en la primera curva, donde Alonso estuvo a punto de superar a Rubens y Michael, y el acoso sobre M. Schumacher después del último repostaje. Se concentró como el que más

en el momento de la salida y estuvo a punto de colocarse primero, de no ser por el 'sandwich' que le hicieron. El departamento de ingeniería de Renault es uno de los mejores del paddock y muchos aseguran que disponen del mejor 'launch control', incluso hay quien afirma que es superior al que utilizan los Ferrari. Con esta arma y una atención especial, Alonso se asegura siempre un buen inicio de carrera que en el caso de Montmeló ejecutó sin problemas. En los entrenamientos clasificatorios sólo cometió un error aunque no fue en el momento decisivo. El sábado realizó una vuelta espléndida asegurándose la tercera posición. Flavio Briatore, que quedó impresionado, seguía las evoluciones de Fernando por las pantallas de televisión y tiempos instaladas en el muro de boxes. Sentado en una especie de taburete sideral

y con el cuello estirado, cuando Alonso cruzó la meta dejó ir toda la presión y encogió el cuerpo. El italiano presumía algo gordo, pero quizá no tanto como lo que llegó el domingo.

Después de una salida fulgurante, Fernando se distanció claramente de Barrichello, condicionado por un juego de neumáticos poco eficaz, y se lanzó a recortar décimas de segundo sobre el alemán. Sólo la pérdida de tiempo en doblar pilotos nos privó asistir a un duelo final de vértigo. No parece probable que el asturiano hubiera llegado a colocar el frontal del Renault a pocos metros del Ferrari, pero quizá el banderazo de meta nos hubiera dejado la imagen de Schumi con Alonso a tan sólo un segundo o segundo y medio de diferencia, todo un lujo. Dos mil aficionados asturianos del club de fans de Fernando ▶

'ALONSO SE VA A CONVERTIR EN EL DEPORTISTA DEL MOTOR MÁS FAMOSO DE ESPAÑA, SI NO LO ES YA'





(Arriba) Momentos antes de la salida, Alonso se mostraba muy relajado; (abajo) Fernando controlando el derrapaje de su Renault unas curvas después de superar a Ralf Schumacher en carrera.

inundaron de banderas azules las gradas del circuito, casi catorce horas de viaje en autobús para asistir a un espectáculo que nadie se imaginaba tan completo, porque hubo un momento en que Fernando les hizo soñar con atrapar a Schumacher, el gran campeón alemán que vuelve por sus fueros con un monoplaza todavía mejor que el del año pasado.

No llegó a superar a Michael, pero sí a Ralf, al que llegó a desquiciarse de tal manera que le hizo cometer un error en el curvone que casi le cuesta la carrera al de Williams. Le costó poco adelantarlo, igual que a Ralph Firman, al que le dedicó una bronca espectacular, no por el gesto de

desaprobación que le hizo con la mano, sino por el control que mostró del monoplaza en esa acción, en plena curva girando con la otra mano y al volver a situar todos los dedos sobre el volante se marchó como una exhalación, rióse del coche fantástico.

Renault vive un momento dulce mucho antes de lo que los más optimistas podían imaginar; influyen diversos factores, algunos evidentes y otros no tanto. Está claro que el chasis y la aerodinámica es muy buena, nadie lo discute. También es evidente que si McLaren y Williams continúan regalando puntos, Renault va a llegar a media temporada en una situación de privilegio y con las primeras evoluciones de un motor que hoy por hoy es claramente inferior al Mercedes y al BMW

El pilotaje de Fernando permite jugar con la estrategia a un nivel sólo conocido por el dueto Michael-Ross y eso sí que es una novedad desconocida hasta la fecha que ni Williams ni McLaren han sabido neutralizar. Todos los factores cuentan, pero el que más ayudará a Fernando será Michelin. El fabricante francés se ha volcado con Renault, Williams ha dejado de ser la niña mimada, el equipo favorito que en el pasado contó con un apoyo incondicional. Pierre Dupasquier, máximo responsable de Michelin, gastó los zapatos en el box de Renault durante el Gran Premio. Los neumáticos son fundamentales y Renault está en condiciones de llegar a alguna carrera con las mejores gomas de toda la parrilla, entonces quedará igualada la desventaja de correr con un motor menos potente. **1**



(Dcha.) Concentración absoluta en entrenamientos, sólo la rotura del motor en la sesión libre del viernes comprometió la puesta a punto del monoplaza; (abajo) Alonso pegado como una lapa a Barrichello en los primeros giros, lo superó finalmente en el repostaje.



(Izda.) Michael Schumacher y Rubens Barrichello felicitaron sinceramente a Alonso, que impidió el soñado doblete del flamante F2003-GA; (dcha.) Flavio está encantado con Alonso, que quiso agradecer el apoyo de todo el público, especialmente el de sus paisanos, colocándose la bandera asturiana a modo de falda.



AMIGOS UNIDOS

Hay algo extraordinario en los pilotos de Renault Fernando Alonso y Jarno Trulli; ¡se caen bien de verdad! *F1 Racing* les pidió que explicaran cómo es que se llevan así de bien.

Retrato de Steven Tee/LAT



MILD SEVEN

MILD SEVEN

MILD SEVEN

MILD SEVEN

MILD SEVEN

MAGNETI MARELLI
Leaseplan

MIL
SEV

elf

FERNANDO ALONSO

JARNO TRULLI



TRULLI ESCRIBE SOBRE... ALONSO



Conoci a Fernando en 1998, cuando él corría en karting en Italia; a ver, es medio italiano. Uno de sus mecánicos era amigo mío y siempre me daba la tabarra con Fernando: "Es muy bueno, un piloto muy rápido", me decía una y otra vez. En fin, estaba al tanto de este veloz chaval 'italoespañol' desde hace tiempo, y recuerdo que lo vi ganar en Spa 2000 en F3000, pero no lo conocí bien hasta que llegó a la F1, con Minardi, en 2001.

Incluso entonces, la verdad es que no llegué a conocerlo mucho. Pero todo cambió cuando fuimos a Kenia con Renault, a finales de ese año, cuando ya era nuestro piloto probador y -con Jenson Button, mi compañero para 2002- tuvimos un stage de entrenamiento en la casa de Flavio Briatore [véase F1 Racing N° 37].

En Brasil, Alonso (foto grande) acabó por delante de su compañero por segunda vez en tres carreras. Pero su velocidad no intimida a Jarno. De hecho, trabajan bien juntos (arriba dcha.); Briatore, el jefe, parece estar encantado (arriba extremo dcha.).



Y Fernando y yo conectamos enseguida. Pasó mucho tiempo conmigo en ese viaje, porque, como él, soy latino, supongo. Verán, aparte de Flavio, la mayoría eran ingleses: Jenson, Bernie Shrobbree (nuestro entrenador por aquel entonces) y unos cuantos más.

Fernando y yo nos lo pasamos muy bien juntos, pero lo más importante es que nos hicimos amigos. Y, de ahí en adelante, nuestra relación ha sido fantástica. En 2002 vino a todas las carreras, escuchando, observando, pero siempre muy discreto. Le fascinaba todo lo que Jenson y yo hacíamos, pero siempre nos dejó el espacio suficiente. Fue genial.

Y así, cuando el año pasado, en Magny-Cours, me enteré de que iba a ser mi compañero este año, me alegré mucho por él, aunque he de reconocer que me supo mal por Jenson, que había hecho un muy buen trabajo para el equipo. Pero así es la vida, y la vida sigue. Cuando Fernando y yo iniciamos la pretemporada con Renault, nos metimos de lleno en el arduo trabajo por delante y aún nos hicimos más amigos.

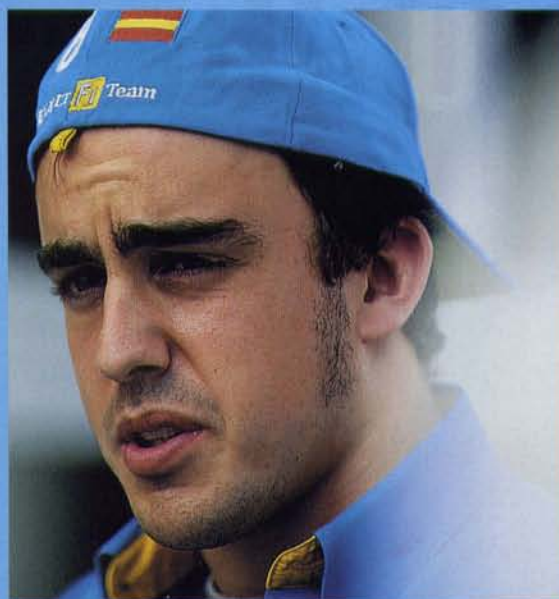
¿Y por qué? Creo que en parte se debió a los problemas que tuvimos con el coche. Sé que suena paradójico, pero es cierto. Al igual que todo el equipo, trabajamos como locos para solucionar todos los problemas, pero aun así nos las apañamos para reírnos de todo. Y, en cierto sentido, creo que eso nos ayudó a los dos.

Y, ahora que nos va mucho mejor, y que el coche va tan bien, pues no parece que nos sintamos de la rivalidad que a veces afecta a los pilotos de otros equipos. Por ejemplo, hay quien cree que debería estar preocupado por Fernando, que debería sentirme amenazado por su velocidad, pero no soy de los que ven las cosas así. Nunca he sentido esa clase de envidia por un compañero. Que Fernando sea tan rápido lo veo como algo bueno. Nos presionamos el uno al otro. A veces yo soy más rápido; otras lo es él. Es lo normal si hay dos buenos pilotos en un equipo.

Para ser sincero, a veces me siento un poco como su hermano mayor; recuerden que aún no tiene 22 años. Por ejemplo, en los fines de semana de carrera suelo preguntarle si quiere ir a cenar conmigo, y en los tests, si quiere venir al gimnasio. Pero no lo haría si no pensara que es una buena persona. Verán, me cae bien. Es un buen tipo. No te viene con juegucitos; no le va la política. Y, vale, es velocísimo, pero no eso no me molesta en un compañero de equipo. De hecho, es todo lo contrario.

¿Y es muy bueno? En conjunto, diría que tiene un potencial fabuloso. Aún es muy joven, por lo que es demasiado pronto para predecir exactamente lo bueno que podría llegar a ser en el futuro. Pero, créanme, con las oportunidades adecuadas, podría llegar hasta el final. ¡Buena suerte!

ALONSO ESCRIBE SOBRE... TRULLI



Fue en Brasil, hace unas semanas.

Jarno y yo subimos en una avioneta Beechcraft con destino a Curitiba, en compañía del personal de marketing del equipo. Íbamos a visitar la fábrica Ayrton Senna de Renault. Poco después de despegar, empezamos a recordar nuestros inicios en las cuatro ruedas. Jarno me contó una anécdota significativa.

Cuando tenía tres o cuatro años, su madre le llevaba a una plaza de Pescara, en Italia, donde había una pista delimitada por balas de paja, con una docena de karts eléctricos zumbando. El ritual de Jarno era riguroso: durante unos minutos observaba, se fijaba en el kart que creía más rápido y saltaba al asiento en cuanto quedaba libre... y ganaba la carrera. Su madre siempre llevaba un pequeño trofeo que le entregaba con ceremonia incluida. Pero un día Jarno no pudo pillar el mejor kart. No ganó. Lágrimas, sollozos. Y, acto seguido, corrió a ver al mecánico de su padre,

Mirad el rostro de Fernando cuando él y Jarno comparten una broma (arriba dcha.); no parecen supercompetitivos compañeros de equipo. A Fernando le emocionó la llamada de Jarno tras su accidente en Interlagos (arriba extremo dcha.); (abajo) Jarno, un talento natural.

también piloto de karts, para pedirle que reparara la máquina defectuosa....

Entonces me di cuenta de que mi compañero de equipo y yo teníamos mucho en común. Yo también empecé a correr a los tres años. Yo también lloraba cuando no ganaba. Aunque, hasta los ocho años, cuando me preguntaban cómo me había ido, mi respuesta siempre era la misma: "He ganado". La frase era asestada con aplomo y orgullo. A veces no era así, pero ¿a quién le importaba?

Desde el año pasado, Jarno y yo hemos pasado mucho tiempo juntos. Hablo un italiano fluido desde los 13 años, cuando marché a Italia para correr en karts. Eso nos permite entendernos perfectamente. Entre nosotros existe verdadera complicidad. Un simple guiño puede provocar un ataque de risa.

Pero eso no es todo: nuestro amor por la competición y nuestro modo de enfocar las carreras son idénticos. ¿La ostentación y el *glamour* de la F1? Nos pone negros. Por la noche preferimos estudiar la telemetría, no ir de *playboys* a la discoteca. Eso no nos impide hacer travesuras si la situación se presta a ello. Pregúntale a los vecinos de Flavio, en Kenia: todavía se deben acordar de la música a tope y de los gritos cuando nos tirábamos a la piscina vestidos...

Con Jarno, las cosas están claras. Honestidad y sinceridad ante todo. Los

rumores, el sarcasmo, la guerra psicológica no existen. Respeto mucho esta actitud. Somos conscientes de nuestra suerte al tener un asiento en F1 y también de los aspectos superficiales del paddock. Como digo a menudo, quiero aprender, absorber todo lo que me rodea. Sé que a mi lado tengo a uno de los pilotos con más talento.

Nuestro estilo de pilotaje es parecido, aunque yo frene un poco más tarde y parezca más agresivo al volante. Jarno responde con paciencia a todas mis preguntas. Su abnegación no conoce límites: se somete a un programa diario draconiano. Hasta tal punto que a veces he de hacer que se relaje, que deje atrás la presión. Pero también he de imitarle, ¡sobre todo a nivel de preparación física!

Sabía que la F1 era un deporte de equipo, aunque tremendamente individualista. No esperaba entablar una relación como la que mantengo con Jarno. En Sao Paulo, en la habitación 1114 del hospital de San Luis, esperaba el resultado de mi reconocimiento. Acababa de sufrir un fuerte accidente. El peor de mi carrera. Entonces sonó el teléfono. "¿Ciccio, cómo estás?". No hace falta que os diga de quién se trataba. **1**



NUEVA SUSPENSIÓN TRASERA
NUEVA AERODINÁMICA
NUEVO MOTOR
NUEVOS PONTONES
NUEVOS DEFLECTORES LATERALES
NUEVAS BAMBAS
NUEVO SPONSOR
NUEVOS NEUMÁTICOS



‘¿QUIERES VER MI NUEVO COCHE?’

El imponente F2003-GA ya ha debutado. ¡Por fin! A Rubens Barrichello le gusta. Mucho. Él mismo nos explica por qué.

Retrato de Andy Earl





A

unque me entristeció ver cómo se enterraba el F2002 después del GP de San Marino, me ilusionó en igual medida correr con el nuevo F2003-GA por primera vez en

Barcelona. Todos los Ferrari nuevos que he pilotado han supuesto un paso adelante en comparación con su antecesor, y lo mismo puede decirse de este nuevo coche. ¡El F2003-GA es increíble!

No vi el coche en su totalidad hasta la víspera de su presentación, el 7 de febrero. Por supuesto, me hicieron un asiento en un monocasco desnudo y había visto cómo se fabricaban diversas partes del coche en la fábrica, pero la verdad es que no lo había visto como un todo hasta la presentación. Era aún más bonito de lo que pensaba que sería.

El coche fue bien recibido por la prensa

y, debido a la muerte del patrón de Fiat, Gianni Agnelli, a comienzos del año, fue acertado que el coche llevara sus iniciales en su denominación: GA. Fue un bonito detalle de nuestro presidente, Luca Montezemolo, y de nuestro director de equipo, Jean Todt.

Pero, como siempre, el movimiento se demuestra andando. Sentí curiosidad por ver cómo rendiría Michael Schumacher cuando probara el coche por primera vez en Fiorano. Hacía mucho frío, por lo que no fue fácil calentar los neumáticos, y el coche no tenía su conjunto aerodinámico definitivo, pero fue rápido de entrada. Cuando salió del coche, dijo que le parecía que respondía bien de inmediato.

Jean Todt decidió rápidamente no hacer correr el F2003-GA en los primeros GPs. Pese a todos los rumores sobre la mejora de rendimiento de McLaren y Williams, esperábamos que el F2002 siguiera siendo totalmente competitivo al principio de la

temporada. Así que no había presión para introducir el nuevo coche hasta que estuviéramos listos y supiéramos que ofrecía fiabilidad.

Estaba previsto que probara el F2003-GA antes de partir para Melbourne pero, justo entonces, tuve un problema en la espalda que me imposibilitó conducir. Tuve que regresar a Brasil para que me tratara mi quiropráctico, así que no lo piloté por primera vez hasta que lo probamos en el Circuit de Catalunya la semana posterior a Malasia.

En retrospectiva, ese test en Montmeló fue el momento ideal para pilotarlo. ¿Por qué? Porque era la primera vez que corría en su especificación definitiva, con el conjunto aerodinámico final. Acababa de realizar una distancia de carrera con el viejo coche, lo que me dio la oportunidad de compararlos ambos como es debido. Y la sensación que tuve fue muy buena.

Di una vuelta de instalación, paré ▶

(Abajo) El primer test de Rubens con el F2003-GA en Mugello fue en mojado, pero sus tiempos fueron impresionantes; (superior) líneas elegantemente suaves en el chasis; belleza y funcionalidad; (arriba) colocando la carrocería antes de que Rubens salga a la pista.



F2003-GA: ingeniería (r)evolucionaria

Tómese el coche viejo. Añádase una pizca de innovación y algún retoque. He aquí un nuevo chasis.

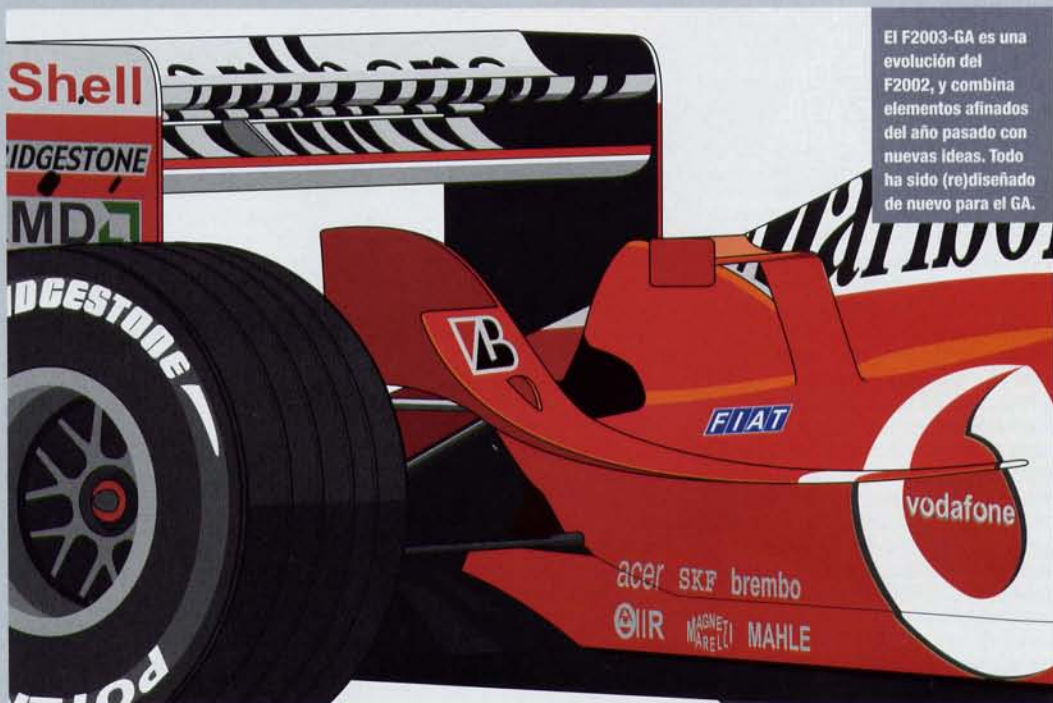
Texto de Steve Matchett; ilustraciones de Patricia Soler

Existen dos maneras de diseñar un coche de carreras: los ingenieros pueden hacer borrón y cuenta nueva, o afinar un concepto existente. ¿Revolución o evolución? La decisión depende en gran medida de dos factores: lo exitoso que resultó el coche del año pasado, y/o si hay un nuevo diseñador jefe o director técnico.

El núcleo de Ferrari permanece inamovible, y la decisión sobre el sucesor del ultracompetitivo F2002 fue sencilla: retóquese lo que en lo esencial es uno de los coches más eficaces de la historia y el resultado debería bastar para ganar otros dos títulos. Un coche dominante no tiene que ser perfecto, sólo ha de ser habitualmente mejor que los demás.

La aerodinámica del F2003-GA es sensiblemente menos angulosa que la de su antecesor: el trabajo actual del diseñador Rory Byrne parece más inspirado en Dalí que en la época cubista de Picasso.

Sea cual sea la influencia, el coche nuevo luce unas líneas espectaculares. Byrne se ha mantenido fiel al concepto monoquilla; la parte inferior del morro y el chasis forman un arco hacia atrás, hasta un punto bajo los muslos del piloto, donde el flujo de aire es dirigido a la perfección a izquierda y derecha. La sección central del chasis está esculpida con tal minuciosidad que no hay



El F2003-GA es una evolución del F2002, y combina elementos afinados del año pasado con nuevas ideas. Todo ha sido (re)diseñado de nuevo para el GA.

transición perceptible que separe las partes delantera y trasera del coche.

Debajo de la carrocería misma, la diferencia más importante es que el brazo de proa del triángulo trasero inferior ya no está anclado a la transmisión, sino directamente al bloque motor. Es un gran adelanto. La rigidez torsional (y de ahí el comportamiento básico) de un F1 es la suma de tres partes: monocasco, conjunto motor y carcasa de

la transmisión se unen con pernos para formar una única unidad portante.

Hasta cierto punto, cada uno resbalará sobre el otro; el quid es reducir al mínimo este movimiento. Los triángulos traseros inferiores sostienen la mayor carga de la suspensión, y conectar sus articulaciones interiores tanto al motor como a la transmisión no sólo repartirá la carga entre las dos partes del tren de potencia, sino que también ayudará a

'amarrar' la zaga del coche.

Una ventaja adicional de esta disposición de carga repartida es que permite reducir aún más el tamaño de la carcasa de la transmisión, y con ello estilizar ulteriormente la forma de botella de coca-cola entre las ruedas traseras, contribuyendo a mantener un flujo de aire limpio por las caras interiores de las mismas.

Si el coche tiene algún punto vulnerable potencial, parece depender más de

Bridgestone que de Ferrari. Michelin ha hecho grandes progresos en la calidad y durabilidad de sus gomas de seco, limando al menos medio segundo sobre los Bridgestone del año pasado. Los neumáticos proporcionan la mayor ganancia general en prestaciones del coche y, a pesar de la estrecha relación establecida entre Ferrari y Bridgestone, los equipos calzados por Michelin se acercan rápidamente.

NEUMÁTICOS: Ferrari sigue trabajando de cerca con Bridgestone, pero han de vigilar a Michelin, que está remontando a ojos vista.

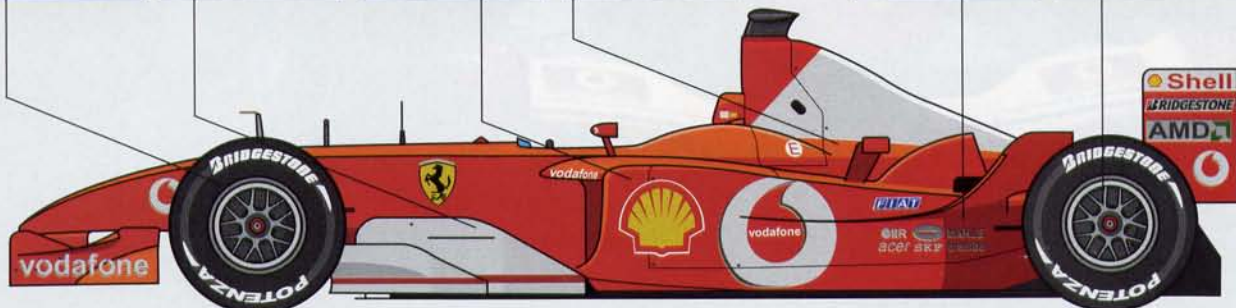
DEFLECTORES: reelaborados como parte del conjunto aerodinámico. Diseñados para contribuir a un flujo de aire suave sobre y alrededor del GA.

PONTONES: como todo en este coche, han sido rediseñados y renovados en lo fundamental para ofrecer un mayor rendimiento.

MOTOR: el nuevo 052 es más ligero que el anterior y está aún mejor integrado en el chasis, dando mejor rigidez torsional y comportamiento.

AERODINÁMICA: la carrocería es menos angulosa que antes, lo que hace al coche hermoso además de muy eficaz aerodinámicamente.

SUSPENSIÓN: la nueva suspensión trasera extrae lo mejor de las gomas. Nuevos materiales y métodos de construcción reducen el peso.



“EL COCHE TE INVITA A APRETAR. RESULTA MUY PREDECIBLE DE PILOTAR Y FÁCIL DE CONTROLAR”



para que se revisara el coche, y la siguiente vuelta fue a fondo. El coche te invita a apretar y esa primera vuelta lanzada fue más rápida que todas las que di con el viejo coche. Es asombroso, sobre todo porque los reglajes no eran de mi agrado (Luca Badoer, nuestro probador, lo había pilotado el día anterior y todavía llevaba sus reglajes).

Me asombra cómo se las apaña Ferrari para desarrollar sus coches de un año a otro. Incluso ahora, antes de que hayamos empezado a desarrollar el F2003-GA, es un paso adelante respecto al F2002, que ya está al final de su programa de desarrollo.

Después fuimos a Mugello; y allí, en un test en mojado, descubrí el verdadero potencial del coche. Compárese con mi debut con Ferrari en ese circuito con el coche de 2000, que no tenía control de tracción. Ese caluroso día marqué un 1m 27s alto, y con el F2003-GA bajo la lluvia, hice un 1m 28,3s. El equilibrio y la manejabilidad no se parecían a nada de lo

que hubiera experimentado antes. De todos los tests efectuados con el coche, ese día en Mugello fue el que mejor impresión me ha causado hasta ahora.

Jean y/o el director técnico Ross Brawn y/o el diseñador jefe Rory Byrne me matarían si escribo con detalle sobre el nuevo coche, pero no creo que les importe que me explaye sobre sus puntos fuertes y débiles fundamentales. Y tiene muchos más de los primeros que de los segundos.

En cuanto a aerodinámica, el F2003-GA es mejor que el F2002. Está mejor equilibrado y ofrece más agarre en curvas de alta velocidad. Esto nos brinda a los pilotos una gran seguridad, porque significa que podemos llevar mayor velocidad en las curvas.

La tracción también es mejor, al igual que el agarre mecánico. En conjunto, se trata de un coche muy predecible de pilotar y que no te muerde si te pasas de la raya. Es fácil de controlar.

Hay una cosa con la que todavía no

estoy satisfecho al 100%: la posición de conducción. Pero resolverlo sólo es cuestión de tiempo. Sigo estando demasiado alto en el coche, lo que se traduce en que el viento zarandea mi casco. He probado el asiento de Michael en un intento de ir más bajo en el coche, pero no es lo ideal porque me gusta sentarme un poco más erguido que él. Soy una persona bastante difícil de acomodar en un coche de carreras porque tengo los brazos largos y las piernas cortas.

No hay mucho espacio para las piernas en el F2003-GA, en comparación con el coche del año pasado. Me golpeo las rodillas con la parte superior del chasis en circuitos bacheados y también hay menos espacio alrededor de los pedales. Pero me acostumbraré en un santiamén. Puedo revestir con almohadillado las partes donde me golpeo.

En cuanto se resuelva lo de la posición de mi asiento, la visibilidad desde el cockpit será casi perfecta y tan buena

(Abajo) Incluso en mojado Rubens dice que el F2003-GA ofrece mucho agarre mecánico. Se comporta bien y parece fácil de pilotar; (arriba) la parte trasera del coche es muy compacta, resultado de una radical disposición motor-cambio-monocasco.





(Arriba) Rubens sólo tiene una queja: el cockpit no es tan cómodo como el del año pasado y necesita relleno para las rodillas. Pero eso tiene fácil arreglo; al menos, cuenta con techo portátil y un bienvenido 'empujoncito' (abajo).

como la del F2002. Hacia delante puedo ver la parte superior de los neumáticos delanteros; a los lados puedo ver más que suficiente; y la vista hacia atrás, con los retrovisores, también es muy buena.

Sé que McLaren pronto tendrá listo su nuevo coche y que Williams está desarrollando el suyo, pero confío en que el F2003-GA sea lo bastante bueno para mantenernos a Michael y a mí luchando en cabeza. Digámoslo así: si el nuevo McLaren le lleva la delantera al nuestro, entonces es que habrán hecho un trabajo fantástico, porque este F2003-GA es un coche brillante y vamos a seguir obteniendo excelentes neumáticos por parte de Bridgestone.

Creo que sigo progresando como piloto y soy mental y físicamente más fuerte este año que en cualquier otro momento de mi carrera. Pienso que en Brasil demostré dónde estoy cuando marqué la pole position ante mis fans brasileños, que tienen depositada mucha fe en mí. Por eso, cuando en esa carrera abandoné yendo líder, inevitablemente me sentí muy

LA GESTACIÓN DEL F2003-GA

Enero 2002: La puesta en común del F2003 empieza aún antes de la presentación del F2002 el 6 de febrero de 2002.

Abril 2002: Se emprende el diseño inicial del chasis.

Julio 2002: Empieza la producción del motor 052.

Principios septiembre 2002: Primer test en banco del motor 052.

Finales septiembre 2002: Concluye el diseño del primer chasis F2003.

Se inician los tests en túnel de viento.

Octubre 2002 a enero 2003: Programa de diseño y construcción de componentes específicos para el F2003.

Principios febrero 2003: Empieza el montaje del primer chasis, a tiempo para la presentación el 7 de febrero.

Mediados febrero 2003: Primer chasis completado y a punto para el primer

test el 11 de febrero.

11 de febrero: Primer test, 78 vueltas en Fiorano, a cargo de Michael Schumacher.

27 de marzo: Rubens Barrichello lo prueba por primera vez (85 vueltas en el Circuit de Catalunya).

12 de abril: El debut en carrera del F2003-GA, previsto para el GP de San Marino (18-20 de abril), se aplaza hasta el GP de España (2-4 de mayo).

decepcionado, pero lo superé en seguida.

Así pues, espero que mi relación con el F2003-GA sea como un matrimonio: algunas riñas, pero una pareja muy sólida. Estoy seguro de que puedo ganar muchas carreras con este coche. ¡Toco madera! 🍀

• Véase *Técnica España*, página 90 ▶



“HE COMPRENDIDO
QUE HAGO ESTO
PORQUE ME GUSTA,
NO PORQUE
ALGUIEN ME DIGA
QUE LO HAGA”



Ferrari ha hecho a Rubens Barrichello ¡GENIAL!

Lo que no te mata te hace más fuerte. Y, ¿qué mejor modo de rebatir a los negativistas que florecer en un equipo que dijeron que te debilitaría? Rubinho ha conseguido llevar a cabo ese dicho con exactitud. ¡Y con qué garbo! Alan Henry quedó con él para informarse de todo ello.

Retrato de Andy Earl

Se saca el casco y se deja caer para meditar sobre otra amarga decepción. El triunfo en el GP de Brasil acaba de desvanecerse como los últimos halos de vapor de combustible del depósito detrás de sus hombros. Adió a otra oportunidad de unirse a Emerson Fittipaldi, Nelson Piquet y Ayrton Senna en ese panteón de brasileños legendarios que han ganado su gran premio de casa. Que en este momento la amargura y la incredulidad consumieran a Rubens sería bastante perdonable.

Para cuando su Ferrari V10 renquea, se recupera fugazmente y luego se para tan cruelmente para siempre, ha hecho todo lo difícil, controlando la situación cuando a todos se les iba de las manos, y trazando un rumbo seguro en lo peor de las condiciones. Diez puntos –y la adulación de todo un país– estaban casi en el bote.

Pero, aunque la decepción la lleva grabada en la frente cuando se quita el verdugo, Rubens la controla bien. Y, lo más significativo, la controla por instinto. Nada de labios temblorosos, de incompreensión vidriosa; sólo el semblante de un profesional curtido recuperándose del enésimo golpe, un hombre que sabe que ha encontrado el ojo del huracán mientras los demás siguen atrapados en el remolino.

Ésta es la clave de Rubens Barrichello en 2003. Sugerir que ha salido de la sombra de Michael Schumacher quizá sería demasiado; el pentacampeón es una presencia demasiado poderosa como para permitir una independencia total a un compañero. Pero a pesar de todo Rubens ha empezado a desarrollar la confianza que sólo llega cuando un piloto está en paz consigo mismo y con quienes le rodean. Véase, por ejemplo, su relación comercial a largo plazo

con su mánager, Fred Della Noce, a quien Rubens califica de "ecuánime".

Rubens reconoce que sus años en Ferrari no sólo han aumentado su estatus y éxito en el mundillo de la F1, sino que también han producido un grado hasta entonces ausente de confianza y seguridad.

Hasta de serenidad. "Claro, claro", reflexiona con una sonrisa. "Mi padre siempre me decía que diera tiempo al tiempo. En 1995, en Montecarlo [cuando corría en Jordan], pasé tantos apuros frenando con el pie izquierdo que incluso frenaba en plena recta sin darme cuenta.

"Estaba cansado, aprensivo. Era como si estuviera en un lugar que no me gustara. Después de eso tuve que exteriorizar mis sentimientos y logré entender que hacía esto porque me gustaba, no porque alguien me dijera que lo hiciera".

Parte de ese proceso, que coincidió ▶

(Izda.) Rubens se ha convertido en un miembro seguro y franco de la élite de la F1. Y en gran parte gracias a trabajar en Ferrari.



(En sentido horario desde la izda.) En Mónaco en 1995, a Rubens le faltaba confianza e incluso empezó a tenerle aversión a la F1; trabajar con Schumi lo cambió todo; Silvana apareció este año en Australia cargando literalmente con los hombres que ama; Ferrari es una gran familia feliz; los fans aguardan a su héroe en Brasil.



DARREN HEATH, BERNARD ASSET, MICHAEL COOPER/LAT

con su adaptación en Ferrari a lo largo de 2000, implicó aprender a eliminar la tensión y aprensión de su técnica de pilotaje. Y eso supuso aplicar una filosofía de la que le habían hablado pero que siempre había visto con cierto escepticismo: más lento puede ser más rápido.

"En realidad, fue Jackie Stewart quien me dijo una vez que algún día las cosas se tornarían más fáciles", recuerda, con una reverencia a su antiguo mentor. "Dijo que me volvería más rápido pilotando de un modo más sencillo. Al principio eso me pareció difícil de creer. Pilotar un F1 era tan duro físicamente que pensé que eso no sucedería nunca. Entonces el año pasado di el paso; las cosas se tornaron más fáciles, mi concentración se hizo más sencilla. Realmente podía ir más veloz sin ir pasado, y eso estaba muy bien".

Estrechamente relacionada con esta renovada tranquilidad en el cockpit vino la creciente convicción de que le habían aceptado en la 'hermandad' de Ferrari.

Muy unida, la 'familia' Ferrari es un lugar difícil en el que introducirse para un recién llegado. Pero, mostrando gran sensibilidad hacia el *statu quo* reinante, fue avanzando poco a poco, y ahora, afirma, ese vínculo familiar es una de las grandes alegrías de trabajar para la Scuderia.

"Al principio fue algo duro", reconoce. "Me decían: 'Ten cuidado. A Jean [Todt, jefe de equipo] le encanta Michael y a Michael le

encanta Jean. Se llevan tan bien que, seguro, te dejarán de lado'. Así que fui realista, pero descubrí que Jean es una persona encantadora que quiere que lo haga bien. Fue él quien me eligió para entrar en Ferrari.

"Así que me relajé un poco, y entonces empecé a hacerlo muy bien. Michael también es un persona estupenda. Lo pasa tan bien con su familia como yo con la mía. Nos llevamos muy bien cuando estamos en el coche, así que no hay problema alguno".

Pero no siempre fue así; no, señor. Durante los primeros años de su carrera, Rubens se vio acosado por los constantes ataques a la flaqueza de su estado mental. Pero, demostrando que puede presionar a Michael sistemáticamente, ha acallado las críticas, y esto en uno de los equipos más exigentes del mundo.

Barrichello admite que el doble palo de Austria 2001 y 2002, donde se le exigió que cediera el segundo puesto y la victoria, respectivamente, a Schumacher, aceleró el proceso de consolidación. Las dos órdenes se dieron en circunstancias muy parecidas, pero la reacción de Rubens fue muy distinta en cada caso.

"La primera vez me enfadé", dice. "La segunda me lo tomé bien. No es que estuviera contento, pero había dado un paso adelante en mi pilotaje y en mi nivel de resistencia mental. Ahora todo es distinto".

Gran parte de esa resistencia la atribuye —como hace Schumacher, por cierto— al sólido lecho de estabilidad proporcionado por la satisfacción en su vida personal: su mujer Silvana y su hijo de un año Eduardo nunca están lejos de sus pensamientos, o de su móvil.

"Sé que todo el mundo tiene problemas personales a veces, pero eso no ha de afectar a nuestro trabajo", dice. "Por otra parte, si eres feliz con tu vida, eres feliz con todo; si sonríes por algo, sonríes por todo".

Buenos y malos tiempos... Los buenos para disfrutar, los malos para aprender, y para intensificar el placer de los primeros. Días como aquellos en que, como héroe deportivo de Brasil, es ensalzado como uno de los hijos predilectos del país.

Pero esa misma adulación le pone nervioso. No quiere darle muchas vueltas a la pasión profundamente arraigada de su país por el automovilismo, por temor a que se le agrupe con los grandes brasileños, quizá preocupado en privado de que no vaya a estar a la altura de la calidad casi mítica del folclore que los acompaña.

"No, en realidad no soy consciente de eso", dice. "En un futuro podría ver que corro para un equipo muy importante. Pero ahora no me afecta, porque he de hacer mi trabajo. El coche es rojo, ¿y qué? Lo conduzco y ya está. Es mi trabajo con los ingenieros, con toda la familia Ferrari. Pero en realidad no hago más que pilotar lo ▶

(Dcha.) En el parque cerrado del Nürburgring el año pasado. Rubens acaba de obtener su primera victoria en 2002, y Kimi Raikkonen, detrás de él, es tercero. ¿El segundo? Michael, el compañero de Rubens, lo que hace el triunfo aún más satisfactorio, ¿no?

"EL COCHE ES ROJO, ¿Y QUÉ? MI TRABAJO ES CONDUCIRLO LO MÁS RÁPIDO QUE PUEDA Y YA ESTÁ"



> NO TODO LE VA A LAS MIL MARAVILLAS A RUBENS...

Como los del jefe de equipo Jean Todt, el director técnico Ross Brawn, el diseñador jefe Rory Byrne y el piloto número uno Michael Schumacher, el contrato de Rubens Barrichello con Ferrari expira al final de 2004. Aún no se sabe si Schumacher renovará para 2005 y más allá, pero Rubens, más de tres años más joven que su compañero, ya ha puesto todo su empeño en hacerlo.

Pero ¿se cumplirá su deseo? Sin duda, Todt, Brawn y Byrne aprecian la rectitud con la que Barrichello ha satisfecho sus funciones como número dos de Schumi. Y sin embargo, aunque habrían aborrecido su terquedad si se hubiese comportado de otro modo, es la obediencia misma de Rubens lo que podría ir en su contra.

Pues, cuando su semidiós se retire por fin, Ferrari tratará de sustituirlo con quien más fielmente reproduzca su egocéntrica omnipotencia. En cambio, saben que el amable Rubinho no es tal cosa.

En resumen, tratarán de sustituirlo con Juan Pablo Montoya. Y, cuanto más critiquen su atípico genio Frank Williams y, sobre todo, Patrick Head, más probable llegará a ser que abandone BMW-Williams por Ferrari cuando llegue por fin la llamada.

Es una situación que está totalmente fuera del control de Rubens. Todo cuanto está en su mano es pilotar bien, y esperar que Patrick mantenga la boca cerrada. No caerá esa breva.

Matt Bishop

“¿ADÓNDE NOS LLEVA ESTAR TODO EL DÍA ENOJADOS? HAY QUE OLVIDAR LOS MALOS RATOS. LA VIDA ES CORTA”

más rápido que puedo un coche que es muy competitivo”.

Palabras sorprendentes de un hombre tan apasionado y emotivo, uno que lloró en el alto del podio de Hockenheim el día de su primera victoria en F1, en 2000.

Medita sobre el tema unos segundos, antes de continuar: “Quizá algún día entienda que los aficionados brasileños se volvieron locos por un compatriota que pilotaba un Ferrari, pero ahora no pienso mucho en eso”.

Por tanto, es comprensible que afirme no sentir presión por correr bajo la mirada de su público en Interlagos, ni la de los *tifosi* en la patria de Ferrari en Monza.

“No, no, en absoluto. Pero le diré lo que era estresante: correr en Brasil al volante de un coche que *no era* competitivo. Eso era muy... malo”.

Viendo 2002 en su retrovisor particular, no hace caso de las decepciones y prefiere centrarse en el placer y satisfacción profesional que sacó de sus cuatro triunfos.

“Bueno, si pudiera cambiar algo, me

gustaría haber ganado en Austria”, dice, sonriendo pícaramente, “aunque mentalmente yo soy el que ganó en Austria y Michael el que ganó en Indianápolis, para ser sincero.

“Austria fue una de mis mejores carreras. Pero no vale la pena preocuparse por eso; sólo sirve para complicarnos la vida. Porque... ¿qué pasa si tenemos una mala calificación? ¿Por qué estar malhumorado todo el día? ¿Adónde nos lleva eso? Hay que olvidar los malos ratos. La vida es muy corta. ¡Tengo 30 años, por Dios!”.

ESO ERA ENTONCES... ESTO ES ahora. Cuando le pregunté a Rubens por primera vez acerca de sus perspectivas para 2003, y si pudiera estar en disposición de aspirar al título, estábamos al sol fuera del box Ferrari en Melbourne. Sin duda su éxito dependería únicamente de su aptitud para arrancarle el podio de las manos a Michael.

Tres carreras –y tres victorias no-Ferrari– más tarde... y sus comentarios en Australia adquieren una importancia retrospectiva.

“¿Ir a por el título?”, dijo pensativo. “No creo que ni siquiera Michael pudiera decirlo con seguridad. Pero las nuevas normas han cambiado las cosas, así que supongo que es la mejor oportunidad que tengo de tratar de ir a por el título”.

Si las órdenes de equipo lo permiten, claro. Pero Rubens no pestañea siquiera: “No tengo ni idea. En realidad no me he

parado nunca a pensar: ‘Pasaré esto, pasará lo otro’. Estoy aquí para pasármelo bien y ganar la carrera. Si tengo seis puntos y Michael 44, es probable que vuelva a suceder [a pesar de que la FIA haya prohibido tal manipulación artificial del resultado, es de suponer]”.

¿Y si él tiene 44 y Michael seis? Otra sonrisa de oreja a oreja: “Pensaré que Ferrari va a hacer lo mismo para mí”.

LA VÍSPERA DEL GP DE BRASIL, Emerson Fittipaldi daba algunos consejos a Barrichello en su intento de convertirse en el quinto brasileño que gana en casa.

“Debe reaccionar ante la presión de un modo positivo, no negativo”. Emmo, que ahora tiene 56 años, ganó el primer GP de Brasil puntuable, en 1973, así que sabe de lo que habla. “Me alegraré mucho si Rubens puede sentir la misma euforia que yo experimenté aquí hace 30 años. Sería un gran día para la carrera de Rubi”.

Barrichello no ganó, como sabemos, pero su Ferrari era líder cuando se paró con, ejem, ‘problemas de presión de gasolina’. No olvidemos que en este día sombrío y deprimente Michael ya se había salido de pista en un pedazo de asfalto mojado del que Rubens lograba sacar agarre.

Tal vez, pensándolo bien, Interlagos 2003 fue su gran día, después de todo. Y Ferrari, aunque parezca increíble, ha sido lo que lo ha consagrado. **1**



(De izda. a dcha.) Rubens con sus padres: la familia es importante para él; Jackie Stewart fue su mentor al principio; líder en el GP de Brasil 2003.



Interlagos 2003: el agua ciega a todos por detrás de él, e incluso Schumi se sale. Pero no Rubens. Podría haber ganado, si el combustible hubiese aguantado...

“EL COCHE ES ROJO. ¿Y QUE? MI TRABAJO ES CONDUCIRLO LO MÁS RÁPIDO QUE PUEDA Y YA ESTÁ”



> NO TODO LE VA A LAS MIL MARAVILLAS A RUBENS...

Como los del jefe de equipo Jean Todt, el director técnico Ross Brawn, el diseñador jefe Rory Byrne y el piloto número uno Michael Schumacher, el contrato de Rubens Barrichello con Ferrari expira al final de 2004. Aún no se sabe si Schumacher renovará para 2005 y más allá, pero Rubens, más de tres años más joven que su compañero, ya ha puesto todo su empeño en hacerlo.

Pero ¿se cumplirá su deseo? Sin duda, Todt, Brawn y Byrne aprecian la rectitud con la que Barrichello ha satisfecho sus funciones como número dos de Schumi. Y sin embargo, aunque habrían aborrecido su terquedad si se hubiese comportado de otro modo, es la obediencia misma de Rubens lo que podría ir en su contra.

Pues, cuando su semidiós se retire por fin, Ferrari tratará de sustituirlo con quien más fielmente reproduzca su egocéntrica omnipotencia. En cambio, saben que el amable Rubinho no es tal cosa.

En resumen, tratarán de sustituirlo con Juan Pablo Montoya. Y, cuanto más critiquen su atípico genio Frank Williams y, sobre todo, Patrick Head, más probable llegará a ser que abandone BMW-Williams por Ferrari cuando llegue por fin la llamada.

Es una situación que está totalmente fuera del control de Rubens. Todo cuanto está en su mano es pilotar bien, y esperar que Patrick mantenga la boca cerrada. No caerá esa breva.

Matt Bishop



EL SOL ES AMARILLO

Giancarlo Fisichella es rapidísimo. Hace mucho tiempo que lo es. Y ahora, por fin, ha ganado un gran premio. Es estupendo para él, y también para el equipo Jordan, a no ser que se lo arrebatan Williams, McLaren o Ferrari.

Texto de Matt Bishop; fotografías de Darren Heath

Domingo 6 de abril, 18.15. Tras el GP de Brasil más loco de la historia de la F1, me llega la voz de que no hay taxis. Ni uno. Peor aún, vuelve a llover—fuerte— y el aparcamiento VIP es un auténtico lodazal; los coches más pequeños y/o más bajos parecen aislados, hundidos hasta el eje en el viscoso fango. Así las cosas, ¿cómo regresar al Hotéis Transamérica (el elegante hotel de los años 60 situado en la congestionada Avenida das Nações Unidas de Sao Paulo, en cuyas anodinas y bien amuebladas habitaciones se aloja en masa el circo de la F1 la primera semana de abril de cada año)?

Como era de esperar en el más impredecible de los GPs, el equipo mejor capacitado para capear con aún más adversidades imprevistas es Jordan; en este caso, el director deportivo Tim Edwards y el director de ingeniería Gary Anderson. Al verlos correr hacia el aparcamiento—dos borrones idénticos de amarillo salpicado de

barro, uno (Anderson) bastante más grande que el otro (Edwards)—, grito: “¡Oye, Gary!”, (pues es el que está más cerca, ya que su colega, más ágil, ya va unos doce metros por delante). “¿Vais al Transamérica?”.

“Sí. ¿Quieres que te llevemos?”.

Como caídos del cielo. De todas formas, aunque me tranquiliza que alguien me lleve, no puedo evitar preguntarme, mientras chapoteo tras ellos, si el coche de los hombres de Jordan podrá salir del barro.

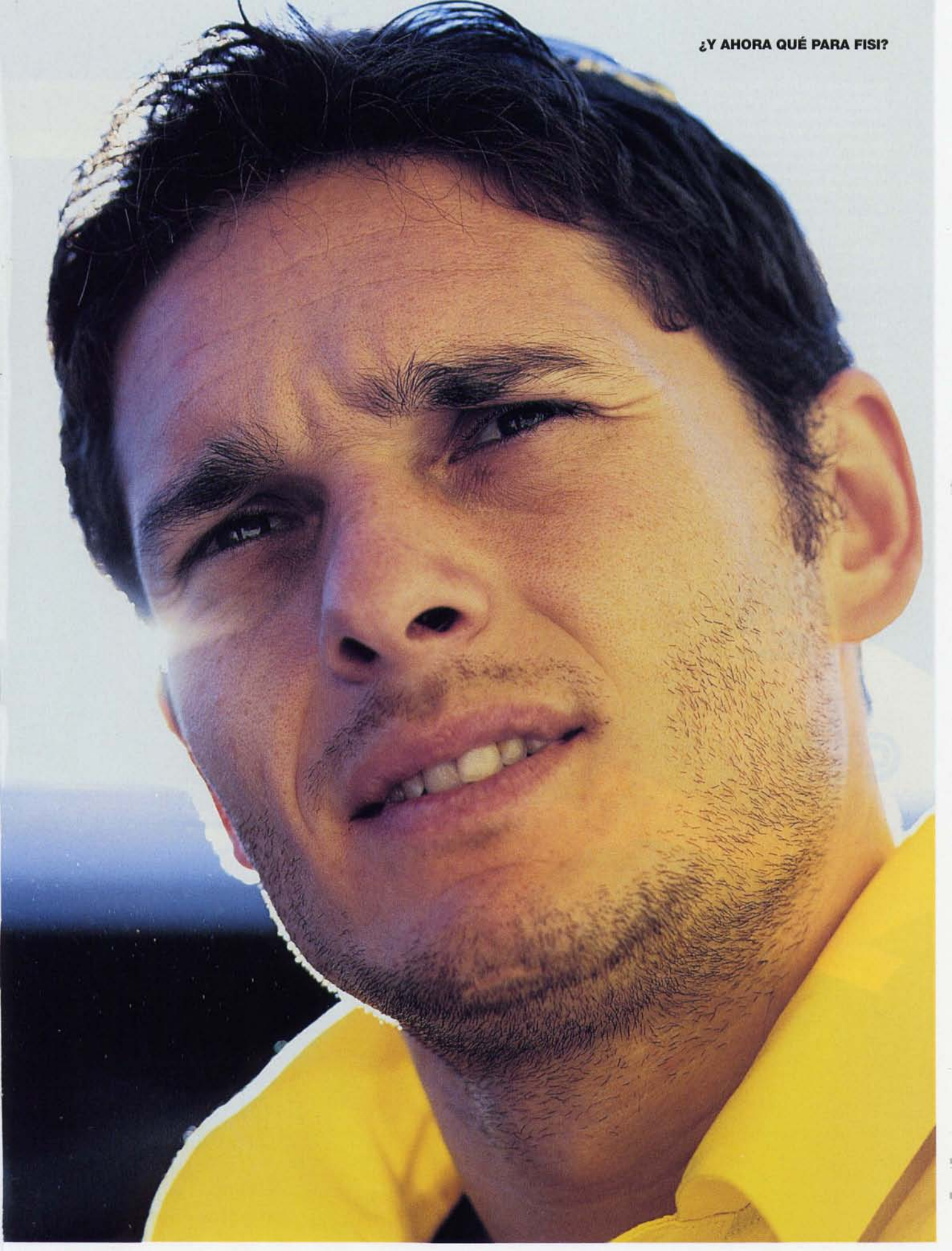
Cuando llegamos adonde está el coche, queda claro que no debería haberme preocupado. ¿Por qué? Pues porque el ‘coche’ en cuestión es un Ford Harley-Davidson F-150 SuperCrew, un gigantesco pick-up de doble cabina que calza gruesos y anchos Goodriches montados en llantas de aleación cromadas de 20 pulgadas. Y, como era de esperar, cuando Tim arranca el V8 turbo de 5,4 litros y pisa el pedal derecho, 340 CV y 58,65 mkg de par nos sacan de la ciénaga con desdeñosa facilidad...

... y nos sumergen en un tráfico infernal. Pero, una vez más, los elementos no doblarán a Jordan. La Avenida Senador Teotonio Vilela, en la que estamos atascados, es una amplia autopista de dos carriles en cada dirección dividida por una contundente mediana cubierta de hierba y cantos rodados. Cuando intento encontrar palabras de consuelo para mitigar el terrible chasco de mis dos compañeros por que se haya declarado ganador del GP de Brasil 2003 a Kimi Raikkonen y no a Giancarlo Fisichella, Anderson me interrumpe. “Vamos allá, Tim”, grita, señalando a su izquierda. Riendo, Edwards lanza el enorme Ford sobre los bordillos de 30 centímetros, se sube a la hierba y recorre dando bandazos (¡por en medio!) la Avenida Senador Teotonio Vilela hasta la Avenida das Nações Unidas y el Transamérica. “No es la primera vez que lo hacemos”, dice Gary al llegar, sonriendo.

Al entrar en el vestíbulo, tropiezo con Giancarlo. No es ningún secreto que soy ▶

(Dcha.) Pensativo en el paddock de Interlagos: esa victoria habrá puesto a Fisichella en todas las agendas; (arriba izda.) con Matt Bishop, director de F1 Racing.

¿Y AHORA QUÉ PARA FISI?



un admirador de Fisichella, el piloto; tampoco que, además, le tengo mucho cariño como hombre. Es cierto. De algún modo, se las apaña para ser a un tiempo engreído e ingenuo, carismático y corriente, solícito y sincero. En resumen, un buen tipo. Así que, por un momento, me quedo sin palabras. Pongo mi mano sobre su hombro y, tras unos segundos de silencio, aventuro, sin convicción: "¿Qué puedo decir?".

"Nada", responde. "Durante dos minutos estuve en el paraíso. Luego me dicen que tal vez no haya ganado y...". Su voz se apaga. Fuerza una sonrisa. No hay nada que añadir.

CINCO DÍAS DESPUÉS, tras una vista en la sede de la FIA, en la Plaza de la Concordia de París, se proclamó vencedor del GP de Brasil 2003 con efecto retroactivo a Fisichella. Jordan emitió acto seguido un exultante comunicado de prensa acorde con la ocasión, que contenía una supuesta frase de Giancarlo (pero que seguramente redactó la eficiente responsable de comunicación del equipo, Helen Temple): "Querría aprovechar esta oportunidad para dar las gracias a...".

No importa a quién querría o no darle las gracias: no hay duda de que la marcha atrás de la FIA hizo a Giancarlo "muy feliz" (que probablemente fue todo lo que dijo cuando Helen le llamó para pedirle unas palabras). Estaba, a decir de todos, *muy* feliz. Pero más importante que la victoria en sí misma fue —es— el efecto que podría tener en la próxima etapa de su carrera. Que quede bien claro: con victoria o sin ella, la temporada 2003 iba a ser completamente crucial para él.

Ya desde 1996, cuando debutó en F1 con Minardi, siempre ha pintado bien en pista, en ocasiones de manera fabulosa. Nunca olvidaré lo que Jean Alesi me dijo después del GP de Canadá 97 (en el que el Jordan-Peugeot de Fisichella, tercero, acabó a sólo 0,654 segundos del Benetton-Renault de Alesi, segundo): "Te lo digo yo, Giancarlo ha estado genial hoy. Fantástico. De veras creo que es mejor que Michael [Schumacher]. Sinceramente, en cuanto a talento natural, es mejor. En el parque cerrado vi que sus Goodyears traseros tenían unas ampollas enormes. Realmente terribles. Giancarlo y yo corrimos pegados durante la carrera, y veía

que su coche iba despendolado. Pero, tras ver esas ruedas, creo que el modo en que logró controlar el coche, pese a esas terribles ampollas, fue sencillamente increíble".

Hace poco más de doce meses, en Brasil, Jensen Button se mostró casi tan efusivo: "Cuando estuvimos juntos en Benetton [en 2001], Giancarlo era muchísimo mejor en los reglajes que yo", me dijo. "Era muy bueno en los reglajes. Aparecía sin más en cada carrera, reglaba el coche y más o menos igualaba de entrada su tiempo final de calificación. Siempre iba al grano de este modo, y siempre era muy rápido".

Y a principios de este año, cuando mi colega Tom Clarkson pidió a Jacques Villeneuve que nombrara al piloto que más temía, éste replicó: "Hay un tipo ahí fuera que creo es muy, *muy* rápido: Giancarlo. Posee un talento realmente especial".

Ya lo creo. En Interlagos me gusta ver al menos una sesión desde la salida de Mergulho, la larga izquierda bacheada, cuesta abajo, de ápice ciego y en cuarta que Allan McNish califica como "la más terrible de la F1". Cuando estuve mirando, el sábado

(Abajo) El relajado además de Fisi en el cockpit. Su técnica combina gran consistencia con puro nervio, y sus trazadas son de una asombrosa precisión.



“ADORO JORDAN. HARÉ LO POSIBLE POR JORDAN. PERO MI OBJETIVO ES UNO DE LOS MEJORES COCHES”

por la mañana, la mayoría de los pilotos se pegó un susto al menos una vez, algunos dos o tres. ¿Fisichella? Una y otra vez su Jordan aparecía lanzándose en picado, con exactamente la misma trayectoria, rozando el piano del ápice en precisamente el mismo punto, bailando en el límite de la adherencia en toda la curva. Sólo las micro-correcciones de su piloto, inconscientes y rápidas como el rayo, impedían que acabara contra el muro de neumáticos. Y, una vuelta tras otra, era visible y terriblemente rápido.

Tras la sesión le pregunté al respecto: “Sí, es una curva bastante difícil. El coche se aligera un poco, se vuelve inestable, nervioso. Verás, a nuestro coche le hace falta más apoyo aerodinámico, y lo echamos a faltar en Mergulho. Pero, para mí, para ser sincero, es muy cómoda. A ver, siempre trato de ser suave”. Sí, ya lo vi.

Pero ustedes ya sabían todo esto. Sabían que, entre los 20 pilotos actuales, sólo Michael, Juan Pablo Montoya y Kimi Raikkonen son capaces de hacer lo mismo que Fisichella, con semejante sangre fría. Y sin embargo, mientras los tres primeros

corren para los grandes, tal y como sería de esperar –Ferrari, Williams y McLaren respectivamente–, Giancarlo lo hace para el segundo equipo más pobre de la parrilla.

El año pasado, en Mónaco, Frank Williams me dijo: “Consideramos que Giancarlo es muy bueno, rapidísimo y merecedor de un volante mejor del que ha tenido hasta ahora en F1”. Es cierto; y, al tiempo que Frank se expresaba así, Giancarlo cada vez era más consciente de ello. Y así, al final de la temporada 2002, la séptima del italiano en F1, decidió hacer algo al respecto. Estudió su posición, y no le gustó lo que vio. Tres datos ‘cantaban’. Carreras: 107; victorias: 0; edad: 30 años (en enero de 2003).

Llamó a su manager, Gianpaolo Matteucci, y se lo soltó al teléfono. Quería un cambio, lisa y llanamente. Amigo leal desde que Giancarlo corría en karting, Gianpaolo quedó decepcionado pero, consciente de que sus contactos a los más altos niveles de la F1 no eran lo suficientemente buenos para ayudar a conseguirle a Giancarlo un volante con uno de los grandes, no discutió.

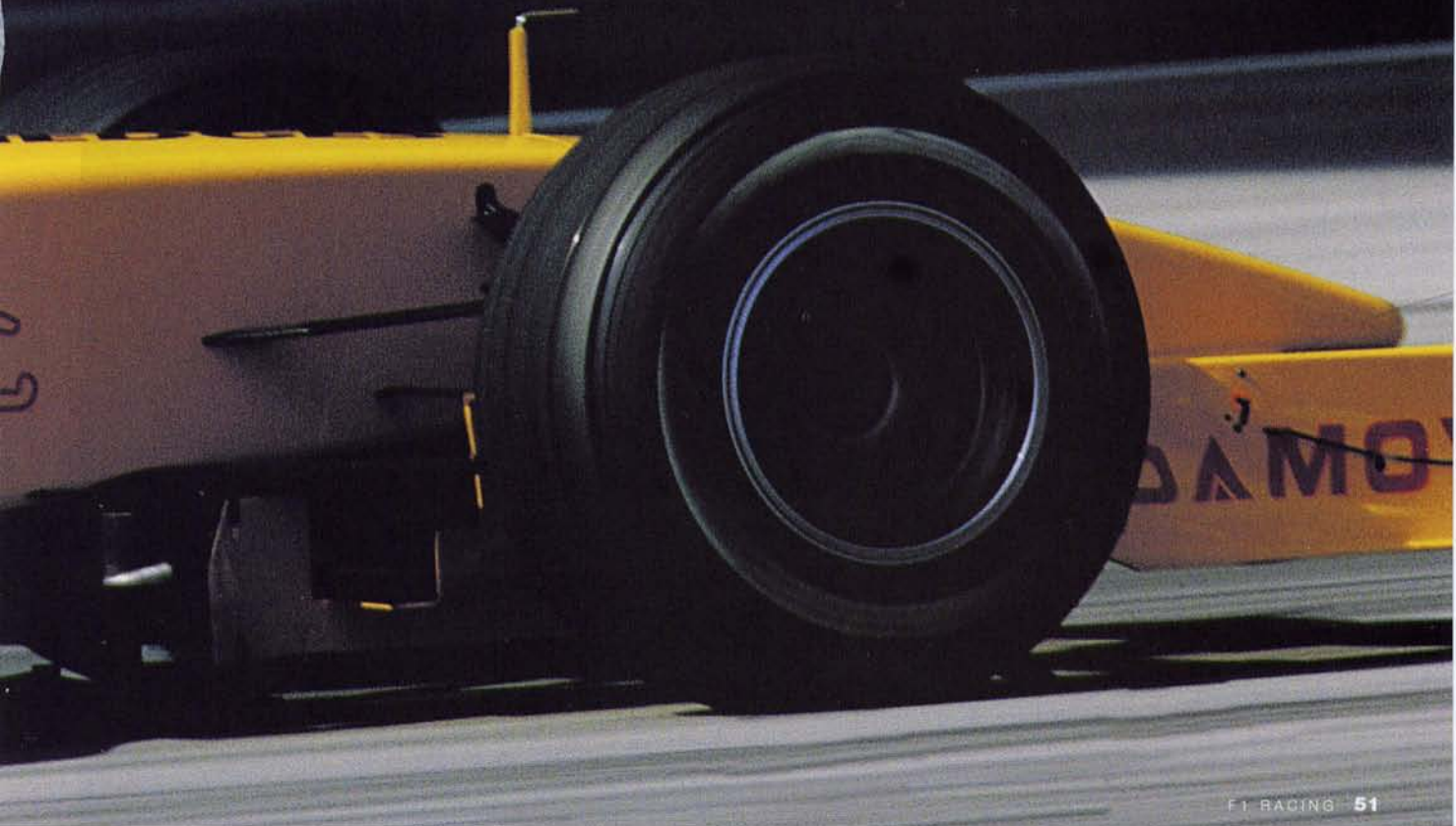
El hombre a quien Fisichella eligió para sustituir a Matteucci fue el manager de Eddie Irvine, Enrico Zanarini, quien, después de que Irvine no lograra hacerse con un volante para 2003, se encontró sin ningún piloto de F1 en su cartera. En el paddock de Melbourne, a principios de marzo, le pregunté a Giancarlo sobre su decisión:

“Bueno, tras muchos años –fantásticos, porque Gianpaolo es un tipo estupendo–, creo que necesitaba un cambio. Necesitaba relanzar mi carrera, y tal vez también salir en primera plana, hacer que la gente se fijara en mí. Ya me unía a Enrico una buena amistad, y ya había visto lo que había hecho por Eddie. Hablé con otros managers, pero al final decidí que Enrico me convenía”.

En Brasil, tomando un café en la ‘cabaña’ de Jordan, le presioné aún más. “Venga, Giancarlo”, empecé, “no seas tímido. Todos sabemos que Ralf [Schumacher] tal vez esté fuera [de Williams] al final del año. Que a David [Coulthard] han de renovar el contrato en la misma época. Que Eddie [Jordan] no te exigirá que te atengas al tercer año de tu contrato [de tres años]. Además, casi con toda certeza no podrás cumplir con la cláusula de rendimiento que estipula que sólo puede retenerte un tercer año si Jordan acaba entre los cuatro primeros constructores. En fin, Giancarlo, todos sabemos que aspiras a un volante en Williams o McLaren para 2004, ¿verdad?”.

Pausa. Una sonrisa. “Mira, Matt, de veras adoro Jordan. Siempre haré todo lo posible por Jordan. Pero, para mí, como es lógico, el objetivo es pilotar uno de los mejores coches. Los mejores coches son los Ferrari, Williams y McLaren. Y soy un piloto italiano, por lo que estaría bien correr para Ferrari”.

“Pero tanto Michael como Rubens ▶



¿Y AHORA QUÉ PARA FISI?

[Barrichello] están contratados para 2004, Giancarlo, así que no puedes ir a Ferrari el año que viene. ¿Qué hay de Williams? Sé que Frank tiene buena opinión de ti...".

"Sí, puede que sea una opción. Sería un sueño. Williams siempre ha sido un sueño. En 1992, cuando estaba en la F3 italiana, gané el GP de Mónaco de F3 [aunque está claro que la modestia le impide mencionarlo, ese año también ganó 10 pruebas del campeonato italiano]. Y, cuando gané en Mónaco, lo que era algo importante, Gianpaolo dijo que deberíamos llamar a Frank. Y yo contesté: 'Vale'. Eso hicimos. Y Frank dijo: 'Vente a Didcot [donde por entonces Williams tenía su sede]'. Así lo hicimos. Y recuerdo que estaba muy nervioso. Sólo tenía 19 años, y mi inglés era nulo. Pero Frank empezó a hablar en italiano, lo que fue una agradable sorpresa. Hablamos en italiano durante todo nuestro encuentro. Me dijo: 'Sé que eres un buen piloto joven. Muy bien. Sigue así. Quizá algún día trabajemos juntos'".

Podría ser el año que viene. Cuando mi colega Alan Henry y yo intentamos interrogar a Frank sobre el tema este año en Brasil, no quiso hablar de ello —ni oficial ni extraoficialmente—, ya que hacerlo sería reconocer que el puesto de alguno de sus pilotos no era seguro para 2004. Como seguramente sea así, tan decepcionantes han sido las actuaciones de Ralf

Schumacher últimamente, es probable que Frank creyera que debía ser incluso más reservado de lo habitual.

Así que tendremos que leer entre líneas. Por suerte, hay un detalle interesante en la cita de Frank en Mónaco 2002 que merece dicho análisis: su uso del 'nosotros' (como en "Consideramos que Giancarlo es muy bueno..."). No fue una pose, se lo puedo asegurar. No, cuando sir Frank usa la primera persona del plural, simplemente significa que habla por su equipo o, a menudo, y seguramente en este caso, en nombre de su círculo más íntimo de consejeros. Sin duda, desde Mónaco 2002, este conciliábulo interno ha hablado de las virtudes (muchas) y flaquezas (pocas) de Fisichella, detenidamente, muchas veces. No cabe duda de que desde Interlagos 2003 han vuelto a hablar, y con mayor urgencia si cabe.

Eso respecto a Williams, pero ¿qué hay de McLaren? En el verano de 2001, cuando cada vez se hacía más patente que Mika Hakkinen había perdido las ganas de competir, Matteucci llamó a Martin Whitmarsh (director gerente de McLaren). Su conversación fue muy cortés, pero la historia muestra que no condujo a ningún sitio, pues cuando unas cuantas semanas más tarde, en Monza, Hakkinen anunció su intención de tomarse un año sabático, se reveló asimismo la identidad de su sustituto

(Raikkonen). Ese otoño, Fisico no disimuló su disgusto por haber sido pasado por alto, tanto oficial como extraoficialmente. Pero, cuando le volví a preguntar acerca de McLaren en el paddock de Interlagos este año, había aplacado su ira y apenas sabía qué decir. Cuando le presioné, se limitó a mascullar: "Sí, es otro gran equipo".

"Venga ya, Giancarlo", insistí, "sabes por dónde voy: podría ser una opción para ti el próximo año, ¿no?".

"Sí. Podría ser una opción. Pero no sé si figuro en sus planes". Lo que, más que nada, indica que *si* sabe que figura en los planes de Williams o, de lo contrario, ¿por qué habría hecho esta observación acerca de este equipo y no del otro? ¡Te pillé!

A decir verdad, tal vez Fisichella-Zanarini sea una combinación demasiado vistosa, demasiado italiana, para los autómatas grises de Woking. De haber fichado Fisichella a un mánager no italiano para sustituir a Matteucci, a lo mejor McLaren habría sido un hueso menos duro de roer. Si, digamos, hubiese contratado a la combinación belga-finlandesa de Didier Coton y Keke Rosberg, que fueron mánagers de Hakkinen y Olivier Panis (ambos ex McLaren) pero que ahora sólo se ocupan de Panis (quien, a sus 36 años, no los mantendrá ocupados mucho más tiempo), entonces el firme anglosajón Ron Dennis podría haber mirado con otros ojos

(Abajo) En Malasia Fisichella no pudo tomar la salida. ¿Su reacción? "Otra vez será". Y lo fue; (dcha.) el motor de Fisi fue pasto de las llamas en Brasil, pero el triunfo acabó siendo suyo.

"FRANK WILLIAMS DIJO: 'SÉ QUE ERES UN BUEN PILOTO. QUIZA ALGUN DÍA TRABAJEMOS JUNTOS'"



a un piloto cuyo nombre está formado por siete sílabas tan ostentosamente latinas. ¿Creen que bromeo? En absoluto; me cuentan que el recuerdo de Andrea de Cesaris, y de todos esos hermosos McLaren que destruyó tan frescamente en 1981, todavía persigue a Ron...

(Entre paréntesis, debería subrayar que, después de todo, McLaren bien podría renovar a Coulthard, dejando a Fisichella sin ninguna posibilidad, o, para el caso, fichar a cualquier otro. Aunque ni Dennis, ni Whitmarsh ni el director técnico Adrian Newey se han volcado con DC como lo hicieron con Hakkinen—o, para el caso, con Raikkonen—, saben que es un piloto fiable, que lleva bien la parte de RR PP y que no trastornará el equipo. Pero es que se han quedado totalmente prendados de Kimi; como consecuencia, es probable que ya hayan puesto todas sus aspiraciones de hacerse con el título sólo en Raikkonen—con el resultado paradójico de que ya no hay necesidad, en su opinión, de 'mejorar' a su otro piloto en un futuro inmediato—. En otras palabras, si tu alineación de pilotos funciona, no la arregles).

Lo que nos lleva a Ferrari. ¿Por qué, cuando le pregunté a Giancarlo acerca de un volante en 'los tres grandes', haciendo hincapié en los posibles huecos en McLaren y Williams, respondió hablando sólo de la Scuderia? No me trago toda esa

bola de "soy un piloto italiano así que estaría bien correr para Ferrari". Todo el mundo quiere correr para Ferrari, pero sólo porque ha sido el mejor equipo estos últimos años. No, me aventuraría a decir que su respuesta muestra que Giancarlo, el pobre, buscando perezosamente en su banco de datos interno una respuesta adecuada a una pregunta que ya le habían hecho muchas veces, desenterró un tópico y lo recitó. Eso... o repetía como un loro una frase acuñada por Zanarini.


Recuérdese, por favor, de quién ha sido agente todo este tiempo ese arquetipo de italiano 'elegante' de 50 y tantos.

Recuérdese que el piloto en cuestión, Irvine, nunca corrió ni en McLaren ni en Williams. Recuérdese, claro, que Irvine sí corrió para Ferrari, y durante cuatro largos años. Tengo entendido que durante ese periodo Zanarini forjó excelentes contactos en Maranello. Teniendo todo esto en cuenta, ¿en qué dirección creen que Zanarini se sentiría más cómodo señalando a su nuevo hombre? Ajá.

Cuando en el paddock de Interlagos le pregunté a Zanarini sobre McLaren y Williams, hizo una mueca, echó para atrás la cabeza, rió y, al seguirle presionando, finalmente reconoció que sí, que "desde luego considero esas opciones". (Bueno, pues muchas gracias por decirlo). "Pero", añadió, "ése no es el límite de lo que ambiciono para Giancarlo".

Lo que está muy bien, claro, sólo que no hay puesto vacante en Ferrari para 2004. Y, como Giancarlo tiene 30 años, y lleva ya varios años en el centro del grupo—aunque sea su estrella indiscutible—, no puede permitirse otro año en barbecho. La memoria es caprichosa en F1. No hace tanto, el verano de 2001, se pregona que Jacques Villeneuve era un jugador a tener en cuenta, un piloto que pronto podría (re)incorporarse a uno de los 'tres grandes' y volver a luchar por el título. Un año y medio después, nadie lo cree en serio. Fisichella debe asegurarse de no caer en desgracia de ese modo.

"Lo único que puedo hacer es pilotar lo mejor que sé y mostrar mi talento", dice. Cierto, en el sentido de que es verdad; pero no es toda la verdad y nada más que la verdad. Sí, puede y debe mostrar su talento y pilotar lo mejor que sabe. Pero también debe trabajar diligentemente con Zanarini para asegurarse de estar en el sitio adecuado en el momento oportuno y, cuando surjan las vacantes convenientes, estar en la pole position para optimizar sus posibilidades de agenciarse una de ellas. Lo que *no* debe hacer es dejar que lo mejor sea enemigo de lo bueno. En otras palabras, lo que *no* debe hacer es dejar pasar la oportunidad de correr en Williams o McLaren en 2004 por si se le considerara para un volante en Ferrari en 2005. **1**



BRIDGESTONE
LIQUI
MOLY



Max Mosley, más inescrutable que nunca frente a una cámara, espera a que el Learjet 60 de la FIA tome posición en el aeropuerto de Biggin Hill. Matt Bishop, director de *F1 Racing*, fue con Mosley a Bruselas (recuadro dcha.).

En el aire con Max

Max Mosley es un hombre de carreras, pero también un hábil abogado, un político formidable y, gracias a las campañas de seguridad vial de la FIA, un peso cada vez más pesado en la industria automovilística. Un caso único. Matt Bishop le acompañó durante un (ajetreado) día.

Fotografías de Steven Tee/LAT

El mundillo de la Fórmula 1 suele pensar en Max como una mera mitad de 'Max y Bernie'. A menudo se utiliza la expresión 'uña y carne'.

Como era de esperar, ni a Mosley ni a Ecclestone les gusta la imagen; es más, cuando, un día de 1997, fui tan osado de preguntarles al respecto, ambos lo negaron. "Tonterías", replicó Bernie.

Max dijo lo mismo, aunque no tan bruscamente: "La gente suele creer que orquestamos detenidamente todas nuestras palabras y acciones. A veces me gustaría que así fuera, pero sencillamente no lo es. La realidad es que nos conocemos muy bien. Además, nos llevamos muy bien. Y, por eso, es mucho más fácil para nosotros

vencer los desacuerdos profesionales que de vez en cuando surgen entre una persona cuyas prioridades son principalmente comerciales y otra cuyas prioridades son principalmente reglamentarias. Pero eso redunda en beneficio de la F1".

Y ahí, cual microcosmo, lo tienen: la esencia de las personalidades, distintas pero complementarias, de los dos hombres. Parecen tan diferentes, pero piensan de forma tan parecida. Ambos comprendieron desde jóvenes (Ecclestone en los años 50; Mosley en los 60) que no iban a ser lo bastante rápidos para destacar como pilotos, aunque lo intentaron. Sin amedrentarse, los dos probaron suerte como dueños de un equipo de F1 (Bernie



con Brabham; Max con March). Hacia finales de los años 70, gracias a su sagaz gobierno de la Asociación de Constructores de Fórmula 1 (FOCA), se convirtieron en dos de las cuatro personas más influyentes del deporte (los otros eran Enzo Ferrari y Jean-Marie Balestre, a quien Mosley desplazaría como presidente de la FIA en 1991). ►

En fin, Max es un hombre de carreras hasta la médula. Pero, a diferencia de Bernie (o, desde luego, de Frank Williams y Ron Dennis, que, junto con Ecclestone, son los únicos altos cargos de la F1 tan veteranos como Mosley), es mucho más que eso. Define la presidencia de la FIA como "un puesto político", y no se refiere sólo al turbio mundo de la política de la F1. "Por lo general, apenas dedico un 15% de mi tiempo a la F1", declaró hace poco, "y tal vez un 35% a las demás especialidades automovilísticas. El 50% restante lo dedico a temas no relacionados con el automovilismo: seguridad vial, tráfico, medioambiente, ese tipo de cosas".

Confié estas palabras a dos patrones de la F1 y se mofaron de ellas. Ambos se mostraron firmes al asegurar que Mosley dedica mucho más del 15% de su tiempo a la F1. Pero lo cierto es que no es así. La FIA comprende unas 120 organizaciones de los cinco continentes (la mayoría clubs automovilísticos como el RACE o el RACC), que representan cientos de millones de miembros en todo el mundo.

Indirectamente, estos automovilistas son el electorado de Max. Y es que son los representantes de estos 120 organismos, y no la gente metida en la F1, los que cada cuatro años eligen al presidente de la FIA.

Por eso, Max ha de prestar atención a los temas del tráfico. Pero, más que nada, quiere hacerlo. Le gusta. Le ha gustado siempre. En consecuencia, sus contactos en las más altas esferas de la industria automovilística son mejores incluso que los de Bernie, y muchísimo mejores que los de cualquier patrón de la F1.

¿Y qué?, puede que se pregunten. Bueno, hubo un tiempo en que esa habría sido una buena pregunta. Pero ahora que siete de los mayores fabricantes de coches están en F1 (DaimlerChrysler –a través de Mercedes-Benz–, BMW, Fiat –a través de Ferrari–, Ford –a través del propio óvalo azul, Jaguar y Cosworth–, Honda, Renault y Toyota), y ahora que todos salvo Honda y Toyota están comprometidos con el GPWC (la empresa fundada por los fabricantes para presionar por la inauguración de un nuevo certamen parecido a la F1 en 2008,

que se conocería como Grand Prix World Championship), el hecho de que el presidente de la FIA se tutee con los consejeros delegados de la mayoría, si no todas, de esas siete multinacionales es muy significativo. Desde luego, si a ello le sumamos la gran perspicacia política de Mosley, sus conocimientos legales (recuérdese que es un abogado cualificado) y su larga experiencia en las carreras, hace que su posición en la F1 actual sea única.

Y por eso, querido lector, llevo meses acosándolo, para que permita a *F1 Racing* seguirle en una de sus jornadas no relacionadas con la F1; quería ver qué hace, cómo se relaciona con los peces gordos de la industria, para hacerme una idea de su imagen y reputación en un universo paralelo (al de la F1).

Así que aquí estoy, la mañana del martes 22 de abril, sentado al lado de *Monsieur le Président* en el Learjet 60 de la FIA rumbo a Bruselas. Max está en buena forma, se muestra jovial y simpático. Le pregunto si ya podemos grabar. "No", contesta.

"Charlemos un poco. Luego he de leer un rato. Entrevísteme en el vuelo de regreso".

Y así es como hablamos de muchas cosas: de la F1, claro, pero también de Irak, el SARS, el fútbol, los precios. Enseguida aterrizamos, y poco después nos conducen al Centre Albert Borschette, donde voy a presenciar cómo el presidente de la FIA pronuncia el discurso de apertura de la primera reunión plenaria del foro 'eSafety' de la Comisión Europea, recién inaugurado.

Como siempre, Max habla claro, bien y sin papeles. Para saber qué dice y por qué es importante, véase el despiece de la siguiente página ('¿Qué hace Max cuando va a Bruselas?'); aquí no nos incumbe. En cambio, lo que *sí* es relevante para el mundillo de la F1 es la familiaridad con la que Max charla con Louis Schweitzer y Erkki Liikanen durante el descanso (Schweitzer es presidente y consejero delegado de Renault y presidente de ACEA (Association des Constructeurs Européens d'Automobiles); Liikanen es el miembro de la Comisión Europea responsable de la empresa y la 'sociedad de la información', ambos peces *muy* gordos).

"ELLOS FIRMARON EL PACTO DE LA CONCORDIA. ¡Y ESTAN EN SU CABAL JUICIO Y SON MAYORES DE EDAD!"

Mientras observo cómo los tres bromean entre sí, cual colegas del colegio poniéndose al corriente de las respectivas vacaciones el primer día de curso, me asalta la certeza de que Mosley ha puesto a la FIA con un pie en el mundo de la política y el otro en el de la industria de un modo que le da un gran poder en el mundo de la automoción. Al ocupar un terreno neutral, puede ejercer una gran influencia en todos los ámbitos al tiempo que jamás llega a chocar con ninguno de ellos. Es un papel que, en F1, Ferrari ha desempeñado durante una generación: permanecer cerca y apoyar al organismo rector (ya sea la CSI, la FISA o, ahora, la FIA) sin desentenderse de los otros equipos. ¿Una analogía descabellada? No lo creo; además, para ser sincero, no es mía. Durante el descanso, se la oigo a un par de personas de alto nivel en la industria automovilística, y me parece del todo acertada. Recuérdese que Max aprendió mucho de política arriesgada en la guerra FISA-FOCA de 1980-82, en parte del mismísimo Enzo Ferrari.

La empresa de Schweitzer, Renault, es una figura principal del GPWC (de cuyo supuesto campeonato la mayoría del mundillo de la F1 diría que Mosley es un gran opositor). Max lo niega, claro: "Si un campeonato tal llegara a existir, la FIA sería totalmente neutral; seguiríamos con el campeonato del mundo de F1, porque tenemos la obligación contractual de hacerlo, pero no pondríamos obstáculos a un certamen GPWC". Tal vez, pero el hecho de que sea tan amigo del hombre más importante de Renault debe resultar algo más que un tanto desconcertante para Patrick Faure (presidente de Renault F1), que hace poco se mostraba crítico con la gestión de la F1 de la FIA y sigue siendo un partidario incansable del GPWC. ►





(En la otra página) La inconfundible silueta, camino del jet; (abajo) preparativos de última hora para la reunión de la UE; (izda.) los pilotos de Max, Mike Lawson y James Aiden.



(Arriba, de izda. a dcha.) Louis Schweitzer, consejero delegado de Renault y presidente de ACEA; Erkki Liikanen, alto comisionado de la UE; Max Mosley, presidente de la FIA y de ERTICO; tres peces gordos.

> ¿Qué hace Max cuando va a Bruselas?

Max Mosley no sólo preside la FIA, sino también ERTICO (un organismo de la UE cuya misión es idear y promover sistemas de transporte inteligentes).

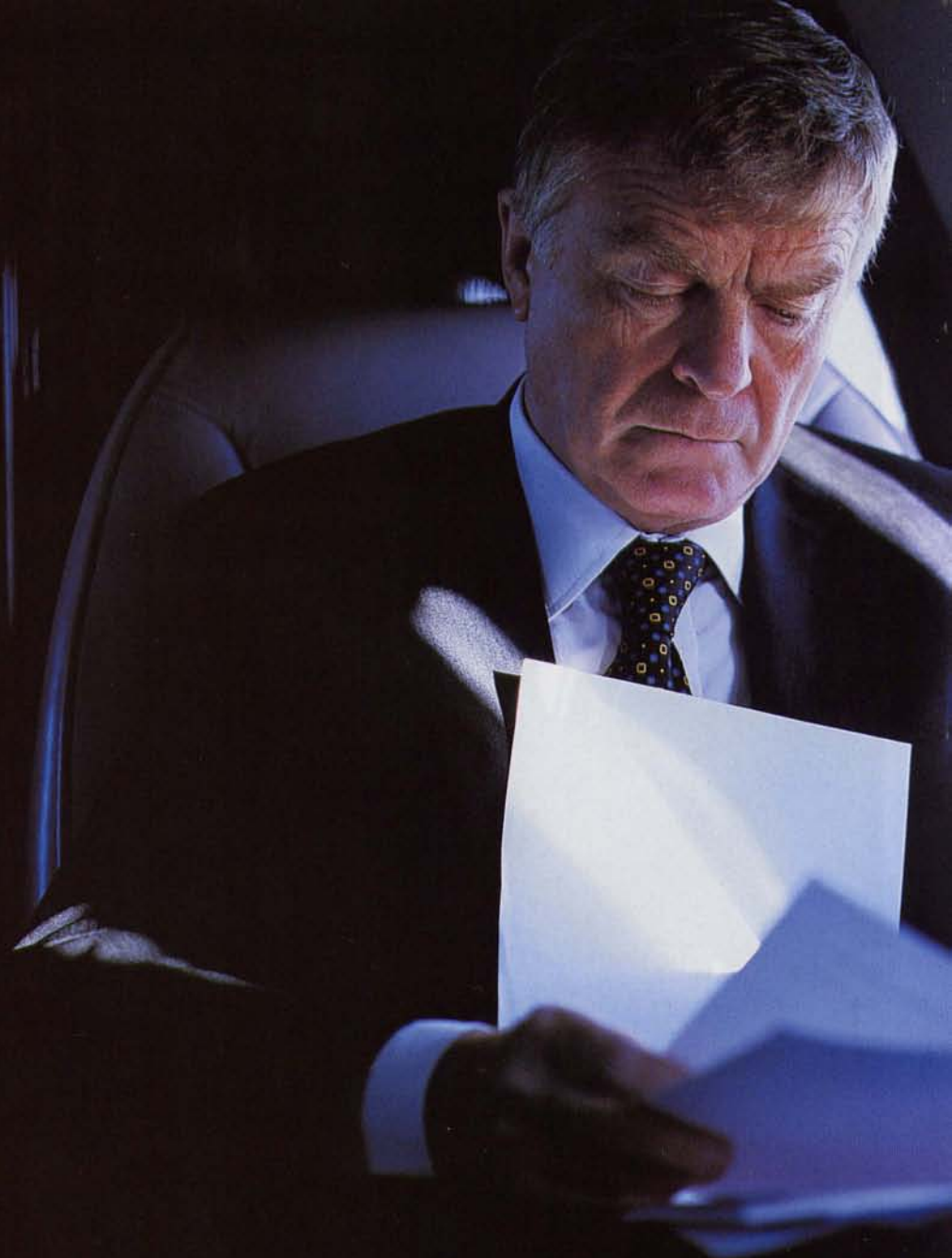
Abrió su discurso en la primera reunión plenaria del foro 'eSafety' de la Comisión Europea subrayando la importancia de asegurar que las marcas se comprometan en la investigación para hallar mejoras de alta tecnología en seguridad vial. Destacó la necesidad de ejercer presión

para acelerar el ritmo al que el fruto de esa investigación se traduce en nuevas medidas de seguridad de alta tecnología incorporadas a los coches: "Cada día que dejamos pasar es otro día que permitimos que alguien muera o resulte herido sin necesidad", dijo a los delegados allí reunidos.

Después, Max me comentó que creía que la reunión había ido "bastante bien", pero, hablando de ello en el avión, le costó disimular su frustración por la naturaleza de acción

lenta de la Comisión Europea: "Es el seguimiento lo que cuenta. Avanzar. Tendré reuniones de seguimiento con Schweitzer y Liikanen. Esto del 'eSafety' es importante, y es mi intención llevarlo hacia delante. Pero -y ésta es la clave- la industria sólo reaccionará si se les da una razón comercial para hacerlo. Hemos de estimular el paso hacia coches más seguros. Pero al menos hemos marcado una agenda. Las cosas empiezan a moverse.

"Y cuando empiezas a ver resultados reales, es muy alentador. Fijese en el Euro NCAP [Programa de Evaluación de Coches Nuevos, que la FIA ha promovido estos últimos años]. Ya está teniendo un gran efecto en el número de muertos y heridos en carretera. Cierto, ese tipo de avances se habría producido de todas formas, pero el Euro NCAP los aceleró. Y el hecho de poder acelerarlos es algo maravilloso, porque al hacerlo se salvan vidas".



“HAY AL MENOS DOS FABRICANTES CUYA PARTICIPACIÓN A LARGO PLAZO EN F1 ES CUESTIONABLE”

Al subir a bordo del Learjet para el vuelo de regreso al Reino Unido, decido que el GPWC –y el descontento entre los equipos y fabricantes que lo ha provocado– será el primer terreno que tantearé. Así que saco la grabadora y empiezo a hacer preguntas difíciles: “A Bernie se le atribuye haber declarado hace poco: ‘Los fabricantes quisieron entrar en F1 porque lo veían como un gran salón que les ayudaría a vender coches. Ahora esperan tomar el control de la F1 sin pagar por ello’. ¿Está de acuerdo con Bernie, Max?”.

“Sí, pienso que sí”, responde, sin eludir la polémica desde el principio. “Los fabricantes no levantaron la F1, ¿verdad? No hicieron nada de lo que ha convertido a la F1 en lo que es hoy y, sin embargo, ahora creen que debería ser de su propiedad. Lo que está muy bien, por supuesto, sólo que Bernie preferiría que la compraran en lugar de quedársela, y es comprensible”.

“Pero actualmente los 10 equipos sólo comparten el 47% de los ingresos brutos por derechos televisivos, una cifra que cae hasta el 23% cuando se tienen en cuenta la publicidad estática en los circuitos y los ingresos del Paddock Club. ¿Lo considera una distribución equitativa, Max?”.

El presidente se recuesta en su asiento, hace una pausa, sonríe y empieza a hablar: “Mucha gente podría haber intentado

hacer lo que ha hecho Bernie, pero él fue quien lo hizo. Hay montones de empresas que cualquiera de nosotros *podría* haber creado, pero no lo hicimos. En ocasiones, pienso que ojalá hubiera estudiado tecnologías de la información en lugar de física, y entonces a lo mejor habría creado Microsoft. Pero no lo hice, y por eso no le pido a Bill Gates parte de sus acciones. Pero, además de eso, si sigue creyendo que la distribución actual no es justa, debería recordar que los equipos conocen todo lo relativo a los términos y condiciones desde 1998, que fue cuando firmaron el vigente Pacto de la Concordia. Lo sabían todo, debido a la salida a bolsa propuesta en 1997. Todo estaba muy claro. Y ahora algunos dicen: ‘Ojalá no hubiera firmado’”.

Pausa. Sonrisa de acero. “Bueno, Matt, supongo que eso es aceptable si lo dice una agobiada ama de casa con cuatro hijos pequeños a la que ha confundido un astuto vendedor de ventanitas dobles, pero no lo

es tanto si lo dicen los responsables de empresas de gran éxito, con facturaciones multimillonarias, cada una de las cuales es asesorada por las mayores firmas de abogados y contables. Ellos firmaron el Pacto de la Concordia. ¡Lo firmaron! ¿Están en su cabal juicio y son mayores de edad! Desde luego, cuando llegue la hora de renovarlo [en 2007], son libres de negociar, si quieren, nuevos términos y condiciones. Pero en este momento están obligados por algo que firmaron libremente”.

Son declaraciones así las que llevan a los dueños de los equipos de F1 a acusar a Max y Bernie de ser uña y carne, y, para ser franco, pese a que afirme lo contrario, en efecto parecería que Mosley se opone en general al GPWC. Pero, cuando le presiono acerca del tema, vuelve a rechazar los cargos: “Yo no diría que estemos [la FIA] de algún modo alineados contra ellos [el GPWC]; estamos alineados a favor de un compromiso, más que contra alguien”.

Como Mosley es un orador tan avezado y desenvuelto, no necesita ‘chuletas’ para hablar en público; le suele bastar con una revisión de última hora en el aire (arriba).



Mosley dice que 'pasa' de tener, ni se lo podría permitir, un avión privado. Con todo, el Learjet 60 de la FIA es un lujazo.



Pese a lo que digan Ron Dennis y otros partidarios del GPWC, un compromiso entre Ecclestone y el GPWC sigue pareciendo el resultado más probable. Bernie entiende muy bien a los dueños de los equipos, y hace poco les ha ofrecido una proporción más alta de los ingresos de TV, publicidad estática y Paddock Club. ¿'Picarán'? Bueno, algunos de los que se han acostumbrado a que los famosos 'sobornos' de Ecclestone les salven el pellejo bien podrían encontrar semejante incentivo demasiado tentador como para rechazarlo. Y luego, una vez más, como ha hecho tan a menudo y con tanto éxito en el pasado, Bernie dividirá y vencerá.

Como era de esperar, cuando expuse este guión a esos dos patrones que ya había interpelado antes, se mostraron cáusticos: insistieron en que la solidaridad del GPWC era de fervor sindical. Pero, les presioné, ¿qué pasa si uno o más de los cinco fabricantes del GPWC dejan la F1

antes de 2008? Eso debilitaría su resolución, ¿no? Respondieron que no.

Sobre el Canal de la Mancha, comento mis hallazgos con Mosley. Asiente, no dice nada. Continúo: "¿Cree que podemos confiar en que los fabricantes del GPWC permanezcan en F1 hasta 2008?"

"No históricamente, no", contesta. "Por ejemplo, ésta es la sexta vez que Mercedes está en los grandes premios. Su estancia media ha sido de unos cinco años, y ahora están en su período más largo".

"Entonces, ¿cuál de los fabricantes actuales involucrados en F1 espera que esté entre los primeros en dejarla, Max?"

"Sería inapropiado responder a eso, pero hay al menos dos cuya participación a largo plazo considero cuestionable".

(Entre paréntesis, aunque no me agradecerá que lo haga notar y no me lo confirmaría ni siquiera extraoficialmente, creo que está bastante claro que uno de los dos es Mercedes-Benz. El otro, en mi

opinión, quizá sea BMW, que no disfruta ni mucho menos del éxito que esperaba con Williams y tendría menos necesidad de seguir en F1 una vez que su archirrival de Stuttgart hubiera abandonado la escena).

Hasta ahí el GPWC. Pero los equipos —o algunos de ellos— no sólo se han opuesto firmemente a Mosley de un tiempo a esta parte en relación con la economía de la F1. No, también está el espinoso tema de las nuevas normas. De hecho, Ron Dennis y Frank Williams se han puesto tan furiosos que buscan un arbitraje independiente para este asunto. Y durante el GP de Brasil empezó a correr el rumor de que Ferrari y Sauber estaban a punto de contribuir con su apoyo al eje McLaren-Williams.

"No", insiste Mosley. "De acuerdo, es cierto que a Ferrari no le gustan en demasía las nuevas normas. Pero es lógico, porque era —y podría decirse que sigue siendo— el equipo líder. Y cuando lo eres, entonces quieres que todo siga como estaba. Pero ▶

VIVIR AL MÁX-IMO

(Dcha.) A bordo de un Mercedes con chófer, por el centro de Bruselas hacia el Centre Albert Borschette de la UE, Mosley ensaya su discurso de apertura (como si le hiciera falta...).



(Arriba) Con los puños cerrados, subraya sus puntos. Mosley da mucha importancia al 'eSafety'; (izda.) la audiencia de 125 delegados se compone de docenas de jefazos de la industria.



(Izda.) Mosley va al aeropuerto... con Bishop y Richard Woods, director de comunicación de la FIA (abajo).

“ME ESFUERZO AL MÁXIMO POR LA F1, Y LO ÚNICO QUE OBTENGO A CAMBIO ES IRRITACIÓN”

si Ferrari se hubiera opuesto tal y como hicieron McLaren y Williams, sin duda habría seguido el curso de acción en estos casos: presentar una protesta ante los comisarios. Y si no hubieran quedado satisfechos con lo que hubieran resuelto los comisarios, entonces podrían haber acudido al Tribunal de Apelación de la FIA. Y no habría habido ninguna posibilidad de que siguieran la vía del arbitraje a no ser y hasta que no hubieran agotado primero esos procedimientos habituales.

“En cuanto a Peter Sauber, la suya fue una carta totalmente sincera. Simplemente no le gustaban algunas de las cosas que habían pasado [con las normas], y creo que eso es así en todos los equipos. Pero, en conjunto, las han apoyado ampliamente. ¿Por qué? Porque son las cifras de TV lo que realmente importa. No tiene ningún sentido tener un reglamento que los equipos consideren perfecto si nadie ve las carreras por TV. Vamos a ver, si sacas la cabeza de la pecera de la F1, de pronto te das cuenta de que al público en general no le interesa lo que le resulta incomprensible. La gente se me acerca por la calle y me dice: ‘Había dejado de verla y ahora la vuelvo a ver’. Eso es lo que importa”.

“Si el arbitraje sigue su curso, ¿confía en ganar, Max?”.

“Bueno, lo más racional para ellos [McLaren y Williams] sería dejarlo. Pero, si sigue adelante, nuestros abogados creen que ganaremos. Nunca se sabe, claro, pero digamos que estoy muy seguro de que ganaremos”.

“¿Y si no es así?”.

“Bueno, entonces tendríamos una situación muy interesante, porque, en lo que respecta a esta temporada, los equipos ya han aceptado todas las nuevas normas [lo hicieron en Imola]. Así que las tres primeras carreras podrían tener que ser declaradas sin validez, ¿no es cierto?”.

“Lo que podría ser perjudicial para determinado equipo, ¿no, Max?”.

“Eso es”. Suelta Max con una sonrisa.

El equipo en cuestión es McLaren, claro. Y ahora, viendo cómo el presidente de la FIA se sacude divertido ante su propia mordacidad, es el momento de hacerle una pregunta muy poco sutil: “Se dice que Ron y usted se detestan. ¿Es cierto?”.

“No. Por supuesto que no siento ninguna animosidad hacia él, y no creo sinceramente que él sienta animosidad hacia mí. Desde luego, en ocasiones nuestros intereses divergen...”.

“¿Confía en él?”.

Pausa. “Nunca le he visto faltar a su palabra. En ese sentido, diría que sí”.

“Venga, Max, reconózcalo: le encanta dedicar su notable mente legal a la tarea de hacer trizas los argumentos de Ron, y de otros, ¿verdad?”.

Sonrisa. “Eso es demasiado halagador. Simplemente intento hacerlo lo mejor que puedo, eso es todo”.

“¿Por qué suele permitir que se cuele un tono sarcástico en los comunicados públicos de la FIA, sobre todo los que hacen referencia a los aparentes desaciertos y errores de procedimiento de los equipos?”.

“Me temo que lo hago, sí. Puede resultar tan exasperante, cuando me esfuerzo al máximo por hacer lo que es mejor para la F1, sin beneficio económico [la presidencia de la FIA es un puesto no remunerado], y las cosas no salen como estaba previsto. Y a menudo me siento muy enojado. A menudo siento que hago todo este trabajo, y lo único que obtengo a cambio es toda

esta irritación. Pues bien, supongo que todos tenemos un lado infantil, y el mío es lo que usted ha llamado tono sarcástico”.

¡Ajá! Por primera vez en mi carrera, creo que puedo haberle sonsacado algo a Max Mosley que él no pensaba revelar.

Envalentonado por mi éxito, y consciente de que empezamos a descender, continuo, sediento de revelaciones personales.

“Créame, Max, los dueños de equipos no pueden entender por qué usted querría hacer lo que hace sin las compensaciones de un sueldo debidamente sustancioso. Desde luego, a muchos de ellos les motiva el deseo de ganar dinero, así que...”.

“¡Exacto! Igual que muchos grandes industriales no pueden entender por qué Tony Blair querría hacer lo que hace por una minúscula fracción de los salarios que se pagan en los niveles más altos de la industria o las finanzas. No podría permitirme mi propio avión privado, claro que tampoco lo quiero. La mayoría de la ‘gente bien’ de la F1 pueden pagarse su propio avión privado. Me parece muy bien; quieren ese estilo de vida. Yo no. Me interesan otras cosas. Mi trabajo me interesa. Tal vez sea el trabajo más interesante del automovilismo. Y, como no cobro –y, como dispongo de algo de dinero de mi familia, tengo la suerte de poder trabajar sin sueldo–, siempre puedo dejarlo. Y, por eso, si alguien me desafía, puedo ser implacable, porque sé que no me faltará un plato en la mesa si de repente todo se acaba. Y eso significa que puedo aportar mi granito de arena a cosas que importan de verdad, como la seguridad vial, que es de lo que iba la jornada de hoy.

“Soy muy afortunado, lo sé, mucho. Pero, una cosa por la otra, en ese caso debes tomarte las cosas en serio, y trabajar duro. En cualquier caso, eso es lo que pienso. No puedes pavonearte sin más. En fin, sí, podría estar tirado en una playa todo el día, pero ¿qué bien haría eso? Encuentro que el tipo de contribución que he podido hacer a las cosas que realmente importan es... muy satisfactorio. Personalmente, mucho. Puedo decir: ‘Pues algo he logrado’, ¿no?”.





JPM: ÉSTA ES SU VIDA

Deprisa. Así vive Juan Pablo Montoya. Tanto que cuesta imaginar su vida fuera del cockpit. Pero la tiene, y aquí, en exclusiva, la comparte con *F1 Racing*... con la ayuda de un gran álbum rojo.

Entrevista de Tom Clarkson; fotografías de Ted Humble-Smith



(Foto grande) Parte de los artículos que aparecen en el álbum de Juan Pablo; (recuadro superior) JPM con el gran álbum rojo; (interior) con Tom Clarkson, de *F1 Racing*.

PETER SPINNEY/ATL; STEVEN TEE/ATL

> SPONSORS/RR PP/PRENSA

"Es lo más duro de la F1, pero el mejor modo de manejarlo es pasárselo bien. Por ejemplo, en un reciente acto de HP encontré un videojuego y empecé a jugar contra los empleados. No estaba previsto y fue muy divertido. No hay mucho que decir de los sponsors, aparte de que son vitales para la existencia del equipo, y cuanto más disfruto de las RR PP, menos rollo suponen.

"En cuanto a la prensa, los periodistas asiduos son muy buenos y me llevo bien con la mayoría. Son los no habituales los que pueden causarme algún problema, porque suelen buscar el lado malo. Tratan de engañarnos para que digamos algo, y no lo soporto. Los fotógrafos [abajo] son buenos tipos. ¡creo!

"Pero comprendo que la prensa y las RR PP forman parte de mi trabajo. Me gusta hablar de lo que hago con la gente indicada. Algunos me harán una pregunta y no conseguirán una buena respuesta; otros sí que la obtendrán".

> COMIDA

"Miro esta foto [abajo] y pienso en mi mujer, Connie, porque le gustan más las hamburguesas que yo. Me encanta la comida; ¿a quién no? Me encanta la comida italiana y la mexicana, y me gusta cocinar. No hay nada como llegar a casa con Connie y ponernos a cocinar. Formamos un buen equipo en la cocina".



> COLEGIO

"Anda, ¿quién te dio esta foto [arriba]? Me expulsaron de este colegio en 1989 porque, según ellos, 'no era el tipo de persona adecuado para esta escuela'. Suspendí dos exámenes ese año: Inglés y Biología. El aprobado era un seis sobre 10, y me pusieron sendos 5,9 para poder echarme. Algo cruel, creo yo.

"Aprendí mucho más cuando vine a Inglaterra que en el colegio, y no sólo inglés. Cuando llegué a Inglaterra no hablaba una palabra de inglés, pero ahora no lo hago tan mal, ¿no?"

"En esta foto tengo 10 años y voy a recibir mi primera comunión. En aquellos tiempos iba a misa todos los domingos, pero desde que dejé Colombia ya no lo hago, porque no tengo tiempo. Además, está el problema del idioma. Cuando viajas todos los fines de semana, es mejor relajarse en lugar de ir a una iglesia de habla francesa en Mónaco.

"¿Te gusta mi moderno corte de pelo? Todos los niños íbamos así". ▶

> MOTOS

"Lo que me va es el motocross, no las motos de velocidad como ésta [abajo]. Es muy divertido y un gran modo de mantenerse en forma. Es un gran *hobby*, y no sólo por el pilotaje. Me encanta la mecánica y puedo pasarme cinco horas al día jugueteando con las motos. Las desmonto, las arreglo, las cambio.

"Empecé tarde con las motos porque mi padre no era muy aficionado, y a un niño le resulta difícil meterse en algo que a su padre no le guste. Pero nunca me ha interesado correr, aunque me encantaría pilotar una moto oficial de motocross, para ver cómo son. Eso estaría la mar de bien".



> MATRIMONIO

"Está muy bien, y es estupendo que hayamos podido instalarnos en Mónaco. Hicimos lo correcto y tenemos una relación buenisísima. Connie es una persona maravillosa y me conoce tan bien que a veces me asusta.

"Nuestra boda fue una gran fiesta, muy divertida. Pero creo que tal vez nos fuimos a la cama un poco pronto, porque Connie estaba hecha polvo y yo estaba muy borracho.

"No creo que el matrimonio me haya hecho más lento, por si ibas a preguntarlo. Si hubiera pensado que casarme influiría en mi carrera de un modo negativo –de cualquier modo, pilotaje o lo que fuera–, no lo habría hecho. La verdad es que Connie es una gran fuente de motivación para mí".



> FRANK WILLIAMS

"Aparte de ser mi jefe, Frank [arriba] es una persona digna de admiración. Seguramente trabaja más que nadie en la fábrica; es asombroso. Tenemos una relación buenisísima; creo que lo cierto es que su relación conmigo es bastante paternal. Mi padre me trajo hasta aquí, y es como si me hubiera puesto en manos de Frank para que éste me llevara al siguiente nivel.

"En cierto sentido, estoy aquí gracias a Frank. Pero dejando a un lado el sentimentalismo, fui una inversión para él. Se arriesgó conmigo desde un punto de vista puramente comercial. Ganar el título con Williams significaría mucho para ambos porque sería el mejor modo de corresponderle.

"No siempre tuve claro que acabaría en Williams, porque era muy feliz en América. No fue hasta mediados de la temporada 2000 que empecé a parecerme que sí que daría el salto".

STEVEN TEEJAI; CLIVE ROSE/ART. GETTY IMAGES

> AMÉRICA

"En EE UU [arriba] conocí a Connie, así que para mí es muy especial. También aprendí y me divertí mucho allí. Me dio más confianza en mí mismo, y me encanta su estilo de vida. Vivía en Miami y aún tengo un apartamento allí. Ahora vivo en Mónaco, pero si no corriera viviría en Miami.

"Volveré allí cuando deje la F1 porque el ambiente es parecido a Colombia. De hecho, es más fácil encontrar gente que hable español que inglés. Y la comida también es similar.

"Dicho esto, no tengo muchos amigos americanos. Sólo mis antiguos mecánicos y mi antiguo ingeniero de pista. La mayoría de la gente con la que ando por allí son familiares u otros colombianos".

> **AYRTON SENNA**

"Ídolo. Así de simple. Una de las cosas que más lamento es que no conocí a Senna [abajo, su casco]. Era un tipo que subió los parámetros de referencia en pista, y también hizo muchas cosas buenas fuera de ella a través de la Fundación Senna. La influencia de su fundación es enorme en Brasil, y estoy empezando a hacer algo parecido en Colombia; Connie lo dirige.

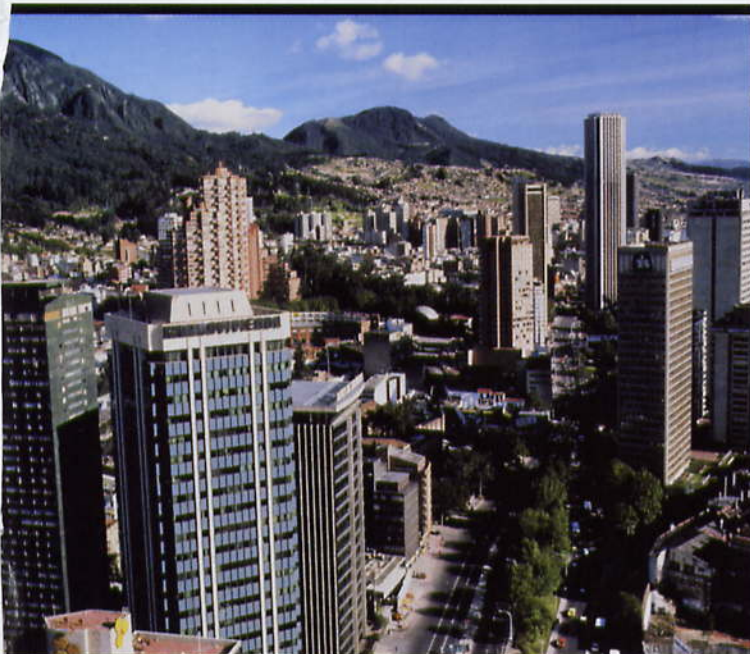
"En una línea similar, en Melbourne visitamos un hospital del cáncer, lo cual supuso una experiencia muy conmovedora".



> **MONZA 2001**

"Esa primera victoria en F1 [abajo] fue un momento especial, pero no disfruté tanto de ella como debería haber hecho porque creía que hacía tiempo que tenía que haberse producido. Fue un alivio más que otra cosa. Cuando crucé la meta, no pensé: '¡Carajo! ¡He ganado!'. Fue más bien: '¡Uf! ¡Ya era hora!'.

"Creo que el público tenía el 11-S en la cabeza tanto como la carrera. Yo me mantuve tan concentrado como siempre en la carrera".



> **COLOMBIA**

"Esto es el centro de Bogotá [arriba]. En el gran bloque en primer plano es donde trabajaba mi padre. Mi país significa mucho para mí. Tengo muchos seguidores allí, pero hay quien me tilda de arrogante. Los colombianos que asisten a las carreras creen que debería premiar su lealtad haciendo lo que quisieran, incluso salir a cenar con ellos. No comprenden que no puede ser.

"Nunca será factible que vuelva a vivir en Colombia. Una pena, porque me encantaría vivir allí si fuera posible. Si fuera considerado como una persona normal, y no hubiera problemas de seguridad, viviríamos allí".



> **GIMNASIO**

"¡Es horrible! Me gusta hacer ejercicio, pero en un gimnasio [arriba] me siento como en la cárcel. ¡Y los gimnasios apestan! Me gusta hacer cosas al aire libre: ciclismo, motocross, cosas así. No me malinterpretes, hay que estar muy en forma para correr en F1; pero eso no significa pasarse ocho horas diarias en un gimnasio cuando se pueden hacer otras cosas. Siento mis músculos más ejercitados después de pilotar mi moto que en el gimnasio. Estoy en forma para la F1, aunque creo que el mejor ejercicio es pilotar el coche.

"En cuanto a mis rivales, no creo que Michael [Schumacher] pase tanto tiempo en el gimnasio como antes. Sigue muy en forma, pero no me lo imagino encerrado un fin de semana en el gimnasio después de cinco días probando en Fiorano. Apuesto a que está con su mujer y sus hijos y no en el gimnasio.

"La razón por la que uno como David Coulthard pasa tanto tiempo en el gimnasio es que está muy flaco. Ha de hacer mucho ejercicio para tener la resistencia necesaria para la F1.

"Frank y Patrick [Head] dicen por ahí que debería entrenar más, pero eso sólo se debe a que quieren presionarme". ▶

> RIQUEZA

"El dinero [abajo] no es mi motivación. Si lo fuese, me habría quedado en América en lugar de venir a la F1 en 2001. A corto plazo, habría ganado más quedándome allí, aunque probablemente a largo plazo se gane más en F1.

"Lo que quería era el reto de la F1. Ya puedo darle a Connie prácticamente todo lo que ella desee y, si tenemos hijos, espero que podamos darles una vida realmente buena y brindarles un montón de oportunidades.

"La gente me pregunta si correría gratis. Me encanta lo que hago, pero es que es mi trabajo. Si ganamos mucho, pero tenemos poco tiempo para hacerlo. Una carrera en F1 dura de siete a 10 años. Como en todos los trabajos, uno siempre cree que merece más por lo que hace. Todo se reduce al valor de mercado.

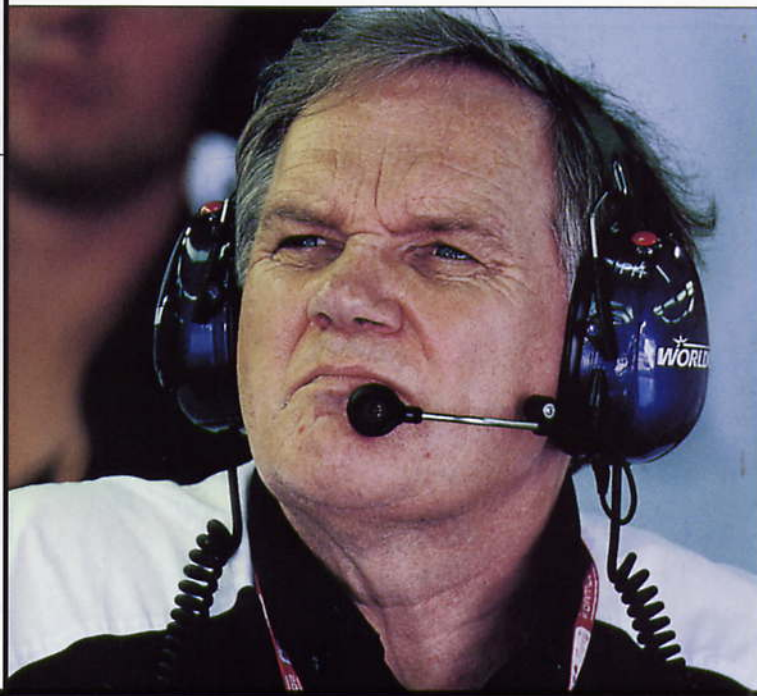
"No soy un buen negociador, por eso tengo un mánager. Saca mucho dinero conmigo, pero creo que se lo gana".



> PATRICK HEAD

"Patrick [abajo] es un tipo con el que al principio me costó mucho tratar, pero ahora me llevo muy bien con él. Es muy franco y no viene con chorradas. Me parece que puedo decirle lo que pienso acerca de algo, aunque sea malo.

"Posee unos conocimientos increíbles de ingeniería y unas grandes ganas de ganar, que se le pegan a todo el equipo. Es uno que sabe mucho, y has de aprender a servirte de ese conocimiento".



> LOS HERMANOS SCHUMACHER

"Cuando hablas con Ralf y Michael [arriba], no dirías que son hermanos porque son muy distintos. Pero uno es el tipo a batir y el otro es mi compañero. Supongo que Michael debe ser el mejor: es el que gana.

"Mi relación con Ralf es bastante sencilla y profesional. Trabajamos juntos con los ingenieros; nos sentamos juntos en las reuniones; pero no tenemos mucho en común aparte de las carreras. Para ser sincero, en realidad no lo conozco. No sé lo que le gusta y lo que no. No pensamos salir a cenar juntos.

"Llevaba 18 meses en F1 antes de mantener una conversación como tal con Michael. Hablábamos en los briefings de pilotos, pero no nos conocimos bien hasta después de la carrera en el Nürburgring en 2001, cuando fuimos juntos a una fiesta poscarrera y nos divertimos mucho. Todo ha ido bien desde entonces. Es un gran piloto, pero siempre tiene un buen coche.

"Si Alain Prost no se hubiese retirado al final de 1993, habría ganado muchos más títulos. Ahí está Michael ahora: tiene el mejor coche y no va a retirarse, así que está estableciendo muchos récords. Michael es bueno, pero siempre ha estado en el lugar adecuado en el momento oportuno".



> RELIGIÓN

"Mi madre es muy devota, y yo soy un gran creyente. No conduzco sin mi crucifijo [arriba] al cuello, y a su lado está mi anillo de boda. Siempre he llevado un crucifijo en las carreras, aunque el que llevo ahora me lo regaló Connie hace un par de años.

"No considero que lo que hago sea peligroso o avaricioso. Si poca gente puede hacer lo que se te da bien, eso vale dinero. Me resulta más fácil regalar cosas que gastar dinero para mí. Si mi hermano quiere un kart nuevo o mamá un coche, se lo compro. Pero soy malo para obsequiarme cosas a mí mismo".

> VIDEOJUEGOS

"Juego mucho con videojuegos [abajo], sobre todo durante los tests. Si tengo un problema en pista y hay un parón de tres horas, estudiaré los datos durante media hora y luego me pondré a jugar. Y a Connie también le gusta.

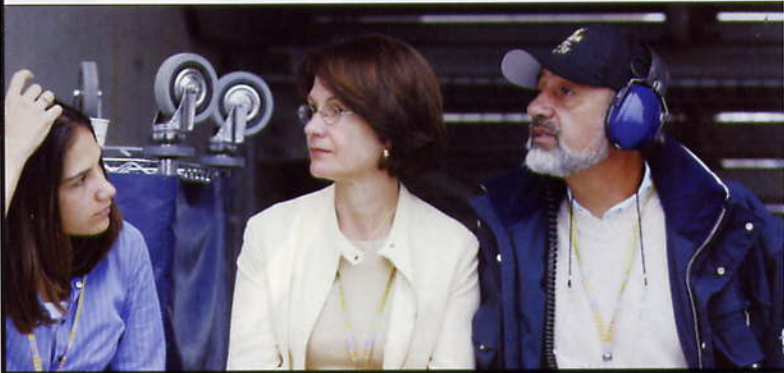
"Antes jugaba mucho más con el ordenador que ahora. Soy como un chiquillo y me encantan los dibujos animados como *Dugio*. Lo dan a las ocho de la mañana, y un día tenía que tomar un avión a las nueve, pero *Dugio* se estaba poniendo muy emocionante, ¡asi que tuve que llamar y cambiar la hora del vuelo porque no podía perderme el final!".



> MI FAMILIA

"Esta foto [abajo] se tomó en Indianápolis: mamá, papá y mi hermana pequeña, Catalina. Mi familia representa mucho para mí, sobre todo los más próximos. Me han apoyado mucho a lo largo de los años, y de ningún modo habría podido llegar adonde estoy ahora sin mis padres.

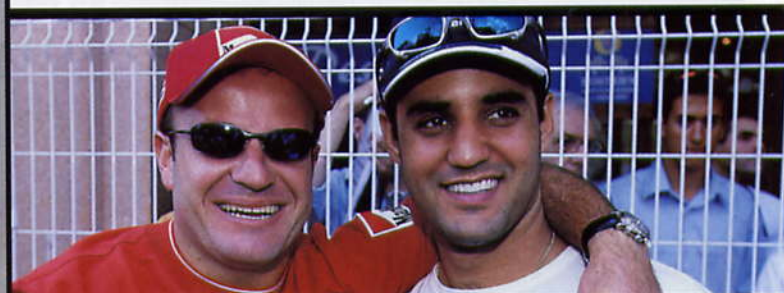
"Dicen que lo del pilotaje me viene de mi padre. Decididamente, soy muy parecido a mi padre, y me llevo mejor con él ahora que en cualquier otro momento de mi vida. Me parece que es una cuestión de respeto".



> FERRARI

"Ferrari [arriba] nos vapuleó el año pasado, y es a quienes hemos de ganar.

"Sé que hay una gran leyenda detrás de Ferrari, pero en realidad nunca he pensado en correr para ellos. Nunca he estado en Maranello, pero tenía un póster de Jody Scheckter en mi cuarto cuando era niño. Me lo dio mi tío. Sería un reto ir allí después de que se fuera Michael: es probable que los hombres clave se vayan con él, y sería un gran desafío hacer que el equipo siguiera ganando. Creo que es más gratificante levantar un equipo y ganar con él que entrar directamente en una organización ganadora. Pero si nunca corro en Ferrari, no tendré la sensación de no haber alcanzado una meta".



> RUBENS BARRICHELLO

"Rubens [arriba] quizá sea mi mejor amigo en F1; desde luego es a quien hace más tiempo que conozco. Le conocí cuando él corría en karting contra mi padre en Colombia. Es sincero, no es un fantasma. Un buen rival.

"Sabemos que alguna vez chocaremos en pista, porque ambos somos competitivos y esto son carreras. No puedes decir: 'Somos tan buenos amigos que jamás nos sacaremos de la pista'. ¡Eso son chorradas!

"No tengo envidia de su posición, aunque creo que Ferrari está bien para él. Hasta ahora, nunca ha tenido una auténtica posibilidad de ganar".

> KARTING

"¡Victoria! En esta foto [arriba] tengo seis años. Es un circuito llamado Cajica, a 20 minutos de coche al norte de Bogotá. Al ganador le dejaban dar una vuelta a la pista con una bandera de cuadros.

"Me gusta el karting y sigo practicándolo cuando tengo tiempo. Tengo cinco karts en Miami, que piloto y con los que juego siempre que estoy allí. Cuando deje la F1, volveré a correr en karts. Lo que aprendí entonces y sigo utilizando hoy día es control del coche y reglajes. En un kart formas parte del chasis, y puedes cambiar su comportamiento sólo con el peso de tu cuerpo".



Los 99 coches más grandes de la F1

En el GP de España de 2003, el Campeonato del Mundo FIA de F1 celebró 702 carreras puntuables. Cientos de coches han disputado esos GPs: los formidables, los corrientes y los infames. Pero ¿cuál de ellos, querido lector, es el mejor? Para dar con la respuesta, reunimos a 24 expertos para fijar, de una vez por todas, los chasis más grandes de la F1.

Adaptación de Valentí Fradera; **fotografía principal de** Alister Thorpe; **las demás del** Archivo LAT



El espléndido Ferrari F2002 (arriba), que dobló a todos los rivales el año pasado, es sin duda grande. Pero ¿el más grande? Sigán leyendo...

1	2	3	4
5	6	7	8
9	10	11	12
13	14	15	16
17	18	19	20
21	22	23	24

El jurado

1. James Allen
Edad: 36;
País: Gran Bretaña;
Posición en F1:
Comentarista TV

2. Matt Bishop
Edad: 40; País: GB;

Posición en F1: **Periodista**

3. Tom Clarkson
Edad: 27; País: Gran Bretaña;
Posición en F1: **Periodista**

4. Jabby Crombac
Edad: 73; País: Suiza;
Posición en F1: **Periodista**

5. Anthony Davidson
Edad: 24; País: Gran Bretaña;
Posición en F1: **Piloto**

6. Frank Dernie
Edad: 53; País: Gran Bretaña;
Posición en F1: **Ingeniero**

7. Henri Durand
Edad: 42; País: Francia;
Posición en F1: **Ingeniero**

8. Mike Gascoyne
Edad: 40; País: Gran Bretaña;
Posición en F1: **Ingeniero**

9. Peter Gethin
Edad: 63; País: Gran Bretaña;
Posición en F1: **Piloto**

10. Dan Gurney
Edad: 72; País: EE UU;
Posición en F1: **Piloto**

11. Alan Henry
Edad: 55; País: Gran Bretaña;
Posición en F1: **Periodista**

12. Alan Jenkins
Edad: 55; País: Gran Bretaña;
Posición en F1: **Ingeniero**

13. Steve Matchett
Edad: 39; País: Gran Bretaña;
Posición en F1: **Periodista**

14. Jo Ramírez
Edad: 61; País: México;
Posición en F1: **Ingeniero**

15. Anthony Rowlinson
Edad: 33; País: Gran Bretaña;
Posición en F1: **Periodista**

16. Stéphane Samson
Edad: 29; País: Francia;
Posición en F1: **Periodista**

17. Jody Scheckter
Edad: 53; País: Suráfrica;
Posición en F1: **Piloto**

18. John Surtees
Edad: 69; País: Gran Bretaña;
Posición en F1: **Piloto**

19. Jarno Trulli
Edad: 28; País: Italia;
Posición en F1: **Piloto**

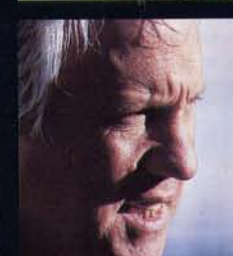
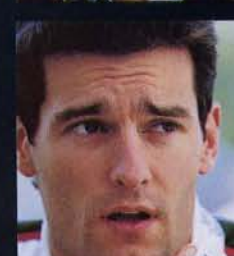
20. Murray Walker
Edad: 78; País: Gran Bretaña;
Posición en F1: **Comentarista TV**

21. Mark Webber
Edad: 26; País: Australia;
Posición en F1: **Piloto**

22. Charlie Whiting
Edad: 50; País: Gran Bretaña;
Posición en F1: **Oficial FIA**

23. Stewart Williams
Edad: 38; País: Gran Bretaña;
Posición en F1: **Periodista**

24. Peter Windsor
Edad: 50; País: Gran Bretaña;
Posición en F1: **Periodista**



Sistema de votación

Pedimos a los 24 miembros del jurado una lista de 25 coches por orden de grandeza (de uno a 25). Luego convertimos el voto de cada jurado en puntos, por orden decreciente (de modo que el coche considerado más grande recibía 25 puntos, el segundo más grande 24, el tercero más grande 23, el cuarto más grande 22... etcétera). Por último, sumamos todos los subtotales y llegamos a la jerarquía que se revelará en las siguientes páginas; ¡esperamos que estén de acuerdo en que se trata de una rigurosa rúbrica de la grandeza de los coches de F1! ▶

Para los 'no clasificados' (es decir, los que ocupan los puestos 58 a 99), véase página 75

57



Williams FW06 (31 puntos)

Victorias: 0 (1978-79)
El primer Williams diseñado por Patrick Head. Muy compacto, muchos lo consideran como el F1 con motor Cosworth definitivo de la era anterior al efecto suelo.

55=



Ferrari 126C2 (32 pt)

Victorias: 5 (1982-83)
Su potente V6 turbo compensaba su no muy ágil comportamiento. Pero a este coche se lo recordará como el que pilotaba Gilles Villeneuve cuando se mató...

55=



Leyton House CG901 (32 pt)

Victorias: 0 (1990)
Una temprana joya del tablero de dibujo de Adrian Newey (el actual director técnico de McLaren), el CG901 fue muy veloz en manos de Ivan Capelli.

54



Renault RS01 (35 pt)

Victorias: 0 (1977-79)
El primer F1 turboalimentado del mundo, y el primero en montar neumáticos radiales. Cuando minimizó el retraso de respuesta del gas, Renault empezó a ganar.

53



Tyrrell 018 (38 pt)

Victorias: 0 (1989-90)
Un diseño de Harvey Postlethwaite, el 018 fue el coche con el que Jean Alesi debutó en F1 en Francia 89 (cuarto a la primera). Pero el 019 sería aún mejor...

52



Lotus 98T (40 pt)

Victorias: 2 (1986)
El último Lotus negro y dorado, el 98T sólo ganó dos carreras. Pero los caballos de Renault y el genio de Ayrton Senna le reportaron no menos de ocho pole positions.

51



Brabham BT44 (41 pt)

Victorias: 5 (1974-75)
Tanto el BT44 de 1974 como su derivado, el BT44B de 1975 (en la foto), eran bonitos y rápidos. El primer diseño ganador de Gordon Murray, con Carlos Reutemann.

50



McLaren MP4/8 (42 pt)

Victorias: 5 (1993)
Su Ford V8 era superado por el Renault V10 de los rapidísimos Williams, pero Senna, en su última temporada completa, estaba en su apogeo y se alzó con 5 triunfos.

48=



Benetton B195 (43 pt)

Victorias: 11 (1995)
Motorizado por el aún dominante Renault V10, el peculiar B195 de morro alto fue más o menos intocable en las muy capaces manos de Michael Schumacher.

LOS 10

coches que nunca ganaron una carrera

- 1 Tyrrell 019 (76 pt)
- 2 Jordan 191 (71 pt)
- 3 Tyrrell 018 (38 pt)
- 4 Renault RS01 (35 pt)
- 5 Leyton House CG901 (32 pt)
- 6 Williams FW06 (31 pt)
- 7 Lotus 88 (25 pt)
- 8 Ferrari 1512 (19 pt)
- 9 ATS D6 (18 pt)
- 10 BRM P153 (17 pt)

48=



Eagle T1G (43 pt)

Victorias: 1 (1966-68)
Uno de los F1 más hermosos de la historia, ¡el Eagle de Dan Gurney no siempre 'tiraba' con tanta torpeza como se ve aquí! La victoria en Spa 67 fue su cenit.

45=



BRM P57 (45 pt)

Victorias: 6 (1961-65)
Tras 10 años de capa relativamente caída, BRM acertó por fin con el compacto P57 con motor V8. Ganó el título de 1962, el primero de Graham Hill.

45=



Lancia-Ferrari D50 (45 pt)

Victorias: 5 (1954-57)
Sus costados protuberantes hicieron de éste uno de los coches más feos de una hermosa década, pero el D50 fue el único Ferrari que pilotó el gran Fangio en F1.

45=



Williams FW10 (45 pt)

Victorias: 4 (1985)
Un potente Honda V6 turbo y otro chasis eficaz diseñado por Head dieron dos victorias por cabeza a Keke Rosberg y Nigel Mansell, pero no pudieron con McLaren.

44



Brabham BT24 (47 pt)

Victorias: 3 (1967-69)
Jack Brabham ganó el título en 1966 con el BT19 con motor Repco. El BT24 fue el último coletazo del Repco, y dio al compañero de Jack, Hulme, el título en 1967...

43



Brabham BT20 (48 pt)

Victorias: 1 (1966-67)
... y éste, el BT20, fue el modelo provisional, evolución del BT19. Sólo ganó una vez (en 1967, en Mónaco, con Hulme), pero tal vez fuera el más bonito de los tres.

42

**Wolf WR1/2/3/4 (49 pt)**

Victorias: 3 (1977-78)

Wolf 'bautizaba' a cada chasis producido; por eso, los WR1, WR2, WR3 y WR4 eran diseños idénticos. El coche era ágil y fiable, ¡y una preciosidad!

37=

**Ligier JS11 (55 pt)**

Victorias: 5 (1979-80)

Tras tres años de moderado éxito con el Matra V12, Ligier se pasó al Cosworth para 1979; el resultado fue el JS11, que podía, y debería, haber ganado el título.

37=

**McLaren MP4/5 (55 pt)**

Victorias: 16 (1989-90)

Nadie se acercó ni por asomo a la potencia del Honda V10 ni a la considerable ventaja que suponía para McLaren tener a Senna y Prost (éste sólo en 1989) al volante.

34

**Ferrari 500 (70 pt)**

Victorias: 14 (1952-53)

¿Por qué, si Alberto Ascari ganó nueve GPs seguidos con él, el 500 ocupa una relativamente baja 34ª posición? Porque apenas tuvo competencia, por eso.

30

**Tyrrell P34 (78 pt)**

Victorias: 1 (1976-77)

Cuando Jody Scheckter y Patrick Depailler obtuvieron el doblete en Anderstorp 76 con los P34, se pensó que Ken había dado con una nueva 'bala mágica'. Pero no.

41

**Williams FW18 (52 pt)**

Victorias: 12 (1996)

La decoración Rothmans era poco favorecedora, pero el FW18 fue un coche de lo más efectivo; y su motor Renault V10 era potente y fiable.

40

**Matra MS80 (53 pt)**

Victorias: 5 (1969)

Jackie Stewart ganó la primera prueba de 1969 con el viejo MS10, y luego dominó el resto del año con el soberbio MS80. ¡Rara vez tuvo que usar toda la pista!

37=

**Lotus 18 (55 pt)**

Victorias: 4 (1960-61)

Stirling Moss consiguió tal vez sus dos mejores victorias, en Mónaco y Nürburgring en 1961, con este ingenioso coche de Colin Chapman, inscrito por Rob Walker.

36

**Lotus 78 (65 pt)**

Victorias: 7 (1977-78)

Precursor del hermoso y revolucionario 79 de efecto suelo, su creador, el fundador de Lotus Colin Chapman, definió el 78 como un 'coche ala'. ¡Volaba!

35

**Benetton B194 (67 pt)**

Victorias: 8 (1994)

¿Era rápido? Sí, sin duda. ¿Era su electrónica legal? Ésa era la pregunta del millón, repetida hasta la saciedad. Sea lo que fuere, le dio el primer título a Schumi.

33

**Jordan 191 (71 pt)**

Victorias: 0 (1991)

Curiosamente -lamentablemente, tal vez-, el único Jordan entre los 99 mejores es el primero. Schumi debutó con este diseño elegante y acertado de Gary Anderson.

32

**Lotus 33 (75 pt)**

Victorias: 5 (1964-67)

Jim Clark arrasó en 1965. Se saltó Mónaco (para vencer la Indy 500), pero ganó sus seis primeros GPs del año (uno en un Lotus 25, del cual el 33 era una evolución).

31

**Tyrrell 019 (76 pt)**

Victorias: 0 (1990)

Según el jurado de *F1 Racing*, el 019 -pionero de la moda del morro alto- es el F1 más grande que nunca ganó una carrera. Alesi lo llevó al segundo lugar en Mónaco.

29

**Ferrari F2001 (86 pt)**

Victorias: 10 (2001-2002)

Hasta 2002, el F2001 era el Ferrari moderno definitivo... y luego llegó el F2002... ¿Será el F2003-GA todavía mejor? Veremos. Rory Byrne sigue en plena forma.

27=

**Brabham BT49 (87 pt)**

Victorias: 7 (1979-82)

Tras cuatro años malos con motor Alfa, Ecclestone (entonces dueño de Brabham) volvió al Cosworth a finales de 1979. En 1980 ganaron carreras, en 1981 el título. ▶

27=

**Ferrari 640 (87 pt)**

Victorias: 3 (1989)

El brillante pero frágil golpe de John Barnard. Mansell ganó en el debut del coche, con cambio semiautomático de siete marchas. El 640 convirtió a Nigel en *il leone*.

25=

**Brabham BT52 (91 pt)**

Victorias: 4 (1983)

La 'flecha' de Gordon Murray era magnífica, y veloz. El BMW turbo daba mucha potencia, y su chasis depurado y sin pontones le confería buena tracción y equilibrio.

25=

**Ferrari Dino 246 (91 pt)**

Victorias: 5 (1958-60)

El coche de F1 de ensueño de cualquier colegial, hizo campeón a Mike Hawthorn en 1958. Fue el último coche de motor delantero que ganó el campeonato.

22=

**Ferrari 312T4 (94 pt)**

Victorias: 6 (1979)

El T4 le dio el título a Scheckter, y a Villeneuve un escape para su don. Flojo en carga aerodinámica y fuerte en caballos, fue el último coleteado de 12 cilindros bóxer.

22=

**Tyrrell 002/003/004 (94 pt)**

Victorias: 9 (1971-72)

Cada uno de los primeros chasis Tyrrell llevó su propia numeración. Influidos por el Matra MS80, con los 002 y 003 obtuvo Tyrrell su único título de constructores en 1971.

22=

**Tyrrell 005/006 (94 pt)**

Victorias: 7 (1972-74)

Nervioso y delicado, obra de Derek Gardner, pero lo bastante veloz para darle el tercer título a Stewart. La muerte de Cevert marchita para siempre el palmarés del 006.

21

Williams FW15C (105 pt)

Victorias: 10 (1993)

Llevó fácilmente a Prost a su cuarto título. El FW15C fue el cenit de las ayudas electrónicas al pilotaje en F1, complemento ideal para el Renault V10.

20

**Alfa Romeo 158 (107 pt)**

Victorias: 6 (1950)

Diseñado en 1938 por Gioacchino Colombo, ganó el primer título de pilotos, con Giuseppe Farina. Su V8 sobrealimentado de 1,5 litros fue el primero de la clase ese año.

19

**Brabham BT46B (108 pt)**

Victorias: 1 (1978)

¡El coche ventilador! Un enorme ventilador movido por el motor aspiraba el aire y pegaba el coche al asfalto. Un GP (Suecia), un triunfo (Lauda); luego lo prohibieron.

LOS 10

coches que nunca ganaron un título

- 1 Brabham BT46B (108 pt)
- 2 Ferrari 640 (87 pt)
- 3 Tyrrell P34 (78 pt)
- 4 Tyrrell 019 (76 pt)
- 5 Jordan 191 (71 pt)
- 6 Lotus 18 (55 pt)
- 7 Ligier JS11 (55 pt)
- 8 Wolf WR1/2/3/4 (49 pt)
- 9 Williams FW10 (45 pt)
- 10 Eagle T1G (43 pt)

18

**Ferrari Dino 156 (113 pt)**

Victorias: 5 (1961-64)

Ferrari se pasó por fin al motor trasero con el inspirador 156. Los ingleses tenían chasis más ágiles, pero el súper motor compensaba. Phil Hill fue campeón en 1961.

17

**Vanwall VW1.../VW10 (115 pt)**

Victorias: 9 (1957-58)

El primer coche inglés que rivalizó de tú a tú con los italianos. Aerodinámica sutil y rigor técnico alzaron a Vanwall con el primer título de constructores en 1958.

16

**Williams FW11B (137 pt)**

Victorias: 9 (1987)

Piquet y Mansell arrasaron en el último año que Williams dispuso del Honda turbo. Piquet ganó en Monza con un FW11B dotado de suspensión hidráulica 'reactiva'.

15

**McLaren MP4-13 (143 pt)**

Victorias: 9 (1998)

Sólo McLaren se adaptó bien a las vías estrechas y neumáticos estriados en vigor a partir de 1998. El MP4-13 fue una clase magistral de Newey, Mercedes y Bridgestone.

14

**McLaren M23 (165 pt)**

Victorias: 16 (1973-78)

La benévola naturaleza del sencillo M23 de Gordon Coppuck era del agrado de los pilotos. Su equilibrio y agarre compensaban los caballos que cedía a Ferrari.

13

**Ferrari 312T (166 pt)**

Victorias: 9 (1975-76)

Posiblemente el Ferrari definitivo hasta la era Brawn/Byrne/Martinelli. Llevó a Lauda a su primer título y, junto al M23, conformó la historia de la F1 de mediados los años 70.

12

Cooper T51/T53 (208 pt)

Victorias: 11 (1959-62)

¡La revolución! John Cooper dio la vuelta a la F1 al demostrar que poner el motor detrás del piloto reportaba grandes beneficios en comportamiento, frenada y agarre. Cuando Cooper se llevó dos títulos seguidos con Jack Brabham en 1959 y 1960, la F1 tomó nota. La especialidad cambió para siempre.



11

Williams FW07 (263 pt)

Victorias: 15 (1979-82)

La primera obra genial de Patrick Head. Envolvió la aerodinámica del efecto suelo alrededor de un compacto Cosworth para producir un ganador. Reutemann, Jones y Regazzoni lo llevaron a la victoria, y Williams ganó dos títulos de constructores y uno de pilotos. El mejor 'efecto suelo'.

10

McLaren MP4/4 (280 pt)

Victorias: 15 (1988)

Fue el primer McLaren-Honda, y machacó a sus rivales sin piedad. Un doblado impidió que el MP4/4 ganara los 16 GPs del año, en plena guerra Senna-Prost.



9

Mercedes-Benz W196 (286 pt)

Victorias: 9 (1954-55)

Todavía tremendamente atractivo, el W196 iluminó las campañas de 1954 y 1955, dando a Fangio dos títulos seguidos. El deslumbrante 'carenado' y su hermano de ruedas descubiertas se mostraron de lo más competitivos. Mercedes se retiró al final de 1955 sin que nadie hubiese llegado a su nivel.



6

Maserati 250F (308 pt)

Victorias: 8 (1954-60)

Poesía en movimiento, los pilotos adoraban el hermoso 250F por su equilibrio y manejabilidad, que les permitía hacer alarde de derrapaje controlado (abajo). Dio su quinto título a Fangio en 1957, el año en que obtuvo su mejor victoria —y del coche—, en el GP de Alemania, en el amedrentador viejo Nürburgring.



7

Lotus 25 (305 pt)

Victorias: 14 (1962-65)

Con este ingenioso, elegante y delicado bocado de inspiración, Chapman trajo el chasis monocasco a la F1, con sus ventajas en comportamiento, estabilidad y agarre. Clark ganó el título en 1963, el primero de Lotus. Rara vez la armonía coche-piloto ha sido tan exquisita.



8

McLaren MP4/2 (289 pt)

Victorias: 22 (1984-86)

A lo largo de tres temporadas, la serie MP4/2 se anotó 22 victorias y cinco títulos (de seis posibles). Genial, ¿no? La grandeza del MP4/2 fue el resultado de una

excepcional cohesión del diseño de chasis y motor, cuya armonía formó un todo muy eficaz. No siempre era el más rápido, pero su frugal y resistente TAG-Porsche V6 hacía que siempre puntuara, en una época de consumo limitado. Dio a Lauda su tercer título en 1984 y a Prost sus dos primeros en 1985-86.



5

Williams FW14B (384 pt)

Victorias: 10 (1992)

El FW14B era tan superior al resto, que para los demás apenas valía la pena participar siquiera: Mansell sentenció el título en agosto. Aerodinámica de Newey, caballos de Renault, suspensión controlada por ordenador, cambio semiautomático... todo bajo la batuta de don Patrick Head.



4

Lotus 79 (387 pt)

Victorias: 6 (1978-79)

Inolvidable e indescritiblemente bello, el 79, con esa perfecta decoración negra y dorada de JPS, sigue siendo el F1 'clásico' en la imaginación de muchos. El primer chasis que aprovechó del todo la magia del efecto suelo, dominó el campeonato con Mario Andretti y Ronnie Peterson. ▶





3

Lotus 49 (400 pt)

Victorias: 12 (1967-70)

El 49 forma parte del selecto grupo de los F1 que han ganado su primer GP. En Zandvoort 67, Clark venció tras el abandono de su compañero (y poleman) Hill, un histórico primer triunfo (de 155) para el Cosworth. El

49 y el DFV estaban literalmente hechos el uno para el otro, ya que este chasis fue el primer F1 de motor trasero en incorporar el propulsor como elemento portante. Esto aumentaba la rigidez y ahorra masa. Así que el elegante diseño de Chapman fue el primero en sacar todo el partido de la fórmula 3 litros, y ese año el 49 marcó nueve poles y

ganó cuatro carreras. Problemas de juventud frustraron sus aspiraciones al título, pero Hill lo ganó en 1968. El 49 fue lo bastante flexible como para adaptarse a la introducción de los alerones, y se mantuvo competitivo hasta 1970. Aún más trascendente, el 49 lució patrocinio comercial por primera vez en F1: Chapman (casi siempre iba un paso por delante.



2

Lotus 72 (431 pt)

Victorias: 20 (1970-75)

¿Cómo seguir una serie de primera como el 49? Con otra aún mejor, el 72. Según este estudio, el 72 fue el mejor Lotus de Chapman, tanto como para ganar ambos títulos (con carácter póstumo para Jochen Rindt) en su primer año (1970). Pero no fue fácil, pues mientras que el chasis del 49 fue deliberadamente

sencillo, para no complicar un coche diseñado alrededor del totalmente nuevo Cosworth DFV, el 72 era una auténtica caja de sorpresas. Su forma ilustraba la flexible creatividad de Chapman.

Donde otros chasis se apañaban con alerones añadidos a las carrocerías, el 72 nació con la aerodinámica en mente. Llevar el radiador a los costados del coche hizo posible el morro cincelado, y los frenos delanteros interiores

fueron otra innovación. Al principio era de armas tomar, y hasta un piloto de los reflejos de Rindt —que ese año perdería la vida en Monza— encontraba delicado de pilotar.

No obstante, para 1972 muchas de las peculiaridades del coche se habían solucionado, y Fittipaldi ganó el título con cinco victorias. Lotus ganó la copa de constructores ese año y también en 1973, con la pareja Fittipaldi-Peterson, que ganaron siete carreras entre ellos

pero no lograron el título de pilotos.

Ronnie ganó otras tres carreras en 1974, aunque al 72 ya le pesaban los años. Ya se había consolidado como todo un clásico, y las imágenes de Ronnie o Emmo al volante de un 72 derrapando forman parte de la historia de la F1.

Por cierto, aunque el 72 figura segundo absoluto en este 'top 99', fue colocado el primero de sus listas respectivas por más jurados que ningún otro coche...

LOS 16

coches aparecidos en artículos de *F1 Racing*

- 1 Williams FW14B (Nº 45)
- 2 McLaren MP4/2 (Nº 31)
- 3 Williams FW07 (Nº 38)
- 4 Ferrari F2001 (Nº 39)
- 5 Tyrrell P34 (Nº 27)
- 6 Jordan 191 (Nº 50)
- 7 Lotus 18 (Nº 49)
- 8 BRM P57 (Nº 34)
- 9 Eagle T1G (Nº 29)
- 10 Lotus 98T (Nº 28)
- 11 Williams FW06 (Nº 38)
- 12 Lotus 88 (Nº 46)
- 13 BRM P160 (Nº 44)
- 14 McLaren M7A (Nº 42)
- 15 Arrows A2 (Nº 37)
- 16 Porsche 804 (Nº 41)



1

Ferrari F2002 (457 pt)

Victorias: 15 (2002-03)

Es difícil ser un mito viviente; casi tanto como resistir el paso del tiempo. Todos los coches de este 'top 99' han superado esta última prueba, en mayor o menor grado; pero aún es pronto para el F2002. Eso sí, ha demostrado -¡y de qué modo!- que es el mejor en su campo. Puede acabar siendo recordado como el F1 más grande de la historia.

Por supuesto, su candidatura se ha visto promovida por su suerte

en poder contar con los servicios de un tal M. Schumacher, el mejor piloto de su época. Pero vamos, también muchos de los demás chasis de estas páginas han contado con los servicios de los grandes contemporáneos.

Uno de los mayores puntos fuertes del F2002 era, precisamente, su gran *resistencia*: una fiabilidad casi perfecta (¡en los coches de Schumi, al menos!) contribuyó en mucho a su halo de invencibilidad. Pero esa misma resistencia fue función de la brillantez del F2002 en todos los demás apartados del rendimiento. Desde su peculiar

'SU RESISTENCIA FUE FUNCIÓN DE SU BRILLANTEZ EN TODOS LOS APARTADOS DEL RENDIMIENTO'

transmisión hasta su aerodinámica sin par; desde su potencia ejemplar hasta la telepática sinergia entre su suspensión y sus neumáticos Bridgestone hechos a medida... no había puntos débiles en el F2002, y la suma de sus dotes lo destacó tanto del resto que rara vez tuvo

que ser llevado a su límite, siendo sometido así a menor presión y reduciendo la posibilidad de avería.

Es probable que en unos años el F2002 acabe siendo considerado como el cenit de la asociación Schumi/Todt/Brawn/Byrne/Paolo Martinelli que en 1997 inició un camino que les llevó a los títulos de pilotos y constructores de 2000, 2001 y 2002, este último con récord de puntos incluido para un constructor (221).

El F2003-GA va a tener que ser terriblemente bueno para alcanzar este nivel. De hecho, tendrá que ser el F1 más grande de la historia.

Los 'no clasificados'

Estos 42 coches no obtuvieron los 30 puntos necesarios para su inclusión en el 'top 57'. Pero también tienen su interés...

58 Williams FW08 (29 pt) Victorias: 2 (1982-83)	69 Brabham BT19 (16 pt) Victorias: 4 (1966-67)	74= Renault RE40 (11 pt) Victorias: 4 (1983)	90= Connaught C-type (5 pt) Victorias: 0 (1959)
59 Ferrari 641 (28 pt) Victorias: 6 (1990)	70 Ligier JS25 (15 pt) Victorias: 0 (1985)	74= Williams FW17 (11 pt) Victorias: 5 (1995)	90= Lotus 16 (5 pt) Victorias: 0 (1958-59)
60 Lotus 88 (25 pt) Victorias: 0 (1981)	71 Brabham BT50 (14 pt) Victorias: 1 (1982)	81 Ferrari F1-2000 (9 pt) Victorias: 10 (2000)	90= Onyx ORE-1 (5 pt) Victorias: 0 (1989-90)
61 McLaren MP4-14 (24 pt) Victorias: 7 (1999)	72= BRM P261 (12 pt) Victorias: 6 (1964-66)	82= BRM P160 (8 pt) Victorias: 3 (1971-74)	93= Lotus 80 (4 pt) Victorias: 0 (1979)
62 Hesketh 308 (22 pt) Victorias: 1 (1974-76)	72= Cooper T60 (12 pt) Victorias: 1 (1962-63)	82= McLaren MP4/6 (8 pt) Victorias: 8 (1991-92)	93= Matra MS10 (4 pt) Victorias: 4 (1968-69)
63 McLaren MP4/1 (21 pt) Victorias: 6 (1981-83)	74= Benetton B186 (11 pt) Victorias: 1 (1986)	82= Renault RE30 (8 pt) Victorias: 7 (1981-83)	95= Arrows A2 (3 pt) Victorias: 0 (1979)
64 Ferrari 312BA (20 pt) Victorias: 1 (1968)	74= Benetton B200 (11 pt) Victorias: 0 (2000)	82= Toleman TG184 (8 pt) Victorias: 0 (1984)	95= Ferrari 126C3 (3 pt) Victorias: 2 (1983)
65 Ferrari 1512 (19 pt) Victorias: 0 (1964-65)	74= Ligier JS5 (11 pt) Victorias: 0 (1976)	86= Brabham BT53 (7 pt) Victorias: 2 (1984)	95= March 761 (3 pt) Victorias: 1 (1976-77)
66= ATS D6 (18 pt) Victorias: 0 (1983-84)	74= Lotus 21 (11 pt) Victorias: 1 (1961-62)	86= McLaren M7A (7 pt) Victorias: 4 (1968-69)	95= Porsche 804 (3 pt) Victorias: 1 (1962)
66= Cooper T43 (18 pt) Victorias: 1 (1957-58)	74= Lotus 97T (11 pt) Victorias: 3 (1985)	86= Minardi PS02 (7 pt) Victorias: 0 (2002)	99 Ferrari 156/85 (1 pt) Victorias: 2 (1985)
68 BRM P153 (17 pt)		89 BRM P15 V16 (6 pt)	

Crónica GP

Schumacher empieza a ganar, acaba la racha de Raikkonen y sigue la de Alonso. Por P. Windsor

Contenido: Crónica GP de San Marino: página 78 • Crónica GP de España: página 86

Previo GP de Austria: página 94 • Previo GP de Mónaco: página 96

> Mientras Ferrari invierte su suerte, McLaren se desvanece

Qué rápidamente cambia todo...

Michael Schumacher se recuperó de un comienzo de temporada mediocre y se anotó dos grandes victorias en Imola y Montmeló. En Imola, tras revocar a última hora la decisión de hacer correr el coche nuevo, brindó al F2002 su 15ª y última victoria, venciendo al mismo tiempo la angustia de perder a su madre la víspera de la carrera.

Y luego, en el Circuit de Catalunya, lugar ideal para poner a prueba el equilibrio del chasis, adherencia y apoyo aerodinámico, le dio al nuevo Ferrari F2003-GA una oportuna victoria en su debut. Si puedes ganar en Montmeló –tal y como McLaren solía demostrar–, entonces puedes ganar en casi todas partes.

Y hablando de McLaren, la brillante racha de podios de Kimi Raikkonen se vio interrumpida por un Jaguar inmóvil en España, permitiendo a Michael asestar el tipo de palo doble que sólo los campeones del mundo conocen y adoran. Por extraño que parezca, dada la sólida posición de Kimi en el campeonato, McLaren decidió que arrancara desde la cola de la parrilla (tras haberse salido en calificación) en lugar de la relativa seguridad del pitlane. Sin duda, pensaban que seguramente Kimi remontaría unas cuantas posiciones

fáciles en la aceleración hasta la primera curva, pero las arrancadas a todo trapo desde parado no son necesariamente un terreno en el que los equipos punteros disfruten de una ventaja destacable. Dados los inconvenientes –coches lentos, frenadas suicidas, etc.–, rodear a Kimi de algodones durante un minuto o dos habría sido la mejor opción con diferencia. Y no lo digo a toro pasado.

Por su parte, Renault siguió exhibiendo genialidad en todos los aspectos: coche, pilotos, gestión en el muro de boxes y preparación. En Imola, un circuito donde iban a sufrir en los tramos de aceleración, lo compensaron con una estrategia imaginativa, al pasar de tres a dos paradas. Ligeros en calificación pero sólo dos paradas en carrera. Sencillo. En Barcelona, donde el coche –y Alonso– demostraron ser una joya, no sólo mantuvieron su fiabilidad sino que también se pusieron casi a la altura de Ferrari.

La concentración de Michael en Imola, y el apoyo que le brindó su equipo, no serán fáciles de olvidar. En Montmeló, dos semanas después, la carrera de Fernando Alonso fue memorable de un modo distinto. "Es algo en lo que sueñas", dijo, con los ojos como platos. "Sí, estoy seguro de que es un sueño...".



#4: Rojo y negro

Pocos retos mayores que correr tras la muerte de su madre ha afrontado Schumi. Como siempre, lo superó. Por P. Windsor



Estaban Ferrari y Michael Schumacher bajo presión antes de su GP de casa, tras su marcador inicial 5-3-0, tras ese difícil test en Mugello antes de Imola?

Michael despacharía su inicio de temporada como nada más que tres carreras poco corrientes que no marcaban una pauta. Hablaría de las carreras que

quedaban -13- y no de las ya disputadas. Y Ross Brawn, director técnico de Ferrari, permanecería estoico ante las expectativas de los tifosi: "Intentaremos no defraudarles...".

Aun así, el lenguaje corporal era revelador. En Brasil, el día que decidió no acudir a su acostumbrada sesión de entrevistas, Michael golpeó el micrófono de

la mano de un periodista de TV. Michael subía penosamente desde su Ferrari accidentado; el de la tele caminaba hacia él.

"¿Michael? ¿Puedo hacer una pregunta? Podemos entrar en directo". No hubo respuesta. Michael miraba fijamente al frente, sin darse por aludido.

"Supongo que eso es un sí. ¿Puedes decirnos entonces que ha pasado aquí?".

Schumacher (arriba) estaba bajo una gran presión: tres malas carreras, la muerte de su madre horas antes de la prueba... Asumió el reto con gran dignidad.

> **Pilotos:** 4ª prueba, San Marino

1	Kimi Raikkonen	32
2	David Coulthard	19
3	Michael Schumacher	18
4	Fernando Alonso	17
5	Rubens Barrichello	14
6	Ralf Schumacher	13
7	Giancarlo Fisichella	10
8	Juan Pablo Montoya	10
9	Jarno Trulli	9
10	Heinz-Harald Frentzen	7

11	Jacques Villeneuve	3
12	Jenson Button	3
13	Nick Heidfeld	1

> **Constructores**

1	McLaren-Mercedes	51
2	Ferrari	32
3	Renault	26
4	Williams-BMW	23
5	Jordan-Ford	10
6	Sauber-Petronas	8
7	BAR-Honda	6



(Arriba) Michael arranca desde la pole pero pronto el líder pasará a ser su hermano Ralf; (dcha.) tres paradas mantuvieron a Michael ligero y veloz.



¡Pata-pam!

De modo que uno andaba con pies de plomo al hablar con Michael después de las calificaciones en Imola. Podías haber dicho algo como: "Michael, has cometido tres errores increíbles seguidos [salir con ruedas de agua en Melbourne, embestir a Jarno Trulli en Malasia, salirse de pista con banderas amarillas en Brasil], y el nuevo Ferrari aún no está listo, en contra de lo esperado; ¿cómo te sientes antes de esta carrera de casa para Ferrari?".

Pero en cambio, sabiendo que su madre estaba gravemente enferma y que, después de todo, tenía la pole, el tono era más blando: "Michael, el inicio del año ha sido decepcionante. Háblanos de la preparación de la carrera y de la decisión de no hacer correr el nuevo coche".

"En realidad no ha sido decepcionante. Aún quedan 13 carreras, etc., etc..."

Por eso Michael Schumacher fue capaz

de ganar el GP de San Marino: mira atrás casi tan a menudo como yo bebo grappa. Por ejemplo, la decisión de correr con el F2002 se tomó limpiamente el viernes después de Brasil, mucho después de que los chicos de Ferrari hubieran empezado la preparación de la carrera con los F2003-GA. El nuevo coche demostró ser más veloz en Mugello –"¡rapidísimo!", según Rubens Barrichello– pero por dos veces no logró completar tandas largas (como era de esperar, Ferrari era reticente acerca de los problemas, pero la opinión convencional hablaba de dificultades con el motor, más ligero y más bajo). Eso no es fácil de digerir para un piloto como Michael, sobre todo tras haberse despedido del viejo coche en esa turbulenta carrera en Brasil, con McLaren en racha y Williams-BMW con probabilidades de ir muy bien en Imola.

Por tanto, como distracción, y como parte de su preparación de Imola, Michael ▶

TECNOARCHIVO

La clave es pasar, no saltar...

... sobre los pianos, ya sabes. En Imola es vital, dice Steve Matchett.

Durante los últimos años, Imola se ha convertido en un montón de cortas aceleraciones y estrechas chicanes. Excepto el paso por la línea de meta, hay pocas secciones rectas. No hay lugar para que los pilotos se relajen: están todo el rato abriéndose paso por una curva o colocando el coche para la siguiente.

Una vuelta rápida depende de cómo haga frente la suspensión a los golpes contra los pianos. Muelles, amortiguadores y barras estabilizadoras han de ser flexibles, benévolos; pues, aunque unos reglajes rígidos ayudarán a la aerodinámica, la pega es que comprometerán el agarre mecánico.

Toyota pasó apuros con esto durante los libres del viernes y, a pesar de las mejoras que efectuaron antes de la primera sesión oficial, sus dos chasis siguieron siendo visiblemente delicados. No obstante, tras una noche de cálculos numéricos, los coches parecían otros, pasando por los pianos en lugar de saltar sobre ellos, y se colocaron más arriba en parrilla (también por ir con poca gasolina).

Los equipos cargaron más alerón que en anteriores carreras, sobre todo Minardi, que optó por un gran elemento único en el PS03. Pero esto no pudo mantener el chasis de Jos Verstappen pegado al asfalto: el coche se descolgó en la entrada de la Variante Alta en los oficiales del sábado y se estrelló a la salida (abajo).





'MICHAEL, EN GRAN FORMA, ERA COMO UNA BARRERA INEXPUGNABLE. LA CARRERA ERA DE MICHAEL'

decidió mojarse en la polémica del resultado de Brasil. Claro está, dar la mitad de puntos sería mejor que darlos íntegros, y Fisi sería un ganador mucho más grato que Kimi. Cuando se demostró esto último, Michael habló con la televisión alemana de lo que pensaba. Por fin las cosas iban de su lado...

Michael cometió errores en los dos días de entrenamientos en Imola, con un incidente el viernes que le costó unos 40 minutos de rodaje, pero esto, en el contexto del fin de semana, no suponía un problema: el coche no estaba muy dañado y Ferrari ya probó en Imola en febrero. Los Jackie Stewart y los Stirling Moss señalan que Michael comete más errores evidentes que ningún otro gran piloto de la historia, pero la verdad es que Michael corre en una época que induce a cometer errores sin castigo. Por tanto, Michael juega esta carta a menudo. Es un poco como Mercedes o BMW reventando 100 motores para dar con la especificación que funciona: es lógico.

Y luego, en los oficiales del viernes, cuando maximizas tus posibilidades de calificación del sábado, Michael fue el más rápido por medio segundo, pese a no ser el último en pista. Claro que es posible que Ferrari haya hecho que Bridgestone

produzca "neumáticos de carrera muy blandos" para su uso exclusivo los viernes. El sábado, cuando Ferrari rodaba más o menos con la misma carga de combustible que Williams-BMW, Michael sólo fue mínimamente más rápido que su hermano. Michael dijo más tarde que cometió un pequeño error en el sector tres (donde Ralf fue el más rápido), pero eso no explica la desaparición de su medio segundo.

Pero, se mire como se mire, Michael Schumacher, su Ferrari F2002 y sus Bridgestone fueron la combinación más veloz a corto y largo plazo en Imola. A los Bridgestone les iban mejor los saltos (pianos) que a la competencia, como subrayó el trompo de Ralf en los libres del sábado, y el Ferrari también parecía más constante en tandas largas. La gama Michelin parecía ser demasiado blanda, los duros demasiado duros; la de Bridgestone estuvo ahí los tres días. El viernes, con poca gasolina, los pilotos Ferrari sacaron más de sus neumáticos blandos de carrera (a tres paradas) que los de Williams-BMW. De hecho, fue lo contrario de Malasia.

Después de las calificaciones, Michael y Ralf volaron a Alemania para ver a su madre, una decisión que en tiempos

pasados les habría costado mucho tiempo. Ahora, con los coches incautados y las decisiones de carrera ya tomadas, pudieron permitirse que su mente y su alma estuvieran en otra parte. El domingo, después del fallecimiento de su madre, y con ambos de vuelta a Imola, se les dispensó de todos los compromisos anteriores y posteriores a la carrera.

Pero nadie –ni siquiera los hermanos Schumacher– sabía nada de las estrategias mientras se formaba la parrilla para la salida. ¿Eran los Williams-BMW mucho más rápidos que los McLaren-Mercedes con la misma carga de combustible? ¿Eran los Williams, con gasolina para dos paradas, casi tan rápidos como los Ferrari para tres?

Pronto llegaron las respuestas. Ralf superó en aceleración a Michael antes de la primera chicane y siguió así de rápido en las primeras vueltas, sobre todo en frenada y a la salida, claro indicio de que iba ligero de combustible. Ralf corría a la perfección, un hombre totalmente al límite de un coche con un punto dulce terriblemente estrecho. Por detrás, Michael iba aparentemente sobrado, con distintas trazadas, y tiñó así de rojo los retrovisores del FW25 de Ralf. Tal vez su hermano pequeño cometiera un error. Si no, teniendo presente la dificultad de adelantar en Imola, todo se resolvería en los pitstops.

No obstante, más atrás ya estaba claro que las mediocres posiciones en parrilla de McLaren-Mercedes no eran función de problemas en los coches: todo hacía suponer que iban más cargados, a dos paradas. Por tanto, la carrera de Michael se convirtió en una de posición en pista. Sería bonito ir primero y vencer a Kimi Raikkonen

Gracias a un buen trabajo de equipo y la estrategia acertada, Raikkonen (izda.) fue segundo y mantiene la cabeza en la tabla. Pero Michael (abajo), se acerca.





EL DATO: Con esta victoria, el F2002 ha ganado 15 de sus 19 grandes premios disputados, el 79% (incluidos el primero y el último).



(Arriba izda.) David Coulthard sólo se calificó 12º y nunca fue una amenaza; (arriba) Barrichello abraza en el parque cerrado a Michael, que lleva un brazalete negro de luto; (izda.) un gesto para la afición italiana.

DARREN HEATH; MICHAEL COOPER/AG; STEVEN TEE/LAT

(pues David Coulthard se calificó muy atrás y por tanto iba a tardar más en escabullirse del pelotón).

Ralf corrió lo bastante bien como para obligar a Michael a esperar a la primera de sus tres paradas para repostar y cambiar neumáticos. Michael siguió en pista un par de vueltas más, pilotando su F2002 al límite, y era líder cuando terminó la acción en el pitlane. Influida por los relativamente malos segundo y tercer juegos de neumáticos de Ralf, la carrera por la posición en pista ya estaba ganada. Michael podía marcar su propio ritmo; podía concentrarse en Raikkonen.

Kimi iba detrás de Michael, presionándole, cuando la carrera andaba por sus dos tercios de distancia. Michael ya había efectuado su segunda parada,

y estaba en gran forma sobre otro juego de Bridgestones nuevos (los pilotos Michelin volvían a preferir juegos usados), pero la estrategia a dos paradas de Kimi no iba a hacerse realidad hasta que Kimi parara realmente por segunda vez. Michael estuvo magnífico en esta fase, como una barrera inexpugnable con la amenaza del McLaren por detrás... y entonces Kimi desapareció, aliviando la presión y frenando para entrar en el pitlane. La carrera era de Michael.

Después de lo cual Michael, tal vez un tanto relajado, salió largo de la izquierda rápida en lo alto de la subida, Piratella. Experto como es en lidiar con estos momentos, Michael levantó el pie, soltó un poco el volante y devolvió el Ferrari con calma a lo negro. Faltó poco, pero esto evidenció otra dimensión de Michael

Schumacher: esos errores –más que meros modos de perfeccionar el límite– son también como ensayos para recuperarse. Michael logrando salir de un apuro es como Tiger Woods jugando con brillantez desde los matojos... debido a la práctica. Claro que se podría decir que estos errores no deberían suceder, pero entonces, ¿cuál es la relación entre la perfección y dejar suficiente margen para una actuación sin errores pero imperfecta?

Michael estuvo firme en el podio mientras sonaba su himno nacional, la boca rígida, los ojos hacia el cielo. Como victoria, ésta de Imola fue tan controlada y meticulosa como cualquiera de las que ha logrado.

Y, por supuesto, la logró en un día en que nuevas dimensiones de su vida aseguraban que la victoria nunca significó tanto. **1**

Escrito en el viento

Para ser rápido en Imola, hacía falta innovación aerodinámica, explica Stéphane Samson; ilustraciones de Patricia Soler



Dicho esto, los tiempos siguen sin ser constantes en carrera. Es más, el equipo tuvo problemas de neumáticos en San Marino. Michelin no esperaba que el reasfaltado de algunas partes del trazado tuviera tal impacto en el desgaste de gomas. Por desgracia, los delanteros padecieron de granuloso, obligando a los equipos a montar ruedas usadas en carrera. Hacían falta siete vueltas para que dieran su máximo rendimiento, así que

"SOBRE EL PAPEL, TRES PARADAS ERAN CINCO SEGUNDOS MÁS RÁPIDAS QUE DOS"
SAM MICHAEL

todos los pilotos Michelin tuvieron problemas en su primera fase, porque tuvieron que salir con las ruedas que montaron en calificación (como todos).

Por tanto, Williams decidió ir a una táctica de tres paradas. "Sobre el papel, era cinco segundos más rápida que dos", dijo el ingeniero jefe Sam Michael. Pero una manguera defectuosa arruinó la carrera de Montoya: tuvo que parar cuatro veces.

En cuanto al motor, el BMW P83 ya da más de 900 CV, pero no gira a tantas revoluciones como el P82 del año pasado: entrega la potencia máxima a unas 18.700 rpm.

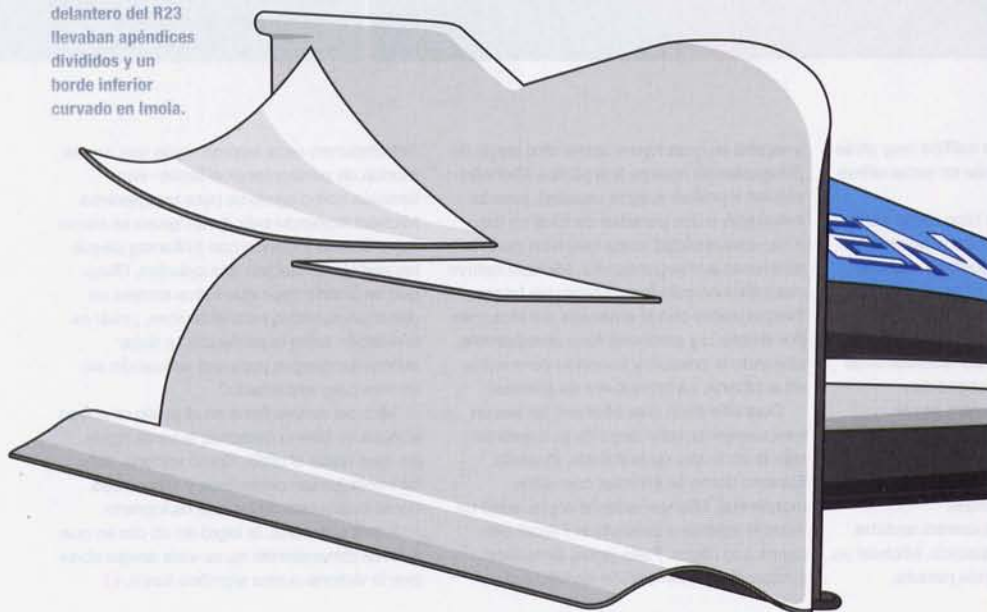
▲ El FW25 suma y sigue

El Williams FW25 sigue evolucionando carrera a carrera. En Imola, el coche usó un conjunto aerodinámico algo distinto, principalmente centrado alrededor del fondo y el difusor. También empleó salidas de escape asimétricas para maximizar la refrigeración del agua y el aceite.

El FW25 es ahora muy distinto (y mucho mejor) que en su debut en Melbourne. Se han cambiado muchos elementos desde entonces, incluidos la suspensión trasera y el cambio, el alerón delantero y las chimeneas. Aún se echan en falta los deflectores vistos en la presentación, pero el equipo de Antonia Terzi está en ello.

(Arriba) No, no te engañan tus ojos: el FW25 llevó salidas de escape asimétricas en Imola.

(Abajo) Las derivas laterales del alerón delantero del R23 llevaban apéndices divididos y un borde inferior curvado en Imola.

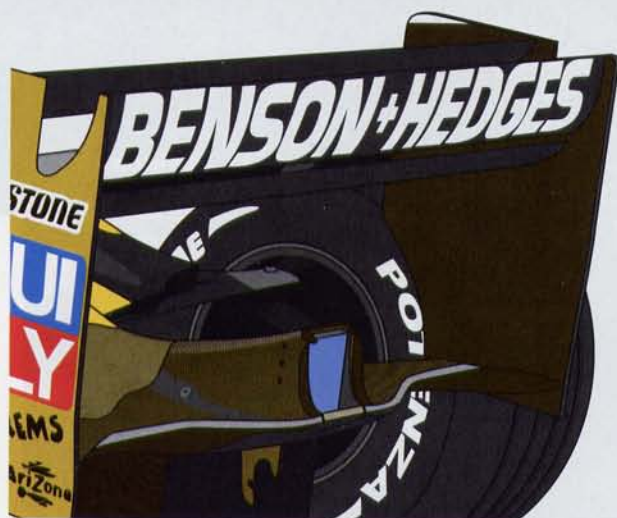


◀ Los detalles de Renault rinden

En Imola, el Renault R23 era bastante similar al coche visto desde Melbourne. Los únicos cambios visibles eran nuevos conductos de frenos para hacer frente a las exigencias de Imola en este apartado y nuevas derivas laterales en el alerón delantero. Estas derivas cuentan con apéndices divididos; antes, tenían un único elemento. El borde curvado inferior de la derivas también era nuevo.

No obstante, Renault fue apurado para dar con el equilibrio adecuado: su flojo motor no ayudó y el agarre mecánico tampoco era bueno. "Gracias a nuestro sólido conjunto aerodinámico, podemos marcar la diferencia en curvas rápidas", dijo el director técnico Mike Gascoyne. "Pero, por desgracia, Imola no tiene curvas así". Con todo, Fernando Alonso dio tres puntos a Renault. "Según mis cálculos, en Imola no tendríamos que haber puntuado", reconoció el jefe Flavio Briatore.

La semana después de San Marino, Renault probó con un coche en Silverstone. Montaron con éxito una nueva versión del motor, que tal vez debute en Austria. También ensayaron una geometría de suspensión delantera revisada, para aumentar la competitividad del R23 en España.



▲ Jordan simplifica para avanzar

Un reto clave en el diseño del EJ13 fue simplificar el concepto del chasis tanto como fuera posible.

Fijense, por ejemplo, en el conjunto del alerón trasero montado en San Marino (arriba). El elemento inferior casi forma parte de la estructura deformable y su forma es única entre los coches de este año. Además, los triángulos superiores de la suspensión trasera están perfilados para reducir la resistencia.

Véase también el singular aspecto del

apéndice frente a la entrada del pontón (arriba dcha.). El concepto no es nuevo: lo han usado varios equipos, como Williams, desde hace al menos un año. Pero mientras que sus elementos eran bastante puntiagudos y totalmente planos, el EJ13 adopta una forma rechoncha. Es señal de un meticuloso diseño aerodinámico, punto fuerte de Henri Durand, director de diseño y desarrollo de Jordan. Más adelante se prevé un nuevo alerón delantero, por ahora muy parecido al de 2002.

En cuanto al monocasco, es más ligero

Jordan montó un nuevo alerón trasero en Imola (arriba izda.) y nuevos elementos aerodinámicos, como delante de los pontones (arriba).

y los pies del piloto van más bajos, para corregir un problema de visión que tenía Fisichella con el morro alto de 2002.

La suspensión delantera es nueva, con dobles amortiguadores verticales y barras de torsión más un tercer muelle, y conserva una especie de 'doble quilla'. Desde el accidente de Firman en Brasil, también es más sólida. Los bujes de la suspensión trasera son de fundición de titanio, y su disposición es convencional, con muelles y amortiguadores interiores y empujadores. Delante, la pinza está en la parte inferior.

▼ El 'viejo' McLaren sigue en activo

El McLaren MP4-18A se demora. La producción de ciertos componentes mecánicos va con retraso y han tenido que adaptar un depósito demasiado grande. También han tenido que rediseñar la geometría de suspensión trasera, diseñada

en un principio para la prohibición del control de tracción (ahora revocada). Parece ser que también tienen problemas con su nuevo cambio de doble embrague, demasiado lento. Tal vez tengan que pensar en uno más convencional. En fin, el 18A no debutará hasta Montreal, como mínimo.

Puede que el MP4-17D (abajo) corra hasta mitad de temporada. El MP4-18A sólo lo hará cuando esté listo.



El C22 es bastante fiable, pero le falta velocidad, pues su aerodinámica no es de lo mejor.

▼ Sauber cojea en aerodinámica

Si ninguno de sus rivales falla, la décima posición es el mejor resultado al alcance del C22. Eso dice Peter Sauber en una franca valoración del potencial del C22.

Desde el principio, quedó claro que la aerodinámica del C22 no era de lo más

eficaz. Sauber intentó solucionarlo con un nuevo conjunto aerodinámico en Imola, pero no bastó. Parte del problema es tener que compartir un túnel de viento; su nueva instalación a medida no estará lista hasta diciembre. El C22 debería disponer de un alerón delantero a lo Williams en Montreal. ❶



#4: Cajón de sastre

Alonso brilla de nuevo; Montoya y Wilson con problemas de repostaje; Jordan vuelve a la realidad. Por T. Clarkson y V. F.



(Izda.) Otra gran carrera de Alonso, pese a que Imola no convenía al Renault; (superior) Fisichella recibe por fin su trofeo, su única alegría del fin de semana; (arriba) Wilson para en boxes... y se acabó.

DARREN HEATH/GETTY IMAGES; APOINCO/LAT

No hay salida para Jaguar

Los dos Jaguar padecieron problemas de arrancada en la salida. El equipo descubrió un fallo en el coche de Mark Webber cuando ensayó una arrancada en el pitlane. Pero no hubo nada que pudieran hacer en la parrilla para resolverlo.

Un fallo del sistema hizo que Antonio Pizzonia calara el motor en la salida; Webber lo evitó, pero cayó de quinto a 11º en la primera curva.

¿Pizzonia en la picota?

¿Marcó esta prueba el destino de Pizzonia? Quedó a 1,1 segundos de Webber en parrilla y una serie de problemas y errores en carrera desataron rumores sobre su futuro.

Su ritmo estuvo lejos del de Mark (0,475 segundos separaban sus mejores vueltas) y no avisó al equipo de que paraba en la vuelta 38, así que los mecánicos no estaban listos.

Alonso vuelve a puntuar

Los Renault fueron apurados, mayormente por falta de caballos. Fueron los más lentos en el punto de medición de velocidad (aproximación

a Rivazza), y la magnífica aerodinámica del R23 no tuvo ocasión de brillar, por la naturaleza 'apuntar y lanzar' de la pista.

Con todo, Fernando Alonso lo hizo mejor que su compañero Jarno Trulli, que no se recuperó de tener que correr con el muleto. Alonso se calificó octavo y acabó sexto, nada mal en un circuito que no convenía a su coche. El equipo pasó sobre la marcha de una táctica de tres paradas a dos, lo cual fue un acierto, porque el coche se comporta mejor con más gasolina.

"De nuevo, hemos sabido aprovechar las circunstancias a la perfección", dijo Fernando.

Ralf por delante de Juan

Ralf Schumacher superó a Juan Pablo Montoya todo el fin de semana. Este último vio comprometido su tiempo el sábado por el subviraje, y cedió 0,448 segundos a Ralf.

En carrera, problemas en los repostajes -tanto por culpa suya como del equipo- limitaron sus posibilidades. En su primera parada

perdió más de cinco segundos tras pasarse su box y, en la segunda, un problema con la manguera le obligó a volver a parar para no quedarse sin combustible.

Jordan, todo o nada

Doble rotura de motor para Jordan, lo que aumenta la preocupación por la refrigeración del EJ13.

Al menos Jordan y Giancarlo Fisichella tuvieron la satisfacción de recibir el trofeo por su victoria en Brasil de manos de Ron Dennis, patrón de McLaren, y Kimi Raikkonen, el viernes por la mañana.

No sean pesados con BAR

Los BAR-Honda iban bien con poca gasolina pero tenían problemas con mucha carga de combustible.

Jacques Villeneuve y Jenson Button disponían de un nuevo motor, algo más potente, y se calificaron séptimo y noveno.

Los dos salieron a dos paradas en carrera, pero JV abandonó cuando un incendio provocó una avería eléctrica; JB disputó una sólida prueba y se hizo con un punto.

Toyota no toca los pianos

Por primera vez este año, los dos Toyota cruzaron la meta, pero fueron más lentos de lo esperado. Probaron en Imola en la pretemporada, pero los problemas con los pianos persistieron, como el año pasado.

Olivier Panis y Cristiano da Matta se calificaron 10º y 13º, pero repostaron pronto, revelando que lo hicieron con poca gasolina. Acabaron noveno y 12º.

El sábado, en el sector dos, que no tiene pianos, Da Matta fue cuarto y Panis quinto, lo que da esperanzas para el resto de la temporada.

Sin gasofa no hay velocidad

Justin Wilson arrancó desde el pitlane tras optar por un lleno de gasolina al final de la vuelta de formación. Luego rodó pegado al Jordan de Ralph Firman hasta que paró en la vuelta 21, cuando un problema con el aparato de repostaje de Minardi le obligó a abandonar: no salía ni gota de combustible.

Wilson marcó la 10ª mejor velocidad punta, pues quitó alerón trasero para primar la velocidad.

Todos los datos Imola

Tiempo Nublado, 18°; Temperatura asfalto 21°; Vueltas 62; Distancia 305,609 km; Espectadores 82.000

Parrilla de salida

Posición Piloto	Tiempo
1 Michael Schumacher	1m 22,327s
2 Ralf Schumacher	+0,014s
3 Rubens Barrichello	+0,230s
4 Juan Pablo Montoya	+0,462s
5 Mark Webber	+0,688s
6 Kimi Raikkonen	+0,821s
7 Jacques Villeneuve	+0,833s
8 Fernando Alonso	+0,842s
9 Jenson Button	+1,054s
10 Olivier Panis	+1,133s
11 Nick Heidfeld	+1,373s
12 David Coulthard	+1,491s
13 Cristiano da Matta	+1,511s
14 Heinz-Harald Frentzen	+1,605s
15 Antonio Pizzonia	+1,820s
16 Jarno Trulli	+1,863s
17 Giancarlo Fisichella	+1,990s
18 Justin Wilson	+3,499s
19 Ralph Firman	+4,030s
20 Jos Verstappen	sin tiempo



IMOLA

Longitud circuito 4,933 km

© 2003 Federation Internationale de l'Automobile, 8 Place de la Concorde, 75008 Paris, Francia

¿Lo sabías?

Por primera vez desde 1983, cuatro pilotos distintos han ganado las cuatro primeras carreras. Fue la séptima primera fila Schumacher 100% y la quinta victoria de Michael en Imola. El público fue un 20% inferior al del año pasado, tal vez por la Semana Santa.

Vuelta a vuelta

SALIDA Ralf Schumacher supera al poleman Michael Schumacher en la salida
VUELTA 1 Ralf líder, seguido de Michael, Rubens Barrichello, Juan Pablo Montoya y Kimi Raikkonen
VUELTA 4 Ralf y Michael cruzan la meta emparejados, pero Ralf mantiene el liderazgo
VUELTA 11 Panis es el primero en parar
VUELTA 16 Ralf para, Michael líder
VUELTA 17 Vuelta rápida de Michael
VUELTA 18 Michael para y sale por delante de Ralf. Kimi es el nuevo líder
VUELTA 22 Kimi para y sale cuarto
VUELTA 31 Ralf para y sale cuarto
VUELTA 34 Michael para y sigue líder, saliendo justo por delante de Kimi
VUELTA 44 Kimi para y sale quinto
VUELTA 48 Tercera parada de Ralf, que sale cuarto
VUELTA 49 Tercera parada de Michael
VUELTA 52 Rubens, cuarto después de su tercera parada, adelanta a Ralf y se lanza a por Kimi
VUELTA 62 Michael cruza la meta

Velocidades y paradas

VUELTA RÁPIDA
 Michael Schumacher
 1m 22,491s en la vuelta 17 (215,281 km/h)
VELOCIDAD MÁS RÁPIDA PUNTO MEDICIÓN
 Michael Schumacher 310,5 km/h
VELOCIDAD MÁS LENTA PUNTO MEDICIÓN
 Jarno Trulli 296,4 km/h
PITSTOP MÁS RÁPIDO
 Ralf Schumacher 23,352s
PITSTOP MÁS LENTO
 Antonio Pizzonia 41,989s

Clasificación final

Posición Piloto y coche	Tiempo total	Pos. 1ª vuelta
1 Michael Schumacher Ferrari F2002 (Bridgestone)	1h 28m 12,058s	2
2 Kimi Raikkonen McLaren-Mercedes MP4-17D (Michelin)	+1,882s	5
3 Rubens Barrichello Ferrari F2002 (Bridgestone)	+2,291s	3
4 Ralf Schumacher Williams-BMW FW25 (Michelin)	+8,803s	1
5 David Coulthard McLaren-Mercedes MP4-17D (Michelin)	+9,411s	8
6 Fernando Alonso Renault R23 (Michelin)	+43,689s	6
7 Juan Pablo Montoya Williams-BMW FW25 (Michelin)	+45,271s	4
8 Jenson Button BAR-Honda 005 (Bridgestone)	a 1 vuelta	10
9 Olivier Panis Toyota TF103 (Michelin)	a 1 vuelta	7
10 Nick Heidfeld Sauber-Petronas C22 (Bridgestone)	a 1 vuelta	9
11 Heinz-Harald Frentzen Sauber-Petronas C22 (Bridgestone)	a 1 vuelta	16
12 Cristiano da Matta Toyota TF103 (Michelin)	a 1 vuelta	12
13 Jarno Trulli Renault R23 (Michelin)	a 1 vuelta	14
14 Antonio Pizzonia Jaguar R4 (Michelin)	a 2 vueltas	20
15 Giancarlo Fisichella Jordan-Ford EJ13 (Bridgestone)	motor - 57 vueltas	15
NO CLASIFICADOS		
Mark Webber Jaguar R4 (Michelin)	semieje - 54 vueltas	11
Ralph Firman Jordan-Ford EJ13 (Bridgestone)	motor - 51 vueltas	18
Jos Verstappen Minardi-Cosworth P503 (Bridg.)	sist. eléctrico - 38 vueltas	17
Justin Wilson Minardi-Cosworth P503 (Bridg.)	falta de gasolina - 23 vueltas	19
Jacques Villeneuve BAR-Honda 005 (Bridg.)	sist. eléctrico - 19 vueltas	13

Resultados hasta la fecha

Piloto	Australia	Malasia	Brasil	San Marino	España	Austria	Mónaco	Canadá	Europa	G. Bretaña	Francia	Alemania	Hungría	Italia	EE UU	Japón
Michael Schumacher	4	6	R	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rubens Barrichello	R	2	R	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Juan Pablo Montoya	2	12	R	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ralf Schumacher	8	4	7	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
David Coulthard	1	R	4	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kimi Raikkonen	3	1	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jarno Trulli	5	5	8	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fernando Alonso	7	3	3	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nick Heidfeld	R	8	R	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Heinz-Harald Frentzen	6	9	5	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Giancarlo Fisichella	12	R	1	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ralph Firman	R	10	R	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mark Webber	R	R	9	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Antonio Pizzonia	13	R	R	14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jacques Villeneuve	9	NS	6	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jenson Button	10	7	R	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Justin Wilson	R	R	R	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jos Verstappen	11	13	R	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Olivier Panis	R	R	R	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cristiano da Matta	R	11	10	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

CLAVE: DS Descalificado/R Retirado/NS No salida/NC No calificado/NP No participó

#5: La venganza de Goliat

Podría haber sido un cuento de hadas: Fernando Alonso *podría* haber ganado en casa. Al final no fue así. Por P. Windsor

El viernes por la tarde Renault y Ferrari estaban convencidos de que sería reñido. Michael Schumacher marcó 1m 17,130s con el nuevo F2003-GA y Jarno Trulli, 1m 17,149s con el Renault R23. Y ambos equipos sabían que todavía habría más. Fueron los primeros intentos de Ferrari con el F2003 ligero de combustible y con neumáticos nuevos; tanteaban el terreno. Y, pese a tener que pasarse al muleto (¡asiento y pedal del acelerador de Michael incluidos!) debido a un problema menor de motor, Rubens sólo fue mínimamente más lento que Michael. Por su parte, Fernando Alonso tuvo problemas persistentes que le impidieron rodar más rápido que 1m 18,100s. El Renault le encantó en todos los aspectos, al igual que a Jarno.

Y así pasamos a una soleada mañana

de sábado, donde por primera vez se rodó con niveles de combustible de estrategia de carrera, y ambos coches estuvieron sorprendentemente bien. Fernando fue el más rápido sin problemas (1m 17,670s) en su intento con neumáticos nuevos en los libres, con medio segundo de ventaja sobre Rubens y Jarno. Michael, en cambio, trabajó en buenas secuencias de vueltas consecutivas: 1m 18,623s, 1m 19,522s, 1m 19,769s, 1m 20,197s, etc. Tanto Renault como Ferrari pensaban en estrategias de tres paradas. Ambos –en tal vez el segundo circuito más difícil del mundo en lo que a adelantar se refiere– tenían la vista puesta en la primera fila de la parrilla.

Sólo que Fernando, claro, por culpa de los problemas que tuvo el viernes, era el 10º en salir, cuando al circuito le faltaba cerca de media hora para estar en sus

'SCHUMACHER, ARROPADADO EN EL COCKPIT DE SU LUSTROSO BEBÉ ROJO, APUNTO A OTRO NIVEL'

mejores condiciones. En ese momento, Ralf Schumacher era el más rápido con el Williams-BMW (1m 19,006s). Fernando respondió con una vuelta perfecta, sin errores (1m 18,233s). Fue el más rápido en los tres sectores –'Alo-Alo-Alo', dictaba la pantalla de cronometraje– y disfrutó de niveles de adherencia y equilibrio sólo posibles en sueños. Lástima que se echaran a perder en tan temprano intento...

(Abajo) Tras vencer por muy poco al precoz Fernando Alonso, un Michael Schumacher la mar de contento se declaró "muy enamorado" del F2003-GA.



> Pilotos: 5ª prueba, España

1	Kimi Raikkonen	32
2	Michael Schumacher	28
3	Fernando Alonso	25
4	Rubens Barrichello	20
5	David Coulthard	19
6	Ralf Schumacher	17
7	Juan Pablo Montoya	15
8	Giancarlo Fisichella	10
9	Jarno Trulli	9
10	Heinz-Harald Frentzen	7

11	Jacques Villeneuve	3
12	Cristiano da Matta	3
13	Jenson Button	3
14	Mark Webber	2
15	Nick Heidfeld	1
16	Ralph Firman	1

> Constructores

1	McLaren-Mercedes	51
2	Ferrari	48
3	Renault	34
4	Williams-BMW	32
5	Jordan-Ford	11
6	Sauber-Petronas	8
7	BAR-Honda	6
8	Toyota	3
9	Jaguar-Cosworth	2



(Arriba) En la primera vuelta, mientras Schumi y Rubens luchan entre ellos, Alonso decide no intentar pasar; (dcha.) mientras, la jornada de Raikkonen ya ha tocado a su fin.



David Coulthard fue el siguiente en salir, con un 17D muleto preparado a toda prisa, que en realidad prefería con mucho a su nuevo chasis de carrera. DC marcó... 1m 19,128s, a años luz de Fernando. Para Renault, la cosa se estaba poniendo seria.

Luego le tocó a Kimi Raikkonen, pulido, tranquilo, seguro... y de pronto salió largo hacia la puzolana de la séptima curva, 'La Moreneta'. Luego Mark Webber, que en esta ocasión iba a dos paradas con el Jaguar (1m 19,615s). Y el público empezó a agitarse: Fernando, el nuevo héroe español, seguía en la pole en Montmeló.

Olivier Panis. Veloz, limpio, pero el Toyota se quedó a más de medio segundo (1m 18,811s). Jenson Button. Una buena vuelta, muy buena en comparación con la del BAR-Honda de su compañero, Jacques Villeneuve (1m 19,563s); aun así, apenas fue una décima más rápido que Panis.

A Rubens le quedó grabado el desliz de

Raikkonen, por lo que dejó margen en su vuelta. Fue veloz en el primer sector -0,3 segundos más rápido que Fernando- pero luego frenó pronto en 'La Moreneta' y por lo tanto perdió velocidad en Campsa y en la recta Nissan. Su 1m 18,020s le dio la pole provisional.

Y ahora Jarno, que el viernes declaró que el R23 tal vez fuera el chasis de mejor comportamiento que hubiera pilotado nunca. Sin embargo, al salir de boxes, a Jarno no le gustó el tacto del nuevo juego deMichelins. El equilibrio se había esfumado. Estaba muy lejos en el primer sector (a 0,2 segundos de Fernando) y en el segundo (otros 0,3 segundos). Sólo en las últimas curvas, con los desequilibrios de agarre mecánico compensados por una mayor carga aerodinámica, Jarno recuperó cierta dignidad. Fue algo más rápido que Fernando en el tercer sector y marcó 1m 18,615s. En el peor de los casos, ►

TECNOARCHIVO

Equilibrar gomas y aerodinámica

Neumáticos y aerodinámica mandan en Montmeló, explica Steve Matchett.

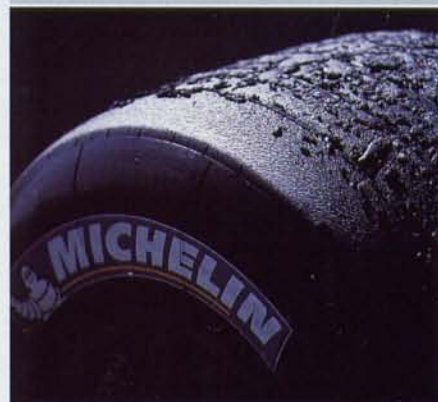
En el Circuit de Catalunya todo se reduce al desgaste de los neumáticos (abajo) y la eficacia aerodinámica. Los coches con una aerodinámica magnífica se verán recompensados; los demás pasarán apuros.

Las curvas de alta velocidad son reconocidas devoradoras de gomas. Un compuesto blando ayudaría a la estabilidad del chasis en curva, pero la naturaleza abrasiva del asfalto destruiría la goma en un santiamén.

Por eso, Michelin y Bridgestone tuvieron que producir un compuesto relativamente duro y los ingenieros tuvieron que aplicar un elevado nivel de carga aerodinámica para mantener el morro del coche pegado a la pista. Esto comprometería la velocidad en la recta de meta, pero no hay otra posibilidad de alcanzar un tiempo de vuelta competitivo.

El nuevo Ferrari demostró estar dotado de una gran aerodinámica, y el Renault R23 raya a gran altura en este terreno; no extraña, pues, verlos a los dos en cabeza, aunque la actuación de Alonso el domingo fue poco menos que asombrosa.

Williams, por su parte, pasa apuros con la aerodinámica de su FW25. Fueron tremendamente delicados durante todo el fin de semana, y el coche de Ralf fue terrible en carrera. Con todo, cabe destacar que parte de este desequilibrio apareció tras su excursión fuera de pista, y que ambos coches puntuaron. Pero está claro que queda mucho por mejorar.





Fernando sería ahora tercero en parrilla.

Michael Schumacher, arropado en el cockpit de su penetrante y lustroso bebé rojo, apuntó ahora a otro nivel. La pista estaba en su mejor momento. La temperatura era algo más baja.

No le hicieron falta los tiempos parciales para saber que no fue especialmente rápido en el primer sector. No sales algo largo en el *curvone* Renault sin que te pase factura. Con todo, durante los restantes 50 segundos o así, Schumacher corrió a la perfección.

Más rápido que Fernando en el segundo sector por... casi nada... más rápido, cerca de una décima, que los pilotos Renault en el tercer sector. Michael obtuvo la pole con un 1m 17,762s, 0,258s por delante de su compañero y casi con medio segundo de ventaja sobre Fernando.

Sólo que Fernando, claro, había marcado su tiempo unos 20 minutos antes.

En la sala de entrevistas, Michael abrazó a Fernando y bromeó sobre las banderas azules que dominaban las tribunas y pelouses del circuito. Claro está, se trataba de la bandera de la patria chica de Alonso, Asturias, pero daba la casualidad de que evocaba el azul de Renault. Los dos



intercambiaron unas palabras y se notaba que esta amistad, todavía incipiente, ya ha rebasado los límites de lo normal y corriente o de lo muy políticamente correcto. A Michael le cae bien Fernando, juega al fútbol con él y cree que es una buena persona, por no decir un piloto de carreras muy bueno. Pero, además de eso, a lo mejor Fernando le recuerda a Michael algo que él mismo conoció y apreció: la emoción de saber que puedes lograrlo, la audacia de subir el escalafón de golpe y sacudir el *establishment*. Por su parte, Fernando respeta la presencia de Michael, muestra su deferencia. Y sabe, por encima de todo, que Michael es a quien quiere vencer.

El sistema de arrancada de Renault volvió a mostrarse superior a todos los demás en la parrilla. Allí estaba Fernando,

'SI MICHAEL HUBIERA TOPADO CON TRÁFICO, O COMETIDO ALGÚN ERROR, FERNANDO HABRÍA ESTADO AHÍ'

pensando en cómo pasar por entre los Ferrari, cuando de repente le asaltó la sensación de que sería mejor quedarse atrás y esperar (véase artículo, página 26).

Rubens se abría camino por fuera, cortando a Michael al frenar ambos para la 'ese' Elf. ¿Era verdad lo que estaba pasando? ¿Podían los dos compañeros competir así de cerca, en fase tan temprana de la temporada, en ésta, la primera carrera con sus coches nuevos? Fernando casi podía olerse el inminente accidente y por eso se quedó atrás, esperando encontrar un hueco.

Rubens le apretó tanto como pudo, esperando que Michael cediera la posición, pero al final Rubens levantó y cedió el paso, lo mejor para evitar un accidente. Es probable que los dos pilotos Ferrari se



EL DATO: Ralf Schumacher y Fernando Alonso son los únicos pilotos que han cruzado la meta de todas las carreras de este año.



A Alonso le animó todo el fin de semana el azul de las banderas (casualmente, el mismo que el de Renault) de su Asturias natal (arriba); hizo aún más especial su mejor resultado hasta la fecha (izda.); (arriba izda.) Rubens, Fernando y Michael rociaban el champán.

DIAPYRE/HEATH DOVA - CHARLES CONTESSA/SUPER DOVA - FICHE/LEAT

(Izda.) Alonso estuvo sensacional, presionando a Michael durante toda la carrera. Después, prometió que "trataré de repetirlo cada vez que venga aquí, a Barcelona"; Ralph Firman (recuadro) también saboreó el éxito: adelantó a su compañero Fisichella.

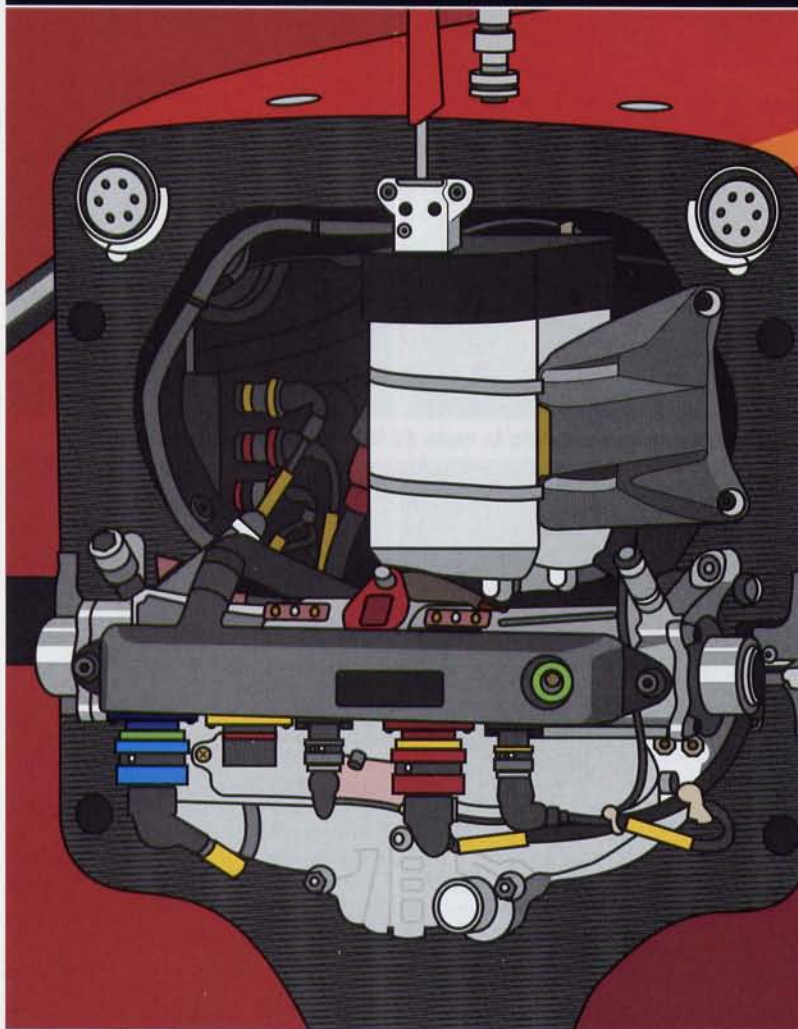
rozaran, sólo un ligero golpe, nada más, por lo que la pregunta era por qué la dirección de Ferrari no les había dado instrucciones de que se lo tomaran con calma, sobre todo cuando la fiabilidad del coche nuevo aún se estaba cuestionando. Tal vez la respuesta sea que se avecinaba Austria, la siguiente carrera, y nadie quería oír hablar de 'órdenes de equipo' tan cerca del infame aniversario. Después de eso, Michael forjó su ventaja, una décima aquí, un par más allí. Pero, por detrás, Rubens era un tapón para Fernando. El Renault podía igualar al Ferrari casi en cualquier sitio y de hecho parecía tener más agarre en las curvas de alta velocidad. El problema era que Alonso, en esas partes del circuito, tenía que dejar espacio para las turbulencias: de todos

modos, el Renault era más lento en la recta, por lo que adelantar era casi... imposible. A no ser que pudiera lograrlo con los pitstops. Fernando entró en boxes en la vuelta 17 y Rubens en la 20. Fernando fue 0,9s más rápido que Rubens en su vuelta de entrada, 1,2s más rápido en su vuelta de salida y 0,6s más rápido en su primera vuelta lanzada: 'P2 Alonso', un ejemplo clásico de perfección bajo presión. Y luego Fernando persiguió a Michael, obligó a Michael a trabajarse la victoria. Los dos tuvieron problemas con un tal Ralf Schumacher (a dos paradas) -Fernando al final hizo que Ralf se saliera en el *curvone* Renault- y Fernando, además, tuvo un roce con un doblado, el otro Ralph (Firman). Pero hacia la vuelta 50, cuando Michael se acercaba al final de su tercera fase, y con

sus Bridgestones consumiéndose al acercarse al final de su ciclo, Fernando redujo la diferencia a algo menos de cinco segundos. Más tarde, Michael dijo que en ese momento corría sin demasiado margen a su disposición. Si hubiera tropezado con tráfico, o cometido cualquier tipo de error, Fernando habría estado ahí. Sin embargo, con su último juego de Bridgestones, Michael enseguida reforzó su ventaja. La suya fue una victoria concluyente y de referencia para el más reciente de los Ferrari de Brawn y Byrne; Fernando, por su parte, fue casi un ganador ante su numerosísimo público. Michael le esperó tras la ceremonia del podio, le dio un abrazo y se apartó. "Has trabajado duro hoy, ¿eh?", le dijo sonriendo. "Sí", dijo Alonso, casi avergonzado.

Ferrari F2003-GA: a fondo

Tras su victorioso debut, Stéphane Samson examina otro sensacional nuevo Ferrari. Ilustraciones de Patricia Soler



◀ Nueva dirección asistida y suspensión trasera

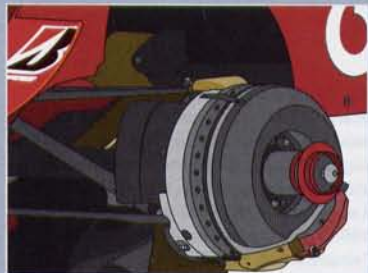
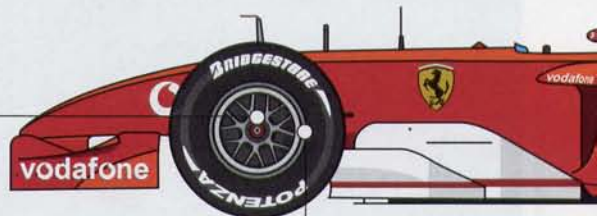
El sistema de dirección asistida de Ferrari ha sido rediseñado para 2003. Como se observa en esta ilustración (izda.), se ha instalado lo más bajo posible para una óptima distribución de pesos.

También se aprecian las barras de torsión delanteras en los extremos superiores de la imagen. "Una cooperación más estrecha con Bridgestone ha dado como resultado una mejor comprensión de la interacción entre neumático y coche, y nos ha permitido revisar la suspensión para maximizar el rendimiento de las gomas", dice el diseñador jefe Rory Byrne. "Se han perfeccionado casi todos los componentes de la suspensión, y muchos se han producido con nuevos materiales y métodos de fabricación para reducir peso".

La filosofía de la suspensión delantera es parecida a la del año pasado, pero la parte interior de la trasera se ha modificado del todo e incluye un nuevo sistema de amortiguación.

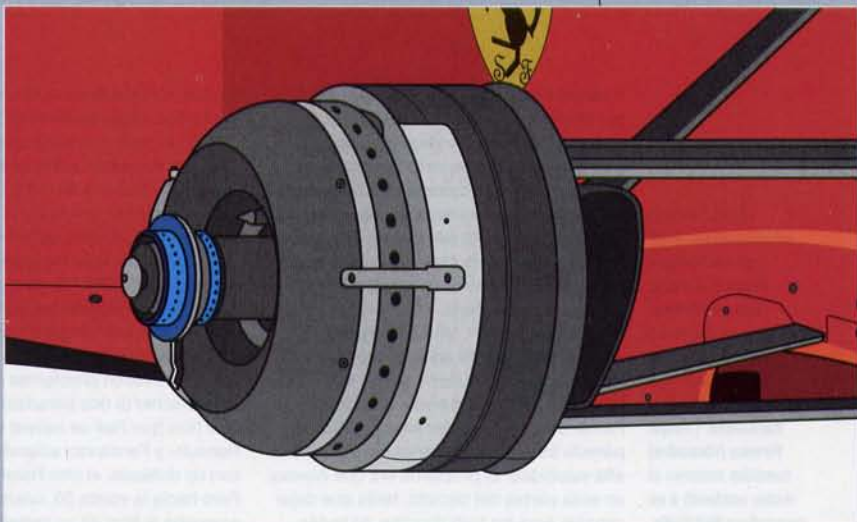
F2003-GA: datos esenciales

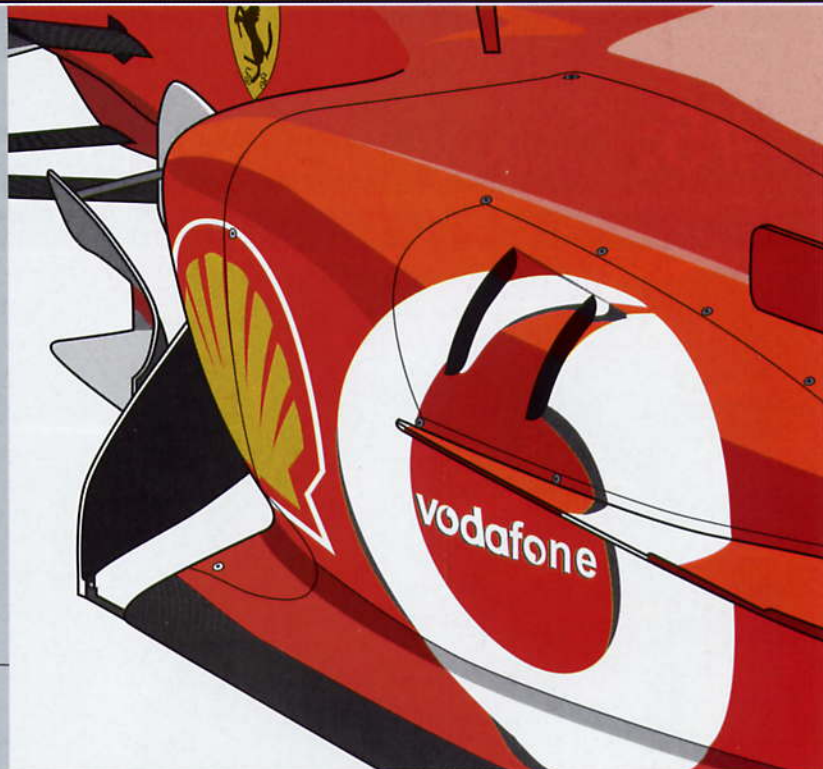
Batalla: 40 mm más larga que el F2002;
morro: 5 mm más largo y 10 mm más bajo;
cockpit: 20 mm más retrasado;
depósito: más estrecho (valor no especificado).



▶ Frenos anti-perturbación aerodinámica

En 2001, Ferrari fue el primer equipo en introducir tomas de aire redondas para sellar el interior de las llantas delanteras y limitar la perturbación aerodinámica alrededor de las ruedas, permitiendo trabajar mejor al alerón delantero y los deflectores. El GA va más allá, sellando las caras exteriores de los discos, delante (dcha.) y detrás (arriba). Existe el riesgo de una elevación de la temperatura en carrera, pero el diseño de las tomas lo tiene presente.





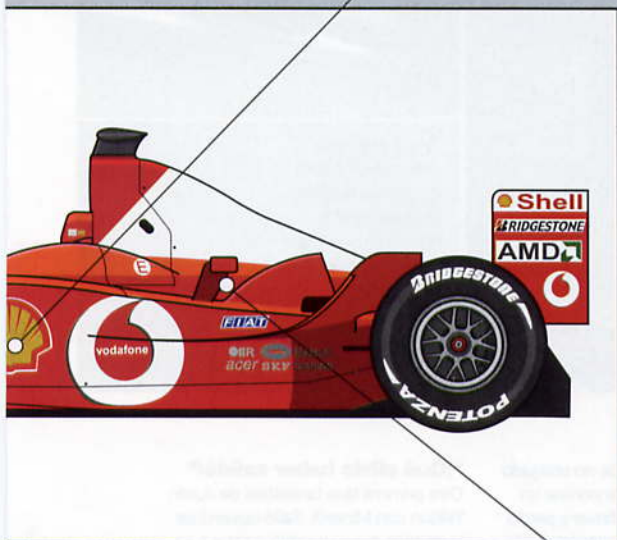
▲ Carrocería y aerodinámica

"Los pontones y disposición de los radiadores son totalmente nuevos. Esto nos ha permitido dar un paso adelante tanto en rendimiento de la refrigeración como de la aerodinámica", dice Byrne. Un vistazo al coche muestra cómo la aerodinámica dictó el diseño de todos los aspectos del chasis. Por ejemplo, los pontones (arriba) son únicos: el desarrollo de un sistema de refrigeración muy mejorado hace que los pontones sean especialmente compactos.

Los radiadores son bastante pequeños y adoptan la forma de los pontones (arriba izda.). Son una variación y mejora del sistema de 2002. Aun así, el equipo tuvo que abrir una serie de hendiduras en el

capó motor para el GP de España, de cara a prevenir el sobrecalentamiento (algunos hablaron del aspecto de tiburón del chasis con estas branquias; véase Parade, página 10-11). Las branquias, de las que había menos a la izquierda que a la derecha del chasis, no aparecían en la presentación del coche, y puede que hayan sido diseñadas después de que Ferrari tropezara con varias roturas de motor en los tests. El caso es que con ellas el GA sacrificaba un pequeño porcentaje de su eficacia aerodinámica.

Nótese, también, cómo los bordes inferiores de los pontones se combinan con los deflectores dobles, para, una vez más, mejorar el flujo de aire. Los 331,5 km/h de Schumi en carrera prueban su penetración.

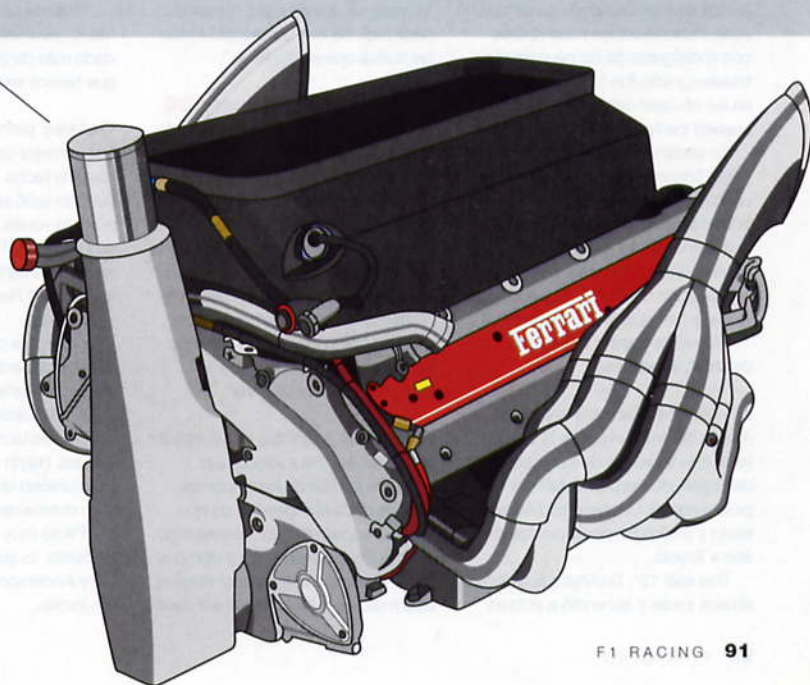


► Nuevo motor integrado

El proyecto del motor 052 tiene dos objetivos técnicos específicos: mejorar el rendimiento y manejabilidad, y mantener la fiabilidad de su predecesor, el 051. Ofrece una reducción de peso de un cinco por ciento, junto con un centro de gravedad más bajo. Los sistemas de refrigeración y lubricación también se han revisado, y los elementos auxiliares presentan una nueva disposición. El proyecto motor se llevó a cabo junto con el del chasis, de un modo totalmente integrado: el 052 sólo se puede montar en el F2003-GA. Tuvo algunos problemas iniciales de fiabilidad en los tests, pero acabó la carrera sin dificultades.

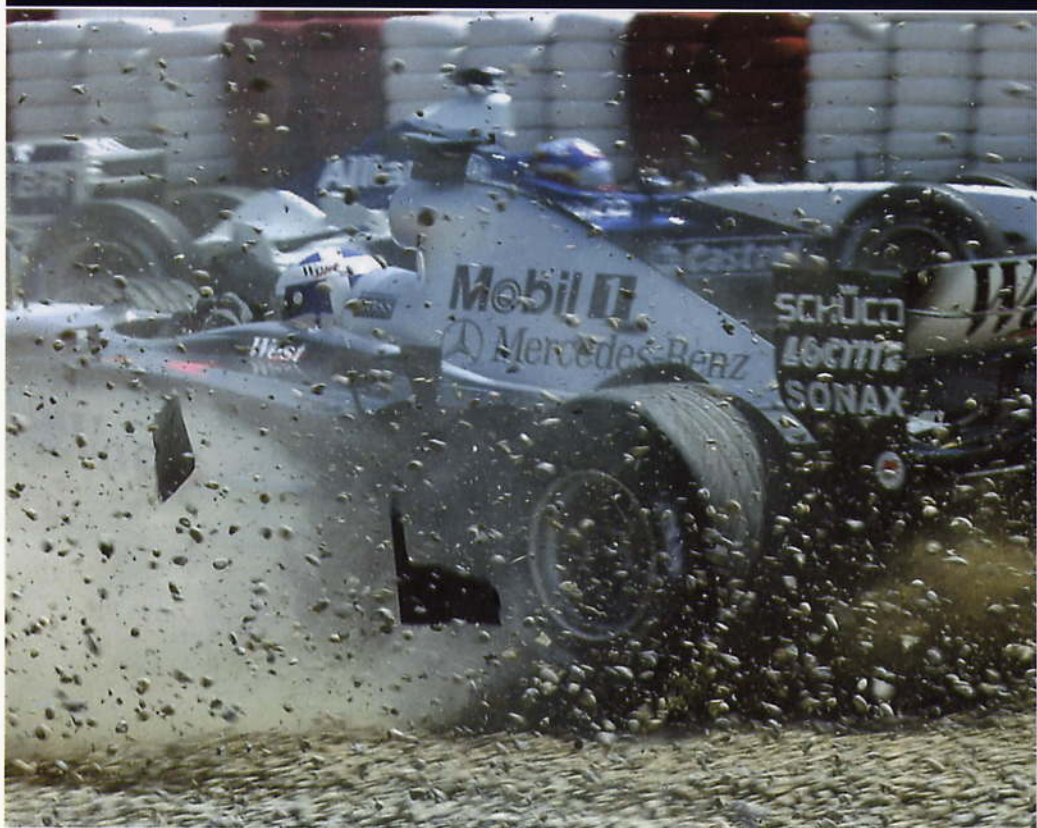
El bloque motor es completamente nuevo, fabricado por microfusión, y las culatas son más bajas... todo en una evolución de las estructuras de la versión 'B' definitiva del 051. Se han empleado nuevos e innovadores materiales donde correspondía. En cuanto a rendimiento, el desarrollo será continuo: para este año ya están previstas varias evoluciones.

El régimen máximo en Montmeló era al menos 300 rpm más elevado que el del 051. Esto dio al F2003-GA la mayor velocidad punta de la carrera. Y el coche de Michael Schumacher fue casi 10 km/h más rápido que el mejor no-Ferrari (el McLaren de Kimi Raikkonen) en calificación. ①



#5: Cajón de sastre

Williams lejos de la cabeza; primeros puntos del año para Jaguar, Toyota, Webber, Firman y Da Matta. Por T. Clarkson



(Izda.) JPM pasa mientras Coulthard escarba en la grava; (superior) Ralf y Patrick Head arrugan la nariz ante la falta de ritmo de Williams; (arriba) Da Matta suma sus primeros puntos en F1.

EPSON LENOVA/GETTY IMAGES

Desde luego no es un avión

Los problemas aerodinámicos de Williams les dejaron lejos del ritmo de cabeza, sobre todo en el último sector, con curvas largas enlazadas. Juan Pablo Montoya pasó apuros con el desgaste de los neumáticos traseros y sólo fue 17º en este sector en los oficiales del viernes, aun cuando iba ligero de combustible.

En carrera, Montoya acabó cuarto y Ralf Schumacher quinto, pero sus coches fueron lentos para lo que es Williams: "Hemos tenido problemas con el coche todo el fin de semana", confesó Mario Theissen, director de competición de BMW. "Spongo que lo mejor han sido los nueve puntos".

"Tenemos mucho trabajo por delante", añadió Ralf.

Da Matta abre su cuenta

Aparte del sobreviraje en el último sector de su vuelta de calificación, el de España fue el primer GP sin problemas de Cristiano da Matta: fue sexto y dio los primeros puntos del año a Toyota.

Tras salir 13º, Da Matta sobrevivió al caos inicial y ascendió a octavo.

Luego efectuó una sólida carrera, sólo entorpecida por un pedal de freno largo hacia el final de la misma.

"Es un alivio puntuar", señaló, "porque sé que no estoy haciendo nada mal. Se han despejado todas las dudas que podía tener".

Tiempos difíciles para DC

Tras una buena salida, la carrera de David Coulthard acabó más o menos en la segunda curva, cuando Jarno Trulli le embistió. El fondo de su McLaren quedó dañado, y tuvo que parar en boxes. Cuando volvía a ganar posiciones, chocó con Button en la primera curva de la vuelta 18.

"No ha sido un buen resultado", dijo DC, "pero así son las carreras. Encajaremos el golpe y nos recuperaremos en Austria".

Primeros puntos de Jaguar

Mark Webber dio a Jaguar sus primeros puntos de la temporada, aunque daba la impresión de que esperaba acabar mejor que séptimo.

De 12º en parrilla cayó a último al final de la primera vuelta por elegir el lado malo de la pista tras el accidente

de Coulthard y Trulli. Se vio obligado a pisar la hierba para encontrar un hueco por donde continuar y perdió mucho tiempo como consecuencia.

"Salí mal de la primera curva", dijo Mark, "pero este fin de semana hemos dado más de 200 vueltas, señal de que hemos encontrado la fiabilidad".

Octavo para el bravo Firman

Fue la mejor carrera de Ralph Firman hasta la fecha. Hizo su primer pitstop cuando salió el safety car al final de la primera vuelta, pasando así de tres a dos paradas. Pilotó bien durante el resto de la carrera, codéandose con tipos como Heinz-Harald Frentzen y Coulthard.

Ir ligero de combustible permitió a Ralph superar en calificación a su veloz compañero Giancarlo Fisichella (cuya calificación se vio arruinada por problemas técnicos de última hora); aun así, Ralph maximizó la oportunidad que tuvo ante sí, para gran deleite de todos en Jordan.

"Pilotó muy bien, acabó y obtuvo un punto, lo que es excelente", dijo Gary Anderson, director de ingeniería de Jordan.

"¡Qué alivio haber salido!"

Otra primera fase fantástica de Justin Wilson con Minardi. Salió noveno de la primera curva, y subió a octavo en la vuelta 12, cuando Jacques Villeneuve abandonó. Se mantuvo por delante de Webber y DC hasta su primer pitstop y se clasificó 11º, la primera carrera que acaba este año.

"Tuve una fuga de aceite antes de la carrera", apuntó, "así que fue un alivio siquiera salir. ¡Pero me alegró mucho acabar!".

BAR está casi ahí

Jenson Button tuvo su -y la de BAR- mejor actuación en calificación del año. Fue quinto el viernes y el sábado, más ligero que el otro BAR, Villeneuve.

Su carrera no se recuperó del toque con DC en la curva Elf. "Se me echó encima", dijo Jenson, que tuvo que cambiar el morro; luego se retrasó aún más en boxes por un problema con la rueda delantera izquierda.

"Acabar noveno tras una parada de 55 segundos indica lo que somos capaces de hacer con este coche", dijo. "Pero es frustrante no convertir nuestro potencial en resultados".

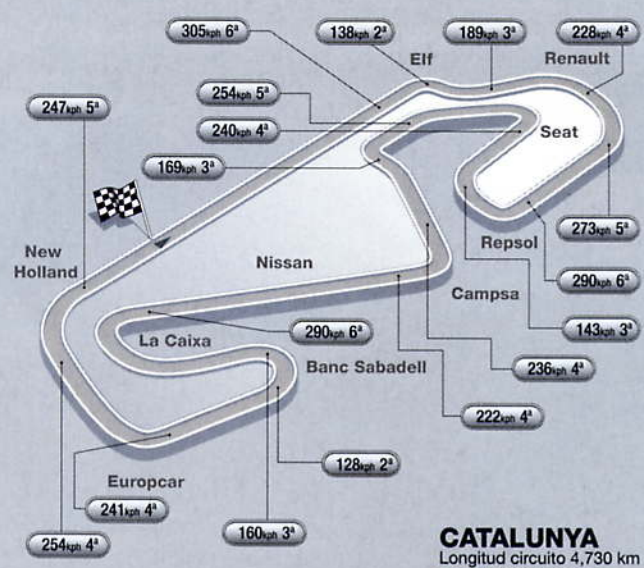


Todos los datos Catalunya

Tempo Soleado, 25°; Temperatura asfalto 27°; Vueltas 65; Distancia 307,324 km; Espectadores 98.000

Parrilla de salida

Posición	Piloto	Tiempo
1	Michael Schumacher	1m 17,762s
2	Rubens Barrichello	+0,258s
3	Fernando Alonso	+0,471s
4	Jarno Trulli	+0,853s
5	Jenson Button	+0,942s
6	Olivier Panis	+1,049s
7	Ralf Schumacher	+1,244s
8	David Coulthard	+1,366s
9	Juan Pablo Montoya	+1,615s
10	Heinz-Harald Frentzen	+1,665s
11	Jacques Villeneuve	+1,801s
12	Mark Webber	+1,853s
13	Cristiano da Matta	+1,861s
14	Nick Heidfeld	+1,884s
15	Ralph Firman	+2,453s
16	Antonio Pizzonia	+2,546s
17	Giancarlo Fisichella	+3,214s
18	Justin Wilson	+4,342s
19	Jos Verstappen	+4,475s
20	Kimi Raikkonen	sin tiempo



Vuelta a vuelta

SALIDA Alonso sale mejor, pero los Ferrari entran delante en la primera curva. Raikkonen choca con Pizzonia, inmóvil en la parrilla. Sale el safety car

VUELTA 6 Bandera verde, con Michael Schumacher líder, seguido por Rubens Barrichello y Fernando Alonso

VUELTA 17 Alonso para y sale quinto

VUELTA 18 Coulthard abandona por un toque con Button en la curva Elf

VUELTA 19 Michael para y sale segundo

VUELTA 20 Barrichello para y sale tercero, detrás de Schumi, líder, y Alonso

VUELTA 35 Michael vuelve a parar y sale cuarto; Alonso es el nuevo líder

VUELTA 36 Barrichello para y sale quinto

VUELTA 37 Alonso para y sale tercero, detrás de Ralf Schumacher

VUELTA 41 Alonso pasa a Ralf

VUELTA 49 Tercera parada de Schumi; Alonso vuelve a ser líder

VUELTA 50 Alonso y Barrichello paran; Alonso sale a 6s de Michael

VUELTA 65 Michael cruza la meta

Velocidades y paradas

VUELTA RÁPIDA
Rubens Barrichello
1m 20,143s en la vuelta 52 (212,470 km/h)

VELOCIDAD MÁS RÁPIDA PUNTO MEDICIÓN
Michael Schumacher 331,5 km/h

VELOCIDAD MÁS LENTA PUNTO MEDICIÓN
Jarno Trulli 291,0 km/h

PITSTOP MÁS RÁPIDO
Fernando Alonso 28,245s

PITSTOP MÁS LENTO
Jos Verstappen 1m 21,735s

CATALUNYA
Longitud circuito 4,730 km
© 2003 Federation Internationale de l'Automobile, 8 Place de la Concorde, 75008 Paris, Francia

¿Lo sabías?

Al superar en parrilla a Da Matta por quinta vez consecutiva, Panis es el único piloto que no ha sido superado en calificación por su compañero este año. Montmeló es el lugar predilecto de tests de los equipos: ruedan aquí una media de 25 días al año.

Clasificación final

Posición	Piloto y coche	Tiempo total	Pos. 1ª vuelta
1	Michael Schumacher Ferrari F2003-GA (Bridgestone)	1h 33m 46,933s	1
2	Fernando Alonso Renault R23 (Michelin)	+5,716s	3
3	Rubens Barrichello Ferrari F2003-GA (Bridgestone)	+18,001s	2
4	Juan Pablo Montoya Williams-BMW FW25 (Michelin)	+1m2,022s	6
5	Ralf Schumacher Williams-BMW FW25 (Michelin)	a 1 vuelta	4
6	Cristiano da Matta Toyota TF103 (Michelin)	a 1 vuelta	8
7	Mark Webber Jaguar R4 (Michelin)	a 1 vuelta	17
8	Ralph Firman Jordan-Ford EJ13 (Bridgestone)	a 2 vueltas	12
9	Jenson Button B.A.R.-Honda 005 (Bridgestone)	a 2 vueltas	5
10	Nick Heidfeld Sauber-Petronas C22 (Bridgestone)	a 2 vueltas	10
11	Justin Wilson Minardi-Cosworth PS03 (Bridgestone)	a 2 vueltas	9
12	Jos Verstappen Minardi-Cosworth PS03 (Bridgestone)	a 2 vueltas	13

NO CLASIFICADOS

Giancarlo Fisichella	Jordan-Ford EJ13 (Bridgestone)	motor - 43 vueltas	11
Olivier Panis	Toyota TF103 (Michelin)	cambio - 41 vueltas	14
Heinz-Harald Frentzen	Sauber-Petronas C22 (Bridg.)	suspensión - 38 vueltas	15
David Coulthard	McLaren-Mercedes MP4-17D (Michelin)	accidente - 17 vueltas	16
Jacques Villeneuve	B.A.R.-Honda 005 (Bridg.)	fallo eléctrico - 12 vueltas	7
Jarno Trulli	Renault R23 (Michelin)	accidente - 0 vueltas	-
Antonio Pizzonia	Jaguar R4 (Michelin)	accidente - 0 vueltas	-
Kimi Raikkonen	McLaren-Mercedes MP4-17D (Michelin)	accidente - 0 vueltas	-

Resultados hasta la fecha

Piloto	Australia	Malasia	Brasil	San Marino	España	Austria	Mónaco	Canadá	Europa	G. Bretaña	Francia	Alemania	Hungría	Italia	EE UU	Japón
Michael Schumacher	4	6	R	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rubens Barrichello	R	2	R	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Juan Pablo Montoya	2	12	R	7	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ralf Schumacher	8	4	7	4	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
David Coulthard	1	R	4	5	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kimi Raikkonen	3	1	2	2	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jarno Trulli	5	5	8	13	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fernando Alonso	7	3	3	6	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nick Heidfeld	R	8	R	10	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Heinz-Harald Frentzen	6	9	5	11	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Giancarlo Fisichella	12	R	1	15	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ralph Firman	R	10	R	R	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mark Webber	R	R	9	R	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Antonio Pizzonia	13	R	R	14	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jacques Villeneuve	9	NS	6	R	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jenson Button	10	7	R	8	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Justin Wilson	R	R	R	R	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jos Verstappen	11	13	R	R	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Olivier Panis	R	R	R	9	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cristiano da Matta	R	11	10	12	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

CLAVE: DS: Descalificado/R: Retirado/NS: No salido/NC: No calificado/NP: No participó

#6: Las colinas resuenan...

... pero no con sonrisas y lágrimas, sino más bien con el ruido atronador de los V10 en el aire claro de montaña.



De visita

- Obtendrás grandes fotos de carrera con las montañas de Stiria (izda.) de fondo.
- En Graz visita el Landeszeughaus, con más de 30.000 armaduras y armas, la mayoría del siglo XVII.
- ¿Valiente? Qué tal hacer *bungee* desde los 150 metros de la Torre del Danubio, en Viena. Contempla la ciudad desde los dos restaurantes situados en lo alto de la torre.
- Después, relájate en la cervecería Bier Baron de Graz, Heinrichstrasse 56.

GETTY IMAGES, ARCHIVO LAT

Resultados 2002

Ocho primeros carrera

- 1 Michael Schumacher**
Ferrari F2002, 1h 33m 51,562s, 196,344 km/h
- 2 Rubens Barrichello**
Ferrari F2002, +0,182s
- 3 Juan Pablo Montoya**
Williams-BMW FW24, +17,730s
- 4 Ralf Schumacher**
Williams-BMW FW24, +18,448s
- 5 Giancarlo Fisichella**
Jordan-Honda EJ12, +49,965s
- 6 David Coulthard**
McLaren-Mercedes MP4-17, +50,672
- 7 Jenson Button**
Renault R202, +52,229
- 8 Mika Salo**
Toyota TF102, +1m 09,425s

Vuelta rápida

Michael Schumacher
Ferrari F2002, 1m 09,298s, 224,733 km
NUEVO RÉCORD

Número de vueltas

71
Distancia de carrera
307,146 km

Ocho primeros parrilla

- 1 Rubens Barrichello**
Ferrari F2002, 1m 08,082s, 228,747 km/h
- 2 Ralf Schumacher**
Williams-BMW FW24, +0,282s
- 3 Michael Schumacher**
Ferrari F2002, +0,622s
- 4 Juan Pablo Montoya**
Williams-BMW FW24, +1,036s
- 5 Nick Heidfeld**
Sauber-Petronas C21, +1,047s
- 6 Kimi Raikkonen**
McLaren-Mercedes MP4-17, +1,072s
- 7 Felipe Massa**
Sauber-Petronas C21, +1,146s
- 8 David Coulthard**
McLaren-Mercedes MP4-17, +1,253s

Horarios

Primera sesión oficial
14.00 viernes 16 de mayo
Segunda sesión oficial
14.00 sábado 17 de mayo
Carrera
14.00 domingo 18 de mayo
Horarios sujetos a variación

Fernando Alonso



Así es el A1-Ring

"El A1-Ring es un buen sitio para correr porque tiene varios puntos de adelantamiento, aunque no es muy exigente desde el punto de vista del pilotaje, porque sólo tiene ocho curvas. Vaya, que es el trazado más sencillo de todos.

"La potencia es importante, porque hay muchas rectas. Al principio del fin de semana, la pista patina bastante porque se utiliza poco, pero es abrasiva, así que gana goma rápidamente. El tiempo puede pasar sin previo aviso de soleado a lluvioso, así que hace falta reaccionar con rapidez".



A1-RING
Longitud circuito 4,326 km



Osterreichring
1975: triunfo de
Vittorio Brambilla.
¡Hizo un trompo
en la vuelta de
honor y destrozó
el morro!

RINCÓN HISTÓRICO

Un adiós no muy sentido

Hace años, Austria tenía un gran circuito. Ahora seguramente no se lo eche de menos.

Dejando de lado 2002 y el 'Austria-gate', nunca ha sido fácil que el GP de Austria arraigara. El genial Österreichring fue descartado sin miramientos tras la carrera de 1987, mientras que todo indica que la 26ª y última edición de la prueba, este año en el A1-Ring, pasará sin demasiada pena ni gloria.

Claro que Austria podría regresar algún día al calendario. El fin de la carrera ya se anunció dos veces antes, y por dos veces resucitó, en el Österreichring en 1970 tras la solitaria prueba de 1964 en Zeltweg, y en el A1-Ring en 1997. Pero la aparición de Bahrein y Shanghai lo hace ahora poco probable.

A ninguno de los equipos actuales les disgustará la desaparición de esta carrera, ya que ninguno de ellos

ha llegado a dominar allí. McLaren es el que más éxito ha tenido últimamente, pero todo es relativo. Seis victorias en las 10 últimas carreras parecen muchas, pero son las únicas de McLaren en Austria.

Ferrari, por su parte, triunfó con Michael Schumacher en 2002 y Eddie Irvine en 1999, pero antes de eso ha de remontarse a la victoria de Lorenzo Bandini en 1964 y la exhibición de dominio de Jacky Ickx en 1970. Y Williams sólo ha ganado con Alan Jones (1979), Nigel Mansell (1987) y Jacques Villeneuve (1997).

Un único piloto, Alain Prost, ha logrado ganar tres veces en Austria: en 1983, 1985 y 1986.

Eso sí, la carrera ha sido grata con algunos pilotos. Vittorio Brambilla, el 'Gorila de Monza', obtuvo aquí su

única victoria en F1 (¡es más, su único podio!), en la edición de 1975, acortada por la lluvia. En los entrenamientos se mató el piloto de Penske Mark Donohue.

Al menos John Watson consiguió borrar en parte ese recuerdo a los de Penske al darles una primera y emotiva (y única) victoria en F1 el año siguiente, en Austria. A Watson le costó su barba, pues se la apostó con el dueño, Roger Penske.

Penske ya se había retirado de la F1 en 1977, cuando otro equipo obtuvo su primera y única victoria en Austria. Alan Jones se benefició del abandono de James Hunt para otorgarle a Shadow una clara victoria, pero era demasiado tarde. Shadow dejó de existir antes de 1981. **Stewart Williams**

BOLA DE CRISTAL

¿Quién te quiere? Pues nosotros no

El último GP de Austria (por ahora). Ni una lágrima...



Para los amantes de la cultura, el GP de Austria es de lo mejor del calendario. Puedes volar a Viena, visitar la Catedral de San Esteban, ver los Lipizanos y visitar el teatro de la ópera. Y luego recorrer las montañas de Stiria hasta Zeltweg y empaparte de algunos de los paisajes más espectaculares de Europa.

Sin embargo, allí termina tu viaje de Alicia en el País de las Maravillas: es difícil dar con una pista menos estimulante que el A1-Ring. Se reduce a ocho curvas unidas entre sí por rectas. Sólo hay una curva rápida, y aun así hay más arena al lado de cada curva que en una playa de la Costa Brava, lo que deja al espectador muy lejos de los coches.

No hay secretos ocultos para tomar las curvas: el tiempo se halla en la entrada. Se trata de frenar tarde y aplastar el pie en el acelerador casi de inmediato. El impulso es vital, de lo contrario se castiga la velocidad punta en la siguiente recta, así que es de esperar que los ultra suaves Rubens Barrichello, Jenson Button y David Coulthard vuelen.

Las largas rectas otorgan a la pista su único atributo redentor: competición. Hay tres puntos de adelantamiento y, a no ser que haya un coche tan dominante como el de Ferrari del año pasado (arriba), normalmente hay emoción en cabeza.

Los coches van a todo gas durante el 75% de la vuelta, lo que pone el énfasis en la potencia y la fiabilidad. En lo primero, la disputa está entre BMW y Ferrari.

Las frenadas fuertes producen el desgaste y sobrecalentamiento de los discos de carbono, por eso Ferrari adoptó unos sofisticados conductos de tambor para ventilación de frenos el año pasado. Por su parte, la abrasiva superficie de la pista causa un fuerte granulado de los neumáticos, en concreto del delantero exterior, muy solicitado en dos izquierdas medias de peralte invertido.

Pero lo mejor del GP de Austria de este año es que ya no habrá otro. Se sacará del calendario para dejar paso al primer GP de China. Buena jugada, Bernie.

Tom Clarkson

'JOHN WATSON GANÓ EN 1976. LE COSTÓ SU BARBA, PUES SE LA APOSTÓ CON EL DUENO, ROGER PENSKÉ'

#7: El color del glamour

La F1 necesita a Mónaco y viceversa. Escucha cómo suenan los dólares entre champán y caviar. Hasta se puede ver un GP.

De visita

- No conduzcas en Mónaco durante el fin de semana de carrera.
- ¿Un gustazo? Ve a cenar al hotel de David Coulthard, el Columbus, Avenue des Papalins.
- O ve a La Maison du Caviar, en Beausoleil, Francia. Está a un paso de la Plaza del Casino y lo recomienda Jacques Villeneuve.
- Ponte elegante si vas a ir al Casino. ¡Buena suerte!
- Visita el parque Phoenix, en Niza. Su invernadero alberga hasta siete climas diferentes.

Resultados 2002

Ocho primeros carrera

- 1 David Coulthard**
McLaren-Mercedes MP4-17,
1h 45m 39,055s, 149,280 km/h
- 2 Michael Schumacher**
Ferrari F2002, +1,050s
- 3 Ralf Schumacher**
Williams-BMW FW24,
+1m 17,450s
- 4 Jarno Trulli**
Renault R202, +1 vuelta
- 5 Giancarlo Fisichella**
Jordan-Honda EJ12, +1 vuelta
- 6 Heinz-Harald Frentzen**
Arrows-Cosworth A23, +1 vuelta
- 7 Rubens Barrichello**
Ferrari F2002, +1 vuelta
- 8 Nick Heidfeld**
Sauber-Petronas C21,
+2 vueltas

Vuelta rápida

Rubens Barrichello
Ferrari F2002, 1m 18,023s,
155,492 km/h
NUEVO RÉCORD

Número de vueltas

78
Distancia de carrera
260,520 km

Ocho primeros parrilla

- 1 Juan Pablo Montoya**
Williams-BMW FW24,
1m 16,676s, 158,224 km/h
- 2 David Coulthard**
McLaren-Mercedes MP4-17,
+0,392s
- 3 Michael Schumacher**
Ferrari F2002, +0,442s
- 4 Ralf Schumacher**
Williams-BMW FW24, +0,598s
- 5 Rubens Barrichello**
Ferrari F2002, +0,681s
- 6 Kimi Raikkonen**
McLaren-Mercedes MP4-17,
+0,984s
- 7 Jarno Trulli**
Renault R202, +1,034s
- 8 Jenson Button**
Renault R202, +1,456s

Horarios

Primera sesión oficial
14.00 jueves 29 de mayo
Segunda sesión oficial
14.00 sábado 31 de mayo
Carrera
14.00 domingo 1 de junio
Horarios sujetos a variación

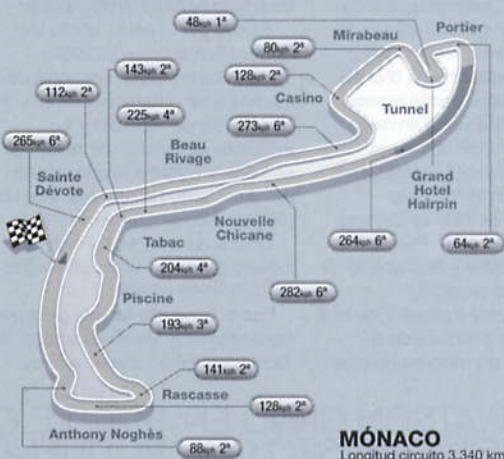
Fernando Alonso



Así es Montecarlo

"No he corrido en Mónaco desde 2001 y tengo ganas de volver, porque me encanta. El hecho de ser un trazado urbano supone todo un reto, porque los railes están muy próximos y, aunque no es posible adelantar, es un lugar donde el piloto puede marcar la diferencia, y eso siempre es una gran fuente de motivación.

"La adherencia es muy importante en este trazado, muy revirado y plagado de curvas lentas. Por eso es la pista en que llevamos más carga aerodinámica y también los reglajes más blandos de todo el campeonato, además de algunas piezas específicas".



MÓNACO
Longitud circuito 3,340 km

Donde sólo triunfan los valientes

Curvas ciegas, railes en las narices: la destreza está aquí.



No hay curva mala en Mónaco, por eso seguimos yendo. La verdad es que la pista resulta demasiado peligrosa para la F1 moderna, pero es un reto que los pilotos no pueden pasar por alto. La salida de todas y cada una de las curvas es ciega y hace falta una habilidad y confianza increíbles para aplastar el acelerador apuntando al guardarrail. Si te equivocas de trazada, o se te descuelga la zaga en la salida, te la pegas. Sólo los pilotos más disciplinados ganan aquí, tal y como muestra el palmarés: Ayrton Senna, seis veces; Graham Hill y Michael Schumacher, cinco, y Alain Prost, cuatro.

Peró en realidad Mónaco es más que la carrera en sí. Para mucha gente en una ocasión de hacer alarde de su riqueza y, para los equipos, sólo es una carrera porque tiene una salida y una llegada. Adelantar es casi imposible, por lo que la acción más intensa en pista tiene lugar en los oficiales del sábado, ya que la posición de parrilla dicta prácticamente la posición de meta. Será muy interesante ver cómo los equipos reconcilian esta necesidad con las nuevas normas. Los mejores sitios para ver la carrera son la salida de la Plaza del Casino, donde el cambio de rasante desestabiliza el coche, la entrada o salida de Tabac y la salida de la Piscina. Todas son curvas de medias a rápidas y puedes ver quien confía en su coche y su destreza, y quién no.

"Pisé demasiado el piano en la entrada de la Piscina", recuerda el poleman del año pasado, Juan Pablo Montoya. "El coche se descolocó, pero tenía que mantener el pie clavado porque sabía que estaba haciendo una buena vuelta". Las tribunas en Casino, la Piscina y Tabac permiten contemplar mejor que en ningún otro sitio un pilotaje bravo donde los haya.

En cuanto al resultado... cuenta más la habilidad que la supuesta ventaja o desventaja de coche. Por eso, aposteo por Michael. Resulta colosal en el único circuito urbano de verdad de la F1, lo que lo convierte en el sitio ideal para darle una lección de pilotaje a Kimi Raikkonen.

Tom Clarkson



Disfruten del espectáculo. Estamos en 1950 y la mitad del pelotón caerá pronto.

RINCÓN HISTÓRICO

Que llueva, pero no a plazos

Entre el puerto y todo lo demás, el agua ha tenido su papel en la historia de Mónaco.

Considerada hoy día la joya de la corona de la F1, Mónaco no tuvo precisamente una entrada triunfal en el campeonato del mundo allá por 1950.

Ocho días después de que Silverstone acogiera la carrera inaugural, los equipos se fueron a Montecarlo. Una parrilla de 19 coches, reforzada por tres Ferraris, prometía mucho, aunque el estado del tiempo no era el ideal. Un fuerte viento causaba problemas en Tabac, donde la espuma lanzada desde el puerto mojaba la pista.

Fue ésta la causa de que el Maserati de Froilán González chocara contra el Alfa de Giuseppe Farina en la primera vuelta. Rodaban a rebufo del líder, Juan Manuel Fangio, y dejaron una estela de caos.

Ocho coches más se vieron envueltos en el accidente y tuvieron que retirarse en esa primera vuelta, junto con Farina. González logró dar otra vuelta hasta abandonar debido a los daños causados.

Fangio se abrió camino a través de los restos al final de la vuelta y siguió adelante hasta ganar, pero la mitad del pelotón quedó eliminada a falta de tres horas y cuarto de carrera.

Los incidentes de la primera vuelta formaron parte de Mónaco durante muchos años, sobre todo antes de que Ste. Dévot se hiciera más lenta en los años 80 para tratar de acabar con la baja casi obligada de varios coches en ese punto. En 1980, el Tyrrell de Derek Daly voló sobre el Alfa de Bruno Giacomelli en la frenada de la primera curva.

Mario Andretti (Alfa) y Andrea de Cesaris (McLaren) continuaron con la tradición en 1981 al engancharse en el mismo sitio, aunque, por una vez, el drama estuvo en otra parte.

Los bomberos extinguieron con prontitud y entusiasmo un incendio en el Hotel Loews, encima del túnel. Tal vez con demasiado entusiasmo: el agua cayó abajo, a la pista.

Así que los pilotos tenían ante sí una pista totalmente seca, salvo una pequeña parte en la oscuridad del túnel. Se impuso el sentido común y la salida se retrasó más de una hora, aunque la pista seguía mojada cuando por fin empezó la carrera. No obstante, a diferencia de 1950, todos se las apañaron para atravesar el parche húmedo sin contratiempos...

Stewart Williams

'EN 1981, A DIFERENCIA DE 1950, TODOS ATRAVESARON EL PARCHÉ HÚMEDO SIN CONTRATIEMPOS...'

Querido Alex:

Necesito ayuda con esto, amigo. ¿Por qué? Porque, en primer lugar, Jaguar soltó la pasta para librarse de Pedro de la Rosa (y hacer sitio a Antonio Pizzonia) entre grandes palabras de estabilidad, entrega y "mantenemos firmes". Luego –¡marchando!– amenazan con echar al brasileño y a ti te cortejan hacia su R4.

Puede que ya lo haya dicho antes, Alex, pero, por lo que a mí respecta, estos jefes de equipo son una raza aparte. La verdad es que a la mayoría de ellos no se les debería permitir salir después del anochecer sin las manoplas cosidas a los puños de sus abrigo. Es mi opinión, tú ya me entiendes. Y los de Jaguar no son una excepción. Apenas el mandamás se pone de pie y se aclara la garganta, que ya puedes oír el ruido de la caja registradora y cómo le da el finiquito al desgraciado de turno, confinándolo a un saludable retiro con sólo un grueso fajo de billetes de 100 euros para enjugarse las lágrimas. Como digo, un negocio de lo más curioso.

Al respecto, también debo decir que me ha sorprendido un poco que quieras unirse al Gato Saltarín cuando todavía se recupera de su última visita al veterinario. Pensaba que lo tenías bien montado: un pequeño pero sustancioso estipendio, un pulcro juego de monos plateados, piso en Mónaco con la parienta y la posibilidad de un volante en F1 con McLaren-Mercedes en caso de que el mudito del Ártico o el flaco escocés se echen a perder.

Desde luego, me hago cargo de que rodar incontables tandas de 50 vueltas en un Paul Ricard vacío y anegado, realizando valoraciones una tras otra de in-

Alex Wurz, el 'tercer piloto' de McLaren, podría sustituir a Antonio Pizzonia en Jaguar. De ser así, creemos que ésta será la pinta que tendrá.



STEVE ETHERINGTON/ALAMY; MARK THOMPSON/GETTY IMAGES

nombrables sistemas de control electrónico, podría haberte creado una cierta sensación de monotonía tras los primeros cientos de salidas. Con todo, creo que tal vez sea justo decir que has hecho más por mejorar tu propia reputación personal en tus dos años y pico como piloto probador de McLaren que durante todos esos 52 grandes premios que corriste para ese comerciante de trapos italiano que poseía un equipo dirigido por el fumador empedernido que siempre aparece en la prensa rosa.

Sí, sé que acabaste tercero en el GP de Gran Bretaña de 1997, pero desde entonces todo pareció decaer un tanto, aunque el tal Bishop que dirige esta revista parece creer que el hecho de que te fuera bastante bien contra Fisichella te distingue como un auténtico Superman pero sin capa. Entre nosotros, Matt no para de dar la tabarra sobre el talento al volante del *spaghetti*, pero lo mejor, me parece, es limitarse a sonreír y asentir. Y comoquiera que eso dice mucho en tu favor, harás bien en complacerle [para entender todo esto, véase la página 48, N. de la R.].

Al final, la verdad, te enfrentas a la elección entre el actual *statu quo* o intentar ganar al chaval del otro Jaguar, el tal Mark Webber. Un tipo muy agradable, por cierto, aunque estoy seguro de que hará todo lo posible para acabar contigo, si es que aceptas el reto. Y mientras andas por ahí por tu cuenta y riesgo, De la Rosa tratará de hacerse amigo de Dennis y Whitmarsh, susurrándoles cosas bonitas al oído e insinuando que, la verdad, el bueno de Wurz no ha logrado gran cosa en el frente de los tests, así que, ¿por qué no comprometerse con el español indefinidamente?

Otra cosa que has de recordar, claro, es que el equipo Jaguar F1 tiene un historial de lealtad y solidez sólo igualado por Stalin y Genghis Kahn. Si obtienes el volante y no logras ganar, digamos, el GP de Francia... verás cómo los directivos le harán ojitos a otro chico con posibilidades, como Gary Paffett, y te harán el salto. Luego harán cola para pedirle los servicios a De la Rosa y todo volverá a estar donde estaba hace un año, excepto que se habrán gastado un millón de dólares de más para nada, claro.

Para acabar, hay un tema muy importante a tener en cuenta. Si das una vuelta por, pongamos, Magny-Cours con un viejo Jaguar Mark 10, asegúrate de que no pierdes de vista los retrovisores. El sentido del humor del viejo Ronaldo no llegará hasta el punto de que un Jaguar rebelde, incluso uno pilotado por un miembro de su numerosa familia, eche a Kimi a la cuneta. Podría ser el último pollo volován que te comes en el mismísimo Cesid de la F1, conocido también como el Centro 'Comunitario' de McLaren.

Te saluda cordialmente,

Mr. Paddock

'Me sorprende que quieras unirse al Gato Saltarín cuando aún se recupera de su última visita al veterinario. Se te veía bien de plata'