

ENTREVISTA
MARC GENÉ
"Williams es tan
favorito al título
como Ferrari"

ENTREVISTA
DE LA ROSA
"En McLaren cada
día aprendes algo"

RACING

SEPTIEMBRE 2003
Nº55 - 4,5 €



EXCLUSIVA MUNDIAL
ASÍ CORRE SCHUMI
La telemetría de Michael
comparada con la de
Rubens: lo nunca visto

ENTREVISTA
JUSTIN WILSON
Cara a cara con el nuevo
piloto de Jaguar. ¿Podrá
con Mark Webber?

> ALONSO CONTRA RÄIKKÖNEN
**BIENVENIDOS
AL FUTURO**



> Secciones

8 Parade

La belleza de la velocidad y el detalle

14 Joan Villadelprat

Williams lo tiene todo para ganar

16 Javier del Arco

Recuerdos del Hockenheim antiguo

18 Pítpass

¿Irá Montoya a McLaren en 2005?

24 Correo

Nuestros lectores opinan sobre la F1

96 Previo GP

Este mes sólo nos espera Hungría

98 Bandera negra: Rubinho

Dio lo mejor de sí en Silverstone

> Artículos

EN PORTADA

28 El futuro de la Fórmula 1...

... es una pareja de jóvenes y brillantes pilotos procedentes de Finlandia y España.

EN PORTADA

34 Alonso en la carretera

Hombre Renault en pista y fuera de ella, Fernando se relaja con el musculoso Clio V6.

38 Los grandes duelos de la F1

Las rivalidades heroicas, de Moss/Fangio al trágicamente breve choque Schumi/Senna.

EN PORTADA

44 Marc Gené y Pedro de la Rosa

Uno es todo un veterano en Williams; el otro, casi un rookie en McLaren. Escuchémosles.

EN PORTADA

48 La telemetría de Schumacher

¿Por qué es tan rápido el campeón del mundo? Tenemos los datos que lo explican.

56 Todos los probadores de F1

He aquí los tipos que ponen los coches al dente para los titulares. ¿Quién es el mejor?

EN PORTADA

64 Entrevista: Justin Wilson

El nuevo fichaje de Jaguar suele salir tan rápido que Minardi no pudo retenerle.

68 Más presión de neumáticos

El contraataque de Michelin ha dejado a Bridgestone a la defensiva. Pero lucharán.

74 Nelson Piquet y Nelson Piquet

Sí, dos. Conozcamos al superrápido chaval que quiere emular a su superrápido papá.

79 Gran Bretaña y Alemania

Dos carreras que han dado emoción al Mundial. Crónica, datos, técnica.



28



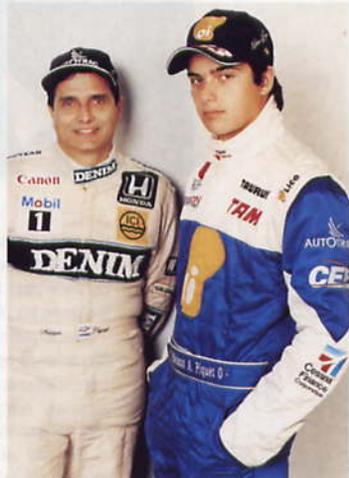
Fernando Alonso vs Kimi Räikkönen

Son jóvenes, inteligentes y tremendamente rápidos. F1 Racing presenta a los dos pilotos que con más probabilidades nos mantendrán pegados al sofá en temporadas venideras.

10 años

>74

Pasado y futuro de la F1: Nelson Piquet y su hijo... Nelson Piquet.



>48

Los datos de Schumi nos cuentan por qué es el piloto más exitoso.



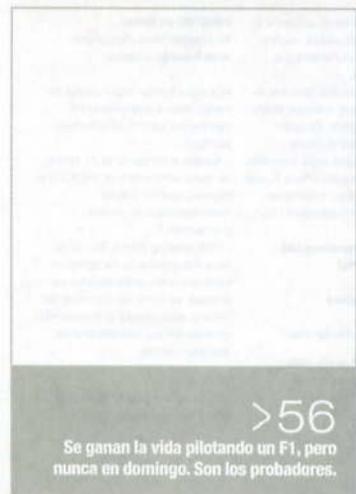
>64

La carrera de Justin Wilson está en plena aceleración.



>68

Bridgestone siente la presión y lucha por mantener a Ferrari en cabeza.



>56

Se ganan la vida pilotando un F1, pero nunca en domingo. Son los probadores.



>38

La historia de la F1 está plagada de grandes rivalidades.

La platea se vacía



El veredicto de 2002 quedó visto para sentencia mucho tiempo antes de llegar a la última carrera. Michael Schumacher y Ferrari no dieron opción a nadie y consiguieron un nuevo título. Las críticas arrieron por culpa del aburrimiento, la falta de oportunidades y los problemas financieros de diversos equipos. Pero a pesar de todo, la gente acudió a los circuitos, el volumen de público aún siendo inferior al de 2001 fue considerable.

Este año, en cambio, ha descendido sensiblemente, los fans no acuden en masa a ocupar tribunas y pelouses,

como era habitual en todos los trazados europeos. Con la única excepción del Circuit de Catalunya (el más barato de Europa, aunque para la economía local no lo sea tanto), el resto de instalaciones ha visto reducir el número de ocupantes.

Deportivamente, la especialidad atraviesa por un momento radicalmente opuesto al de la temporada pasada, muy interesante, con cuatro o cinco pilotos aspirantes al título de campeón; dos jóvenes, Alonso y Räikkönen, que deslumbran y enganchan y tres 'veteranos' que van a por todas, Ralf, Michael y Juan Pablo.

Si todo va, en general, mejor, ¿por qué no se mantienen los niveles de taquilla? Es más, ¿por qué no aumentan? Sencillamente porque las entradas continúan siendo muy caras, excesivamente caras. Dejando a un lado la locura de Mónaco, los altos precios han saltado la barrera de muchas economías familiares y ni el excelente espectáculo que se cuece ahora en el asfalto es capaz de desbloquear esta apatía que se va a convertir en una crisis muy seria si no se ataja de raíz. Parecer ser que toda la carne está puesta en conseguir más dinero de la televisión y evitar el famoso mundial paralelo, pero los equipos y la FIA deben ocuparse de los que aplauden, hacen cola, pagan y adoran a los pilotos y los coches. No pueden condenar al público a ser el fondo de color que se ve detrás de un monoplaza.

Xavier Guillén Elena

nuestras firmas

> Peter Windsor

De Fangio y Moss a Räikkönen y Alonso... Nuestro Peter Windsor ofrece la crónica más penetrante sobre tales rivalidades y sobre la F1 en general. Hoy como ayer y a lo largo de las últimas tres décadas. Este mes analiza varios enfrentamientos históricos (página 38) y sienta las bases del próximo gran duelo, Kimi vs Fernando (página 28).



> Stéphane Samson

Un mes de contrastes para el bueno de Stéphane. Tras sumergirse en los gráficos de telemetría de Michael Schumacher para desgranar qué hace tan especial su pilotaje (página 48), nuestro compañero puso rumbo a Enstone para visitar a Fernando Alonso y verle exprimir el Renault Clio V6 (página 34).



> Neil Cooper

Si la portada de este número de *F1 Racing* te gusta tanto como a nosotros, el mérito es de Neil Cooper, fotógrafo de altos vuelos (salta a la vista). Su especialidad son los retratos y trabaja para un montón de medios gráficos, entre ellos el *Sunday Times* y *Marie Claire*. Y en su tiempo libre le gusta desplegar sus alas...



> Anthony Rowlinson

Anthony lo tiene claro: ante la duda... Le enviamos a una prueba de F3 en Silverstone con el encargo de entrevistar a un tal Nelson Piquet y, al llegar, descubrió con estupor que no había uno, sino dos. Padre e hijo, para más señas. No hay problema, entrevista conjunta y asunto arreglado. Véase página 74.



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
Valenti Fradera

colaboradores

Javier del Arco
Joan Villadelprat
Alvaro Rubio
Xavier Pérez
Javier Moncayo

jefe de producción

Guillermo Escudero
ayudante de producción
Maud Connan

maquetación

Montserrat Planas

fotomecánica

Jéssica Cabana
Carolina Rodríguez

responsable comercial

Roger Roca
publicidad.f1racing@ixo.es

editor in chief

Matt Bishop
executive editor
Anthony Rowlinson
associate editor
Stéphane Samson
managing editor
Stewart Williams

chief sub-editor

John Lilley
staff writer
Dom Taylor
consultant editor
Peter Windsor
editor at large
Alan Henry
technical editor
Steve Matchett

editorial secretary

Emily Kearns
art editor
Alison Lane
picture editor
Eddie Judd
senior designer
Jody Hockley
fotografía
Darren Heath
agencias de fotografía
LAT, Getty Images

publisher

Karl Penn
associate publisher
Robin Shute
international
commercial manager
James Watson
commercial manager
Matthew Warren

advertisement manager

Jonathan Haines
senior sales
executive
Martin Cragg
publishing
assistant
Helen Watkins
production
controller
Lara Piercy
design director
Paul Harpin
sales director
John Chambers
managing director
Peter Foubister
chairman
Tony Schulp

F1 Racing es una marca comercial de Haymarket Magazines Ltd. utilizada bajo licencia por Ixo Publishing en francés y español.

F1 Racing se publica cada mes en Alemania, Argentina, Australia, Brasil, China, EE.UU., España, Finlandia, Francia, Gran Bretaña, Grecia, Holanda, Hong Kong, India, Indonesia, Italia, Japón, República Checa, Suecia, Suiza, Turquía por Haymarket Autosport Classic Publications Ltd., una división de:

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

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

PRINTED IN SPAIN
Impresión Giesla-Fotografik
distribución Dapaña

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

10/09/2003
• *F1 Racing* se publica 12 veces por año.
© Haymarket Magazines Ltd. 2003.

A la antigua usanza

Bravo, Heinz-Harald, por atar en corto a tu C22, como hacían Jochen, Ronnie, Gilles y Keke. ¿Quién dijo que el control de tracción aniquilaba el sobreviraje?

Circuito: Silverstone, Gran Bretaña

Hora/fecha: 9.11 h, sábado 19 de julio

Fotógrafo: Darren Heath, Canon EOS 1V, objetivo 600 mm, película Fuji Velvia, 1/500 a F9





parade





La arruga es bella

No es más que un pedazo de cinta adhesiva para marcar el espacio entre boxes. Pero atacado por las ruedas de los F1, sucio y a la luz de la tarde, es una obra de arte.

Circuito: Silverstone, Gran Bretaña

Hora/fecha: 16.25 h, domingo 20 de julio

Fotógrafo: Darren Heath, Canon EOS 1V, objetivo 200 mm, película Fuji Velvia, 1/1000 a F2,8



Arrojado a los leones (o los Jaguars)

Justin Wilson acaba de ver a su compañero Mark Webber agenciarse la P4 en los oficiales del viernes.

Presión a tope. Pero su reacción es valiente: P7.

Circuito: Hockenheim, Alemania

Hora/fecha: 13.32 h, viernes 1 de agosto

Fotógrafo: Darren Heath, Canon EOS 1V, objetivo 600 mm, película Fuji Velvia, 1/30 a F4



Joan Villadelprat

Williams dispone del motor más potente de todos, pero además han conseguido un chasis muy bueno.

Michelin está tomando una ventaja sustancial sobre Bridgestone que puede ser determinante en la recta final del campeonato. Esta situación, combinada con el excelente rendimiento de Williams, convierte al equipo de Frank en el candidato más preparado para conquistar el título de campeón del mundo en el apartado de constructores.

Al inicio del campeonato las dos marcas de neumáticos, Michelin y Bridgestone, iban muy parejas pero ha quedado claro que, después del despegue que dio Michelin tras las primeras carreras, ahora ha rizado el rizo y ha avanzado otro paso más por delante. Esta diferencia es muy importante y aunque cueste de entender por muchos aficionados, hoy en día, entre los equipos competitivos lo que marca la diferencia entre un coche y otro, lo que permite ganar carreras, es el neumático. Williams está en racha, la marca francesa elabora gomas a la carta y ya hace tiempo que el motor BMW es el más potente de la F1. El chasis al principio tenía muchos problemas pero ahora han llegado a un punto muy competitivo que les permite alargar más las carreras, no son los primeros a la hora de entrar en boxes, se mantienen con poca gasolina más tiempo que los rivales y aquellas vueltas son primordiales para distanciarse. El chasis de Williams es en estos bastante bueno.

(Abajo) Bien sea gracias a Ralf o a Montoya, Williams se convierte en el equipo dominante de la segunda parte del campeonato.

Vemos además que Williams está trabajando muy bien, con un planteamiento de estrategias acertado y una sincronización óptima de las maniobras en los boxes, algo que tradicionalmente les ha supuesto perder muchos puntos e incluso carreras. Volvemos a verles como en sus mejores épocas, con un coche superior, campeón, enmarcado en una escudería que ahora sí que funciona como una máquina de precisión.

Al margen se ha de contabilizar la actuación de los pilotos, a veces, tanto Montoya como Ralf se muestran inmaduros. Mención aparte merece la actuación de Juan Pablo Montoya en el Gran Premio de Alemania porque fue impresionante, con un dominio de la carrera apabullante. Por otra parte, Ralf cometió un error en la salida tremendamente perjudicial para él. A mí entender se abrió demasiado en



'Volvemos a ver a Williams como en sus mejores épocas, con un coche campeón y una escudería que ahora sí que funciona como una máquina de precisión'

la frenada obligando a Rubens Barrichello a abrirse también y Räikkönen no pudo evitar el choque que lo lanzó contra las protecciones. Ralf cometió una equivocación por un exceso de celo a la hora de mantener su posición. Esto para un piloto que aspira a ser campeón del mundo es ir demasiado lejos y demuestra no calibrar bien los riesgos, porque a raíz del incidente perdió la oportunidad de haber disputado la victoria y dejó a cinco pilotos más varados en la tierra de la escapatoria, condenados al abandono. Ralf debe pensar que así concede ventaja a su hermano Michael y al resto de competidores.

Es interesante analizar la carrera de Michael Schumacher en Hockenheim, porque se observó un rendimiento del último juego de neumáticos muy competitivo (al margen del pinchazo) y eso quizá apunte la recuperación de Bridgestone, o al menos un acercamiento a los rivales.

En el último parcial iba muy fuerte y la goma comenzó a funcionar mejor. Tradicionalmente los Bridgestone permiten una primera vuelta muy rápida, luego bajan un poco y enseguida se estabilizan, este proceso es el ideal y era la característica típica de esta marca, que se vislumbró en el último juego de Michael y algo que Michelin ha conseguido siempre en las últimas carreras.

Fernando Alonso ha vuelto a puntuar después de unos cuantos abandonos. En Alemania no iba muy bien, cometió un error de pilotaje, algo inusual en él, o el coche no estaba bien o tenía algún problema. Trulli le cogió bastante ventaja que luego al final de la carrera perdió. El handicap del italiano siempre es el mismo, cuando lo adelanta un piloto, baja el rendimiento, Michael lo pasó bastante bien y en aquel momento se desmoralizó, Coulthard lo pasó también y bajó mucho. Alonso, en cuatro o cinco vueltas lo cogió, no sé si fue una recuperación del asturiano o es que Trulli iba más lento de lo que debía. De todas maneras, el fin de semana de Jarno fue uno de los mejores de la temporada y pudo subir al podio, algo que se merecía.

Del resto de equipos veo a Sauber muy flojo, no lo entiendo muy bien, tienen dos buenos pilotos y un conjunto motor-chasis con potencial, está mucho más afectado por los neumáticos que otros equipos. El año pasado hicieron una campaña muy buena pero esta temporada no se les ve el pelo. Jordan, exceptuando la carrera de Brasil, lucha con los Minardi que, aunque ahora tengan más dinero y Ecclestone de accionista, sigue siendo la Minardi de toda la vida. En cambio Toyota ha reaccionado y Da Matta también. Sin ostentación estuvieron donde debían y conseguir puntuar con los dos coches en Alemania donde tienen la base. Es un reconocimiento a todo el esfuerzo realizado de este año.

Creo que el campeonato goza de interés, la incógnita de saber cuál de los tres o cuatro pilotos se llevará el título (cuando el año pasado estaba muy claro quién iba a ser ganador), las combinaciones atmosféricas de las primeras carreras y los cambios de reglamento (no se sabe quién está en pole real y quién no) han animado la competición. 1



Javier del Arco

En estos momentos, lo mejor del circuito de Hockenheim tiene que ser Heidelberg...

Desde luego, aunque hace unos cuantos años que no voy por allí, en estos momentos, lo mejor de Hockenheim tiene que ser Heidelberg. El viejo, por supuesto: el del Alte Brücke, la Mittelbadgasse que desemboca en la plaza y las decenas –no me atrevo a decir centenas porque no tuve tiempo en doce o quince años de recorrerlas todas– de tabernas o *Tubes* en las que pasárselo en grande jueves y viernes antes de que el sábado y –sobre todo– el domingo, nos viésemos condenados a permanecer amarrados al duro banco hasta acabar la crónica y enviarla por módem a ‘la cueva’, donde la estaban esperando para desmenuzarla y maquetarla en la redacción. Luego, cuando salíamos, casi amanecía –bueno, cuando salía yo, que era el último...– y de lo único que tenía ganas era de dormir antes de emprender el regreso o quedarme por allí unos días para luego irme a Hungría a ver la procesión... o a Nigel Mansell proclamarse Campeón del Mundo faltando cinco carreras por disputar.

(Abajo) Adiós a las interminables rectas a través de los bosques. Hockenheim ya es un circuito como los demás.

Hockenheim es un circuito sorprendente en muchos aspectos. Por ejemplo, jamás hay atascos de tráfico. Con una eficacia –nunca mejor dicho...– germánica, la policía de tráfico desmonta los raíles de seguridad en varios tramos de la autopista y los parkings vomitan vehículos que a los cinco minutos están rodando a 120 por hora hacia su destino. El domingo, me quedé francamente sorprendido cuando Lydia y Manel –de la Peña Motorista Barcelona– me llamaron por teléfono y me dijeron: “Hemos encontrado tu mensaje en el móvil y por eso te llamamos. Acabamos de llegar del Gran Premio de Alemania y...”

¡Habían estado en Hockenheim, allí, sentados en una tribuna del *Motodrom* y ya estaban en su casa de

Barcelona! (Habían venido en avión, por supuesto, pero ¡tan rápido!). Hockenheim sustituyó a Nürburgring y sus 22,8 km de desarrollo, entre bosques y lugares de leyenda, en 1977, el año siguiente de que el accidente de Lauda condenara al circuito del Eiffel al recuerdo y a las páginas de los libros de historia. ¡Adiós mítico *Karussell*, que los pilotos trazaban por la cuneta interior (asfaltada) y fue escenario de secuencias inigualables! ¡Adiós *Flugplatz* y *Brünchen*, donde los más decididos volaban con las cuatro ruedas despegadas del asfalto al coronar los rasantes para ganar unos segundos, que en siete minutos por vuelta se notaban! ¡Adiós *Fahrelager* (Paddock), escenario de mi última entrevista a François Cévert y de la única que le hice a Stirling Moss y que luego no se publicó porque “era muy cara”...

Todo ello se vio sustituido por Hockenheim, su imponente *Motodrom* y sus dos inacabables rectas que llevaban su desarrollo total a 6,802 km. Comparativamente, resultaba desolador respecto al viejo ‘*Ring*. Fue el primer año del cambio (1977) y me dije a mí mismo que no volvería más. Y nuestro recordado *Jenkins* (Denis Jenkinson) todavía fue más lejos: se fue a Nürburgring y allí, él solo se inventó un *Grosser Preis* completo, desde la inscripción y los entrenamientos hasta la clasificación final, que envió a *MotorSport*, su revista, como crónica del Gran Premio de Alemania. O por lo menos, eso fue lo que me contaron, pues yo no vi e

ejemplar en cuestión. El periodista, empero, no suele ir donde quiere sino donde le mandan, y en 1982 volví a Hockenheim y luego, ininterrumpidamente, fui cada año hasta 1994 las dos últimas veces con las motos. Para entonces, ya sabía algo más del lugar y mi respeto por él había aumentado. No era un circuito moderno de construcción. Data de los años 30 y Mercedes-Benz había probado allí en secreto durante el invierno de 1938-39 sus dos pequeñas *voiturettes* de 1.500 cc con las que Lang y Caracciola arrasaron en el Gran Premio de Trípoli de 1939, cuyo reglamento publicaron los italianos muy tarde con la certeza de que los alemanes no tendrían tiempo de construir coches adecuados y, por lo tanto, Alfa Romeo y Maserati podrían ganar... Y, en efecto, Auto Union ni lo intentó. Pero Mercedes sí. ¡Vaya si lo hizo! Y los probó aquí, en Hockenheim.

El lugar se había ganado mi respeto. Tengo, modestamente, aparte, fotos soberbias de la Era Turbo en Hockenheim... Y ahora van y en 2002 lo modifican, lo reducen a 4.574 metros y lo convierten en ‘uno más’ de la docena y media de ‘kartódromos’ en los que –con excepción de Mónaco y Monza– se disputa el Mundial de F1. ¿Y ahora qué? Bueno, pues como diría Rick Bogart en *Casablanca* “¡siempre nos quedará Heidelberg!”

El lugar se había ganado mi respeto. Tengo, modestamente, aparte, fotos soberbias de la Era Turbo en Hockenheim... Y ahora van y en 2002 lo modifican, lo reducen a 4.574 metros y lo convierten en ‘uno más’ de la docena y media de ‘kartódromos’ en los que –con excepción de Mónaco y Monza– se disputa el Mundial de F1. ¿Y ahora qué? Bueno, pues como diría Rick Bogart en *Casablanca* “¡siempre nos quedará Heidelberg!”

El lugar se había ganado mi respeto. Tengo, modestamente, aparte, fotos soberbias de la Era Turbo en Hockenheim... Y ahora van y en 2002 lo modifican, lo reducen a 4.574 metros y lo convierten en ‘uno más’ de la docena y media de ‘kartódromos’ en los que –con excepción de Mónaco y Monza– se disputa el Mundial de F1. ¿Y ahora qué? Bueno, pues como diría Rick Bogart en *Casablanca* “¡siempre nos quedará Heidelberg!”

El lugar se había ganado mi respeto. Tengo, modestamente, aparte, fotos soberbias de la Era Turbo en Hockenheim... Y ahora van y en 2002 lo modifican, lo reducen a 4.574 metros y lo convierten en ‘uno más’ de la docena y media de ‘kartódromos’ en los que –con excepción de Mónaco y Monza– se disputa el Mundial de F1. ¿Y ahora qué? Bueno, pues como diría Rick Bogart en *Casablanca* “¡siempre nos quedará Heidelberg!”

El lugar se había ganado mi respeto. Tengo, modestamente, aparte, fotos soberbias de la Era Turbo en Hockenheim... Y ahora van y en 2002 lo modifican, lo reducen a 4.574 metros y lo convierten en ‘uno más’ de la docena y media de ‘kartódromos’ en los que –con excepción de Mónaco y Monza– se disputa el Mundial de F1. ¿Y ahora qué? Bueno, pues como diría Rick Bogart en *Casablanca* “¡siempre nos quedará Heidelberg!”

El lugar se había ganado mi respeto. Tengo, modestamente, aparte, fotos soberbias de la Era Turbo en Hockenheim... Y ahora van y en 2002 lo modifican, lo reducen a 4.574 metros y lo convierten en ‘uno más’ de la docena y media de ‘kartódromos’ en los que –con excepción de Mónaco y Monza– se disputa el Mundial de F1. ¿Y ahora qué? Bueno, pues como diría Rick Bogart en *Casablanca* “¡siempre nos quedará Heidelberg!”



‘A Hockenheim lo han convertido en ‘uno más’ de la docena y media de ‘kartódromos’ en los que se disputa el Mundial de F1’

MERCADO DE PILOTOS

¿Montoya en McLaren en 2005?

En este juego contractual de las sillas, Ron Dennis no parará la música hasta que el colombiano pueda sentarse.

Juan Pablo Montoya es la pieza clave en un bizantino juego de ajedrez que implica a los pilotos de los cuatro equipos punteros. Los corredores y sus managers se disputan los volantes que puede, o puede que no, que queden libres cuando varios contratos expiren al final de la temporada 2004, o quizá incluso antes.

El nombre de Montoya ha sido relacionado con un volante en McLaren junto a Kimi Räikkönen en 2005, sustituyendo a David Coulthard. Según el contrato actual de Coulthard, que expira al final de la temporada 2003, el equipo tiene hasta el final de agosto para renovarle o liberarle.

Ron Dennis, jefe de McLaren, se niega a hacer comentarios sobre la situación contractual de sus tres pilotos de punta -Coulthard, Räikkönen y Alex Wurz- hasta finales de agosto.

Su silencio va más allá de una mera falta de colaboración; está esperando que se resuelva la disputa de contratos en Williams antes de ultimar su alineación para 2004. El manager de Montoya, Julian Jakobi, quiere aumentar el dinero que recibe su piloto de su actual contrato; Frank Williams no quiere oír hablar del tema, a pesar de las cada vez más convincentes credenciales de Montoya como aspirante al título. En el improbable supuesto de que Montoya decidiera dejar Williams (posibilidad refutada por Jakobi), tras una pelea de dinero, Ron Dennis quiere estar en disposición de agarrarlo; de ahí sus evasivas

'EL MÁNAGER DE JUAN PABLO QUIERE AUMENTAR EL SUELDO DE SU PILOTO. FRANK NO ESTÁ POR LA LABOR'

a la hora de renovar a su trío actual.

Sin embargo, Frank Williams dejó claro que tiene un contrato a prueba de balas con Montoya hasta el final de 2004 y, aunque se han dirigido tímidamente a ellos de parte de McLaren, no hay posibilidad alguna de que se le libere con antelación.

Por tanto, parece cada vez más probable que David Coulthard, que se calificó cinco puestos y 0,8s por detrás de Räikkönen en Hockenheim, dará por terminada su carrera en McLaren al final de la próxima temporada.

No obstante, Willi Weber, manager de Michael y Ralf Schumacher, ha explotado hábilmente el grado de incertidumbre que rodea el estatus de Montoya.

Se da por sentado que el astuto Weber murmuró al oído de Frank Williams que sería aconsejable renovar a Schumi Jr. con un contrato a largo plazo para prevenir la posibilidad de que el equipo motorizado por BMW se quede en la estacada, privado de sus dos pilotos ganadores al final de 2004.

Williams es demasiado listo para tragarse este razonamiento, después de ver que el rollo de Weber a Toyota y McLaren de parte de Ralf topó con una reacción poco entusiasta.

Ralf, que gana unos 10 millones de dólares en Williams, no está en posición de mostrarse implacable y, con el exceso de pilotos punteros que habrá en el mercado al final de 2004, es probable que tenga que asumir un recorte de sueldo para mantener el puesto.

F1 Racing echa un vistazo especulativo a los futuros pilotos de McLaren. ¿Que apostamos a que Räikkönen y Montoya pilotan los MP4-20 en Melbourne 2005?



2004: inmóvil en cabeza, cambiante en el centro

Ferrari, Williams, McLaren, Renault y Toyota mantendrán su alineación. Por detrás habrá bastantes cambios. Los Minardi, como de costumbre, irán a parar al mejor postor (sea quien sea).

> Ferrari



M. Schumacher R. Barrichello

Schumi tiene contrato hasta el final de 2004 y parece que lo cumplirá. Rubens, pese a su gran victoria en Silverstone, sólo tiene un año más de contrato. ¿Quién le sustituirá en 2005? Fisichella y Massa albergan esperanzas, pero el propio Rubens también. Michael no quiere un compañero estrella, recuerden.

> Williams



J.P. Montoya R. Schumacher

El año que viene, Ralf se convertirá en el piloto Williams más longevo de la historia. Pese al interés de McLaren, seguramente JPM seguirá en Williams en 2004, pero se irá a Woking en 2005, porque (1) se siente poco valorado en Williams, y (2) Schumi no le permitirá entrar en Ferrari en 'su' época.

> McLaren



D. Coulthard K. Räikkönen

A Ron Dennis le conviene renovar a DC por un año más, aunque sólo sea para ampliar sus opciones en cuanto a sustitutos (a elegir entre Montoya, Ralf, Barrichello y Fisichella, cuyos contratos expiran al final de 2004). En cuanto a Kimi, hombre McLaren hasta la médula, no se va a mover de sitio.

> Renault



J. Trulli F. Alonso

Alonso, el miembro mejor considerado del establo de Briatore, se pondrá como objetivo dar a Renault su primer triunfo en la F1 del siglo XXI el año que viene, pero entonces puede que uno de los tres grandes vaya a por él. Trulli seguirá en 2004, pese a los rumores de principios de temporada de un canje con Webber.

> Sauber



G. Fisichella F. Massa

Puede que Sauber se convierta en banco de pruebas para pilotos de Ferrari en potencia el año próximo, encabezados por el talentoso Fisichella. Junto a Massa (de quien ejerce como manager el hijo de Jean Todt, Nicolas), espera abrirse paso hasta Maranello a base de prestaciones. Igual que Felipe, de hecho.

> Jordan



A. Wurz R. Firman

Si, como se discute, Mercedes propone un trato para suministrar V10 cliente a Jordan, el reputado Wurz podría obtener el volante que tanto merece. Además, traería al equipo de EJ conocimientos valiosos de McLaren. Firman bien podría seguir en 2004, gracias al sponsor principal B&H, que quiere un británico.

> Jaguar



M. Webber J. Wilson

Webber está haciendo de Jaguar Racing su feudo privado y tiene contrato hasta el final de 2005. Wilson tuvo un debut turbulento con Jaguar en Hockenheim, pero sin duda es muy rápido. Si sigue causando buena impresión, bien podría seguir en 2005, a no ser que Davidson o Wurz recibieran luz verde en su lugar.

> BAR



J. Button T. Sato

David Richards es un entusiasta de Jenson y ha hablado repetidas veces de ganar títulos con él. Se rumorea que Sato tiene un contrato en firme con BAR para 2004, lo que refleja la cada vez mayor aportación de Honda en el apartado técnico. Pero el astuto Villeneuve ya estará ejerciendo presión.

> Toyota



O. Panis C. da Matta

Panis y Da Matta han renovado con Toyota para 2004. Será un año crucial para Panis, que esperará convertir su excelente capacidad técnica en buenos resultados. Si es así, es probable que Toyota ejerza su opción para 2005-06, a pesar de su edad. Da Matta puede renovar para 2005, si sigue mejorando.

> Y (probablemente) adiós a...

Si nuestras suposiciones se revelan correctas, Heidfeld, Frentzen y Villeneuve se quedarán colgados en 2004. Este año Heidfeld no ha brillado en absoluto, y por tanto tendrá problemas para seguir en F1. Frentzen podría sustituir a Wurz como 'tercer piloto' de McLaren si Alex consigue volante en otra parte (Jordan, Jaguar o incluso Sauber), mientras que Jacques podría quedarse en BAR si recorta sus 19 millones de dólares de salario en un 80%.



N. Heidfeld H.-H. Frentzen J. Villeneuve

Reportaje

▽ Hombre del Año: ¡todo listo!

Los premios Hombre del Año ya casi están con nosotros de nuevo. Los ganadores se revelarán en nuestro número de diciembre, pero antes necesitamos vuestra colaboración. En los dos próximos números de F1 Racing publicaremos las instrucciones para votar. Atentos y ¡a votar!



▽ ¿Gené en el Hungaroring?

Williams no podrá plantearse sentar a Marc Gené en el FW25 de Ralf Schumacher en Hungría en aras de sus aspiraciones al título de constructores, tras la penalización impuesta a Ralf en Alemania. En efecto, el documento dice que dicho castigo se cumplirá "en la próxima carrera del piloto", y no "en la próxima carrera", que fue el caso de Massa el año pasado en EE.UU.



▽ ¡vuelve Spa!

Una reunión entre Bernie Ecclestone y funcionarios belgas en Hockenheim confirmó el regreso de Spa a la F1. Ahora la cuestión es qué prueba saltará -además de Austria- si ha de haber un máximo de 17 carreras y también entran Bahrein y China...



Repostaje

▼ La FIA vuela

Un helicóptero Apache del ejército británico fue una de las atracciones estelares del GP de Gran Bretaña. Voló a Silverstone para dar las gracias al personal de la FIA que ayudó al ejército a revisar el repostaje de su helicóptero con trucos de los mecánicos de F1. Los tiempos de repostaje del Apache se han reducido en un 50%.



▼ El gran Arnie viene de blanco

El cachas de Hollywood Arnold Schwarzenegger (abajo) superó incluso a los egos más grandes de la F1 en su visita al paddock de Silverstone. Vino auspiciado por Jaguar Racing, cuyos coches lucieron logos de su nueva película, T3. ¿Sus únicas palabras? "Sayonara, baby". Toma ya...



▼ Uri va sexto en la CART

Disputadas 12 de las 19 pruebas de la Champ Car World Series, el gerundense Oriol Servià (abajo) se mantiene sexto en la clasificación del certamen. El balance del piloto del RACC es positivo, aunque según sus propias palabras le falta rematar y subir al podio con regularidad, objetivo del equipo este año. **Força, Uri!**



Bridgestone podría perder al menos uno de sus equipos de F1, si la FIA coopera.

BRIDGESTONE vs MICHELIN

Neumáticos y F1: caliente, caliente

De los cinco equipos contratados actualmente por Bridgestone, Ferrari, cuya relación con la marca japonesa es de lo más estrecha, es el único que no considera la posibilidad de pasarse a Michelin en 2004. Pero aunque BAR, Jordan, Sauber y Minardi se han dirigido a Michelin, no es muy seguro que se lleven el gato al agua.

Todos poseen un contrato vinculante con Bridgestone, que sería complicado eludir legalmente. Además, el reglamento deportivo de la FIA estipula que ninguna marca de neumáticos puede suministrar a más del 60% de la parrilla. Suponiendo que haya 10 equipos en 2004 –igual que este año–, eso significa que sólo uno podría cambiar. (Si uno de los cinco Bridgestone quebrara durante el invierno, Michelin se quedaría con el 56% de la parrilla. Por consiguiente, sería imposible que ni siquiera

un equipo se pasara a Michelin, ya que de hacerlo pondría su cuota en un ilegal 67%).

Es más, es posible que Michelin no quiera un sexto equipo. Su quinteto actual –Williams, McLaren, Renault, Jaguar y Toyota– es de primera, y añadir otro incrementaría costes sin otorgar beneficio tangible alguno... a no ser, claro, que llegaran a un acuerdo como equipamiento original de Honda. Si se firmara un contrato para montar neumáticos Michelin en los turismos nuevos de serie de Honda –algo altamente lucrativo–, es muy posible que el consejo de Michelin aceptara incorporar a BAR-Honda a su cuadra.

Y, sí, al jefe de Michelin, Pierre Dupasquier, se le ha visto hablar con David Richards el motorhome de BAR en más de una ocasión en los últimos GPs.

• Véase artículo Bridgestone, p68

IN FRAGRANTI (1): PEOR SERÁ EN HOCKENHEIM...



El pequeño de los Schumacher siempre ha tenido cierta fama de jugar a los autos de choque en pista, y en Silverstone le vino la mar de bien. Estrella invitada en el Grand Prix Ball, tomó parte en el concurso eliminatorio 'no derrames el agua'. Por suerte, nadie se electrocutó...



No fue culpa de Ron después de todo...

APUNTE HISTÓRICO

"Fui yo", dice Nick Goozée

Durante 30 años pervivió como la historia del campeón, el mecánico y la mezcla de combustible chungu que le costó una victoria a Jack Brabham. Pero ahora, por primera vez, F1 Racing puede revelar la verdad que esconde uno de los mitos más duraderos de la F1.

En el GP de Gran Bretaña de 1970, Jack Brabham, en cabeza, se quedó sin combustible a la vista del banderazo y Jochen Rindt le arrebató la victoria. Brabham fue en punto muerto hasta la meta y acabó segundo (arriba), furioso por haber perdido la victoria. Luego trascendió que el dosificador de combustible de su Brabham BT33 se ajustó en 'mezcla rica' en lugar de 'pobre', lo correcto para la carrera. El error aumentó el consumo del motor Cosworth hasta dejar tirado a Jack.

Y bien, ¿quién fue el culpable? Cuenta la leyenda que no fue otro que el jefezo de McLaren, Ron Dennis, mecánico del coche de Brabham aquel año.

Pero no, en realidad el error lo cometió Nick Goozée, mecánico del coche de Brabham junto con Dennis.

Goozée, que ahora es director gerente de Penske Cars, confesó a F1 Racing: "Fue culpa mía. Estábamos en Brands Hatch y fuimos un poco de cabeza al preparar los coches para la salida. Siempre calentábamos los DFV con el dosificador en 'mezcla rica', pero teníamos que volver a dejarlo en 'pobre' para la carrera. Con las prisas, dejé la ruedecilla en 'mezcla rica' y Jack se quedó sin gasolina, como sabemos. Tras la carrera recibí una bronca de aúpa, pero por suerte Jack ya la había pifiado una vez ese año, al salirse en la última curva de la última vuelta en Mónaco, dándole a Jochen otra victoria: digamos como que estábamos en paz.

"Por alguna razón, siempre se le ha echado la culpa a Ron, que sigue siendo buen amigo mío, por cierto. Ya era hora de dejarlo claro".

Las relaciones entre Dennis y Brabham han sido tensas desde Brands 1970. Tal vez sea el momento de que entierren el hacha de guerra.

ARRIBA

Así se vistió Wilson de verde

El emergente piloto inglés Justin Wilson cierra un trato con el emergente equipo inglés Jaguar. Todo con acuerdo, ¿no? Bueno, sí... pero, como siempre en F1, detrás de su ascenso hay más miga de lo que parece. F1 Racing lo explica.

Justin Wilson tiene más que merecida su oportunidad en Jaguar Racing, y todo indica que ya impresiona a sus nuevos jefes con su velocidad, entusiasmo y sensatez. Y, sin embargo, aunque ya hace tiempo que quedó claro que el fichaje de Antonio Pizzonia fue imprudente, y que a los jefazos de Jaguar se les agotaba la paciencia con la incapacidad del brasileño de igualar el ritmo de Mark Webber, la brusquedad con la que le cayó la espada de Damocles fue una sorpresa hasta para los mejor informados de la Fórmula 1.

Pero ¿cómo se llegó hasta aquí? F1 Racing sospecha que la precaria situación económica del anterior equipo de Wilson, Minardi-Cosworth, puede haber tenido algo que ver con ello. Es decir, aunque el patrón de Minardi, Paul Stoddart, ha señalado públicamente a Cosworth como uno

de sus acreedores más comprensivos, la verdad es que los mandamases de la Ford Motor Company en EE UU ven a sus filiales (como Cosworth) como centros de beneficios. Por consiguiente, les asustaba el hecho de que Minardi se las viese y deseara para seguir a flote. En consecuencia, pese a meses de paciencia, querían su dinero. Pero Minardi no podía pagar.

Y aquí es donde hace su aparición el piloto de F3000 Nicolás Kiesa, un danés de 25 años con dinero a sus espaldas; un piloto típico de Minardi, vaya. Pero Stoddart no tenía ninguna vacante, y despedir a Wilson o su compañero Jos Verstappen no era una opción viable o sensata, ya fuera desde un punto de vista de rendimiento, relaciones públicas o incluso legal. A no ser, desde luego, que se le pudiera encontrar un puesto adecuado a uno de los dos.

Y aquí entra Jaguar Racing, propiedad de Ford, que en cualquier caso querían deshacerse de Pizzonia. Ya intentaron, sin éxito, sustituirlo por Alex Wurz antes, y se sabía que pensaban en Wilson, entre otros, como posible sustituto de Pizzonia el próximo año.

Rápida y discretamente, las partes implicadas se reunieron para cerrar un trato. A todos les iba bien excepto a Pizzonia: Wilson iría a Jaguar, Kiesa a Minardi y el dinero de Kiesa a Cosworth. Minardi viviría para contarlo y todo volvería a ser un jardín de rosas.

Con todo, el futuro de Wilson a largo plazo sigue siendo incierto. Su contrato con Jaguar sólo era para las cinco carreras restantes de este año y en ese tiempo tendrá que demostrar que es digno de un R5 en 2004.

Jaguar anunció el fichaje de Wilson el lunes posterior al GP británico. Su comunicado expresaba la esperanza

de que Pizzonia permaneciera en el equipo como probador y reserva, pero al día siguiente Pizzonia emitió otro que rezaba: "Jaguar me ha ofrecido un papel de piloto probador y reserva, pero lo he declinado. Ahora he de reflexionar sobre lo que ha pasado y decidir cuáles son las mejores medidas a tomar". Por tanto, Anthony Davidson sigue siendo el piloto reserva del equipo.

Con el tiempo Pizzonia puede que tenga que admitir, le guste o no, que si bien mucho de lo ocurrido escapaba a su control, no jugó una gran mano en Jaguar, como tampoco su mánager, Jaime Brito (un experimentado periodista de la televisión brasileña).

Fuentes de Jaguar Racing apuntan que Brito no logró congraciarse en absoluto con el equipo, y que el 'factor Brito' bien pudo precipitar la caída en desgracia de Pizzonia.

• Véase artículo Justin Wilson, p64

Justin, de verde y confiado. En su primera carrera con Jaguar, en Hockenheim, fue rápido de entrada.



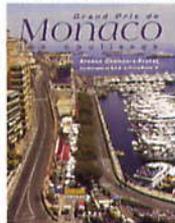
F1

RACING

De compras

▽ El milagro de Montecarlo

¿Cómo transformar el Principado más chíc de Europa en un circuito de F1 'full equip'? Este libro nos lo explica y, sobre todo, nos lo ilustra a todo color, incluyendo imágenes de tiempos pretéritos de la prueba, que arrancó en 1929. Una visión inédita de un GP esencial e imprescindible. Precio: 47,50 €. Francés



▽ Le Mans en DVD

La legendaria película protagonizada por Steve McQueen, *Le Mans*, de 1971, acaba de ser editada en DVD. Una oportunidad única para visionar un documento histórico sin depender de pases intermestivos por la tele... Precio: 24 €. 104 min.



▽ Gorra Alonso

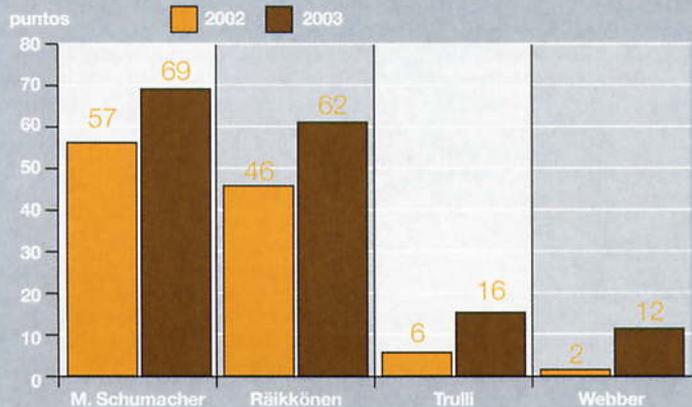
Nuevo diseño de la gorra oficial de Fernando, ahora con tira regulable y logo de Mild Seven. Precio: 30 €



PARA MÁS INFORMACIÓN
LA LIBRERÍA DEL MOTOR
tel. 93 454 67 63
info@llibreriadelmotor.com
www.lalibreriadelmotor.com

LOS PUNTOS SOBRE LAS ÍES

El gráfico muestra la puntuación de cuatro pilotos este año si sus resultados de 2003 (hasta Silverstone inclusive) hubieran seguido el baremo de 2002. No le ha ido mal a Michael...



A VUELTAS CON LAS TABLAS

El nuevo baremo tiene su punto

Entre los numerosos cambios de reglamento en F1 de cara a la temporada de 2003, estaba la introducción de un nuevo baremo de puntos. La tabla 10-6-4-3-2-1 para los seis primeros, en vigor desde 1991, fue sustituida por una tabla de puntos para los ocho primeros: 10-8-6-5-4-3-2-1.

La razón era hacer más reñida la carrera por el título ya que los ganadores múltiples no podrían escaparse, como sucedió en 2001 y 2002, cuando Michael Schumacher aumentaba su ventaja en cuatro puntos con cada victoria. Esto contrastaba con la filosofía seguida en la revisión de 1991, por la que las victorias pasaron a merecer 10 puntos en lugar de los nueve anteriores.

Con el cambio de este año también se pretendía premiar a más equipos que no fueran los cuatro grandes de Ferrari, Williams, McLaren y Renault. Con los

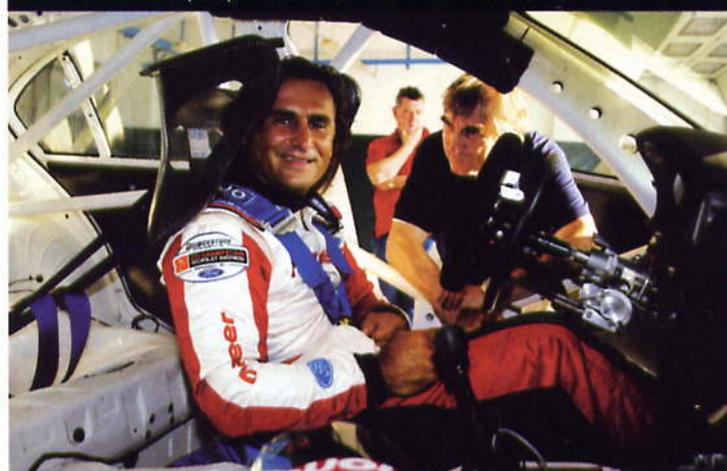
inauditos niveles de fiabilidad de los F1 contemporáneos, puntuar era casi una quimera para el resto de equipos.

El nuevo sistema ha dado resultado en ambos aspectos. Tras Silverstone, el líder, Michael Schumacher, aventajaba en sólo siete puntos al segundo, Kimi Räikkönen, a pesar de ganar cuatro veces por sólo una el finlandés. Con el sistema de 2002, habría alcanzado una ventaja de 11 puntos.

También los equipos menores puntúan más. Mark Webber, que este año lleva sumados 12 puntos por tres séptimos y dos sextos, sólo se habría anotado dos puntos con el sistema de 2002.

Sin duda, el peor parado es Giancarlo Fisichella. Su única puntuación -10 puntos por su victoria en Brasil- lo coloca 11º en el campeonato tras el GP de Gran Bretaña. Con el sistema de 2002, sería octavo.

IN FRAGRANTI (Y 2): ZANARDI NO PARA QUIETO



No contento con volver a pilotar un monopla de la CART, el irreductible Alex Zanardi ha probado un BMW 320 como el que pilota el español Antonio García en el Euroturismos. No se buscaban tiempos, sólo adaptación a los mandos, pero, ya se sabe, cuando el río suena...

Un tipo algo especial

Guía de las futuras promesas de la F1: Nicolas Kiesa

Así que por fin el joven Kiesa ha 'desayunao'...

¿Perdón?

Es 'danao', ¿no?

Ah, sí, danés. Qué ingenioso. Este veinticincoañero de Copenhague sustituyó a Justin Wilson en Minardi para el GP de Alemania y se convirtió en el tercer danés que corre en F1, tras Tom Belso y Jan Magnussen.



Entonces, ¿es justo decir que el volante en Minardi es una sorpresa?

No del todo. Nic fue campeón del británico de Fórmula Ford en 1999 y, aunque no mostró demasiada madera de estrella en las F3 británica y alemana, o en su primer año en F3000, las cosas han mejorado muchísimo con Den Blå Avis en 2003.

Y tanto. Ganó en Mónaco, ¿verdad?

Sí, y si bien fue porque el seguro vencedor, Bjorn Wirdheim, levantó justo antes del banderazo, dejando pasar a Kiesa, Nic remontó desde la sexta posición de la parrilla. Además, fue tercero en el Nürburgring. Bueno, pero ¿aquí decide el dinero de Kiesa o es que Minardi ha cazado a un buen talento? ¿Quieres decir si es un Alex Yoong o un Mark Webber? Exacto.

Puede que no sea tan bueno como algunos ex de Minardi como Webber, Jarno Trulli, Fernando Alonso o su inmediato predecesor, Wilson, pero no es ningún Alex Yoong, Fabrizio Barbazza, Esteban Tuero, Tarso Marques o Giovanni Lavaggi.

Pero ¡sin duda ha obtenido el volante por lo abultado de su cartera!

Bueno, sí, aportará fondos a Minardi, principalmente de Peugeot, que le ha apoyado en F3000 (aunque su dinero sirva para pagar los motores Ford Cosworth de Minardi). Pero mantendrá a Jos Verstappen en vilo este año.

Por qué el MP4-18A podría irse al garete

Fue anunciado como el caballero blanco de la F1: el coche que pondría fin a la hegemonía de Ferrari. Pero lo cierto es que el MP4-18A se ha convertido más bien en un elefante blanco. Acosado por los problemas, puede que no llegue a correr nunca.

Fuentes de peso de McLaren han confirmado que Martin Whitmarsh, su director gerente, de 44 años, ha sobrevivido al intento de cierto sector de la empresa de convertirlo en el chivo expiatorio de los dramas que rodean su nuevo MP4-18A, el cual, trasciende ahora, puede que no llegue a correr nunca.

A pesar de una ofensiva amistosa cuidadosamente diseñada para dar un lustre optimista al retraso del nuevo coche, dichas fuentes señalan que a Whitmarsh se le acusa de no acelerar el nuevo proyecto con la suficiente rapidez, después de que el proyecto inicial de 2003 fuera desechado en agosto del año pasado. Entonces, McLaren decidió que tendrían que dar un salto de rendimiento mayor de lo previsto en un principio, de ahí el carácter radical del MP4-18A.

Aunque el nuevo coche participará en el test previo al GP de Italia en Monza, no es seguro que el coche debute en dicha carrera, la última de la temporada en Europa. Su aparición es todavía menos probable si Kimi Räikkönen sigue en liza por el título al volante del actual MP4-17D.

El MP4-18A presenta un centro de gravedad más bajo y ha demostrado ser muy rápido en tests recientes. Pero también se ha visto acosado por problemas mecánicos y estructurales. Por dos veces no ha logrado superar

‘LA PRINCIPAL FUNCIÓN DEL MP4-18A SERÁ CONTRIBUIR AL DESARROLLO DEL MP4-19’

el test de impacto lateral de la FIA. Asimismo, ha sufrido excesivas vibraciones del flamante y más ligero motor Mercedes FO110P. Las vibraciones han causado diversos fallos en componentes secundarios. Por añadidura, se dice que el coche ha sufrido recalentamientos porque sus escapes están situados demasiado cerca de la caja de cambios y algunos componentes de la suspensión trasera. Por su parte, los mecánicos también se han quejado de que el ensamblaje del coche es tan ajustado que es sumamente difícil trabajar en él.

Whitmarsh no iba a tratar temas espinosos, pero declaró que todavía tiene esperanzas de que corra. Sin embargo, subsisten una serie de obstáculos para su introducción.

“Supongo que se hará inviable si se retrasa hasta Suzuka”, dijo.

“Sigo creyendo que haremos correr el MP4-18A, pero con la

prohibición voluntaria de tests, no conviene introducirlo antes de Italia [14 de septiembre].

“Tenemos un test después del final de dicha prohibición, en Monza, y lo llevaremos allí. Entretanto, estamos trabajando en el coche y ése ha de ser nuestro objetivo: correr en Italia. Pero decidiremos después de ese test si nos sentimos cómodos con la fiabilidad y rendimiento del coche”.

En realidad, corra o no corra antes del final de la temporada, la principal función del coche será la de vehículo de desarrollo para el MP4-19, un coche que el patrón de McLaren, Ron Dennis, asegura que estará listo para rodar antes del final de 2003.

Y, cualquiera que sea su nomenclatura, el MP4-19 hará suyo gran parte del legado del MP4-18A.

“Grabamos con láser el tipo de chasis en la mayor parte de los componentes de nuestros coches”, reveló un empleado de McLaren.

“Nuestros rivales podrían estar interesados en intentar acercarse lo suficiente al MP4-19 para ver cuántas de sus piezas llevan grabado ‘MP4-18’ sobre ellas”.

> ¿Quién dijo 18?



El M18, un F5000 ‘maillito’ de 1971...



... el M19, vencedor en Suráfrica 72.

Los ingenieros de McLaren, desesperados por los problemas del MP4-18A, pueden buscar consuelo en su propia historia. El M18, construido en 1971 para la Fórmula 5000, fue más bien malo. Ganó su primera carrera, pero después resultó ser más lento que su predecesor, el M10B. Sin embargo, el siguiente chasis de McLaren, el M19, construido para la F1 de 1971 y 72, fue mucho más competitivo. Denny Hulme ganó el GP de Suráfrica de 1972 y fue tercero en el campeonato, detrás de Emerson Fittipaldi (Lotus) y Jackie Stewart (Tyrrell). McLaren acabó tercero en el campeonato de constructores. O sea, que si la historia se repite, McLaren debería esperar mejor suerte con el MP4-19 —que debutará en 2004— de la que han tenido hasta ahora con el MP4-18A.

Periodo difícil para McLaren y el MP4-18A (abajo); puede estar condenado a no correr nunca.





(Arriba) Correr en un equipo puntero con grandes aspiraciones distingue la participación de Alonso en F1 de otras anteriores de pilotos españoles; (abajo dcha.) Sauber no hace sonar trompetas a su paso, y Frentzen se resiente de ello.

Alonso, pero sin pasarse

Puede que Fernando Alonso sea un gran piloto, que haya logrado una pole position, tres podios y más de cuarenta puntos. Es posible, incluso, que llegue a ser algún día el primer español campeón del mundo de F1.

Pero de momento no lo es. Por eso encuentro abusivo y desproporcionado el número de informaciones que su revista recoge sobre él. De los seis últimos números, Fernando es portada en cuatro, por sólo uno del cinco veces campeón del mundo, y posiblemente el mejor piloto de toda la historia, Michael Schumacher.

Es cierto que Alonso es español y por eso se le ha de apoyar y animar, pero ¿acaso no lo eran también Pedro de la Rosa y Marc Gené? Y a estos últimos, ¿quién les hacía caso? La patética verdad es que casi nadie: ustedes no les dedicaban portadas en su excelente revista, los telediarios ni les mencionaban, y Televisión Española (la de todos, supuestamente) dejó sin verlos a la mayor parte de España. Suerte tuvimos aquí en Cataluña de la televisión autonómica...

No me gustaría ser malpensado, ni unir cosas tan diferentes como F1 y política, pero hay que recordar que, además de españoles, De la Rosa y Gené son catalanes, algo no muy bien visto desde ciertos

sectores de Madrid. Sin duda, ellos prefieren a Alonso que, además de llevar la bandera bicolor en el casco, de vez en cuando (el viernes, tras calificarse 19º en la primera sesión oficial del pasado GP de Francia) se significa ante los micrófonos de la cadena SER con comentarios tan estúpidos y fuera de lugar como "yo no encuentro excusas, yo no soy catalán".

Dicen que rectificar es de sabios, y no estaría de más que Alonso lo hiciera, pues este comentario ha herido la sensibilidad de muchos catalanes, que, no por serlo, nos pasamos el día buscando excusas para justificar nuestros errores.

Además, a Alonso no le hace falta encontrar excusas ya que cada vez que comete un error, los 'magníficos' periodistas de Televisión Española le atribuyen la culpa a cualquier piloto inocente que en aquel momento pasara por allí.

Aunque este tema, el de las retransmisiones en Televisión Española, mejor lo dejamos para otro día, pues podría levantar bastantes ampollas...

Álvaro Ademà, Barcelona
alvaroadema@hotmail.com

Hemos recibido muchos mensajes críticos con las retransmisiones de F1 en TVE. Uno de ellos, enviado por Noel Pérez, de Villoria (Asturias), nos facilita la dirección electrónica del Ente Público a la que se pueden dirigir las quejas:
direccion.comunicacion@rtve.es

Frentzen merece más

Con respecto a la votación aparecida en *F1 Racing* Nº 54, sé que es difícil puntuar a los pilotos



de F1, pero considero que el puesto 17 para Frentzen es bastante injusto. Soy una gran admiradora suya y creo que con el coche de este año demasiado está haciendo. Lo que me parece más 'cruel' es el comentario que acompaña a la puntuación, donde se insinúa que Felipe Massa era mejor piloto que él (opinión que no comparto en absoluto), y donde se intenta justificar el 17º puesto aludiendo a su accidente en Mónaco (como si los primeros de la lista no hubieran metido la pata alguna vez esta temporada).

Y otra cosa: ya expresé hace algún tiempo, en esta misma sección, mi opinión sobre las crónicas de Peter Windsor. Sé que sabe mucho de F1, pero algunos de sus comentarios no hay por dónde cogerlos. Antes me irritaban, pero últimamente me tomo con sentido del humor. ¿Cómo se puede entender que para defender a capa y espada a Ralf S. arremeta contra Montoy, criticando su forma atrevida y arriesgada de pilotar y sus increíbles adelantamientos (véase Nº 54)? ¿No son este tipo de acciones lo que hace de la F1 un deporte emocionante?

Patricia Pujalte Azorín, Alicante

Minardi, cantera de la F1

No sé sentirme triste o esperanzado. Soy fan de Minardi y la marcha de Justin Wilson me ha pillado por sorpresa. Me entristece porque Minardi pierda un gran piloto, pero me da esperanzas porque es el tercer piloto consecutivo que lanza al estrellato (aunque, de todas maneras, Fernando se hubiese lanzado solo, con o sin Minardi). Ahora sólo falta que el nuevo piloto sea otro superclase como Fernando, Mark o Justin, entonces a Ron Dennis sí que le dará un ataque de caspa.

Me gustaría ponerme en contacto con seguidores de Minardi (espero no ser el único de España), para intercambiar opiniones y estudiar en un futuro

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.

formar un club de fans. Mi dirección electrónica es increíblejul@hotmail.com y soy de Cantabria. Julián Martín, e-mail



El nuevo finlandés volador

Soy un joven muy aficionado a la F1 desde hace algún tiempo. Y hay un piloto al que no se le da la debida importancia, Kimi Räikkönen. Es el sustituto de Mika Häkkinen y pocos se fijan en él. Pero esperemos que con el nuevo McLaren MP4-18A se dé más a conocer.

Y en el tema Alonso, no me importaría nada que en un futuro fuese piloto de McLaren. Ya para terminar, apuntar que Pedro de la Rosa, excelente piloto, merece más que ser probador; merece ser titular. Debería volver a la F1.

Iban Agüero Otermin, e-mail

Más adelantamientos

Soy aficionado a la F1 desde hace 14 años y tengo claro que es necesario, y lo es con urgencia, que en la F1 haya adelantamientos, y que los haya a decenas. Si para ello tienen que volver los slicks y desaparecer circuitos que parecen autopistas, bien... ¿a qué espera la F1?

Rafael López, Sevilla

Fisichella en los anales

Les escribo desde Montevideo, República Oriental del Uruguay, donde, mediante los buenos oficios de un gran amigo (¡¡Gracias, Pablo!!) recibo *F1 Racing* por correo desde Valencia, por lo que puedo disfrutar de esta notable publicación todos los meses.

Aprovecho para pedirles, si fuera posible, que publiquen la clasificación final del GP de Brasil de este año, ya que la incluida en la Crónica de ese GP, donde se detallan las posiciones finales y las diferencias, no es el resultado final de dicha carrera. Esta información es esencial para quienes llevamos la estadística completa de la categoría.

En otro orden de cosas, decirles que además de fanático de la F1, Michael Schumacher y Ferrari, también soy filatelista, por lo cual les informo de que existe una buena cantidad de material postal referido directa o indirectamente a la F1 y digno de ser exhibido: sellos, matasellos conmemorativos de carreras, enteros postales, etc., lo que constituye un hecho desconocido para la mayoría de los aficionados al automovilismo. Esto me permitió formar una colección de filatelia temática sobre F1, que ya ha participado con bastante éxito en algunas exposiciones, por lo que estoy a su disposición si les interesa el tema.

Roque Alfredo Gómez Fagúndez
nonogomezf1@hotmail.com
Clasificación GP de Brasil 2003:
54 vueltas, 232,656 km
1. Fisichella 1h 31m 17,748s
2. Räikkönen +0,945s
3. Alonso +6,348s
4. Coulthard +8,096s
5. Frentzen +8,642s
6. Villeneuve +16,054s
7. Ralf Schumacher +38,526s
8. Trulli +45,927s
9. Webber (no acabó)
10. Da Matta (a una vuelta)

A vueltas con Montoya

En relación con las cartas aparecidas en *F1 Racing* N° 54 en defensa de J. P. Montoya, mi opinión es que el citado piloto nunca será campeón del mundo, porque para serlo, aparte de ser rápido (que lo es), hay que cuidar la mecánica y los neumáticos (no los cuida) y hay que tener mejor preparación física.

Un campeonato de F1 es más serio que un adelantamiento hecho con habilidad en un

momento dado. Sirvan de ejemplo las carreras automovilísticas de Senna, Prost, Lauda, Schumacher, etc.; pilotos que han mimado su automóvil para hacerle dar el 110% de sus posibilidades.

En este momento, para mí, los únicos pilotos que sacan todo el partido de sus coches son Alonso, Webber y Wilson, ya que Räikkönen falla en momentos de presión y Ralf Schumacher es muy irregular.

Miguel Ángel Greciano Díaz
Móstoles (Madrid)
miguelangel@exelent.es

¡Felicidades, Alonso!

Hola, Fernando, soy Marcos, un chico madrileño y uno de tus millones de fans, y quería felicitarte por tu cumpleaños (el pasado 29 de julio). Deseo que la temporada que viene consigas la primera victoria de tu palmarés y enhorabuena por la presente: ¡nos estás dejando alucinados con tus carrerones!

Marcos López Vera, Madrid

Parecido... ¿razonable?

F1 Racing es magnífica y me encanta leerla. No obstante, hay un apartado que no ocupa mucho pero que sobra, el de los Parecidos Razonables.

Para los lectores sería de mayor agrado que en su lugar pusieran fotos de chicas guapas de las que pasean por el paddock.

Enzo Bravo Vida, e-mail

(Arriba izda.) Al César lo que es del César: Físico fue el vencedor en Brasil, aunque tuvo que celebrarlo a posteriori; (abajo) este mes no tenemos Parecido Razonable -aunque avisamos de que volverá-. No obstante, aprovechamos para complacer el deseo de nuestro lector (abajo). Por nosotros que no quede...





Bienvenidos al futuro

Y aquí está, personificado en dos jóvenes lanzados que parecen salidos de un casting. A la izquierda Kimi Räikkönen, el hombre de hielo de Espoo, a la derecha Fernando Alonso, la furia latina de Oviedo. Todavía con veintipocos años, el futuro de la F1 está en sus formidablemente diestras manos. Pónganse cómodos y disfruten.

Texto de **Wladimir** Retrato **Nick Cooper**

En cierto modo son intercambiables, pero una cosa está clara: Kimi Räikkönen es ahora lo que es porque es un piloto ganador con McLaren-Mercedes, de la misma forma que Fernando Alonso está caracterizado en gran medida por el síndrome Renault/Flavio. Cámbieselos de sitio y la cosa no iría igual.

Imaginenselo: Flavio masculla algo que a Kimi le resulta incomprensible; Kimi responde con voz monótona. O, peor aún: Fernando y sus colegas están en el McLaren Communications Centre, saboreando un momento a la española; no hagáis tanto ruido, no hagáis tanto ruido... Todo esto es lógico, claro está. Kimi

sabe cuándo sonreír, cuándo hablar y cuándo quedarse callado; y, debido a ello, optimiza sus parámetros de trabajo de un modo meticuloso, muy McLaren. Cuando estaba en apuros en los entrenamientos del viernes en Silverstone, con falta de equilibrio en su coche y su vuelta lanzada arruinada por un despiste, se encerró discretamente en su habitación del motorhome. Nada de preguntas ni intromisiones. Media hora más tarde o así, duchado y descansado, salió para tratar de mejorar las cosas en la reunión técnica. Ni rastro de frustración o enfado.

Asimismo, ahora Fernando empieza a sentir los pasos antes de que se produzcan,

incluso cuando surgen del cerebro de uno de los hombres más perspicaces del muro de boxes, el director de ingeniería de Renault, Pat Symonds. Sólo una vez este año Fernando no estuvo de acuerdo de inmediato y de antemano con Symonds acerca de la estrategia de combustible; posteriormente, en dicha ocasión, se demostró que tenía razón.

Y ahí los tenemos, dos joyas de la nueva generación, aprendiendo y madurando en ambientes para los que parecen haber nacido. Antes eran prodigios relativamente enclenques; ahora están pero que muy en forma. Y, no, no son distintos...

Incluso antes de convertirse en piloto ►

Hasta la elección de equipo encaja a la perfección para esta pareja de ases: Räikkönen abraza la excelencia clínica de McLaren, y Alonso la calidez y el compañerismo de Renault (dcha.).





Kimi pinchó en Canadá (arriba), fue segundo en Brasil (extremo izda.) y ganó en Malasia (izda.). Alonso tuvo problemas mecánicos en el Nürburgring (dcha.).

'LA CAPACIDAD DE FERNANDO Y KIMI PARA UNA VUELTA RÁPIDA ES MAYOR QUE LA DE SUS COMPANEROS'

titular de Renault F1, Fernando Alonso decidió que el mejor lugar en el que vivir era Inglaterra. Estaría lejos de España y los suyos, pero también de las cenas tardías y otros problemas potenciales. Además, Inglaterra sigue siendo el centro de todo y, como piloto probador de Renault, podría usar el gimnasio de la fábrica, andar con los chicos, hablar con los ingenieros. Así que vive en Oxford. La mayoría de días, su entrenador y él hacen un par de horas de ejercicio en el gimnasio de Renault en Enstone, tal vez tres. Luego come con los chicos del equipo antes de volver en coche a su piso a media tarde. Queda con algunos amigos (dos de los cuales, españoles que estudian en Oxford), juega con su ordenador y luego cocina algo, sin sal; a Fernando no le gusta la sal. Y aunque su novia española, con la que sale desde los 16 años, toca el violonchelo, él no tiene tiempo para la música clásica. Todavía no, al menos.

Es una vida tranquila y eficiente, muy distinta de los cotilleos y el consumo ostentoso de Mónaco, donde el dinero lo es todo, o de España, donde se ve acosado dondequiera que vaya. Con Flavio como jefe, nada sería más fácil para Alonso que hallar fama social y *glamour*. Claro que se puede

permitir el barco, el apartamento y el séquito. Pero en realidad, necesita lo contrario: desea la vida tranquila que mejor le convenga a su carrera. Los lujos se limitan a una casa mejor para sus padres o a invitar a cenar o comprar billetes de avión a los amigos.

Lo cual es una de las razones de su gran amistad con Jarno Trulli, ya que éste también es discreto. Si el compañero de Fernando fuera, por ejemplo, Jenson Button, cabe imaginar que la sinergia sería menor. Tal como están las cosas, Trulli ya forma parte inconscientemente del *pack* de Alonso: es un compañero en el que Fernando puede confiar y por tanto un compañero que puede mejorar la calidad del trabajo de Fernando. A cambio, Fernando quiere de verdad lo mejor para el italiano. Jarno es *compañero* de Fernando en el sentido anacrónico -tradicionalmente español- de la palabra.

La relación entre ambos es típica del modo de enfocar la vida y las carreras de Alonso. Cuando fue seleccionado para correr para Adrián Campos, en 1998, a los 17 años, dejó pasmados a los dignatarios en la ceremonia de entrega de premios al felicitar a sus predecesores y prometer que haría todo cuanto pudiera para estar a la altura. Un año más tarde, con nuevos récords y el título en

el bolsillo, la repetición del discurso de aceptación hizo que se llenaran los ojos de lágrimas y dio una nueva dimensión al significado de la humildad.

También Kimi Räikkönen podría haber recorrido el camino habitual de un piloto de F1, con la representación de Rosberg (de la que era partidario su compatriota, Mika Häkkinen), un apartamento en Mónaco y un estilo de vida ostentoso, de revista. De hecho, Kimi sí que habló con Keijo Rosberg al principio. Rosberg ya estaba comprometido con otros pilotos y declinó la oferta. En su lugar, Kimi recurrió a Steve Robertson, hijo de Dave, que en ese momento era mánager de Jenson Button. Steve también es tranquilo y eficiente, en cierto modo un Kimi a la inglesa, y da la casualidad de ser un hombre perfecto para McLaren. En forma y discreto, armoniza sin problemas en el ambiente del McLaren Communications Centre.

Así que no hay Mónaco para Kimi: es incestuoso, demasiado chillón... y, sí, demasiado próximo a Mika. Los dos finlandeses se profesan un enorme respeto mutuo. Son amigos; comparten pedacitos de la vida. Pero también son demasiado grandes el uno para el otro. Kimi tiene ▶





demasiado éxito para vivir eclipsado por Mika; y los logros de éste exigen su propio espacio, su propio mundo.

Kimi, pues, vive en Suiza, donde el aire de montaña es abundante, los impuestos son bajos y la gente de a pie le deja en paz. Mark Arnall y él entrenan allí con regularidad, y por la noche Kimi también se queda tranquilo, come con los amigos, ve películas y juega con el ordenador.

En el circuito, David Coulthard es el compañero perfecto para Kimi. Es lo bastante experimentado para poder ayudar con muchas respuestas; no se da aires, en el sentido de que no desea monopolizar la información o, peor aún, perjudicar a su homólogo; y Coulthard es lo bastante inteligente para ser capaz de reconstruir el rompecabezas: McLaren trabajó a la perfección con Mika, con el estilo de vida finlandés, y así es con Kimi. Él, DC, todavía puede ganar con el coche adecuado en el día oportuno pero es evidente que Kimi es un sustituto perfecto para Mika. Aunque en McLaren no hay números uno o números dos, también está claro que el trabajo de DC es mitad piloto de carreras, mitad hombre McLaren. Como hombre McLaren, no puede evitar formar parte de la maquinaria que ha de llevar al título a Kimi.

En el box, cerca de Fernando y Kimi se encuentran sendos ingenieros de pista de

mentalidad parecida. Paul Monaghan se encarga de Alonso; Mark Slade, de Kimi. Paul trabajó en McLaren junto a Mark en la oficina de diseño, lo que le valió el apodo de 'Pedales' porque siempre parecía estar rediseñando disposiciones de pedales para Gerhard Berger. Dejó McLaren en 2000 para entrar en Benetton y ahora lleva el coche de Alonso con Rod Nelson. Monaghan dice que Fernando recuerda prácticamente todo lo que le dicen y se adapta con asombrosa rapidez a nuevos procesos y conceptos. "Creo que este año sólo ha habido una ocasión en que se haya olvidado de hacer algo", dice, "y no era muy importante. Es de lo más disciplinado". (Ese "algo" fue pedir una botella de bebida antes del GP de España: como muchos ingenieros de pista, Monaghan se muestra reacio a montar un accesorio que acarree complicación y peso a no ser que su piloto insista en ello. A principios de año se lo dejó claro a Alonso).

Mark Slade, que conoció a su mujer a través de Paul, ha tenido que efectuar pocos cambios operativos al pasar de Mika a Kimi. Obviamente, Kimi empezaba desde un punto de referencia más bajo de conocimiento y experiencia, pero, en otro aspecto, está años luz por delante debido a su familiaridad con los análisis y sistemas informáticos. No obstante, como Mika, parece como si tuviera relativamente poca

Alonso a todo gas en Europa (arriba); al límite en agua en Francia (extremo izda.); con la jefa de prensa de Renault, Patrizia Spinelli, y Flavio Briatore en Sepang (izda.).

> CV: Kimi y Fernando

Kimi Räikkönen	Fernando Alonso
Equipo McLaren	Equipo Renault
Nació 17 de octubre 1979, Espoo, Finlandia	Nació 29 de julio 1981, Oviedo, España
Vive Espoo y Zürich, Suiza	Vive Oxford, Inglaterra

Su carrera
1987-1999 Karting
1999 Tercero en su primera carrera en F-Renault. Gana las F-Renault Winter Series con cuatro victorias de cuatro
2000 Campeón británico F-Renault. Siete victorias, seis poles y siete vueltas rápidas en 10 pruebas. Dos victorias en tres carreras del Europeo de F-Renault. Test con Sauber-Petronas
2001 Debut en F1 con Sauber-Petronas; 10°, 9 pt
2002 McLaren-Mercedes, 6°, 24 pt
2003 McLaren-Mercedes, 2°, 62 pt (hasta GB inclusive)

GPs de F1	45
Victorias	1
Poles	1
Vueltas rápidas	4
Puntos	95

Su carrera
1988-1998 Karting
1999 Campeón Euro Open MoviStar by Nissan. Seis victorias, nueve poles y ocho vueltas rápidas en 16 carreras
2000 Cuarto en F3000. Una victoria con Minardi; no clasificado, 0 pt; probador Benetton-Renault
2002 Probador Renault F1
2003 Renault F1, 6°, 39 pt (hasta GB inclusive)

GPs de F1	28
Victorias	0
Poles	1
Vueltas rápidas	1
Puntos	39



Victoria de Kimi en Malasia (extremo izda.) y tercer puesto de Alonso tras marcar la pole; Alonso cuarto en el GP de Europa (izda.); Kimi en reposo en Austria (abajo).

'OBTIENEN BUENOS RESULTADOS Y CONDUCEN BIEN INCLUSO CUANDO LA SITUACIÓN ESTÁ EN SU CONTRA'

tolerancia al aburrimiento. Como sabe que puede confiar en tipos como Slade y los otros ingenieros, por no hablar de DC, meticuloso en sus análisis, a Kimi no le disgusta escabullirse con antelación de las reuniones y abandonar el circuito tan pronto como sea posible, con la mochila en su sitio y la gorra encasquetada. Es un magnífico exponente de lo mejor de McLaren: el piloto hace el trabajo, el equipo mejora el coche. Claro que nunca es tan sencillo como eso, como nos recuerda la vicisitud actual con el MP4-18A, que aún no ha debutado.

Entretanto, ambos pilotos son estupendos en pista. Aprovechan el circuito más o menos del mismo modo, con vistas relativamente tardías del ápice y con algo de sobreviraje en la entrada, probablemente Kimi más que Fernando. Ambos usan el cambio automático para subir marchas y reducen de modo manual; y es significativo que ambos estén complementados por compañeros que anticipan la entrada, cuya presencia sólo es beneficiosa: cuando un McLaren o un Renault se comporta como lo quieren DC o Trulli –con una parte delantera brillante pero sin ser 'picudo'–, entonces los

dos se muestran superrápidos. A Kimi y a Fernando no les molestan esas cualidades, pero, como pueden compensar de forma más natural con su uso de la zaga del coche, también pueden arreglárselas con cierto subviraje. Es decir, su capacidad para una vuelta rápida es más amplia que la de sus compañeros, y eso, claro está, les coloca en una posición sumamente fuerte, sobre todo en estos tiempos de calificaciones a un solo intento.

Por lo general, comparado con DC, Mika era más lento en la primera fase de curvas medias pero cogía velocidad desde el ápice en adelante. DC llevaba ventaja en zonas de frenada fuerte, pero Mika sobresalía en curvas rápidas, especialmente aquéllas que requerían apenas un toque de freno con el pie izquierdo. Kimi, en comparación con Mika, parece más constante en todas partes pero, por tanto, no excepcional en ningún terreno concreto. Es muy suave, muy rápido y muy firme. Tampoco se rinde fácilmente: en Silverstone, donde tenía problemas de agarre, Rubens Barrichello le adelantó inevitablemente, pero en ningún momento Kimi se dobló.

Los datos de Fernando son muy similares a los de Jarno en cuanto a freno, acelerador y velocidades, pero, de nuevo, es capaz de sacar el máximo partido de un coche imperfecto de modo más constante.

Existen otras semejanzas, algunas triviales, algunas quizá importantes; ambos llevan cascos Arai con diseños que incorporan los colores de su país; ambos fueron prodigios en el karting; ambos se saltaron al menos un escalón en categorías inferiores (Alonso F3, Räikkönen F3 y F3000); ambos han estado bien representados y han contado con buenos coches casi siempre; ambos son jóvenes (Alonso tiene 22 años, Räikkönen casi 24); y ambos son muy maduros para su edad.

No obstante, más que nada comparten dos cualidades con todos los grandes atletas y con los mejores pilotos de F1 en particular: siguen obteniendo buenos resultados, siguen conduciendo bien, incluso cuando las circunstancias están en su contra. Y cuanto mayor sea la ocasión –más grande la presión– mejor la calidad de su trabajo.

Ellos dos son en efecto el futuro de la F1. **1**





ALONSO

El trueno azul

¿Un piloto de F1 totalmente centrado cuyo talento le lleva en volandas a las más altas cotas, o un buen chico de 22 años que no se deja afectar por lo mucho que hay en juego en su profesión y lleva a dar una vuelta a Stéphane Samson? Al volante del Renault Clio V6, Fernando Alonso consigue ser ambas cosas.

Fotografías Steven Tee/LAT



"SOY EL MISMO
PILOTO QUE HACE
DOS AÑOS, PERO
ENTONCES ESTABA EL
21º CON UN MINARDI"

A pesar del revuelo que le rodea hoy en día, Fernando Alonso se mantiene comedido, revelando poca emoción al hablar. Sí, los resultados de este año son toda una sorpresa. Sí, Renault es un equipo de futuro. Sí, está aquí para aprender su oficio y todavía no conoce todas las triquiñuelas del mismo.

Mira fijamente hacia delante, pero sus manos se ven atraídas por un plato de cristal lleno de bolitas multicolores. Sin que parezca darse cuenta de lo que hace, Fernando empieza a separarlas por colores. Parece un remedio contra el estrés en la sala de reuniones de Renault F1, donde charlamos a la espera de dar una vuelta por Enstone con el Clio V6 de 250 CV, lo más *racinq* de la gama Renault.

"¿La maniobra de Michael Schumacher en la salida del GP de Gran Bretaña? No estuvo muy bien", dice. "Si lo hubiera hecho yo, ¡al final de la carrera me habría

pasado media hora ante los comisarios deportivos!". A 310 km/h, el campeón del mundo no dudó en echarse sobre el Renault, obligando a Alonso a meter dos ruedas en la hierba, antes de retomar su trazada como si nada.

El asturiano habla con conocimiento de causa. Primero fue llamado a su presencia tras ese espectacular accidente en Brasil; luego tras el incidente en la chicane del Nürburgring, en el que David Coulthard acabó fuera de la pista. "En ambas ocasiones pude demostrar que no era culpable", dice. A veces la F1 es muy exigente para un joven piloto de 22 años, ¿no? Asiente con un suspiro. "La gente espera que nos comportemos perfectamente en todas las situaciones cuando tenemos la mitad de su edad. De golpe, muchos observadores aprovechan la menor ocasión para decir grandes tonterías y poner en tela de juicio el estatus de promesa ascendente, cuando

no hay nada que decir".

Pero Alonso ha conseguido la proeza de poner a todo el paddock de acuerdo en unas 10 carreras: sin duda, el chico tiene algo especial. No obstante, al escuchar estos elogios, se mantiene lúcido. Y no se hace ilusiones acerca de su nuevo estatus de futuro anti-Schumacher.

"Puede que en estos momentos vaya viento en popa, pero sé que sí, por una razón u otra, empezara a no brillar tanto en pista, se olvidarían de mí", dice. "Soy el mismo piloto que hace dos años. Pero entonces estaba el 21º con un Minardi".

La coreografía de las bolitas continúa. Ahora están alineadas de tres en tres, perfectamente paralelas; primero las rojas, luego las azules, luego las verdes. Por fin suena el teléfono: el bólido azul de motor trasero está listo. Fernando se levanta de un salto y se dirige hacia la puerta. Echa un vistazo sobre la mesa, percibe mi asombro (es que menudo contraste con los ▶

"Me encantan los coches, y éste no está nada mal", dice el fenómeno de Renault. Por las carreteras secundarias de Oxfordshire, se muestra discreto y bullicioso a la vez.



últimos minutos) y se echa a reír. "Cierra el puño muy fuerte", dice. "Te apuesto que puedo hacerte abrir la mano sólo con dos dedos". Venga. Evidentemente, gana Alonso. Un dolor agudo en la mano izquierda para un cariacontecido periodista, y diversión con éxito para un piloto pillado en flagrante delito de racionalidad.

Tan pronto nos subimos al musculoso Clio, Fernando empieza a jugar con el acelerador. Atraídos por el jaleo, algunos miembros de la fábrica de Enstone pegan la nariz a la ventana de su despacho. Más golpes de gas. Los conejos que habitaban en el césped salen pitando.

"Me encantan los coches", dice Alonso. "Y éste no está nada mal". El piloto frío que hace un momento ordenaba bolitas de cristal deja paso a un alegre locuelo extravagante. ¿Doctor Fernando y Mister Alonso?

El Clio arranca en una nube de humo azul. Sentado lo más bajo posible, Alonso

tararea la música pop española que suena en el radiocasete. Desde el inicio de la temporada no ha habido muchos momentos de despreocupación. "No he tenido ni un minuto para mí, es verdad", dice. "Me tomaré unos días de vacaciones después de Hockenheim. A algún lugar en Europa". Encadena con agilidad las curvas de Oxfordshire, a pesar de la trepidación de un chasis más rígido que una tabla de picar.

"Conducir siempre ha sido una pasión", dice. "Además, tengo la suerte de adaptarme con rapidez a cualquier cosa que lleve un motor". Dadle un 4x4, un clásico o un Ferrari, y Alonso encontrará su límite en un pispás. Mejor aún, sabrá mantener el ritmo hasta que la máquina pida piedad. Sin embargo, esta rara cualidad a veces le causa algunas dificultades en pista. Aunque parece haber asimilado con rapidez el oficio de piloto de F1, Fernando reconoce que le queda trabajo por hacer.

"Compenso las carencias de un coche modificando mi pilotaje", dice. "Así que a veces los tiempos por vuelta son muy parecidos y eso puede disimular un posible problema. He de aprender a escuchar al coche un poco más". En Silverstone, el control de tracción del R23 pasó a mejor vida mediada la carrera. Pero eso no impidió al español marcar los mismos tiempos que en la primera parte de la misma.

"No sabría cómo explicarlo", dice. "Es automático: mi pilotaje cambia sin que me dé cuenta. Por ejemplo, me resulta imposible describir lo que cambié en Silverstone. Lo hice, funcionó y ya está". Alonso cree que el podio estaba a su alcance en el circuito inglés: "Sin esos problemas técnicos, era mío. Mi coche volaba".

Al volante, Fernando forma parte de esa nueva generación de pilotos que estabilizan el monoplaza con un pequeño

Ya sea un coche que cualquiera pueda comprar o un monoplaza de F1, Alonso desenmaraña los secretos de su comportamiento fácilmente. ¿Lo mejor del Clio? Le permite relajarse.

“NUNCA SABEMOS
LO QUE NOS
ESPERA AL LLEGAR
A UN CIRCUITO. Y
ESO NOS MOTIVA”

toque con el pie izquierdo. Prefiere reglar su máquina con el fin de obtener un ligero sobreviraje en la entrada, frena violentamente (y apura más que su compañero Jarno Trulli) y bloquea más a menudo las ruedas a fin de encontrar el ápice. Aquí el sobreviraje está prohibido. En general, su pilotaje es agresivo. Es una cualidad en calificación, porque el R23 economiza de tal forma sus neumáticos que una pequeña dosis de violencia ayuda a llevarlos a la temperatura correcta. En cuanto a las luchas por adelantar, Alonso ya se ha labrado toda una reputación. “Cuando tratas de adelantar, te da igual

quien esté delante”, dice. “Pero cuando lo logras y ves el casco de un Schumacher o un Villeneuve en tu retrovisor, la satisfacción es intensa”.

El final de temporada no será una excursión de recreo para Renault. Hungría, Indianápolis y Suzuka podrían sonreír al equipo francobritánico, pero el déficit de potencia se deja sentir cada vez más. En Silverstone, sólo la mala velocidad punta del R23 privó a Trulli del podio.

“Para competir con Ferrari, McLaren y Williams, no disponemos de margen alguno”, dice Fernando. “Técnica, fiabilidad, pilotaje: todo debe estar al 100% si queremos estar en disposición de pelear. Y el menor error nos cuesta caro”.

Pero el español conserva la sonrisa. “Lo divertido es que nunca sabemos lo que nos espera al llegar a un circuito: ‘top 8’ en parrilla o pole position, puntuar o subir al podio, todo es posible. Y eso nos motiva muchísimo”. El piloto aprovecha para menear el Clio de izquierda a derecha sobre el asfalto de Enstone, sacudiéndome como un paquete mal sujeto. Y vuelve a echarse a reír. Bollitas de cristal y tufo de embrague, bromas de colegial y confidencias. Doctor Fernando y Mister Alonso, por así decirlo. 

FANGIO vs MOSS
 STEWART vs RINDT
 HUNT vs LAUDA
 JONES vs REUTEMANN
 VILLENEUVE vs PIRONI
 PIQUET vs MANSSELL
 SENNA vs PROST

Los grandes duelos de la F1

Alonso versus Raikkonen podría ser el próximo gran duelo de la F1, lo que anhela todo devoto de la F1: grandes talentos rivales que se llevan el uno al otro a acciones cada vez más heroicas. Como explica Peter Windsor, a veces fue respetuoso, otras...

Claro está, los grandes mano a mano se libraron sobre coches de un mismo equipo. Los directores deportivos, en el muro de boxes con las manos sudorosas, trataban de aparentar tranquilidad para las cámaras. Sus pilotos acariciaban el límite...

>FANGIO/MOSS

Así fue en Aintree en 1955, cuando Stirling Moss y Juan Manuel Fangio dominaron con sus Mercedes-Benz W196 oficiales. Fangio tomó la delantera cerca del final de la primera vuelta, luego la perdió cuando la pareja se acercó a doblar a un rezagado. El director deportivo de Mercedes, Alfred

Neubauer, sacó la señal 'PI' –de 'piano' o 'con calma'–, pero sus órdenes no pasaron de ahí. Con la única limitación de un régimen algo inferior, era Moss vs Fangio.

Estuvo muy reñido; de vez en cuando rodaron rueda con rueda. Y corrieron largo y tendido, pues este gran premio constaba de 90 vueltas y 434 km. Al final, Stirling cruzó la meta con el morro del W196 de Fangio invadiendo su visión periférica. Moss se convirtió en el primer británico en ganar su GP de casa, pero ¿hubo tongo?

Durante muchos años, Moss sostuvo que Fangio le dio la carrera, que fue un regalo del maestro al alumno. No fue hasta hace unos 10 años, cuando rodábamos un

reportaje sobre Moss para la televisión, y un puñado de colegas y yo no paramos de presionarle en pos de la verdad, debilitando sus emociones, que por fin lo dijo: "Bueno, sí, es probable que fuera una carrera franca. Creo que le vencí limpiamente...".

>STEWART/RINDT

Curiosamente, el GP británico aparece en otras batallas titánicas. En 1969, Jackie Stewart y Jochen Rindt corrieron de manera tan agresiva y tan reñida como pueden dos grandes pilotos. Stewart iba camino de su primer título con el Tyrrell Matra; Rindt era la joven estrella que por fin contaba con un coche competitivo (el

(En la otra página) Una lucha decente, dura y empapada de juego limpio de la salida a la meta: en 1969 Stewart (en segundo término) se enfrentó al joven Rindt en Silverstone y al final se impuso.



'PIRONI GANÓ LA CARRERA, ROBÁNDOLE LA VICTORIA AL COMPANERO QUE CONFIO EN EL'

>HUNT/LAUDA

Igual que Räikkönen hoy día, James Hunt siempre estuvo ahí en 1976, estropeando lo que parecía ser el campeonato del mundo de Niki Lauda. No lucharon tan de cerca en pista como Stewart y Rindt, Moss y Fangio, pero su rivalidad fue igual de intensa. Eran colegas, eran héroes populares y 'Ferrari contra los ingleses' fue el tema de la década. Y llegaron a nuevas cotas gracias a su rivalidad. Lauda se recuperó de forma asombrosa de las quemaduras; Hunt se mostró dominante y decisivo bajo presión. Ganó el título por un solo punto.

>JONES/REUTEMANN

En muchos aspectos, fue lo contrario de la lucha Hunt-Lauda. Alan Jones era el rey del equipo Williams en 1978-79, cuando Frank Williams y Patrick Head construían el primero de sus F1 ganadores, pero la llegada de Carlos Reutemann en 1980 lo cambió todo. La filosofía de Williams era: "Construimos dos coches ganadores y por tanto deberíamos emplear a los dos mejores pilotos disponibles"; la de Jones era: "¿Por qué sacudir un barco feliz?". Un impetuoso y seguro piloto sobrevividor, Jones era lo opuesto a Reutemann, un introvertido y reservado piloto de pronta inserción. Rara vez se hablaron el uno al otro, y la aptitud de Reutemann para superar

con frecuencia a Jones comprometió el complicado contrato de 'número dos' del argentino, que le consentía acabar por delante de Jones sólo si estaban más de 20 segundos por delante de los rivales.

El asunto alcanzó un punto crítico en Long Beach, 1981, cuando -según Carlos- levantó el pie para dejar ganar a Jones pero nadie se lo agradeció. Dos semanas más tarde, sobre mojado en Brasil, Reutemann dominó la carrera desde la salida e hizo caso omiso de las pizarras 'Jones-Reut'. Jones nunca perdonó a Reutemann por lo que entendió como una traición. En Alemania, a pesar de que Reutemann estaba muy por delante en puntos, Jones hizo valer su estatus de número uno al exigir un motor apartado para Reutemann; y en Las Vegas, donde el argentino era el único piloto Williams que podía ganar el título, Jones insistió en que el equipo llevara cuatro coches, dos de carrera y dos muletos. La confusión consiguiente le costó el título a Reutemann; Jones, en su última carrera con Williams, ganó el GP de EE UU.

>VILLENEUVE/PIRONI

Gilles Villeneuve no sólo era un gran piloto sino también un amigo sincero y confiado. Y esperaba que los demás se comportaran igual; nunca formó parte del grupito James Hunt-Niki Lauda-Alan Jones. Por tanto,

cuando su compañero en Ferrari, Didier Pironi, no le invitó a su boda en 1982, lo atribuyó a que Didier era un despistado o que la novia sólo quería que asistiera a la familia. Error. Y cuando Pironi y él acordaron que, en caso de que dominaran un GP, acabarían en el orden en que rodaran en las primeras vueltas, Gilles también pensó que había hecho un trato. Otro error.

En Imola, 1982, Villeneuve iba en cabeza cuando el director deportivo Marco Piccinini les ordenó, a través de Antonio Tomaini en el muro de boxes, levantar y mantener las posiciones. Conservando el motor, pero sabiendo que la victoria era suya, Villeneuve moderó la marcha en la recta. Pironi le pasó, a fondo en quinta. Gilles respondió, forzando su coche al límite en frenada. De nuevo, en la recta, levantó. De nuevo, a fondo, Pironi le superó.

El resto es historia. Pironi ganó la carrera, robándole la victoria al compañero que confió en él. Dos semanas más tarde, en el GP de Bélgica, desesperado por batir a Pironi en parrilla, y sobre su último juego de neumáticos de calificación, Gilles se mató al intentar pasar a un rezagado. Pironi, con el título de 1982 casi en el bote, se lesionó de gravedad tres meses después al embestir a un coche más lento en Hockenheim, en mojado. Murió en un accidente de motonáutica en 1987. ▶

Imola 82: la pugna y el resultado (arriba): Pironi supera a Villeneuve, en contra de las órdenes de equipo, y se lleva el champán, mientras Villeneuve (de blanco) se lo mira. Lauda, con sus cicatrices del Nürburgring todavía recientes, tuvo una lucha limpia con Hunt (abajo).





A Senna no le gustó que Schumacher le frenara en las narices en los entrenamientos del GP de Alemania 92 (extremo izda.). Long Beach 81 (izda.): Reutemann por delante de Jones antes de dejarle pasar; Jones y Carlos (abajo) fueron enconados rivales. Lauda y Hunt (inferior) en España en 1976.

>Senna vs Schumacher

Ésta iba a ser buena: Ayrton, con su aptitud para rodar en otra órbita todavía intacta; Michael, descubriendo que también él podía llegar allí. Los dos tenían mucho que demostrar en 1994.

Senna quería el título tanto como siempre (y mostrar al mundo que podía ganar sin la mano paternal de Ron sobre su hombro); Michael sabía que su Benetton B194 podía dar una paliza al nervioso Williams FW16. Animado y preparado, iba a por todas. ¿Senna? ¡Ja! ¿Quién es ése?

Tres carreras juntos en la cumbre es todo lo que hubo. El saldo: tres poles para Senna, tres triunfos para Michael. Y el accidente. Las estadísticas fueron irrelevantes después

del 1 de mayo. Ayrton se fue, Michael ganó su primer título.

¿Qué vimos? Michael fue el dominador del año, pero Damon Hill, compañero de Ayrton, alargó la lucha hasta Adelaida después de que Benetton tropezara con el reglamento a media temporada. Lo cierto es que habría habido más presión, y más pronto, por parte de Senna. ¿Cómo lo habría manejado Michael? No se sabe.

Pero, si Senna hubiera presionado a Benetton, ¿no habrían desarrollado su coche antes y mejor? No se sabe. De todos modos, las preguntas eran irrelevantes tras morir Senna. El mundo quería respuestas.

Sólo cabe soñar en lo que podría haber sido. Anthony Rowlinson





MARC GENÉ

PROBADOR INCANSABLE

Se ha convertido en el piloto que más kilómetros realiza a lo largo del año. Este 'Willy Fog' de los circuitos afronta la temporada más dura de su vida, entrenar y correr a la vez.

Entrevista Xavier Guillén Fotografías Paco García

Marc Gené abrió el mercado de los pilotos probadores en los grandes equipos, antes De la Rosa ya realizó esta labor en el mediano Jordan, pero fue al piloto de Sabadell quien contrató Williams, una de las escuderías más carismáticas del campeonato y con un palmarés impresionante. Esta es la tercera temporada de Gené como piloto de test y la primera en la que comparte el trabajo con las carreras.

Está siendo un año repleto de trabajo entre las pruebas de Williams y la competición de las World Series.

"La verdad es que voy más estresado que el año pasado, hay semanas que he llegado al límite físico y psíquico, he acumulado hasta diez días seguidos

cambiando de monoplaza, con dos coches diferentes, sin parar, son situaciones difíciles. Por suerte los resultados de Williams son muy buenos y en las World Series está yendo cómo me esperaba. Los dos campeonatos van bien y esto me ayuda a continuar".

Desde que comenzó a correr en F1 con Minardi han cambiado muchas cosas, al margen de las opiniones críticas de algunos pilotos al sistema de puntuación, más al escalaje que no al hecho de que anoten puntos los ocho primeros, lo cierto es que el campeonato es más atractivo.

"Los cambios de reglamentación han ayudado a que sea más abierto y competitivo, el nivel los equipos de detrás también ha subido, los de arriba están muy igualados y Ferrari no es que

haya perdido competitividad, pero Bridgestone si que ha bajado, hay más igualdad que nunca".

En manos de Montoya y Ralf Schumacher, el Williams está siendo el monoplaza más sólido de la parrilla. Marc, el hombre que ayuda a modelar la personalidad del coche nos apunta sus opiniones personales en las diez cuestiones que siguen.

Xavier Guillén: ¿Es bonito?

Marc Gené: Sí, aunque eso sea lo menos importante, me ha gustado el diseño del Williams, muy diferente al modelo anterior.

XG: ¿Es fácil de pilotar?

MG: Sí, quizá porque cada año el equipo se supera a sí mismo, el actual es el más rápido de la historia. En todos los circuitos

(Arriba) Marc, concentrado al máximo, sale del box dispuesto a devorar kilómetros. Saltar del avanzado Williams al monoplaza de las WS exige una claridad de ideas que muy pocos tienen.

'SOMOS IGUAL DE FAVORITOS QUE FERRARI PARA EL TITULO DE CONSTRUCTORES'



vencer en Alemania, tres tipos de pista totalmente distintos, es competitivo en cualquier trazado.

XG: ¿Qué prefieres, un coche con subviraje o sobreviraje?

MG: Aparte de conseguir un equilibrio, claramente hoy en día lo ideal es un coche que se vaya de atrás en los entrenamientos oficiales y en carrera de delante. Si no es neutro, la manera de ir más rápido es ésta y también así se disfruta más de los juegos nuevos de neumáticos.

XG: ¿A qué parte del coche has dedicado más tiempo?

MG: Quizá a los neumáticos. Es lo que más he probado, si he hecho unos 60 días de test, 30 han sido solo de neumáticos.

XG: ¿Las gomas son ahora mismo más determinantes que la potencia?

MG: Los neumáticos son determinantes, la diferencia de potencia entre los cinco primeros existe pero es mucho más pequeña y el hecho de que los equipos Michelin puedan elegir neumáticos diferentes ha supuesto un gran cambio para mejor. Los neumáticos son clave, pueden hacer ganar o perder carreras.

XG: ¿Tu equipo tiene la pareja de pilotos más equilibrada y el mejor coche?

MG: Yo creo que sí, en el resto hay más diferencias entre los dos pilotos, seguramente a final de año la diferencia de puntos entre los dos será la más pequeña, siempre ha sido así. En conjunto sí, al

margen de la diferencia entre los Bridgestone y Michelin. Yo diría que sí, los McLaren a veces son más rápidos pero menos fiables, y Ferrari, no sé...

XG: ¿Sois los favoritos al título?

MG: En el mundial de constructores somos igual de favoritos que Ferrari, en cuanto al de pilotos, Michael Schumacher parte con un poco de ventaja, seguido de Kimi Räikkönen, pero yo no descartaría en la lucha final ni a Ralf ni a Juan Pablo. ▶

se están bajando los registros, el coche no es que sea fácil de llevar, pero no es un coche difícil o complicado, porque permite un buen equilibrio.

XG: ¿Con que disfrutas más?

MG: Sobre todo con el motor. Viniendo de las WS (World Series) destaca el motor y la ergonomía, aprecio más que nunca que tenga cambio semi-automático, sin embrague y frenar con el pie izquierdo.

XG: ¿Por qué la ergonomía es tan importante?

MG: No sé si es por la tradición del karting o porque, pero lo cierto es que volver al cambio de marchas manual cuesta mucho. En mi coche privado también utilizo un cambio secuencial el SMG de BMW. Conducir en la WS con palanca tradicional es como volver a otra época, en este sentido el coche es un poco obsoleto.

XG: ¿Qué te ha sorprendido más del coche?

MG: Lo que más nos ha sorprendido es la polivalencia, aunque nos ha costado conseguirla media temporada, eso es cierto. Una vez encuentras un reglaje va bien en todos los circuitos, hemos ganado en Mónaco, casi en Montreal y volvimos a

(Arriba) Le gusta tanto pilotar como analizar lo que ocurre desde el pitlane; (abajo) Marc conoce a la perfección todos los rincones del Circuit de Catalunya.



RODANDO



DE LA ROSA

EL TERCER HOMBRE

Trabaja para que Räikkönen atrape por fin a Michael Schumacher, el tercer piloto de McLaren ha recuperado la ilusión y confía en volver a pilotar en 2004.

Entrevista Xavier Guillén Fotografías Paco García

Acostumbrado a las peripecias rocambolescas del pasado, De la Rosa vive un momento tranquilo. El catalán está contento.

"Me encuentro bien, la verdad es que lo más positivo de trabajar con un equipo como McLaren es que aprendes cada día y en ningún momento piensas que es un año perdido.

"Estoy aprendiendo más con McLaren en pocos meses que las temporadas que estuve en Jaguar y tengo la oportunidad de conducir un coche competitivo, podría estar explicando detalles durante todo un día y me faltaría tiempo, simplemente mirando la diferencia entre el tiempo por vuelta que marcó ahora con el que hacía con Jaguar está todo resumido, tres segundos por vuelta. Cuando tocas los frenos todo cambia. Hay mucho trabajo detrás en multitud de pequeñas cosas".

Xavier Guillén: ¿Es bonito el McLaren?

Pedro de la Rosa: Tiene un aspecto que me gusta, de línea es precioso, todo muy pequeño, con el morro bajo su característica principal, muy agresivo, el frontal le da un toque de impacto. Aunque lo importante es que sea rápido, si corre siempre será bonito, lo ves con buenos ojos, por lo tanto para hacerlo bonito hay que buscar que sea lo más rápido posible.

XG: ¿Qué es lo que más te gusta del coche?

PR: Lo que más gusto o placer te da de un coche es cuándo lo sientes al límite y cuánto más tiempo mejor. Por eso lo que más me gusta es la estabilidad, la adherencia en curva, cuando más deprisa pasas por una curva más placer te produce.

XG: ¿Qué partes has trabajado más del coche?

PR: He trabajado siempre con la

aerodinámica, cosas muy sencillas para el piloto, me he concentrado la mayor parte del tiempo en el coche viejo hasta las pruebas de Barcelona donde piloté el MP4. Es muy diferente, distinto al 17, todavía hay mucho trabajo por hacer. Es todo más pequeño aún, muy ligero y muestra un gran potencial, pero todavía necesitamos más kilómetros para ponerlo a punto. Tiene los típicos problemas de juventud, de fiabilidad, aunque con la prohibición de entrenar en el verano nos va a costar más de lo esperado, pero el coche me ha gustado.

XG: ¿Qué parte del coche te gusta más?

PR: El volante es fantástico, te ofrece una cantidad de posibilidades inmensas de cambiar mapas electrónicos, de diferenciales, de inyección de motor, es muy fácil utilizarlo para un piloto. Está tan bien hecho, que es muy fácil jugar con él

(Arriba) McLaren ya ha rodado en diversas ocasiones en el circuito con el nuevo coche, pero Räikkönen y De la Rosa se han mostrado muy cautos con la competitividad de monoplaça.



para tocar todos los parámetros. Supone un paso adelante brutal por la sencillez con la que puedes modificar las cosas, te ayuda a sacar el máximo partido en cuestión de segundos. Con el Jaguar, de entrada ya era super complicado tan sólo acceder al menú. El de McLaren es fácil y rápido de manipular... vaya, toda una 'virguería'.

XG: ¿Te resulta cansado probar?

PR: No se hace pesado probar, porque tengo claro cuál es mi trabajo y es lo más cercano a competir que es para lo que me he preparado toda la vida.

Tengo asumido mi papel, lo voy a hacer con el máximo de motivación, para volver a la pista a competir lo antes posible, está es mi fuente de inspiración.

XG: ¿Te ves en un equipo para la próxima temporada?

PR: Veo más factible volver ahora después de lo que pasó con Jaguar y de la forma en que sucedió. Ahora tengo la suerte de estar en el mercado, durante el verano se gestionan los volantes libre y creo que estamos a tiempo, en 2004 habrá movimiento. Muchos equipos se han dado cuenta que la juventud no es la solución, Han venido jóvenes como Räikkönen y Alonso pero también como Pizzonia, y está claro que de todos los recién incorporados, ninguno es tan bueno como el asturiano y el finlandés. Los equipos están cambiando de planteamiento. El formato de una sola vuelta favorece a los pilotos con experiencia como yo y veo que hay posibilidades de seguir luchando para volver.

XG: ¿Quién es el favorito para el título este año?

PR: Este año sigo pensando que el favorito es Michael porque es el más completo y tiene el mejor coche. Probablemente no será nada fácil porque los neumáticos Bridgestone no están en estos momentos al mismo nivel que los Michelin. Sobre asfalto seco, McLaren, Williams y Renault han de jugar sus cartas. Creo que tanto Alonso, Kimi, David y los dos Williams le pueden aguar la fiesta, al menos hasta que Bridgestone se coloque al nivel de los franceses, que no será muy tarde, todo sea dicho.

XG: En estos momentos, ¿que importa más en un coche, motor o neumáticos?

PR: En estos niveles, cuando tienes un buen motor (diez o quince caballos no son determinantes) siempre es más importante el neumático o una buena aerodinámica. En los últimos grandes premios los Williams han evolucionado mucho y los veo como una clara amenaza para McLaren y Ferrari. Ha ido bien en diferentes circuitos los dos pilotos, aunque entre Ralf y Juan Pablo, yo personalmente apostaría por Montoya. **1**

(Arriba) De la Rosa rodando en el circuito antes de romper la suspensión del nuevo McLaren; (centro) mirando hacia atrás sin ira, porque el viejo coche es mejor; (dcha.) los camiones de Bridgestone y Ferrari abren la calle de cualquier paddock del mundial, pero cada vez están más acorralados por Williams y McLaren.







SCHUMI AL DESCUBIERTO

En exclusiva mundial, *F1 Racing* destapa la muy secreta telemetría de Ferrari que explica la velocidad y la técnica de Michael Schumacher. Sólo para ti.

Texto Stéphane Samson

Monaco 2003: Schumacher, con graining en sus Bridgestones, consigue un buen tercer lugar, que hace honor a su técnica sin par.

Su ritual de preparación es un arte tan refinado que apenas se da cuenta de que lo hace. Mono, verdugo, casco, guantes. Y ahí está, listo para salir a la pista, con la ayuda de unos ejercicios de calentamiento. Uno de ellos es el balanceo de la cabeza de lado a lado para calentar la nuca. Esto es típico en Schumacher, reconocible entre mil.

Subir al F2003-GA también es algo que hace casi de forma natural. El warm-up acaba de terminar y la Scuderia se ha decidido sobre los cambios de reglajes de

última hora y la carga de combustible. Un par de minutos más y llegará el momento de que salga a darlo todo en la calificación a un solo intento. Pero Michael Schumacher se abstrae de todo esto. Las cámaras, flashes y mirones que se apiñan en la salida del box no son más que una pantalla en la que ya hace tiempo que aprendió a no fijarse. Cierra los ojos, pasa mentalmente por las primeras curvas de Silverstone, considera sus puntos de frenada, visualiza la trazada que tomará. Pronto, no habrá más que él y su coche. Una combinación apabullante una vez ▶



en pista. Dará gusto contemplar su pilotaje elegante y agresivo. Algo, por cierto, que no será capaz de explicar. Porque llevar un coche al límite es algo que hace sin pensar. Una evidencia. Y un placer único.

“Encontrar el punto máximo de rendimiento, aquel que sabes que nunca podrías superar, eso es lo que me hace disfrutar de verdad”, explica. “Me encanta pilotar. Y seguiré corriendo mientras disfrute al volante. Ganar no es un fin en sí mismo, pero sí un plus agradable...”.

El pilotaje de Michael Schumacher no es un proceso racional, meditado o consciente. Como ocurre con muchos otros pilotos de la parrilla, es instintivo. “Todos los pilotos intentan hallar el límite”, dice. “Más allá está el sobreviraje, el sobreviraje, el tiempo perdido y la degradación de los neumáticos. También está el riesgo de salirse de la pista. En cada curva voy a por este límite. Lo siento. Dicho esto, para dar exactamente con el límite, entro en la curva más rápido de lo que parece posible a priori. Para mí, es el único modo de ver hasta dónde puedo llegar”.

Lo cual es un buen resumen del método Schumacher: toda la diferencia radica en la entrada en curva. ¿La salida? Para él sólo es secundaria y, en todo caso, el control de tracción se encarga de ella.

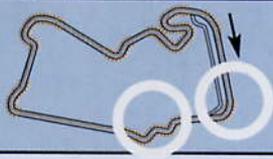
Aunque esta particularidad parezca evidente a pie de pista, hasta ahora no ha habido modo alguno de describirla con precisión. Por supuesto, Michael frena de un modo especial. Sí, en calificación gana décimas preciosas en las zonas de frenada. Claro está, equilibra su monoplace usando el pie izquierdo para limitar la transferencia longitudinal de pesos, consiguiendo arañar unos km/h extra antes del ápice. Pero ¿cómo lo hace exactamente?

“PARA DAR CON EL LÍMITE, ENTRA EN LA CURVA MÁS RÁPIDO DE LO QUE PARECE POSIBLE”

Los documentos exclusivos que ha reunido *F1 Racing* aportan una respuesta hasta ahora limitada a los ingenieros de Ferrari, encerrados en sus motorhomes. Estos gráficos de telemetría muestran cómo toma Michael Schumacher cuatro de las curvas más importantes del calendario de la F1, cuatro tramos que condicionan el tiempo por vuelta: Copse y Becketts en Silverstone; la horquilla de Montreal; y la primera curva en Suzuka. Cuatro curvas que, de una forma manifiesta, ilustran el ‘método Schumacher’.

Como muestran nuestros ejemplos, el campeón del mundo marca la diferencia en la entrada en curva. Apura la frenada, sí, pero esta característica va acompañada de un abanico de opciones. En la primera curva de Silverstone levanta el pie del gas en un 40% y aplica suavemente los ▶

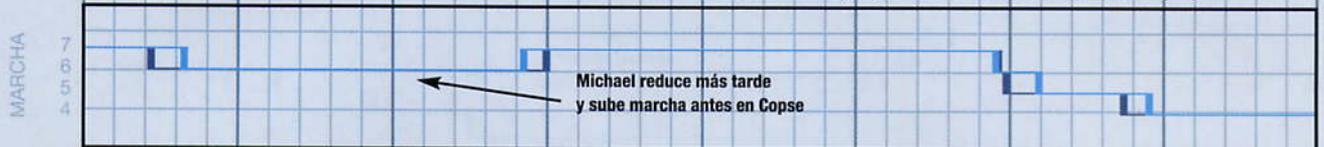
Al límite por las eses de Melbourne; Michael sale de la curva de derechas y corrige mientras se dispone a abordar la izquierda.



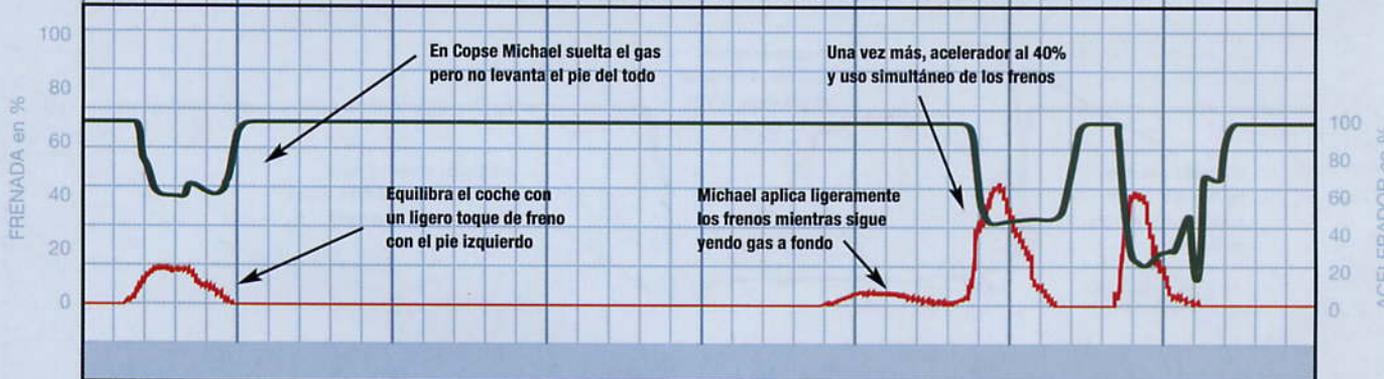
SILVERSTONE

Copse, Maggotts y Becketts son tres de las claves para una vuelta rápida en Silverstone. El impulso lo es todo, pero Michael y Rubens adoptan enfoques distintos. ¿El más rápido? La telemetría lo revela.

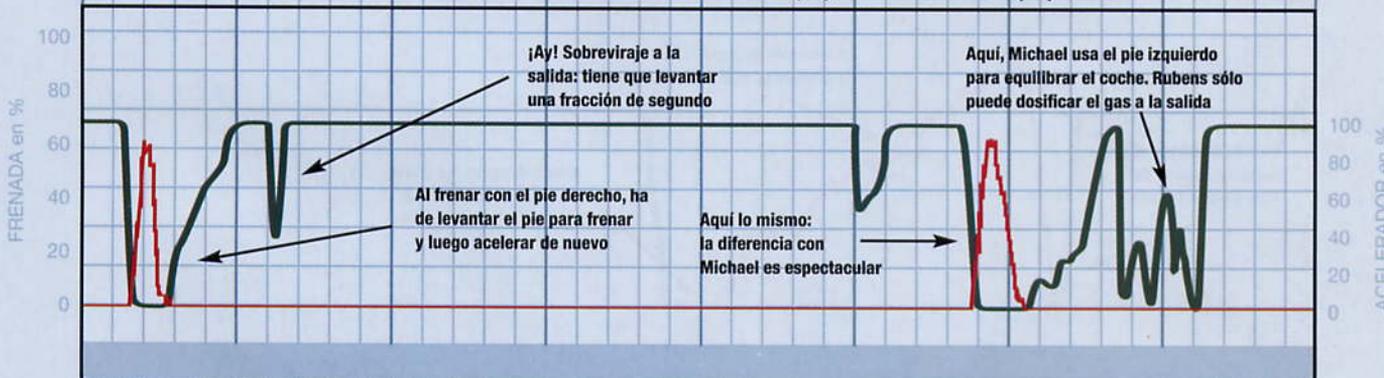
> COMPARACIÓN MARCHA: SCHUMACHER (■) BARRICHELLO (■)



> MICHAEL SCHUMACHER: ACELERADOR (■) Y FRENO (■)



> RUBENS BARRICHELLO: ACELERADOR (■) Y FRENO (■)



> COMPARACIÓN VELOCIDAD: SCHUMACHER (■) BARRICHELLO (■)

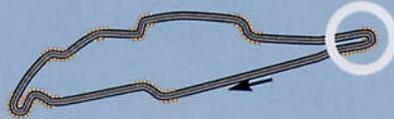


ARRIBA: Resulta imposible tomar Copse sin levantar. No obstante, la deceleración es pequeña, pero los dos pilotos de Ferrari emplean técnicas bastante diferentes. Schumacher levanta el pie (del 100% al 60%) al tiempo que aplica los frenos en un 20% para mantener el coche equilibrado. Barrichello sólo usa el pie derecho, así que no puede hacer lo mismo: ha de levantar del todo, frenar fuerte aunque brevemente y luego volver a dar gas. Aunque el control de tracción les permite

a ambos acelerar a la misma velocidad, el complejo de Becketts ilustra una vez más la gran diferencia entre los estilos de Schumi y Barrichello: Michael nunca levanta del todo, y juega con el pedal de freno al mismo tiempo para preservar la estabilidad del coche. Rubens sólo frena una vez, y luego se sirve del gas para mantener su Ferrari equilibrado.

Schumacher sale de Copse con una ventaja de 20 km/h sobre Barrichello, y hace lo mismo en Becketts.

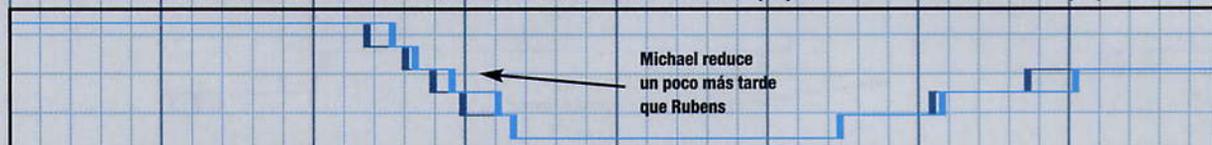




HORQUILLA DE MONTREAL

El tramo de L'Épingle de Montreal puso de relieve la adaptabilidad de Schumacher además de su velocidad en 2003. Aunque se preveía la avería de sus frenos recalentados, fue capaz de conservarlos y ganar.

> COMPARACIÓN MARCHA: SCHUMACHER (■) BARRICHELLO (■)



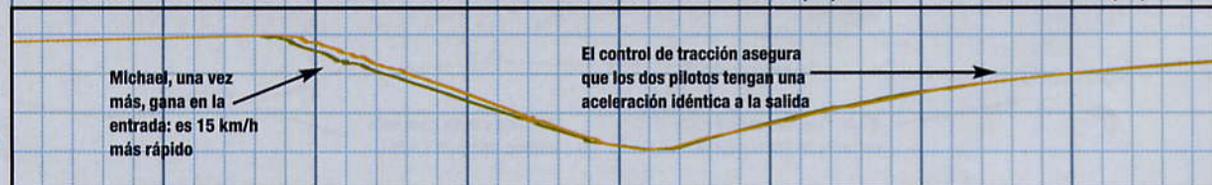
> MICHAEL SCHUMACHER: ACELERADOR (■) Y FRENO (■)



> RUBENS BARRICHELO: ACELERADOR (■) Y FRENO (■)



> COMPARACIÓN VELOCIDAD: SCHUMACHER (■) BARRICHELO (■)



ARRIBA: Otro tipo de curva que demuestra la extraordinaria eficacia del método Schumacher. Frena nueve metros más tarde que Rubens, pero está a punto de bloquear las ruedas. Luego suelta un poco el pedal del freno y vuelve a pisarlo enérgicamente para hallar agarre: esta acción explica la forma de su gráfica de frenada. En cambio, la de Rubens es casi perfecta. ¿La principal diferencia entre los dos? Michael levanta del todo el pie del gas sólo justo al final de su

frenada, durante cinco metros. Durante toda su zona de frenada, mantiene el pie derecho sobre el gas (entre un 15 y un 18%). La razón es limitar la transferencia longitudinal de pesos que provocaría subviraje en la entrada. Rubens es tan rápido como Michael desde mediada la zona de frenada en adelante, pero para entonces ya es tarde.

La técnica triunfó en Montreal 2003, cuando Schumi superó el defecto de su coche para aguantar el liderato.





“AMPLIAR LOS LÍMITES ES LO QUE HACE INTERESANTE ESTE DEPORTE”

Talento y técnica hacen mucho por Schumi, pero no todo. Existe un equipo brillante a su alrededor, encabezado por Jean Todt.

frenos. El objetivo es ralentizar el coche lo suficiente, sí, pero sobre todo estabilizarlo a fin de ganar en velocidad, limitar la transferencia longitudinal de pesos para beneficiarse del mejor equilibrio posible.

Lo mismo vale para la primera curva de Suzuka donde, de nuevo, no levanta el todo el gas, ni siquiera durante la fuerte frenada. La horquilla de Montreal obedece a la misma lógica; Michael levanta del todo

el pie del pedal derecho sólo durante unos cinco metros, justo al final de la zona. En cuanto a la frenada, nunca se le exige demasiado. La acción sobre el pedal, aunque más tardía, es comparable por completo a la de otros pilotos. Esta característica es única: 18 de los 20 pilotos, en efecto, frenan con el pie izquierdo, pero sólo Schumacher sabe hacer de ello un control de estabilidad tan sensible, que a veces incluso sorprende a su equipo.

“Ampliar los límites es lo que hace interesante este deporte”, continúa. “Un buen ejemplo fueron las calificaciones en Suzuka en 2002. Conseguir una buena vuelta allí te da una sensación indescriptible. Has de superarte, y en momentos así te sientes... vivo. La pasada

temporada di todo lo que tenía y cuando crucé la meta el crono marcó 1m 32,484s. Rebañó nuestras simulaciones en ocho décimas. Es el tipo de emoción que te levanta el ánimo de verdad”.

Para alcanzar un resultado así, Michael necesita un coche reglado según sus deseos. Y, para él, lo más importante es que su F2003-GA se muestra preciso y eficaz en la parte delantera. “Puedo arreglármelas con un coche que sobreviva un poco en la entrada en curva”, dice, “pero necesito saber que en cuanto haga girar las ruedas el coche tomará sin vacilar la trayectoria que quiero, sin la menor desviación”.

De modo que la precisión y el agarre del tren delantero son de suma importancia. ▶



Por lo general, éste está reglado más blando para el alemán que para su compañero. En efecto, Rubens Barrichello tiene preferencias opuestas. El brasileño necesita un coche que sea estable y neutro en frenada. No le importa el subviraje en la entrada en curva pero quiere que haya desaparecido antes de la mitad de la misma. Lo cual significa que Michael, gracias a un morro más incisivo, puede entrar en curva un poco más tarde. Este tipo de pilotaje se aprecia en muchos pilotos de la generación más joven: Fernando Alonso, Kimi Räikkönen, Juan Pablo Montoya y Felipe Massa prefieren un sutil sobreviraje, a diferencia de David Coulthard o Ralf Schumacher.

Ningún piloto trabaja tanto en la reuniones técnicas como Michael (arriba, con su ingeniero de pista Chris Dyer) para no dejar cabos sueltos.

“LO QUE HACE ÚNICO A MICHAEL NO ES SÓLO SU PILOTAJE EN UNA VUELTA DADA”

No obstante, el pilotaje al límite del campeón del mundo tiene una pega: castiga los neumáticos. Michael sufre más a este respecto que Rubens. Y esto está directamente ligado a lo expuesto anteriormente, a saber, que al entrar en curva más rápido y más fuerte el alemán exige lo máximo a sus neumáticos. De modo que, lógicamente, sus neumáticos se degradan más rápido que los de Rubens.

“Pero lo que hace único a Michael no es sólo su pilotaje concreto en una vuelta dada”, explica el director técnico de Ferrari, Ross Brawn. “Hay que vincular con su velocidad otras dos características esenciales: regularidad y capacidad de adaptación”. La primera se cita a menudo como un ejemplo de sus cualidades. “Desde que se sienta al volante de un coche nuevo por primera vez, Michael sabe encontrar rápidamente los límites”, prosigue Brawn. “Pero eso no es todo. Es capaz de mantener este ritmo desde la primera hasta la última vuelta de su relevo, sin errores ni desfallecimiento. Eso resulta esencial cuando se trata de determinar la

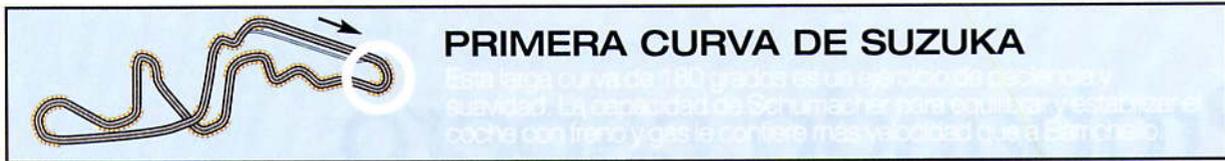
degradación de neumáticos con vistas a una carrera, o establecer estrategias arriesgadas”.

Finalmente, la capacidad de adaptación es la última de las características peculiares del Barón Rojo. Sean cuales sean las condiciones de la pista o los problemas mecánicos, siempre logrará extraer el 100% del conjunto del que dispone. Esto se nota especialmente cuando, como este año en Magny-Cours, los neumáticos Bridgestone causan algún problema. O como en Montreal, donde los frenos del Ferrari se recalentaron tanto que durante un rato el equipo no creyó que Schumacher pudiera acabar la carrera.

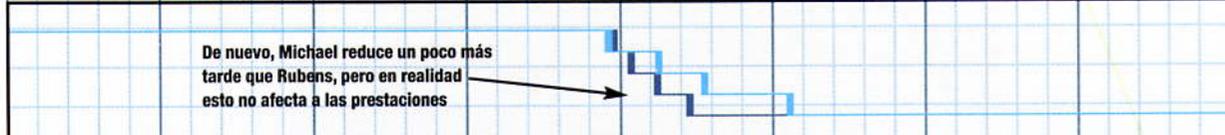
Y si tuviéramos que escoger un punto débil en el pilotaje de Schumacher, ¿cuál sería? Podría ser la pérdida de concentración que a veces sufre cuando rueda solo. “Cuando domina una carrera y cuenta con un liderato abultado, Michael no para de hablar por radio para hacer preguntas o hablar conmigo”, dice Ross con una sonrisa. “¿Cuántas vueltas quedan? ¿Dónde está su hermano? En ocasiones he de razonar con él y pedirle que se concentre en lo que hace. Nunca olvidaré el silencio en la radio que siguió a su trompo en Indianápolis en 2000. ‘¿Todo bien, Michael?’, pregunté. ‘Sí, sí’, contestó. Pausa. ‘Creo que tienes razón, Ross. Voy a empezar a concentrarme otra vez’”.

Y, como siempre, aun así ganó. 🏆





> COMPARACIÓN MARCHA: SCHUMACHER (■) BARRICHELLO (■)



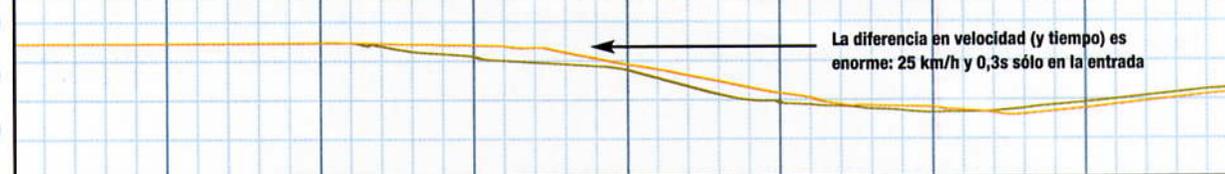
> MICHAEL SCHUMACHER: ACELERADOR (■) Y FRENO (■)



> RUBENS BARRICHELLO: ACELERADOR (■) Y FRENO (■)



> COMPARACIÓN VELOCIDAD: SCHUMACHER (■) BARRICHELLO (■)



ARRIBA: Éste es el ejemplo más espectacular del estilo de pilotaje sin igual de Michael. Frena 15 metros más tarde que Rubens, pero eso no es más que un detalle. Mientras que el brasileño no para de pasar del gas a los frenos y de los frenos al gas, Michael trabaja ambos pedales a la vez. Empieza su frenada mucho antes que Rubens (5% sobre el pedal) pero sigue a fondo: luego aminora usando menos presión sobre el pedal del freno que su compañero. Luego, a lo largo de la curva, Schumi

nunca suelta el gas del todo. Acelera un poco más en la salida, pero mantiene el pie sobre los frenos (2-3%). Rubens, sin embargo, debe turnarse en el uso de los frenos y el gas. Es mucho más lento en la entrada, más rápido en el ápice, luego pierde otra vez al acelerar a la salida, porque sólo cuenta con el acelerador para equilibrar el coche.

Una frenada más temprana y suave y el uso del gas aseguran una menor transferencia de pesos para Schumi.



MICHAEL SCHUMACHER: CHARLES CORTESUAT; GUILLES LEVENDOPPI

Probando espero

Los probadores de F1 recorren kilómetros y más kilómetros, buscando las décimas que hacen grandes a los coches buenos, e invencibles a los grandes. *F1 Racing* analiza los atributos de estos héroes escondidos, uno por uno.

Texto Alan Henry

Los pilotos probadores no son un nuevo accesorio de la F1. Si te hubieras pasado por Módena a finales de los años 50, habrías visto a los probadores de Ferrari conduciendo monoplasas matriculados hacia el autódromo local con la despreocupada habilidad de un taxista serpenteando entre el tráfico de hora punta. Pero hoy en día las cosas están mucho más estructuradas y, claro está, la tecnología es infinitamente superior. Por eso, en la actualidad, un piloto probador es una parte mucho más crucial del arsenal de cualquier equipo de F1 que espere que se le tome en serio.

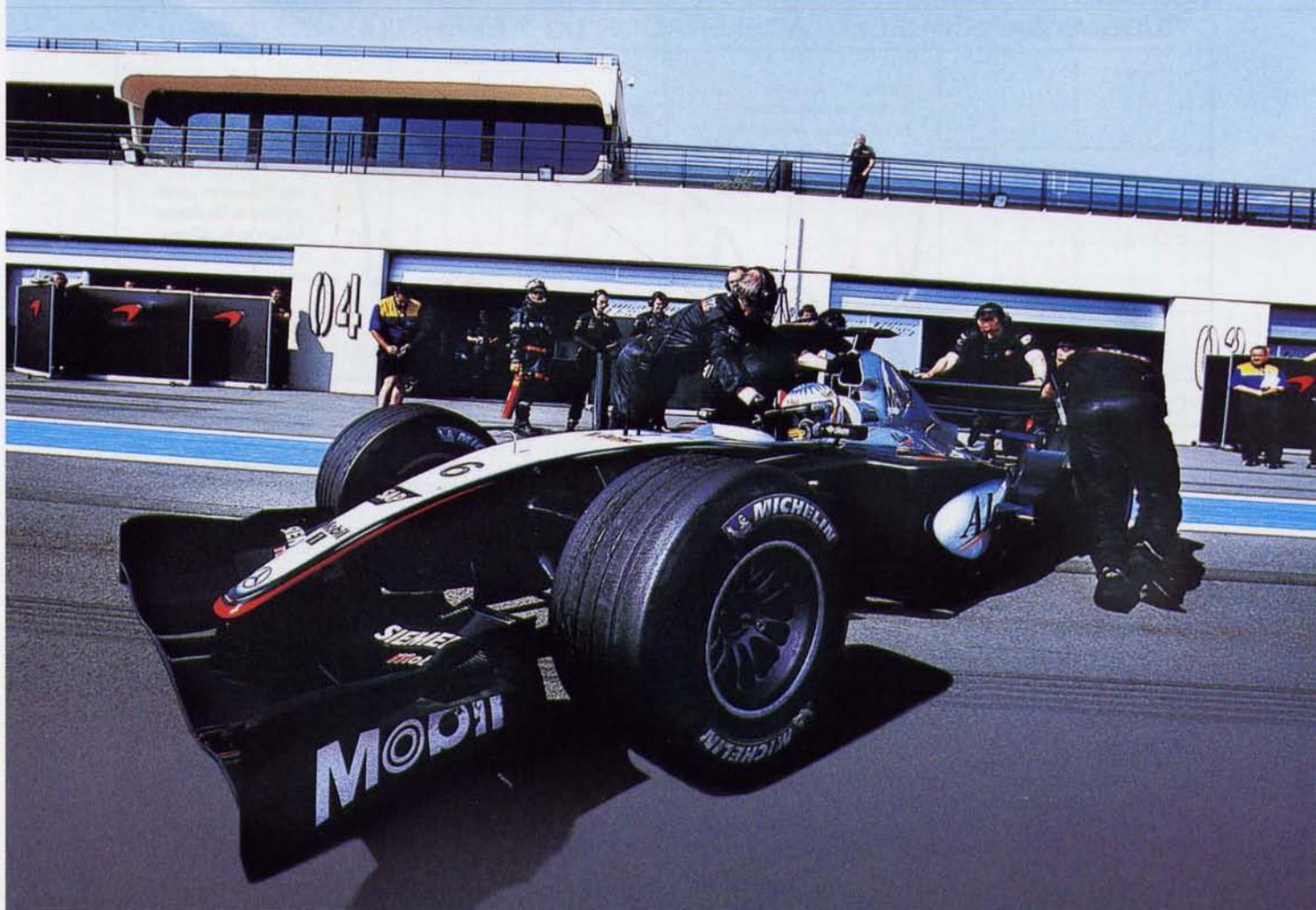
En efecto, las exigencias de los ensayos privados de F1 pueden ser abrumadoras. Durante la semana que siguió al Gran Premio de Francia en Magny-Cours, Ferrari utilizó tanto a Luca Badoer como a Felipe Massa –además de los pilotos titulares Michael Schumacher y Rubens Barrichello– en un contraataque de desarrollo de Bridgestone en el que se evaluaron más de 50 tipos distintos de compuestos de neumáticos en Mugello, Fiorano y el Circuit de Catalunya durante cinco días.

Por tanto, un piloto probador puntero ha de ser lo suficientemente rápido para correr a velocidades que den sentido a sus

reacciones, lo bastante hábil técnicamente para tamizar y priorizar los datos de forma conveniente y, de vez en cuando, estar listo para entrar a batear como piloto reserva si uno de los habituales se disloca la muñeca al levantar su abultada cartera. Podría decirse que el papel del probador es más exigente que el de los pilotos titulares, e igual de importante: la mayor o menor eficiencia de un piloto probador puede afectar de modo crucial –para bien o para mal– al programa de carrera si sus interpretaciones se revelan acertadas o equivocadas.

Todo el equipo está en sus manos...

Alex Wurz (abajo) lleva en McLaren desde el final de 2000. Lo tiene todo –desde velocidad a dotes de RB PP– y en 1997 subió una vez al podio con Benetton.



15° NEEL JANI (CH)

Sauber-Petronas Edad 19 0 GPs

CAPACIDAD TÉCNICA	8/20
OFICIO EN CARRERA	10/20
VELOCIDAD PURA	12/20
FORMA FÍSICA	11/20
RELACIONES PÚBLICAS	12/20
TOTAL	53 POR CIENTO

Un joven talentoso sacado del firmamento de la F-Renault europea en el último intento de Sauber de presentar otro talento al estilo de Kimi Räikkönen. Hasta ahora Neel sólo ha efectuado un puñado de tests preliminares, pero ya promete mucho. Esta temporada disputa la F-Renault V6, donde su velocidad y potencial sobresalen. Se habla de él como futura estrella, pero se le hará madurar poco a poco en las dos próximas temporadas. Tiene mucho que aprender, pero el tiempo está de su parte.

'SE HABLA DE JANI COMO FUTURA ESTRELLA, PERO SE LE HARÁ MADURAR EN LOS DOS PRÓXIMOS AÑOS'

14° MATTEO BOBBI (I)

Minardi-Cosworth Edad 25 0 GPs

CAPACIDAD TÉCNICA	10/20
OFICIO EN CARRERA	12/20
VELOCIDAD PURA	11/20
FORMA FÍSICA	11/20
RELACIONES PÚBLICAS	12/20
TOTAL	56 POR CIENTO

Un italiano simpático aunque infrutilizado en pista. Pero subestimarle podría ser un error. Un mejor indicio de su potencial es su competitividad en pruebas de GT con el Ferrari 550 de la Scuderia Italia. "Es un piloto de verdad", según una fuente de Minardi. Bobbi ofrece buenas reacciones y cae bien en el equipo. Rodó en la sesión de tests del viernes en el GP de San Marino.

13° RICARDO SPERAFICO (BR)

BMW-Williams Edad 24 0 GPs

CAPACIDAD TÉCNICA	10/20
OFICIO EN CARRERA	12/20
VELOCIDAD PURA	14/20
FORMA FÍSICA	12/20
RELACIONES PÚBLICAS	10/20
TOTAL	58 POR CIENTO

Talentoso piloto de F3000 que viene a ser el probador de apoyo del equipo Williams,

al estilo de Darren Turner en McLaren. Corre en F3000 con Coloni y en un principio fichó por Williams como probador tras su impresionante victoria en Spa en 2001. Hasta ahora ha efectuado principalmente tests aerodinámicos en línea recta. Veloz, pero necesita consistencia para continuar.

12° DARREN TURNER (GB)

McLaren-Mercedes Edad 29 0 GPs

CAPACIDAD TÉCNICA	12/20
OFICIO EN CARRERA	10/20
VELOCIDAD PURA	12/20
FORMA FÍSICA	11/20
RELACIONES PÚBLICAS	14/20
TOTAL	59 POR CIENTO

Tras pasar un par de años corriendo en el DTM con Mercedes, el británico Darren Turner sigue actuando de vez en cuando como refuerzo en el equipo McLaren F1, con el que tiene un contrato. Darren ha trabajado mucho para mantener su forma física al nivel exigido para este trabajo pero, como señala Martin Whitmarsh: "La falta de kilometraje regular significa que tiene problemas para mantener los músculos del cuello tan fuertes como quisiera. Pero es lo que pasa cuando no pilotas un F1 con regularidad".

(De izda. a dcha.) Jani promete mucho; Sperafico es sólido en F3000; Turner corre en el DTM; (abajo) Bobbi es "auténtico".





Montagny (arriba) realiza mayormente tests en línea recta para Renault; Briscoe ha sufrido por tener que dividir esfuerzos.

11º FRANCK MONTAGNY (F)

Renault Edad 25 0 GPs

CAPACIDAD TÉCNICA	11/20
OFICIO EN CARRERA	12/20
VELOCIDAD PURA	12/20
FORMA FÍSICA	14/20
RELACIONES PÚBLICAS	12/20
TOTAL	61 POR CIENTO

La experiencia de Montagny como probador se ha limitado en gran medida a tandas en línea recta en la pista de dragsters de Santa Pod, probando la suspensión del Renault en agotadores recorridos sobre bordillos artificiales de aluminio colocados con este fin. Con todo, como incentivo, sustituyó a McNish por una vez en la sesión de tests del viernes en el GP de Francia. A pesar de su inexperiencia, sus reacciones fueron maduras y consideradas para alguien tan joven, y se mostró firme y concreto en sus opiniones, pese a ver trastocado su progreso cuanto tuvo que pasarse al R23 muleto. Corre en las World Series by Nissan, certamen del que en la actualidad es el líder destacado.

10º RYAN BRISCOE (AUS)

Toyota Edad 22 0 GPs

CAPACIDAD TÉCNICA	12/20
OFICIO EN CARRERA	13/20
VELOCIDAD PURA	10/20
FORMA FÍSICA	12/20
RELACIONES PÚBLICAS	14/20
TOTAL	61 POR CIENTO

Briscoe forma parte de la academia de pilotos Toyota, que tiene su base en Viareggio, Italia, y ejerce de probador informal para el equipo de F1. El año pasado era probador bajo contrato, pero se creyó que este trabajo fue en perjuicio de su campaña en el alemán de F3, y el equipo quiso liberarle para que se concentrara en el certamen Euro F3 de esta temporada con el equipo PrimaPower. Un piloto valiente con una mezcla de talento natural y tenacidad, Briscoe tiene las ideas claras acerca de lo que quiere de los reglajes de un coche. Su capacidad técnica es buena.

'A PESAR DE SU INEXPERIENCIA, LAS REACCIONES DE MONTAGNY FUERON MADURAS Y SE MOSTRÓ FIRME Y CONCRETO'



Sato (arriba) ha madurado en BAR; Zonta podría sustituir con facilidad a Panis o a Da Matta; Davidson, otro piloto prometedor.



9º TAKUMA SATO (JAP)

BAR-Honda Edad 26 17 GPs
Mejor resultado: 5º, Japón (2002)
con Jordan-Honda

CAPACIDAD TÉCNICA	12/20
OFICIO EN CARRERA	11/20
VELOCIDAD PURA	14/20
FORMA FÍSICA	13/20
RELACIONES PÚBLICAS	12/20
TOTAL	62 POR CIENTO

Tras una temporada de debut en F1 un tanto revuelta y confusa con Jordan en 2002, Sato se ha convertido en un consumado y apreciado piloto probador con BAR-Honda. "Creo que su nuevo papel nos ha enseñado mucho tanto a nosotros como a él", dice el jefe de equipo David Richards. "Además, Sato constituye un valioso vínculo con nuestros socios japoneses y ha aportado mucho en ese sentido". Sato ha trabajado duro en su forma física y ha supuesto una ventaja para las relaciones públicas. La sensación es que posee la capacidad para revivir su carrera, si se le da la oportunidad.

8º RICARDO ZONTA (BR)

Toyota Edad 27 31 GPs
Mejor resultado: 6º, Brasil, Italia y EE UU (2000) con BAR-Honda

CAPACIDAD TÉCNICA	13/20
OFICIO EN CARRERA	13/20
VELOCIDAD PURA	14/20
FORMA FÍSICA	13/20
RELACIONES PÚBLICAS	12/20
TOTAL	65 POR CIENTO

El popular Zonta nunca estuvo en el equipo de F1 adecuado en el momento oportuno para desarrollar su carrera. Su estancia en BAR fue una decepción, pero afinó su habilidad como probador en McLaren en 1999. Por lo tanto, fue una elección lógica para Toyota este año, porque el equipo japonés ya se beneficiaba de la aportación del ex piloto probador de Woking Olivier Panis. Ahora Zonta es un miembro apreciado del equipo. Rápido, experto y maduro, posee la suficiente experiencia en F1 para sustituir a cualquiera de sus dos colegas.

7º ANTHONY DAVIDSON (GB)

BAR-Honda Edad 24
Dos GPs con Minardi-Asiatech (2002)
Mejor resultado: no clasificado

CAPACIDAD TÉCNICA	14/20
OFICIO EN CARRERA	12/20
VELOCIDAD PURA	15/20
FORMA FÍSICA	14/20
RELACIONES PÚBLICAS	15/20
TOTAL	70 POR CIENTO

Davidson se ha ganado el respeto como el pilar del programa de tests de BAR-Honda durante los últimos dos años, y su enfoque disciplinado y estilo maduro le han valido el incentivo de correr varias pruebas de GT con el Ferrari 550 Maranello preparado por la empresa de David Richards, Prodrive. Aunque acabó fuera de pista en sus dos GPs con Minardi el año pasado, sus prestaciones –sobre todo en su segunda carrera, el GP de Bélgica– establecieron su auténtico nivel. Se acercaba al BAR de Panis y al Jordan de Sato cuando hizo el trompo que le impidió acabar. Anthony también es piloto reserva de Jaguar.



Badoer (arriba) es tan experto como el que más; De la Rosa, ilusionado por estar en McLaren; Massa florece en Ferrari.

6° PEDRO DE LA ROSA (ESP)

McLaren-Mercedes Edad 32 63 GPs
Mejor resultado: 5°, Italia (2001)
con Jaguar-Cosworth

CAPACIDAD TÉCNICA	15/20
OFICIO EN CARRERA	12/20
VELOCIDAD PURA	14/20
FORMA FÍSICA	16/20
RELACIONES PÚBLICAS	14/20
TOTAL	71 POR CIENTO

Cuando a Pedro se le rescindió su contrato de seis millones de dólares con Jaguar, su astuto mánager, Julian Jakobi, le negoció de inmediato un acuerdo con McLaren como su segundo piloto probador. A las pocas semanas de empezar en el puesto, Pedro decía a cualquiera que le escuchara: "He aprendido más con McLaren en un mes que con Jaguar en casi dos años" [véase entrevista, página 46]. Ahora es un miembro apreciado del equipo, siguiendo los bien cuidados pasos de Wurz, y ha llevado a cabo un trabajo sistemáticamente impresionante con el programa de tests Michelin del equipo.

5° LUCA BADOER (I)

Ferrari Edad 32 50 GPs
Mejor resultado: 7°, San Marino (1993)
con Lola-Ferrari (Scuderia Italia)

CAPACIDAD TÉCNICA	16/20
OFICIO EN CARRERA	12/20
VELOCIDAD PURA	13/20
FORMA FÍSICA	15/20
RELACIONES PÚBLICAS	16/20
TOTAL	72 POR CIENTO

Curtido y muy experimentado, Badoer ha supuesto un elemento crucial en el dominio del equipo Ferrari en el campeonato del mundo las tres últimas temporadas. Michael Schumacher y los ingenieros superiores del equipo confían plenamente en el ex piloto de Minardi, que se muestra tan contento probando motores o neumáticos en el Circuit de Catalunya como llevando a cabo los ensayos preliminares de los coches de carrera en Fiorano antes de cada prueba. La experiencia de Badoer con Minardi también sirvió para enriquecer su banco de datos mental de F1 y ya parece haber superado la decepción de saber que es poco probable que se haga con un volante titular en el futuro.

4° FELIPE MASSA (BR)

Ferrari Edad 22 16 GPs
Mejor resultado: 5°, España (2002)
con Sauber-Petronas

CAPACIDAD TÉCNICA	16/20
OFICIO EN CARRERA	14/20
VELOCIDAD PURA	15/20
FORMA FÍSICA	15/20
RELACIONES PÚBLICAS	13/20
TOTAL	73 POR CIENTO

El cliente de Ferrari Peter Sauber se está mostrando especialmente ducho en encontrar prometedores nuevos talentos para meterlos en los equipos punteros. En 2001 echó los cimientos de la carrera de Kimi Räikkönen, y el año pasado Felipe Massa sacó provecho del mismo trato. Tras caerse de la formación de Sauber, aunque tal vez temporalmente, Massa parece estar floreciendo en su papel como segundo probador de Ferrari. Gran parte de su trabajo este año ha consistido en pruebas de neumáticos Bridgestone al volante de un F2002, tarea en la que se ha revelado cada vez más constante y capaz. El trabajo como probador le está calmando.

3° ALLAN McNISH (GB)

Renault Edad 33 16 GPs
 Mejor resultado: 7º, Malasia (2002)
 con Toyota

CAPACIDAD TÉCNICA	17/20
OFICIO EN CARRERA	16/20
VELOCIDAD PURA	15/20
FORMA FÍSICA	16/20
RELACIONES PÚBLICAS	18/20
TOTAL	82 POR CIENTO

Emplear a McNish ha sido una gran ventaja para el equipo Renault, porque les ha ayudado a maximizar su opción de los tests del viernes por la mañana. Sus anteriores puestos de probador en McLaren y Benetton afinaron sus conocimientos técnicos hasta un alto nivel, mientras que disputar la temporada pasada con Toyota aseguró que tuviera conocimientos inestimables de todos los circuitos. Suficientemente rápido, también posee aptitudes para las relaciones públicas, plasmadas en su labor como comentarista de televisión en Canadá. Tanto Fernando Alonso como Jarno Trulli confían en que sus resultados estén en correlación con sus propios datos.

2° MARC GENÉ (ESP)

BMW-Williams Edad 29 33 GPs
 Mejor resultado: 6º, Europa (1999)
 con Minardi-Ford

CAPACIDAD TÉCNICA	18/20
OFICIO EN CARRERA	12/20
VELOCIDAD PURA	17/20
FORMA FÍSICA	18/20
RELACIONES PÚBLICAS	19/20
TOTAL	84 POR CIENTO

Extraordinario piloto en su tercer año en este papel. Totalmente digno de confianza, comete pocos errores, presenta datos técnicos excelentes y es lo bastante veloz como para que su aportación sea útil para Ralf Schumacher y Juan Pablo Montoya. Habla con ambos pilotos titulares en detalle, ofreciendo su opinión y luego dejando que tomen sus propias decisiones. Puntilloso en el envío de detallados e-mails a Patrick Head informándole de todos los aspectos de una jornada de tests. Sociable, accesible para las RR PP y tan en forma como los dos titulares en todos los aspectos. No es de extrañar, teniendo en cuenta que cubrió más de 20.000 km de tests el año pasado.

1º ALEX WURZ (AUT)

McLaren-Mercedes Edad 29 52 GPs
Mejor resultado: 3º, Gran Bretaña (1997)
con Benetton-Renault

CAPACIDAD TÉCNICA	18/20
OFICIO EN CARRERA	15/20
VELOCIDAD PURA	17/20
FORMA FÍSICA	18/20
RELACIONES PÚBLICAS	17/20
TOTAL	85 POR CIENTO

No lo tenía fácil el popular Wurz para emular al excelente Olivier Panis cuando pasó a ocupar el puesto del francés en McLaren al final de 2000. Wurz también es el tercer piloto designado por McLaren, lo que significa que es el piloto reserva oficial además del primer probador. Muy rápido, tremendamente experimentado, totalmente digno de confianza, sumamente analítico y todavía con menos de 30 años, ahora es incluso mejor que cuando corrió con Benetton desde 1997 hasta 2000.

MAGIA NEGRA

Nada habla más a las claras de la destreza de un piloto que su ascenso a un equipo más fuerte. Y más si sucede a media temporada. ¿De 19º en parrilla a octavo en la primera vuelta en Sepang? Eso es lo que anhelaba Jaguar y Minardi echará de menos.

Entrevista Peter Windsor **Fotografías** Darren Heath

EUROPEAN
AVIATION
Invest
In
Wilson

MAGNETI
MARELLI

PO

Estaba claro que Justin Wilson lo iba a lograr incluso antes de que se le anunciara como hombre de Jaguar: pilota a la perfección; posee una gran fe interior; y es sencillo, es decir, que tiene claro cuáles son sus prioridades y que se muestra disciplinado en su aplicación. Por supuesto, generalidades parecidas son aplicables a otros pilotos: todos ellos son talentosos, la mayoría están seguros de sí mismos y no muchos beben cerveza.

Pero se nota que Justin es distinto, incluso de ellos. Por ejemplo, en el modo en que maneja el tema de la estatura: en Magny-Cours, escenario de nuestra charla, lo echó a la basura como si fuera una botella usada de Font Vella.

"No veo cuál es el problema", dijo en voz baja, tan baja como normalmente habla. "Si, veo fotos mías en el coche y, sí, tal vez voy sentado un poco más alto. Pero no tiene efecto alguno. Sólo es algo visual.

He llevado a cabo un par de tests y sobre todo el de Jordan [en octubre de 2001] mostró que un par de centímetros o así por debajo de la toma de aire no cambiaban nada en cuanto al rendimiento del motor o a la resistencia aerodinámica. El peso es un factor mucho más importante, y hay tíos por ahí que pesan más que yo". (Para que conste, Justin mide 1,92 m y pesa 80 kg).

Y punto. Para Justin, hay otros muchos temas más interesantes e importantes. ▶



Nadie lo hace mejor: las salidas de Justin Wilson se cuentan entre los momentos que hay que ver en la F1 de 2003. Entonces da rienda suelta a su talento.



'WILSON TENÍA QUE SERVIRSE DE TODA SU CAPACIDAD PARA ARRANCAR LO MEJOR DEL MINARDI'

Como el pilotaje en general.

"Creo que el momento coche/curva más agradable que he vivido hasta ahora fue en la F-Vauxhall, en Thruxton, en la parte de atrás, donde tienes que hacer la izquierda perfecta para poder deslizarse por la larga derecha. Ese día mi coche iba de fábula. Podía lanzarlo hacia el bache en el ápice y tomar toda la curva en un derrapaje de las cuatro ruedas. Era fantástico, extraordinario. Mi mejor momento en un monoplaça".

Nada de: "Nunca olvidaré mi primer GP de F1" o "Me sentí fenomenal la primera vez que superé a Jos Verstappen en parrilla". No, Justin aprecia las carreras en general. La F1 es donde quiere estar porque la F1 es la cúspide. Pero vale la pena detenerse en cualquier buen lugar. El gran talento se ve en F-Vauxhall, quizá de manera más eficaz que en un Minardi-Ford. En Jaguar, por fin, podrá hacer alarde de todo su repertorio.

En Magny-Cours, donde por supuesto aún corría con Minardi, era mucho menos tajante. No porque no estuviera seguro de su propia capacidad, sino porque los defectos de Minardi –falta de tests (apenas un ensayo preliminar este año) y subsiguientes fallos técnicos (acaban de introducir el control de arrancada; hasta ahora las salidas manuales han sido mucho más eficaces que los botones)– aún no le han permitido pilotar el coche totalmente al límite. Tenía que servirse de *toda* su capacidad para arrancar lo mejor del

mismo, para eludir el rodaje insuficiente y los inevitables problemas mecánicos, pero no podía servirse de *toda* su capacidad del modo en que debería.

Me refiero a que Justin nació para anticipar el ápice, usando el morro del coche, y luego el peso del coche, para alargar las rectas y sacar ventaja en la primera fase de la curva. El momento débil para cualquier piloto de este estilo es la mitad de la curva, cuando ha de girar y por lo general va demasiado rápido para hacerlo. En tiempos pasados, los pilotos de pronta inserción vivían con el subviraje. Si era mínimo, pilotos como Jacques Laffite eran rapidísimos; si era 'terminal', estaban acabados. Pero la llegada del control de tracción y la frenada con el pie izquierdo ha cambiado el arte estos últimos años. Emplea la zaga para meter dentro el morro, y luego sirve del control de tracción, en mayor o menor grado, para controlar la parte trasera. Véase a Michael y Ralf Schumacher, David Coulthard y Jarno Trulli cuando todo va bien. Su margen de rendimiento sigue siendo increíblemente sutil (¡véase de nuevo a DC!) pero aun así el campo de acción está ahí.

Es evidente que Justin Wilson pilota con el morro del coche (más aún, creo, que Mark Webber), pero en Minardi lo hacía dentro de las limitaciones de una falta general de agarre y, más allá de eso, de su poco refinado control de tracción. "Había momentos en que quería apoyarme en la zaga, para hacer que bajara el morro, pero sabía que tendría problemas si lo hacía", decía. "Desde el principio del año

tuve que mantener los pies en el suelo, saber que era muy afortunado de estar en F1 y correr con Minardi. Tenía que pilotarlo dentro de sus propios límites y de los límites de nuestro programa de tests y nuestro presupuesto. Ése era mi trabajo".

Claro que en Jaguar será muy distinto. Wilson entra en un equipo al alza, bien financiado y técnicamente competente. Ya no ha de preocuparse por la dirección que tomará su carrera, por recaudar fondos. Ahora es un piloto de carreras, lisa y llanamente. Ahora puede hacer lo que siempre estuvo destinado a hacer.

Y, de paso, seguir efectuando esas grandes salidas, pues éste es un ámbito de las carreras que escapa a las limitaciones físicas de cualquier F1 moderno; un momento de reflejos, de juicio, de ver el hueco. Tu coche es irrelevante; eres tú contra los demás. Por lo general, Justin Wilson está muy tranquilo en la parrilla –pulso en reposo bajo, porte neutro– pero rara vez o nunca se pierde algo. Claro que cuando era piloto de Minardi estaba predispuesto a sacar el máximo partido de la salida, pues era casi una certeza que se iba a calificar en la cola y que cualquier adelantamiento que hiciera sería por tanto en las primeras curvas, pero vamos, los

Jos Verstappen (arriba dcha.) debía medirse con el talento de Wilson; Justin (arriba izda.) con sus nuevos colores de Jaguar. La sonrisa de un chico (abajo, con Peter Windsor) que sabe que todo cuanto necesita es un material acorde.





pilotos son pilotos y los huecos están ahí para todos. Este año, en alguna ocasión, Justin ha adelantado cuatro o cinco coches en la primera vuelta –11 en Sepang–, sirviéndose de las indecisiones de otros, abriendo huecos. Téngase en cuenta que en este terreno también ha superado a su antiguo compañero, un tal Jos Verstappen, a quien no se conoce precisamente por su reticencia en el tráfico.

Vivía en su población natal de Sheffield, pero se ha mudado a Northampton, al epicentro de la F1, y en concreto cerca de Jaguar. Hace ejercicio con un entrenador, un día cardiovascular (90 minutos) y el siguiente pesas, pero no mucho más: en la actualidad, el deseo de maximizar su oportunidad en F1 y exhibir su talento es imperioso. En el desfile de pilotos charlará con DC o con Jos, o tal vez con Webber, su nuevo compañero, contra el que corrió en F3000 (Justin ganó el campeonato de 2001). Es discreto y muy apolítico: respeta a los demás y siempre trabajó como un jugador de equipo dentro de Minardi.

También está claro que su prodigioso talento natural le ha dado un elevado grado de confianza en sí mismo. Pero hasta ahora no hay rastro del tipo de ego desmesurado que predomina en F1; su comportamiento –dentro y fuera del coche– parece indicar que sabe que creerse muy importante desmerecería el oficio de las carreras. Y eso, a su vez, significa que no necesita modelos a imitar, otros estándares con los que identificarse. Justin Wilson puede hacerlo a su modo, con su propio talento.

Atentos. **1**

En Mónaco, Wilson ganó dos plazas en la primera vuelta; aquí levanta una rueda en su lucha contra el subviraje y la topografía en Mirabeau.

>La participación de los fans de Wilson

Justin Wilson destaca en el paddock de la F1 por otras razones además de su estatura y su capacidad para ganar posiciones en la primera vuelta. Puede que sea 15 cm largos más alto que la mayoría de sus rivales, pero su singularidad incluye ser el único piloto de F1 que es propiedad de sus fans.

Un plan poco común, ideado por el manager de Wilson, el ex piloto de F1 Jonathan Palmer, que surgió porque, como muchos debutantes en F1, Wilson tenía que pagar por su gran oportunidad. Al tener que recaudar casi dos millones de dólares para conservar su volante en Minardi, a Palmer se le ocurrió la idea revolucionaria de vender acciones de Wilson. Por una cantidad mínima de 500 libras (700 euros), a los inversores se les ofrecía la posibilidad



Palmer: "Era arriesgado".

de doblar su dinero en tres años, y después recibir entre todos el 10% de sus ingresos. Está por ver cómo afectará a todo esto el paso a Jaguar.

Parece el típico trato oscuro de la F1, pero la teoría es sencilla. El sueldo de Wilson está limitado hasta que los inversores obtengan el beneficio inicial. Si en efecto se cumple el compromiso de 'doblar su dinero', se pasa a la fase siguiente.

Como reconocen Wilson y Palmer, fue un gran apuesta, pero no tenían elección. La ralentización económica mundial

y el dominio de Ferrari en 2002 han implicado que haya menos dinero alrededor de la F1 que en años pasados, y muy poco de dicho dinero llega a los pilotos de Minardi.

Claro que el riesgo también era de los inversores. Pero al demostrar su fe en el talento de Wilson –o su credulidad, como prefieran– no sólo el programa 'Invest in Wilson' alcanzó su objetivo sino que en realidad la demanda superó a la oferta.

"Sobrepasó nuestras expectativas de largo", dice Palmer. "La emisión de acciones era arriesgada, pero Justin se lo merecía".

Ahora todo parece más prometedor. Sin duda, el valor de la inversión aumentará con la promoción de Justin, y aquellos que mostraron fe compartirán su entusiasmo.

Andrew Benson



Más presión

Ha llegado la hora de la verdad para Bridgestone. *F1 Racing* preguntó al fabricante japonés qué está haciendo para frenar el avance de Michelin.

Entrevista Anthony Rowlinson Fotografías Steven Tee/LAT

El año pasado por estas fechas, Bridgestone disfrutaba de la gloria del cuarto título de constructores consecutivo de Ferrari. Un doblete en Budapest puso a la Scudería fuera de alcance y dejó a los comentaristas extasiados ante la perfección de la relación Ferrari-Bridgestone. ¿Se podría plantar cara a esta asociación algún día?

Bueno, ya se ha hecho. Michelin, proveedor de neumáticos de Williams, McLaren, Renault, Jaguar y Toyota, pasó el invierno escuchando a sus equipos, que creían que las normas más libres de 2003 podrían ser ventajosas para ellos.

Tenían razón: después de 11 pruebas, los equipos Michelin habían ganado cinco

carreras, los equipos Bridgestone, seis. El año pasado, a estas alturas, el marcador era: Michelin dos, Bridgestone nueve.

Pero ¿ha producido alguno de ellos un conjunto coche/piloto/motor tan bueno como el de Ferrari? Gran parte de los técnicos de la F1 piensan que no. Creen, de hecho, que sólo el relativo mal rendimiento de Bridgestone está permitiendo acercarse a los rivales de Ferrari. Así pues, mientras Bridgestone promueve su programa de desarrollo a un ritmo hasta ahora desconocido, *F1 Racing* formuló todas las preguntas difíciles a Hirohide Hamashima, responsable de desarrollo de neumáticos de competición de Bridgestone...

¿Qué desarrollos de compuestos están efectuando en este momento?

En las últimas dos carreras [la entrevista tuvo lugar en Silverstone, tras los GPs de Europa y Francia] nuestro rendimiento no fue muy bueno, así que reconocemos que somos los responsables en parte de perder la carrera. Nos gustaría desarrollar nuestros compuestos más rápidamente. Pero los coches actuales son muy sensibles a los neumáticos –tanto a su estructura como a su construcción– así que si cambiamos radicalmente la construcción o la estructura, el coche también ha de cambiar.

No quedan muchas más carreras esta temporada, así que decidimos que teníamos que desarrollar los ▶

Hirohide Hamashima, de Bridgestone, es optimista. Lo único que hace el éxito de Michelin es provocarle: "Si Michelin está aquí, nosotros también".

'LA MEJOR ESTRATEGIA ES DESARROLLAR EL COMPUESTO PARA UN RENDIMIENTO MÁS AMPLIO'

Hamashima habla de estrategias, compuestos y anchos de banda de rodadura con F1 Racing: "Tenemos que pensar en el futuro y dar pasos muy grandes, no sólo pequeños cambios".

compuestos más deprisa. Creo que nuestro fallo en las últimas dos carreras [Europa y Francia] puede que fuera que nuestra predicción estaba errada. De modo que volvimos a comprobar nuestro punto de referencia y la dirección de desarrollo. La semana anterior a Silverstone probamos en Montmeló, Fiorano y Mugello, y dimos con la dirección a seguir. Creo que ahora nos hemos recuperado y que podremos ser competitivos en las carreras restantes.

También tenemos que pensar en el futuro, así que nos gustaría probar muchas construcciones de neumáticos distintas. No sólo pequeños cambios, sino también pasos muy grandes. Claro que cuando das un gran paso puede que no obtengas resultados rápidamente. Pero esperamos que algunas de esas construcciones funcionen bien para el futuro.

¿Qué nos puede decir de la construcción del nuevo neumático delantero que vimos en Silverstone?
En realidad esas construcciones y esa estructura se introdujeron en Mónaco. Los neumáticos ofrecen una buena entrada en curva y reducen la tendencia al subviraje en mitad de la misma. Los cambios exigen modificaciones en la parte delantera, pero nuestros neumáticos han de ser efectivos

para todos nuestros equipos. Ferrari ha efectuado cambios para adaptarse a nuestras nuevas construcciones.

¿Qué tipo de modificaciones ha efectuado Ferrari?

Han modificado su aerodinámica y sus reglajes de geometría de suspensión.

¿Qué han intentado conseguir cambiando la construcción?

Los pilotos señalaron nuestros neumáticos delanteros, diciendo que había cierto subviraje a media curva. Queríamos dar con una construcción y estructura mejores para reducir el problema. Y las encontramos.

¿Tienen una estrategia para el desarrollo de neumáticos frente a la creciente rivalidad de Michelin?

Williams es mucho más fuerte que al principio del año, así que nos gustaría apoyar a Ferrari un poco más. Creo que el mejor modo es concentrarse en desarrollar el compuesto para un rendimiento más amplio. El compuesto usado hasta ahora era un poco flojo y necesitábamos algo un poco más robusto. Justo antes de Silverstone encontramos un modo de conseguir un compuesto más robusto.

Sólo Ferrari parece capaz de usar los Bridgestone con eficacia. ¿Por qué?

Quizá sea en parte nuestra ►

> CV: Hamashima-san

Puesto Jefe de desarrollo de neumáticos

Año de nacimiento/lugar 1952, Tokio

Residencia Tokio, Japón

Estado civil Viudo; dos hijos

Pasatiempos Ganar títulos, vino

Carrera profesional

1977 Entra en Bridgestone tras graduarse en física de polímeros.

1977-80 Destinado al departamento de investigación y desarrollo de neumáticos de competición de Bridgestone.

1980-81 Pasa al departamento de desarrollo de neumáticos de calle.

1981-83 Se traslada a Inglaterra como director técnico de competición.

1983-96 Vuelve a I+D Japón, para prestar apoyo técnico en F2, F3000, Grand

Champion dragsters, Turismos y Grupo C. Además - 1989: Primer desarrollo para programa F1; 1992: Responsable proyecto técnico DTM y posteriormente ITC; 1994: Responsable puesta en marcha proyecto Indy Car; 1995: Responsable puesta en marcha proyecto F1.

1997 Responsable de desarrollo de neumáticos de Bridgestone Motorsport, con base en el centro técnico de Tokio.



Schumacher y Ferrari en el GP británico: "Las construcciones usadas en Silverstone se introdujeron en Mónaco. Ofrecen una mejor entrada en curva y menor subviraje en mitad de la misma".

responsabilidad, pero creo que si les damos una especificación más robusta, su posición mejorará. O al menos no empeorará. Creo que de hecho eso vale para todos los equipos, no sólo Ferrari.

¿Qué porcentaje del rendimiento de Ferrari procede del neumático?

Creo que neumáticos, chasis, motor y piloto suponen una cuarta parte cada uno.

¿Cómo pueden utilizar lo que parece un neumático delantero más estrecho que el Michelin?

Nuestra anchura es la máxima permitida. Creo que Michelin también está en el máximo. Pero la estructura de las gomas es muy distinta. Tal vez sea la forma lo que hace nuestro neumático más estrecho. La anchura de la banda de rodadura es la única diferencia entre los dos, creo, pero nunca he medido un Michelin, claro está.

Si que parecen muy distintos. ¿Cómo funciona su neumático con su construcción más redondeada?

Usamos 'empuje de caída', de modo que cuando un neumático se apoya hacia dentro quiere girar en esa dirección. Eso genera cierta fuerza de giro. Por ejemplo, mirando la suspensión delantera del Ferrari, se aprecia que tiene reglajes de caída negativa [las ruedas se inclinan hacia el

"PASAMOS DOS AÑOS MUY BUENOS CON McLAREN, GANANDO A MICHAEL Y FERRARI"

chasis] para usar el empuje de caída de nuestros neumáticos.

Pero el Michelin quiere mantenerse vertical y ser usado en esa posición. Así que no podrían usar empuje de caída, pero en su lugar utilizan la máxima fuerza de giro. Creemos que la filosofía de agarre en curva de Michelin es distinta porque sólo se sirven de la fuerza de giro y no adoptan nada de empuje de caída.

¿Han podido maximizar su 'cuarto' en las últimas carreras?

No. Por supuesto, tenemos que mejorar un poco más. Si mejoramos el rendimiento de nuestro neumático tendremos mayores posibilidades de conseguir el título este año. El conjunto es muy importante. Los coches son muy sensibles al rendimiento de los neumáticos, así que si mejoramos los niveles de agarre o robustez o durabilidad, tal vez los equipos puedan crear márgenes más amplios de estrategia

en carrera. Esto es importante con el actual reglamento, porque los equipos pueden introducir muchas estrategias. El año pasado era muy sencillo, pero ahora han de ser capaces de reaccionar en carrera ante lo que hagan los otros equipos. Si les damos un neumático apropiado para varias estrategias, su rendimiento será más sólido.

Algunos equipos Bridgestone piensan en pasarse a Michelin.

Depende de los equipos. No hay problema. Podemos aceptar su decisión.

Pero si Ferrari quisiera irse, ¿supondría eso un problema mayor?

Claro. Necesitamos al menos un equipo puntero. En 1997 no teníamos ninguno, así que no podíamos ganar. En 1998 fuimos con McLaren y pasamos dos años muy buenos, venciendo a Michael y Ferrari. Si un equipo Michelin gana el título este año, ¿afectaría eso al deseo de Bridgestone de seguir en el deporte? Tendríamos que volver. La venganza es importante. Si Michelin está aquí, nosotros estamos aquí. A primeros de julio me reuni con nuestro presidente y me dijo firmemente que si Michelin está aquí tenemos que conseguir el título bajo cualquier condición. Es un compromiso a largo plazo. Retirarse, nunca. ❶

PIQUET

Menudo es mi padre

¿Así que papá fue campeón del mundo? Genial. Pídele que te monte un equipo sólo para ti. Al nuevo Nelson Piquet le está yendo bien. De tal palo...

Texto Anthony Rowlinson Retratos Paul Rider

Nelson Piquet nació el 25 de julio de 1985. Dieciocho días antes, el 7 de julio, Nelson Piquet ganó el GP de Francia.

Confuso, ¿eh? Pero le vino bastante bien a Nelson Piquet hijo, puesto que entró en el mundillo con la herencia automovilística con la que la plebe sólo puede soñar: dos títulos mundiales, montones de victorias y la entrada garantizada en el panteón de los grandes brasileños de la F1.

No está nada mal para un recién nacido. No, perdón, es de Nelson padre de quien hablamos. El Nelson Piquet que ganó el título de F1 en 1981, 1983 y 1987.

Es fácil hacerse un lío al hablar de Piquet y Piquet, Nelson y Nelson, padre e hijo. Los dos vinieron a Inglaterra para fomentar sus carreras en la F3 británica; papá en 1978, Nelsinho este año. Comparten el nombre; un aire despreocupado; el porte de un donjuán; una suave velocidad natural.

¿Velocidad? Ya lo creo, pues, igual que papá hiciera en 1978, el joven Nelson ha empezado a desplegar su estilo por los circuitos del Reino Unido. El inicio de temporada no dio resultados concluyentes, ya que su equipo (y realmente es su equipo, pues papá es el dueño) tenía que adaptarse al aprendizaje en la F3 suramericana a algo un poco más competitivo, más profesional. Pero no les llevó mucho tiempo. Nelson ganó la cuarta prueba del campeonato en

Knockhill, Escocia; dos semanas más tarde, precisamente el día en que *F1 Racing* vino a saludarle, se anotó la segunda en Silverstone.

Gana adelantando a sus rivales a media distancia y alejándose hasta el banderazo con un estilo que recuerda a otro brasileño, 33 años mayor que él. Parece que Nelsinho, que acaba de cumplir 18 años, no tuvo que apretar demasiado su Dallara-Mugen F303, aunque lamenta que su comportamiento empeoró en las últimas 15 vueltas. "Cada vez iba peor. Hacia el final, en las curvas rápidas era terrible". Aprenden rápido, estos hijos de campeón del mundo, ¿no?

Papá está aquí para ver a su chico hacerlo bien y, por alguna razón, su presencia resulta demasiado grande en el rutinario paddock de la F3. 'Piquet' significa 'automovilismo' casi tan rotundamente como 'Senna' o 'Schumacher', y ver su conocido rostro asomando por detrás del camión del equipo es como si Pamela Anderson saliera de tu cuarto de baño por la mañana: no es desagradable, pero sí ligeramente desconcertante.

Con todo, papá está encantado de estar en el centro del ambiente que mejor conoce, y más contento aún de satisfacer el interés que su nombre sigue evocando en los medios. Que Nelson Piquet vuelva a correr en el británico de F3 es un notición, ¿no?

Hay quien dice que su nombre y su

talento le asegurarán un volante en F1 a Nelsinho dentro de poco, y un par de los sabuesos más impacientes de la F1 ya han encontrado el rastro de algo jugoso... algo muy promocionable... algo que es probable que atraiga a los sponsors.

Sólo puede ser una coincidencia que el jefe de marketing de Williams, Jim Wright (que hace poco consiguió introducir en F1 a una gran empresa farmacéutica, GlaxoSmithKline), pasara por el box de Piquet Sports para charlar. Por supuesto que a Jim le gustan las carreras, pero éste era su fin de semana libre...

Es algo más que una coincidencia que Jonathan Williams, hijo de sir Frank, también esté aquí: su 'razón' (¿excusa?) para presentarse es más evidente. Ha tenido la amabilidad de traer a *F1 Racing* un mono de 1986 de Nelson Piquet para posibilitar la sesión de fotos que ilustra estas páginas. Jonathan también está considerado uno de los cazatalentos más perspicaces de Williams.

"¿Cómo está tu padre?", pregunta Nelson cuando ve a Jonathan.

"Dice que pases a tomar una taza de té la próxima vez que vengas por Grove", responde Jonathan.

El ambiente es alegre, las bromas van y vienen. Intercambian impresiones acerca de sus jets privados. El nuevo Citation de Nelson es "lo más rápido a este lado del ▶

(Dcha.) Los fantasmas del pasado y el futuro de la F1. Nelsinho ('hijo de Nelson') sigue los pasos de su padre. Primero varios títulos de karting, luego F3...



NELSON: 'MI HIJO YA ES MEJOR DE LO QUE YO LLEGUE A SER' NELSONHO: 'CLARO'

Concorde". Estos dos se conocen desde hace mucho; Jonathan recuerda que Nelson le mantuvo oculto en el motorhome del equipo a modo de celebración tras una de sus muchas victorias. El campeón de 1987 con Williams siempre fue un bromista.

Es agradable observar que el brillo de sus ojos sigue ahí. Le hace gracia constatar hasta qué punto su, ejem, contorno aprieta su mono en la cintura cuando se lo prueba. Sigue teniendo un buen aspecto embutido en él, pero, de pie junto a su retoño, bastante más delgado y serio, el resultado es de una cómica incongruencia: un poco como observar a tu padre pavoneándose

con los pantalones color beige crudo que tanto le gustaban allá por 1974. Ver a los dos Nelsons juntos nos recuerda una vez más la influencia que el culto a la juventud ejerce en F1: Nelsinho es el rostro del futuro; Nelson la imagen de su pasado.

Pero tanto hablar de F1 es algo prematuro. Nelsinho aún ha de correr muchos kilómetros antes de estar preparado para la categoría reina, y que sea un Piquet trae consigo presión además de placer.

A ver, sólo hace unos meses que Williams concedió un test en F1 al hijo de otro de sus ex campeones del mundo, Keke Rosberg. Nico tenía por entonces 17 años.

¿Será Nelsinho el próximo? y, aún más importante, ¿tiene lo que hay que tener para llegar hasta el final?

Nelson: "Ya es mejor de lo que yo llegué a ser".

Nelsinho, después de sacarse el Chupa Chups de la boca: "Claro". **1**

(Dcha.) Nelsinho obtiene su primera victoria en F3 este año, en Knockhill; (abajo dcha.) su ya famoso padre gana en Hockenheim 87; (abajo) padre e hijo, pionero y protegido, director deportivo y piloto.

>CV: Nelson Piquet hijo



Nace el 25 de julio de 1985, Heidelberg, Alemania (pero es brasileño)
1993 Empieza a correr en karts en Brasil, a los 8 años
97 Campeón brasileño de karting: Junior Menor
98 Campeón brasileño de karting: Junior
99 Campeón brasileño de karting; campeón Copa Brasil de karting; campeón Paulista: Junior
2000 Campeón brasileño de karting: Junior Menor
2001 Prueba un F3 a los 15 años para el equipo Piquet Sports de su padre. Debuta en la F3 suramericana al cumplir los 16 años
2002 Campeón suramericano de F3 (13 victorias de 18 carreras)
2003 Británico de F3: a los 17 años, se convierte en el ganador más joven en este campeonato

>CV: Nelson Piquet padre



Nace el 17 de agosto de 1952, Río de Janeiro, Brasil
1968 Va al instituto en San Francisco, California, para fomentar su carrera en el tenis. Allí se interesa por el automovilismo
71 Campeón británico de karting
72 Campeón brasileño de karting
76 Gana el brasileño de F-Super Vee
77 Europeo de F3 (dos victorias)
78 Campeón británico de F3. Debuta en F1 con Ensign; participa en tres GPs con McLaren y uno con Brabham
79 F1 con Brabham-Alfa/Cosworth: 15°
80 Brabham Cosworth: subcampeón (tres victorias)
81 Brabham-Cosworth: campeón (tres victorias)
82 Brabham-BMW/Cosworth: 11° (una victoria)
83 Brabham-BMW: campeón (tres victorias)
84 Brabham-BMW: quinto (dos victorias)
85 Brabham-BMW: octavo (una victoria)
86 Williams-Honda: tercero (cuatro victorias)
87 Williams-Honda: campeón (tres victorias)
88 Lotus-Honda: sexto *ex aequo*
89 Lotus-Judd: 8°
90 Benetton-Ford: tercero (dos victorias)
91 Benetton-Ford: sexto (una victoria)
92 Indy 500 con el Team Menard: fracturas múltiples en las piernas y los pies en los entrenamientos. Se retira de la competición activa



Crónica GP

Mientras la antaño impecable máquina Ferrari vacila, Williams pinta bien. Por Peter Windsor

Contenido: Crónica GP de Gran Bretaña: página 80 • Crónica GP de Alemania: página 88

Previo GP de Hungría: página 96

> Sólo quedan cuatro carreras, pero Michael aún podría lograrlo

Querían un campeonato reñido, algo que diera motivos de entusiasmo, y ahora eso es lo que tienen: no es tanto el escaso liderato que mantiene Michael Schumacher cuando el campeonato mira hacia sus cuatro últimas carreras. Es el modo en el que ha sido echado despiadadamente de la primera línea de la parrilla y hacia la zona de peligro, y luego hacia las posiciones menores. Hacía dos años que Michael no pasaba tanto tiempo sin liderar una carrera.

Y, a primera vista, las cosas no van a hacerse más sencillas. Hungría no sólo ha sido reasfaltado para 2003; además, dos de sus curvas más veloces han sido sustituidas por otras más lentas. Eso es bueno para Michelin. Spa está fuera del calendario; eso es malo para Ferrari y Bridgestone. Monza debería irles bien a Ferrari y Bridgestone, pero ¿quién se puede imaginar que los Williams-BMW FW25 sean lentos en esas largas rectas que desembocan en cerradas chicanes? En el mejor de los casos, Indy está 50-50 y Suzuka ya lo sabemos. Es todo Michael, o lo ha sido estos últimos años. No obstante, lo que Michael

no necesita es llegar a Suzuka con uno o dos puntos de ventaja. Existen tantas combinaciones rápidas piloto/coche/neumático, y sus salidas son en general tan mediocres, que no puede depender de una sola carrera en la que hacer el trabajo.

Sin embargo, lo que resulta impresionante es que Michael sigue pareciendo muy tranquilo y muy bajo control. Es casi como si disfrutara del reto. Fue rueda con rueda a 290 km/h con Fernando Alonso en Silverstone –“diría que estuvo justo en el límite de lo que es aceptable”, dijo Fernando cortésmente– y se las ha tenido con los Renault, los BAR y los Toyota; un hombre de talla inferior, con el palmarés de Michael, se estaría preguntando si tenía que seguir pasando por estos apuros.

Razón por la cual este pentacampeón sigue siendo capaz de ganar. En Hockenheim, un miembro de Williams fue quien mejor lo expresó: “Creo que Michael ganará porque cuando tiene que luchar de verdad, y está realmente bajo presión, es cuando siempre está a la altura”.

DAVID HITCHCOCK



A su aire: Schumi encabeza el campeonato pero es vulnerable. Con todo, está sediento de lucha.

#11: Subraya lo positivo

De un viernes nefasto y el caos del día de la carrera, Rubens Barrichello logró hacer una victoria genial. Por Peter Windsor



'RUBENS MARCÓ LA POLE, COMO POR ARTE DE MAGIA, TRAS ESPERAR A QUE ALGUIEN BATIERA SU TIEMPO'

Timothy Johnston, un chaval de 12 años que no está muy bien de salud, consiguió finalmente conocer a Rubens Barrichello el jueves por la noche, a las 22.45. Rubens estuvo en el circuito hasta tarde, cenó con el equipo, y todavía sentía los efectos del duro programa de tests de la semana anterior. Aun así, se sentó pacientemente con Tim y respondió a sus preguntas con cuidadoso tacto.

"No, me gusta conducir buenos coches por carretera y suelo ir bastante despacio".

"¿Ayrton o Michael? Difícil compararlos. En este época, creo que a Ayrton le habría resultado muy difícil vencer a Michael".

"Me aficioné", dijo Tim, "cuando te vi el año pasado, saliendo desde la cola y acabando segundo. Fue genial. Y siempre vas bien en agua. ¿Por qué?".

"¿Por qué?", repitió Rubens, parándose a pensar. "Porque me digo a mí mismo que no me *disgusta* la lluvia. En las carreras, y en la vida, es muy importante ver lo bueno de todo. No importa lo que ocurra, no importa si estoy el último en la parrilla o lo

que sea; siempre intento ver lo bueno y tener una actitud positiva".

Así fue en Silverstone. Rubens metió la pata bien hondo el viernes, arruinando lo que habría sido la segunda mejor vuelta con una salida bastante rudimentaria en una curva lenta. La combinación Ferrari-Bridgestone volvía a estar donde acostumbraba –en cabeza– y Rubens pasó de forma limpia y suave por donde importaba: Copse y Becketts. Luego tocó un piano en la entrada del Complejo, entró pasado en la curva y derrapó hacia la

El ritmo, la zona, el filo –o como quiera que se llame–, Rubens (arriba) lo encontró el sábado y el domingo, logrando tal vez su victoria más convincente en F1.



> Pilotos: 11ª prueba, Gran Bretaña

1	Michael Schumacher	69	11	Giancarlo Fisichella	10
2	Kimi Räikkönen	62	12	Heinz-Harald Frentzen	7
3	Juan Pablo Montoya	55	13	Cristiano da Matta	5
4	Ralf Schumacher	53	14	Jacques Villeneuve	3
5	Rubens Barrichello	49	15=	Nick Heidfeld	2
6	Fernando Alonso	39	15=	Olivier Panis	2
7	David Coulthard	33	17	Ralph Firman	1
8	Jarno Trulli	16			
9	Mark Webber	12			
10	Jenson Button	11			

> Constructores

1	Ferrari	118
2	Williams-BMW	108
3	McLaren-Mercedes	95
4	Renault	55
5	BAR-Honda	14
6	Jaguar-Cosworth	12
7	Jordan-Ford	11
8	Sauber-Petronas	9
9	Toyota	7



Räikkönen (arriba) acabó tercero tras llegar a ser líder, y recortó un punto a Schumi; Alonso (dcha.) sufrió problemas electrónicos que le hicieron abandonar a poco del final.



puzolana. En el muro de boxes, mirando desde la atalaya de su pole provisional, Michael se llevó las manos a la cabeza.

Sin embargo, esa noche Rubens seguía con una actitud positiva. Había estado probando un Bridgestone diferente; ahora se quedaría con la elección obvia. Y, sí, había llovido un poco allí. Esto no era una excusa pero sí una explicación. No le iba a dar más vueltas; lo archivó y ya está.

El sábado, pues, marcó la pole; marcó la pole como por arte de magia, tras ser el segundo en salir y luego tener que esperar durante una hora a que alguien batiera su tiempo. Iba a ser Michael, claro, pero entonces Michael cometió un pasmoso error en la salida de la cerrada chicane de Abbey, saliendo largo sobre la hierba y, por consiguiente, cayendo a quinto.

Un error pasmoso. Como el Ferrari de batalla larga de este año no es tan ágil en curvas lentas, y como los Michelin no sólo

son mucho mejores en sí mismos sino que las modificaciones a circuitos como Mónaco y Nürburgring aún los mejoraban más, para Michael Silverstone iba a suponer un agradable retorno a la normalidad. Se mire por donde se mire —desde el punto de vista del tiempo variable, o de un puñado de curvas largas y veloces o de rápidos cambios de dirección, o incluso de una superficie de la pista que hacía padecer *graining* a los Michelin— ésta iba a ser una carrera Ferrari-Bridgestone. Estaba claro.

Pero Michael cometió ese error. Este año, a decir verdad, no ha hecho muchos en calificación, pero sí varios durante los fines de semana en su totalidad. Éste llegó en el peor momento posible. Perdió la pole. Y, por tanto, la victoria era ahora una esperanza en lugar de una formalidad. Con el campeonato apretándose y con circuitos como Hockenheim, Hungría, Monza ▶

TECNOARCHIVO

El túnel de viento hizo horas extra

Silverstone exige un compromiso aerodinámico, dice Steve Matchett. El Silverstone contemporáneo está dividido en dos mitades muy distintas: la primera, desde la meta, pasando por Becketts y hasta Vale es rapidísima; la segunda, desde Club hasta Woodcote, bastante más lenta.

Priory y Brooklands exigen más apoyo aerodinámico que cualquier otro punto del trazado. Así que los ingenieros necesitaban un compromiso: reglajes aerodinámicos que ayudaran a los pilotos en las curvas sin sacrificar mucha velocidad.

Renault produjo tantas modificaciones que le añadieron una 'B' a su modelo R23; pero el monocoque no presentaba cambios. El R23B introducía una ulterior mejora en su alerón trasero para reducir la resistencia aerodinámica. Con la humedad de los entrenamientos del viernes se vio claro que producía estelas de condensación de aire más pequeñas que los coches que montaban elementos 'rectos'.

Por su parte, Williams siguió retocando el FW25. El viernes por la noche montaron una nueva carrocería, que presentaba un 'nervio' característico desde lo alto de la toma de aire y culminado en una aleta mayor justo por delante del soporte del alerón trasero. Aunque esta aleta debería contribuir a la estabilidad a alta velocidad, me temo que en Silverstone el viento de través en los oficiales del sábado comprometió este diseño: el coche de Montoya parecía muy delicado en Becketts.

Renault hizo correr la versión 'B' del R23.





‘MICHAEL HABRÍA SIDO SEGUNDO SI EL TRABAJO EN BOXES DE FERRARI HUBIERA IGUALADO EL DE WILLIAMS’

e Indy por delante –circuitos en los que Michelin no irá mal– Michael no necesitaba esto en Silverstone.

Así, ¿por qué sucedió? Los indicios muestran que una fuerte racha de viento lateral golpeó el Ferrari en ese punto, desplazándolo medio metro o así; otros pilotos se quejaron de problemas parecidos. Al principio de la sesión, cuando Rubens y Kimi marcaron sus tiempos, el viento era más suave. Aun así, Michael fue rapidísimo por Copse y Becketts –lo bastante para la pole– de modo que podía haber dejado algo de margen entre las ráfagas de viento.

Así que el domingo Rubens estaba en la pole, un ligeramente irritado Rubens, cabe decir, porque miró por sus retrovisores mientras marchaba hacia su posición en la

parrilla... y no vio nada. Jarno se estaba quedando muy atrás, dictando el ritmo del pelotón por detrás de él. Ahora Rubens estaba encallado en la parrilla, las temperaturas de los neumáticos y frenos cayendo rápidamente. Rubens comentó más tarde que Jarno debería haber igualado la velocidad del poleman. Apostaría a que el muy avisado equipo Renault refrenó a Jarno, esperando que Rubens se despegara. (Es por esta razón que Michael siempre ralentiza hacia el final de sus vueltas de formación desde la pole, apretujando a los tipos por detrás de él).

De este modo, Jarno tomó el liderato del GP de Gran Bretaña, aprovechando el fulminante control de arrancada Renault y la disminución de temperatura de Rubens.

También Kimi Räikkönen se benefició del

truco de Jarno. En segunda posición, presionó a Jarno durante las dos primeras vueltas pero luego levantó un poco, esperando que pasara el bajón de los Michelin. Rubens era tercero y los Schumacher cuarto y quinto, Ralf por delante (pero con gripe y a punto de recoger el marco errante del cockpit de DC).

Un safety car (el marco del cockpit) y luego otro (el chiflado de Hockenheim, segunda parte): desde su F2003, Rubens no vio al sujeto. Pero habló al instante por la radio sobre parar antes a repostar y cambiar neumáticos, bajo las banderas amarillas. Michael pararía esperando su turno detrás de él.

En Williams, Sam Michael daba instrucciones parecidas. Ralf pararía primero, seguido de Juan Pablo Montoya, que rodaba por detrás de Michael. Juan Pablo se contuvo al enfilar el pitlane, sincronizando su llegada al box a la perfección, y los chicos de Williams despacharon como un rayo ese segundo juego de neumáticos. Mientras tanto, un reprimido Michael perdió tal vez cinco o seis segundos en el atasco y el cambio de neumáticos. La segunda y quinta plazas de Ferrari (Rubens marcó la vuelta rápida y

Williams (arriba) estuvo mejor en boxes que Ferrari; Ralf (en primer término) y Montoya lo sincronizaron a la perfección, y al final hicieron caer a Michael de segundo a cuarto.



EL DATO: Michael Schumacher no ha liderado la carrera en los últimos tres grandes premios; éste fue el sexto triunfo de Rubens.



Rara vez un triunfo ha sido más merecido que el de Barrichello (izda. y arriba izda. con Montoya), sobre todo porque se lo tuvo que luchar. Button (arriba) remontó hasta el octavo puesto tras salir 20º y último.

EN LA OTRA PÁGINA, FOTO GRANDE: CLIVE MASON/GUETTY IMAGES; STEVEN TEE/LAT. ESTA PÁGINA: DARREN HEATH

adelantó con brillantez a Kimi justo antes del espontáneo) se convirtieron en octava y... 14º. Más aún, Michael salió por detrás de Juan Pablo, lo que en última instancia significa que Michael podría haber sido segundo en Silverstone si el trabajo en boxes de Ferrari hubiera igualado el de Williams. Sin duda, los chicos de Ferrari estudiarán videos de la técnica de 'embotellamientos' de Williams durante las próximas semanas.

A Rubens, por su parte, se le podría haber disculpado por preguntarse cómo es que se le había escapado otra victoria entre safety cars y pitstops. No obstante, desde la octava plaza, despegó, a por todas, con todos los sentidos activos. Un Rubens pilotando absolutamente en plena forma. Da gusto verle en mojado porque hace

movimientos increíblemente pequeños pero rápidos de volante; y así fue sobre seco en Silverstone, en todos los pedazos de pista que Rubens tenía que usar fuera de trazada para poner nerviosos a los Toyota, o a Trulli, y, sí, incluso a Kimi. Además, en las curvas rápidas, daba dos o tres ligeros bandazos en la entrada, sirviéndose de un ángulo de deriva mucho menor que Michael, el hombre que nunca busca nada que no sea la perfección en su trayectoria, pero que a veces sale perdiendo en condiciones de carrera en circuitos como éste porque experimenta demasiada deformación de neumáticos en curvas muy largas y por tanto no tiene tanta libertad con el coche como un piloto de ápice tardío y frenada con el pie derecho como Rubens.

Por supuesto, más tarde las palabras de

Rubens vinieron a ser que se había pasado los últimos 90 minutos o así ni más ni menos que en El Filo: "El coche era fantástico en la salida de las curvas. No era cuestión de un gran control de tracción y aplastar el gas sin más. Era un gran control de tracción, pero había que dosificar la potencia, ya sabes, a la perfección, y en eso los cazaba a todos. Y lo sabían, porque al acercarnos a la curva siguiente cubrían la pista, y yo podía elegir el sitio donde tenía que estar".

Una maniobra clásica de Rubens, en este día en Silverstone, fue lanzarse al exterior, a lo Mansell, esperar una reacción, y luego echarse al interior, a por el hueco. Fue demoledor. Y positivo. Y todo lo que, unas noches antes, había intentado expresar con palabras. **1**

¡Chis! No molestar...

El caprichoso viento de Silverstone preocupaba a todo el mundo antes del GP británico. Ilustraciones de Patricia Soler



Avanza el deflector de Ferrari

Ferrari llegó a Silverstone tras unos intensos tests en los que acumularon más de 4.000 km en tres circuitos distintos.

Jean Todt sigue diciendo que los problemas del equipo van más allá de los neumáticos Bridgestone; aun así, hace poco probaron 20 compuestos diferentes. El resultado podría verse en una nueva filosofía de diseño para las dos últimas carreras de la temporada.

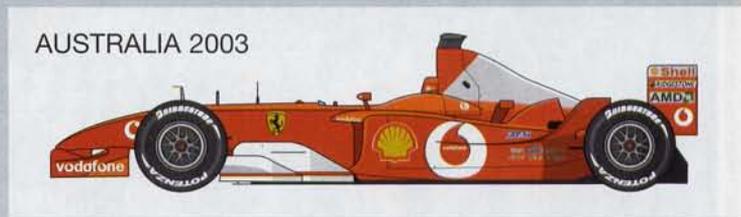
El desarrollo del coche siguió para el GP de Gran Bretaña, con los F2003-GA provistos de nuevos deflectores laterales. Ahora el segundo elemento va montado mucho más cerca de las ruedas delanteras, a lo McLaren. Las ilustraciones muestran la evolución de este dispositivo desde el inicio de la temporada. El difusor también se modificó ligeramente.

En Silverstone, Michael y Rubens no calzaron los mismos neumáticos. Schumi eligió una especificación que ya montó en

‘LOS NEUMÁTICOS DE RUBENS HACIAN EL COCHE MÁS FÁCIL DE PILOTAR, PERO EL VIERNES SE SALIÓ DE PISTA’

Montmeló. Rubens probó la opción de la nueva estructura, con un compuesto diferente. Su elección hacía el coche algo más fácil de pilotar, aunque su despiste en los oficiales del viernes podría deberse a la nueva goma, con la que no estuvo lo bastante familiarizado todo el tiempo.

Evolución de los deflectores en 2003 (abajo e izquierda); el segundo elemento se acerca a las ruedas delanteras.

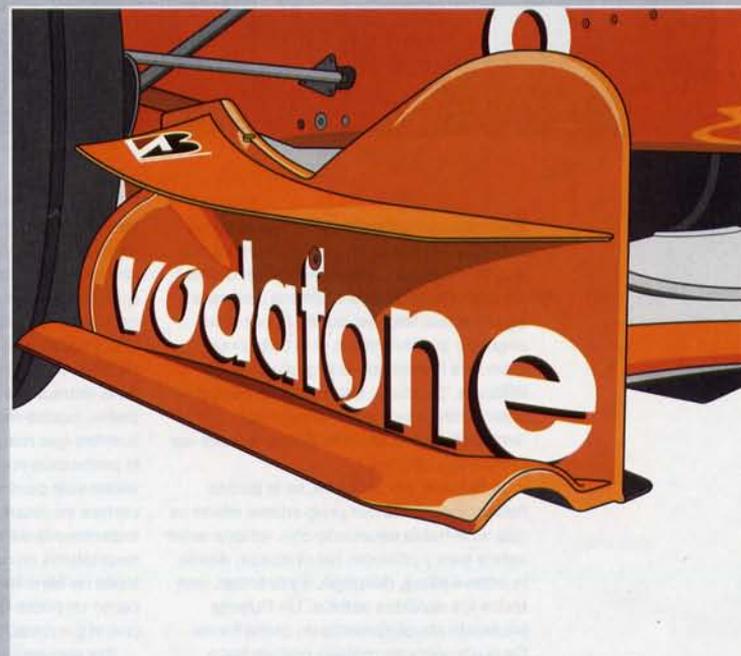
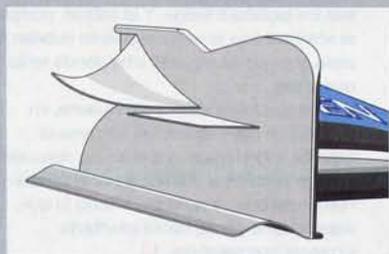


Ferrari exprime sus derivas

Renault introdujo nuevas derivas laterales en su alerón delantero este año en Imola (abajo). Nótese la forma de onda de la extensión inferior: este apéndice crea un efecto mini-venturi en el morro. Es una zona muy sensible y una de las más complejas de un F1, porque las ruedas descubiertas alteran radicalmente el flujo aerodinámico (se dice que las ruedas son responsables del 30% de la resistencia aerodinámica total de un F1, al menos).

En Silverstone, Ferrari apareció con un concepto parecido, aunque su elemento inferior (dcha.) era mucho más grueso que el de Renault. El resto del alerón delantero era idéntico al ya usado hasta ahora este año.

En la eterna lucha entre perturbación de las ruedas y flujo de aire suave, las derivas del alerón delantero desempeñan un gran papel. Ferrari (dcha.) presenta un elemento inferior parecido al de Renault (abajo).



► El Renault R23 ahora es el R23B

Renault dio un importante paso adelante en Silverstone: debutó su último conjunto aerodinámico, que incluía 70 partes modificadas, entre ellas la carrocería posterior, el fondo y el difusor. El equipo calcula que la mejora era de unas tres décimas por vuelta.

Los detalles (dcha.) muestran el nuevo sistema de escape, además del pontón mucho más estrecho. El pack incluía chimeneas más pequeña y *winglets* más grandes en los costados. Por último, el elemento vertical de la carrocería en el interior de las ruedas traseras era más corto.

Su proveedor de combustible, Elf, introdujo un nuevo aceite para el motor RS23. La empresa afirmó que su menor fricción producía una ganancia de potencia del 1,5%, que equivale a unos 12 CV. Además, el equipo tendría que recibir una nueva evolución para Alemania.

En Silverstone Renault dispuso de nuevos escapes y pontones más esbeltos (dcha., en su versión inicial y arriba en la nueva evolución R23B).



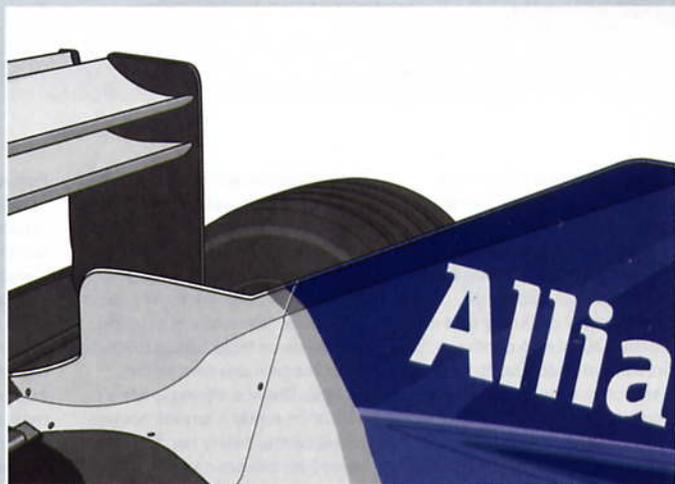
▼ BAR también gana 0,3 segundos

Geoff Willis estaba orgulloso de su nuevo –y muy elegante– pack aerodinámico. Incluía carrocería revisada, nuevo difusor y fondo, y toma de aire modificada. Los pontones siguen siendo asimétricos, porque la refrigeración está dividida entre el agua (a la dcha.) y el aceite (izda.), y su forma es mucho más estrecha hacia atrás.

El capó motor es más de 500 g más ligero y está colocado algo más bajo. Según el equipo, estos cambios les hacen ganar 0,3s. "Además, el coche es menos sensible al cabeceo", dijo Willis.

Honda trajo una nueva especificación de motor, dicen que 1 kg más ligera y 10 CV más potente. Pero Jacques Villeneuve sigue descontento con sus neumáticos Bridgestone y quiere ver más desarrollo.

Como Renault, BAR está encantado con sus mejoras aerodinámicas, que suponen 0,3s por vuelta. Los elementos curvados hacia arriba y los *winglets* en forma de arco (abajo) forman parte del nuevo conjunto.

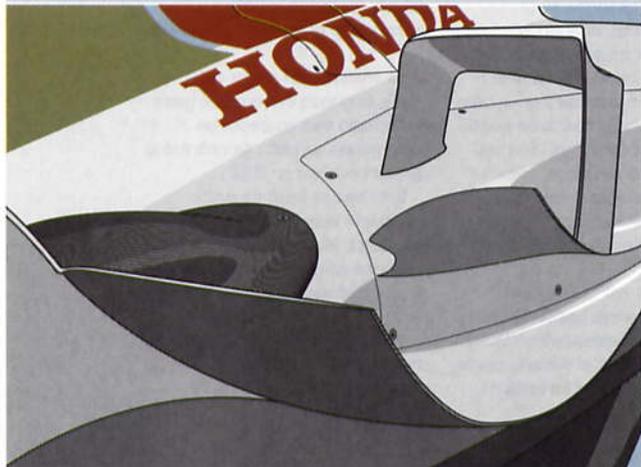


▲ Williams aprende de la Indycar

Williams conoce muy bien Silverstone, claro está, y probaron un nuevo dispositivo que esperan minimice los efectos del viento en el comportamiento del coche. La aleta dorsal (arriba) se ajusta a las máximas dimensiones permitidas por el reglamento, y ayuda a reducir la sensibilidad a las presiones de deriva. Por supuesto, eso debería mejorar la estabilidad del coche, como descubrieron hace unos años los ingenieros de la Indycar. La única desventaja es que el flujo de aire sobre el alerón trasero se altera más de lo normal.

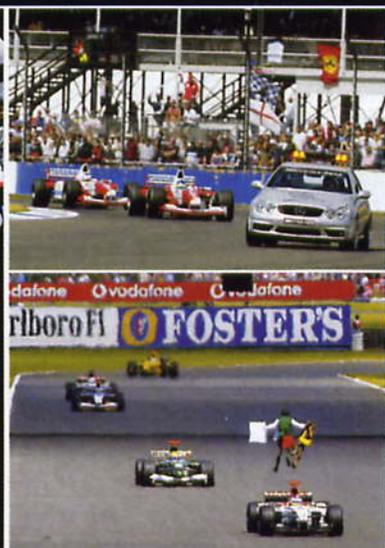
Williams esperaba ser más lento que los Ferrari en Silverstone, así que su competitividad fue una agradable sorpresa. El equipo cree que ahora puede aspirar a la victoria en todas las carreras hasta final de temporada. **1**

Williams introdujo una radical aleta dorsal (arriba). Un apéndice familiar para los ingenieros de la Indycar, y que ayuda al coche a resistir las presiones de deriva.



#11: Cajón de sastre

Los dos periodos de safety car tuvieron efectos de lo más diverso en la suerte de los equipos. Por Maurice Hamilton y V. F.



DC (izda.) tuvo que parar a montar un nuevo protector del cockpit; Toyota (superior) llegó a copar la cabeza; este apologista de la Biblia (arriba) parecía querer reunirse con su creador.

FOTO GRANDE: MARK THOMPSON/GETTY IMAGES; STEVE ETHERINGTON/LAT; GARY HAWKINS/LAT

Con la cabeza bien alta

La excelente salida de David Coulthard, en la que pasó de 12º a noveno, quedó en nada unas vueltas más tarde, cuando fallaron los anclajes del collarín de protección del cockpit y éste salió volando. DC intentó continuar, pero el viento azotaba su cabeza de tal manera que apenas veía por donde iba. La parada para reponerlo le envió a la cola del grupo y todo parecía perdido. Pero gracias al segundo safety car, David saltó en una vuelta de 17º a tercero, pues ya había repostado en esa primera parada. Luego corrió con solidez y acabó quinto.

Por su parte, Kimi Räikkönen fue líder durante ocho vueltas, pero tuvo problemas con el equilibrio de su último juego de neumáticos y se vio obligado a dejar paso a Barrichello, en una maniobra que puso a McLaren en la hierba en la salida de Bridge. Más tarde, los frenos hicieron entrar pasado a Kimi en Stowe, una excursión que permitió a Montoya birlarle la segunda plaza.

Los Toyota arriba del todo

Ove Andersson estaba satisfecho, aunque Cristiano da Matta hubiera sido líder durante 18 vueltas. "No deberíamos entusiasmarnos demasiado", dijo el jefe de equipo de Toyota. "Creo que el séptimo puesto es un buen resultado para nosotros tras una carrera tan movida. Íbamos a tres paradas e hicimos entrar a ambos coches con el primer safety car. Eso nos colocó en cabeza cuando todos los demás pararon con el segundo. Fue increíble ver a los Toyota primero y segundo. Cristiano lo hizo muy bien, igual que Olivier. El equipo reaccionó magníficamente a la presión de tener que efectuar pitstops cuando éramos líderes".

Tercer abandono de Alonso

Fernando Alonso, echado a la hierba a 290 km/h por Michael Schumacher en la primera vuelta, fue uno de los tres únicos abandonos, cuando el cuarto puesto estaba a su alcance.

Y eso pese a que el segundo safety car le perjudicó, pues

Fernando perdió tiempo en boxes al tener que aguardar a que el equipo despachara a su compañero Jarno Trulli, que entró siendo líder (Jarno eligió un compuesto más blando que le dio buen resultado en calificación).

Cayó a la 13ª posición, justo por delante de Michael Schumacher, que se las veía y deseaba para mantener el ritmo del español y rodó nada menos que 20 vueltas siguiendo impotente al Renault.

Pero todo se torció en el segundo pitstop, cuando la electrónica empezó a hacer de las suyas: recorriendo el pitlane el motor empezó a ratear y en el box se caló. Luego Fernando se quedó sin ayudas electrónicas. Aun así, remontaba a buen ritmo, pero "la electrónica falló de nuevo y el cambio se volvió 'loco', lo que me llevó al abandono", apuntó Alonso.

Una vuelta no tan ideal

Como si no tuviera bastante con su error en los oficiales, Jenson Button tuvo que aguantar el sábado por la noche un acto social en casa de

David Richards, donde el jefe de BAR recibió a la prensa británica.

Lo peor vino el domingo, cuando el *Sunday Times* publicó un gráfico de Silverstone bajo el título 'La Vuelta Ideal' con... ¿lo adivinan? Sí, Button. Su comentario de Becketts era: 'Se entra muy rápido y se pisa tanto como sea posible el piano en el interior'. Vale, Jenson. Pero no tanto como para romper la suspensión. Lo compensó en carrera, saliendo el último y sumando el punto del octavo lugar.

Una mano del más allá

Fue la segunda carrera que gana Barrichello tras aparecer un espontáneo en pista (la otra fue la de Hockenheim en 2000).

Esta vez se trató de un sacerdote irlandés con falda escocesa, Neil Horan, que blandía leyendas religiosas mientras los pilotos pasaban a 300 km/h por la recta del Hangar. Fue arrestado y, según un bromista, se le acusó de provocar una auténtica carrera de coches con su actuación. ❶

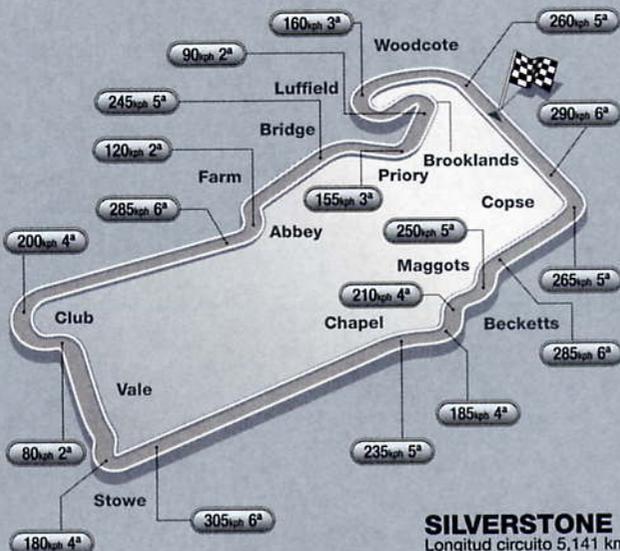


Todos los datos Silverstone

Tiempo Cálido y soleado, 24°; Temperatura asfalto 29°; Vueltas 60; Distancia 308,355 km; Espectadores 70.000

Parrilla de salida

Posición	Piloto	Tiempo
1	Rubens Barrichello	1m 21,209s
2	Jarno Trulli	+0,172s
3	Kimi Räikkönen	+0,486s
4	Ralf Schumacher	+0,518s
5	Michael Schumacher	+0,658s
6	Cristiano da Matta	+0,872s
7	Juan Pablo Montoya	+1,005s
8	Fernando Alonso	+1,195s
9	Jacques Villeneuve	+1,382s
10	Antonio Pizzonia	+1,425s
11	Mark Webber	+1,438s
12	David Coulthard	+1,602s
13	Olivier Panis	+1,833s
14	Heinz-Harald Frentzen	+1,978s
15	Giancarlo Fisichella	+2,365s
16	Nick Heidfeld	+2,635s
17	Ralph Firman	+3,176s
18	Justin Wilson	+4,259s
19	Jos Verstappen	+4,550s
20	Jenson Button	sin tiempo



SILVERSTONE
Longitud circuito 5,141 km

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

¿Lo sabías?

McLaren es el constructor que ha ganado más veces el GP británico, y ha puntuado en las 36 ediciones en que ha participado salvo una. El podio de Räikkönen es el 24° del equipo. La victoria de Barrichello es la 11ª para Ferrari; McLaren tiene 12.

Vuelta a vuelta

SALIDA Barrichello sale lento, Trulli líder
VUELTA 6 La protección del cockpit de Coulthard se desprende. Safety car, y Da Matta, Panis, Firman y DC paran en boxes
VUELTA 8 Bandera verde, Trulli sigue líder
VUELTA 11 Rubens pasa a Kimi, 2°
VUELTA 12 Espontáneo en pista; 14 coches paran bajo el SC. Varios pilotos pierden tiempo en el embotellamiento
VUELTA 16 Bandera verde, los Toyota líderes; Räikkönen pasa a Trulli y a DC, 3°
VUELTA 17 Kimi pasa a Panis, 2°. Barrichello sube a sexto
VUELTA 26 Barrichello pasa a Trulli, 5°
VUELTA 28 Barrichello 4° al parar DC, luego adelanta a Panis, 3°
VUELTA 30 Räikkönen líder al parar Da Matta. Barrichello segundo
VUELTA 35 Rubens líder al parar Kimi
VUELTA 39 Rubens para, Kimi líder
VUELTA 42 Barrichello pasa a Kimi
VUELTA 48 Räikkönen sale largo en Stowe; Montoya segundo
VUELTA 60 Barrichello cruza la meta

Velocidades y paradas

VUELTA RÁPIDA
Rubens Barrichello
1m 22,236s en la vuelta 36 (225,054 km/h)
VELOCIDAD MÁS RÁPIDA PUNTO MEDICIÓN
Ralf Schumacher 266,4 km/h
VELOCIDAD MÁS LENTA PUNTO MEDICIÓN
Jos Verstappen 244,8 km/h
PITSTOP MÁS RÁPIDO
David Coulthard 30,953s
PITSTOP MÁS LENTO
David Coulthard 52,877s

Clasificación final

Posición	Piloto y coche	Tiempo total	Pos. 1ª vuelta
1	Rubens Barrichello Ferrari F2003-GA (Bridgestone)	1h 28m 37,554s	3
2	Juan Pablo Montoya Williams-BMW FW25 (Michelin)	+5,462s	6
3	Kimi Räikkönen McLaren-Mercedes MP4-17D (Michelin)	+10,656s	2
4	Michael Schumacher Ferrari F2003-GA (Bridgestone)	+25,648s	5
5	David Coulthard McLaren-Mercedes MP4-17D (Michelin)	+36,827s	9
6	Jarno Trulli Renault R23B (Michelin)	+43,067s	1
7	Cristiano da Matta Toyota TF103 (Michelin)	+45,085s	8
8	Jenson Button BAR-Honda 005 (Bridgestone)	+45,478s	15
9	Ralf Schumacher Williams-BMW FW25 (Michelin)	+58,032s	4
10	Jacques Villeneuve BAR-Honda 005 (Bridgestone)	+1m 03,569s	11
11	Olivier Panis Toyota TF103 (Michelin)	+1m 05,207s	13
12	Heinz-Harald Frentzen Sauber-Petronas C22 (Bridgestone)	+1m 05,564s	20
13	Ralph Firman Jordan-Ford EJ13 (Bridgestone)	a 1 vuelta	18
14	Mark Webber Jaguar R4 (Michelin)	a 1 vuelta	12
15	Jos Verstappen Minardi-Cosworth PS03 (Bridgestone)	a 2 vueltas	19
16	Justin Wilson Minardi-Cosworth PS03 (Bridgestone)	a 2 vueltas	17
17	Nick Heidfeld Sauber-Petronas C22 (Bridgestone)	a 2 vueltas	14

NO CLASIFICADOS

Fernando Alonso Renault R23B (Michelin)	sistema eléctrico - 52 vueltas	7
Giancarlo Fisichella Jordan-Ford EJ13 (Bridgestone)	suspensión - 44 vueltas	16
Antonio Pizzonia Jaguar R4 (Michelin)	motor - 32 vueltas	10

Resultados hasta la fecha

Piloto	Australia	Malasia	Brasil	San Marino	España	Austria	Mónaco	Canadá	Europa	Francia	G. Bretaña	Alemania	Hungría	Italia	EE UU	Japón
Michael Schumacher	4	6	R	1	1	3	1	5	3	4	-	-	-	-	-	-
Rubens Barrichello	R	2	R	3	3	8	5	3	7	1	-	-	-	-	-	-
Juan Pablo Montoya	2	12	R	7	4	R	1	3	2	2	2	-	-	-	-	-
Ralf Schumacher	8	4	7	4	5	6	4	2	1	9	-	-	-	-	-	-
David Coulthard	1	R	4	5	R	5	7	R	15	5	5	-	-	-	-	-
Kimi Räikkönen	3	1	2	2	R	2	2	6	R	4	3	-	-	-	-	-
Jarno Trulli	5	5	8	13	R	8	6	R	R	R	6	-	-	-	-	-
Fernando Alonso	7	3	3	6	2	R	5	4	4	R	R	-	-	-	-	-
Nick Heidfeld	R	8	R	10	10	R	11	R	8	13	17	-	-	-	-	-
Heinz-Harald Frentzen	6	9	5	11	R	NS	R	R	9	12	12	-	-	-	-	-
Giancarlo Fisichella	12	R	1	15	R	10	R	10	R	12	R	-	-	-	-	-
Ralph Firman	R	10	R	R	8	11	12	R	11	15	13	-	-	-	-	-
Mark Webber	R	R	9	R	7	7	R	7	6	6	14	-	-	-	-	-
Antonio Pizzonia	13	R	R	14	R	9	R	10	10	10	R	-	-	-	-	-
Jacques Villeneuve	9	NS	6	R	R	12	R	R	R	9	10	-	-	-	-	-
Jenson Button	10	7	R	8	9	4	NS	R	7	8	-	-	-	-	-	-
Justin Wilson	R	R	R	R	11	13	R	R	13	14	16	-	-	-	-	-
Jos Verstappen	11	13	R	R	12	R	R	9	14	16	15	-	-	-	-	-
Olivier Panis	R	R	R	9	R	13	8	R	8	11	-	-	-	-	-	-
Cristiano da Matta	R	11	10	12	6	10	9	11	11	7	-	-	-	-	-	-

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

#12: Montoya, el fresco del día

JPM puso la directa y tuvo tiempo de ver cómo Schumi caía hasta un triste séptimo lugar. Por Peter Windsor

Una encuesta informal realizada en el paddock de Hockenheim el jueves por la tarde arrojó la trascendental estadística de que la mayoría del mundillo de la F1 cree que Michael Schumacher ganará el título de 2003. Los disidentes eran obvios: Ron Dennis era uno; Pablo Montoya, el padre de Juan Pablo, era otro.

"Quedan muchos circuitos Michelin por delante", dijo Pablo, "y eso incluye Hockenheim. Creo que va a ser muy difícil para Michael. No creo que lo logre...".

Lo cual fue más de lo que la mayoría estaban dispuestos a decir: hasta Michael Schumacher (sorprendentemente) pensaba que Hockenheim iba a ser 50-50, Bridgestone-Michelin. Al final el saldo dominical fue 90-10 a favor de Michelin.

Y no es difícil entender por qué. Los Michelin, grandes, de hombros cuadrados y flancos rígidos, son una ventaja indudable –sobre todo en tracción y frenada– cuando la superficie de la pista es lisa y los pianos son bajos. Eso ha estado claro desde hace unos 24 meses. Lo que

ha cambiado en 2003 es que el número de circuitos lisos ha aumentado (añádase Mónaco, Hockenheim y Hungría a una lista ya bastante larga), los pianos se han rebajado (Nürburgring) y se han introducido curvas más lentas (Magny-Cours y Hungría). Entre los puntos a favor, los Bridgestone siguen teniendo gran ventaja en mojado (área de contacto más pequeña) y en semimojado o si hace frío (cuando los hombros más redondeados se prestan a ajustes de caída).

No obstante, desde el punto de vista de

Schumacher sigue en cabeza del campeonato, y muchos creen que lo ganará, pero Hockenheim muestra que no puede bajar la guardia.

'CONSTERNACIÓN EN FERRARI. LOS EQUIPOS MICHELIN MACHACARON A MICHAEL Y RUBENS EL VIERNES'

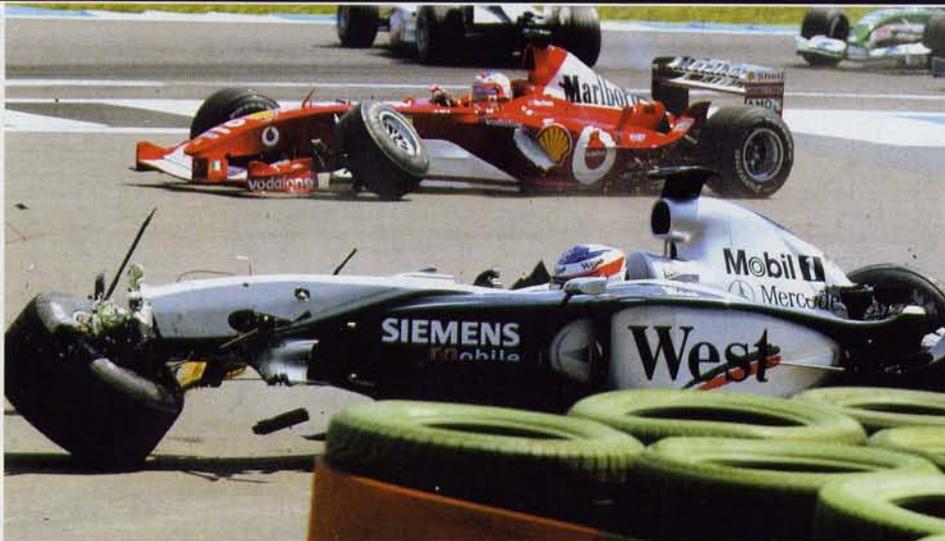


> **Pilotos:** 12ª prueba, Alemania

1 Michael Schumacher	71	11 Giancarlo Fisichella	10
2 Juan Pablo Montoya	65	12 Cristiano da Matta	8
3 Kimi Räikkönen	62	13 Heinz-Harald Frentzen	7
4 Ralf Schumacher	53	14 Olivier Panis	6
5 Rubens Barrichello	49	15 Jacques Villeneuve	3
6 Fernando Alonso	44	16 Nick Heidfeld	2
7 David Coulthard	41	17 Ralph Firman	1
8 Jarno Trulli	22		
9 Jenson Button	12		
10 Mark Webber	12		

> **Constructores**

1 Ferrari	120
2 Williams-BMW	118
3 McLaren-Mercedes	103
4 Renault	66
5 BAR-Honda	15
6 Toyota	14
7 Jaguar-Cosworth	12
8 Jordan-Ford	11
9 Sauber-Petronas	9



(Arriba) Barrichello y Räikkönen fueron dos de las bajas iniciales; (dcha.) los Renault se vieron en zona de podio cuando salieron las banderas amarillas tras ese accidente.



Ferrari, el tiempo sin duda se acaba. Dos victorias potenciales en mojado se esfumaron cuando Michael eligió salir con ruedas de agua (en lugar de slicks) en Australia y cuando hizo un trompo bajo banderas amarillas en Brasil. Eso nos deja los circuitos 'Bridgestone': Imola, desde luego, donde Michael ganó, y Silverstone, donde Michael cometió un error no forzado en su vuelta de calificación y al final acabó cuarto. Con los Renault yendo inquietantemente rápidos en Malasia y España, con los Williams-BMW siendo los coches más veloces en Canadá y Francia, y con McLaren a gran altura en Mónaco y el Nürburgring, no hay que ser un genio de la F1 para percibir las pautas: por lo general, variables aparte, Michelin ha acertado.

Y de ahí se deduce que Ferrari-Bridgestone se ha equivocado. Digo "Ferrari-Bridgestone" porque un ingeniero de BAR-Honda pareció indicar después de

Hockenheim que Bridgestone "podría hacer más progresos —es decir, construir neumáticos con estructura a lo Michelin— si dejaran de seguir exclusivamente las ideas de Ferrari". (Claro que Bridgestone lo niega rotundamente, señalando que en la actualidad están produciendo diseños nuevos que no se adaptan específicamente a BAR pero que son contrarios a los conceptos de Ferrari).

En fin. Hockenheim, al menos, a pesar de que Michael dijera que Bridgestone sería competitiva, fue un fin de semana Michelin, como era de esperar. Williams-BMW copó la primera línea y Juan Pablo se escapó a tres paradas para ganar por 65s. Eso no es una carrera; eso es un paseo, con el régimen reducido y el piloto que baja del coche elegante y fresco, a pesar de los 36°. Juan Pablo trabajó concienzudamente de principio a fin, incluso el viernes, cuando optó con prudencia por calzar el ▶

TECNOARCHIVO

Aerodinámica en lugar de potencia

Hockenheim ya no pone énfasis en la velocidad, dice Steve Matchett.

Tras la edición de 2001, las dos largas rectas de Hockenheim fueron seriamente acortadas. Hasta entonces, la ingeniería ponía énfasis en la potencia bruta. Se obtenía una vuelta rápida reduciendo alerón hasta el mínimo. El menor apoyo aerodinámico comprometía el agarre en el estadio, pero las velocidades punta lo compensaban de sobras.

Hoy día sucede lo contrario. Los equipos han de poner más carga y concentrarse en el agarre mecánico y la tracción a baja velocidad; el coche debe mantenerse estable tanto en la nueva sección estadio que sigue a la Spitzkehre como en la vieja Sachs Kurve.

La elección de neumáticos es crucial. Todos los equipos Michelin habrían preferido usar el más blando de los dos compuestos, pero las temperaturas excepcionalmente altas causaron preocupación sobre su prematura degradación en carrera. Al final sólo Renault se arriesgó.

El chasis R23B trata muy bien a los neumáticos, y no hay duda de que la goma blanda contribuyó a la buena actuación de sus pilotos. Los dos primeros juegos de Trulli aguantaron bien, el segundo de ellos durante 24 duras vueltas. Pero el tercero tenía que dar 30 vueltas hasta el final de carrera, y esos 27 km de más casi fueron demasiado; su coche derrapaba como loco cuando trataba de rechazar los ataques del Ferrari de Michael y el McLaren de Coulthard.

El R23B permite a Renault elegir gomas más blandas.



'JUAN PABLO SE ESCAPO PARA GANAR POR 65 SEGUNDOS. ESO NO ES UNA CARRERA. ES UN PASEO'

Michelin duro en lugar del opcional (más rápido) que montó Ralf. Dicha elección le permitió sintonizar el coche con exactitud el sábado (cuando se anotó la pole, a pesar de que se le metió algo en el ojo mediada la vuelta), empezar la carrera con dos agujeros menos de alerón delantero que su compañero y quitar uno más en su primer pitstop. En resumen, su coche era perfecto.

Mientras tanto, en Ferrari estaban consternados. Michael y Rubens fueron machacados por los equipos Michelin en los oficiales del viernes (fueron noveno y octavo) y Michael volvía a estar lejos (octavo) en los libres del sábado, cuando

rodó con gasolina para dos paradas sobre el más duro de los dos Bridgestones. Peor aún, se perdió los últimos 20 minutos debido a lo que Bridgestone describió como un neumático trasero izquierdo pinchado. Una paloma que deambulaba por la pista desapareció en una nube de plumas y huesos. Más tarde, los ingenieros bromearon que tal vez el pinchazo de Michael fue causado por los restos.

Rubens se calificó tercero, pero difícilmente iba a resultar: optó por el Bridgestone más blando y una estrategia a tres paradas. Michael, más lento en todas partes en un circuito que aún tenía que

alcanzar su condición más óptima, se calificó sexto. Esperaba que los pilotos Michelin, sobre todo los Renault, fueran más descargados de combustible y calzaran neumáticos más blandos; tal como fue, se encontró potencialmente en medio del accidente de la primera curva, una posición en la que al líder del campeonato, a sólo cinco carreras para el final, no le hacía falta encontrarse.

Michael eludió el accidente. Quizá fue porque, como Rubens, volvió a ejecutar una salida pésima (perdiendo terreno de inmediato frente a Fernando Alonso y Olivier Panis): estaba en zona de nadie al

Una elección lógica de neumáticos fue la base sobre la que Montoya construyó su victoria.





EL DATO: Los tres equipos punteros –Ferrari, Williams y McLaren– sólo han sufrido 13 abandonos de los 72 posibles en 12 carreras.



GILLES FLORENTIN/STEVE ETHERINGTON/AGF; CARREN HEATH

Jornada feliz (izda.) para el vencedor, Montoya, flanqueado por Coulthard y Trulli. Schumacher, el líder del mundial (arriba), pensativo; tal vez por el pinchazo (arriba izda.) que le costó seis puntos.

desatarse el caos y se encontró cuarto, detrás de Juan Pablo y los Renault, cuando salió el safety car. Nada mal. Muy bien, de hecho. Y desde el cuarto puesto, detrás de los Renault, en teoría podía confiar al menos en la segunda plaza.

Así fue, pero tardó una eternidad y no fue fácil. Para cuando Fernando salió largo en la entrada del Motodrom (vuelta 31), Juan Pablo le sacaba a Michael casi medio minuto; y luego Michael no pudo hacer nada por pasar a Jarno Trulli hasta que los Michelin traseros del Renault empezaron a ampollarse a unas 10 vueltas del final. Le adelantó por el exterior de la horquilla, donde hay más restos pero el agarre sigue siendo bueno, y durante un rato –durante cinco vueltas ensordecedoras al son de las trompetas del público– Michael pareció que iba a acabar segundo. Iba a ser otra Gran

Evasión, que confirmaba el acierto de la encuesta del jueves.

Sin embargo, David Coulthard, que corrió con brillantez desde la 10ª posición en la parrilla hasta el alerón trasero de Michael (sus malas calificaciones al menos dan resultado) comentó más tarde que Michael parecía bastante rápido en las dos primeras curvas, pero muy lento en la horquilla y el estadio, sobre todo en la entrada (todas ellas curvas de agarre puro, claro está). Este día en Alemania, el Ferrari cedía al menos un segundo por vuelta.

Y entonces su neumático trasero izquierdo volvió a fallar. Tanto Ferrari como Bridgestone dijeron que la causa fue un pinchazo (traducción: podía pasarle a cualquiera). Pero hay demasiadas coincidencias como para ignorarlas: dos pinchazos del neumático trasero más

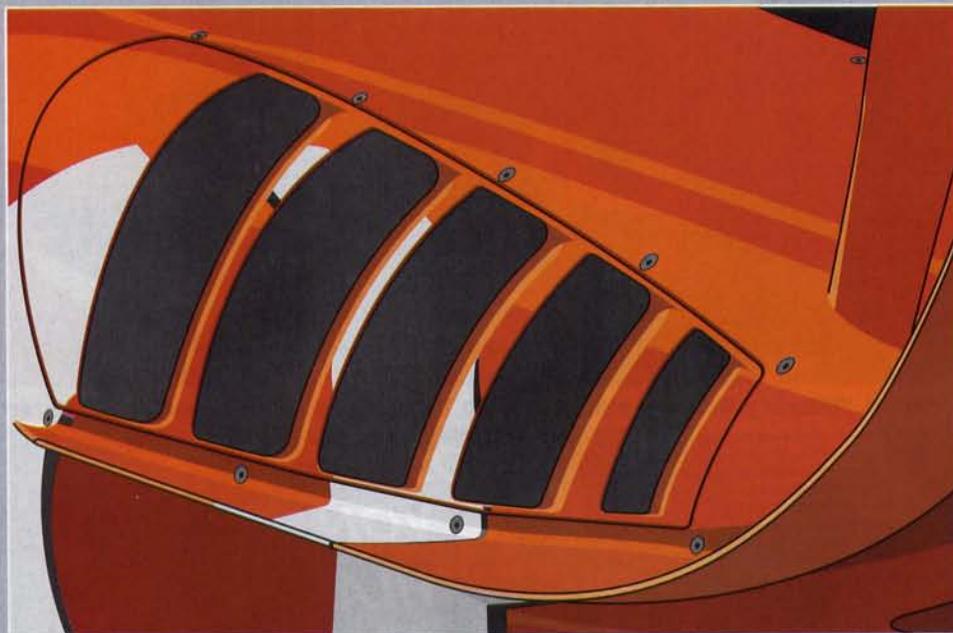
cargado en dos días, ambos cerca del final de tandas largas, ambos en el coche Bridgestone que genera la mayor cantidad de energía.

Por el bien de Michael, Ferrari y Bridgestone estaría bien pensar que no fue así, que no fue más que Michael saliendo largo sobre la suciedad de la horquilla y pinchando a consecuencia de ello. Desde luego el comportamiento de Michael tras la carrera –helado en mano, sacándose las preguntas de encima con una sonrisa– parecía indicar que no le preocupaba lo sucedido en Hockenheim y que el futuro se presenta brillante.

Pero seguro que será distinto a partir de septiembre. En ese momento, Ferrari, y Michael, entrarán en el periodo de carreras-tests-desarrollo más intenso de la historia del automovilismo. **1**

Hay que combatir el calor

Crecen las rejillas de ventilación y proliferan los *winglets*. Por Stéphane Samson; ilustraciones de Patricia Soler



◀ El motor ha de estar fresco

Hockenheim iba a ser una de las pruebas más calurosas del año y, al no poder cambiar los reglajes de los coches entre el sábado y el domingo, los equipos tuvieron que acertar las mejores condiciones de carrera desde las calificaciones. El domingo, hacia el final de la carrera, hacía más que calor: 35° en el aire y 49° en el asfalto. En estas condiciones, lo más importante era garantizar la óptima refrigeración del motor sin afectar a la eficacia aerodinámica. Así, Ferrari usó hendiduras más grandes en los pontones del F2003-GA que las vistas desde su debut en Montmeló.

Renault también usó chimeneas mayores en sus pontones, que se fundían con los apéndices situados por detrás. La refrigeración del R23B es muy eficaz: en 2002, el Renault perdía un 2% de eficacia aerodinámica por la refrigeración del motor. Este año, esas pérdidas se han reducido a la mitad.

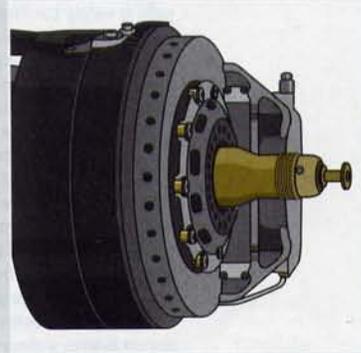
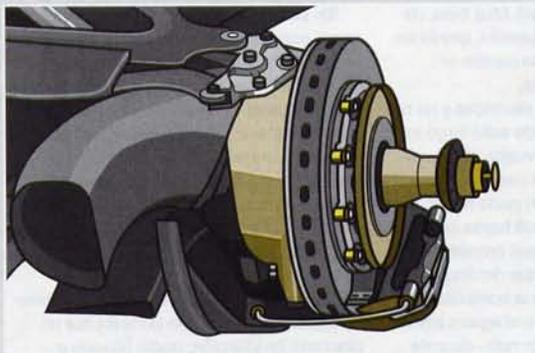


'LO IMPORTANTE ERA GARANTIZAR LA REFRIGERACIÓN SIN AFECTAR A LA EFICACIA AERODINÁMICA'

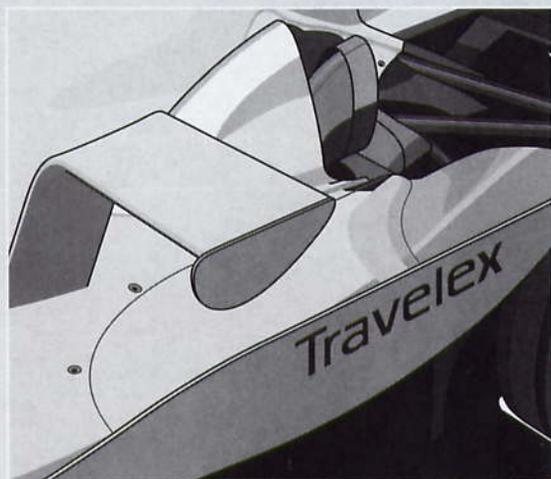
Ferrari (arriba izda.) tenía más y mayores agujeros en sus pontones que antes (extremo izda.); Renault (izda.) usó chimeneas mayores.

▶ Nuevos frenos en McLaren

McLaren era el único equipo en montar la pinza de freno delantera en la parte inferior del disco (dcha.). Pero en Hockenheim el equipo desarrolló una disposición más convencional (extremo dcha.), que les permitió usar los conductos de ventilación circulares introducidos hace tiempo por Ferrari. Este sistema sella el interior del disco y desempeña un útil papel aerodinámico al optimizar el flujo de aire alrededor de las ruedas delanteras. La desventaja es que podría llevar al recalentamiento del disco de freno.



En Alemania, McLaren abandonó su colocación única —entre los equipos actuales de F1— de la pinza en la parte inferior del disco (arriba); ahora su posición es más ortodoxa, lo cual permite un sistema de ventilación más aerodinámico (arriba).



▲ Toyota halla sustentación

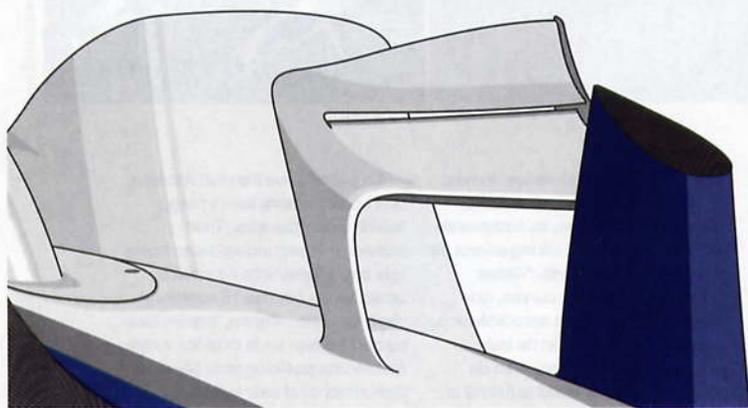
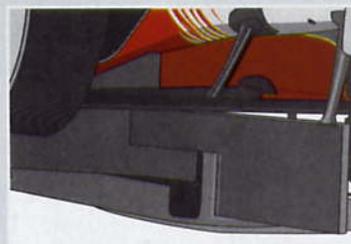
El nuevo pack aerodinámico diseñado por Toyota para Silverstone se empleó de nuevo en Hockenheim. La nueva forma del pontón incluye un perfil de 'botella de Coca-Cola' más obvio en la parte trasera, apéndices más integrados, un nuevo difusor y rejillas de refrigeración a lo Ferrari. El diseñador jefe Gustav Brunner dice que el coche gana un 2% de eficacia aerodinámica, lo que supone rebajar 0,25s por vuelta. La diferencia entre el

pack antiguo (arriba izda.) y el nuevo (arriba dcha.) salta a la vista.

Pero uno de los principales problemas del TF103 sigue sin resolverse: castiga demasiado los neumáticos traseros y obliga a Toyota a ir a tres paradas. La causa de este defecto es una mala distribución de pesos, que no se puede solventar.

El TF103 también montaba nuevos deflectores: ahora son muy pequeños y desplazados hacia delante, hacia el interior de las ruedas (dcha.).

Los nuevos pontones (arriba dcha., comparados con los antiguos, izda.) ayudan a rebajar 0,25s por vuelta. Los nuevos deflectores (dcha.) son más pequeños y llegan al interior de las ruedas delanteras.



◀ Williams sigue evolucionando

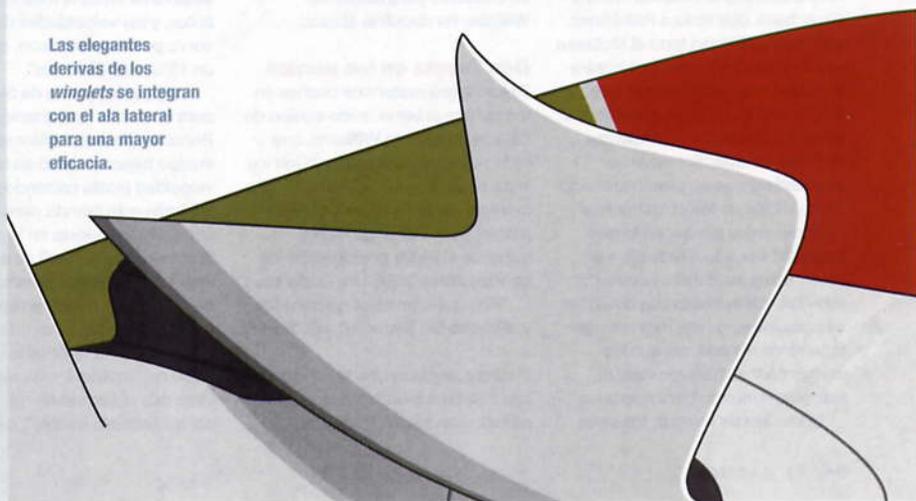
Pese a la prohibición de tests hasta finales de agosto, Williams introdujo otro capó motor revisado en Alemania. Sus *winglets*, o apéndices, son muy distintos del diseño anterior: están divididos en dos planos y su perfil ya no es horizontal. Hasta en las altas temperaturas de Hockenheim las chimeneas siguieron siendo bastante pequeñas (aunque eran mayores de lo normal). Una pequeña salida de aire situada en el costado de los pontones proporcionaba refrigeración extra.

Los *winglets* de los pontones volvieron a modificarse para Hockenheim; Williams también mantiene unas chimeneas bastante pequeñas.

► Diseño elegante y eficaz

El chasis BAR parece bastante eficaz y su política de neumáticos es ahora más agresiva. El paquete aerodinámico que debutó en Silverstone volvió a usarse en Alemania: la integración de la deriva lateral del *winglet* con el ala lateral consintió a Geoff Willis incluir una salida de aire caliente. De lado, este elemento tiene un aspecto poco corriente (dcha.), pero al parecer es muy eficaz. Jenson Button puntuó dos veces seguidas (en Silverstone y Hockenheim) pero en ambas ocasiones partió de una posición en parrilla poco prometedora. "He de mejorar mi rendimiento en calificación para no complicarme la vida", reconoció. 1

Las elegantes derivas de los *winglets* se integran con el ala lateral para una mayor eficacia.



#12 Cajón de sastre

Penalización para Ralf; Toyota obtiene su mejor resultado; Renault vuelve al podio. Por Maurice Hamilton y V. F.



"¿Quién, yo?". Ralf (izda.), culpable del caos inicial; Alonso (arriba), por delante de Schumi hasta su salida de pista; debut agrídice para Wilson (abajo).



STEVE ETHERINGTON/JAT; MARK THOMPSON/GETTY IMAGES; DPPI

Un movimiento de más

Tras ser alcanzado por el McLaren descontrolado de Räikkönen en la salida, Ralf Schumacher recibió un golpe aún más duro tras la carrera, con una penalización de 10 plazas en la parrilla para la próxima carrera. Schumacher, que partía desde la primera línea de la parrilla, se desplazó desde la derecha hasta la izquierda para tomar la primera curva. Con ello el Williams cerró a Barrichello, que tenía a Räikkönen a su lado. El Ferrari tocó al McLaren y lo mandó dando trompos contra el costado de Schumacher. Los comisarios decidieron que Rubens y Kimi fueron víctimas inocentes después de que "Schumacher reconociera que no prestó atención a la posición de los otros coches".

"No puedes pensar en lo que hacen 20 tíos a tu alrededor, y a veces estos incidentes ocurren", dijo Ralf. "Sólo trataba de defender mi posición y no hice movimientos repentinos ni nada, así que los demás coches tuvieron todo el tiempo del mundo para apartarse".

Como era de esperar, los otros

no lo vieron así. "No tenía adonde ir", dijo Rubens. "Creo que Kimi y Ralf se arriesgaron mucho".

"Salí muy bien y fui directo al exterior", dijo Kimi. "Había pasado a Barrichello cuando golpeó mi rueda trasera. No pude hacer nada".

La decisión de los comisarios, encabezados por el polémico Nazir Hoosain, es especialmente dura, ya que Hungría va a rebufo de Mónaco en dificultad para adelantar. Williams ha decidido apelar.

Dos Toyota en los puntos

Toyota logró meter dos coches en los puntos al ser el único equipo de cabeza, aparte de Williams, que optó por ir a tres paradas. "Con los siete puntos que sumamos por el quinto y sexto puestos de Olivier [Panis] y Cristiano [da Matta] subimos al sexto puesto entre los constructores", dijo Ove Andersson.

"Fue una carrera sin problemas y el coche fue perfecto", dijo Panis.

Buena actuación de Renault

Los cambios introducidos el año pasado han hecho que ahora

Hockenheim sea como los demás.

"Hasta la sección del estadio, que no ha cambiado, es totalmente distinta", dijo el jefe de ingeniería de Renault, Pat Symonds. "Antes abordábamos estas curvas, que exigen un alto apoyo aerodinámico, con una configuración de baja carga. Ahora el compromiso de reglajes es mucho más próximo al de otros circuitos. La entrada al estadio es un 25% más veloz que curva por el estadio son, de media, un 15% más elevadas".

Valga este apunte de Symonds para comentar la actuación de Renault y Fernando Alonso. El equipo francés eludió su modesta velocidad punta calzando el Michelin más blando para hacerse con un buen puesto en la parrilla. En efecto, Jarno Trulli se metió en segunda fila, pero Fernando tuvo problemas de frenos en su intento y se quedó octavo, en cuarta fila.

"El pedal no retornaba del todo, y eso me impidió ir más rápido.

Creo que el tiempo de mi compañero era batible", dijo Alonso.

En carrera, los Renault rodaron una corta primera fase y luego fueron a dos paradas. Trulli mantenía el segundo puesto hasta que sus neumáticos se vinieron abajo en las últimas 15 vueltas y cayó a cuarto. Alonso, tercero tras su compañero en la primera vuelta, perdió una posición ante Michael Schumacher al salir largo en la entrada del estadio en la vuelta 31 y otra frente a David Coulthard en la segunda tanda de pitstops. Ambos ganaron una plaza con el pinchazo de Schumi a cuatro vueltas del final.

"Me voy de Alemania un poco a disgusto porque era de esas ocasiones en que no se puede fallar", dijo Alonso, "pero estoy contento de volver a puntuar".

Wilson, de más a menos

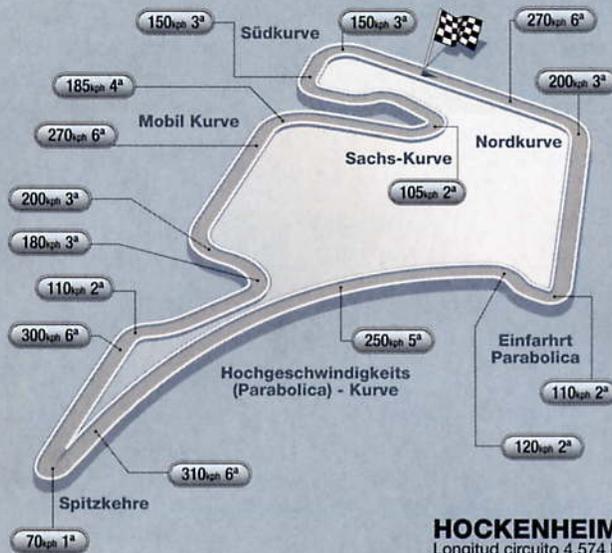
El brillante inicio de fin de semana de Justin Wilson, séptimo en los oficiales del viernes, fue a menos cuando problemas de estabilidad en su Jaguar le dejaron 16º en parrilla. En carrera sería una de las bajas por el accidente en la primera curva. Esta vez no hubo magia... **1**

Todos los datos Hockenheim

Tempo Muy cálido, soleado, 35°; Temperatura asfalto 49°; Vueltas 67; Distancia 306,458 km; Espectadores 103.000

Parrilla de salida

Posición	Piloto	Tempo
1	Juan Pablo Montoya	1m 15,167s
2	Ralf Schumacher	+0,018s
3	Rubens Barrichello	+0,321s
4	Jarno Trulli	+0,512s
5	Kimi Räikkönen	+0,707s
6	Michael Schumacher	+0,731s
7	Olivier Panis	+0,867s
8	Fernando Alonso	+1,316s
9	Cristiano da Matta	+1,383s
10	David Coulthard	+1,499s
11	Mark Webber	+1,608s
12	Giancarlo Fisichella	+1,664s
13	Jacques Villeneuve	+1,923s
14	Heinz-Harald Frentzen	+2,002s
15	Nick Heidfeld	+2,390s
16	Justin Wilson	+2,854s
17	Jenson Button	+2,918s
18	Ralph Firman	+3,174s
19	Jos Verstappen	+3,856s
20	Nicolas Kiesa	+4,007s



HOCKENHEIM

Longitud circuito 4,574 km

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

¿Lo sabías?

El estado de Baden-Wurtemberg pagó 15 de los 62 millones de euros que costó la remodelación del trazado, incluida otra tribuna. El público se tragó 125.000 salchichas y 85.000 litros de cerveza. Hubo 248 oficiales de pista y 800 policías de servicio.

Vuelta a vuelta

SALIDA El accidente en la primera curva elimina a Räikkönen, Barrichello y Firman, con Ralf Schumacher y Frentzen que llegan a boxes. Montoya líder por delante de Trulli y Alonso. Sale el safety car por tres vueltas

VUELTA 14 Trulli para, Montoya líder con 8,8s de ventaja sobre Alonso

VUELTA 17 Montoya y Michael Schumacher paran; Alonso nuevo líder

VUELTA 18 Alonso y DC paran. JPM líder con 12s sobre Trulli; Alonso sigue 3°

VUELTA 31 Montoya con 25s de ventaja. Alonso sale largo y Schumi le supera

VUELTA 33 Montoya para y sigue líder

VUELTA 42 Concluye la segunda tanda de pitstops, con Trulli 2° por delante de Michael. DC gana el cuarto lugar a Alonso

VUELTA 50 Montoya, con un minuto de ventaja, para por tercera vez y sigue líder

VUELTA 59 Michael supera a Trulli, 2°

VUELTA 60 Coulthard supera a Trulli, 3°

VUELTA 63 Un pinchazo y la parada en boxes hacen caer a Michael de 2° a 7°

VUELTA 67 Montoya cruza la meta

Velocidades y paradas

VUELTA RÁPIDA

Juan Pablo Montoya
1m 14,917s en la vuelta 14 (219,795 km/h)

VELOCIDAD MÁS RÁPIDA PUNTO MEDICIÓN
Jacques Villeneuve 333,3 km/h

VELOCIDAD MÁS LENTA PUNTO MEDICIÓN
Heinz-Harald Frentzen 183,1 km/h

PITSTOP MÁS RÁPIDO
Cristiano da Matta 27,794s

PITSTOP MÁS LENTO
Justin Wilson 5m 56,415s

Clasificación final

Posición	Piloto y coche	Tempo total	Pos. 1ª vuelta
1	Juan Pablo Montoya Williams-BMW FW25 (Michelin)	1h 28m 48,769s	1
2	David Coulthard McLaren-Mercedes MP4-17D (Michelin)	+1m 05,459s	7
3	Jarno Trulli Renault R23B (Michelin)	+1m 09,060s	2
4	Fernando Alonso Renault R23B (Michelin)	+1m 09,344s	4
5	Olivier Panis Toyota TF103 (Michelin)	a 1 vuelta	8
6	Cristiano da Matta Toyota TF103 (Michelin)	a 1 vuelta	9
7	Michael Schumacher Ferrari F2003-GA (Bridgestone)	a 1 vuelta	5
8	Jenson Button BAR-Honda 005 (Bridgestone)	a 1 vuelta	12
9	Jacques Villeneuve BAR-Honda 005 (Bridgestone)	a 2 vueltas	15
10	Nick Heidfeld Sauber-Petronas C22 (Bridgestone)	a 2 vueltas	11
11	Mark Webber Jaguar R4 (Michelin)	trompo - 64 vueltas	6
12	Nicolas Kiesa Minardi-Cosworth PS03 (Bridgestone)	a 5 vueltas	14
13	Giancarlo Fisichella Jordan-Ford EJ13 (B)	recalentamiento - 60 vueltas	10

NO CLASIFICADOS

Jos Verstappen	Minardi-Cosworth PS03 (B)	sistema hidráulico - 23 vueltas	13
Justin Wilson	Jaguar R4 (Michelin)	daños accidente - 6 vueltas	17
Ralf Schumacher	Williams-BMW FW25 (Michelin)	daños accidente - 1 vuelta	3
Heinz-Harald Frentzen	Sauber-Petronas C22 (Bridgestone)	accidente - 1 vuelta	16
Rubens Barrichello	Ferrari F2003-GA (Bridgestone)	accidente - 0 vueltas	-
Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes MP4-17D (Michelin)	accidente - 0 vueltas	-
Ralph Firman	Jordan-Ford EJ13 (Bridgestone)	accidente - 0 vueltas	-

Resultados hasta la fecha

Piloto	Australia	Malasia	Brasil	San Marino	España	Austria	Mónaco	Canadá	Europa	Francia	G. Bretaña	Alemania	Hungría	Italia	EE UU	Japón
Michael Schumacher	4	6	R	1	1	1	3	1	5	3	4	7	-	-	-	-
Rubens Barrichello	R	2	R	3	3	3	8	5	3	7	1	R	-	-	-	-
Juan Pablo Montoya	2	12	R	7	4	R	1	3	2	2	2	1	-	-	-	-
Ralf Schumacher	8	4	7	4	5	6	4	2	1	1	9	R	-	-	-	-
David Coulthard	1	R	4	5	R	5	7	R	15	5	5	2	-	-	-	-
Kimi Räikkönen	3	1	2	2	R	2	2	6	R	4	3	R	-	-	-	-
Jarno Trulli	5	5	8	13	R	8	6	R	R	6	3	-	-	-	-	-
Fernando Alonso	7	3	3	6	2	R	5	4	4	R	R	4	-	-	-	-
Nick Heidfeld	R	8	R	10	10	R	11	R	8	13	17	10	-	-	-	-
Heinz-Harald Frentzen	6	9	5	11	R	NS	R	9	12	12	R	-	-	-	-	-
Giancarlo Fisichella	12	R	1	15	R	R	10	R	12	R	R	13	-	-	-	-
Ralph Firman	R	10	R	R	8	11	12	R	11	15	13	R	-	-	-	-
Mark Webber	R	R	9	R	7	7	R	7	6	6	14	11	-	-	-	-
Justin Wilson	R	R	R	11	13	R	R	13	14	16	R	-	-	-	-	-
Antonio Pizzonia	13	R	14	R	9	R	10	10	10	R	-	-	-	-	-	-
Jacques Villeneuve	9	NS	6	R	R	12	R	R	9	10	9	-	-	-	-	-
Jenson Button	10	7	R	8	9	4	NS	R	7	R	8	8	-	-	-	-
Nicolas Kiesa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12	-	-	-	-	-	-
Jos Verstappen	11	13	R	R	12	R	R	9	14	16	15	R	-	-	-	-
Olivier Panis	R	R	R	9	R	13	8	R	8	11	5	-	-	-	-	-
Cristiano da Matta	R	11	10	12	6	10	9	11	R	11	7	6	-	-	-	-

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

#13: Ojo con salirse de la trazada

La única cita de la F1 en la Europa del Este es un circuito revirado y muy traicionero fuera de la trayectoria ideal.



De visita

- Si tienes tiempo libre, dirígete a Budapest; está a sólo 25 km del circuito. Visita el fabuloso castillo de Buda o relájate en los baños turcos.
- Cabe esperar un ambiente animado con la afluencia de alemanes entre la población local.
- Las entradas de tribuna oro ofrecen una gran vista. Visita www.hungaroring.hu o llama al 0036 1266 2040.
- Visita www.worchamp.com para las ofertas de WorChamp Tours.

Resultados 2002

Ocho primeros carrera

- 1 Rubens Barrichello**
Ferrari F2002, 1h 41m 49,001s
(180,364 km/h)
- 2 Michael Schumacher**
Ferrari F2002 +0,434s
- 3 Ralf Schumacher**
Williams-BMW FW24 +13,355s
- 4 Kimi Räikkönen**
McLaren-Mercedes MP4-17
+29,479s
- 5 David Coulthard**
McLaren-Mercedes MP4-17
+37,800s
- 6 Giancarlo Fisichella**
Jordan-Honda EJ12 +1m 08,804s
- 7 Felipe Massa**
Sauber-Petronas C21
+1m 13,612s
- 8 Jarno Trulli**
Renault R202 +1 vuelta

Vuelta rápida

Michael Schumacher
Ferrari F2002, 1m 16,207s,
187,778 km/h
NUEVO RECORD

Número de vueltas
70

Distancia de carrera
306,873 km

Ocho primeros parrilla

- 1 Rubens Barrichello**
Ferrari F2002, 1m 13,333s
(195,137 km/h)
- 2 Michael Schumacher**
Ferrari F2002 +0,059s
- 3 Ralf Schumacher**
Williams-BMW FW24 +0,413s
- 4 Juan Pablo Montoya**
Williams-BMW FW24 +1,373s
- 5 Giancarlo Fisichella**
Jordan-Honda EJ12 +1,547s
- 6 Jarno Trulli**
Renault R202 +1,647s
- 7 Felipe Massa**
Sauber-Petronas C21 +1,714s
- 8 Nick Heidfeld**
Sauber-Petronas C21 +1,796s

Horarios

Primera sesión oficial
14.00 viernes 22 de agosto

Segunda sesión oficial
14.00 sábado 23 de agosto

Carrera
14.00 domingo 24 de agosto
Horarios sujetos a variación

Fernando Alonso



Así es el Hungaroring

"Aquí los reglajes son de máxima carga aerodinámica y desarrollos muy cortos, pero como trazado es uno de los circuitos que más me gusta, puesto que desde la curva cinco hasta la llegada son todas enlazadas. Cuando llegas a la curva cinco, coges aire y al llegar a la meta respiras. Con todo, de cara a la edición de este año se ha rediseñado esa parte --además de alargar la recta principal-- con una recta más larga antes de la curva 12, que ahora es de 90 grados. "Otro aspecto que me gusta de este gran premio es que se corre en verano, con una buena temperatura, y el ambiente es excelente".



HUNGARORING
Longitud circuito 4,384 km



ARCHIVO LAT; GETTY IMAGES; CLIVE MASTINGGETTY IMAGES

El poleman Senna contiene al Leone, Nigel Mansell, en 1991; en la meta les separaron 4,6s.

RINCÓN HISTÓRICO

El maestro de Mónaco va al este

Un circuito que exige maniobras de adelantamiento heroicas le venía al pelo a Senna.

La incorporación del GP de Hungría al calendario, en 1986, fue un tanto inesperada. Bernie Ecclestone pensaba en ampliar el campeonato detrás del Telón de Acero, pero el Muro de Berlín aún no había caído, y Hungría saltó a la palestra sólo cuando Rusia se quedó por el camino. Se prescindió del GP de Holanda, en el viejo circuito de Zandvoort —que ya no volvería—, y la F1 puso rumbo al este.

La primera edición atrajo a más de 200.000 espectadores, y aunque el revirado circuito no fue del agrado de la mayoría de pilotos, al público le encantó.

Y también a Ayrton Senna, cinco veces ganador en el igualmente tortuoso Mónaco. En los seis primeros GPs de Hungría, Senna fue

el maestro, o vencedor o segundo. En 1986 y 1987, con Lotus, estuvo a la sombra de su compatriota brasileño Nelson Piquet, pero en 1988 logró su primera victoria, nada sorprendente si se piensa que McLaren se alzó con 15 de las 16 carreras de ese año. Luego, en 1989 y 1990, volvió a ser segundo tras el Ferrari de Nigel Mansell y el Williams de Thierry Boutsen, respectivamente.

Volvió a ganar en 1991 y 1992, y la racha acabó cuando Senna tuvo que abandonar en su último GP de Hungría con problemas de acelerador, en 1993.

El compañero de Ayrton en 1986 fue Johnny Dumfries, que recordará la carrera con cariño porque allí fue quinto, la única vez que puntuaría. Su corta carrera en F1 acabó tras cinco

carreras más, cuando fue sustituido en Lotus por Satoru Nakajima.

Algo parecido le sucedió a Jos Verstappen. Logró su primer podio en Hungría 94, tercero tras su compañero en Benetton, Michael Schumacher. Repitió la gesta en la siguiente prueba, Bélgica, pero el equipo se decantó por Johnny Herbert para la siguiente temporada. Rescatado por Simtek para 1995, Verstappen ha corrido para un puñado de equipos, pero esa fue su gran oportunidad perdida.

Y si crees que una buena posición en parrilla es crucial para ganar en Hungría, Nigel Mansell discrepa. Partió 12º en 1989 y exprimió su Ferrari hasta la cabeza, cimentando de paso la leyenda de *Il Leone*.

Stewart Williams

BOLA DE CRISTAL

Seguirá siendo una pista lenta

Más largo y menos vueltas: ¿favorecerá el adelantamiento?



Hakkinen se lanza a por Schumi en 2000.

Se le han añadido 400 metros al Hungaroring y habrá quien diga que el mejor sitio para hacerlo habría sido en la carretera de acceso. La intención es que la nueva primera curva, que penetra un poco más en el árido paisaje, ofrezca una mejor oportunidad de adelantamiento, pero las cosas podrían no cambiar mucho, puesto que la Curva 1 original era el único lugar en el que plantearse adelantar en este circuito.

Puede que el Hungaroring sea una interminable sucesión de curvas lentas y medias serpenteando por un entorno igualmente anodino, pero constituye una de las carreras más duras desde el punto de vista del piloto. La buena noticia es que los cambios en el trazado han aumentado su longitud de 3,975 a 4,384 km, reduciendo el número de vueltas de 77 a 70. La distancia total de carrera será algo mayor, pero los pilotos agradecerán tener que recorrer este complicado trazado bajo un fuerte calor en menos ocasiones.

Vista la falta de adelantamientos en la nueva última curva de Magny-Cours, puede que los cambios en el Hungaroring afecten poco a la competición. Pero la nueva superficie podría resultar crucial al favorecer a Michelin, igual que el nuevo asfalto hizo en algunas partes de Mónaco. De hecho, aparte de que los lavabos portátiles sustituyan al Hotel de Paris, hay muchas similitudes entre los dos circuitos.

Para empezar, ambos son sucios y ganan goma poco a poco, y el sábado suele ser tan importante como el domingo, porque la parrilla determina el orden de la cola en carrera. La única diferencia es la profusión de doblados en Hungría: 16 de los 20 coches acabaron la carrera el año pasado. Este año, con el pelotón mucho más próximo, eso podría ser crucial en el momento de los pitstops. Ferrari, con Bridgestone, ganó a placer el año pasado y sentenció el título de constructores, mientras que Michelin trajo neumáticos demasiado duros para el gusto de McLaren y Williams. Espérese una inversión de papeles en 2003.

Maurice Hamilton

‘EL REVIRADO CIRCUITO NO FUE DEL AGRADO DE LOS PILOTOS, PERO AL PÚBLICO, Y A SENNA, LES ENCANTÓ’

Querido Rubens:

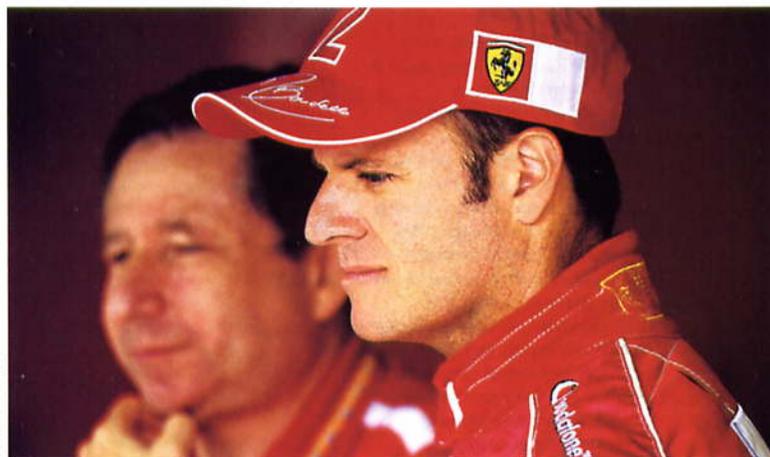
Ese himno brasileño vuestro debe ser el más largo que haya conocido el hombre. Aun así, no hace ningún daño repartir el botín de la F1 tan equitativamente como se pueda, y todo el mundo se alegró de que lograras transformar la pole en una victoria de primera. Incluso podría compensar tu decepción anual en Interlagos.

Y lo oportuna que fue, sobre todo teniendo en cuenta las últimas y burdas especulaciones de que tal vez —si se me permite la audacia de elevar mi metáfora desde el mundo del mugriento comercio— se te hubiera pasado un poco la fecha de caducidad. Lo que, a su vez, ha dado lugar a rumores de que podría haber un tiroteo entre Giancarlo Fisichella y ese compatriota tuyo al que puede verse de vez en cuando por Fiorano probando Ferraris (véase página 56), con el propósito de establecer a quién de los dos se merendará el dichoso Michael de 2005 en adelante.

Típico de Ferrari, cómo no. En los viejos tiempos, el Commendatore, tras zamparse un plato de *tortellini alla panna*, se divertía durante los tests vespertinos de Módena o Monza enfrentando a sus pilotos entre ellos, para determinar mejor quién sería el líder en la *grande epreuve* del fin de semana siguiente.

Y ay del que se quejase. Una vez, Phil Hill habló de modificar un poco el parabrisas de su Dino 246 y se le invitó a “cerrar el pico y pisar a fondo”. Me siento obligado a decir que ese proceder a duras penas concuerda con el tipo de estrategia pensada para sacar lo mejor de Schumi —tampoco me imagino a Jean Todt adoptándolo de buena gana—, pero no hay duda de que muestra cómo han cambiado las cosas en cuatro décadas.

Y pensar que la última vez que un espontáneo saltó a la pista —en Hockenheim en 2000— también ganó Rubens...



CHARLES COATES/LAT

Pero estoy divagando... Volviendo a la juega de Silverstone, ¿pero qué clase de bicho raro era ése? Ahí estaban todos, ocupados marchando en fila india a 270 km/h, sin que nadie se esforzara mucho por adelantar —lo habitual—, cuando de repente un espontáneo estrafalario empieza a correr por el circuito. En un principio, supuse que debía ser algún amante patológico de las colas que dejaba constancia de su decepción por no tener que esperar cinco horas para entrar en Silverstone tras la mejora de los accesos y el tráfico.

Después uno de mis amigos observó que, tras atisbar lo que parecía una falda escocesa, debía de ser Jackie Stewart, sólo que no podía ser cierto: el individuo llevaba calzones. Al final, claro, descubrimos que era un capellán irlandés pasado de vueltas, que más bien dejó llevar por la emoción del momento y decidió airear algún tipo de inquietud religiosa. Parece ser que en esencia pregonaba que deberíamos dedicar más tiempo a leer la Biblia en lugar de ver a los F1 dando vueltas, un punto de vista que, dada la interminable procesión que presenciamos quince días antes en Magny-Cours, me pareció más que razonable.

Para ser sincero, Rubens, puede que nuestro acelerado reverendo le haya dado sin quererlo a la FIA la respuesta que necesita en su búsqueda de mejores carreras de F1. Nada de dar la vuelta a la parrilla, ni calificaciones a un intento; lo que la F1 necesita para animar el cotarro son unos cuantos peatones que se paseen entre el tráfico. Tampoco vendrían nada mal algunos coches de calle puestos al azar en los circuitos. Valdría la pena aunque sólo fuese para ver la cara que pondría Mikey cuando, a fondo y rueda a rueda con JPM en liza por el liderato, va y aparece en su camino una furgoneta Ford que da marcha atrás desde un lateral, ¿no, Rubens? ¿Quién necesita túneles de viento de 25 millones de dólares cuando podríamos tener todo eso?

En fin, una vez se llevaron a rastras al espontáneo al cuartelillo, debo reconocer que me impresionó la calidad de la carrera. De pronto, todo el mundo parecía tener una sobredosis de adrenalina y se veían más adelantamientos que en una autopista. Por cierto, una jugada estupenda, arropar a Kimi con semejante embestida a la salida de Bridge. El chaval no sabe cuándo hay que tirar la toalla, ¿no es cierto? Le ganaste bien ganado allí.

Como triste colofón, he de decir cuánto lamento que tu trofeo de ganador se rompiera al ir a facturarlo en el aeropuerto, de vuelta a casa después de Silverstone. Tengo entendido que te oyeron decir dócilmente: “A lo mejor puedo conseguir otro”. Sin duda alguna, Rubens, claro que puedes. Lo único que has de hacer es volver de aquí a un año y hacerte con el GP de Gran Bretaña de 2004.

Fácil, ¿no?

Te saluda cordialmente,

Mr Paddock

‘Una jugada estupenda, arropar a Kimi con semejante embestida a la salida de Bridge. El chico no sabe cuándo rendirse, ¿verdad?’