

F1

RACING

MAYO 2005 - Nº 75 - 4,95 €

¿SCHUMI EN CRISIS?

Alonso pone contra las cuerdas a Ferrari

TURQUÍA EN LA F1

Los secretos de la nueva pista de Estambul

CONTRATOS DE PILOTO

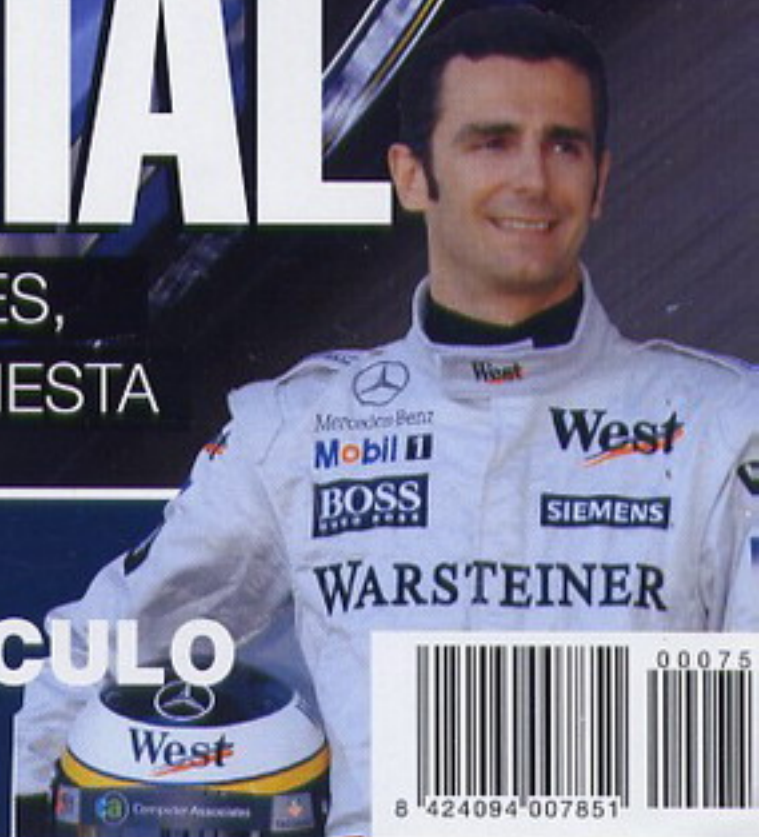
¿Es verdad que no valen ni el papel en que están escritos?

ALONSO LÍDER DEL MUNDIAL

TRES CARRERAS, TRES PODIOS, DOS POLES, DOS VICTORIAS: ESPAÑA SERÁ UNA FIESTA

DE LA ROSA DE (ALU)CINE: CON ÉL LLEGÓ DE ESPECTÁCULO

Pedro marcó la vuelta rápida y fue el héroe de Bahrein



No digas que fue un sueño

El GP de España promete ser una fiesta que habrá que vivir para contarla



'Ganar carreras de F1 ya no es un sueño. Ahora el sueño es el título mundial'

Hace dos años, el GP de España de 2003 fue un acontecimiento que quienes vivieron desde las tribunas y pelouses del Circuit de Catalunya no olvidarán jamás.

Aquella temporada, Fernando Alonso, recién ascendido a titular del equipo Renault, llegó a Montmeló con dos podios y una pole position en su haber. Increíble: la primera victoria en F1 de un piloto español parecía no ser ya un sueño inalcanzable.

La carrera desbordó las expectativas más optimistas. Fernando plantó cara a los nuevos Ferrari F2003-GA y no sólo se intercaló entre el vencedor Michael Schumacher y su escudero Rubens Barrichello, sino que presionó de cerca al alemán durante toda la prueba. En todas las curvas, en todas las vueltas,

un mar de gorras y banderas azules se alzaban al paso del as español. Había nacido la *Alonsomanía*.

Dos años después, a pocas semanas vista del GP de España de 2005, el de ganar carreras en F1 ya no es un sueño, sino una sabrosa realidad. Ahora el sueño es el título. Y según cuál sea el desenlace de la manga española del Mundial, Fernando, Renault y toda España empezarán a acariciarlo muy de cerca.

Así que no digas que fue un sueño, y vívelo.

• Seis días después de la carrera en España, saldrá a la venta en los kioscos el DVD oficial de la prueba, igual que sucede desde la temporada pasada tras cada uno de los GP del Mundial. Todo un lujo para los aficionados, que este año va acompañado de una espectacular promoción de la que podéis leer más en páginas interiores. Ni ingleses ni italianos ni alemanes tienen acceso a semejante material, lo cual viene a corroborar una vez más que España atraviesa una época dorada en F1.

Lo dicho: no digas que fue un sueño; vívelo.

Valentí Fradera

nuestras firmas

> Emerson Fittipaldi y Jody Scheckter

Estos dos, retratados aquí en Monza en 1974, suman tres títulos mundiales. Este mes se unen a un ecléctico jurado, de campeones del mundo a aficionados a la F1, para elegir el mejor piloto de la parrilla, aparte de Michael, eso es (página 38). Hay opiniones para todos los gustos...



> Javier del Arco

Acabó la espera. Ya podemos deleitarnos con la segunda parte del dossier de nuestro columnista de lujo sobre vencedores sorpresa de grandes premios. Empezamos con una derrota del poderoso equipo Mercedes de los años 50 y concluimos con las proezas del canadiense volador con el Ferrari turbo (página 74).



> Maurice Hamilton

Cuando no se ocupa de pronosticar las claves de los grandes premios venideros para *F1 Racing* (páginas 95 y 97), Maurice ejerce de locutor de radio en los fines de semana de carrera. Este mes se pregunta, con cierto pesar, si 2005 será su último viaje a Imola y si McLaren dejará que De la Rosa se luzca ante su público en el Circuit.



> Darren Heath

Viéndolo ahí sentado no lo parece, pero Darren lleva retratando el devenir de la F1 desde finales de la década de los 80, y esa experiencia le confiere un saber hacer particular. También le ha proporcionado un catálogo de imágenes sin par. No hay más que ver su selección de una década de carreras en Melbourne (página 62).



Avda. Diagonal 491, 2º 1º 08029 Barcelona

STAFF

redactor jefe

Valentí Fradera

colaboradores

Javier del Arco

Xavier Pérez

maquetación y preimpresión

Nuevos Prácticas.com

tel. redacción

93 409 05 64

fax 93 491 51 91

e-mail f1racing@nuevospracticas.com

publicidad

Carmelo Lobo

tel. publicidad

635 55 58 65

STAFF INTERNACIONAL

editor in chief

Matt Bishop

executive editor

Oliver Peagam

managing editor

Stewart Williams

news editor

Steve Cooper

chief sub-editor

John Lilly

staff writer

Dom Taylor

grand prix editor

Peter Windsor

editor at large

Alan Henry

technical editor

Steve Matchett

art editor

Frank Foster

picture editor

Eddie Judd

senior designer

Jody Hockley

fotógrafo principal

Darren Heath

agencias

LAT, Getty Images

secretaría

Bianca Stephens

publishing director

Karl Penn

publisher

Steve Coombes

commercial manager

Ben Guynan

advertising manager

Alastair Lewis

senior sales executive

Neil Mallett

publishing manager

Jonathan Haines

production controller

Lara Piercy

licensing director

Tim Bulley

sales director

John Chambers

F1 Racing es una publicación de Ediciones B&B Media Ibérica S. L. Consejo de Cent 205 08011 Barcelona

F1 Racing se publica cada mes en Alemania, Australia, Brasil, China, EE.UU., España, Filipinas, Francia, Gran Bretaña, Grecia, Holanda, Hong Kong, India, Indonesia, Italia, Japón, Oriente Próximo, Polonia, República Checa, Rusia y Ucrania, Suecia, Suíza, Suramérica y Turquía por Haymarket Corporate Media, una división de Haymarket Magazines Ltd.

Fórmula Uno, Fórmula 1 y F1 son marcas comerciales de Formula One Licensing BV, empresa del Formula One Group, y se utilizan bajo licencia

Depósito Legal: B-4850-1999

Precio para Península 4,95 €

Precio para las Canarias, Ceuta y Melilla 5,10 €

PRINTED IN ITALY
Impresión in Print (Milán, Italia)
distribución Depoña

• 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.

• Ediciones B&B Media Ibérica S. L. no se hace responsable de las opiniones vertidas por sus colaboradores y lectores, así como del contenido del material educacional y gráfico por ellos remitido, física o telemáticamente, aquí reproducido.

• F1 Racing se publica 12 veces por año.

© Haymarket Corporate Media 2005

director editorial Mel Nichols
director de diseño Paul Harper
director general Tony Schulp
presidente Eric Verdon-Roe

haymarket

DISTRIBUCIÓN
SUSCRIPCIONES

B. C. Asesoramiento y Diseño Gráfico S. L.

teléfono 93 448 49 71 fax 93 448 02 46

e-mail suscripciones.f1racing@bods.com

> Secciones

- 3 **Editorial**
El GP de España será una fiesta
- 6 **Parade**
Acción a raudales; detalles únicos
- 10 **Pitpass**
¿Correrá De la Rosa en Imola?
- 20 **Javier del Arco**
Quién nos lo iba a decir...
- 22 **Correo**
Nuestros lectores opinan sobre la F1
- 82 **Crónica GP: Malaisia**
Alonso arrasó; Toyota sorprendió
- 88 **Crónica GP: Bahrein**
De la Rosa puso el espectáculo
- 94 **Previo GP: San Marino**
La temporada europea arranca aquí
- 96 **Previo GP: España**
A los equipos les encanta; a nosotros, más
- 98 **Bandera negra: Jenson Button**
Las tribulaciones de ser piloto de F1, ¿eh?

Sumario

Mayo 2005

OFERTA DE
EN LA
PAGINA
85
SUSCRIPCIÓN

28

Agítalo otra vez, Schu

¿El principio del fin para Michael? Bueno, no ha sido el mejor de los inicios de campaña, pero sería prematuro considerarlo acabado...

> Artículos

EN PORTADA

- 28 **¿Cham-¡pam! para Schumi?**
Michael pagó caro tener que correr con el coche viejo. Llegó la hora del contraataque
- 34 **Schumi en la arena**
Hasta los mejores se equivocan; he aquí todos sus abandonos no forzados
- 38 **El mejor de los demás**
Después de Michael, ¿quién es el mejor piloto actual? 72 expertos de F1 lo eligen
- EN PORTADA
- 48 **Alonso, líder del Mundial**
Repasamos el camino que ha llevado a Alonso a liderar la tabla al llegar a Europa

EN PORTADA

- 52 **Turquía pide paso**
A pocos meses vista del GP de Turquía, visitamos la pista... ¡y rodamos por ella!
- 56 **Colin Kolles es 'Chavski'**
La F1 es glamour; así, cuando el jefe de Jordan apareció con una gorra Burberry...
- EN PORTADA
- 60 **Entrevista: Pedro de la Rosa**
De probador a titular. De la Rosa disputó el GP de Bahrein y marcó la vuelta rápida
- 62 **Melbourne: 10 años con estilo**
Una década de F1 en el Albert Park. Nuestro fotógrafo principal lo ha visto todo

EN PORTADA

- 68 **Contratos de piloto**
Hay quien cree que los contratos no valen ni el papel en que están escritos...
- 72 **Entrevista: Narain Karthikeyan**
La gran esperanza india en F1 nos habla del gran reto de correr en la categoría reina
- 74 **No tenían que ganar, pero...**
Segunda parte del dossier de Javier del Arco sobre carreras de F1 con vencedor sorpresa

F1
RACING

Fotografías portada: Archivo LAT. Fotografías sumario: Neil Cooper, Darren Heath, Lorenzo Bolland/LAT, Peter Spinney/LAT, Steve Etherington/LAT, Bill Muenbeald/Archivo LAT, Mark Bramley. Agradecimiento especial: Can Artan, Cengiz Artan, Pat Behar, Ian Brown, Pat Caporali, Ian Carbo, Trevor Carlin, Liam Clogher, Luca Colajanni, João Paulo Cunha, Ross Gregory, Ali Gursay, Annouk Heinrichs, Peter Higham, Silvia Hoffer, Chris Hughes, Pasquale Lattuneddu, Christel Picot, Britta Roetke, Helen Temple, Mark Williams

Próximo número El próximo número de F1 Racing saldrá a la venta el día 20 de mayo

>38
EL MEJOR DE LOS DEMÁS
 Pedimos a 72 expertos que eligieran el segundo mejor piloto de F1. ¿Quién será?

>34
SCHUMI EN LA ARENA
 Hasta el *meister* se equivoca a veces

>38
EL MEJOR DE LOS DEMÁS
 Pedimos a 72 expertos que eligieran el segundo mejor piloto de F1. ¿Quién será?

>34
SCHUMI EN LA ARENA
 Hasta el *meister* se equivoca a veces

>52
LUNA NUEVA
 Estrenamos el circuito turco de Estambul

>60
DE LA ROSA CORRE
 Una lesión de Montoya permitió el retorno de Pedro a la parrilla

>68
BAJO CONTRATO
 Sírvase firmar en la línea de puntos...

>60
DE LA ROSA CORRE
 Una lesión de Montoya permitió el retorno de Pedro a la parrilla

>74
NO TENÍAN QUE GANAR, PERO...
 Gilles Villeneuve es el gran protagonista de la segunda parte del dossier de Javier del Arco

>56
CHAVSKI
 El nuevo jefe de Jordan tiene (su) estilo

>62
10 AÑOS CON ESTILO
 Damon quema rueda en Melbourne

>72
NARAIN KARTHIKEYAN
 Mil millones de fans: la India en F1

>48
ALONSO, LÍDER DEL MUNDIAL
 El piloto español de Renault ha dominado con mano de hierro el inicio del campeonato

ALONSO



Alonso, aún más líder

Fernando Alonso disfruta —y hace disfrutar— de un inicio de 2005 de ensueño. Mientras Schumi rechina los dientes, Fernando bloquea ruedas preso de la euforia.

Circuito: Sakhir, Bahrein

Hora/fecha: 15.58, domingo 3 de abril

Fotógrafo: Darren Heath

Canon EOS 1V, objetivo 600 mm,
película Fuji Velvia, 1/250 a F9



Э Д Б

MILD SEVEN
RENAULT Team

MILD SEVEN

elf

ANJIN elf

MILD SEVEN

MICHELIN

VERITAS







¿Se acuerdan de esto?

Esto es ir de costado. Takuma Sato a tope de contravolante en los libres del viernes, horas antes de causar baja por fiebre. A lo mejor al pobre Taku lo que le dolía era el coche...

Circuito: Sepang, Malasia

Hora/fecha: 14.20, viernes 18 de marzo

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

DE LA ROSA ASOMBRÓ EN BAHREIN

¿Correrá Pedro en Imola?

Muchos en el paddock creen que fue un accidente de motocross –y no de tenis– lo que dejó fuera a Montoya en Bahrein. Sea cual sea la verdad, McLaren cuenta con suficientes probadores para cubrir su baja, pero ¿cuál correrá en Imola?

Para Juan Pablo Montoya, el pronóstico no pintaba bien en Bahrein. Mientras veía la carrera desde su casa en Miami, donde se recupera de la lesión en el hombro que sufrió en Semana Santa, tuvo que aceptar los siguientes hechos.

Primero, un inquietante número de integrantes del pit lane parecía ser de la opinión que soltó una bola acerca de la causa de su "lesión de tenis" y, segundo, parece cada vez más probable que también se verá obligado a no participar en el GP de San Marino el 24 de abril.

"Juan Pablo nos dijo que la causa del accidente fue el tenis", dijo el jefe de McLaren Ron Dennis. "Eso es lo que nos dijo. Si no ha dicho la verdad, pues no ha dicho la verdad".

Se cree que McLaren no incluye cláusulas que limiten las actividades fuera del coche en sus contratos de piloto. "Los pilotos son personas libres de convencionalismos", afirma Dennis; aun

así, la aparente confusión sobre la causa del accidente de Juan Pablo no le habrá granjeado las simpatías de su nuevo equipo.

McLaren no nombrará su segundo piloto para Imola hasta la semana de la carrera, cuando sabrán más del estado físico de Montoya. Si JPM no puede correr, cosa probable dada la hinchazón sufrida, el segundo piloto será uno de los probadores de McLaren, Pedro de la Rosa o el tercer piloto y reserva oficial, Alex Wurz.

Los dos rindieron bien en Bahrein. De la Rosa desbancó a Kimi Räikkönen en parrilla y marcó la vuelta rápida en carrera camino del quinto puesto final, mientras que Wurz fue el más rápido el viernes por más de un segundo, tras pilotar el MP4-20 por primera vez.

De la Rosa se mostró muy fogoso en carrera y perdió tiempo en sendos ataques sobre Sato y Barrichello. Por su parte, Wurz, libre de la presión de 'correr', marcó su mejor tiempo el viernes con

poca gasolina, pero una fuente de McLaren dijo a *F1 Racing* que "Alex hizo un gran trabajo". Más aún teniendo en cuenta que, hasta las siete de esa mañana, cuando las últimas piezas modificadas llegaron de la fábrica, ni siquiera cabía en el coche.

Hay dos tests entre Bahrein e Imola, en los que correrán tanto De la Rosa como Wurz. El equipo espera que Montoya esté recuperado y no verse obligado así a tomar una "dolorosa decisión". Dennis alabó el trabajo de ambos y, en concreto, la carrera de Pedro. "Fue una actuación tremenda, de principio a fin. Claro que se pasó de frenada un par de veces, pero eso significa que iba a por todas, y eso es lo importante, intentarlo".

En cualquier caso, en el GP de España sí que se da por seguro el regreso de Montoya. Veremos entonces si –en casa de Pedro– es el español o Alex quien pasa a ejercer de probador el viernes.

Véase Entrevista Pedro de la Rosa, página 60

'Muchos en el pit lane eran de la opinión que Montoya soltó una bola sobre su "lesión de tenis"'

De la Rosa fue el héroe de Bahrein, prodigándose en adelantamientos y marcando incluso la vuelta rápida. Difícil decisión para McLaren en Imola.

El tirón de su motor lleva a Toyota a la cabeza

El director técnico de Toyota Mike Gascoyne está orgulloso de los logros de su departamento de diseño, y es comprensible. Pero los impresionantes esfuerzos recientes de sus hombres no son la única razón para el milagroso cambio de rumbo de Toyota en 2005.

Un ingeniero de pista, que ha de permanecer en el anonimato, ha proporcionado a F1 Racing una lista de regímenes de giro máximos de Bahrein. Y resultan interesantes (véase recuadro).

Por lo general, esa cifra mágica de régimen máximo, que todos los equipos calculan con gran precisión mediante el análisis por ordenador de la acústica del motor en todos los GP, se considera como el barómetro más certero de la potencia de los motores.

Pero no es infalible. No tiene en cuenta la manejabilidad del motor —la necesidad de una curva de potencia plana que ofrezca un amplio abanico de potencia en la parte alta del cuentavueltas—, que es igual de importante. Aun así, un régimen máximo de sólo 18.200 rpm —cifra que nuestro informador atribuyó al Mercedes-llmor FO110R— indica seguramente que cede bastantes caballos a los mejores. Equivale a una potencia de entre 870 y 890 CV, una lástima viendo lo ágil que sin duda es el chasis MP4-20.

Los motores actuales de F1 que la mayoría de ingenieros consideran los más potentes son, por este orden, el Toyota RVX-05 (950-970 CV), el BMW P84/5 (930-950 CV) y el Ferrari 054 (también 930-950 CV), que figuran arriba del todo en nuestra lista.

Y, en F1, potencia equivale a apoyo. ¿Por qué? Porque permite a los equipos aumentar la incidencia del alerón trasero sin perder demasiada velocidad punta. Y una comparación de los ángulos respectivos de los alerones traseros, fotografiados en la parrilla de Bahrein (abajo), parece indicar que una de las razones del prodigioso agarre recién descubierto del Toyota TF105 puede por tanto atribuirse a la potencia bruta de su motor.



Jarno Trulli ha sido el principal beneficiario de la caballería de Toyota.

> La zona roja del cuentavueltas

Williams-BMW	18.900 rpm
Toyota	18.800
Ferrari	18.800
Renault	18.800
Sauber-Petronas (Ferrari)	18.700
Red Bull-Cosworth	18.600
BAR-Honda	18.600
Jordan-Toyota	18.500
McLaren-Mercedes	18.200
Minardi-Cosworth	no disponible

En Bahrein, la mayor incidencia del alerón trasero del Toyota (izda.) hacía pensar que cuenta con más potencia disponible que el McLaren (dcha.).



SATO INDISPUESTO

Fiebre del viernes noche

Según se dice, la noche del viernes 18 de marzo, Takuma Sato cayó enfermo, y la severidad de su dolencia bastó para que los jefes de BAR-Honda insistieran en que causara baja en el GP de Malasia a disputar ese domingo. La mañana siguiente, Andrew Gilbert-Scott, mánager del piloto, declaró ante los ansiosos periodistas japoneses que Taku padecía "más que un resfriado".

La vaguedad alrededor del estado de Sato era tanto más extraña en vista de que (a) la noche que fue ingresado otros miembros del circo le vieron cenando con unos amigos en el Hotel Pan Pacific de Sepang, y (b) muchos miembros de BAR hace tiempo que no ocultan que consideran a su piloto japonés como una especie de pasajero, para tener contenta a Honda.

¿Era demasiado cinico suponer que lo que sucedió, de hecho, fue que Sato se quejó de una ligera indisposición, y entonces sus jefes en BAR insistieron de inmediato en que reposara, "por su bien", mientras ponían a prueba a su prometedor piloto probador, Anthony Davidson, a quienes muchos en BAR valoran mucho más que a Sato?

No hace falta ser un genio para deducir que, ante la perspectiva de que Button pase a Williams en 2006 y tener que apechugar con un piloto (Sato) en quien tienen poca confianza, BAR no quiera



Un sumiso Sato se encontró 'indispuesto' de repente en Sepang...

que Davidson se vea tentado por ofertas ajenas. Pero en lugar de desmotivarle vetando sus contactos con terceros, tal vez Nick Fry y compañía creyeran más inteligente maquinar una situación que hiciera que no tuviera sentido para Davidson socavar su posición en BAR. Como ofrecerle un volante titular...

¿Demasiado cinico? Tal vez. No obstante, baste decir que (c) muchos pilotos en la historia de la F1 han corrido con fiebre, y (d) la misteriosa indisposición de Sato se había esfumado para cuando el circo voló a Bahrein. ¿Realmente había para tanto?

Repostaje

▽ Carrocerías sin curvas

Es probable que algunos jefes de equipo presionen a la FIA para que introduzca normas que hagan más visibles los logos de sus sponsors. Apéndices, chimeneas y curvas complejas (abajo) dificultan la lectura de los logos, y eso tiene un efecto negativo en la caza y conservación de sponsors, y por tanto podrían ser prohibidos.



▽ No a la goma monomarca

La FIA —tal vez en un gesto conciliador hacia los equipos— ha declarado que el reglamento técnico permanecerá sin cambios hasta 2008. También ha descartado la posibilidad de introducir un neumático monomarca en F1, posibilidad que hubiera podido llevar a que Michelin dejara la F1.



▽ Una laguna enmendada

Los dos BAR-Honda 'abandonaron' en Melbourne para aprovechar una laguna en el reglamento que permitía a los equipos retirar sus coches y cambiar motores para la próxima carrera sin penalización. Pero, tras una protesta de Toyota, la norma fue enmendada y la FIA amenazó con investigar cualquier abandono sospechoso. Eso sí, de poco le sirvió el truco a BAR, pues Button y Davidson (abajo) rompieron en Sepang.





COMO UN TOMATE

Ferrari tropieza con el F2005

Se suponía que iba a ser la respuesta a todos los problemas de la Scuderia pero, hasta ahora, el nuevo chasis F2005 se ha mostrado poco fiable e incapaz de plantar cara a Renault. ¿Cómo se metieron en semejante follón y cómo saldrán de él?

Está preocupada la Scuderia? El tan esperado F2005 debutó en el GP de Bahrein -dos pruebas antes de la primera carrera prevista- en un drástico intento de parar caída de prestaciones mostrada por el F2004M en Australia y Malasia.

El mediocre resultado habrá hecho estremecerse a todos en Maranello con la perspectiva de otra temporada como la de 2003, cuando el dominio de los equipos calzados por Michelin hizo que Ferrari despachara con dificultad los títulos de pilotos y constructores.

Por lo que se refiere a resultado puro y duro, no sería disparatado deducir que el debut del F2005 fue un completo desastre. Michael Schumacher se metió en primera fila, pero, siendo realistas, nadie pensaba que hubiera la más mínima posibilidad de que el compuesto blando de Bridgestone completara de forma sana 57 vueltas con temperaturas del asfalto de 55°.

Schumacher, luchando por mantener el ritmo del Renault vencedor de Fernando Alonso, no puso a prueba la teoría, ya que se salió pasadas 12 vueltas y se retiró en boxes con una avería del sistema hidráulico. Rubens Barrichello, asaltado por un



Problemas de cambio afectaron al F2005 de Rubens.

agarre cada vez peor, fue más y más lento hasta acabar noveno y doblado.

Pero arañando la superficie de la acción, la promesa estaba ahí. El director técnico Ross Brawn y el diseñador jefe Aldo Costa decidieron el pasado mes de agosto reconsiderar su planteamiento sobre la caja de cambios y arquitectura de la parte posterior del nuevo coche, en un intento de que el

F2005 castigara los neumáticos traseros lo menos posible. Eso significaba que la principal prioridad de Ferrari era diseñar un coche que representara un salto espectacular en cuanto a prestaciones. En ese sentido, el F2005 presenta un monocasco de fibra de carbono más rígido. Esto no sólo contribuye a estabilizar el rendimiento aerodinámico del coche, sino también a proteger el nuevo motor tipo 053, construido alrededor de un bloque de cilindros más fuerte pero más ligero, con pistones y bielas reforzados para mayor durabilidad.

Además, el F2005 cuenta con un sistema de refrigeración completamente nuevo, con una disposición de radiadores más compacta para una mayor eficacia aerodinámica y menor resistencia a alta velocidad. También incluye un sistema de frenado revisado, desarrollado en exclusiva por Brembo para Ferrari, diseñado para proporcionar un rendimiento en frenada más consistente y

‘En Maranello se habrán estremecido con la perspectiva de otro 2003’



Michael colocó el F2005 en primera fila, pero su temprano abandono volvió a suscitar dudas sobre la competitividad del chasis Ferrari y los neumáticos Bridgestone.

progresivo sobre una distancia de carrera sin empeoramiento en eficacia.

Los primeros indicios son que el F2005 cuida mucho más sus neumáticos, y Schumi se sirvió con éxito del Bridgestone más blando para calificar segundo en Sakhir, con temperaturas del asfalto de 54°. Algo un poco mejor de lo que el piloto esperaba al principio del fin de semana.

"Es cierto que Malasia nos dio un toque y he de agradecer al equipo el gran esfuerzo realizado para adelantar el programa del coche nuevo", dijo Michael. "Parece que Bridgestone y nosotros volvemos a ir encarrilados. Hasta que abandoné, el coche era muy competitivo y estoy seguro de que lo será aún más en próximas carreras. Trabajamos duro para traer el coche nuevo aquí y ahora hemos de seguir haciéndolo para desarrollarlo más".

Aunque Ferrari es un equipo demasiado profesional para reconocer inquietud alguna, debe ser motivo de preocupación pensar que tan poco competitivo inicio de temporada ha mermado considerablemente las aspiraciones de Schumi al título. Va a ser difícil que Michael recupere los 24 puntos que ya cede a Fernando Alonso.

Y aunque dicha situación fastidie a Ferrari, es poco probable que el equipo recurra al tipo de tácticas que adoptó después de Hungría 2003, donde la Scuderia salió escaldada y acto seguido reclamó que los neumáticos Michelin eran ilegales. La marca francesa no pudo defenderse en las últimas carreras de la temporada, después de verse obligada a revisar la construcción de sus cubiertas.

El contraataque de Ferrari también se verá estorbado por el nuevo reglamento 2005, que facilita que los vencedores de carreras mantengan su impulso y dificulta que equipos poco fiables y/o competitivos recuperen terreno. La razón es la norma que obliga a los equipos a calificar el sábado en orden inverso al resultado de la carrera anterior.

Eso no se le habrá escapado a nadie en Ferrari, que afronta ahora un duro fin de semana en Imola tratando de hacer subir a Michael en la parrilla cuando en la primera sesión oficial saldrá a pista cuando ésta esté más sucia. En cambio, Alonso saldrá el último el sábado y una vez más debería hacerse con la pole provisional.

Todo está la mar de bien dispuesto. Incluso si el F2005 es un avión en Imola, es casi seguro que vamos a saborear una gran lucha por el título...

> ¿Cuánto tardará el apaño de Bridgestone?

Para recuperarse, Ferrari ha de trabajar de cerca con su proveedor de neumáticos

Hisao Sugauma, director técnico de Bridgestone, está resuelto a contraatacar después de que Michelin mostrara considerable superioridad en Bahrein y Malasia.

En Sakhir, Rubens Barrichello tuvo una difícil carrera, partiendo desde la cola después de problemas con el cambio, pero rápidamente remontó, para volver a irse para atrás con un desgaste excesivo de sus neumáticos traseros.

Michael Schumacher mostró un sólido ritmo pero Trulli, siguiéndole con el Toyota en tercer lugar, dijo que pensaba que las gomas de Schumi ya empezaban a venirse abajo y que habría superado al Ferrari.

A diferencia del año pasado, cuando las carreras eran una serie

de tres o cuatro sprints con distintos juegos de ruedas, en 2005 las gomas han de durar toda la prueba y el desgaste es la clave. Un ejercicio técnico totalmente distinto para las marcas.

En Malasia y Bahrein se superaron los 50° en el asfalto, y cabe esperar que Bridgestone rinda mejor en los climas europeos más fríos, aunque Sugauma dijo que no confía en ello.

"Con más frío los problemas de desgaste deberían ser menores, pero seguirían estando ahí. Hemos de conservar los niveles de agarre de Bahrein y mejorar la consistencia del desgaste".

Esperan conseguirlo cambiando el compuesto o modificando la forma de la cubierta mediante simulación por ordenador.



Aspecto de los traseros de Rubens después de Bahrein.

Repostaje

▽ La FIA no quiere añadidos

Por extraño que parezca, la FIA ha prohibido que los pilotos de F1 lleven joyas, cadenas y pircings (como el aro pirata de Liuzzi, en la foto). Sostiene que constituyen un peligro en caso de incendio. Eso sí, al parecer los relojes -sponsors de prestigio- no se incluyen en la prohibición. ¿Valía la pena molestarse?



▽ Vasselon ficha por Toyota

Toyota parece listo para mejorar sus actuaciones recientes tras hacerse con los servicios del ex ingeniero de Michelin Pascal Vasselon (abajo). El francés, recientemente apartado de la F1 por Michelin, ayudará al equipo de Colonia con su programa de desarrollo de neumáticos y suspensión.



▽ Ferrari dice adiós al Papa

Los dos Ferrari corrieron en Bahrein con el morro negro (abajo), en señal de duelo por el reciente fallecimiento del Papa, un personaje íntimamente relacionado con el equipo. No era la primera vez que Ferrari cambiaba su decoración: en Monza 2001 corrieron sin sponsors tras los atentados terroristas del 11-S en Nueva York.



INTENTOS NULOS

La falta de fiabilidad asola a los BAR-Honda

BAR-Honda espera que sendos tests en Montmeló y Paul Ricard mejoren su competitividad antes del arranque de la temporada europea en Imola, donde el ex campeón de la Champ Car y la Indy 500 Gil de Ferran debutará como director deportivo del equipo, descargando de la gestión sobre el terreno del mismo al jefe Nick Fry y al director técnico Geoff Willis.

El doble abandono de BAR en Bahrein vino precedido por una penosa actuación en Malasia, donde ambos coches expiraron antes de tres vueltas. En Sakhir, Takuma Sato abandonó con problemas de frenos antes de media distancia, mientras que el embrague dejó tirado a Jenson Button en su segundo pit stop.

Al menos, parece haberse remediado el flojo rendimiento de la primera prueba

en Australia. El abandono de Sato no estuvo relacionado con el rendimiento: Bahrein es el circuito más duro del calendario para los frenos, y parece que el problema fue el material del freno usado en el coche del japonés.

"Perdimos el control de las temperaturas de los frenos en el coche de Taku", dijo Willis. "En el de Jenson las manejamos con éxito y no encontramos problema alguno después de la carrera.

"Equipos y proveedores siempre desarrollan nuevos materiales, y éste resultó ser inadecuado para el circuito. Evidentemente, sabíamos que era una pista de fuertes frenadas y montamos los frenos, pinzas y conductos grandes. Pero nunca habíamos tenido problema alguno, así que ni siquiera figuraba entre las



Button acaba otra carrera antes de tiempo.

preocupaciones del fin de semana".

Sobre el rendimiento, Willis dijo: "No fue tan malo. Marcamos la quinta vuelta rápida y batimos a Ferrari en un pit stop cara a cara. Pero el rendimiento aerodinámico es algo bajo. Más apoyo eliminaría muchos problemas y trabajaremos en ello antes de Imola".

CARRERA DE SACOS

¿Perderá Sauber los (Ville)nervios?

Cada vez son menos convincentes los argumentos en favor de que Sauber siga con Jacques Villeneuve. ¿Qué pasará?

Desde cualquier punto de vista, Jacques Villeneuve ha tenido un inicio de año poco convincente. Sustituyó a Jarno Trulli en Renault en las últimas tres carreras de 2004 –en las que fue machacado por Fernando Alonso con el otro R24– y Sauber lo fichó antes de emprender un programa de ensayos invernales.

Así que para cuando llegó a Melbourne para la primera carrera del año, Peter Sauber esperaba que un Villeneuve fresco y en forma pudiera estar a la altura, si no batir, al mucho menos experimentado Felipe Massa. Era comprensible, pero no fue así.

A pesar de que las anómalas condiciones meteorológicas le permitieron alinearse cuarto en parrilla y optar por una estrategia a dos paradas (la óptima en cuanto a tiempos por vuelta, por las menores cargas de combustible que consentía), JV quedó relegado a un decepcionante 13º puesto bajo el banderazo. En cambio, pese a partir 18º en parrilla (tras la lluvia torrencial que Villeneuve esquivó de casualidad), Massa acabó 10º yendo a una parada (una estrategia más lenta en términos absolutos).

Como era de esperar, las malas lenguas empezaron a hablar por todo el pit lane. Asimismo, cuando el circo de la F1 llegó a Kuala Lumpur ya circulaban rumores de que JV iba a ser despedido, y sustituido por el piloto probador de BAR-Honda, Anthony Davidson. De hecho, la revista inglesa *Autosport*, publicación hermana de *F1 Racing*, informó de que “un directivo de Sauber” tuvo un contacto informal con los representantes de Anthony.

El jueves 17 de marzo, en el paddock de Sepang, Peter Sauber lo negó rotundamente. No obstante, el jefe de comunicación de Sauber, Hanspeter Brack, moderó el desmentido de su patrón al día siguiente, reconociendo que “tal vez un subalterno haya hablado con Dave [Robertson, mánager principal de Davidson]” pero que se habría tratado de “charlas de paddock, nada más”. *F1 Racing* acepta esta aclaración.

Aun así, durante los tres días siguientes el rumor de un posible despido de Jacques se intensificó, debido en gran parte, todo hay que decirlo, a otra deslucida actuación del protagonista. Fue el piloto Michelin más lento en parrilla por más de un segundo, y se salió tras 27 vueltas mediocres.

Entonces, ¿qué pasa con Jacques?

Hablando con franqueza, quienes sugieren que su memorable forma de 1997 se ha esfumado, tendrían antes que convencer a *F1 Racing* de que alguna vez fue tan memorable. Preguntado al respecto en la rueda de prensa FIA en Sepang el 18 de marzo, no está claro que el director de ingeniería de Renault, Pat Symonds, sea un gran admirador de JV, a pesar de manir su respuesta con tópicos cuidadosos: “Tiene muchos puntos positivos como piloto, y puedo entender cómo ganó el campeonato del mundo”. La última frase de su respuesta fue la más significativa: “Creo que su rendimiento [con Renault en las últimas tres carreras de 2004] le decepcionó,



Jacques perdió el control al final de la recta principal de Sepang tras 27 vueltas; su compañero Massa lo machacó.

pero desde luego no fue por falta de esfuerzo”.

¿Pues por qué fue, si no falta de esfuerzo? ¿Falta de forma? ¿O tal vez falta de velocidad?

El propio Jacques ha rechazado muy a la ligera las recientes críticas de su forma: “Uno aprende a no leerlo. Tengo años de práctica...”.

1997 y todo eso...

Patrick Head, director de ingeniería de Williams, ha acusado a menudo a Villeneuve de “tardar lo suyo” en sentenciar el campeonato de 1997, mientras que Geoff Willis, director técnico de BAR-Honda (en 1997 jefe de aerodinámica de Williams) ha hecho pensar desde entonces que, pese a hacerse con el título en la última prueba, JV “no logró sacar el máximo partido a una gran ventaja de coche” ese año.

Sí, ganó siete carreras por una de su compañero Heinz-Harald Frentzen, pero el alemán (que no era precisamente una superestrella) dedicó la mayor parte del tiempo a esconderse de Head, de quien empezó a tener un temor casi irracional. El año siguiente, Villeneuve sumó sólo cuatro puntos más que el por entonces ya desmoralizado Frentzen, y sólo fue un promedio de 0,146 segundos más rápido que él en calificación. (El primer año de Villeneuve en Williams fue 1996, durante el cual fue fácilmente superado por Damon Hill, a la sazón con 36 años, a quien pocos en F1 consideran en la actualidad como un campeón del mundo de primera división).



En Melbourne, JV hizo de tapón para todo quisque.

Pero ¿no fue JV el piloto de punta en BAR?

En 1999 y 2000, en BAR –un equipo nuevo, del que según se dice era copropietario, e indiscutiblemente centrado a su alrededor–, Jacques puso nervioso al novato Ricardo Zonta. En 2001 y 2002, formó equipo con un carácter mucho más duro, aunque quizá ya hubiera pasado su mejor momento: Olivier Panis. Según las estadísticas, los honores estuvieron más o menos repartidos, pero los ingenieros del equipo tenían mejor opinión de Panis, y se llevaron una decepción cuando se fue a Toyota para 2003.

Esa temporada –2003– fue la primera en que Villeneuve se enfrentó a un piloto puntero de F1 en o cerca de su plena forma: Jenson Button. El resultado fue una derrota aplastante, a favor de Button. Jenson sumó 17 puntos por seis de Jacques, y le desbancó ocho-seis en parrilla. A final de temporada, para cuando Villeneuve ya no se hablaba con la mayoría

‘Jacques rechaza las recientes críticas de su forma: “Uno aprende a no leerlo. Tengo años de práctica”’

del personal de BAR-Honda, los directivos del equipo se deshicieron encantados de él a cambio de su piloto probador, Takuma Sato. Parecía que una carrera en F1 turbulenta pero sin nada de extraordinario tocaba a su fin.

Así pues, ¿quién sustituirá a JV?

Los rumores de Davidson a Sauber siguen sin convencer a *F1 Racing*. Después de todo, si Sauber quería fichar al joven inglés, ¿por qué no lo hizo el año pasado, cuando muchos expertos le decían que hiciera precisamente eso? Y, además, ahora que parece cada vez menos probable que BAR-Honda haya construido un bólido lo bastante rápido para permitir que Button cumpla su cláusula de rendimiento este año, parece que Jenson se irá a Williams en 2006. Dadas las circunstancias, Davidson tiene muchas posibilidades de un volante titular en BAR para 2006, y es poco probable que ahora le tentara un cambio arriesgado que podría socavar dicha oportunidad.

¿Antonio Pizzonia? Tal vez, pero ¿por qué habría de liberarle Williams? Está claro que el FW27 necesita todo el desarrollo que pueda recibir y, con Mark Webber curándose de una fisura en una costilla, Pizzonia es una pieza vital en el programa de desarrollo de Grove.

Lo que nos lleva a... Alex Wurz y/o Pedro de la Rosa. El primero, que habla alemán (algo importante en Hinwil, donde muchos empleados son germano-suizos cuyo inglés es flojo), tiene toneladas de experiencia de desarrollo con Michelin (algo que escasea en Sauber) y McLaren le paga por probar un coche en el que no entra con facilidad.

En cuanto a Pedro de la Rosa, su portentosa actuación en Bahrein no ha pasado desapercibida. ¿Cómo de buena tendría que ser una oferta para que dejara McLaren? "Hay equipos a los que no iría", dijo el español a *F1 Racing*. "He estado en equipos pequeños. Y ahora sé lo que es pilotar un buen coche. Sé cuánto entrenamos en McLaren para ser competitivos y lo lejos que están los equipos más pequeños". Minardi o Jordan no, pues. ¿Y Sauber? "Sí, Sauber tiene potencial".

En la baraja también están los pilotos de Red Bull. En Imola, Vitantonio Liuzzi sustituirá a Christian Klien como titular. Como el austriaco ha disputado demasiadas carreras para ejercer de probador los viernes, ese puesto tendría que ser para un novato, por ejemplo, el suizo Neel Jani o el norteamericano Scott Speed, pilotos Red Bull.

De modo que una solución con la que se especula es que Speed sustituya a Liuzzi como tercer piloto al tomar el italiano el volante de Klien y que este último se haga con la vacante potencial de... Villeneuve en Sauber.

Por supuesto, todo son rumores, pero cosas más raras se han visto en F1...

Hasta ahora, el regreso de Jacques a la F1 ha sido pésimo, y los aspirantes ya hacen cola para llamar la atención de Sauber.



Repostaje

Calcular la estrategia

Ahora que los oficiales del sábado se han convertido en una auténtica sesión con depósitos vacíos, los equipos pueden calcular cuándo pararán a repostar sus rivales durante la carrera.

Los oficiales del domingo se disputan con combustible para el primer relevo de carrera, de modo que los coches son proporcionalmente más lentos. Por regla general, un coche pierde 0,04s por cada kilo de gasolina que lleva, así que al dividir la diferencia de tiempo de un coche en las dos sesiones oficiales por 0,04 se revela su peso de combustible: una diferencia de 2,4s supone 60 kg de gasolina.

Al dividir estos 60 kg por el consumo por vuelta de un circuito dado se obtienen las vueltas que puede dar dicho coche.

No obstante, predecir la ventana de repostaje exacta de un coche es mucho más complejo que un mero cálculo. Existen escollos evidentes a tener



Los pit stops son previsibles.

en cuenta, como cambios de meteorología entre las dos sesiones, y cualquier traspés de los pilotos.

También habrá una importante caída de rendimiento del neumático entre las dos vueltas lanzadas, hasta de un segundo. Puede que esto parezca excesivo, teniendo en cuenta que las ruedas han de durar toda la carrera, pero Michelin y (en menor grado) Bridgestone han conseguido fabricar gomas capaces de dar una vuelta 'de oro'. La caída exacta varía según el coche, pero se acepta como razonable un factor global de 0,5 segundos entre las dos sesiones.

BAR ha modificado su alerón de la pretemporada (en la foto) para mejorar su eficacia.



MALABARISMOS

La F1 lidia con las normas 2005

Los aerodinamistas podrán haber recuperado gran parte del apoyo perdido por las nuevas normas, pero ahora las alteraciones del flujo de aire dan al traste con su equilibrio con mucha más facilidad.

En Melbourne, los pilotos de BAR-Honda decían que les parecía prácticamente imposible rodar en el aire turbulento del coche que les precedía sin que la eficacia del alerón delantero del 007 se viera muy comprometida, haciendo que el morro tuviera un comportamiento muy nervioso.

Después de Australia, el equipo probó varias soluciones potenciales en Jerez, haciendo correr un chasis 007 a rebufo del coche laboratorio del año pasado. Para Malasia se produjo un alerón delantero provisional, y luego otro para Bahrein.

Rodar detrás de un rival es un problema eterno en F1, pero en años anteriores los

neumáticos blandos de corta duración podían compensar las pérdidas de eficacia aerodinámica, pues el coche podía contar con el agarre mecánico para la estabilidad. Pero ahora los neumáticos duros de larga duración reducen dicho agarre mecánico.

En Sepang, los equipos padecieron un creciente sobreviraje a medida que avanzaba la carrera. Es un rasgo muy conocido de Sepang, una pista en que las anchas salidas de curva animan a los pilotos a dar gas pronto y someten a las gomas a elevadas cargas longitudinales y laterales.

Varios equipos llevaron a cabo ajustes de presión y alerones durante sus repostajes para impedir este sobreviraje. El arreglo típico era desplazar hacia atrás el equilibrio aerodinámico un 0,4%, reduciendo por igual la incidencia de los flaps derecho e izquierdo del alerón delantero.

PASO EN FALSO

Debut precipitado del F2005

En Ferrari tal vez creyeran que un coche de 2004 remendado, el F2004M, les permitiría un inicio de campaña 2005 pasable, pero se equivocaban. Por tanto, se vieron obligados a introducir su nuevo F2005 en Bahrein -dos carreras antes de lo previsto- en lugar de en el conocido Circuit de Catalunya.

Su estrategia de principio de temporada era un riesgo calculado, pero la magnitud de su inferioridad fue una desagradable sorpresa. Las dos primeras carreras fueron un embarazoso homenaje a uno de los mejores F1 jamás construidos.

El diseñador jefe Rory Byrne dijo que la demora prevista de cinco carreras les daría tiempo para investigar mejor los cambios de reglamento, para poder explotar mejor el potencial de rendimiento. En concreto, Byrne tenía interés por manipular la parte central del difusor, que pasa justo por debajo de la carcasa de la transmisión.

Las nuevas normas exigen que la parte

exterior del difusor/fondo deje un espacio de 70 mm entre éste y el perfil de la rueda. Antes no había hueco alguno, lo que sellaba la superficie alrededor de la rueda. Esto daba una diferencia de presión explotable por debajo y por encima del fondo.

Que Byrne pudiera trabajar en esta zona tan compacta obligó a rediseñar la cara posterior del motor y la carcasa de la transmisión, levantando componentes para ayudar al flujo de aire. Por supuesto, subir la masa de algo disgusta a los ingenieros mecánicos, porque perjudica el centro de gravedad y la distribución de pesos. Hubo mucho toma y daca al respecto.

Al final, anticipar el debut del F2005 dejó al director técnico Ross Brawn con menos tests de los que esperaba. Después de todo, la fiabilidad en carrera es el mantra de Brawn, y Bahrein, a seis horas de avión de Maranello, se saldó con el primer 'KO técnico' para Schumi desde Alemania 2001.

Cifras F1

Datos para los amantes del cálculo numérico y la F1

Promedio de posición en parrilla 2005 por equipos (hasta Bahrein inclusive)

1 Renault	4,8
2= Toyota	5,5
2= BMW-Williams	5,5
4 Red Bull-Cosworth	7,8
5 McLaren-Mercedes	8,8
6 Ferrari	11,8
7 BAR-Honda	12,5
8 Sauber-Petronas	13,7
9 Jordan-Toyota	16,0
10 Minardi-Cosworth	18,5

Km acumulados en carrera por piloto (hasta Bahrein)

1= Fernando Alonso	921
1= Jarno Trulli	921
1= Kimi Räikkönen	921
4= Ralf Schumacher	915
4= David Coulthard	915
6 Felipe Massa	910
7 Tiago Monteiro	883
8 Rubens Barrichello	876
9 Mark Webber	810
10 Jacques Villeneuve	733

Neumáticos: km recorridos en fin de semana de GP y tests (22.11.04*-03.04.05)

1 Michelin	185.312
2 Bridgestone	49.467

Estadística del mes

Fisichella y Alonso habían sido líderes del Mundial tras las dos primeras pruebas de la temporada. Sólo una vez dos compañeros lo habían sido: Farina y Fangio en 1950.

Motores: km recorridos en fin de semana de GP y tests (22.11.04*-03.04.05)

1 Toyota	42.575
2 Honda	35.049
3 Ferrari	34.554
4 BMW	29.929
5 Mercedes	27.277
6 Renault	26.708
7 Cosworth	25.439
8 Petronas	11.768

Tests: más km recorridos (22.11.04*-03.04.05)

Equipo BAR-Honda	32.390
Piloto Nick Heidfeld	10.602

* inicio tests de pretemporada 2005

con la colaboración de



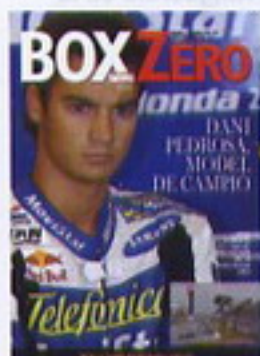
Repostaje

El Circuit ya tiene revista

El Circuit de Catalunya acaba de publicar el primer número de la revista Box Zero. La publicación nace con el objetivo de fidelizar a los colectivos más próximos del Circuit, como son los más de 12.000 socios, los oficiales de pista, los clientes de los espacios de hospitalidad y la prensa.

Box Zero tendrá una periodicidad trimestral y su contenido pondrá énfasis en la calidad, tanto desde un punto de vista gráfico como escrito. Así, los mejores fotografías y colaboradores se encargarán de contar todo lo que se cuece en el trazado vallesano, a través de sus 52 páginas.

Los aficionados que se desplacen al próximo GP de España de F1 podrán adquirirla en la tienda permanente del Circuit, situada bajo la tribuna principal, en cualquiera de sus dos ediciones, en castellano y catalán. Su precio es de tres euros.



Una cámara carrerera

HP ha lanzado una cámara digital en edición limitada del equipo BMW.WilliamsF1 (abajo). Tiene una resolución de 4,1 MP y 32 MB de memoria. No obstante, lo mejor de todo es el rugido del motor BMW V10 que produce cada vez que la enciendes. Para más información, visita www.hp.es/f1camera.



Red Bull disfruta del lujo de una decoración exclusiva.



VAYA ALAS

Sólo sponsors de primera

Red Bull Racing afirma que no le importa no haber atraído el apoyo de un gran sponsor. Hasta ahora –paradójicamente– el único acuerdo de patrocinio en el coche que ha firmado este equipo financiado por una marca de bebidas... es con otra marca de refrescos, Rauch, visible en los retrovisores.

La falta de otros patrocinios ha suscitado críticas de los talentos de marketing de RBR por todo el pit lane. Sin embargo, el presidente de Red Bull, Dietrich Mateschitz, insiste en que no sólo el equipo es económicamente viable sin inversión de los sponsors, sino que esta situación es preferible desde el punto de vista del marketing. Mateschitz declaró a la revista inglesa *Autosport*, hermana de *F1 Racing*, que el equipo se ha dirigido a ciertas marcas de estilo juvenil, pero que en realidad la decoración 100% Red Bull era perfecta para los propósitos actuales.

Mateschitz dijo: "Nos fijamos como objetivo Nokia, Swatch y PlayStation, que

serían los socios perfectos para nosotros, pero también nos gusta el concepto del diseño 'sólo Red Bull'. Es hermoso y no lo cambiaremos en un futuro cercano. Será único en F1".

Un experto independiente de marketing dijo a *F1 Racing* que los comentarios de Mateschitz no eran una cortina de humo. "Mateschitz tiene interés por no debilitar la identidad del equipo", dijo. "Lo cierto es que no necesita sponsors, así que puede permitirse ser selectivo".

Mateschitz también dice que en un futuro sí necesitará sponsors para aumentar la inversión en el equipo. "Pero seguramente quiere sponsors más por su mensaje que por el dinero", dijo nuestra fuente.

Red Bull ha asegurado a *F1 Racing* que desde luego no se precipitarán. "No están interesados en acuerdos de 3-4 millones de dólares", dijo otra fuente. "Para que consideren un posible acuerdo, ha de ser superior a los 10 millones de dólares".

MÁRKETING 'EXTREMO'

La F1 ha de reencontrar el camino

La F1 ha de aprender a comercializarse mejor –y con urgencia–, y los sponsors podrían ser la clave. Es la conclusión de un reportaje publicado en la revista *Marketing*, que critica la aparente indiferencia de la F1 ante la barrera que se ha levantado entre los aficionados y los jugadores clave del deporte. También insinúa que actividades ingeniosas de patrocinio podrían contribuir a reconciliar a ambos.

"Quizá la marca F1 se mira demasiado el ombligo. Esto ha creado una marca que viste mucho y que ya no está en contacto con los aficionados", sostiene el artículo.

Conforme al nuevo modo de enfocar el

deporte de Red Bull, prosigue, los sponsors podrían ayudar a reorientar la marca F1 como un deporte extremo. Esto podría vigorizar su faceta sofisticada sin tener que recurrir a manidos modelos de 'glamour'. La F1 podría "recrear el equilibrio de seguridad y glamour situándose como el deporte 'extremo' más seguro del mundo".

Además, la política interna debería permanecer oculta, si es posible, y la F1 debería invertir en reconstruir su reputación. Formula One Management fichó hace poco a Michael Payne para hacer precisamente eso. Pero el reportaje dice que hay que hacer más para salvar la popularidad de la F1.

THE HISTORY OF MOTOR RACING

1950s



A Golden Decade

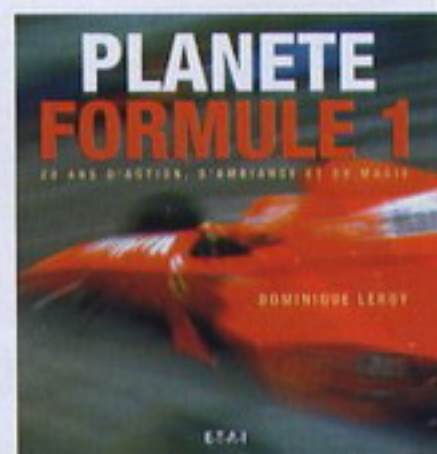
HISTORIA EN DVD

Los 50, una década de oro

Una delicia para nostálgicos de las carreras y aficionados jóvenes que quieran descubrir la magia que encierra la década pionera del Campeonato del Mundo de F1.

A lo largo de más de dos horas de metraje, con locución en inglés, se repasan las temporadas de 1950 a 1959, de Farina a Brabham, pasando por Ascari, Fangio, Hawthorn..., en fantásticas tomas de archivo.

Este DVD cuesta 33 euros y se puede solicitar a La Librería del Motor, tel. 93 454 67 63, info@lallibreriadelmotor.com.



DOMINIQUE LEROY

El planeta F1 en imágenes

La F1 a través de la particular visión del veterano fotógrafo Dominique Leroy. Veinte años de "acción, ambiente y magia", de 1984 a 2004, en una evocadora selección de imágenes comentadas con escuetos pies de foto por su autor.

Más de 150 instantáneas en 184 páginas componen un volumen a desgustar una y otra vez, con texto en francés y un precio de 45 euros. Está disponible en La Librería del Motor, tel. 93 454 67 63, info@lallibreriadelmotor.com.



con los DVD

Javier del Arco

Renault viene de lejos: ya ganó el primer GP en 1906 y la de Bahrein ha sido el 100º triunfo de sus motores

La segunda victoria consecutiva de Fernando Alonso en una prueba del Campeonato del Mundo de F1, puede tener tantas lecturas como uno quiera. Y aunque estamos a principio de temporada y todavía quedan por disputar 16 Grandes Premios, la quimera que hace tan sólo cuatro años era el ver a un piloto español en cabeza del Campeonato del Mundo y afianzando su posición con rotunda sencillez, se ha convertido en una firme realidad: un asturiano de 23 años domina esta temporada con una soltura y

un *savoir faire* que, simplemente, asombra... a quienes no supieran que Renault ha estado siempre a la cabeza de cuantas iniciativas ha tomado en el terreno de la competición.

A muchos cuarentones, puede que les suene el nombre de Nigel Mansell asociado a sus cabalgadas con Williams-Renault. E incluso el de un Alain Prost fogoso y combativo, antes del inicio de su rivalidad con su compañero de equipo Ayrton Senna en McLaren. Fue la Era Turbo –tan magnificada a posteriori–, uno de los momentos álgidos en la historia del automovilismo.

Sin embargo, la cosa viene de mucho antes: Renault fue fundada en 1899, en pleno apogeo de las carreras entre ciudades, a las que se lanzó sin complejos con los propios hermanos Marcel y Louis Renault como participantes... y como ganadores de la categoría *voitures* en la París-Berlín de 1901 (Louis) y de la clasificación general absoluta en la París-Viena de 1902 (Louis), a pesar de participar con un Coche Ligero. Y recordemos que, en aquel entonces, esta carrera desde París a otra ciudad de Europa tenía periodicidad anual y poseía un interés mediático similar al que hoy en día posee el

Campeonato del Mundo.

Y fue precisamente una de ellas –la París-Madrid de 1903 (detenida en Burdeos)– la carrera que hizo dar un vuelco al

deporte del motor a causa de la gran mortandad registrada entre participantes y espectadores. El propio Louis Renault pagó su fogosidad con su vida tras salirse de la carretera en un adelantamiento efectuado en una curva ‘ciega’ y volcar.

Se abandonaron, pues, las carreras entre ciudades y se pasó a correr exclusivamente en circuitos cerrados... pero ¡vaya circuitos!: el de Le Mans de 1906, escenario del primer *Grand Prix*, tenía un desarrollo de 103,18 km y se le tenían que dar 12 vueltas en dos días, con un total de 1.238 km. Pues bien, al término de la primera jornada (26 de junio), el húngaro Ferenc Szisz les llevaba a sus 33 rivales una ventaja tal que ya no pudieron alcanzarlo al día siguiente.

De modo que Renault, a la chita callando, ganó el primer Gran Premio de la historia. Pero fíjense en las características del ‘avión’ de Szisz y comparen con las del ‘aparato’ de Alonso: 4 cilindros en línea, bloque de fundición, cárter de aluminio, 12.975cc, árbol de levas lateral, carburador único Renault, refrigeración por líquido y termosifón, potencia de 105 CV a 1.200 rpm...

Después de esta gesta, Renault se retiró... y tardó mucho en volver. Szisz, retirado a su vez, murió en Budapest (creo) en los primeros años 40. En 1945, los responsables de Renault fueron acusados de colaboracionismo y expropiados, pasando la empresa a denominarse *Régie Nationale Renault* y a ser gestionada por el estado.

En los 50, un cazarrécords Renault denominado *Étoile Filante* batió varias marcas mundiales de velocidad y, al final de la década, partiendo de su modelo Dauphine, Renault comenzó a escalar, esta vez desde abajo, la pirámide automovilística: rallies, F3, F-Renault, F2... y antes del asalto a la F1, un objetivo muy concreto: las 24 Horas de Le Mans, conseguido en 1978.

Renault estaba en F1 desde 1977, pero lo hacía atacando desde un ángulo totalmente nuevo: con un motor turboalimentado de 1.500cc al que rápidamente se denominó “la tetera amarilla”, por la frecuencia con que reventaba entre nubes de vapor. La travesía del desierto fue larga y doliente, pero en 1979 llegó la primera victoria y hace unos días, en Bahrein, Fernando Alonso obtenía la 100ª victoria de un motor Renault y la 20ª de un chasis del mismo constructor.

Ya nos habían dicho que el R25 iba a ser un monoplaza muy competitivo. Pero ¿hasta estos límites?: tres Grandes Premios disputados, tres Renault en pole position, tres victorias, el liderato del Mundial con una carrera de margen (Alonso podría retirarse en San Marino y seguiría en cabeza del Campeonato) y una calma imperial por parte de su piloto-estrella, Fernando Alonso.

Tengo ganas de que llegue Mónaco para ver lo que hace Fernando en el Principado: si sale por 78ª vez del Túnel en cabeza, creo que podremos comenzar a pensar que tenemos un nuevo Campeón del Mundo... con permiso de M. Schumacher, Todt y el Ferrari 2005.

En cuanto a Pedro de la Rosa, realizó una buena carrera..., lo mismo que Räikkönen. De modo que me reservo la opinión. Porque, imaginense que no fuera español: ¿hubiese tenido la misma cobertura mediática? **O**

‘Ya nos habían dicho que el R25 iba a ser competitivo, pero ¿hasta estos límites?: tres carreras, tres pole positions, tres victorias’

El vigente campeón del mundo Michael Schumacher presionó a Alonso en las primeras vueltas de Bahrein (abajo), pero su Ferrari le dejó tirado en el empeño.





Sabía que si no lo hacía ahora, no lo haría nunca: De la Rosa se salió en Bahrein.

La retirada de Watkins

El profesor Sid Watkins deja la F1 después de 26 años y tenemos una pequeña reseña en la sección Pitpass [F1 Racing N° 73].

La F1 actual tiene ese problema; importa más una juerga nocturna de Räikkönen que la retirada de una persona que ha hecho más por este deporte que cinco campeones juntos.

Este hombre, bajo el aliento y la ayuda de Bernie Ecclestone, convirtió un deporte de altísimo riesgo en una práctica con unos niveles de seguridad nunca alcanzados en otra especialidad. Admirador del mítico *Stanley Passion Wagon* de finales de los 60, comprendió la importancia de una asistencia médica preparada en cada circuito.

A él se deben, entre otras muchas cosas, la introducción obligatoria del coche médico tras el pelotón de F1 en la primera vuelta; los helicópteros de evacuación en carrera (y luego en tests); la adopción de estándares médicos de mucha mayor calidad en cada circuito, con revisiones periódicas; la obligatoriedad de contar con equipos de anestesiólogos en cada GP; centros médicos altamente equipados y permanentes; formación de equipos médicos locales; infinidad

de medidas de seguridad activa y pasiva en circuitos y coches... y además, salvar vidas sobre el asfalto.

Sid, tú has conseguido que sigamos sintiendo la F1 segura aunque ya no estés en P21 en cada parrilla.

Kiko Álvarez, Madrid
Ultrafarina Racing Supporters

Renault a por el rojo

Leyendo el reportaje de *F1 Racing* N° 71, escrito por Steve Matchett, sobre la opciones que tenían tanto Renault como Fernando en 2005, creo que estaba bastante equivocado, por lo menos en lo que concierne a este inicio de temporada, y quien se tiene que estar tirando de los pelos es MS, porque de momento no da un palo al agua.

En el mismo artículo, Matt Bishop dice en un recuadro que Físico le pasará la mano por la cara a Fernando, y de momento lo que vemos es totalmente al revés.

Mi opinión es que el año pasado Renault tuvo que hacer un coche totalmente nuevo, ya que cambiar la arquitectura del motor condicionó también el chasis, lo que quiere decir que no evolucionaron el R23 sino que partieron de cero. Lo que también es de admirar es que mantuvieran un nivel de eficacia aerodinámica

tan grande en el R24 como en el R23.

Llegados a este punto, este año Renault ya no tenía que fabricar una idea sino retocarla. En cuanto al motor, es sorprendente que siga teniendo la misma potencia (o más) que el motor del año pasado y dure dos carreras.

Bueno, ésta es mi opinión; a lo mejor no es la correcta pero es lo que pienso.

Rafael Viñals Monserrat
Cinctorres (Castellón)
sandokan_76@hotmail.com

De la Rosa de los vientos

Fantástica carrera la de Pedro Martínez de la Rosa en el GP de Bahrein. ¡Qué lección de agresividad y superación ha dado el piloto catalán! Ha demostrado que hay cinco o seis coches en la parrilla que a manos de un piloto como él pueden hacer que la F1 sea una fiesta (más de lo que lo es ahora).

Creo sin ninguna duda que, si Juan Pablo no se recupera para la carrera de San Marino, el volante del McLaren número 10 volverá a tener un sustituto de lujo, un sustituto que, al menos yo, espero verlo en la parrilla de salida del GP de Melbourne de 2006.

Por otra parte, también quiero apuntar que las buenas actuaciones por parte de David Coulthard empiezan a ser habituales en este inicio de temporada; vive una segunda juventud, ¡incluso ha cambiado su imagen!, es un David nuevo, es jefe de filas, su coche es fiable y está superando las expectativas que se habían creado en torno a



DC atraviesa por una segunda juventud.



Van a tener que posar mucho en 2005...

Red Bull Racing, una escudería por la que nadie daba un duro.

Me parece que, afortunadamente, habrá que acostumbrarse a ver al piloto escocés en la zona de puntos.

Pedro Guirao Soriano, Murcia
carontefm1@hotmail.com

El precio de la fama

El día 31 de marzo, la web de noticias F1-live.com publicaba: "Alonso preocupado por su seguridad". En dicho artículo se informaba de que un grupo de fans se agolpó en la puerta de su casa para, lo típico, conseguir una foto o una firma o algo. Alonso decía: "Me pareció ridículo verlos delante de la casa".

Recuerdo que antes paseabas por el paddock del Circuit de Catalunya y te cruzabas con los pilotos, los jefes de equipo... Si en su día hubiera sabido inglés, quizá habría entablado conversación con alguno de ellos, o le hubiera deseado suerte.

Ahora no hay nadie en el paddock, nadie se atreve a salir, tan sólo el valiente de Scott Speed, al que nadie conoce (pero yo sí), se paseaba por allí el último día que fui a una jornada de tests.

Parece que la gente no tiene respeto por nada, lo que cuenta es tener algo de tu ídolo... es la típica estrategia de los futboleros,

muchos de ellos se han pasado a la F1 con el boom Alonso y aquí tenemos su legado.

La F1 no es lo que era, y sinceramente me repugna la gente fanática.

¿La gracia de este deporte no es ver cómo compiten unos con otros, y no competir para conseguir una firma suya?

Xavier Martínez Faneca

Sant Boi de Llobregat (Barcelona)

xavi_faneca@hotmail.com

Hay ganas de técnica

Hace tres años, fue un agradable descubrimiento encontrar vuestra revista por casualidad en mi kiosko habitual, no me podía creer que por fin hubiera una revista en castellano dedicada exclusivamente a la F1, un deporte que sigo desde que era un crío como aficionado, y que ahora me gusta contemplar más a fondo como ingeniero.

Las cosas que más agradezco de vuestra revista son las páginas dedicadas a técnica, los artículos de Steve Matchett y cuando invitáis a algún ingeniero de los equipos para escribir sobre los coches que ellos diseñan y perfeccionan en cada gran premio.

Y finalmente, otra de las razones para comprar mes a mes la revista era poder estudiar las modificaciones que en cada gran premio aparecen en los coches, por ello en el número de marzo he echado mucho en falta los magníficos dibujos de Patricia Soler, que con tanto detalle mostraban dichas modificaciones. Me gustaría preguntaros si habéis



Watkins cede el testigo a Gary Hartstein.



Un retrato del boss a cambio del dedito...

retirado dicha mini-sección o si sólo ha sido por este mes.

Mario Rascón, e-mail

De momento, la sección Técnica GP desaparece. Se mantiene sólo la sección Pitpass Técnica.

Una web de F1 (1)

Lo primero de todo es felicitaros por vuestra revista, que mes a mes nos trae los mejores reportajes y entrevistas que se pueden leer en español sobre F1.

Soy un aficionado que sigue la F1 desde 1997 (el gran duelo Villeneuve-Schumacher). Es increíble cómo ha cambiado la repercusión de este deporte en los medios en los últimos dos años.

Hay que agradecer a Fernando Alonso que haya llevado al gran público este gran espectáculo y lo haya convertido en un deporte de masas como el fútbol, el motociclismo o el ciclismo.

He creado una página web sobre el mundo de los deportes del motor. Para los que la quieran visitar, ésta es la dirección: <http://usuarios.lycos.es/webmotor2005>.

Espero que os guste. Intentaré mejorarla poco a poco.

Vicente Torres, Ibiza (Balears)

webmotor05@hotmail.com

El dedo de Ecclestone

Me imagino que no seré el único lector a quien desagradó la foto a

toda página del 'dedito' en la página 44 del N° 74 de su revista, donde el periodista redacta un profundo artículo sobre sí mismo (y la opinión que tiene del señor Ecclestone, vale).

El contraste no puede ser mayor, porque apenas unas páginas más adelante nos deleitamos con el fantástico aspecto que tiene el Sauber de este año. En serio: ¿no había nada más interesante que mostrar que ese dedo?

Me atrevo entonces a hacerles una propuesta para futuros artículos. ¿Qué tal un reportaje a fondo sobre cada pista de F1? Su historia, sus modificaciones, la opinión de los pilotos, su entorno, los secretos que guarda la curva X... Siempre me ha parecido que las pistas son las grandes olvidadas de la F1.

Pedro Iñaki Martínez, Durango (Bizkaia)

¿JV? A quién se le ocurre

Estoy empezando a sentir vergüenza de mi pasión. La F1. Qué carajo está pasando. La pura competición se está perdiendo y no hacen más que vendernos 'motos'.

A quién se le ocurre fichar a Villeneuve, un piloto problemático y del montón, que en su día ganó un campeonato con un Williams en el que no

hacía falta poner la directa, de lo que corría. Con los buenos pilotos jóvenes que hay, pero claro, tienen que pagar. Señores, ¿tanto tienes, tanto vales?

Josep Mollist Colomo

Aiguafreda (Barcelona)

Una web de F1 (y 2)

Envío esta carta para dar a conocer una web sobre F1 en español. En ella se pueden encontrar noticias de la actualidad de la F1, así como información sobre los circuitos. Próximamente también habrá información sobre pilotos y equipos, y la clasificación de puntos, tanto de escuderías como de pilotos (aún estamos en crecimiento).

Como en toda web de F1 tenemos un foro, el cual poco a poco va aumentando el número de foristas registrados. En éste nos encontramos seguidores de todos los equipos y compartimos diferentes opiniones y, sobre todo, lo más importante, nos respetamos los unos a los otros. No tenemos piques absurdos, convivimos muy bien.

Si estás interesado en visitarla, la dirección es: www.f1-gp.org. Serás muy bien recibido por el resto de foristas.

Cristina González

L'Hospitalet de Llobregat (Barcelona)

taniskra_1@hotmail.com



¿Es el coche, el piloto o una mala confluencia astral? Sea lo que sea, JV no es el que era.

Ánimo, hijo

No ha sido un gran inicio de temporada para el equipo y piloto campeones del mundo. Pero ya hemos pasado por esto. Ojo, pues: Michael sabe cómo producir (a costa de mucho esfuerzo) las victorias y puntos que necesita. Pero ¿sigue latiendo el instinto asesino en el pecho de Schumacher?

Texto Peter Windsor

politische
Konsberation



GRAND-PRINCE
DE B...

YUJI
JAPAN
KANEI
TUKA

ANALIS

GRAND-PRINCE
DE B...

YUJI
JAPAN
KANEI
TUKA

Nada permanece igual, claro,

ni siquiera esa entidad automovilística de éxito metronómico que llaman Michael Schumacher. Las normas cambian, equipos y coches evolucionan. El tiempo pasa.

Así pues, nos fijamos en Michael en 2005, en un chico que sigue haciendo lo que hace con la pasión de un veinteañero, pero vive con la fama de, ¿quién? ¿El presidente de un país? ¿La más grande estrella del cine? Sin duda, Michael está a la altura de los nombres más conocidos del planeta. En la cumbre con el nombre 'Ferrari', cabría decir.

Le acompañamos en Melbourne, donde empieza la defensa de su título (por séptima vez) en lo que tal vez sea un Ferrari de 2004 no muy competitivo. Como siempre, ha 'invernado' en casa, en Suiza y Noruega, disfrutando del rápido crecimiento de sus dos hijos (Gina Maria, de ocho años, y Mick, de seis), y aislándose así de las trampas de ser cualquier cosa que no sea él mismo.

Pensémoslo. Pensemos en lo que sería coger una revista o un diario, o encender la tele, sabiendo, sin ninguna duda, que habría al menos una noticia o artículo, si no varios, acerca de uno. Pensemos en cómo influiría eso en su aptitud para distinguir entre lo real y lo irreal, el yo del que ellos hablan y el yo que va a practicar esquí de fondo o jugar a fútbol con sus hijos. Pensemos en los efectos de la inmensa riqueza, de tener tanto dinero que resultaría difícil gastarlo en el curso de una vida natural. Pensemos en las preguntas que uno se plantearía acerca de las otras cosas en la vida que no ha hecho. Pensemos en todas las estrellas de cine y cantantes e incluso deportistas que se han hecho muy ricos muy rápido y por tanto han perdido el hilo de quiénes son y qué hacen, perdiéndose así de vista. Pensemos en la tentación de tomarse todo ese cuento cosmético en serio, y creer sinceramente que uno es un ser humano muy especial que merece un trato acorde.

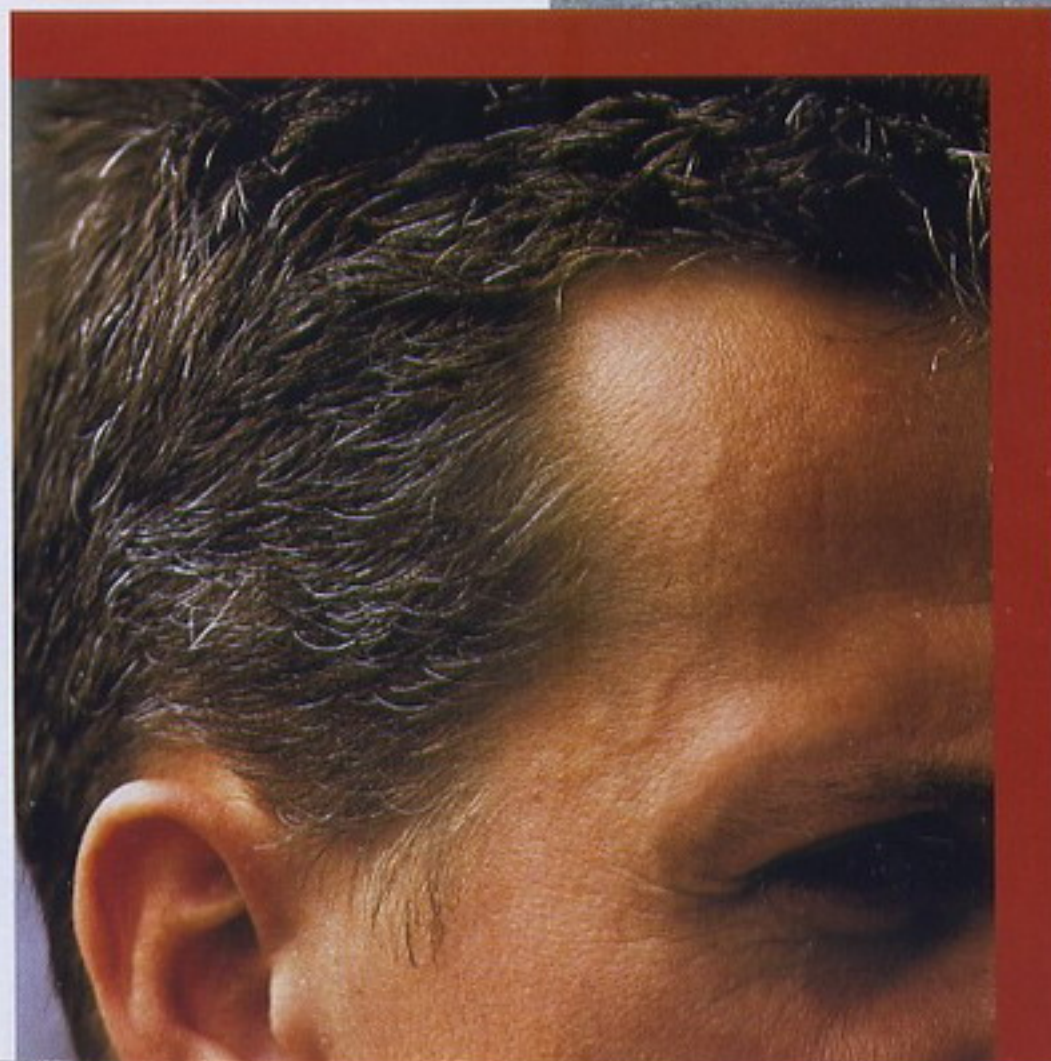
Y luego pensemos en cómo Michael sigue logrando evitar todo eso y seguir siendo simplemente Michael, un chico que dedica montones de dinero y tiempo a obras benéficas y luego vuela a Melbourne y alquila un Ford Falcon blanco de Europcar, se registra en el hotel y después sale a respirar aire fresco y hacer algo de ejercicio cardiovascular en bicicleta. ¿Necesita el lío de la F1 cuando sólo tiene una reputación que perder y todos en la parrilla son más jóvenes? Seguramente no. Ningún otro campeón del mundo en la historia del deporte ha permanecido en activo tanto tiempo. A Niki Lauda le gustaba tanto el retiro que lo hizo dos veces. Alain Prost ganó su último título cuando Williams-Renault era invencible... y lo dejó inmediatamente, antes de que la magia se desvaneciera. Jackie Stewart siempre supo que su carrera sería limitada, aunque en los años 70 era mucho más peligroso, claro. Y a Mika Häkkinen le resultó difícil mantener la motivación después de dos títulos.

Y sin embargo Michael está ahí, ávido, apreciando los momentos. Ahora está en el gimnasio del hotel, desperezándose y entrenando con pesas, incluso poniéndose

un casco para ejercitar el cuello. Uno de los debutantes, Narain Karthikeyan, pasa de largo, tal vez avergonzado de que su sesión de ejercicios sea alrededor de un 50% menos intensa que la de Michael. El campeón saluda al novato con la cabeza y luego reanuda el trabajo. Unos pisos más abajo, un equipo alemán de televisión se prepara para una entrevista más.

Sobre todo, a Michael le gusta ganar. Ganar es lo que le hace levantarse de la cama, le mantiene en activo. Claro que ganar también es muy difícil, y nunca lo ha dado por sentado. Es producto de tener un gran coche, un gran equipo y hacer un gran trabajo al volante. Por lo general, siempre ha logrado hacer esto último, aunque sí que comete errores. Pilotos de otras generaciones critican a Michael por cometer más errores de pilotaje de los que un gran campeón debería; pero Michael no responde porque todo el mundo tiene derecho a su opinión. No obstante, está claro que corre en la época en que vive. En 2005 se pueden cometer errores y salir impune; en 1968 era distinto, así que corrían en consecuencia, o lo intentaban. Los errores de Michael nos recuerdan que es humano, y que por tanto tiene capacidad para aprender y mejorar conforme van pasando los minutos. Por lo general, eso es exactamente lo que ha hecho Michael.

En Ferrari, puede influir tremendamente sobre los otros componentes que llevan a la victoria. Jack Brabham, Jackie Stewart y,



Tras una primera sesión oficial pasada por agua en Australia (arriba izda.), Schumi sufrió una visión insólita de la parrilla (arriba); ¿empiezan a aparecer canas y arrugas, Michael?



‘Ganar es lo que le hace levantarse de la cama, le mantiene en activo. Claro que es muy difícil’

hasta cierto punto, Niki Lauda, eran influyentes de modo parecido, pero sólo Michael lo ha llevado al extremo que vemos hoy. No sólo es el piloto de mayor éxito de la historia; también es el director de equipo de mayor éxito del pit lane, y no digamos ya el principal generador de impulso técnico. Y ésta sólo es una de las claves de la longevidad de Michael. Si sólo fuera un piloto del modo en que Prost y Häkkinen sólo eran pilotos, también él estaría ya hartado. Pero Michael es el piloto del coche producido por el equipo que él contribuyó

decisivamente a formar. Es un experto en saber lo que hace falta, en delegar, en dirigir, en motivar. Es, en el sentido más estricto del término, un conjunto completo.

Pero ¿y el conjunto Ferrari de 2005? ¿Cuál es el enfoque de Michael? Para las primeras carreras, él y sus lugartenientes (Ross Brawn, Jean Todt, Rory Byrne, Paolo Martinelli) optaron lógicamente por seguir haciendo correr el coche de 2004 puesto al día. La nueva norma del motor para dos carreras haría que se diera más importancia a la fiabilidad... y ésta era un sello del

F2004. Uno o dos equipos Michelin podrían ser más rápidos en las dos primeras carreras, pero Ferrari lo compensaría con sólidos resultados en el podio...

En un principio, al menos, el plan salió mal, por dos razones. Primera, los nuevos coches de los principales rivales también han resultado ser fiables como una roca; segunda, Renault ha hecho un trabajo mucho mejor del que nadie, incluido Ferrari, podría haber imaginado jamás.

Entretanto, Michael ha tenido un inicio de año... desafiante. Al aceptar el nuevo ▶



> Los campeones más viejos

Sólo nueve ex campeones del mundo eran mayores que Michael cuando ganaron su último título. Por O. Peagam

De los 27 pilotos que han ganado un campeonato del mundo de F1 desde 1950, nueve eran mayores que Michael Schumacher cuando el alemán se hizo con su séptimo título mundial en 2004, a los 35 años, siete meses y 26 días. Por orden creciente de edad, esos 'carrozas' son:

Niki Lauda – 35 años, siete meses y 30 días, en 1984 (tercer título)	Graham Hill – 39 años, ocho meses y 19 días, en 1968 (segundo)
Damon Hill – 36 años, un mes y 26 días, en 1996	Jack Brabham – 40 años, cinco meses y dos días, en 1966 (tercero)
Alain Prost – 38 años, siete meses y dos días, en 1993 (cuarto)	Giuseppe Farina – 43 años, 10 meses y tres días, en 1950
Mario Andretti – 38 años, siete meses y 10 días, en 1978	Juan Manuel Fangio – 46 años, un mes y 11 días, en 1957 (quinto)
Nigel Mansell – 39 años y	

Y por si acaso alguien cree que no pasará mucho tiempo antes de que Schumi se retire, merece la pena tener en cuenta que el vencedor más viejo de un gran premio fue Luigi Fagioli. Ganó el GP de Francia de 1951 a la edad de 53 años y 22 días...

Michael tuvo una carrera no muy satisfactoria en Sepang (arriba y arriba dcha., entre los segundones en el parque cerrado), pero su actuación fue sólida, dadas las limitaciones del coche, y puntuó; sin embargo, la forma de Renault en este inicio de temporada no formaba parte del guión de Ferrari.

sistema de calificación por suma de tiempos, Ferrari insistió en que el orden de salida para la primera sesión debería premiar, y no penalizar, al vencedor de la carrera anterior (es decir, éste debería salir el último en la primera sesión; en 2003-04, salía el primero, cuando la pista era más lenta). Tenía sentido, porque ahora la primera sesión oficial sería mucho más importante: antes sólo determinaba el orden; ahora formaría parte del tiempo de calificación. Todo el mundo estuvo de acuerdo con la lógica de Ferrari.

El problema para Michael en Melbourne fue que, con el nuevo orden, en el mejor de los casos saldría a pista con la pista sucia y, en el peor, con lluvia. Destinado a partir desde la cola de la parrilla, los problemas de Michael se complicaron más al escoger el compuesto Bridgestone más duro. Rubens (viendo las nubes en el cielo) optó por el Opción, más blando; Michael (conservador ante la primera carrera, y antes de la primera sesión oficial, claro) eligió el Principal.

Por lo tanto, Michael tenía problemas de agarre después de su segundo pit stop en Melbourne y el Williams de Nick Heidfeld lo pilló rápidamente. Nick se lanzó desde una distancia que sorprendió a Michael, que se metió en la curva y los dos chocaron. La prensa sensacionalista alemana inició una campaña "Rambo", repintando a Michael como un peleón envejecido que prefiere echar a los demás pilotos de la pista a ceder la posición. Michael se marchó pronto del circuito, estimulado por el segundo puesto de Rubens desde mitad de la parrilla.

Renault aparte, el plan funcionaba.

Curiosamente, Malasia también sería un fin de semana difícil para Michael, pero por otras razones. No sólo el Ferrari denotaba su edad junto a los Renault; ahora también Bridgestone tenía problemas con un neumático que parecía demasiado conservador, incluso con 38° de temperatura. Ningún piloto de Ferrari tenía agarre en una vuelta lanzada... ni sus gomitas eran mucho mejores pasadas 15 vueltas. El porqué sigue siendo un misterio, aunque vale la pena recordar que antes del GP de Malasia del año pasado Barrichello fue enviado a Europa a probar neumáticos. Nadie tuvo entrañas para pedirle hacer lo mismo 12 meses más tarde; Michael no iba a hacerlo... y así el test Bridgestone previo a Sepang lo realizaron Marc Gené y Luca Badoer. En Michelin, la información cruzada era suficiente para abarcarlo todo.

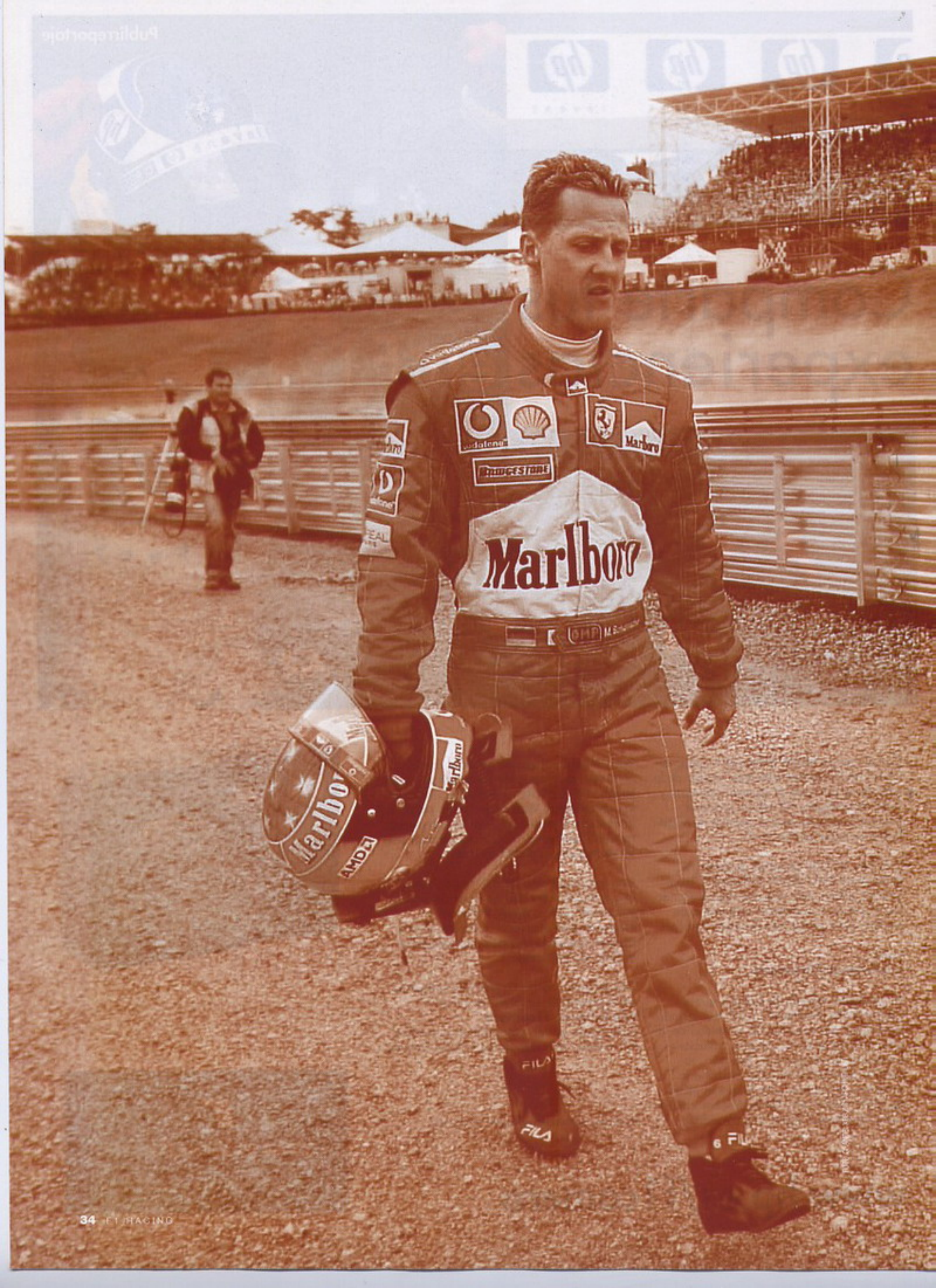
Teníamos así una visión de Michael que hacía tiempo que no veíamos, un Michael esforzándose por calificar en el centro del grupo para una carrera en que buscaría puntos en condiciones de mucho calor. Es decir, el peor de los escenarios, ya que coches de escaso agarre son mucho más difíciles en condiciones duras que coches de mayor agarre como los Renault y Toyota. Si Michael iba a dejar hasta el más pequeño de los márgenes, a esperar días mejores –a iniciar los primeros milímetros de la caída hacia la retirada final–, esta carrera en Sepang ofrecía una oportunidad: nadie se habría dado cuenta de si acababa séptimo o décimo.

Pero dio la casualidad de que Michael disputó una carrera impecable de la primera a la última vuelta, cometiendo muy pocos errores, cuidando sus ruedas a la perfección y mostrando niveles increíbles de concentración y forma física. En el tráfico, Michael no va de caza con el pelotón: le gusta estar solo, siempre ahí, en posición de atacar. No importaba si perseguía a un Sauber o un Red Bull: en Malasia Michael corrió como si el título dependiera de ello. Dos puntos fueron su recompensa, olvidada en el frenesí que saludó a Fernando Alonso y Jarno Trulli. Pero esos puntos eran señal de la avidez de Michael.

Michael sabe cómo ganar títulos y que esta temporada es larga. Sus únicos errores antes de Bahrein fueron escoger el compuesto Bridgestone equivocado para Melbourne y quizá no asegurarse de que Rubens o él asistieran al test previo a Malasia. Por lo demás, quien difame a Michael, allá él. Ahora tiene un objetivo y terreno que recuperar. En términos prácticos, a partir de aquí el campeonato de Michael lo definirá la calidad del F2005.

Mientras tanto, es como si le echaran carne cruda a un tiburón. Antes decían: "La F1 es aburrida. Siempre gana Michael Schumacher. Ya nadie la quiere ver"; y eso, a la larga, puede ser debilitante. Ahora es distinto. Ahora dicen: "Michael está para el arrastre. Ferrari ha perdido los papeles. Michael no ganará el título".

¿Qué opinión creen que tendrá mayor impacto en la psique sumamente adaptada del señor Michael Schumacher? **1**



SCHUMI EN LA ARENA

Mata sangre, cagadas, pecar de ambicioso, jugadas impúdicas; Michael Schumacher ha sido culpable de todo eso. He aquí todos sus abandonos por accidente desde 1991

Texto: Alain Henry. Investigación adicional: Joao Paulo Cunha/Forix

1991 GP DE AUSTRALIA (abajo)

Adelaida (Benetton-Ford B191)

La lluvia torrencial y un circuito casi inundado obligaron a sacar bandera roja después de sólo 14 vueltas. En su sexto GP, Michael pilotó con brillantez y al final de la segunda vuelta ya era cuarto, por delante de su compañero, Nelson Piquet. Luego hizo un trompo y trató de repararle, pero Nelson no le vio y le cerró; hizo otro trompo y chocó con el Ferrari de Jean Alesi y el Lambo de Nicola Larini, esparciendo restos por toda la pista. Final decepcionante, pero esas vueltas dieron clara muestra de su don.

1992 GP DE FRANCIA (dcha.)

Magny-Cours (Benetton-Ford B192)

Una de las carreras más aciagas de Michael. En la primera vuelta, embistió al McLaren de Ayrton Senna en la horquilla de Adelaida. Senna quedó KO en el acto, pero se encaró con Michael después de que en la vuelta 19 se sacara bandera roja por la lluvia. "Ya le he ajustado las cuentas a ese cabrón", dijo Ayrton mientras un nervioso Schumi se alineaba para la resalida. Y así fue. Michael dio contra el Tyrrell de Stefano Modena en la frenada de la misma curva y esta vez se sumó a la lista de abandonos.



Primera vuelta y Michael noquea a un furibundo Senna en Francia 92.

Un trompo eliminó a Schumi en Adelaida 91.



1992 GP DE SAN MARINO

Imola (Benetton-Ford B192)

Martin Brundle entró en el equipo Benetton en 1992 y en más de una ocasión hizo la Pascua a Schumi. En Imola, Martin era quinto y Michael sexto, empleando todos los trucos para pasar a su rival. Al final fue el futuro campeón del mundo quien cometió el error decisivo, saliéndose en la delicada izquierda en bajada de la Rivazza pasadas 19 vueltas. Logró reincorporarse a la pista, pero la suspensión delantera del B192 había quedado tocada y no tenía arreglo.

1993 GP DE JAPÓN

Suzuka (Benetton-Ford B193B)

Michael se calificó cuarto en Suzuka, por detrás del Williams de Prost y los McLaren de Senna y Mika Häkkinen, en su segunda carrera para el equipo. Michael era sexto cuando Damon Hill le adelantó y, mientras el inglés intentaba superar a Gerhard Berger, trató de aprovechar el incidente en un audaz intento de sorprenderlos a ambos. No funcionó. La rueda delantera izquierda del Benetton se estrelló contra la trasera derecha del Williams, rompiendo la suspensión del primero. Y se acabó.

1993 GP DE SURÁFRICA

Kyalami (Benetton-Ford B193)

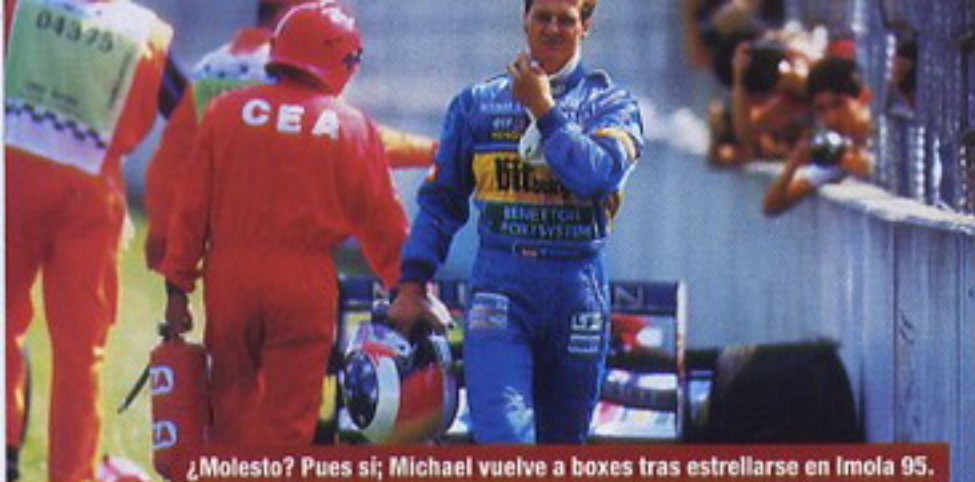
Michael volvió a luchar rueda con rueda con Senna en la primera prueba de 1993, y en la primera vuelta era segundo, a 1,7s de Ayrton. Alain Prost los superó a ambos con su Williams, y Schumi también adelantó a Senna, que recuperó la posición en el primer pit stop. Siguieron luchando de cerca hasta la vuelta 40, cuando Michael trató de ganarle el interior; pero Ayrton aguantó su trazada y forzó el trompo del alemán. Para Michael fue una sutil lección de disciplina y determinación a manos del Maestro.

1993 GP DE EUROPA

Donington Park (Benetton-Ford B193B)

Michael le arrebató el tercer puesto de la parrilla a Senna para esta fría y empapada prueba en Donington. Luego maldijo la falta de control de tracción de su coche en estas condiciones extremas mientras el McLaren de Senna arrollaba a todo el mundo. Al principio rodaba sexto, pero tras 23 vueltas un trompo le envió a la puzolana. No culpó a nadie más que a él, buscando agarre con slicks sobre mojado. Al reducir a tercera, las ruedas traseras de su Benetton se bloquearon por un momento, y adiós. ▶

Cara farga de Michael (izda.) tras perder el control en un punto previsible de peligro en Interlagos en 2003 (véase página 37).



¿Molesto? Pues sí; Michael vuelve a boxes tras estrellarse en Imola 95.

1994 GP DE AUSTRALIA (dcha.)

Adelaida (Benetton-Ford B194)

El gordo: el accidente autoprovocado que ensombreció la reputación de Michael durante años. Separados por un punto en cabeza del campeonato, Michael y Damon Hill llegaron a Australia listos para el desenlace de la temporada más tenso en años. Schumacher calificó el Benetton entre los Williams de Nigel Mansell (en la pole) y Hill (tercero). Pero la seriedad con que Schumi se tomaba el desafío de Hill se puso de manifiesto cuando quitó algo de apoyo en la parrilla para sacar velocidad extra. Los dos coches rodaron pegados antes de parar juntos a repostar. Luego, en la vuelta 36, ese apoyo de menos cogió desprevenido a Michael. Salió largo y rebotó en el muro, incidente que Hill no vio. A éste le pareció el desliz decisivo y se lanzó a por el hueco abierto. Pero Michael cerró la puerta y los dos coches chocaron. El Benetton salió despedido sobre dos ruedas contra el muro de neumáticos y Michael quedó eliminado, pero también Damon, que llegó a boxes con la suspensión tocada. El primer título de Schumi estaba en el bote, pero la impresión de que eliminó deliberadamente a Hill perdura hasta hoy.



Este choque entre Schumi y Hill en Adelaida 94 decidió el título en el acto.

>Esta vez no fue culpa suya

Hungaroring 92, Silverstone 95, Spa 98 y Silverstone 1999

El peor momento de la carrera de Schumi llegó mediada la primera vuelta del GP de Gran Bretaña de 1999. Desbancado por su compañero Eddie Irvine en la salida, Schumi se lanzó a por él en Stowe para perder el control de su Ferrari a 300 km/h y estamparse en el muro de neumáticos. Michael supo al instante que se había roto una pierna, pero también dijo por radio al equipo que creía que había sido un problema de frenos.

Fue la única vez en su carrera en F1 que se lesionó, pero tuvo suerte de salir ileso

en Hungría 92, cuando su compañero, Martin Brundle, causó que se soltara su alerón trasero y Michael se salió de pista a alta velocidad.

En Silverstone, cuatro años antes de su accidente con Ferrari, Damon Hill embistió su Benetton durante una maniobra de adelantamiento demasiado ambiciosa.

En Spa en 1998, de camino a la victoria, Michael se empotró en la zaga del McLaren de David Coulthard bajo la lluvia torrencial. Más tarde afirmó que DC levantó el pie inesperadamente.



Schumi perdió los puntos de 1997 por este incidente con Jacques en Jerez.

1995 GP DE SAN MARINO (superior)

Imola (Benetton-Renault B195)

Michael marcó la pole. Un chaparrón mojó la pista antes de la salida, así que calzó gomas de agua. Paró a montar slicks tras nueve de las 63 vueltas. Tirando a tope, y resuelto a seguir mandando, Schumi perdió el control con neumáticos fríos en la izquierda de la Piratella. El coche se estrelló contra la barrera y quedó detenido en la puzolana, con dos ruedas arrancadas. Michael creyó que algo se podría haber roto, pero la inspección posterior no reveló indicio de fallo alguno.

1996 GP DE MÓNACO

Montecarlo (Ferrari F310)

Una de las carreras más breves de Michael. Marcó la pole, pero las calles del Principado relucían peligrosamente debido a la lluvia y el Williams de Hill le adelantó en la aceleración desde la salida. En el primer paso por la derecha anterior a Portier, Michael mordió demasiado plano interior con su rueda delantera derecha. El Ferrari salió recto de manera incontrolable y, antes de que Michael se diera cuenta, un golpe seco contra el rail exterior arrancó la rueda delantera izquierda. ¡Ay!

Silverstone 99: Schumacher se salió contra la barrera a 300 km/h.





1997 GP DE ARGENTINA (abajo)

Buenos Aires (Ferrari F310B)

Michael sólo se calificó cuarto en el bacheado Autódromo Óscar Gálvez, que no se adaptaba a las cualidades del F310B. Hizo una salida lenta y al llegar a la primera curva estaba justo por detrás del Williams de Heinz-Harald Frentzen. El Williams no le dejó ver aceite sobre la pista, y Schumi se estrelló contra el Stewart-Ford de Rubens Barrichello. Michael corrió de vuelta a boxes, esperando que sacaran bandera roja, pero salió el Safety Car, truncando sus esperanzas de una resalida.

Como en Brasil 2003, Canadá 99 tenía una curva maldita que cazó a Schumi.

1997 GP DE EUROPA (izda.)

Jerez (Ferrari F310B)

Un revés a la altura de Adelaida 94 por su controversia. En la pugna por el título entre Jacques Villeneuve y Schumi, Michael trató de echar a JV fuera de la pista cuando éste se sacó una legítima maniobra de adelantamiento. Pero el tiro le salió por la culata y fue su Ferrari, no el Williams, el que acabó en la puzolana. JV se hizo con el título, y más tarde la FIA encontró la jugada de Michael instintiva y, aunque deliberada, cometida sin premeditación, una conclusión tan incomprensible como la maniobra misma.

1999 GP DE CANADÁ (arriba)

Montreal (Ferrari F399)

Michael marcó la pole por delante del McLaren MP4/14 de Mika Häkkinen y, pasadas 20 vueltas, se escapaba poco a poco en cabeza, llevando su ventaja a 3,9s en la vuelta 26 y a 4,6s dos giros más tarde. Luego, el desastre. Al final de la vuelta 30, mientras negociaba la última chicane antes de la recta de meta, el Ferrari deslizó perezosamente de morro. Sin espacio para corregir el subviraje, se estrelló contra el muro exterior a la salida de la curva, regalando la victoria a Häkkinen.

2003 GP DE BRASIL (páginas 34-35)

Interlagos (Ferrari F2003)

Esta carrera brindó la más increíble de las victorias para Giancarlo Fisichella y Jordan, pero lo más destacado fue ver cómo seis pilotos, entre ellos Michael, acababan su carrera en la Curva do Sol, y otros cuatro se daban un buen susto (todo ello provocado por los riachuelos de agua en una pista que se secaba). "Hoy las condiciones meteorológicas eran difíciles, pero aceptables", meditó Schumi. "En cuanto a mi accidente, hice aquaplaning y en esa situación uno no puede hacer nada".



Esta melé en Argentina 97 dejó a Schumi anhelando en vano una resalida.



Schumacher se retira a su box en Melbourne 2005 a falta de 15 vueltas.

2005 GP DE AUSTRALIA (izda.)

Melbourne (Ferrari F2004M)

Un toque innecesario entre Schumi y Nick Heidfeld coronó un inicio de 2005 muy poco satisfactorio para Michael. El campeón sostuvo que perdió temporalmente de vista al inocente Heidfeld, que se lanzó a por el hueco verosímil que le dejó Michael -con ruedas frías-. Pero no por mucho tiempo. Schumi se cerró sobre Nick, obligándole a pisar la hierba, después de lo cual ambos se salieron suavemente a la puzolana. El Ferrari fue empujado de vuelta a pista, pero se retiró enseguida. 1

EL NUEVO NÚMERO 1

Su pasmoso palmarés coloca a Michael en cabeza de la lista de grandes de la F1. Pero ¿qué piloto actual tiene más probabilidades de emerger de su alargada sombra?

Planteamos la siguiente pregunta a 72 personas de 26 países (ex campeones, ex pilotos, gerifaltes de los equipos, ingenieros, comentaristas de TV, periodistas y (igual de importante, cómo no) una muestra de aficionados a la

F1: "Aparte de Michael Schumacher, ¿quién es el mejor piloto actual en Fórmula 1?". Sus respuestas son tan fascinantes como variadas. Pero el resultado final es extraordinariamente claro. Ten cuidado, Schumi: los tienes encima. Estás avisado...

La opinión de los EX CAMPEONES DE F1

El nuevo número 1



Damon Hill, GB, elige a Kimi Räikkönen

"Porque ha ganado, y ha vencido a Schumi. Porque sigue siendo joven, y rara vez comete errores. Porque ahora tiene experiencia, y está convencido de que será campeón del mundo. Además, le importan un bledo los problemas de imagen corporativa de su equipo".



Emerson Fittipaldi, Brasil, elige a

Juan Pablo Montoya

"Creo que tanto Juan Pablo como Kimi tienen mucho talento. Alonso también es muy rápido. Pero elegiría a Juan Pablo. Le conozco desde su época en EE UU y es muy competitivo y difícil de adelantar. Tiene madera de campeón del mundo".



Mika Häkkinen, Finlandia, elige a

Kimi Räikkönen

"Kimi podrá ser callado, pero tiene un carácter muy fuerte. Tiene la confianza de un campeón. Aunque otros tienen velocidad y experiencia impresionantes, Kimi tiene una increíble frialdad bajo presión".



Keke Rosberg, Finlandia, elige a

Felipe Massa

"Todos son grandes pilotos; todos. Pero el que me ha llamado la atención en lo que va de año es Felipe. Está haciendo un gran trabajo; sí, podría ser una futura estrella".



Jody Scheckter, Suráfrica, elige a

Kimi Räikkönen

"Es rápido como un rayo. Lo hizo muy bien en sus primeras temporadas en McLaren, pero mal en 2004. Eso representa un buen proceso de aprendizaje y madurez, que no puede sino ayudarlo".



John Surtees, GB, elige a

Rubens Barrichello

"Ahora mismo, elegiría a Rubens. Pero Fernando podría eclipsarlo y Kimi tiene muchísimo talento. Pero Rubens ha tenido grandes actuaciones, y no se lo valora debidamente".

La elección de los ex campeones: **Räikkönen**



La opinión de los DIRECTIVOS/INGENIEROS DE F1

El nuevo número 1



Tony Purnell, GB, elige a Mark Webber

"Mark es el próximo Michael. Así de bueno creo que es. Es rápido, inteligente, trabajador y, sobre todo, es un tío que deja a un lado las chorradas y sólo está por la labor. Que me aspen si sé por qué no es el objetivo prioritario de Ferrari".



Gary Anderson, GB, elige a

Giancarlo Fisichella

"Ahora tiene ocho años de experiencia, su abundante talento natural se adapta a las nuevas normas de neumáticos, y todavía tiene esa chispa juvenil en los ojos".



Daniele Audetto, Italia, elige a

Fernando Alonso

"Alonso ya es el mejor piloto de F1: joven y en forma, muy centrado, nunca se distrae, consistente, bueno en los reglajes, lo bastante agresivo para que los demás pilotos lo respeten, y muy, muy rápido".



Bernard Ferguson, GB, elige a

Rubens Barrichello

"Siempre ha sido rápido, hasta con coches poco competitivos en Jordan y Stewart. En Ferrari mantiene la concentración a pesar de las órdenes de equipo y, cuando le dan rienda suelta, siempre cumple".



Christian Horner, GB, elige a

David Coulthard

"Con 34 años, tal vez esté en su mejor momento, tiene experiencia como ganador y es uno de los mejores rueda con rueda".



Eddie Jordan, Irlanda, elige a

Giancarlo Fisichella

"DC, JV y Rubens tuvieron su época. Kimi, Juan Pablo y Fernando son aspirantes. No olvidemos a Ralf y Jarno; dos chicos ex Jordan buenos y rápidos. Pero mi voto es para Giancarlo, que tiene un enorme talento. Alonso tendrá que correr mucho para vencerle, porque hasta ahora Fisi nunca ha sido batido por su compañero".



Colin Kolles, Rumania, elige a

Fernando Alonso

"Es el futuro. Es muy joven y muy fuerte, y no hará sino mejorar. En karting lo ganó todo. Sólo es cuestión de tiempo que empiece a ganar muchos grandes premios y, sí, campeonatos del mundo".



Bob McMurray, Nueva Zelanda, elige a

Kimi Räikkönen

"Se puede contar con que siempre se esforzará al máximo, una gran ventaja para los ingenieros por lo que se refiere a identificar los méritos/deméritos de su coche, a diferencia de los caprichos del piloto. Es rapidísimo y tremendamente sincero. Además, es joven y guapo".



Ian Phillips, GB, elige a

Giancarlo Fisichella

"Giancarlo ha tenido un largo aprendizaje en condiciones duras, pero no ha perdido la resolución. Su don natural en todas las condiciones se alía con una discreta pero férrea determinación a triunfar".



Dave Pitchforth, GB, elige a

Mark Webber

"La ética del trabajo y tenacidad de Mark son lo que le distingue del resto. Si puede hacer con un Williams lo que hizo con coches inferiores, no me cabe duda de que el título debería estar a su alcance".



Sergio Rinland, Argentina, elige a

Kimi Räikkönen

"Es rapidísimo, especialmente en curvas rápidas, las que separan a los hombres de los chicos. Posee un extraordinario control del vehículo, y puede corregir un coche sobrevividor mejor que nadie. También tiene instinto asesino: es agresivo cuando hace falta, frío cuando no". ▶

La elección de los directivos/ingenieros: Fisichella

La opinión de los COMENTARISTAS DE TV

La opinión de los AFICIONADOS



Miran Alisic,
Eslovenia, elige a

Giancarlo Fisichella

"No porque ganara en Melbourne, sino porque siempre he creído que con el coche adecuado podría estar a la altura. Ya ha demostrado sus dotes muchas veces; así que, en mi opinión, es el arma secreta de Renault".



Kai Ebel,
Alemania, elige a

Kimi Räikkönen

"Kimi posee la velocidad, la fuerza de voluntad y la agresividad controlada que necesita un campeón. Ojalá su voz fuera un poco más audible. Pero será el próximo Schumi, si el conjunto McLaren-Mercedes es adecuado".



Andrew Frankl,
Hungria, elige a

Fernando Alonso

"Propongo a Fernando, porque es joven, hace tiempo que superó el obstáculo de ganar su primer gran premio, es inteligente, trabajador y accesible. Además, carece de la arrogancia de Juan Pablo, el supuesto disfrute del alcohol de Kimi, los dilemas contractuales de Jenson y el complejo de inferioridad de Ralf frente a su hermano".



Thierry Tassin,
Bélgica, elige a

Fernando Alonso

"Después de Sepang, supongo que he de decir Alonso. Pero todos sabemos que sin la combinación adecuada coche-motor-neumáticos, no hay posibilidad alguna de ganar con regularidad".

La elección de los comentaristas TV: Alonso



Ian Carbó,
España, elige a

Fernando Alonso

"No cabe duda de que, después de Michael Schumacher, el mejor piloto de F1 es Fernando Alonso. Su gran velocidad y finura de pilotaje se encargan de eso y, con el campeón en la última fase de su carrera, sin duda en el futuro lo superará".



Stéphane de Graeve,
Francia, elige

Giancarlo Fisichella

"Elijo a Giancarlo por su pilotaje increíblemente fluido y flexible, su larga y variada experiencia y sus reacciones técnicas precisas y eficaces".



Toshiyuki Endo,
Japón, elige a

Kimi Räikkönen

"Por su edad: todavía está en la flor de la juventud; su formación automovilística: fue brillante en los karts y ganó el título de F-Renault en 2000; y su magnífico equipo".



Elbert Gatmaitan,
Filipinas, elige a

Rubens Barrichello

"Ferrari tiene el mejor equipo y los mejores pilotos, así que el modesto brasileño es mi elección. Schumi está más próximo al retiro que Rubens, y nadie puede parar el dominio de Ferrari en F1".



Peter Hedenfalk,
Suecia, elige a

Kimi Räikkönen

"Kimi, porque es consistente y rapidísimo, y posee una extraordinaria resistencia mental, a la altura de su talento".



Seweryn Kubacki,
Polonia, elige a

Kimi Räikkönen

"Se puede aprender mucho de su fuerte y decidido apretón de manos; lo sé, porque he tenido el privilegio de estrechar su mano. Añádanse unas dotes magníficas y su serenidad en pista, y sólo puede haber un veredicto: este chico nació para ser campeón del mundo".



David Lidon,
Alemania, elige a

Fernando Alonso

"Porque es tan seguro por naturaleza además de rápido, y conserva un estilo de pilotaje suave incluso bajo presión".



Alan Ow,
Malasia, elige a

Rubens Barrichello

"Tendría que elegir a Rubens. Ha sido muy consistente además de rápido durante muchos años; su actitud ha seguido siendo positiva, y también es muy duro mentalmente, como demuestra cuando tiene la oportunidad".

La elección de los aficionados: Räikkönen

El nuevo número 1



Murray Walker, GB, elige a
Rubens Barrichello

"Después de Michael, Rubens es el mejor piloto de F1, porque es tan rápido como cualquier otro y más que la mayoría, posee el temperamento adecuado aliado con 11 años de experiencia en F1 y, frustrado por las órdenes de equipo, sigue ávido de victoria".





Karl Axmann,
Suráfrica, elige a
Jenson Button

"Subió demasiadas veces al podio en 2004 como para no alcanzar el escalón más alto más de una vez este año".



La opinión de los PILOTOS NO DE F1



Markku Alén,
Finlandia, elige a
Kimi Räikkönen

"Es el segundo mejor piloto de F1, no cabe duda de ello. Porque es muy joven, es muy rápido y es finlandés".



Scott Dixon,
Nueva Zelanda, elige a
Kimi Räikkönen

"Me gusta Kimi. Es un joven atacante nato que permanece frío bajo presión. Le importa un bledo la prensa y va a la suya. Siempre es él mismo, incluso cuando está tirado en la acera, borracho. Creo que no tardará en ganar el campeonato del mundo".



Marcus Grönholm,
Finlandia, elige a
Kimi Räikkönen

"Es un piloto muy bueno, y también un chico muy interesante, si lo que he leído sobre él y un delfín hinchable es cierto".



Bryan Herta,
EE UU, elige a
Rubens Barrichello

"Elijo a Rubens. Totalmente infravalorado".



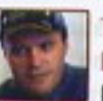
Juha Kankkunen,
Finlandia, elige a
Rubens Barrichello

"Es difícil de decir, pero siempre me ha hecho buena impresión el muy buen trabajo que hace Rubens cada año, y creo que este año debería volver a hacerlo".



Sébastien Loeb,
Francia, elige a
Kimi Räikkönen

"Ha de ser Kimi. Parece capaz de desplegar la velocidad, cuando importa, como nadie".



Tommi Mäkinen,
Finlandia, elige a
Kimi Räikkönen

"Es muy rápido y parece tener una comprensión natural acerca de lo que hace rápido un coche".



Colin McRae,
GB, elige a
David Coulthard

"Después del GP de Australia de 2005, diría DC. El modo en que se recuperó de la decepción de ser descartado por McLaren muestra una gran fortaleza de carácter".



Hannu Mikkola,
Finlandia, elige a
Kimi Räikkönen

"Kimi es sin duda el segundo mejor piloto en F1. Es muy frío, nada parece molestarle, y eso es lo que hace falta para ganar".



Carlos Sainz,
España, elige a
Fernando Alonso

"Diría que Alonso será el próximo campeón. Ya ha batido récords en F1 -es el ganador más joven de un GP- y puede sacar lo máximo del coche que conduce".

Fernando Alonso Jarno Trulli Giancarlo Fisichella Mark Schumacher Mark Webber Kimi Räikkönen David Jenson Button Nick Heidfeld Juan Pablo Montoya Anthony Davidson Jacques Villeneuve Christian Klien



Petter Solberg,
Noruega, elige a
Giancarlo Fisichella

"Después de Michael, Giancarlo es a quien más admiro. Es muy rápido, trabaja duro y tiene los pies en el suelo, algo que siempre es muy importante".



Ari Vatanen,
Finlandia, elige a
Kimi Räikkönen

"Escogería a Kimi, pero de forma objetiva en lugar de simplemente siendo patriótico. Creo que las estadísticas muestran que es el único con velocidad suficientemente consistente para plantar cara a Michael".

La elección de los pilotos no de F1: Räikkönen



**Jeff Gordon, EE UU, elige a
Juan Pablo Montoya**

"Es un ganador probado, no sólo en F1 sino también en otros certámenes. Un piloto agresivo pero inteligente".



La opinión de los PERIODISTAS DE F1



Fredrik Al Petersens,
Suecia, elige a

Giancarlo Fisichella

"Siendo sueco, también me interesa mucho el esquí de descenso, y Giancarlo recuerda a quizá el mejor esquiador de todos los tiempos, Ingemar Stenmark. Lo que tienen en común es que no parecen muy rápidos o espectaculares pero, al final, cumplen".



Alberto Antonini,
Italia, elige a

Kimi Räikkönen

"Mi instinto dice Räikkönen. No sólo es cuestión de velocidad, también por su formación deportiva, el modo en que se crió. Kimi encajaría en cualquier equipo; es muy rápido, consistente, un luchador nato y sigue siendo muy joven. Mentalmente, es más fuerte y centrado que Alonso".



Matt Bishop,
GB, elige a

Kimi Räikkönen

"En velocidad pura, creo que ahora Kimi es el más rápido en F1. Todavía no tiene el talento completo de Michael -por ejemplo, es regular en las reuniones técnicas- pero su dedicación es plena. Y, como es increíblemente frío para alguien tan joven, comete relativamente pocos errores".



Steve Cooper,
GB, elige a

Kimi Räikkönen

"Inmutable fuera del cockpit, pero totalmente entregado dentro del mismo. En carrera, si tiene una oportunidad, la aprovechará casi despiadadamente; ésa es la clase de actitud que puso a Michael donde está hoy. Ya está consolidado en F1 y listo para subir un nivel. Además, rara vez comete errores".



Gerald Donaldson,
Canadá, elige a

Fernando Alonso

"En F1 hay dos categorías: Michael y el resto. Mi mejor de los demás es Fernando, pero lo cierto es que hay que verlo con cierta perspectiva. Antes de Bahrein, Schumacher le supera por 83 victorias a dos; así que, por mucho que lo intente, Alonso nunca será tan bueno como Schumi".



Alan Henry,
GB, elige a

Kimi Räikkönen

"Aunque hay que darle un buen tirón de orejas por su actuación salpicada de incidentes en Australia 2005, los salvajes reflejos puros y el divino control del coche de Räikkönen lo convierten en mi elección".



Dan Knutson,
EE UU, elige a

Kimi Räikkönen

"Porque está a punto de convertirse en un piloto totalmente completo. Dicho esto, con Michael fuera, entraremos en una de las épocas más grandes de todos los tiempos, con al menos seis pilotos ganando carreras".



Heikki Kulta,
Finlandia, elige a

Kimi Räikkönen

"Kimi es un deportista increíblemente competitivo, sea cual sea el deporte que practique. Si consigue empezar a dominar dentro de McLaren, estará ahí arriba plantando cara a Michael y los Renault".



Gerhard Kuntschik,
Austria, elige a

Kimi Räikkönen

"Cuando Kimi llegó a la F1, con una experiencia muy limitada, enseguida se adaptó a bólidos de 800 CV. Tuvo un éxito asombroso en un equipo medio [Sauber] y demostró su talento de entrada. En McLaren, progresó más. Räikkönen puede adaptarse a cualquier condición; tiene un don innato como piloto".



Dieter Rencken,
Sudáfrica, elige a

Fernando Alonso

"Fernando combina una solidez y audacia resueltas con una pasmosa velocidad y una madurez asombrosa para alguien tan joven. Si a estos atributos le añadimos la gestión campeona de Flavio Briatore, no cabe duda de que el resultado serán títulos tarde o temprano".



Luis Vasconcelos,
Portugal, elige a

Kimi Räikkönen

"Su velocidad natural y determinación son inigualables. Es muy frío bajo presión, como vimos el año pasado en Spa, y posee el desempeño en carrera de los grandes campeones. Su único punto débil es algún que otro error en calificación, consecuencia de tirar siempre al límite".



Cedric Voisard,
Francia, elige a

Fernando Alonso

"Fernando tiene un talento innato: puede sacar el tiempo óptimo en calificación, pero también relevos muy consistentes en carrera para observar la estrategia más acertada. Y además es todo un hacha en pista. Pilota con mucha agresividad, no se raja, y adelanta con autoridad".



Helmut Zwickl,
Austria, elige a

Kimi Räikkönen

"Posee una fabulosa velocidad natural; es frío, todo le da igual. En frenada, es fantástico; tan bueno como Schumi".

La elección de los periodistas: Räikkönen

El nuevo número 1



Peter Windsor, GB, elige a
Jarno Trulli

"La F1 es lo máximo y lo máximo implica velocidad máxima. En una vuelta, con un gran coche, creo que Jarno es más capaz de acercarse a la perfección que cualquiera de sus colegas, incluido Michael".



Fernando Alonso Jarno Trulli Fisichella Mark Webber Ralf Schumacher Kimi Klien David Coulthard
 Juan Pablo Montoya Felipe Massa Anthony Davidson Jacques Villeneuve Narain Karthikeyan Tiago Monteiro
 Nick Heidfeld Christian Albers Ralf Schumacher Fernando Alonso Jarno Trulli
 Kimi Räikkönen Christian Klien David Coulthard Jenson Button Nick Heidfeld Juan Pablo Montoya Rubens Barrichello

ESTA PÁGINA: OLIVIERO TOSCANI/REUTERS; DARRIN HERTZ; MICHAEL LEWIS; EN LA CESTA: PÁGINA: OLIVIERO TOSCANI/REUTERS; MICHAEL LEWIS; EN LA CESTA: PÁGINA: OLIVIERO TOSCANI/REUTERS; MICHAEL LEWIS

La opinión de los FOTÓGRAFOS DE F1



Paul-Henri Cahier,
Francia, elige a

Juan Pablo Montoya

"Juan Pablo es un verdadero piloto de carreras, dispuesto a jugársela, correr riesgos y ejecutar adelantamientos audaces. A veces puede ser temperamental e impulsivo, sí, pero eso está bien: le hace muy humano, igual que ese brasileño quasi mítico que da la casualidad de ser su héroe".



Patrick Gosling,
GB, elige a

Rubens Barrichello

"Rubens será el próximo Michael; en serio. Suponiendo que Ferrari recupere su dominio técnico de la F1, el talento de Rubinho hará eclosión".



Darren Heath,
GB, elige a

Kimi Räikkönen

"Parece poseer el deseo y aplicación firmes –por supuesto, aliados con una impresionante velocidad natural– que hacen falta para convertirse en campeón del mundo de Fórmula 1".



Jean-François Galeron,
Francia, elige a

Rubens Barrichello

"Lleva mucho tiempo corriendo para el mejor equipo, y eso enseña mucho. Tiene mucha experiencia, y puede vencer a cualquiera siempre que Ferrari le deje".



Rainer Schlegelmilch,
Alemania, elige a

Nick Heidfeld

"Podrá parecer un chiquillo, pero tiene mucha experiencia y es muy rápido. A menudo fue mejor que Räikkönen en Sauber en 2001 –y eso dice mucho– y ahora que por fin tiene un buen coche en el Williams, espero que represente una amenaza muy seria para Webber. Lo cierto es que está muy infravalorado...". ▶

La elección de los fotógrafos: Barrichello

El nuevo número 1



Bernard Asset, Francia, elige a
Fernando Alonso

"Es una difícil elección entre Fernando y Kimi; los dos se muestran un poco antipáticos, casi desagradables, con nosotros los fotógrafos. ¿Es ésa una característica necesaria para ser rápido? Tal vez. En fin, optaré por Fernando porque parece cometer menos errores bajo presión; y, cómo no, es piloto de Renault".



La opinión de los EX PILOTOS DE F1

La opinión de los F1



El nuevo número 1



Stirling Moss, GB, elige a Giancarlo Fisichella

“Es un piloto rápido y pulido. Tiene experiencia y es suave, y su velocidad es consistente, de circuito a circuito y durante toda una carrera dada. También es bueno en el tráfico y, igual de importante, no se pone nervioso bajo presión”.



Marc Surer, Suiza, elige a **Fernando Alonso**

“Fernando es el piloto más joven en ganar una carrera de F1 [Hungría 2003]. Y puede que dicho triunfo llegara un poco pronto. ¿Por qué? Porque aún tenía que aprender a reglar un coche, y su triunfo en Budapest tal vez ocultara esa laguna. Pero es muy rápido y un buen luchador. Llegará”.



Patrick Tambay, Francia, elige a **Fernando Alonso**

“Es todo un guerrero, con una actitud mental muy fuerte. Es un luchador muy consistente que va al límite de la salida a la meta. Da gusto verlo. Pero Kimi también es sumamente impresionante...”.



John Watson, GB, elige a **Fernando Alonso**

“Habría dicho Kimi, pero varios hechos ajenos a las carreras durante el invierno me han preocupado. Está reñido, pero si tuviera que escoger sólo uno, sería Fernando. Tiene mucho talento, nunca se rinde, y ese instinto y determinación son muy impresionantes”.

La elección de los ex pilotos de F1: Alonso



Cliff Allison, GB, elige a **Jenson Button**

“Hoy día la F1 es un asunto más de equipos, pero, en cuanto a pilotos, creo que Jenson se ha convertido ya en un rival muy serio. En 2000, le dieron un Williams demasiado bueno para su experiencia; pero ahora, cumplido su aprendizaje, está listo para lograr grandes cosas”.



Tony Brooks, GB, elige a **Kimi Räikkönen**

“Kimi es muy rápido, pilota con controlada agresividad y Michael no le intimida. Fue pisando los talones a Schumi para el título de pilotos en 2003, pese a pilotar un coche inferior en cuanto a velocidad y fiabilidad; un gran logro”.



Martin Brundle, GB, elige a **Fernando Alonso**

“En mi opinión, actualmente hay nueve grandes pilotos en F1. Si Michael es el mejor, que creo que sigue siéndolo, entonces, después de mucho pensarlo y sin echar balones fuera, diría que Fernando se destaca entre los demás”.



Dan Gurney, EE UU, elige a **Fernando Alonso**

“Fernando parece tener el equilibrio justo de habilidad, juicio y actitud. No sé hasta dónde se puede decir mirándolo por la tele –hoy día rara vez voy a un gran premio– pero cuenta con mi voto”.

Fernando Alonso Jarno Trulli
Christian Klien David Coulthard Jenson Button Nick Heidfeld
Montoya Rubens Barrichello
Felipe Massa Anthony Davidson Kimi Räikkönen Tiago
Tiago Monteiro Patrick Friesacher Christijan Albers

El veredicto

El nuevo número 1

1 Kimi Räikkönen, 25 años, McLaren
 ¿Sorprendidos? Sí, nosotros también. No tanto por los dos primeros: tanto Kimi como Fernando son rapidísimos y, con 25 y 23 años, respectivamente, lo bastante jóvenes para acumular un importante total de victorias para cuando decidan colgar el casco. No obstante, la sorpresa es el margen de la victoria de Kimi, sobre todo cuando nuestro jurado dio su voto tras los GP de Australia y Malasia de este año, carreras ambas en que Alonso se anotó resultados mucho mejores que Kimi.

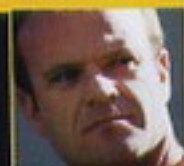
2 Fernando Alonso, 23 años, Renault



RESULTADOS

- Räikkönen: 27
- Alonso: 16
- Barrichello: 9
- Fisichella: 8
- Montoya: 3
- Button: 2
- Coulthard: 2
- Webber: 2
- Heidfeld: 1
- Massa: 1
- Trulli: 1

3 Rubens Barrichello, 32 años, Ferrari



4 Giancarlo Fisichella, 32 años, Renault



Un poco más abajo, el éxito de Rubens y Fisi (tercero y cuarto) muestra que nuestro jurado no considera la edad un obstáculo para la brillantez en F1. Ninguno de los dos ha sido considerado nunca por la mayoría como una auténtica superestrella, y quizá nunca lo sean; no son lo bastante ostentosos. Pero los profesionales del deporte, los que saben, admiran el talento natural y aplicación de estos hombres tan infravalorados.

5 Juan Pablo Montoya, 29 años, McLaren



6 Jenson Button, 25 años, BAR



A continuación, Montoya y Button. Son dos de los chicos de revista de la F1, sin duda, pero está claro que nuestro jurado considera que no están en la órbita de Kimi/Fernando/Rubens/Giancarlo. Y no nos lo esperábamos. ¿Por qué fue así? Porque, suponemos, los miembros del jurado valoran a ambos, y sin duda los habrían incluido cerca de la cabeza de cualquier lista en que se les pidiera, digamos, un top 10... pero puestos a dar un solo nombre, sólo cinco de los 72 votaron por uno de los dos. Como diría un político, el sistema de votación por mayoría relativa es duro, pero revelador.

7 David Coulthard, 34 años, Red Bull



8 Mark Webber, 28 años, Williams



Coulthard y Webber recibieron tantos votos como Button (dos cada uno), pero, en lo que respecta a David y Mark, todos se los dieron sus amigos (el jefe de DC, Christian Horner, su colega Colin McRae y los dos ex patrones de Mark, Tony Purnell y Dave Pitchforth). Hoy por ti...

De los ocho pilotos actuales de F1 que no recibieron ni un solo voto, tal vez el único ausente sorprendente sea Ralf Schumacher, cuya media docena de victorias en F1 no logró colocarle por delante de Trulli, Heidfeld o incluso Massa, todos con un voto en su haber. **1**

? Ralf Schumacher, 29 años, Toyota



Alonso (abajo) hace la señal de la victoria al llegar al parque cerrado tras imponerse en Bahrein, su segunda victoria en tres carreras; (en la otra página) el gesto de rabia de Fernando al levantar el trofeo en el podio de Sakhir.



MARCA LAS DIFERENCIAS

ALONSO, LÍDER DEL MUNDIAL

Texto Xavier Pérez

El piloto asturiano ha puesto en jaque la supremacía de Ferrari y de Michael Schumacher. Lo vimos en Australia, en Malasia y en Bahrein. O mucho cambian las cosas, o mucho mejora el F2005 o Fernando Alonso y Renault auguran una temporada teñida de azul y amarillo.

Las dos victorias consecutivas de Alonso le elevan a lo más alto del Mundial de F1. En Malasia sufrió lo indecible por culpa del agua.

"Normalmente, en los circuitos no necesitas beber agua y funciona el sistema que nos abastece. En Malasia sí que me hacía falta y no tuve agua, pero la proximidad del triunfo me hizo olvidar todo lo que podía ir sufriendo", explicaba Fernando, que llegó al podio víctima de un principio de deshidratación. De cualquier forma, su triunfo fue aplastante pese a perder cuatro kilos y medio en la carrera.

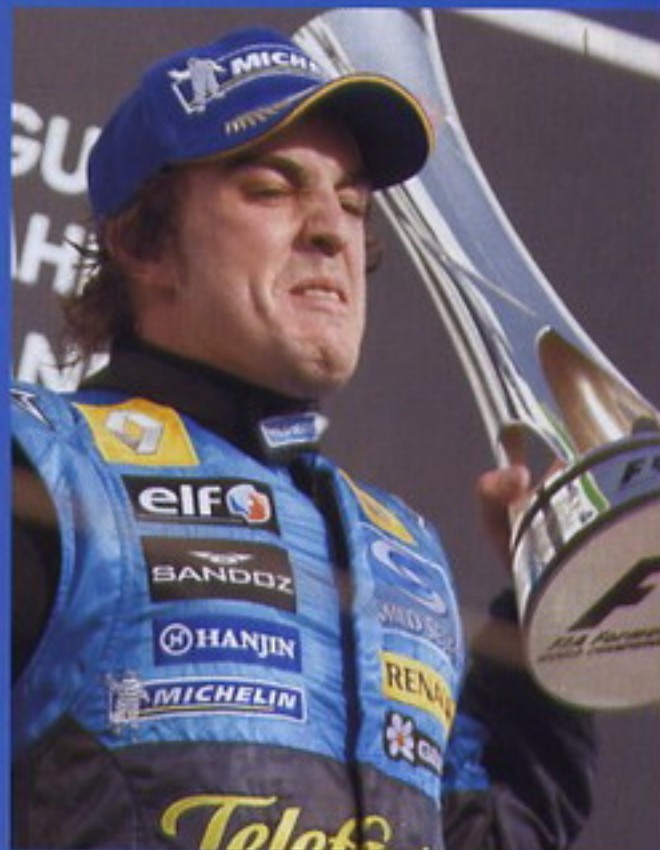
"Desde la tercera curva me quedé sin poder beber. Creo que se soltó el tubo de algún sitio. No dejé de sudar ni un segundo. Aunque las últimas 15 ó 20 vueltas se me hicieron muy largas, y no por el cansancio físico sino por el peligro de romper el motor o de tener algún problema con los neumáticos".

El de Malasia fue uno de esos GP en los que a priori no todo está tan claro como sucediera en Bahrein. "En Sepang esperábamos tener algunos problemas con los neumáticos, sobre todo con los de atrás, pero no tantos como los que tuve en las primeras vueltas. En las paradas para repostar, allí aprovechamos para bajar la presión de los neumáticos traseros y bajamos un poco el ala delantera, lo que hizo que el coche fuese mucho más fácil de llevar. En Bahrein, sin embargo, en la salida estábamos un poco preocupados porque se nos calaba el coche, un problema que habíamos tenido en todo el fin de semana. Una vez que pude salir bien, sabía que

Michael iba a atacar, porque era su única oportunidad, porque creo que los Michelin son mejores a final de carrera, por lo que tenía que intentar pasarme al inicio. Intenté tapar todos los huecos, y luego que abandonó pensé que iba a estar más tranquilo, pero Jarno iba muy fuerte, y mi coche no acababa de ir bien, pero gracias a Dios llegó el pit stop e hicimos unos cambios, tanto en el ala como en las presiones de los neumáticos, y a partir de allí estuve bastante tranquilo, y en la vuelta 30 bajamos ya las revoluciones del motor", explicaba Alonso.

La presión de Michael Schumacher sólo se sintió en Bahrein (y durante 10 vueltas, porque después abandonó), ya que en Malasia estuvo demasiado lejos. "Michael estaba siendo más rápido que yo en las primeras vueltas", reconocía Fernando. "Pero no me preocupaba. Sabía que si me superaba en ese momento, nuestro rendimiento me permitiría adelantarlo en la parte final de la carrera". Con Schumacher fuera de carrera, las cosas cambiaron bastante: "Después de la primera parada en boxes, bajé un poco el ritmo".

Es precisamente ese ritmo el que hace que el Renault R25 sea una de las máquinas más fiables de lo que llevamos de temporada. Para Alonso es crucial que el coche responda. "En Bahrein estuvo perfecto, especialmente tras la primera parada en boxes. Nuestra ventaja está realmente en las tandas largas, sobre todo a partir de la primera parada en boxes y hasta el final de la carrera. Pero no siempre va a ser así, aunque es nuestro punto fuerte, y es



especialmente positivo teniendo en cuenta la nueva reglamentación que no nos permite cambiar los neumáticos".

Las buenas prestaciones del coche le están dando alas. "Ya iba siendo hora de tener un coche competitivo. El año pasado iba al límite en todas las carreras y acababa en cuarta o quinta posición, pero no se me valoraba, y ahora voy al 80% y gano fácil. Sé controlar la carrera, el motor, todo. Aunque cuando se tiene el coche justo es fácil ganar. El año pasado, hubo momentos en que no se confiaba en mí al cien por cien. Hubo carreras en las que tenía que ir al límite y al final tenía que abandonar o romper el motor, y parecía yo el culpable".

Ese sentimiento de culpabilidad es el que ahora parece tener la Scuderia, aunque Fernando Alonso no cree que vayan a estar tan mal: "No creo que sus problemas duren. Cuando hayan estrenado el F2005 en condiciones y los neumáticos Bridgestone funcionen, que funcionarán, ya se verá, ▶



Las banderas española y francesa saludan el triunfo de Alonso en Bahrein (en la otra página); Briatore abraza a Fernando tras ganar en Sepang (arriba) y posa con él y el equipo junto a una explícita pizarra (abajo dcha.).

“Es una buena noticia llegar líder a Barcelona, en casa, pero preferiría llegar líder a China”

recortarán las distancias a pasos agigantados. Así que mientras podamos ir cobrando ventaja hay que aprovecharlo al máximo. Viendo lo sucedido en Bahrein, el nuevo coche de Ferrari parece mejor, pero da la sensación de que siguen con problemas de neumáticos. A diferencia de lo que nos ocurre a nosotros: Michelin ha hecho un trabajo increíble este invierno. Pero no hay que dormirse, porque creo que en condiciones más normales de temperatura, los Bridgestone van a mejorar, seguro, y habrá que estar preparados”.

Dos victorias consecutivas hacen mucho daño a los rivales, y Fernando Alonso es consciente de ello. “Creo que hemos dado un buen golpe psicológico a los rivales en lo que llevamos de año, ya que si otros hubiesen ganado como nosotros hasta ahora, también me preocuparía. Ferrari fue a Bahrein avisando a todos que iban a estrenar el coche, y al final, uno de ellos no rodó en casi todo el fin de semana, y el otro se retiró. Por lo tanto, es una buena noticia para nosotros. Sumar puntos es nuestro objetivo. Cuantos más puntos tenga, mejor, pero es un sistema muy difícil para coger ventaja, porque no hay mucha diferencia entre primero o segundo, pero también es difícil recuperar”.

Ahora Fernando afronta dos GP en Europa y llegará como líder del Mundial al

Circuit de Catalunya, pase lo que pase en Imola. Alonso está muy contento por ello: “La verdad es que llegamos a Europa como líderes destacados, después de haber ganado dos carreras y las tres el equipo. Tener 26 puntos sobre 30 posibles me parece increíble. Además, es una buena noticia llegar líder a Barcelona, en casa, pero preferiría llegar líder a China. Aún no pienso en el campeonato. Sería de locos hacerlo”, reconoce el piloto asturiano de Renault. Alonso es el primer español que se coloca líder de un Mundial de F1 (y también el primero en alcanzar dos victorias consecutivas).

El dato es importante, aunque el de Renault puntualiza al respecto: “Eso se debe más a la ausencia de pilotos españoles en equipos grandes. Me alegra, sobre todo porque he tenido la oportunidad de serlo. Sin embargo, no creo que se tenga que pensar en el título para nada, hay que ir carrera a carrera. De hecho, en Malasia el coche fue un poco peor que en Australia. Si allí hubiese salido desde la pole habría logrado mayores diferencias. Pero todo está muy abierto. Ahora se puede llegar a Imola y encontramos que los Toyota, los Red Bull, los McLaren o los Ferrari estén delante y nosotros ser octavos. Es por eso que pensar ahora en el campeonato sería un error enorme”, admite. **i**



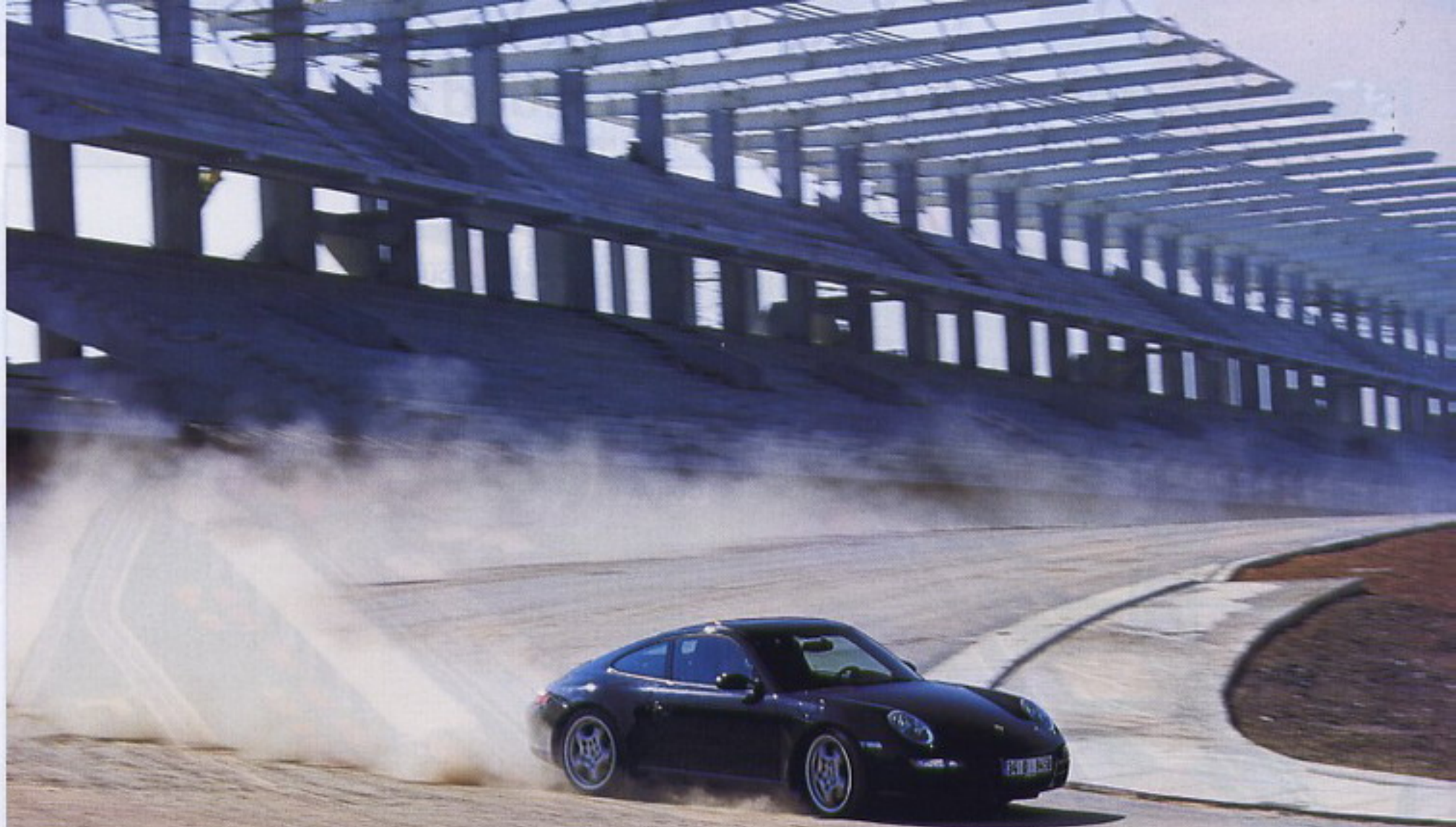


LUNA NUEVA

El Istanbul Otodrom es angustioso y emocionantísimo a la vez; por la construcción de la pista (lentilla) y la vuelta que dimos, cortesía del mejor piloto turco del momento (rapidillo). Allá vamos

Texto Dom Taylor **Fotografías** Mark Bramley

‘Gas a fondo, cruzamos la meta hacia una chicane a lo Monza de vehículos de trabajo’



Al Istanbul Otodrom se llega desde Occidente. En todos los sentidos. El centro de Estambul, donde se alojarán los equipos y pilotos, está en Europa. El circuito, 45 minutos más al este, en medio de ninguna parte, en Asia.

Es lo que parece a medida que uno se acerca. El trabajo en la 'vía' de acceso, con empinados vados llenos de barro y todo, va marchando. O eso dicen, al menos. No encontramos obreros hasta llegar a la entrada del circuito, y además apenas son cuatro, amontonando tierra con palas.

No obstante, el director de la obra, Tolga Er, nos asegura que no sólo hay más de cuatro peones (de hecho, 900, en su mayoría kurdos, trabajan 20 horas diarias, número aumentado a 1.400 al acercarnos a la fecha de entrega en mayo), sino que todo va según lo previsto. "En realidad, llevamos adelanto en ciertos apartados", dice.

En verdad, todo el mundo con quien hablamos está seguro de que Turquía no va a hacer un Bahrein, es decir, dejarse llevar por el pánico de última hora y apañárselas más o menos para organizar una carrera llegado el día del gran premio.

Pero tienen muchísimo que hacer hasta mayo. La superficie de la pista misma está completa en un 80%, se han echado cuatro o cinco capas de asfalto, pero sólo uno o dos planos están en su lugar. Los boxes, paddock y tribunas todavía son amazonas de hormigón. Los únicos asientos instalados son tres cortas hileras en una zona para ejecutivos sobre los boxes, puesta para probar el color (azul, para vuestra información). Los únicos edificios en funcionamiento son barracones de obras.

Aún hay que ajardinar zonas extensas, incluido un lago artificial en el interior de la Curva 8. Hay que cubrir con césped la pelouse y no hay ni rastro de la construcción de instalaciones para los espectadores.

Pero quizá esto es normal a cinco meses vista. Si lo acaban, *chapeau!* ▶

El 911 baila alegremente derrapando de curva a curva; los pocos obreros que vemos (abajo dcha.) observan el agitado viaje del 911; la ausencia de planos es un riesgo más.

Datos técnicos

Longitud circuito	5,378 km
Anchura pista	14-21,5 m
Longitud recta de meta	655,5 m
Nº de curvas	14: 6(dcha.), 8(zda.)
Velocidad máxima	320 km/h
Pendiente máxima	8,15%
Diferencia de altura máx.	43 m
Aforo espectadores	175.000
Tribuna principal	25.000
Tribunas provisionales	50.000
Pelouse	50.000
VIP	5.000

Una vuelta polvorienta y salvaje

Al volante, Can Artam, piloto de GP2 y gran esperanza turca

Imaginate en una montaña rusa con obstáculos y el vagón apenas sujeto a unos raíles superresbaladizos, la gente saliendo disparada en las ciogas. Así de espeluznante es esto.

"Mucha potencia sin agarre siempre es lo más divertido", grita un eufórico Can Artam mientras desliza la zaga del Porsche 911 al negociar la Curva 1. "¿Para quién?", murmuro, mientras mis uñas excavan el asa de la puerta. No es que no confío en el control del vehículo de Can -es muy bueno-, es sólo que no hay espacio para el error. No hay planos -sólo una zanja- en todos los vértices, y una hondonada entre nosotros y cualquier escapatoria repleta de obreros.

Derrapamos por toda la Curva 1 hasta la entrada de la 2, levantando nubes de polvo de la pista incrustada de barro. La superficie está más limpia por la 2 y recuperamos la trazada. Precisamente en el punto de inserción de la 3 hay un bloque de hormigón, que pasamos rozando, y una hormigonera en el vértice de la 4. Las Curvas 5 y 6 están despejadas y nos lanzamos a la 7, donde tres peones se llevan el susto de su vida. Un montón de arena del que sobresale una pala casi nos saca un



Artam: "Sin agarre, más divertido".

ojo en el vértice. Pero en la Curva 8 ya empiezo a pasarlo bien. Los peligros parecen formar parte de la diversión.

Pero Can va algo pasado por las sucias Curvas 9 y 10, y acariciamos una zanja. Luego vamos a fondo por la rápida 11, pero tenemos que levantar para esquivar un camión que viene hacia nosotros en el cambio de rasante. El polvo en el complejo final tiene centímetros de profundidad, sin agarre alguno. Salimos largos en la 13 -único punto del circuito sin zanja- y entramos justos en la 14. Gas a fondo, cruzamos la meta hacia una chicane improvisada de vehículos de trabajo a lo Monza. Y nos relajamos.



Istanbul Otodrom: otra especialidad Hermann Tilke

El diseñador de circuitos de F1 preferido ha dado un buen golpe: el GP de Turquía (21 de agosto) se disputará en una pista con espectaculares desniveles



Así será el Otodrom una vez finalizado; su topografía es mucho más espectacular y desafiante de lo que parece indicar esta ilustración.

	<p>a</p> <p>La curva 1, una corta aceleración desde la línea de salida, recuerda la S de Senna en Interlagos. En la frenada, la pista empieza a descender, primero suave y luego abruptamente. Será espectacular ver pasar 20 coches en la salida. Además, es lo bastante ancha para permitir adelantamientos por el exterior.</p>		<p>f</p> <p>La Curva 7 ofrece la primera oportunidad de adelantamiento, pero escasa. Será mucho más rápida de lo que parece indicar un mapa en 2D. La zona de frenada y la entrada son en bajada, pero el vértice y la salida son cuesta arriba, y con peralte favorable. Esto y una salida que se abre permitirá una agresiva velocidad de entrada.</p>
	<p>b</p> <p>La pista toca fondo en la entrada de la Curva 2, subiendo muy empinada por esta larga derecha. El peralte es positivo en la entrada, así que los coches deberían ir a fondo desde la salida de la Curva 1 hasta la frenada para la 3. La sensación que produce es un poco como la curva Estoril de Magny-Cours, más interesante por la cuesta.</p>		<p>g</p> <p>La curva más interesante y original del circuito. Lo más cercano tal vez sea la impresionante Spoon de Suzuka. Con más de 180°, tiene cuatro vértices. Como en la Curva 1 de China, es probable que veamos trazadas distintas mientras los pilotos buscan la más rápida. Podrían entrar muy rápido, pero sacrificar la velocidad de salida, o viceversa.</p>
	<p>c</p> <p>La Curva 3 es como una tabla. La pista se nivela justo en el vértice y permanece plana hasta la entrada de la 4. De hecho, tiene un ligero peralte negativo. El coche se aligerará al llegar a la cima de la colina en la entrada, y luego se mostrará muy nervioso por el vértice sin peralte. Será delicado negociar bien esta curva técnica.</p>		<p>h</p> <p>Una espectacular recta con la pendiente más abrupta de la pista (8,15%) precede a la frenada de la Curva 9. Esta frenada será la segunda más fuerte de la vuelta; la pista se ha ensanchado para fomentar los adelantamientos. La Curva 10 es en subida y no muy cerrada, así que los coches que pasen la 9 en paralelo podrán mantener su pulso.</p>
	<p>d</p> <p>La pista baja de golpe por la Curva 4, cuyo vértice está en el punto más alto. A partir de ahí, es todo cuesta abajo hasta el vértice de la Curva 7. Los coches llevarán mucha velocidad cuando se lancen cuesta abajo hacia la Curva 5. Los coches saldrán largos hacia la izquierda, pero habrá que ir a la derecha lo antes posible para tomar la 5.</p>		<p>i</p> <p>Un sencillo pliegue de derechas, la curva más rápida del circuito. La pista baja ligeramente en la entrada pero sube a la salida. Con un F1 debería negociarse con facilidad a fondo. La salida en subida hasta podría permitir que los coches se siguieran de cerca, algo crucial para intentar el adelantamiento en la Curva 12.</p>
	<p>e</p> <p>Un poco como Pouchon en Spa. En bajada, las Curvas 5 y 6 son prácticamente una, que exige un gran ritmo entre los dos vértices. Con una primera parte más cerrada que Pouchon, y la aproximación más corta, la velocidad será menos espectacular. Pero la 6 es más abierta, y la velocidad de salida más alta. Aquí habrá salidas de pista en los libres.</p>		<p>j</p> <p>La vuelta acaba con esta zona Mickey Mouse izquierda-derecha-izquierda, estilo Indy. La pista es prácticamente plana. La frenada para la Curva 12 será la más fuerte de la vuelta y proporcionará tal vez la mejor ocasión de adelantamiento. La 13 es muy técnica y más cerrada de lo que parece, y la 14 mucho más sencilla y rápida, y se abre.</p>



CHAVSKI

Jordan ya no es el tierno lugar de antaño. Ahora es una división del Grupo Midland, dirigida por el no muy a la moda Colin Kolles

Entrevista Dom Taylor

La culpa la tiene la gorra. En buenas manos -en buena cabeza-, este complemento Burberry es elegante, incluso sexy. De lo contrario, es de pacotilla, o sea, 'chav' [término inglés de argot con que se designa despectivamente a una persona que, entre otras cosas, viste ropa sport de manera informal].

Colin Kolles, el nuevo jefe del equipo Jordan, tiene el tipo de cabeza que no es. Los mecánicos del equipo reconocieron el punto débil de inmediato, y el jueves del GP de Australia le colgaron el apodo de "Chav". Frívolo, tal vez, pero ésta era la primera carrera de Kolles en F1; y ahí estaba, blanco de las burlas de sus propios empleados. Y no eran los únicos.

"Pero si son empleados de Alex Shnaider, ¿no?", diréis. Ah, pero os equivocáis. Veréis, Colin Kolles es Alex Shnaider. Igual que Jesús dijo: "El Padre y yo somos uno" (Juan 10:30), este rumano residente en Alemania podría decir: "El Oligarca y yo somos uno".

Kolles es el emisario de Shnaider en el planeta Jordan. Más que su adulator o su crítico, es la media naranja de Shnaider. La principal preocupación de Kolles es fraguar el éxito de Alex Shnaider, no de Jordan Grand Prix. Si coinciden, pues tanto mejor.

"No me importa [lo que piensen de mí]", afirma. "Trabajo para Alex Shnaider y para mí lo importante es la impresión de Alex Shnaider".

Su devoción es absoluta y va mucho más allá de lo profesional. Son viejos amigos de la familia. "Conozco a Alex desde hace más tiempo que nadie", dice. Pero no dice más. No dice cómo se conocieron ni dónde ni por qué.

"Dígale a sus lectores que tengo una estrecha relación con Alex Shnaider, y que confío en él y él confía en mí. Es que, es algo privado. No creo que haya que ponerlo por escrito".

No obstante, se rumorea que en un principio los padres de Shnaider y los de Kolles establecieron vínculos en el siniestro mundillo de la... odontología. La madre de Shnaider era dentista; también la de Kolles, y vivían en la misma calle. Es más, Colin ejerció dicho arte en Alemania durante 12 años, y alardea de sus logros como prueba de su aptitud para dirigir un equipo de F1.

"Para mí, es importante esforzarse al

máximo. Y no se me dio mal hacer lo que hice en el pasado. Fui el dentista más joven de Alemania en tener su propia clínica. Trabajé muy duro durante 12-13 años. Muy, muy duro". Eso está muy bien, pero no es que dé muestras de un talento que vaya a provocar el pánico en McLaren y Williams.

Para ser justos, Kolles no es un recién llegado al automovilismo. Mientras cautivaba al mundillo de la higiene bucal alemana, también estableció dos equipos

Kolles (en la otra página y abajo, con Carlin, Shnaider y el piloto Narain Karthikeyan) está muy orgulloso de su sombrero, una pieza Burberry que al principio pareció impedir que su equipo lo tomara en serio.



oficiales de F3, para Mercedes y Toyota. En realidad no los dirigió, pero, aun así, firmar con dos grandes marcas para el mismo campeonato exigía hábiles dotes de negociación. Dotes, cree Kolles, que son lo más importante que aporta a Jordan.

"Trevor [Carlin] trabaja más en la faceta deportiva, y yo en la política", dice. Eso implica asistir a las reuniones de jefes de equipo, buscarse sponsors y hacer acto de presencia en las ruedas de prensa, vigilando también la gestión general del equipo. Es decir, el papel de EJ, un trabajo arduo, la magnitud del cual muchos en el paddock -en particular, patronos y periodistas de la vieja escuela- creen que Kolles ha subestimado.

"Creo que esa gente nos subestima a nosotros", dice. "Y yo no subestimo a nadie".

No obstante, muchos en el equipo no parecen haber comprendido que Kolles es el verdadero jefe. A los chicos les sentó

mal que su nuevo patrón, Alex Shnaider, tardara más de cinco semanas en dejarse ver tras la compra del pasado 24 de enero. Y cuando lo hizo, en una comida en el Acuario de Melbourne el miércoles antes del GP de Australia, les defraudó no escuchar un discurso para levantar la moral (un clásico de EJ), aunque recorrió todas las mesas para contribuir a apaciguar a los melancólicos.

"La gente malinterpreta algunos puntos", dice Kolles. "Alex no es el jefe de equipo, no se ocupa del día a día. Es una persona muy ocupada. No puedes tener 55.000 empleados y visitarlos a todos. Él está en otra órbita".

De hecho, ni siquiera fue Shnaider quien negoció y firmó el contrato con Eddie Jordan. Fue Kolles. Tales detalles dejan más claro que el agua que la F1 no es nada del otro mundo para Shnaider y el Grupo Midland. Jordan es un ala pequeña, aunque prominente, de Midland, un proyecto subordinado dentro del presupuesto de marketing de la empresa. Lo cual no significa que Midland no se tome la F1 en serio. Lo hace. De hecho, la idea de abrazar el deporte llegó tras una visita de Shnaider al equipo de F3 de Kolles.

"Me pidió que analizara la situación [en F1]. Así que empecé a hacerlo. Eso fue hace un año". Así que estos chicos están por la labor. Y ahora tiene que conseguir el apoyo del equipo. EJ era un personaje tan carismático que el ambiente forzosamente ha cambiado. Kolles quiere que Jordan sea una proposición comercial más seria, pero, si no tiene cuidado, este estilo más serio podría asfixiar su alma 'carrerosa'.

Un pequeño ejemplo: durante años, la tapa del surtidor de combustible de Jordan ha lucido unos graciosos ojos adhesivos. Un ejemplo típico de diversión estilo ▶

'Kolles quiere que Jordan sea una proposición comercial más seria, pero eso podría asfixiar su alma 'carrerosa''

PILOTO: McLAREN-MERCEDES

Pedro de la Rosa

Sobre Kimi y JPM, los beneficios de probar el viernes y, cómo no, el GP de Bahrein

No corría un gran premio desde 2002, y luego Bahrein. ¿Qué tal fue?

Fue genial volver y aplicar toda esa experiencia como probador a una situación de carrera, especialmente en un coche tan bueno como el McLaren.

Parece que tuvo una carrera bastante loca ahí fuera. ¿Le pareció dura?

Fue duro abrirse paso por el grupo tras unas primeras vueltas difíciles, remontando desde el noveno puesto tras la primera vuelta. Pero mis tiempos por vuelta fueron consistentemente rápidos cuando tenía pista libre por delante. La mayor parte de la prueba estuve luchando con rivales que me dieron mucho que hacer. Lo di todo para ganar mis batallas con Barrichello, Button y Webber.

Por lo general, los viernes son el único escaparate para su talento...

Sí, para mí son una gran oportunidad. Llevo dos años de probador en McLaren, y eso me ha ido bien. Pero siempre conduces en los mismos circuitos: Jerez, Valencia, Barcelona, a veces Silverstone. Y ya está. De modo que eres como una especie de robot. Conduces en circuitos que conoces tan bien que el talento se te entumece un poco. Así que está muy bien ir a circuitos diferentes con un ambiente y niveles de agarre distintos. Te hace sentirte vivo.

¿Es cierto que los primeros viernes fueron para usted porque Alex Wurz no entraba en el MP4-20 en su configuración inicial?

Sí, supongo que sí. La verdad es que no sé qué pasó con Alex y el coche. Es algo de lo que Alex y el equipo se han ocupado de un modo bastante reservado.

¿Sigue abrigando el deseo de correr?

Claro. Ésa es mi motivación. Sé que será duro, porque no hay muchos asientos y los equipos buscan jóvenes. Todos los probadores del pit lane quieren correr.

¿Cuánta ventaja supone para McLaren hacer correr un tercer coche?

No es la gran ventaja que se cree. Nos ayuda a escoger el neumático correcto y entender la degradación, pero no en cuanto a reglajes, porque el viernes la pista está muy sucia y resbaladiza. Un coche bueno el viernes no lo

es forzosamente el sábado o el domingo.

Un ingeniero de Williams nos dijo que el tercer coche es una ventaja tal que habría para matar a McLaren si no ganaran las 19 carreras. ¿Es eso justo?

Si Williams no gana, es a ellos a quienes habría para matarlos. Sólo es una manera de presionarnos. Deberían ocuparse de sus propios problemas, porque creo que tienen bastantes. Minardi y Jordan han hecho correr un tercer coche y no parece que les haya ayudado a ganar velocidad. Sauber puede y no lo hace correr. Si la ventaja fuera tan grande, Sauber la aprovecharía.

Sauber dice que no puede permitírselo.

Sí, pero si el tercer coche es de tanta ayuda, ¿por qué no reducen los tests? Sabe, tienen un tercer coche en el box, el muleto.

Que haya otro español en F1 [Alonso], ¿ha supuesto un obstáculo para que usted se hiciera con un volante titular?

No me ha afectado personalmente porque la única empresa española que me ha ayudado alguna vez es Repsol, que ya no está en F1. Si consigo volver, será porque soy lo bastante bueno, no porque tenga un sponsor.

¿Y esos rumores de los 10 millones de dólares de Repsol que le esperaban?

Sí, ojalá... Ojalá esos 10 millones estuvieran en un banco esperando que yo dijera: "Estoy listo". Es mucho más complicado, y de todos modos he de mirar a corto plazo.

¿Cómo de buena tendría que ser una oferta para que dejara McLaren?

Un Pedro desatado disputó un impresionante GP de Bahrein (su primera carrera desde Japón 2002), en el que remontó hasta el quinto puesto final e incluso marcó la vuelta rápida.

Hay equipos a los que no iría. He estado en equipos pequeños. Y ahora sé lo que es pilotar un buen coche. Sé cuánto entrenamos en McLaren para ser competitivos y lo lejos que están los equipos más pequeños.

Minardi o Jordan no, pues. ¿Y Sauber?

Sí, Sauber tiene potencial. Pero sigo creyendo que se aprende más probando para un equipo como McLaren que en uno pequeño en que lo único que haces es correr o ser doblado.

Cada vez más pilotos experimentados optan por probar para un gran equipo en lugar de correr para uno pequeño.

¿Perjudica eso a estos últimos?

Creo que lo que perjudica a los equipos pequeños son sus propias decisiones, basadas en la necesidad económica de fichar pilotos de pago. Les embarca en una espiral de la que ya no salen. Cuando Eddie Jordan empezó a fichar pilotos de pago, el equipo fue de mal en peor. Sé que no es fácil porque necesitan el dinero. Pero si uno quiere ser grande ha de invertir. No hay otro camino.

Como ex piloto de Jaguar, ¿qué opina de la desaparición del equipo?

Responder a eso podría ser prolijo. Pero diría que, cuando estuve allí [2001-2002], la gestión era mala, a todos los niveles. Una lástima, porque había mucho potencial.

Por último, ¿Juan o Kimi en 2005?


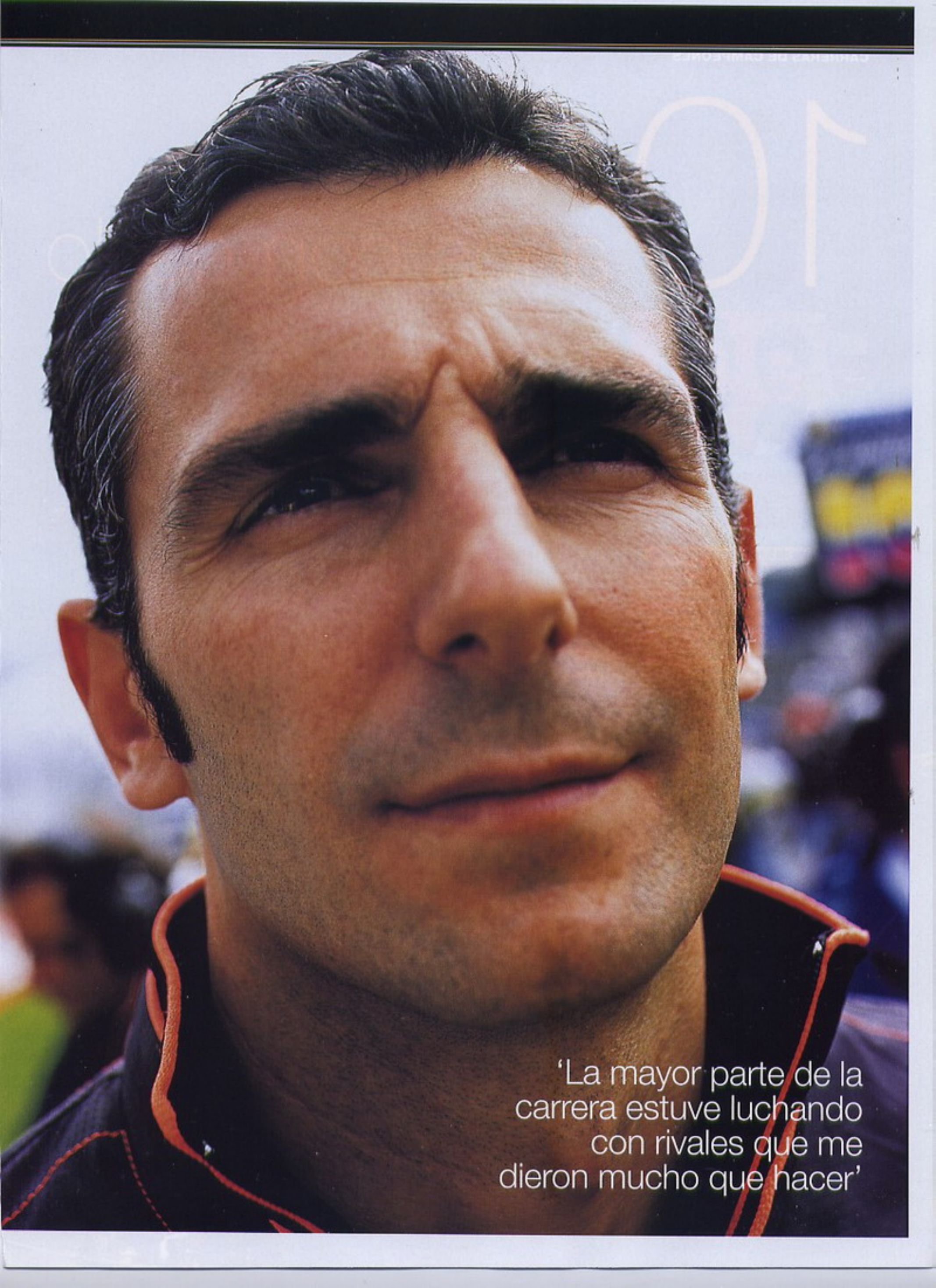
Estará muy reñido. Tengo mi favorito... esto, en mi fuero interno sé quién será más rápido. Pero no lo voy a decir, porque perjudicaría mis relaciones de trabajo. Pero estará muy reñido. 



FOTO GRANDE: DAREN HEATH/RECUADRO; MARK THOMPSON/GETTY IMAGES



'La mayor parte de la
carrera estuve luchando
con rivales que me
dieron mucho que hacer'

10 años con estilo

El fotógrafo principal de *F1 Racing*, Darren Heath (izda.), ha asistido a todos los GP en Melbourne. He aquí su selección de fotos para conmemorar una década de grandes carreras

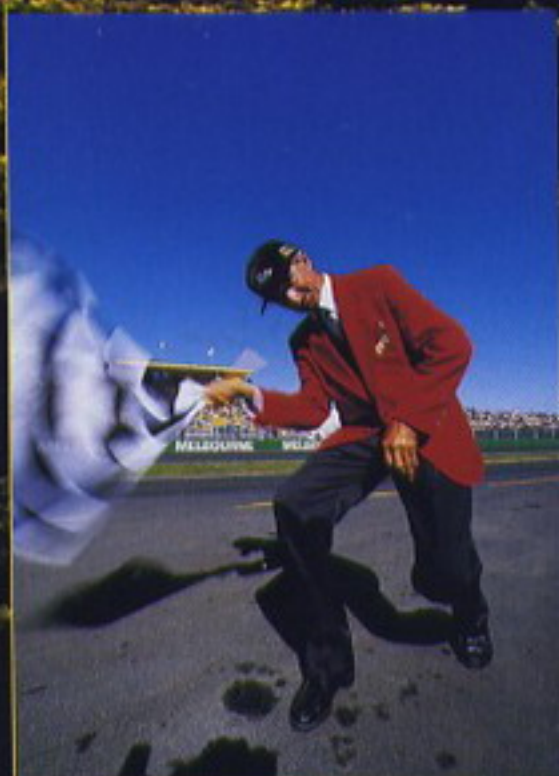


1996 el novato

2005 el veterano

2005 Mark Webber

La mayoría de fotógrafos profesionales dirán que en un circuito urbano están obsesionados por colocarse lo más arriba posible para disparar. Es lo que hice este año en Melbourne, y he de reconocer que estoy muy satisfecho con el resultado. Muestra una perspectiva del circuito y del exuberante paisaje del Albert Park que normalmente no se ve. Calidad.



1996 El banderazo

Glenn Dix, el hombre del banderazo en Adelaida, "emigró" a Melbourne cuando la prueba cambió de ciudad. Tenía la técnica más llamativa que haya visto nunca. Le pedí que ondeara la bandera de cuadros para mí; la velocidad y flexibilidad de su muñeca era espectacular.

BRIDGESTONE

BIBI

BRIDGESTONE

BRIDGESTONE





2003 Mark Webber

El interés de la prensa por Mark era (es) increíble, porque es un héroe del país, claro. Ascender a Jaguar no hizo sino aumentar la presión: todo el mundo esperaba/deseaba que repitiera al menos su espectacular quinto puesto del año anterior con Minardi. Como siempre, no perdió la calma ni se puso nervioso.

1999 Michael Schumacher

Esto fue en la Curva 3 durante los libres: una mancha de pilotaje 'oxidado' en el primer fin de semana de carrera del año. Melbourne es de los pocos GP que tienen grava pintada (en este caso, amarilla), y el sol resalta maravillosamente el color.



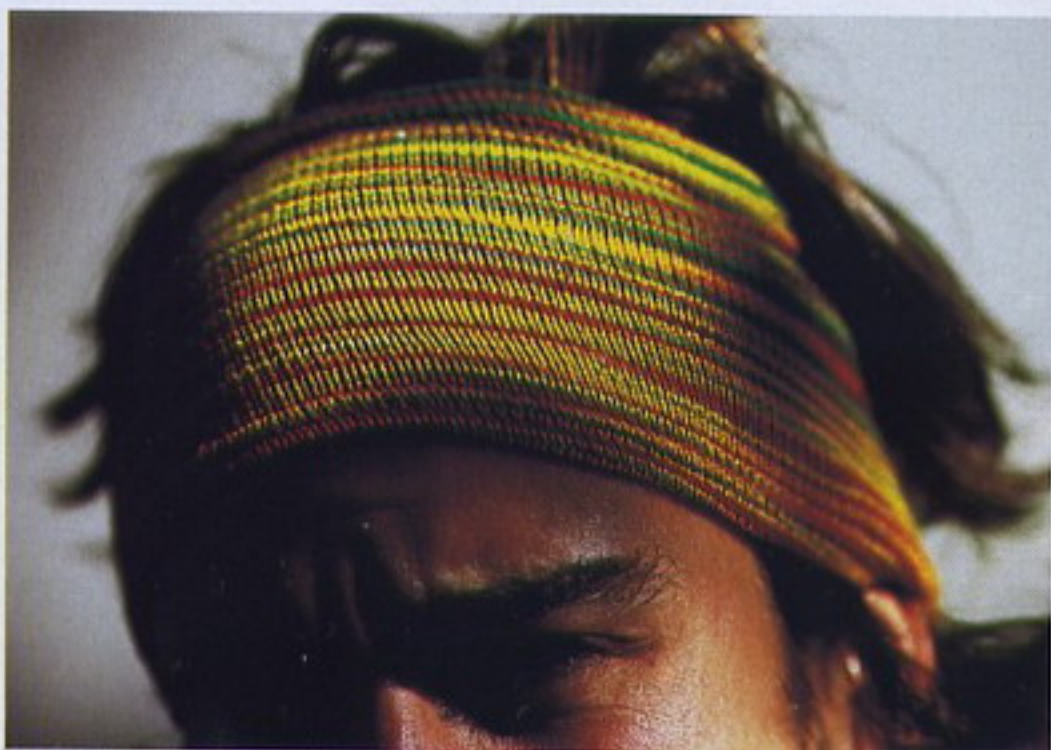


1998 Mika Häkkinen

Una instantánea verdaderamente emotiva en varios ámbitos: el sol que plasma la rociada de champán, la alegría pura en el rostro de Mika y el hecho de que ésta fue la infame carrera en que Coulthard dejó pasar a Mika para cumplir con un acuerdo precarrera. ¿Qué nos habría deparado la historia si David hubiera ignorado el pacto?

1997 Olivier Panis

En la primera prueba del año, los fotógrafos están sometidos a mucha presión; todo el mundo quiere todos los coches desde todos los ángulos y algo más de propina. Las limitaciones de una prueba urbana (por ejemplo, las vallas) aún lo hacen más difícil. Si brilla el sol, el circuito cobra vida: la zona entre las Curvas 5 y 8 me parece de lo más fotogénica, como muestra aquí Olivier Panis.



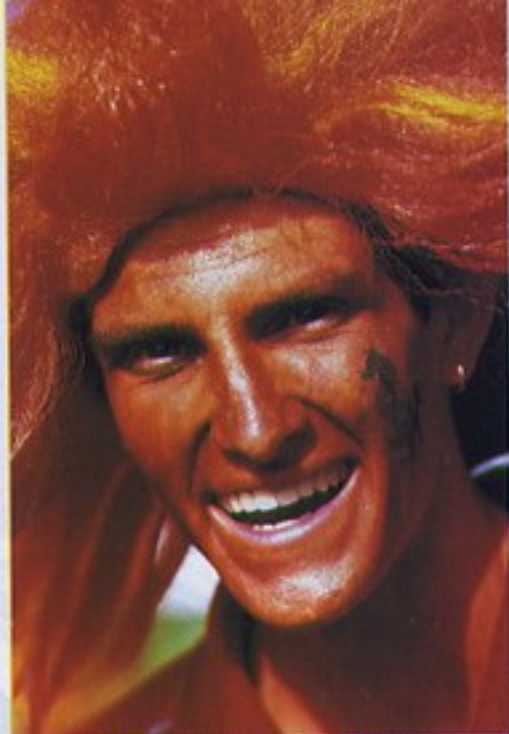
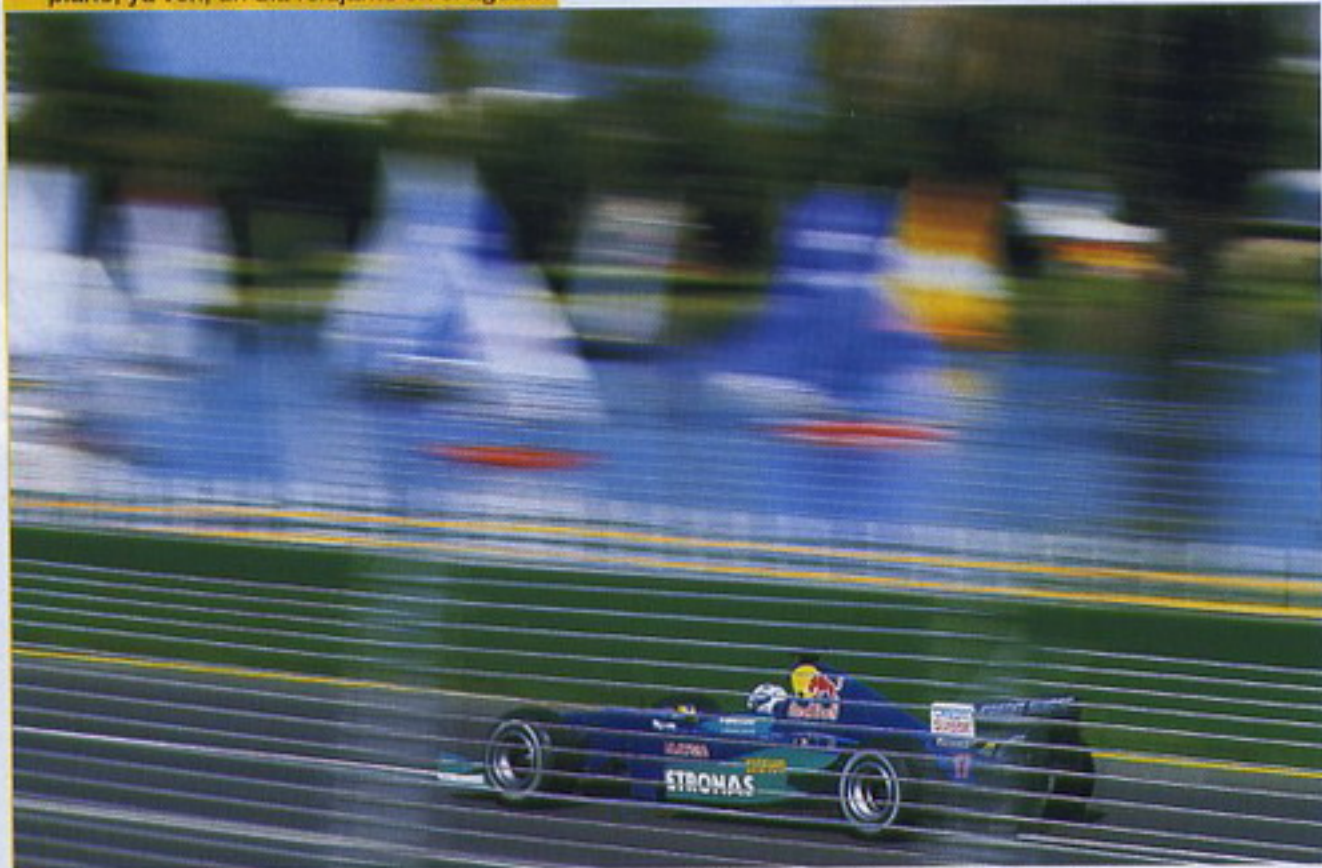
2004 Fernando Alonso

Tras su victoria en Hungría el año anterior, Alonso confirmó su estatus como piloto a seguir. Combínese con este pañuelo tan molón –que lució en la primera carrera de 2004– y decididamente parecía 'un hombre en marcha'. Como era de esperar, los tíos de marketing de Renault no dejaron pasar la oportunidad y le hicieron una versión Mild Seven para la siguiente carrera...

CARRERAS DE CAMPEONES

2001 Kimi Räikkönen

El debut de otra estrella finlandesa: la primera carrera de Kimi en F1; ¿recuerdan todas esas tonterías acerca de su falta de experiencia? Tomé esta foto entre el público, sirviéndome de la valla borrosa para realzar la velocidad. Nótese la regata de vela que se desarrolla en segundo plano; ya ven, un día relajante en el agua...



2002 Tifoso australiano

No importa en qué latitud se encuentre uno, siempre hay un fan devoto de Ferrari a la vista. Dondequiera que vayamos, el nivel de fiebre escarlata nunca deja de sorprenderme. Supongo que es porque a todo el mundo le gusta un ganador.

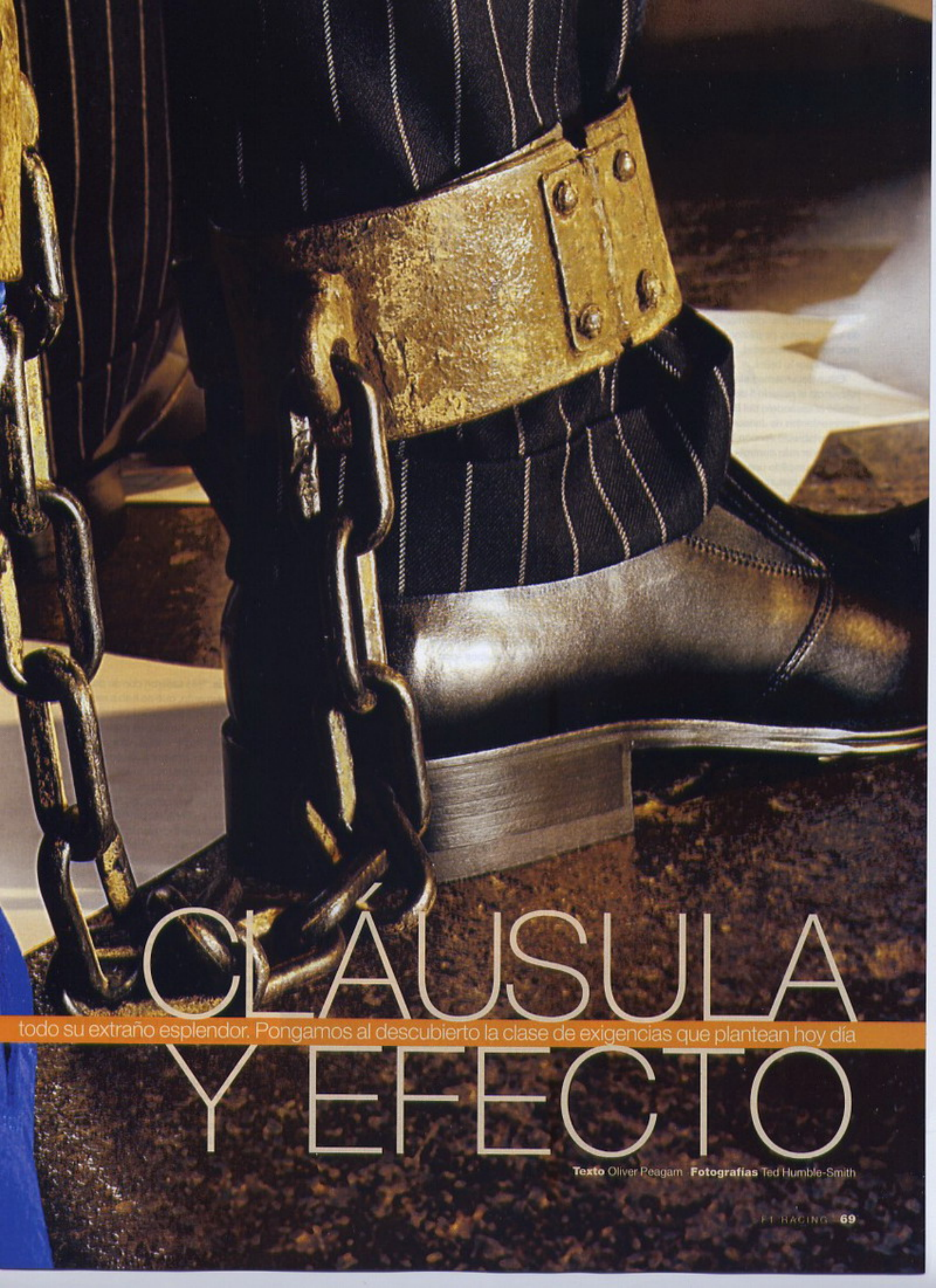
<<<2000 Rubens Barrichello

Melbourne es un circuito fotogénico y esta imagen lo refleja a la perfección. Con el lago, la luz del sol, el intenso cielo azul, la valla y un Ferrari, a uno le es difícil no tomar una gran foto aquí, ¡incluso con los ojos cerrados! ①





El *Buttongate* dio relieve a un aspecto por lo general secreto de la F1: los contratos de pilotos en



CLAUSULA Y EFECTO

todo su extraño esplendor. Pongamos al descubierto la clase de exigencias que plantean hoy día

Texto Oliver Peagam Fotografías Ted Humble-Smith

S abían lo del piloto de F1 que, después de aceptar un contrato para la siguiente temporada con un equipo campeón, recibió un deportivo nuevo como 'disculpa' cuando el volante no se materializó? ¿O lo del piloto que exigió (y recibió) la renovación total de su motorhome personal, cortesía de su nuevo equipo? ¿O lo del que quería viajes en primera clase a todas las carreras para la mujer de su vida (que no era su esposa)?

Bienvenidos al turbio mundo de los contratos de pilotos, que se mantiene tan en secreto que cuando preparaba este artículo nadie quería hablar de modo oficial. Por tanto, desentrañar información confidencial de los contratos de pilotos ha requerido muchas cenas secretas, mano izquierda y llamadas por lo bajini.

Estos documentos excéntricos cobraron relevancia el pasado 5 de agosto, cuando estalló el escándalo del *Buttongate*. Los representantes de Jenson -más tarde el piloto estableció Jenson Button Ltd., para poder tener más control- decidieron que no se había cumplido una cláusula de su contrato. Conjeturaron que Honda había tardado en firmar un acuerdo para seguir con el suministro de motores, lo cual les daba el resquicio legal para empezar a hablar con otro equipo, Williams.

Pero David Richards, a la sazón jefe de BAR, pensaba otra cosa: que sí que habían hecho frente a todos sus compromisos con Jenson. Así que el caso fue llevado ante la Comisión de Reconocimiento de Contratos (CRC), un órgano de conciliación creado por los equipos para mediar en este tipo de contenciosos contractuales. Todos los

equipos han de entregar una copia de sus contratos de pilotos a la CRC, así como versiones revisadas siempre que sean actualizados o corregidos. Al final, la fraseología y el significado concreto de las palabras dejaron a Jenson donde estaba.

1 MILLÓN POR VICTORIA

¿A quién protege realmente el contrato, al equipo o al piloto? ¿Y valen al menos lo que el papel en que están escritos? "La regla general con los contratos es que no hay reglas", dijo una fuente. "Todos los contratos se pueden romper", sentenció otra, y "la buena voluntad importa más que el contrato propiamente dicho", añadió una tercera. Entonces, ¿por dónde empezar?

Por el dinero, naturalmente. Michael Schumacher aparte -su mánager Willi Weber prácticamente puede imponer condiciones, de modo que, según una de nuestras fuentes, tiene "el trabajo más sencillo del mundo"-, para los grandes equipos de F1 los contratos tienen cuatro apartados económicos clave. Primero, está la 'cuota fija', por lo general entre cuatro y seis millones de dólares al año, aunque pueden ser más si el piloto posee una gran fama y/o un título en su haber.

Luego, el delicado tema de las primas por puntos. "Por lo general son unos 50.000 dólares por punto y un millón por victoria", dice uno de los enterados. "Pero cuando el baremo de puntos pasó de 10-6-4-3-2-1 a 10-8-6-5-4-3-2-1 los equipos quisieron reajustar lo inicialmente acordado".

Tenemos entendido que ésa fue otra manzana de la discordia entre Button y BAR. Además, algunos equipos -por

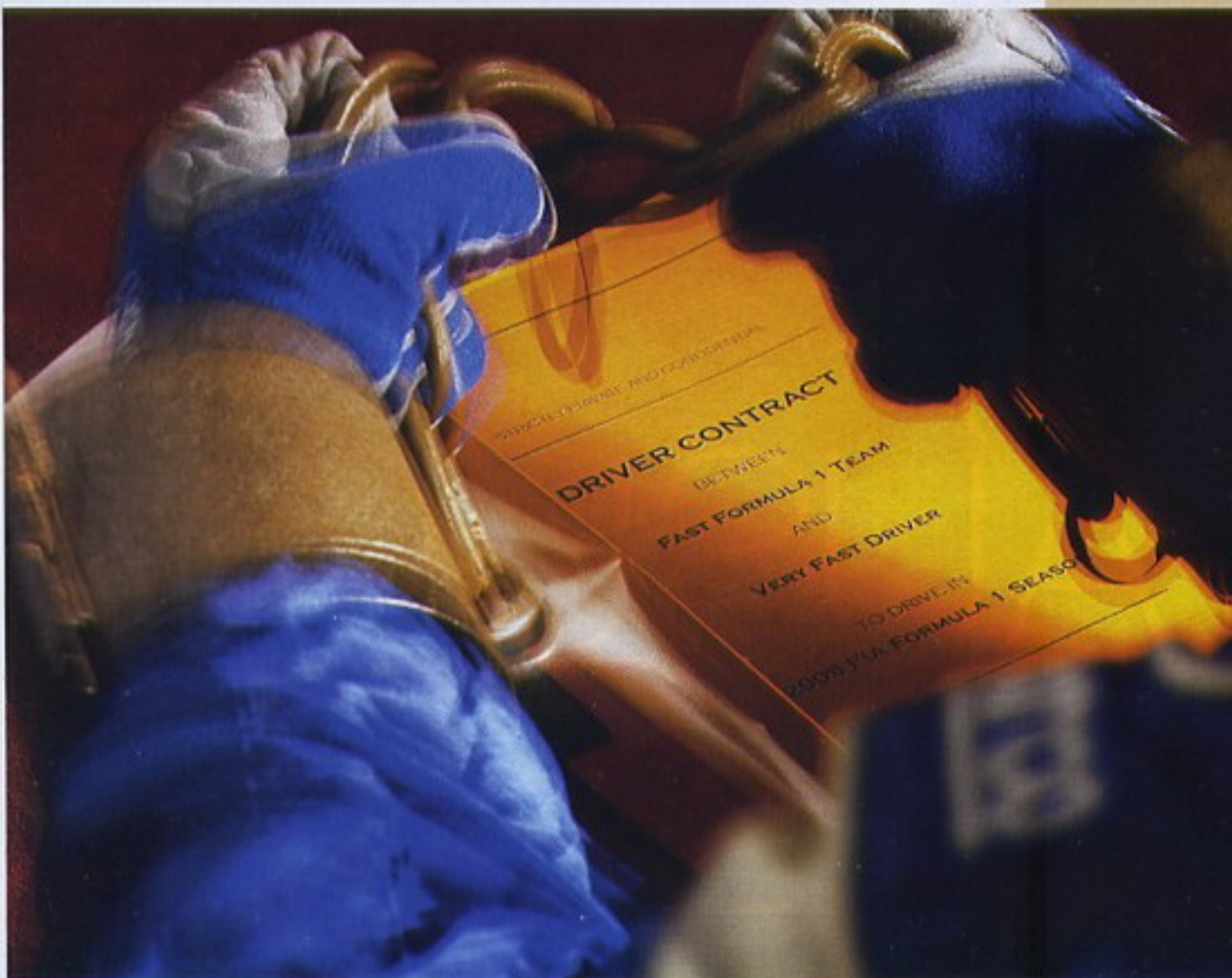
ejemplo, McLaren- activan su prima de un millón por victoria sólo cuando el piloto consigue su segundo triunfo de la temporada. Un incentivo -después de todo, el dinero motiva a casi todo el mundo en F1- y un ejemplo clásico de contratos que favorecen tanto al equipo como al piloto.

También se negocia una prima según la clasificación del piloto en el campeonato: un millón de dólares por hacerse con el título, que disminuyen gradualmente a medida que uno baja por la tabla. Por último, se aplica una prima variable según dónde acabe el equipo entre los constructores.

La negociación de cada apartado es de suma importancia -se trata de "poner las cifras justas en las casillas apropiadas", dice una fuente- y entre los puntos de regateo están la fama e imagen del piloto; véase la negociación de Niki Lauda con Ron Dennis para su vuelta a la F1 en 1982.

"De entrada pedí más dinero [a Marlboro] del que nadie hubiera ganado nunca en F1",

Lo ideal es que el contrato proteja los intereses tanto del piloto como del equipo; las cláusulas económicas rigen cuatro grandes fuentes de ingresos.



dice Lauda. "Me salieron con su principal contraargumento, que no había modo de saber si seguiría siendo lo bastante rápido. Así que les dije que sólo mi valor publicitario ya valía eso. Pagadme un dólar por mi velocidad y el resto por mi imagen".

Con cláusulas de rendimiento a un tercio y dos tercios de la temporada, Lauda ganó el tercer GP del año en Long Beach y se aseguró así un contrato bastante suculto.

Otros factores incluyen la longitud del contrato, las opciones de prórroga una vez finalizado el periodo establecido y el tipo de condiciones, cláusulas de rendimiento y opciones que conlleva cada contrato.

Una de las cláusulas de rendimiento de Button estipula que BAR-Honda tiene derecho a conservar sus servicios en 2006, si, disputado el GP de Turquía del 21 de agosto (no el 31 de julio, como informamos en un primer momento), su total de puntos en el campeonato es mayor que el 70% de los del líder. Otros pilotos tienen cláusulas similares basadas en porcentajes de los puntos del líder, o en el inicio de conversaciones si un equipo más grande llamara en el ecuador de la temporada. Una táctica que siguen muchos pilotos de equipos modestos: mientras haya un generoso traspaso para el equipo huérfano de su piloto estrella, todos contentos.

Otras cláusulas posibles hablan de un número limitado de jornadas corporativas (fácil si uno tiene acciones del equipo; ¿les suena?), el derecho del piloto a marcharse si

procedimientos generales: advertencias verbales y dos por escrito, el derecho a multar al piloto, y un período de reflexión durante el cual ambas partes pueden reconsiderar su posición antes de la terminación del contrato.

"En cuanto cualquiera de las dos partes ha de consultar el contrato cuando no se trata de su revisión anual, la relación ha fracasado; se acabó", dice una de nuestras fuentes. Aunque poco frecuente, no es algo imposible, como probó el *Buttongate*. No obstante, lo que dicho episodio no demostró fue que la buena voluntad sirve de mucho en F1. Sí, así es: la buena voluntad sí que existe en ciertos círculos de la F1.

Por ejemplo, un equipo tal vez se da cuenta de que es mejor una llamada certera del jefe que un rapapolvo en forma de advertencia oficial por escrito y multa en caso de un pequeño, ejem... 'incidente'.

O a lo mejor eres el piloto preferido del equipo para las jornadas corporativas porque, digamos, eres más hábil para la charla sobre temas triviales. Pero has cubierto el número de actos publicitarios especificados en tu contrato, así que los sponsors te pagan el sueldo de un día para que asistas. Por lo general, esto incluye el coste de tu jet privado y la suite presidencial del mejor hotel de la ciudad. Y tal vez paguen para que tu mejor amigo y/o la mujer de tu vida te ayuden a aliviar la tensión de tanto sonreír.

Ya pasaron los días de los contratos verbales sellados con un apretón de manos, a lo Jackie Stewart y Ken Tyrrell; ahora contrato significa negocio, marcas y primas, con un coche de consuelo que mandar a paseo si las promesas quedan en nada. **1**

'Dije a McLaren que me pagara un dólar por mi velocidad y el resto por mi imagen'

Niki Lauda

ciertos miembros clave se van (directores técnicos o jefes de equipo), y el derecho a que le paguen a uno en la divisa de su elección (más de uno lamentará la devaluación del dólar).

PODEROSO CABALLERO

Las cláusulas sobre el patrocinio y merchandising personales son de lo más estrictas: hoy día de lo que se trata es de proteger la 'marca principal'. "¿Que Schumi dobla su salario con el merchandising? ¡Y un huevo!", exclama uno de los que saben. "De acuerdo, seguramente es el único que gana una cantidad considerable de ese modo, pero no es algo tan rentable como cree la gente, porque los equipos lo han ido controlando mucho más durante los años".

La razón se remonta a la época en que los pilotos cerraban sus propios tratos a cambio de un emblema en el mono. Muchos deberían haberse ceñido al pilotaje, ya que a menudo esta subasta devaluaba la 'marca' del equipo y daba al traste con las tarifas a la hora de atraer empresas de primera. Ayrton Senna era uno de los pocos pilotos que tenía acuerdos personales incluidos en su contrato con el equipo, y el 'Banco Nacional' en su mono y casco fastidió de lo lindo a Honda durante su época en McLaren.

Aunque el patrocinio personal sobrevive en la cola de la parrilla, los pilotos punteros sorteán las restricciones de su contrato haciendo lucrativos tratos secretos con sponsors (no todos los pagos son por

emblemas en el mono). Muy a menudo se puede convencer a los pilotos de que hagan un poco de trabajo publicitario clandestino.

Otros trucos del oficio incluyen referirse a los pilotos como "contratistas" del equipo, en lugar de "empleados", y que aquéllos se establezcan como empresas privadas; ambas medidas contribuyen a la "optimización fiscal", como delicadamente expresa otro enterado. Claro que esto no ha de dar mala espina: emplear pilotos a través de empresas filiales fue una táctica adoptada hace años por Brabham y Lotus.

Dada la naturaleza de alto riesgo del trabajo, todos los pilotos pagan primas descomunales de seguro además de aceptar la cobertura proporcionada por los equipos. Y, por supuesto, los pilotos firman para cubrir a sus "jefes" y todos los sponsors asociados; así, en caso de accidente mortal, no será considerada responsable una sociedad anónima X.

Pero ¿y el derecho de los jefes de equipo a impedir que sus pilotos esquien, hagan motocross o se lancen en paracaídas? Bueno, sí, esto sucede, pero a ver si adivinan a quiénes de la parrilla actual no les afecta esto y, de hecho, tienen incluido en su contrato que tendrán que ir a esquiar, si no les importa...

Otros pilotos tienen tantas ganas de llegar a ser algo que algunos equipos de la cola les ofrecen un sueldo (relativamente) mísero de 100.000 dólares por temporada, del que el piloto ha de pagar sus gastos (vuelos, hoteles, etc.), y cualquier patrocinio personal que aporte se lo quedará el equipo. Por otra parte, no es ninguna novedad: un equipo cuyo nombre nos llamamos se reserva el derecho de reclamar como propiedad del equipo cualquier regalo que reciban sus pilotos valorado en más de 100 dólares. En fin, si eres bueno se fijarán en ti (Webber) y si no, te delatarán (Wilson), por mucho dinero que traigas (Yoong).

LLAMEN A MI ABOGADO

Pero ¿qué ocurre cuando las cosas salen mal, cuando un piloto infringe una cláusula de su contrato? Como es bastante normal con los contratos personales, existen

Los intereses 'extraescolares' de un piloto suelen reflejarse en las cláusulas más sorprendentes del contrato, el tipo de cosas que por lo general se asocia con astros del cine y la música como Eminem (abajo).

"Y también quiero..."

Se rumorea que Nigel Mansell causaba más de un quebradero de cabeza al exigir cuatro suites en cada GP para su séquito, pero eso es de poca monta comparado con lo que exigen los famosos en una gira. Desde la mesa y tacos de billar para los Rolling Stones (pero no bolas: "Ellos traen sus propias bolas de billar") a la exigencia de P.

Diddy de que toda la comida, bebida y hielo que le sirvan sea examinada para detectar pelos, el mundo está loco fuera de la F1. El rapero Eminem (izda.) exige 10 litros de té helado recién hecho en el camerino, Elton John ha de disponer de un "canapé" (de los de tumbarse, suponemos), y cerca de Luciano Pavarotti no ha de haber "olores marcados". Así que los pilotos de F1 no son tan exigentes...



PILOTO: JORDAN-TOYOTA

Narain Karthikeyan

Sobre Kolles y Carlin, los nervios de la primera carrera y el apoyo en la India

¿Tomó forma rápidamente el acuerdo para correr para Jordan?

Sí, fue rápido. Recibí una llamada de Trevor Carlin [director deportivo de Jordan] diciéndome que podría haber una posibilidad de hacer algo en F1. Luego, Colin Kolles [jefe del equipo Jordan] me llamó y me dijo lo que pasaba y que estaban interesados en llegar a un acuerdo. Hablé con mis sponsors—porque el equipo necesitaba patrocinio—y también mostraron interés por cerrar un trato, porque ya conocían a Trevor y sabían que hizo un buen trabajo para mí en el pasado. Así empezó todo.

¿Cuánto tiempo llevó desde la primera llamada hasta la firma del contrato?

¡No el suficiente! Trabajamos a tope durante 20 días; fue tan estresante que a veces no podía dormir. Pasaban muchas cosas, pero valió la pena porque al final dio su fruto.

¿Cómo se recibió la noticia en la India?

Fue un bombazo. Ya tengo muchos seguidores allí de la F3 y la F-Nissan, pero ahora es noticia de primera página en todas partes. La F1 es muy conocida en la India. Siempre ha tenido mucho éxito por la tele, pero ahora, al parecer, todos los bares están llenos los domingos. Incluso para ver la calificación.

Entonces, ¿cómo ha cambiado su vida en casa desde el anuncio?

No sé cómo hubiera sido salir pasear por la calle porque el día que lo anuncié, ¡tomé un avión hacia Europa! Antes, cuando iba a un restaurante o al cine, la gente venía y hablaba conmigo. Pero me imagino que las cosas habrán cambiado mucho desde que me fui.

¿Resulta frustrante pilotar un coche del año anterior apenas evolucionado?

Estoy muy contento de estar en F1. Es frustrante, pero he de hacer lo máximo con lo que tengo. Si tuviera 30 años [Narain tiene 28], podría sentirme más frustrado, pero sé que en estos momentos tengo una buena oportunidad. Ahora que estoy en F1, pienso seguir aquí. Puede suceder de todo, pero hasta ahora, bien. Creo que muchos están contentos con lo que he hecho.

¿Cree que es mejor ser debutante con un nuevo equipo?

Es una gran sensación; en cierto sentido, no hay mucha presión. Los aficionados de mi país

se han portado muy bien: saben que no podemos estar a la altura de los punteros, así que tienen paciencia. La prensa india también lo ha expuesto de este modo, así que no creemos que haya una presión excesiva sobre nosotros. Tenemos objetivos realistas: primero, acabar todas las carreras y, si podemos, nos gustaría puntuar. El año pasado, Nick Heidfeld sumó sólo tres puntos y es un gran piloto que hace un trabajo excelente. Así que si consigo lo mismo, estaré satisfecho.

¿Qué tal el trabajo con Trevor Carlin y Colin Kolles?

Siempre es genial trabajar con Trevor; hace 10 años que lo conozco y nos llevamos muy bien. Es un tipo de trato fácil y eso hace que trabajando con él todo parezca posible. A Colin también hace tiempo que lo conozco. Nos llevamos bien. Evidentemente, conozco mejor a Trevor porque corría para él, pero Colin estuvo metido en F3 en la misma época y me conoce y sabe de lo que soy capaz.

Sin probar mucho, ¿le dio la impresión de que le arrojaban a los leones?

Nada te prepara para la F1: es otro cantar. Pero si uno lo aprende todo rápidamente, no hay mucho tiempo para preocuparse por nada. Fue una ayuda que ya conociera a algunos miembros del equipo, pero el coche no es más que una evolución del del año pasado, así que no esperamos puntuar con regularidad. Pero eso es lo que me esperaba.

¿Qué sintió en su primer test del EJ15?


Fue en Barcelona. Desde entonces, hemos

hecho muchos cambios pequeños en el coche. No podría decirle si es un coche especialmente fácil de pilotar porque es el único F1 que he llevado como es debido. Pero está bien. Claro que probé para Jordan en 2002, pero es imposible comparar coches cuando estás fuera del cockpit unos años.

¿Estaba nervioso en Melbourne?

Claro. Todo sucedió muy rápidamente, y siempre había algo que me tenía ocupado tanto dentro como fuera de la pista. Pero aprendí a relajarme; cuando llegué a Malasia estaba mucho más a mis anchas. Calificar en Melbourne fue delicado, especialmente en mojado porque hay muchas marcas de pintura en el asfalto que eran muy resbaladizas con la lluvia. Pero en carrera nos las arreglamos bien, y quedé muy satisfecho porque nuestro ritmo en carrera fue bueno.

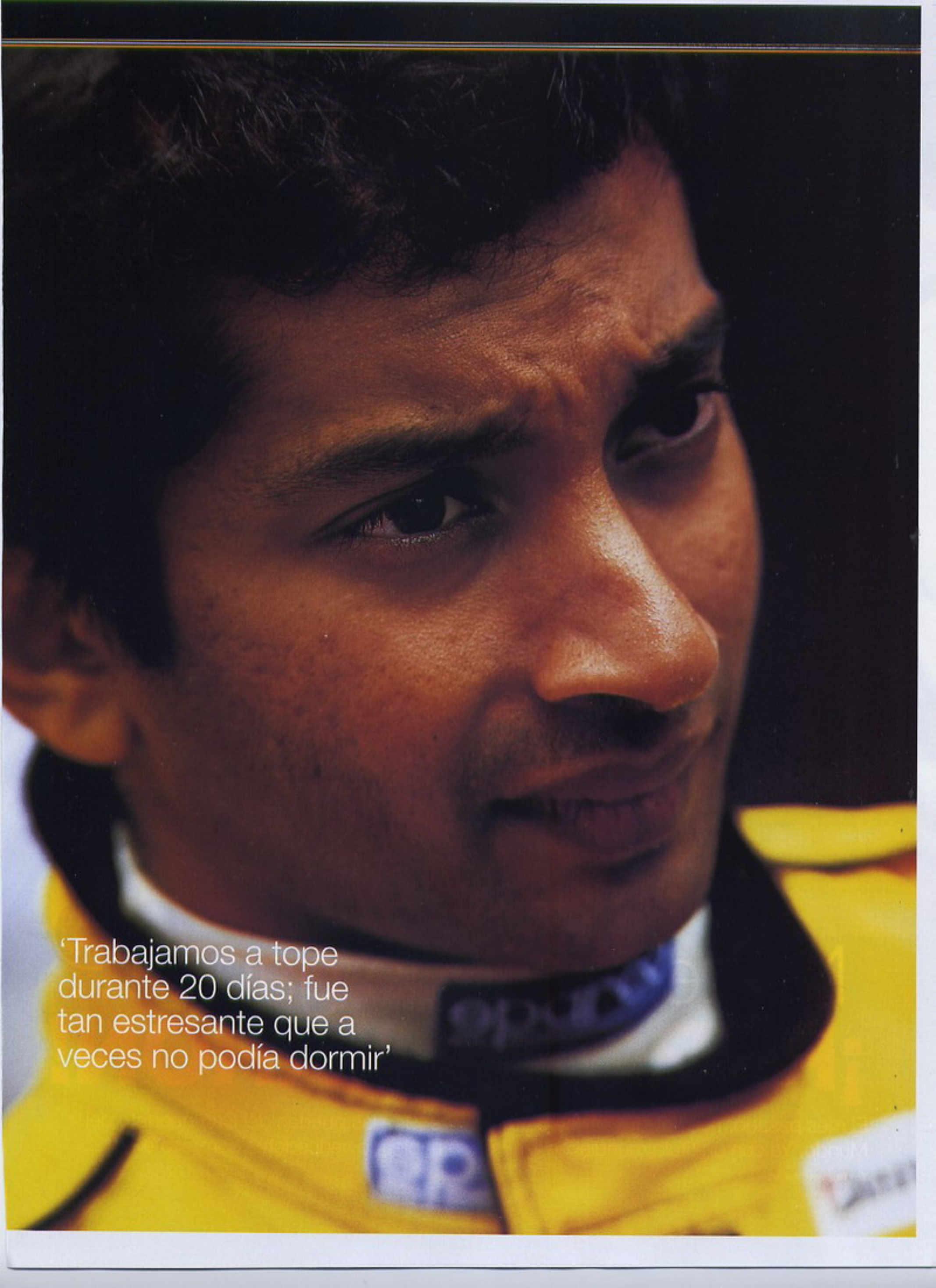
¿Pudo prepararse y ponerse un poco más al tanto en Malasia?

El circuito de Sepang fue bastante difícil de aprender, ya que es un trazado fluido y en muchas de las curvas es difícilísimo llegar a dominar la trazada, por eso se vio que incluso los tipos más experimentados cometían errores. En comparación, Melbourne fue un circuito bastante fácil de aprender. En Sepang empezamos a hacer algunos cambios en el coche y el equipo empezó a cuajar. Todo ha ido más o menos como esperábamos; el resto de la temporada debería ser divertido y, si pudiéramos puntuar, sería una prima fantástica para todos los implicados en el equipo. 

Karthikeyan habla con Carlin (a la izda. en la foto) y Kolles, que valoran su velocidad y, cómo no, sus sponsors. Sus espaldas cargan el peso de sus 1.027.015.247 compatriotas.



FOTO GRANDE: DARRIN HEATH, SUTTON IMAGES.COM

A close-up, profile view of a man with dark hair and a slight mustache, looking off to the right. He is wearing a bright yellow racing suit with a black collar. The collar has a blue and white logo that appears to be 'SPYDER'. There are other logos on the suit, including a blue 'GR' logo and a white 'MUM' logo. The background is dark and out of focus.

'Trabajamos a tope durante 20 días; fue tan estresante que a veces no podía dormir'



2^a
Parte

No tenían que ganar... **¡PERO GANARON!**

El mes pasado, nuestro dossier se detuvo en 1949, a las puertas del Campeonato del Mundo. Ya con un título mundial en liza, siguió habiendo vencedores sorpresa en F1...

Texto Javier del Arco

Mónaco, 1955: Se esperaba la victoria de Fangio y Mercedes... (dcha., seguido por su compañero de equipo Stirling Moss); Gilles Villeneuve (en la otra página), protagonizó sonoras gestas con el Ferrari turboalimentado.



>El Squalo Rojo les pudo a las Flechas de Plata

Maurice Trintignant (Ferrari 553 F1), GP de Mónaco de 1955

Mayo del 55 fue el momento álgido de Mercedes en su tercer retorno a los circuitos. Si 1954 había sido triunfal, 1955 lo estaba siendo por partida doble, pues dominaba también el Campeonato del Mundo de Coches Sport, Moss acababa de ganar las célebres Mille Miglia a un promedio récord, iban a disputar el Gran Premio con más *glamour* de toda la temporada y todavía no se habían disputado las trágicas 24 Horas de Le Mans -faltaba un mes...-, cuyas 82 víctimas mortales irían por siempre involuntariamente asociadas al nombre de la marca alemana.

Todo era perfecto: los W196 parecían muy capaces de llevar a Fangio hacia su tercer título mundial; a su sombra maduraba un Stirling Moss que era toda una promesa; y el *Rennabteilung* de Stuttgart había construido dos chasis nuevos -más cortos- para que sus dos pilotos estrella se sintieran más a gusto en la montaña rusa monegasca. Lancia, sí, tenía un buen coche en el D50 diseñado por Vittorio Jano y un gran piloto en el dos veces Campeón del Mundo Alberto Ascari; pero para que ganase un Lancia, tenían que romper los Mercedes y eso... no parecía probable. Ferrari no tenía coche, Gordini corría con F2 apretados, el Maserati 250F era un buen monoplaza para privados...

De modo que el encargado de megafonía ya podía ir poniendo al alcance de su mano el disco del *Deutschland*, *Deutschland über alles* y el del himno argentino... aunque ello supusiese olvidar un poco que estaban en Mónaco, un micro-país regido no por el reloj... sino por la ruleta. Nello Ugolini, director deportivo de la Scuderia, llamó a Maurice Trintignant a su Mas d'Arnaud para preguntarle si

estaba dispuesto a conducir uno de sus coches: "Con un podio nos sentiríamos más que satisfechos". Ferrari llevó a Mónaco cuatro coches: dos antiguos 553 F2 de 1953 subidos a 2.500 y dos 'nuevos' 553 F1 que eran lo mismo pero evolucionados y que fueron bautizados con el nombre de Squalo a causa de sus formas. Meazza, el jefe de Mecánicos desde los tiempos de Nuvolari, le aconsejó de inmediato al corredor francés: "Usted es el n° 1 del equipo y puede elegir; coja uno de los viejos; van mejor...".

Innovadores en 1933 al formar su parrilla de salida con los tiempos de entrenamientos, los organizadores monegascos volvían a serlo en 1955 al anunciar que la primera línea de la parrilla se decidiría el jueves, durante la primera sesión. Con ello esperaban dar más interés a un día huérfano de emociones. Fangio se hizo con la pole definitiva casi al final, batiendo el viejo récord de Caracciola (1m 46s, en 1937) y dejándolo en 1m 41,1s. Tras él, Ascari y Moss.

El viernes (de madrugada) y el sábado se rodó por las siguientes posiciones. Y el domingo al mediodía, la parrilla lucía así (véase recuadro, dcha.). ▶

Notas: * El tercer piloto del equipo Mercedes era el joven Hans Herrmann, pero se rompió una pierna el jueves y la firma alemana decidió prestarle el muleto al francés André Simon; Mercedes se mostró siempre muy generosa con sus coches de reserva en los circuitos. ** Dado el despelote logístico y técnico imperante en el seno de la Scuderia, las fuentes consultadas para averiguar qué modelo llevaba cada piloto han sido insuficientes. De Trintignant, sabemos que llevaba uno de 'los viejos' porque lo afirma él en su amena autobiografía *Pilote de courses*.

*** Lancia incidió 4 coches, uno de ellos para que el monegasco Louis Chiron pudiese disputar una vez más su Gran Premio nacional.

Parrilla de salida

2	J. M. Fangio / Mercedes Benz W196 / 1m 41,1s
26	A. Ascari / Lancia D50 / 1m 42,1s
6	S. Moss / Mercedes Benz W196 / 1m 41,2s
30	E. Castellotti / Lancia D50 / 1m 42,0s
34	J. Behra / Maserati 250F / 1m 42,5s
36	R. Mieres / Maserati 250F / 1m 43,7s
28	L. Villosi / Lancia D50 / 1m 43,7s
38	L. Musso / Maserati 250F / 1m 44,3s
44	M. Trintignant / Ferrari 553 F1 / 1m 44,4s
16	A. Simon (*) / Mercedes Benz W196 / 1m 45,5s
40	C. Perdisa / Maserati 250F / 1m 45,6s
18	M. Hawthorn / Vanwall W1 / 1m 45,6s
8	R. Manzón / Gordini 16 / 1m 46,0s
42	G. Farina / Ferrari (**) / 1m 46,0s
48	P. Taruffi / Ferrari (**) / 1m 46,0s
12	E. Bayol / Gordini 16 / 1m 46,5s
14	L. Rosier / Maserati 250F / 1m 46,7s
46	H. Schell / Ferrari (**) / 1m 46,8s
32	L. Chiron (***) / Lancia D50 / 1m 47,3s
10	J. Pollet / Gordini 16 / 1m 49,4s

Como rezan las notas a pie de parrilla, Lancia disponía de cuatro D50... y bien que le vino, pues Ascari había dejado maltrecho el cambio del suyo y durante la noche de sábado a domingo, los mecánicos repintaron los números de carrera de dos de los coches y dieron el 'cambiazó': el 26 de Ascari se convirtió en el 32 de Chiron y viceversa. Naturalmente, a Chiron no le dijeron nada... pero él sí dijo cuando ya con los coches en la parrilla, se subió al 'suyo' y descubrió que no era el suyo...

En 1955, la salida estaba todavía justo antes de la Horquilla del Gasómetro (hoy Rascasse) y aunque la curva era mucho más simple que hoy en día, tras pisar a fondo todos a una, tenían que frenar cinco segundos después... si no les 'frenaba' otro. Era peliagudo, pero todo salió bien y los 20 participantes pasaron esta primera trampa sin merma.

El Ferrari nº 44 salió 9º y su piloto no cortó la trayectoria de Perdisa, que lo pasó, de modo que enfiló hacia St Devote y el Casino en décima posición. Su piloto había hecho sus cálculos durante los entrenamientos y llegado a la conclusión de que rodando entre 1m 46,5s y 1m 47,0s por vuelta durante toda la carrera -100 vueltas...- podía terminar no muy lejos del primero. Doblado, quizá, pero no muy lejos en los puntos. De modo, que a ello se atuvo.

Fangio y Moss comenzaron mandando la carrera a un tren infernal, seguidos por Ascari que perdía terreno inevitablemente. En la primera vuelta ya le llevaban a Trintignant 3s de ventaja y éste dedujo que lo doblarían hacia la vuelta 35. Pero mucho antes, en la 8ª, se produjo el primer abandono importante: el de Luigi Musso, por rotura del embrague. Trintignant era 9º. Y como antes se había retirado nuestro viejo amigo Rosier, quedaban en carrera 18 coches.

En la vuelta 21, Trintignant pasó a Perdisa, un piloto amateur que disputaba su primera temporada y a Villoresi, que consciente de su papel de 'reserva' por si el Lancia de Ascari tenía problemas, cedió el paso sin oponer resistencia y el primero de los Ferrari pasaba a ocupar la 7ª posición.

Fangio y Moss, que rodaban pegados y saltando los bordillos de la Chicane, doblaron a Trintignant en la vuelta 36. Al parecer, Fangio utilizaba todos sus recursos sin conseguir quitarse de encima al molesto Moss. Tres vueltas más tarde, los adelantados eran el argentino Roberto Mieres y el italiano Eugenio Castellotti. Al primero se le había roto la transmisión y abandonaría más tarde; el segundo había reventado un neumático contra un bordillo y perdería mucho tiempo.

O sea, que el Ferrari ocupaba ya la 5ª posición. Estaba en los puntos. Y seguía ascendiendo: en la vuelta 41, Behra paraba en su box con la transmisión perdiendo aceite: querer atacar al Lancia de Ascari con un Maserati exigía su peaje. Behra continuaría, tras perder mucho

tiempo, con el coche de Perdisa, al que harían parar... *Petoulet* era 4º... y todavía faltaba más de media carrera. Apenas iniciada la segunda mitad, Fangio se detenía en el Virage de La Gare (hoy Grand Hotel) con la transmisión rota; y como Simon se había retirado poco antes al romperse un latigullo, Mercedes no tenía coche de reserva en carrera y Fangio estaba *out* definitivamente.

El podio provisional era Moss, Ascari, Trintignant. De golpe, Moss atemperaba el ritmo y Trintignant le recuperaba 10s en cinco vueltas. Pero aun en el caso hipotético de que lo alcanzase, el francés tendría que recuperarle otra vuelta completa para ser realmente el líder... y a él, dado lo improbable de que tal cosa sucediese, le preocupaba más lo que ocurría detrás que lo que pasaba delante. Por ejemplo, Behra, que venía unos 58s detrás suyo con el coche de Perdisa... y todavía estaba en condiciones de aguarle la fiesta.

Las condiciones del asfalto iban empeorando. El aceite dejado por el Maserati de Behra veintitantas vueltas antes, había sido bien extendido sobre toda la pista por los que seguían corriendo. Y sólo dos pilotos parecían tranquilos y serenos a treinta vueltas del final: Moss, el líder, sin rival serio tras el abandono de Fangio, y Trintignant, más que satisfecho con su tercer puesto. Entre ambos, Ascari no se resignaba e iba a por todas -tal vez esperando un fallo del líder o de su coche- y por detrás, Behra iba también 'ciego' a por la 3ª posición de su compatriota, cosa que, matemáticamente, podía lograr.

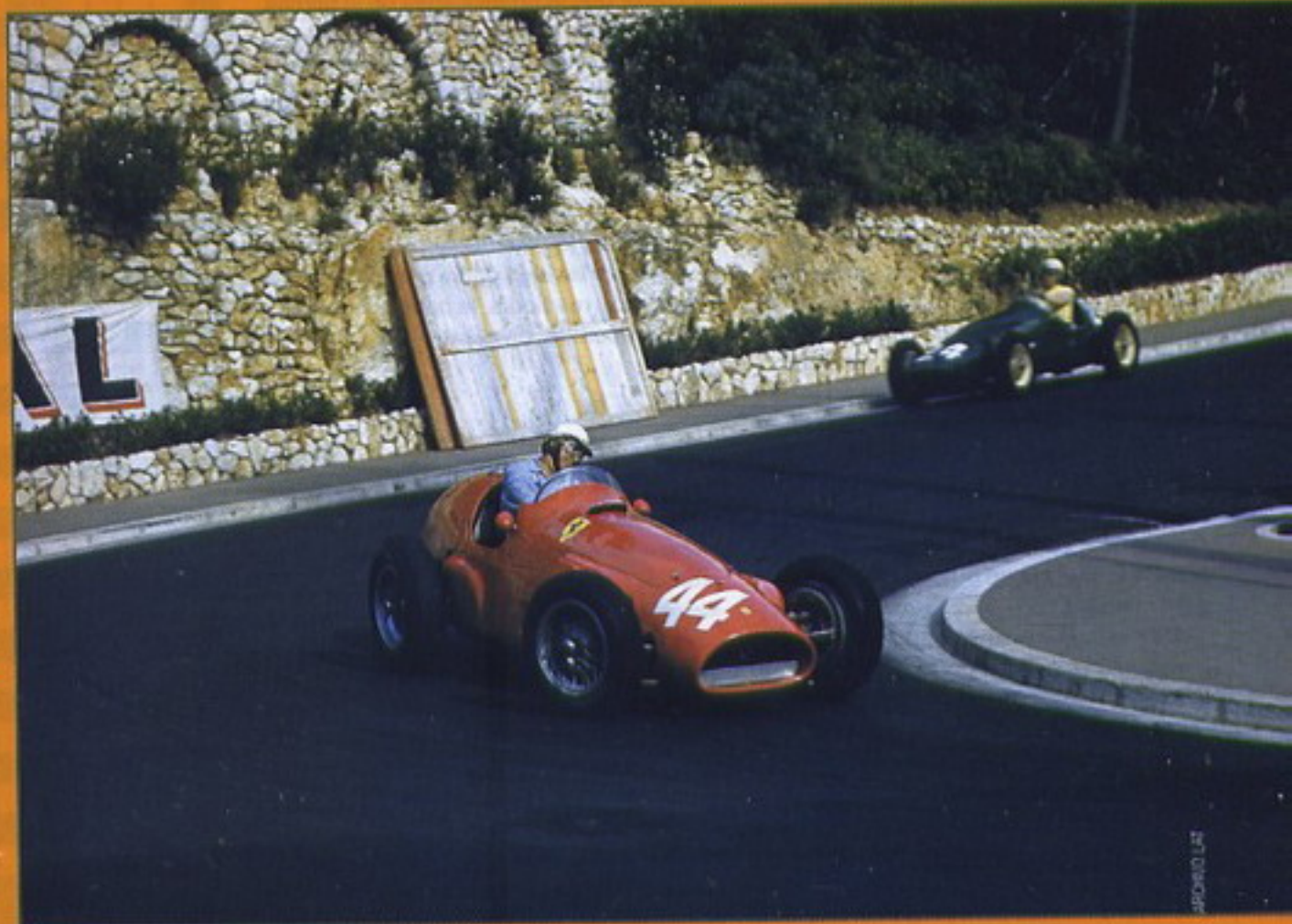
En la vuelta 75, cuando la carrera entraba en su fase conservadora y quedaban en pista 13 coches, en la curva

a izquierdas de entrada al Casino, el manómetro del Ferrari bajaba bruscamente a cero: ¡no había presión de aceite en el motor! Sin embargo, en las curvas a derechas, la presión se mantenía. En la vuelta 77, Ascari bajó su ritmo y Trintignant comenzó a recuperarle 2s por vuelta... a la vez que levantaba el pie en las curvas a izquierdas y realizaba verdaderas acrobacias en las de derechas para mantener el aceite a presión. Lo preocupante -para él- era que Jean Behra se le acercaba también a 2s por vuelta: estaba a 46s y faltaban 22 vueltas. Demasiado justo... para ambos.

Pero fue en la vuelta 81 cuando aquel GP de Mónaco y de Europa entró en la historia: los comisarios del Portier y del túnel empezaron a agitar las banderas rojas y amarillas indicadoras de que "hay aceite en la pista". Y no era un aceite cualquiera: era el de Stirling Moss, parado en su box y bajándose del coche. Con Ascari rodando en 1m 48s-1m 49s, Trintignant -que por unos segundos se había visto perdido en la chicane al pasar sobre el aceite de Moss-, empezó a creer que podría ganar. Al siguiente paso por la chicane, Maurice vio un remolino de gente al borde de la pista, junto al puerto... y después del Bureau de Tabac, notó que la gente agitaba los pañuelos a su paso. Y eso sólo podía significar una cosa: que era el nuevo líder. Pero ¿y Ascari? Pues Ascari había sufrido un incidente análogo al suyo en la chicane dos vueltas antes... pero con peor suerte: derrapó, se fue contra el interior de la chicane, pegó con la cola del coche, rebotó, salió disparado y sin control contra los sacos de arena del borde de la pista... y cayó al agua.

Las dos vueltas que tardó en comprobar que Ascari estaba bien y a

Pero los Mercedes rompieron y el sorprendente vencedor fue el recientemente desaparecido Maurice Trintignant (abajo) con su indefinible Ferrari.





La larga recta de Reims (izda.), escenario de tantos finales dramáticos e intensos; Bonnier y Gurney encabezan el grupo de caza...

bordo de una barca, desconcentraron al nuevo líder, que cuando reaccionó, tenía a Castellotti a 15s y a Behra a 35s. Una vuelta más tarde, el Lancia seguía a 15s y el Maserati había desaparecido, víctima de un trompo.

Quedaban ahora 15 vueltas de angustia y de alegría: Trintignant era líder... pero eso no parecía traer buena suerte aquel día, precisamente. Y con Castellotti y su Lancia a 15s... Pero Eugenio era un joven -no debutante, pero casi- de 25 años y Trintignant un 'viejo zorro' de 37. Y el viejo supo mantener la distancia y ganar un Gran Premio histórico.

El inesperado Maurice Trintignant no fue el único en salir beneficiado: Fangio, antes de abandonar, había marcado la vuelta rápida y como a ésta se le concedía entonces un punto, ello permitiría al maestro argentino establecer un récord histórico de carreras consecutivas acabadas en los puntos: 20 entre el GP del ACF de 1953 y el de Mónaco de 1956, marca que no sería batida hasta EE UU 2002. Louis Chiron acabó 6º, lo que hoy en día le hubiese valido un punto (pero entonces no...) y se convirtió en uno de los pilotos de mayor edad (56 años) que haya tomado la salida en un Gran Premio con

posibilidades de 'quedar bien'. Alberto Ascari tuvo mucha suerte al salir prácticamente ileso de su chapuzón motorizado; pero, cosas del destino, tres días más tarde se mataba en Monza probando, en indumentaria de calle y sin casco, un nuevo Ferrari Sport.

En cuanto al eternamente joven Maurice Trintignant, volvió a ganar el GP de Mónaco de 1958, al volante del Cooper privado de Rob Walker y continuó compitiendo en pruebas francesas hasta bien entrados los años 60. En febrero de 2005, a los 87 años de edad, falleció.

> El cuarto hombre
Giancarlo Baghetti (Ferrari Dino 156), GP del ACF de 1961, Reims

¿Volverá alguna vez un piloto a ganar el primer Gran Premio en el que participe? No es imposible, desde luego; pero sí harlo difícil. Michael Schumacher, cuando debutó en el GP de Bélgica de 1991 hubiese podido hacerlo, pues a final de carrera su compañero de equipo en Jordan, Andrea de Cesaris, llegó a ir segundo y Michael estaba por delante de él en la parrilla. Pero el Jordan del debutante quemó el embrague en la arrancada y apenas pudo recorrer unos

metros antes de retirarse.

Giancarlo Baghetti podía seguir tranquilo en su solitario panteón: el próximo en acercarse podría tardar años.

Claro que también está Giuseppe Nino Farina, vencedor del Gran Premio británico de 1950 en Silverstone, primera carrera puntuable para el primer Campeonato del Mundo. Pero supongo que el lector coincidirá conmigo en que no es lo mismo: en Silverstone, ganara quien ganase, sería una victoria en su primer Gran Premio. En cambio, en Reims en 1961 tenía que ser Baghetti o nadie.

Y, como siempre, fue un cúmulo de circunstancias lo que provocó el hasta hoy singular desenlace.

Hacia por lo menos dos años que la FIA venía anunciando un cambio de fórmula de 2.500 a 1.500cc en 1961. Y los ingleses, ni caso. De modo que, llegado el día, los Cooper, Lotus, BRM, Porsche y demás constructores se encontraron con unos chasis más o menos buenos... y unos motores que, como poco, estaban 40 ó 50 CV por debajo del Ferrari Dino 156 F1 que, sí, podía tener un chasis prehistórico, pero los 200 CV de su V6 podían con todo... o con casi todo, pues en Mónaco, Stirling Moss dio un recital de conducción con el Lotus 18 privado de Rob Walker y acabó 1º por delante de los tres coches de Maranello, que se turnaron en la caza del insolente inglés, pero no pudieron. A media temporada, Moss repitió su hazaña en Nürburgring, si bien esta vez el coche era un 18/21. Pero, en el intervalo, Ferrari había dominado a placer -1º, 2º y 5º en Holanda, 1º, 2º, 3º y 4º en Bélgica, 1º, 2º y 3º en Gran Bretaña... y 1º a secas en Francia- y el Campeonato del Mundo era suyo. Sólo quedaba por decidir el nombre del campeón: Wolfgang von Trips o Phil Hill.

En esta situación de dominio absoluto con esporádicos sobresaltos, Ferrari decidió alinear un cuarto coche (a través de la Federación Italiana), a cuyo volante tendrían acceso los pilotos que interesaran al patrón. En Bélgica fue para Olivier Gendebien, 4 veces vencedor de Le Mans y todo un héroe nacional, que, lógicamente, acabó 4º, siendo ésta la única ocasión en el Campeonato del Mundo en que un mismo equipo ha copado las cuatro primeras posiciones de un Gran Premio.

Siguiendo con la misma pauta, la Federación Italiana inscribió el cuarto coche para... Giancarlo Baghetti. Los 'muy enteraos' sabían que Baghetti había ▶

Clasificación final: 100 vta. x 3,138 km = 313,800 km

- 1º Maurice Trintignant / Ferrari (isl. pero ¿cuál?) / 2h 58m 02,8s / a. 105,62 km/h
- 2º Eugenio Castellotti / Lancia D50 / a 20,2s
- 3º J. Behra / C. Perdisa / Maserati 250F / a 1 vuelta
- 4º Giuseppe Farina / Ferrari / a 1 vuelta
- 5º Luigi Villorosi / Lancia D50 / a 1 vuelta
- 6º Louis Chiron / Lancia D50 / a 5 vueltas
- 7º Jacques Pollet / Gordini 16 / a 9 vueltas

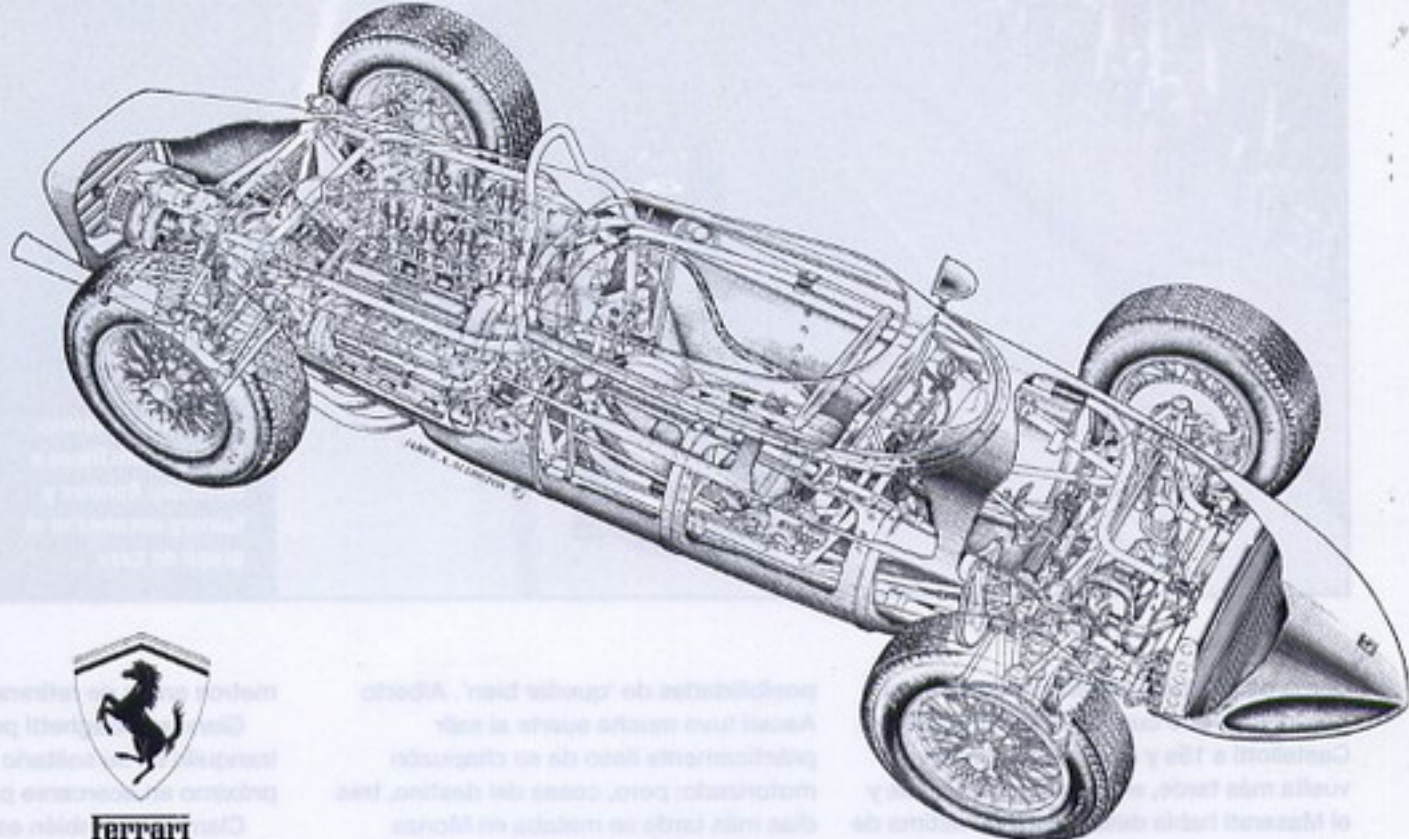
No clasificados:

- C. Perdisa / J. Behra / Maserati 250F / 88 vta., embrague, trompo, motor caído
- P. Taruffi / P. Frere / Ferrari / a 14 vueltas
- Stirling Moss / Mercedes Benz W196 / a 19 vueltas

Retirados:

- Alberto Ascari / Lancia D50 / vta. 81, splash!
- Harry Schell / Ferrari / vta. 68, motor
- Roberto Mieres / Maserati 250F / vta. 64, transmisión
- Elie Bayol / Gordini 16 / vta. 63, transmisión
- Juan Manuel Fangio / Mercedes Benz W196 / vta. 49, transmisión
- Robert Manzón / Gordini 16 / vta. 38, transmisión
- André Simon / Mercedes Benz W196 / vta. 24, fuga aceite
- Mike Hawthorn / Vanwall / vta. 22, acelerador
- Louis Rosier / Maserati 250F / vta. 8, accidente
- Luigi Musso / Maserati 250F / vta. 7, transmisión

Vuelta rápida: Juan Manuel Fangio (Mercedes Benz W196), 1m 42,4s, a 110,588 km/h



Esta radiografía del Ferrari Dino 156 (dcha.) nos muestra los detalles del auténtico protagonista de la temporada 1961.

ganado hacia poco los Grandes Premios no puntuables de Siracusa (Sicilia) y Nápoles, siendo la de Reims su tercera experiencia en F1 y la primera en el Campeonato del Mundo. No era, pues, un debutante en F1, pero casi, casi. Y con el 'avión' que llevaba, tenía incluso la oportunidad de 'pillar puntos': las largas rectas de Reims eran favorables a la potencia, es decir, a Ferrari, que confiaba en repetir su resultado global de Bélgica.

La inscripción era abundantísima, la

más numerosa desde 1936 en un GP del ACF. Y los entrenamientos, aparte de que uno de los días Baghetti y McLaren se encontraron en la frenada de Thillois con un turismo francés cargado de gallinas y viniéndoles de frente, no produjeron ningún resultado que no se esperase. Baghetti estaba un poco atrás en la parrilla (para ir con un Ferrari), pero como 'era nuevo'... He aquí la parrilla (véase recuadro, abajo).

Al bajar la bandera tricolor, los tres

Ferrari salieron catapultados para completar la primera vuelta en 2m 42s, Phil Hill en cabeza, Ginther y von Trips a rueda y Moss algo más atrás, intentando no quedar descolgado. Detrás seguía un rosario de coches. Ginther hizo un trompo en la segunda vuelta y fue pasado por Moss. Pero el espejismo duró una vuelta: Ginther recuperó su tercer puesto en la 3ª y Moss comenzó a aumentar su retraso sobre los Ferrari... y a mermar su ventaja sobre los que venían detrás, que eran siete y se disputaban con fiereza la 5ª posición. Al cabo de 10 vueltas, Moss estaba a 30s, detrás venían Baghetti, Ireland y Clark, rueda con rueda, y 2s después Bonnier, Graham Hill y McLaren igualmente 'pegados'.

Hacia calor. No tanto como había hecho en 1959, pero casi. Moss, sin frenos, iba perdiendo y en la vuelta 15 fue superado por ambos grupos. A Baghetti 'lo llevaban' entre Clark e Ireland y él, inexperto pero con caballos de sobra, se dejaba llevar.

Phil Hill y von Trips aflojaron un poco para ver si Ginther los alcanzaba y los tres Ferrari hacían el resto del Gran Premio en formación. Pero esta vez no iba a ser así. En la vuelta 18, von Trips paraba en su box con la junta de culata quemada. Y en la 20, Moss perdía cuatro vueltas mientras le revisaban los frenos.

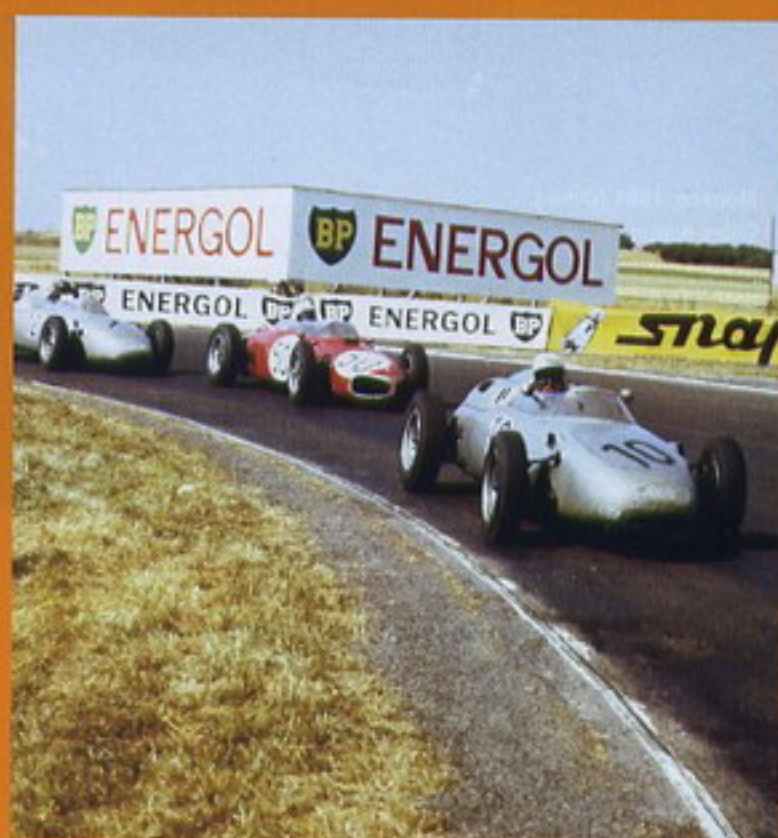
En la vuelta 25, una antes de media carrera, sólo Phil Hill parecía firme y seguro en su posición -la 1ª...- pues detrás venía Ginther a 22s y una jauría de siete coches metidos en 9s, entre los que se encontraban los Porsche de Gurney y Bonnier, que habían conseguido restablecer contacto con el grupo. Tercero era Baghetti, pero estaba a casi un minuto del líder y tenía a Clark a 0,1s y a Ireland a 1s. Los sorprendentes Porsche fueron escalando posiciones, cogieron al trío Baghetti-Clark-Ireland y reemplazaron a los dos Lotus, que perdieron contacto. Pero Baghetti continuó impasible su lucha con los coches plateados, como antes lo había hecho con los verdes.

Y, de pronto, toda la responsabilidad del resultado cayó sobre sus espaldas: Phil Hill se salió en la vuelta 38 al adelantar a

Parrilla de salida

16	Ph. Hill / Ferrari Dino 156/61 / 2m 24,9s
20	W. Von Trips / Ferrari Dino 156/61 / 2m 26,4s
18	R. Ginther / Ferrari Dino 156/61 / 2m 26,8s
26	S. Moss / Lotus 18-Climax / 2m 27,6s
8	J. Clark / Lotus 21-Climax / 2m 29,0s
22	G. Hill / BRM 48/57 / 2m 29,1s
40	J. Surtees / Cooper T53-Climax / 2m 29,1s
4	B. McLaren / Cooper T55-Climax / 2m 29,4s
12	D. Gurney / Porsche 718 / 2m 29,6s
6	I. Ireland / Lotus 21-Climax / 2m 29,8s
24	T. Brooks / BRM 48/57 / 2m 29,9s
50	G. Baghetti / Ferrari Dino 156 / 2m 30,15s
10	J. Bonnier / Porsche 718 / 2m 30,5s
2	J. Brabham / Cooper T55-Climax / 2m 31,0s
42	R. Salvadori / Cooper T53-Climax / 2m 31,0s

etc., hasta 26 participantes. Trintignant era 23º...



Moss por enésima vez y caló el motor. Y en la 39, Ginther entró en su box para poner aceite, operación que no pudo llevarse a cabo por prohibirlo el reglamento, de modo que volvió a la pista y al rato, se retiró.

La carrera había tomado un cariz distinto. Ahora era cosa de tres y ninguno de ellos parecía dispuesto a hacer favores. Baghetti fue líder durante las vueltas 41 a 43; le sucedió Bonnier en la 44, Baghetti recuperó el liderato en la 45 y en la siguiente los dos Porsche iban delante, sin dejar hueco al Ferrari. No obstante, 'el inexperto' se las apañó para superarlos en

la frenada del Thillois y retomar el mando de aquel duelo apasionante. Gurney volvía a ser líder en la vuelta 48 y pasó por meta emparejado con el Ferrari, mientras Bonnier se detenía en su box, dejando un rastro de humo.

Gurney mandó la última vuelta y salió en cabeza de la última curva. Pero a unos hectómetros escasos de la meta, Baghetti, que iba pegado, salió de la estela del Porsche, lo pasó y ganó por 0,1s, que era lo que se apreciaba entonces.

¡Increible!: el debutante había ganado el primer Gran Premio puntuable en el que participaba. Y, además, era el primer

vencedor italiano desde los tiempos de Ascari... ¡Y con un coche italiano!

Curiosamente, Baghetti no volvería a ganar nunca más en F1. Y Gurney —que me explicó la historia con pelos y señales mientras comíamos en la Hospitality Home de Goodyear en Spa, algo así como 28 años después— tuvo la compensación de ganar el GP del ACF para Porsche —ya con un 8 cilindros y más caballos— pero no fue en Reims sino en Rouen, en 1962.

Baghetti (arriba), emparejado entre los dos Porsche de Bonnier y Gurney; el joven italiano cruza la meta con el norteamericano a rebufo (arriba izda.), recibiendo el banderazo de manos de Toto Roche.

>Y, de repente, dos victorias seguidas a cargo del 'Extraterrestre'

Gilles Villeneuve (Ferrari 126CK), GP de Mónaco y España de 1981

¿Te has dado cuenta, lector, de que existen dos constantes a lo largo de esta historia de carreras singulares? Te lo digo porque yo no había caído en ello hasta que he llegado aquí... Una es la presencia constante de Ferrari —como Scuderia o como marca— en todas las ocasiones. Y la otra, la tendencia de los genios a repetir sus genialidades en más de una ocasión.

¿Sí? Pues bien, este último caso sublima ambas circunstancias como ningún otro tandem piloto-máquina hubiese podido hacerlo. Sobre todo, la segunda carrera.

En 1981, el Campeonato del Mundo de Conductores pasaba a denominarse de Fórmula 1 y tras arrancar con fuerza en Long Beach (EE UU Oeste) después de una huelga de pilotos en Kyalami por un asunto de 'faldillas', llegaba a Mónaco —un circuito similar pero con *glamour*— con Carlos Reutemann y su Williams-Cosworth sólidamente instalados en cabeza con 34 puntos y seguidos por Nelson Piquet (Brabham-Cosworth), con 22. Se habían disputado cinco pruebas y el piloto de Ferrari mejor clasificado era Gilles Villeneuve, que había terminado 4º en Bélgica, el anterior Gran Premio.

Aquel año, Ferrari había optado por seguir la vía del turbocompresor, abierta por Renault en 1977 y, desde luego, tras ▶

Clasificación final: 52 vta. x 8,3 km = 431,6 km

- 1º Giancarlo Baghetti / Ferrari Dino 156 / 2h 14m 17,5s / a 192,874 km/h
- 2º Dan Gurney / Porsche 718 / a 0,1s
- 3º Jim Clark / Lotus 21-Climax / a 1m 01,1s
- 4º Innes Ireland / Lotus 21-Climax / a 1m 10,3s
- 5º Bruce McLaren / Cooper T65-Climax / a 1m 41,8s
- 6º Graham Hill / BRM 48/57 / a 1m 41,9s
- 7º Joakim Bonnier / Porsche 718 / a 3m 15,4s
- 8º Roy Salvador / Cooper T63-Climax / a 1 vuelta
- 9º Phil Hill / Ferrari Dino 156/61 / a 2 vueltas
- 10º Henry Taylor / Lotus 18-Climax / a 3 vueltas
- 11º Michael May / Lotus 18-Climax / a 4 vueltas
- 12º Masten Gregory / Cooper T63-Climax / a 9 vueltas
- 13º Maurice Trintignant / Cooper 51-Maserati / a 10 vueltas
- 14º Ian Burgess / Lotus 18-Climax / a 10 vueltas
- 15º Richie Ginther / Ferrari Dino 156/61 / a 20 vueltas

Retirados:

- Stirling Moss / Lotus 18-Climax / vta 31, frenos
 - Willi Mairesse / Lotus 21-Climax / vta 27, alimentación
 - Carel Godin de Beaufort / Porsche 718 / vta. 23, motor
 - Lucien Bianchi / Lotus 18-Climax / vta. 21, embrague
 - Wolfgang von Trips / Ferrari Dino 156/61 / vta. 18, motor
 - Giorgio Scarfatti / De Tomaso F1-OSCA / vta. 15, motor
 - Jack Brabham / Cooper T65-Climax / vta. 14, sin aceite
 - Bernard Collomb / Cooper 53-Climax / vta. 6, distribución
 - Toni Brooks / BRM 48/57 / vta. 4, junta de culata
 - John Surtees / Cooper T63-Climax / vta. 4, accidente
 - Jack Lewis / Cooper T63-Climax / vta. 3, motor
- Vuelta rápida: Phil Hill (Ferrari), 2m 27,1s. a 199,374 km/h.

Mónaco, 1981 (dcha.): Gilles domina la brusca entrega de potencia del Ferrari 126CK en la salida de la Plaza del Casino para imponerse en el trazado urbano del Principado.



varios fallos propios de todo nuevo proyecto, los caballos estaban allí y los motores aguantaban. Lástima que el chasis fuese un churro...

Pero churro o no, allí estaba el generoso canadiense luchando por la pole desde el primer momento, aunque finalmente tuvo que conformarse con salir 2º al lado de

recuperación, alcanzó a Piquet-Villeneuve, pasó al canadiense y achuchó al brasileño hasta que éste se salió en el Bureau de Tabac. Era la vuelta 53 y Gilles estaba a medio minuto y conformado. Sin embargo, a 10 vueltas del final, Jones entró en su box para repostar, pues el sistema de inyección del Williams fallaba. Volvió a la

muy pocos espectadores, pues a la afición todavía le dolía en el alma... y en el bolsillo— la 'carrera pirata', sin Ferraris ni Renaults, del año anterior; y luego, para postre, aquel iba a ser —hasta que Jerez tomase el relevo en 1986— el último GP de España, pues los organizadores del Jarama se le pusieron chulos a Ecclestone, le hicieron una contraoferta del 50% de lo que éste pedía por traer el circo... y Bernie sacó la estilográfica y los tachó.

Pero a Jacques Laffite no le preocupaban los politikeos: ¿No se llama la carrera Gran Premio Talbot de España? ¡Pues toma pole Talbot-Ligier!, por delante de los Williams, un McLaren (Watson), un Renault (Prost), un Alfa Romeo (Giacomelli)... y el Ferrari de Villeneuve (véase recuadro, en la otra página, abajo).

Pero la composición duró lo que se tardó en hacer la foto: al primer paso por meta, los dos Williams iban delante con Villeneuve a rueda y Laffite 4º. En la segunda pasada, el Ferrari ya era segundo. Pero no conseguía adelantar a Jones; parecía que lo iba a conseguir a

‘Hay muchas más carreras con resultado excepcional, pero éstas pasarán a la historia como clásicas’

Nelson Piquet, a cuya rueda se colocó en la salida, que no fue dada hasta que se reparó una fuga de agua en el interior del túnel. Ésta fue, en sus primeras líneas, la parrilla (véase recuadro, abajo).

Entre Piquet y Jones había un resentimiento personal: el australiano, Campeón del Mundo de 1980, había sacado al brasileño de la pista en Zolder quince días antes; y cuando Alan, en su

pista con 6s de margen que Villeneuve devoró en cuatro vueltas, adelantando a Jones en medio de una ovación popular. Y frente al palco principesco.

“Tras esta victoria inesperada, es posible creer en cualquier cosa”, escribía yo en el *Libro del Año* Nº 1. Y, efectivamente, dos semanas más tarde, en el Jarama, el festival volvía a repetirse... pero con dos connotaciones: asistieron

Parrilla de salida

5	N. Piquet / Brabham BT 49C-Cosworth / 1m 25,710s
27	G. Villeneuve / Ferrari 126 CK (T) / 1m 25,788s
12	N. Mansell / Lotus 87-Cosworth / 1m 25,815s
2	C. Reutemann / Williams FW07C-Cosworth / 1m 26,010s
29	R. Patrese / Arrows A3-Cosworth / 1m 26,040s
11	E. De Angelis / Lotus 87-Cosworth / 1m 26,259s
1	A. Jones / Williams W07C-Cosworth / 1m 26,538s
26	J. Laffite / Talbot-Ligier JS17-Matra / 1m 26,704s
15	A. Prost / Renault RE30 (T) / 1m 26,953s
7	J. Watson / McLaren MP4/2-Cosworth / 1m 27,058s

etc., hasta 20 participantes.



Clasificación final: 76 vta. x 3,312 km = 251,712 km

- 1° Gilles Villeneuve / Ferrari 126 CK (T) / 1m 54m 23,8s / a 132,03 km/h
- 2° Alan Jones / Williams FW07C-Cosworth / a 39,91s
- 3° Jacques Laffite / Talbot-Ligier JS17-Matra / a 1m 29,24s
- 4° Didier Pironi / Ferrari 126 CK (T) / a 1 vuelta
- 5° Eddie Cheever / Tyrrell 010-Cosworth / a 2 vueltas
- 6° Marc Surer / Ensign N180B-Cosworth / a 2 vueltas
- 7° Patrick Tambay / Theodore TY01-Cosworth / a 4 vueltas

No más clasificados.

Vuelta rápida: 1m 27,470s, Alan Jones (Williams), a 136,311 km/h, en la 48ª



final de recta, pero una y otra vez, el Williams n° 1 escapaba del zarpazo del Ferrari n° 27. Y así, hasta que Jones cometió un error en la vuelta 14, Villeneuve lo pasó, seguido por Reutemann, Prost, Andretti, Piquet, Watson y Giacomelli.

Algunos abandonos fueron haciendo clarear al grupo y éste se convirtió en quinteto, pero el de delante no flaqueaba: ya podía intentar Reutemann, el más tenaz, el adelantamiento o la amenaza: Villeneuve las pasaba 'prostibulas' en la zona sinuosa -o sea, todo el circuito menos la recta- pero al llegar a la curva del túnel enchufaba el turbo y se distanciaba de nuevo. Laffite tomó el relevo del Lole y tampoco pudo. Y así, durante 67 vueltas...

Los que lo vieron no lo olvidarán jamás. Y yo, entre ellos.

Pese a las apariencias, la doble victoria de Villeneuve tan sólo supuso un paréntesis en una temporada controlada por Williams... cuyo título de pilotos ganó Nelson Piquet (Brabham-Cosworth), pues aunque Reutemann era el favorito y quien mejor lo tenía a priori antes de la última


prueba en Las Vegas, su compañero Jones no hizo el menor esfuerzo para ayudarlo, ya que no se hablaban entre ellos.

Este resultado, con el 5º clasificado a 1,24s del vencedor, es uno de los más apretados de la historia -si no el que más...- entre los de llegada en grupo. Y uno de los más apretados, asimismo en la diferencia entre 1º y 2º. Pero a Villeneuve no le sirvió de mucho, aparte de para alimentar su leyenda, pues apenas sumó 4 puntos más durante el resto de la temporada. Y el año siguiente, en los entrenamientos para el Gran Premio de Bélgica en Zolder, perdió la vida en un accidente.

Y colorín, colorado...

Naturalmente, hay muchas más carreras con resultado excepcional por uno u otro motivo, desde la Paris-Burdeos-Paris de 1895 -que Emile Levassor ganó conduciendo él solo de una tacada porque el relevo previsto al tercio de carrera se durmió pensando que no llegaría tan pronto- hasta la tantas veces relatada última victoria de Fangio en Nürburgring 57 por delante de dos pilotos

que podían ser sus hijos... Sin pasar por alto la de Beltoise en 1972 en Mónaco (porque sabía algo que los demás ignoraban), la de Prost y McLaren en Adelaida contra todo pronóstico en 1986 (porque así es la estadística) o la de Ayrton Senna sobre Nigel Mansell también en Mónaco, en 1992 (porque Nigel era así...).

Pero las siete que hemos detallado aquí a lo largo de estos dos meses son siete clásicas que pasarán a la historia como tales. Bueno, al menos eso creo yo. 

Bibliografía: *The German Grand Prix*, Cyril Posthumus; *Montjuïc*, Javier del Arco; *Cars in profile Nº 2, the 4.5 Lago - Talbot*, Cyril Posthumus; *Pilote de Courses*, Maurice Trintignant; *The French Grand Prix*, David Hodges; *The Monaco Grand Prix*, David Hodges; *Libro del Año del Automovilismo Deportivo 1981-82*, Arcor Ediciones; *Ferrari, 1947-1997*, autores diversos; *A Record of Grand Prix and Voiturette Racing*, volúmenes 4 (1937-1949), 6 (1954-1959) y 7 (1960-1964); *Marlboro Grand Prix Guide*, Jacques Deschenaux.

En 1981, el circuito del Jarama (arriba) fue escenario de una machada de Gilles, que aguantó en cabeza con su brutal Ferrari turbo los embites de los ágiles monoplazas Cosworth que le seguían (en la otra página, abajo).

ARCHIVO LAT

Parrilla de salida

- | | |
|----|---|
| 26 | J. Laffite / Talbot-Ligier JS17-Matra / 1m 13,754s |
| 1 | A. Jones / Williams W07C-Cosworth / 1m 14,024s |
| 2 | C. Reutemann / Williams FW07C-Cosworth / 1m 14,342s |
| 7 | J. Watson / McLaren MP4/2-Cosworth / 1m 14,657s |
| 15 | A. Prost / Renault RE30 (T) / 1m 14,669s |
| 23 | B. Giacomelli / Alfa Romeo 179C / 1m 14,897s |
| 27 | G. Villeneuve / Ferrari 126 CK (T) / 1m 14,987s |
| 22 | M. Andretti / Alfa Romeo 179C / 1m 15,159s |
| 5 | N. Piquet / Brabham BT 49C-Cosworth / 1m 15,355s |
| 11 | E. De Angelis / Lotus 87-Cosworth / 1m 15,399s |

etc., hasta 24 participantes.

Clasificación final: 80 vta. x 3,312 km = 264,96 km

- 1° Gilles Villeneuve / Ferrari 126 CK (T) / 1m 46m 35,01s / a 149,100 km/h
- 2° Jacques Laffite / Talbot-Ligier JS17-Matra / a 0,22s
- 3° John Watson / McLaren MP4/2-Cosworth / a 0,58s
- 4° Carlos Reutemann / Williams FW07C-Cosworth / a 1,01s
- 5° Elio de Angelis / Lotus 87-Cosworth / a 1,24s
- 6° Nigel Mansell / Lotus 87-Cosworth / a 28,58s
- 7° Alan Jones / Williams FW07C-Cosworth / a 56,58s
- 8° Mario Andretti / Alfa Romeo 179C / a 1m 00,80s
- 9° René Arnoux / Renault RE33 (T) / a 1m 07,08s
- 10° Bruno Giacomelli / Alfa Romeo 179C / a 1m 13,66s
- 11° Chico Serra / Fittipaldi F8C-Cosworth / a 1 vuelta
- 12° Keke Rosberg / Fittipaldi F8C-Cosworth / a 2 vueltas
- 13° Patrick Tambay / Theodore TY01-Cosworth / a 2 vueltas
- 14° Eliseo Salazar / Ensign N180B-Cosworth / a 3 vueltas
- 15° Didier Pironi / Ferrari 126CK (T) / a 4 vueltas
- 16° Derek Daly / March 811-Cosworth / a 4 vueltas

No más clasificados.

Vuelta rápida: 1m 17,818s, Alan Jones (Williams), a 153,22 km/h, en la 5ª.

#2 Todo encaja ya en Toyota

El día que Fernando pasó a dominar el Mundial, Jarno demostró que Toyota va por buen camino. Por Peter Windsor

Melbourne había sido otra de esas carreras 'casi' de Jarno, las que inicia cerca de la cabeza, cae al centro del grupo en los pit stops... y desaparece sin dejar rastro. Su carrera hizo sonreír a los chicos de Renault; les recordó por qué perdieron la paciencia con Jarno el año pasado después de Magny-Cours, cuando el vencedor de Mónaco dejó que Rubens Barrichello lo adelantara a dos curvas de la meta. También resultó irónico que el sustituto de Jarno, Giancarlo Fisichella, consiguiera una cómoda victoria en Australia.

Después de Melbourne, Jarno habló hoscamente de problemas con sus Michelin traseros, de que el agarre empeoró y que el coche se volvió difícil de pilotar; una imagen conocida. Era lo que hace Jarno: muy rápido en una vuelta, luego pasa algo y todo se tuerce. Dicen que ningún otro piloto en el pit lane es tan "sensible al cambio". Quieren decir que ninguno es tan inconsistente.

Así que a Jarno se le ve pálido y distraído al abordar Malaisia 2005. Además de esa

'Antes de Malaisia, resultaba fácil criticar a Toyota; demasiado dinero derrochado'

decepcionante prueba australiana en que pensar, tenía un trastorno estomacal. En un ambiente extremo, las cosas podían ir a peor.

Pero éste no es el equipo Renault. Es Toyota, un equipo muy distinto de cualquier otro en el pit lane. Eso se notaba antes de Malaisia, cuando Toyota parecía haber acertado con tantas cosas (su compromiso a largo plazo, saber apreciar el pasado, su interés por agradar) y sin embargo tantos fundamentos están fuera de lugar (demasiados cambios de piloto, ubicación en Alemania, un espíritu muy corporativo). Antes de Sepang, resultaba fácil criticar. Demasiado dinero parecía derrocharse en obtener resultados demasiado escasos.

Pero eso no tenía presente el papel de la

determinación, menospreciaba la confianza interior. Por ejemplo, después de Melbourne era fácil confirmar la opinión de que Jarno se había rendido. Michelin informó que su único problema lo causó una tira de goma en su rueda trasera derecha, evidente después del segundo pit stop. Al final de la carrera, como en otros coches, había desaparecido. Esto insinuaba que al conjunto coche/neumáticos de Jarno no le había pasado nada muy malo en Melbourne.

Insinuaba. Claro que Jarno lo negaría; y, en el fondo, sólo los pilotos saben exactamente lo que pasa a su alrededor. No obstante, al lado de Alonso —el matador español que hace botar su Renault en la hierba, deshaciéndose de piezas aerodinámicas como si fueran cinta de teletipo, y aun así marca la vuelta rápida—, bueno, se podía entender por qué Renault se cansó de Jarno.

Pero en Toyota hay una diferencia. Hay comprensión. Mike Gascoyne trabajó con Jarno en Jordan y Benetton/Renault, y contribuyó decisivamente a convencer a Toyota para que recogiera a Jarno de ▶

En una temporada de sorpresas crecientes, Trulli y Toyota (abajo) están superando a muchos favoritos: Sepang demostró que han llegado a la mayoría de edad.





> Pilotos: 2ª prueba, Malasia

1	Fernando Alonso	16
2	Giancarlo Fisichella	10
3=	Jarno Trulli	8
3=	Rubens Barrichello	8
3=	Juan Pablo Montoya	8
3=	David Coulthard	8
7	Nick Heidfeld	6
8=	Ralf Schumacher	4
8=	Mark Webber	4
10	Christian Klien	3

11	Michael Schumacher	2
12	Kimi Räikkönen	1

> Constructores

1	Renault	26
2	Toyota	12
3	Red Bull-Cosworth	11
4=	Ferrari	10
4=	Williams-BMW	10
5	McLaren-Mercedes	9



Heidfeld (arriba) igualó su mejor resultado en F1, tercero; un pinchazo arruinó la buena prueba de Räikkönen (izda.), al que le quedó el consuelo de la vuelta rápida.



Jarno (izda.) dedicó el primer podio de Toyota en F1 a su amigo fallecido.



En la salida (izda.), Alonso convirtió su cuarta pole en un sólido liderato, mientras Trulli contuvo el ataque de Fisichella y mantuvo su segundo puesto.

Renault el año pasado, cuando cayó en desgracia. Como Ross Brawn, Mike es más que un mero director de equipos técnicos de F1. También tiene talento para las personas; es el ingeniero del piloto, a diferencia del ingeniero que construye coches para pilotos. Comprende a Jarno Trulli.

Así que después del GP de Australia no se habló de misteriosos problemas de gomas. En cambio, Mike dijo a todo el que le escuchara que Jarno había corrido bien en Melbourne, a pesar de sus dificultades "con la parte trasera del coche". Y había que creerle, porque era creíble y porque Mike quería que Jarno también lo creyera. Jarno era la cuestión, no la imagen del equipo o incluso las cualidades técnicas del coche.

En Sepang, Jarno empieza poco a poco, cauteloso debido a los 650 kilómetros que su motor arrastra de Australia. El viernes por la mañana, se sienta discretamente en la parte trasera de su box. Con 35º, ingiere muchos fluidos. Y luego, por la tarde, un problema electrónico. Más tiempo muerto. Tiempo para observar a Ralf Schumacher (quinto en la segunda sesión libre) y Ricardo Zonta (tercero). A Jarno se le ocurre que el tercer coche empieza a hacerse notar. Se pueden hacer muchos progresos, sobre todo en estos tiempos de protección del motor. ¿Evaluación de ruedas? Después de Australia, está claro que Michelin no tiene problemas con las temperaturas. El compuesto Principal parece perfecto.

El sábado, el mánager de Jarno, Lucio Cavuto, recibe una llamada de Italia. Uno de los mejores amigos de Jarno, Stefano Bandini, se ha matado pilotando un avión de salvamento en un incendio de montaña. Lucio sabe que lo dejará destrozado. Con el apoyo del equipo, decide no comunicárselo hasta después de la primera sesión oficial.

Con el Toyota bien equilibrado y con adherencia, Jarno da una de sus características vueltas de calificación, suave como la seda, de las que hacen pensar que no tienen nada de particular. Es imposible

establecer con precisión el momento exacto en que empieza a girar el volante y retirar el pie del gas en una curva dada. Su uso de la potencia es impecable, el peso del Toyota distribuido a la perfección. Como en Australia, es segundo, esta vez por detrás de un portentoso Alonso. Después, al enterarse de lo de Stefano, Jarno está apagado. Prefiere no hablar.

Pero durante la noche se va fortaleciendo. Por la razón que sea, el TF105 es competitivo. Mike ha hecho un gran trabajo con los números. ¡Están ahí! El domingo por la mañana, Jarno y su ingeniero de pista finlandés, Ossi Oikarinen, juegan perfectamente con las variables. Prueba de ello es la carga de combustible de Fernando Alonso: con un coche aún mejor con el que jugar, y con el apoyo de la genialidad de Pat Symonds, Fernando también parará pasadas 21 vueltas.

En la segunda crono, pues, Jarno presiona a Alonso, obligando a su viejo colega a no cometer ningún error serio, y conserva la P2, a sólo 0,2s de la pole. Los escépticos están seguros de que Jarno debe ir ligero: no se pueden imaginar un Toyota en primera fila de verdad. Sus neumáticos se vendrán abajo, dicen; Jarno hará lo de siempre.

Salvo que Jarno nunca se ha sentido más fuerte, animado por el apoyo de Mike, cargado por la emoción de la muerte de Stefano. Cree que en Malaisia tiene una auténtica ocasión. Intentará preservar los neumáticos, luego atacará cuando tenga una clara oportunidad. Tratará de administrar la prueba como nunca ha hecho antes. Mónaco, sí; pero el Safety Car intervino varias veces en Mónaco,

brindando ocasiones de hacer un descanso y reorganizarse. Sepang será distinto. Sepang será una carrera de resistencia.

Conduce con una magnífica mezcla de ardor y movimiento, siempre presente en la mente de Fernando, cuidando sus neumáticos, distanciado del grupo que se disputa la tercera plaza. Hace sus pit stops y no pierde la posición. Levanta el pie, conservando el coche, y mantiene su margen. Su vuelta más rápida es casi una décima mejor que la de Fernando, y la marca en la misma vuelta (18); al final, a sus gomas y motor les queda menos de un kilómetro, como tiene que ser.

Así, mientras sus rivales van apurados con problemas imprevistos, Toyota empieza a surgir como el BAR-Honda de 2005. En Sepang, maximizó las ventajas de un gran coche, de un gran conjunto, que sin duda aún lo sería más si se trasladara a Inglaterra o Italia. Brindamos por algunos de ellos: por Luca Mamorini, diseñador de motores desde 1999; por Jason Sommerville, otro ex aerodinamista de Williams que ha florecido; por Ralf Schumacher, cuyo cerebro astuto y organizado aporta mucho al conjunto; por Gustav Brunner y Paul White, ingenieros de proyectos que han mejorado enormemente el rendimiento de los neumáticos; por John Howett, presidente, y por Richard Cregan, director general; sin olvidar a Dieter Gass y sus ingenieros de operaciones, y a Mike Gascoyne, el hombre que exigió números alcanzables del TF105 y que creyó en Jarno cuando muchos otros no; y por Jarno, que, en su día, está a la altura de Michael.

Y, cómo no, por esos días de Fernando, que se están haciendo cada vez más frecuentes y cada vez más grandes. **1**

‘Jarno presiona a Fernando, obligando a su viejo colega a no cometer ningún error serio’

Alonso (abajo) se mostró tan rápido y sólido como en su anterior victoria, en Hungría 2003; encabezó las dos sesiones oficiales y corrió con imperiosa autoridad.





#2 Cajón de sastre

Honda no levanta cabeza; Ferrari pierde comba; Renault (y Alonso) siguen viento en popa. Por Maurice Hamilton y V. F.



La gran ocasión de Davidson (izda.) se esfumó cuando su BAR-Honda expiró; Alonso (arriba) tuvo una bajada de tensión en el podio; Fisichella y Webber (abajo) quedaron eliminados en la horquilla.



MARK THOMPSON/GETTY IMAGES; CLIVE MASON/GETTY IMAGES; GUY CHAUVIN/FP/GETTY IMAGES

Red Bull sigue con alas

Quién lo iba a decir. En dos carreras, ¡Red Bull Racing ha sumado más puntos que Jaguar en todo el año 2004! No sólo eso, sino que el equipo con motor Cosworth es el único cuyos dos coches han puntuado en las dos carreras.

Honda, de mal en peor

Un fin de semana desastroso para BAR-Honda empezó con una fuga de aceite en el motor de Jenson Button en los libres del sábado. Hubo que desmontar el V10 y la pérdida de tiempo en pista privó a Button y a Anthony Davidson de información vital sobre neumáticos y rodaje con poca gasolina. Davidson sustituía a Takuma Sato, indispuerto. Button logró colocarse noveno en parrilla, Davidson salió perdiendo al ser el primero en rodar en los oficiales del sábado. Se creía que la fuga en el motor de Button se había solucionado pero, en carrera, su V10 expiró de forma espectacular en la tercera vuelta, y también el de Davidson. Un problema causado

por un precinto de 10 dólares.

"Éramos muy rápidos", dijo Button. "Adelanté a los Red Bull sin problemas, y luego me acerqué lo suficiente para pasar a Räikkönen. El coche iba bien".

Migajas para Ferrari

A perro flaco... Como si el hecho de que Bridgestone no pudiera hacer frente a las exigencias de la calificación a una vuelta bajo semejantes temperaturas no diera suficientes problemas a Ferrari, Rubens Barrichello tuvo que abandonar porque sus cubiertas traseras estaban hechas polvo. Más tarde, Ferrari afirmó que un pedazo de goma se enganchó en el alerón trasero, alterando el comportamiento y provocando el sobreviraje que destruyó las cubiertas. Pero en el paddock se decía que no fue un trozo de goma, sino un pedazo de espuma que se había soltado en el cockpit. Rubens lo tiró por la borda, para que la eficaz aerodinámica del Ferrari lo llevara hacia el alerón.

Por su parte, Michael

Schumacher sumó discretamente sus dos primeros puntos del año. "Sencillamente, en estos momentos no somos lo bastante fuertes en varios apartados", dijo después de su peor arranque de temporada desde 1992.

Sudor y lágrimas (de júbilo)

Fernando Alonso apenas podía sostenerse al subir a lo más alto del podio. Con un tono de azul más oscuro en su mono empapado de sudor, Alonso tuvo que soportar temperaturas superiores a los 50° en el cockpit sin el consuelo de la botella para beber. Pero eso no empañó su euforia por una segunda victoria en F1 de punta a punta, que esta vez le colocaba en cabeza del Mundial.

"Fernando disputó una carrera realmente espléndida", dijo Pat Symonds, director de ingeniería de Renault. "Fue muy exigente, pero no cometió ningún error. Fue la actuación de alguien que tiene madera de campeón".

El triunfo certifica la condición de favorito al título del español.

"Sólo llevamos dos carreras disputadas; es muy pronto para hablar de ello", dijo Alonso. "Pero he de reconocer que nunca he estado en tan buena posición para ganar. Si seguimos así, todo es posible. Renault volvió a demostrar que somos el equipo a batir".

Traspiés de Físico

La carrera de Giancarlo Fisichella fue más accidentada. Después de un trompo en los libres y pequeños errores en los oficiales, el vencedor de Melbourne no estaba muy contento con el comportamiento de su coche. No obstante, el podio estaba a su alcance hasta que Fisi salió largo y dañó el morro, afectando al apoyo. No pudo hacer nada para evitar que Mark Webber se acercara. El australiano le superó en la curva 14, pero Fisi trató de repararlo, bloqueando ruedas y derrapando contra el Williams, quedando ambos fuera de combate. Más tarde, Fisi recibió una advertencia de los comisarios deportivos. El lenguaje de Webber estuvo algo más subido de tono.



Todos los datos Sepang

Tiempo Cálido y húmedo 35° Temperatura asfalto 51° Vueltas 56 Distancia 310,408 km Espectadores 100.000+ (aprox.)

CLASIFICACIÓN

Posición	Piloto y coche	Tiempo total	Pos. 1ª vuelta
1	Fernando Alonso Renault R25 (Michelin)	1h 31m 33,736s	1
2	Jarno Trulli Toyota TF105 (Michelin)	+24,327s	2
3	Nick Heidfeld Williams-BMW FW27 (Michelin)	+32,188s	8
4	Juan Pablo Montoya McLaren-Mercedes MP4-20 (Michelin)	+41,631s	11
5	Ralf Schumacher Toyota TF105 (Michelin)	+51,854s	5
6	David Coulthard Red Bull-Cosworth RB1 (Michelin)	+72,543s	9
7	Michael Schumacher Ferrari F2004 (Bridgestone)	+79,988s	14
8	Christian Klien Red Bull-Cosworth RB1 (Michelin)	+80,835s	10
9	Kimi Räikkönen McLaren-Mercedes MP4-20 (Michelin)	+81,580s	6
10	Felipe Massa Sauber-Petronas C24 (Michelin)	+1 vuelta	13
11	Narain Karthikeyan Jordan Ford EJ15 (Bridgestone)	+2 vueltas	18
12	Tiago Monteiro Jordan-Toyota EJ15 (Bridgestone)	+3 vueltas	17
13	Christijan Albers Minardi-Cosworth P304 (Bridgestone)	+4 vueltas	19

NO CLASIFICADOS

Rubens Barrichello Ferrari F2004 (B)	comportamiento - 49 vueltas	12
Giancarlo Fisichella Renault R25 (Michelin)	colisión - 36 vueltas	3
Mark Webber Williams-BMW FW27 (Michelin)	colisión - 36 vueltas	4
Jacques Villeneuve Sauber-Petronas C24 (Michelin)	trompo - 26 vueltas	15
Jenson Button BAR-Honda 007 (Michelin)	motor - 2 vueltas	7
Anthony Davidson BAR-Honda 007 (Michelin)	motor - 2 vueltas	16
Patrick Friesacher Minardi-Cosworth P304 (Bridgestone)	trompo - 2 vueltas	20



SEPANG

Longitud circuito 5,543 km



© 2005 Fédération Internationale de l'Automobile, 8 Place de la Concorde, 75008 Paris, Francia

¿Lo sabías?

Los organizadores se atribuyen la venta de las entradas más baratas del Mundial: 100 ringgits (unos 19,5 euros). El Rey y la Reina asistieron el jueves a la Grand Prix Ice Gala, junto al Primer Ministro y su gabinete. Status Quo actuó en pista tras el GP.

VUELTA A VUELTA

- VUELTA 1** Salida limpia sin incidentes. Alonso líder seguido de Trulli y Fisichella
- VUELTA 3** Los motores Honda de Button y Davidson rompen casi al alimón
- VUELTA 10** Alonso ya le saca 6,3s a Trulli
- VUELTA 21** Primer pit stop de Alonso y Trulli, que recuperan las dos primeras plazas al parar Fisichella y Webber en la 22
- VUELTA 25** Räikkönen pincha la rueda trasera derecha, vuelve a boxes a tres ruedas y cae de sexto a 12º
- VUELTA 32** Ralf trata de arrebatarse el cuarto puesto a Webber y se tocan en la última curva; Heidfeld los pasa a ambos, pero Webber recupera la posición en la frenada de la primera curva
- VUELTA 33** Ralf aprovecha para pasar a Heidfeld, pero Nick lo supera en la curva 4
- VUELTA 37** Webber y Fisichella chocan en la última curva, después de que Mark supere a Giancarlo y este último trate de recuperar la posición; Heidfeld tercero
- VUELTA 40** Segunda parada de Alonso
- VUELTA 43** Montoya para y sale cuarto, superando a Ralf en boxes
- VUELTA 56** Alonso cruza la meta

Velocidades y paradas

- VUELTA RÁPIDA**
Kimi Räikkönen
1m 35,483s en la vuelta 23 (208,987 km/h)
- VELOCIDAD MÁS RÁPIDA PUNTO MEDICIÓN**
Michael Schumacher 316,9 km/h
- VELOCIDAD MÁS LENTA PUNTO MEDICIÓN**
Christijan Albers 205,3 km/h
- PIT STOP MÁS RÁPIDO**
Michael Schumacher 24,565s
- PIT STOP MÁS LENTO**
Tiago Monteiro 30,688s

PARRILLA DE SALIDA

Posición	Piloto	1ª sesión	2ª sesión	Suma de tiempos	Vuelta primer pit stop
1	Fernando Alonso	1m 32,582s	1m 35,090s	3m 07,672s	21
2	Jarno Trulli	1m 32,672s	1m 35,253s	3m 07,925s	21
3	Giancarlo Fisichella	1m 32,765s	1m 35,683s	3m 08,448s	22
4	Mark Webber	1m 33,204s	1m 35,700s	3m 08,904s	22
5	Ralf Schumacher	1m 33,106s	1m 35,901s	3m 09,007s	19
6	Kimi Räikkönen	1m 32,830s	1m 36,644s	3m 09,483s	25
7	Christian Klien	1m 33,724s	1m 35,865s	3m 09,589s	18
8	David Coulthard	1m 33,809s	1m 35,891s	3m 09,700s	20
9	Jenson Button	1m 33,616s	1m 36,216s	3m 09,832s	-
10	Nick Heidfeld	1m 33,464s	1m 36,453s	3m 09,917s	20
11	Juan Pablo Montoya	1m 33,333s	1m 36,757s	3m 10,090s	23
12	Rubens Barrichello	1m 34,162s	1m 37,340s	3m 11,502s	25
13	Michael Schumacher	1m 34,072s	1m 37,561s	3m 11,633s	24
14	Felipe Massa	1m 34,151s	1m 37,733s	3m 11,884s	21
15	Anthony Davidson	1m 34,866s	1m 37,024s	3m 11,890s	-
16	Jacques Villeneuve	1m 34,887s	1m 38,108s	3m 12,995s	23
17	Narain Karthikeyan	1m 37,806s	1m 39,850s	3m 17,656s	20
18	Tiago Monteiro	1m 37,856s	1m 40,106s	3m 17,962s	19
19	Patrick Friesacher	1m 39,268s	1m 41,918s	3m 21,186s	-
20	Christijan Albers	1m 40,432s	1m 42,569s	3m 23,001s	15

GP DISPUTADOS

Piloto	Australia	Malasia	Bahrain
Michael Schumacher	R 7		
Rubens Barrichello	2 R		
Jenson Button	11 R		
Takuma Sato	14 -		
Anthony Davidson	- R		
Fernando Alonso	3 1		
Giancarlo Fisichella	1 R		
Mark Webber	5 R		
Nick Heidfeld	R 3		
Kimi Räikkönen	8 9		
Juan Pablo Montoya	6 4		
Jacques Villeneuve	13 R		
Felipe Massa	10 10		
David Coulthard	4 6		
Christian Klien	7 8		
Jarno Trulli	9 2		
Ralf Schumacher	12 5		
Tiago Monteiro	16 12		
Narain Karthikeyan	15 11		
Christijan Albers	R 13		
Patrick Friesacher	17 R		

CLAVE: R Retirado; NS No salido; DC Descalificado

#3 McLaren: mejor tarde que nunca

Mientras prosigue la tiranía de Alonso, éste podría haber sido el día de Kimi. O de Heidfeld y Webber. Por P. Windsor

Si alguna vez hubo un fin de semana en que Kimi Räikkönen fuera a hacerse valer, era éste. Juan Pablo Montoya estaba fuera, tras lesionarse el hombro practicando algún deporte obviamente mucho más peligroso que la F1, y el McLaren-Mercedes de 2005 ya prometía mucho. Kimi marcó la vuelta rápida en Malasia y siempre fue rápido en la pretemporada. Daba la impresión de que en Bahrein estaba listo para un gran resultado. Juan Pablo, que te mejores.

En BMW-Williams había un optimismo similar. Nick Heidfeld fue tercero en Malasia a pesar de que era una de las tres carreras más cálidas del calendario, a pesar de que el concepto del FW27 se basa en las temperaturas ambiente de las 16 pruebas más frías. Para Malasia, Bahrein y Turquía —y seguramente para Mónaco, siempre exigente en cuanto a temperaturas del motor—, Williams iba a 'abrir' el coche, comprometiendo así el apoyo. Pero en las carreras más frías, los radiadores diminutos del Williams se harían valer. Mientras tanto, Bahrein quizá les permitiera hacer correr el coche un poco más 'ceñido'. En 2004, Bahrein fue más fría que Malasia, y en Sepang 2005 el coche fue bastante bien. Bahrein, pues, podría ser todo eso y más, especialmente ahora que Nick tenía un podio en su haber y Mark Webber había tenido

'De la Rosa, sustituto de Juan, desbancó a Kimi en parrilla con una actuación excepcional'

tiempo de recuperarse de la fisura de costilla que sufrió en el último test invernal.

Pero las primeras vueltas de Sakhir no fueron fáciles. Kimi notaba que el MP4-20 perdía tiempo en las curvas lentas, sobre todo en la entrada, y eso era gran parte de la vuelta, claro. Bahrein es una de esas pistas diseñadas por Tilke en que es mucho más fácil perder tiempo en curvas lentas que ganarlo en un par de medias y rápidas.

Aparte de eso, está claro que el nuevo McLaren tiene menos agarre básico a baja velocidad que, digamos, el Renault. Hasta ahora, McLaren explicaba este problema diciendo que infrutilizaban los neumáticos —esto es, que el coche es demasiado bueno para los neumáticos—, pero el fin de semana de Bahrein planteó otra perspectiva. "Tenemos la opción", dijo Ron Dennis el sábado, "de trabajar con Michelin para construir un neumático único. La otra opción, la que estamos estudiando, es tratar de transmitir más energía a los neumáticos".

Creyendo que su primera vuelta de

calificación se le escapaba con la mencionada falta de agarre, Kimi se lanzó a la última curva unos 10 km/h demasiado rápido, salió largo, pasó sobre los pianos... y perdió alrededor de medio segundo. Al final, y teniendo en cuenta la segunda calificación, con ese medio segundo Kimi habría pasado de la quinta fila a la segunda; Pedro de la Rosa, sustituyendo a Juan, y confirmando los rasgos de comportamiento del McLaren, aun así desbancó a Kimi en parrilla. Rápido y pulcro desde el inicio de los libres, sólo fue 0,13s más lento que Kimi el sábado (cuando fue el primero en salir a una pista polvorienta y de escaso agarre) y fue 0,27s más rápido el domingo por la mañana, con sólo una vuelta menos de gasolina. Dada la falta de experiencia de Pedro con la calificación a una vuelta, fue excepcional. ▶

Sin su error en calificación, Räikkönen habría estado en primera fila. Por detrás de De la Rosa en parrilla, logró alzarse con su primer podio de 2005.



> **Pilotos:** 3 prueba, Bahrein

1	Fernando Alonso	26
2	Jarno Trulli	16
3	Giancarlo Fisichella	10
4	Ralf Schumacher	9
5	David Coulthard	9
6	Rubens Barrichello	8
7	Juan Pablo Montoya	8
8	Kimi Räikkönen	7
9	Mark Webber	7
10	Nick Heidfeld	6

11	Pedro de la Rosa	4
12	Christian Klien	3
13	Felipe Massa	2
14	Michael Schumacher	2

> **Constructores**

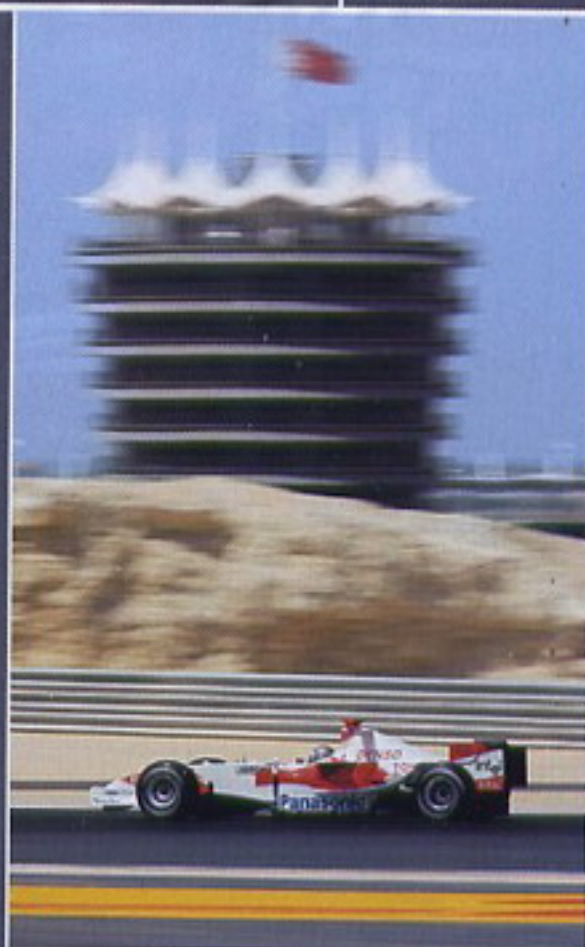
1	Renault	36
2	Toyota	25
3	McLaren-Mercedes	19
4	Williams-BMW	13
5	Red Bull-Cosworth	12
6	Ferrari	10
7	Sauber-Petronas	2



Salida (izda.) y Alonso conserva el primer lugar mientras Schumi se ciñe al interior para defenderse de Trulli. Unas curvas rueda con rueda más tarde, Michael seguía segundo. Pero no por mucho tiempo.



Webber y De la Rosa (izda.) tuvieron una lucha épica, y a la postre el piloto de McLaren se la jugó para igualar su mejor resultado en F1, un quinto puesto; con una sólida segunda plaza, Trulli (dcha.) demostró que el podio de Sepang no fue de chiripa.



Pit lane arriba, BMW-Williams constató que las temperaturas se disparaban. El remedio era 'abrir' el coche, claro, pero seguían subiendo. Bahrein 2005 se iba a disputar a más de 40º, mucho más calor que el año pasado y 5º más que en Malasia. Además, el motor de Heidfeld era el único en carrera que ya corrió en Sepang.

Williams trajo nuevas piezas para el FW27 en Malasia, y confiaba en rebajar más tiempo, pero el factor refrigeración eclipsó las mejoras. Y los nuevos neumáticos Michelin. Nick los probó después de Malasia y su tracción, mayor estabilidad y mejor inserción le impresionaron. McLaren también: de hecho, el único equipo que no optó por los nuevos Michelin delanteros fue Renault, lo cual dice mucho de la calidad del morro del R25. Si Renault hubiera montado esos delanteros, seguramente el sobreviraje habría acabado con el coche.

McLaren partió con un poco más de combustible que Williams: Mark era el más ligero (pararía en la vuelta 21), seguido por Nick (23), Pedro (23) y Kimi (24). No mucha diferencia, pero ¿suficiente para que alguno plantara cara a Renault (que tenía a Fernando Alonso en la pole por segunda carrera consecutiva), Toyota (Jarno Trulli tercero, Ralf Schumacher sexto) e incluso Michael (en primera fila con el nuevo Ferrari F2005, aunque con Bridgestones sospechosamente rápidos y una carga de gasolina ligera)?

No. Fernando, Michael y Jarno se escapaban de los Williams y McLarens a casi un segundo por vuelta. Webber se colocó cuarto en la salida desde la parte limpia de la pista, pero no podía seguir a los tres líderes. Menos agarre, menos velocidad punta, menos estabilidad. Vale. Kimi estaba atrapado detrás de Mark, Nick y Ralf y podría haber ido más rápido, ya que estaba encima de Ralf y pronto estaría encima del

‘Alonso fue rápido, muy rápido, demasiado rápido para cualquiera que se atreviera a plantarle cara’

Williams. No obstante, su posición era la penalización por ese error el sábado y su carga de gasolina el domingo por la mañana, función del carácter del MP4-20.

Michael, tras presionar a Fernando pero sin llegar a encontrar un hueco, se vio de repente bloqueado en quinta y se retiró por avería del sistema hidráulico antes de la primera tanda de pit stops, su primer "abandono mecánico" en 58 carreras. Ralf, que también partió ligero, desapareció de la lucha en cabeza cuando paró a repostar ya en la vuelta 18.

También Nick quedó eliminado pronto. Su motor, girando demasiado tiempo en sus "límites térmicos", como dijo BMW, fue la primera víctima auténtica de la norma del motor para dos carreras.

Esto dejó a Mark y Kimi disputándose el tercer cajón. Mark tenía la ventaja, y la mantuvo, defendiéndose a la perfección, hasta después de la primera tanda de pit stops. Cuando se acercaban a la segunda parada, Mark perdió el control en la rápida curva 9. La zaga se le escapó, el piloto la dejó deslizar, tratando de proteger las gomas... pero se despidió del podio. En la última fase de la prueba, intentando defender el quinto puesto del ataque del desmelenado De la Rosa, BMW le hizo reducir el régimen de giro. Las temperaturas eran elevadas y este motor aún tenía que correr en Imola. Al final fue sexto, por delante de los Ferrari y BAR-Honda, pero no a la altura de Renault, Toyota o, en este día, McLaren-Mercedes.

Kimi acabó tercero, su primer podio del año. No hizo que pareciera fácil; tres vueltas después del error de Mark, salió largo en la rápida curva 15, y luego tuvo un problema con la radio. Kimi empezó a preguntarse por su segundo pit stop más o menos al mismo tiempo que su equipo empezaba a sacarle



Alonso (izda. y abajo) sumó su tercera victoria de punta a punta en F1; en 2005 ya lleva tres podios de tres, y manda con autoridad en cabeza del campeonato.

pizarras cada vez más grandes. Entró por los pelos en la vuelta 43 y luego se limitó a acabar. Si se hubiera calificado en segunda fila, habría sido distinto. Tal como fue, acabó a 18,6s de Jarno Trulli y, más aún, podrá aspirar a la primera fila en Imola.

Pedro de la Rosa, el hombre tranquilo de la F1, subrayó esa promesa con una chispeante carrera hasta el quinto puesto. Fue a por todas todo el día; al principio por detrás de Takuma Sato, perdió tiempo con errores (tratando de superar a Sato y Rubens Barrichello) pero luego consiguió adelantar a, y escaparse de, Jenson Button, Rubens y Mark. Es más, en la vuelta 43, justo antes de su segunda parada, Pedro hilvanó una hermosa vuelta llena de parciales violeta. Su 1m 31,447s no sólo fue 0,4s inferior al mejor registro de Kimi, sino también la vuelta rápida de la carrera.

Eso dice tanto del potencial del McLaren como de las (hasta ahora) infravaloradas dotes de De la Rosa; las cosas deberían mejorar para McLaren; en Imola podrían brillar. BMW-Williams también esperará con ansia el inicio de la más fresca temporada europea. Ciertamente, ni Mark ni Nick bajaron de 1m 33s en Bahrein, pero hacía calor, mucho calor, demasiado calor para el FW27.

Igual que el Renault de Fernando Alonso fue rápido, muy rápido, demasiado rápido para cualquiera que se atreviera a plantarle cara en Sakhir. ①



#3 Cajón de sastre

Pésimo bautismo del nuevo Ferrari; Renault y Alonso están que se salen; y también Toyota. Por Maurice Hamilton y V. F.



Un melancólico Rubens mira su F2005 averiado (izda.) después de los oficiales del domingo; 100 victorias para Renault (arriba); DC embiste a Villeneuve (abajo) en pugna por el último punto en liza.



Tocados pero no hundidos

Ferrari siguió creando más estadísticas amargas, ya que ningún coche rojo puntuó por primera vez desde Brasil 2003. El primer abandono de Schumacher por problemas mecánicos en 58 carreras resumió un fin de semana que, al final, vino a ser poco más que un útil test del coche nuevo.

Schumacher mostró el potencial del F2005 saliendo en primera fila y luchando por el liderato antes de que un problema hidráulico afectara irremediabilmente los cambios de marcha. Michael montaba el neumático más blando, suscitando la sospecha de que rodó ligero el domingo, sabiendo que la goma -y quizá el coche- pudieran no aguantar.

Barrichello, que no había dado más que 85 vueltas durante los tests con el coche nuevo, no fue mucho más allá en Bahrein cuando una avería del cambio limitó su rodaje a sólo cinco vueltas el viernes. Luego salió directamente a la sesión oficial del sábado, en la que se pasó de frenada en la

primera curva. Un cambio nuevo llegó a tiempo para la sesión del domingo, pero se rompió al final de la vuelta, dañando el motor y obligándole a salir desde la cola. Barrichello remontó hasta que sus gomas expiraron en las últimas 20 vueltas y cayó de sexto a noveno.

"Un resultado decepcionante", dijo el director técnico Ross Brawn. "Pero traer el coche nuevo fue lo correcto. Nos llevamos muchos aspectos positivos".

Renault: 100 y subiendo

Renault sacó lustre a su palmarés: la victoria de Alonso fue la 100ª para un motor Renault en F1, la 20ª para un chasis Renault y la primera vez que un chasis Renault gana tres carreras consecutivas.

"El R25 fue perfecto hoy, y el equipo ha estado fantástico todo el fin de semana, sin errores", dijo el líder del Mundial. "Sumar 26 puntos de 30 posibles es genial, pero hemos de ser prudentes: sólo hemos disputado tres carreras de 19; la temporada aún es larga".

"El modo en que Fernando

controló la carrera fue muy impresionante", dijo el director de ingeniería Pat Symonds. "Su actuación fue aún más extraordinaria si tenemos en cuenta que en las primeras vueltas no usó todo el régimen disponible. Parecía capaz de aumentar su ritmo (cuando Schumacher le presionaba) sin castigar el coche".

Menos mal. Fisichella, con problemas en su coche y pequeños errores en calificación, aguantó dos vueltas antes de que su motor empezara a fallar.

DC puntúa por la fuerza

Interesante viaje de vuelta a Mónaco para Jacques Villeneuve y David Coulthard. Compartieron el mismo reactor privado después de intentar sin éxito compartir el mismo pedazo de pista a tres vueltas de la meta. Coulthard embistió al Sauber, llevando a Villeneuve al abandono. Luego DC arrebató el último punto en liza a Barrichello en la última vuelta. Coulthard tuvo problemas con su coche, pero el octavo lugar fue su

tercer resultado en los puntos en tres carreras, un honor que sólo comparte con Alonso.

BAR se revuelve en el fango

Los dos BAR-Honda abandonaron, pero por distintas razones; Takuma Sato tuvo problemas de frenos y Jenson Button se vio acosado por problemas diversos exacerbados por la avería del embrague, que dejó el coche parado en boxes durante más de un minuto.

Cumpleaños feliz de Gazza

El sábado fue el cumpleaños de Mike Gascoyne, y los festejos se prolongaron hasta el domingo, cuando los Toyota acabaron segundo y cuarto y el equipo subió a un sólido segundo lugar en el campeonato. Mientras Ralf Schumacher tuvo que recuperarse de sus errores en la primera sesión oficial, Jarno Trulli volvió a mostrarse sólido, calificando tercero y siguiendo a Alonso tras el abandono de Michael. Ahora es segundo en la tabla, por detrás de su buen amigo Fernando Alonso.



Todos los datos Sakhir

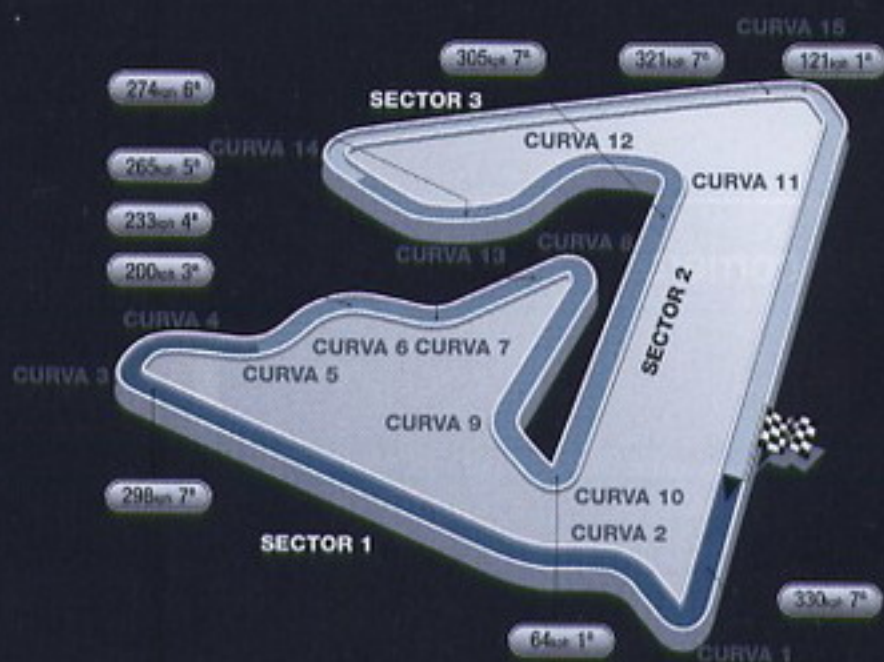
Tiempo Muy cálido 42° Temperatura asfalto 55° Vueltas 57 Distancia 308,523 km Espectadores 35.000 (domingo aprox.)

CLASIFICACIÓN

Posición	Piloto y coche	Tiempo total	Pos. 1ª vuelta
1	Fernando Alonso Renault R25 (Michelin)	1h 29m 18,531s	1
2	Jarno Trulli Toyota TF106 (Michelin)	+13,409s	3
3	Kimi Räikkönen McLaren Mercedes MP4-20 (Michelin)	+32,063s	7
4	Ralf Schumacher Toyota TF106 (Michelin)	+53,272s	6
5	Pedro de la Rosa McLaren Mercedes MP4-20 (Michelin)	+64,988s	9
6	Mark Webber Williams-BMW FW27 (Michelin)	+74,701s	5
7	Felipe Massa Sauber-Petronas C24 (Michelin)	+1 vuelta	12
8	David Coulthard Red Bull-Cosworth RB1 (Michelin)	+1 vuelta	16
9	Rubens Barrichello Ferrari F2004 (Bridgestone)	+1 vuelta	13
10	Tiago Monteiro Jordan-Toyota EJ15 (Bridgestone)	+2 vueltas	17
11	Jacques Villeneuve Sauber-Petronas C24 (M)	R - 56 vueltas/colisión	14
12	Patrick Friesacher Minardi-Cosworth PS04 (Bridgestone)	+3 vueltas	18
13	Christijan Albers Minardi-Cosworth PS04 (Bridgestone)	+4 vueltas	19

NO CLASIFICADOS

Jenson Button	BAR-Honda 007 (Michelin)	embrague - 46 vueltas	10
Takuma Sato	BAR-Honda 007 (Michelin)	frenos - 27 vueltas	11
Nick Heidfeld	Williams-BMW FW27 (Michelin)	motor - 46 vueltas	4
Michael Schumacher	Ferrari F2004 (Bridgestone)	sist. hidráulico - 12 vueltas	2
Giancarlo Fisichella	Renault R25 (Michelin)	motor - 12 vueltas	8
Narain Karthikeyan	Jordan-Toyota EJ15 (B)	sist. eléctrico - 2 vueltas	15
Christian Klien	Red Bull RB1 (Michelin)	motor calado/electrónica - 0 vueltas	-



SAKHIR

Longitud circuito 5,417 km



© 2005 Fédération Internationale de l'Automobile, 8 Place de la Concorde, 75008 Paris, Francia

¿Lo sabías?

En Sakhir están construyendo un centro de conducción 4x4, una pista de karts y un trazado de rallysprint en forma de ocho. El GP editó su propio diario, Bahrain Speed News, publicado cada día en inglés y árabe y distribuido por todo el emirato.

VUELTA A VUELTA

VUELTA 1 Klien cae en la salida de la vuelta de formación. Lo llevan al pit lane pero no puede arrancar. Alonso lider por delante de M. Schumacher, Trulli, Heidfeld, Webber y R. Schumacher

VUELTA 12 Un problema hidráulico hace pasarse de frenada a Schumi, y abandona

VUELTA 21 De la Rosa, séptimo, pasa a Sato a final de recta pero se pasa de frenada y cae a noveno

VUELTA 27 Alonso lider seguido de Trulli, Webber, Räikkönen y R. Schumacher

VUELTA 33 De la Rosa pasa a Button

VUELTA 34 Webber hace un trompo y cae de tercero a quinto

VUELTA 36 Räikkönen sale largo en la curva 13 pero mantiene el tercer puesto

VUELTA 38 De la Rosa, séptimo, pierde 3s al pasarse de frenada a final de recta tratando de adelantar a Barrichello

VUELTA 41 Pedro atrapa a Rubens y lo adelanta en la última curva; es sexto, a 8,7s de Webber

VUELTA 48 Pedro y Mark, pegados

VUELTA 55 De la Rosa pasa a Webber en la curva 4 y se coloca quinto

VUELTA 57 Alonso cruza la meta

Velocidades y paradas

VUELTA RÁPIDA

Pedro de la Rosa
1m 31,447s en la vuelta 43 (213,054 km/h)

VELOCIDAD MÁS RÁPIDA PUNTO MEDICIÓN

Pedro de la Rosa 337,7 km/h

VELOCIDAD MÁS LENTA PUNTO MEDICIÓN

Narain Karthikeyan 288,2 km/h

PIT STOP MÁS RÁPIDO

Rubens Barrichello 24,082s

PIT STOP MÁS LENTO

Jenson Button 1m 46,193s

PARRILLA DE SALIDA

Posición	Piloto	1ª sesión	2ª sesión	Suma de tiempos	Vuelta primer pit stop
1	Fernando Alonso	1m 29,848s	1m 32,054s	3m 01,902s	20
2	Michael Schumacher	1m 30,237s	1m 32,120s	3m 02,357s	12
3	Jarno Trulli	1m 29,993s	1m 32,667s	3m 02,660s	21
4	Nick Heidfeld	1m 30,390s	1m 32,827s	3m 03,217s	23
5	Mark Webber	1m 30,592s	1m 32,670s	3m 03,262s	26
6	Ralf Schumacher	1m 30,952s	1m 32,319s	3m 03,271s	18
7	Christian Klien	1m 30,646s	1m 32,723s	3m 03,369s	-
8	Pedro de la Rosa	1m 30,725s	1m 32,648s	3m 03,373s	23
9	Kimi Räikkönen	1m 30,594s	1m 32,930s	3m 03,524s	24
10	Giancarlo Fisichella	1m 30,445s	1m 33,320s	3m 03,765s	3
11	Jenson Button	1m 30,957s	1m 33,391s	3m 04,348s	24
12	Felipe Massa	1m 30,933s	1m 34,269s	3m 05,202s	22
13	Takuma Sato	1m 31,113s	1m 34,450s	3m 05,563s	25
14	David Coulthard	1m 31,211s	1m 34,633s	3m 05,844s	20
15	Jacques Villeneuve	1m 32,318s	1m 35,665s	3m 07,983s	25
16	Tiago Monteiro	1m 33,424s	1m 36,004s	3m 09,428s	21
17	Narain Karthikeyan	1m 33,190s	1m 36,953s	3m 10,143s	20
18	Christijan Albers*	1m 34,005s	1m 36,417s	3m 10,422s	1
19	Patrick Friesacher*	1m 34,848s	1m 36,413s	3m 11,261s	17
20	Rubens Barrichello*	1m 31,826s	1m 35,867s	3m 07,693s	25

*penalización motor

GP DISPUTADOS

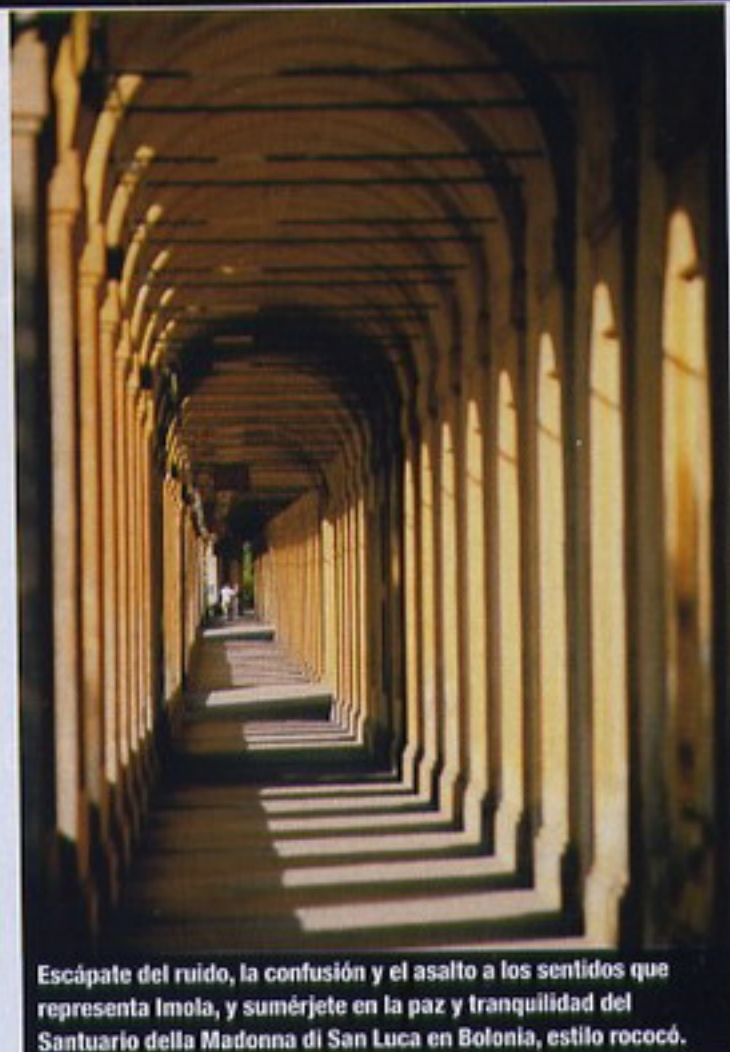
Piloto	Australia	Malasia	Bahrein
Michael Schumacher	R	7	R
Rubens Barrichello	2	R	9
Jenson Button	11	R	R
Takuma Sato	14	-	R
Anthony Davidson	-	R	-
Fernando Alonso	3	1	1
Giancarlo Fisichella	1	R	R
Mark Webber	5	R	6
Nick Heidfeld	R	3	R
Kimi Räikkönen	8	9	3
Juan Pablo Montoya	6	4	-
Pedro de la Rosa	-	-	6
Jacques Villeneuve	13	R	11
Felipe Massa	10	10	7
David Coulthard	4	6	8
Christian Klien	7	8	R
Jarno Trulli	9	2	2
Ralf Schumacher	12	5	4
Tiago Monteiro	16	12	10
Narain Karthikeyan	15	11	10
Christijan Albers	R	13	13
Patrick Friesacher	17	R	12

#4 Que viva la ruinoso pista de Imola

De algún modo, las cualidades que hacen grande un circuito -curvas serpenteantes, regusto de peligro- se mantienen aquí

Así corrieron

Año	2000 parr.	2000 carr.	2001 parr.	2001 carr.	2002 parr.	2002 carr.	2003 parr.	2003 carr.	2004 parr.	2004 carr.
Michael Schumacher	5	R	4	R	1	1	1	1	2	1
Rubens Barrichello	4	4	6	3	2	2	3	3	4	6
Jenson Button	18	R	21	12	9	5	9	8	1	2
Takuma Sato	-	-	-	-	14	R	-	-	7	16
Fernando Alonso	-	-	18	R	-	-	8	6	6	4
Giancarlo Fisichella	19	11	19	R	15	R	17	15	19	9
Mark Webber	-	-	-	-	19	11	5	R	8	13
Nick Heidfeld	22	R	12	7	7	10	11	10	16	R
Kimi Räikkönen	-	-	10	R	5	R	6	2	20	8
Juan Pablo Montoya	-	-	7	R	4	4	4	7	3	3
Jacques Villeneuve	9	5	11	R	10	7	7	R	-	-
Felipe Massa	-	-	-	-	11	8	-	-	12	10
David Coulthard	3	3	1	2	6	6	12	5	11	12
Christian Klien	-	-	-	-	-	-	-	-	14	14
Jarno Trulli	8	15	5	5	8	9	16	13	9	5
Ralf Schumacher	5	R	3	1	3	3	2	4	5	7
Narain Karthikeyan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tiago Monteiro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Christijan Albers	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Patrick Friesacher	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



Escápate del ruido, la confusión y el asalto a los sentidos que representa Imola, y sumérjete en la paz y tranquilidad del Santuario della Madonna di San Luca en Bolonia, estilo rococó.

Resultados 2004

Ocho primeros carrera

1 Michael Schumacher

Ferrari F2004
1h 26m 19,670s
(212,405 km/h)

2 Jenson Button

BAR-Honda 006 +9,072s

3 Juan Pablo Montoya

Williams-BMW FW26
+21,617s

4 Fernando Alonso

Renault R24 +23,654s

5 Jarno Trulli

Renault R24 +36,216s

6 Rubens Barrichello

Ferrari F2004 +36,683s

7 Ralf Schumacher

Williams-BMW FW26

+55,730s

8 Kimi Räikkönen

McLaren-Mercedes

+1 vuelta

Ocho primeros parrilla

1 Jenson Button

BAR-Honda 006

1m 19,753s

(222,672 km/h)

2 Michael Schumacher

Ferrari F2004 +0,258s

3 Juan Pablo Montoya

Williams-BMW FW26 +0,459s

4 Rubens Barrichello

Ferrari F2004 +0,698s

5 Ralf Schumacher

Williams-BMW FW26 +0,785s

6 Fernando Alonso

Renault R24 +1,142s

7 Takuma Sato

BAR-Honda 006 +1,160s

8 Mark Webber

Jaguar R5 +1,168s

Vuelta rápida

Michael Schumacher

Ferrari F2004

1m 20,411s

(220,850 km/h)

Horarios

Entrenamientos libres

11.00-12.00 viernes 22 abril

14.00-15.00 viernes 22 abril

9.00-9.45 sábado 23 abril

10.15-11.00 sábado 23 abril

Entrenamientos oficiales

13.00 sábado 23 de abril

10.00 domingo 24 de abril

Carrera

14.00 domingo 24 de abril

¿Quieres ir?

Información circuito

www.autodromolimola.com

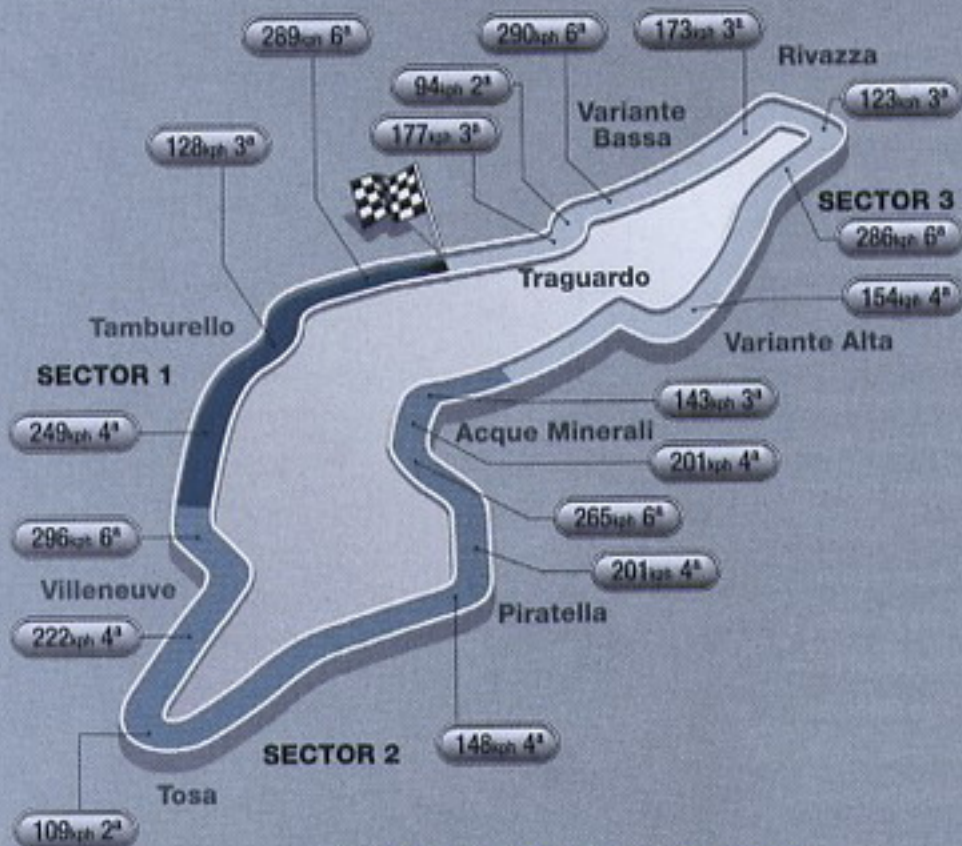
Tel.: 0039 05 423 4116

Según el piloto



Anthony Davidson

"La verdad es que no me gusta Imola. Es estrecho y bacheado, aunque tiene un buen ritmo. La primera chicana (Tamburello) es sencilla: sólo hay que golpear los pianos. Luego viene Villeneuve, una de las mejores curvas. Tosa es una horquilla sencilla con salida en subida, así que hay que tener un coche que funcione bien atrás. Piratella es rápida y Acque Minerali es la mejor serie de curvas. Negocias la primera, sales largo, frenas fuerte y lanzas el coche de nuevo. Luego viene la Variante Alta, donde puedes ganar mucho tiempo. Rivazza es una curva importante que castiga los frenos. Luego aceleramos en subida hasta la Variante Bassa, que es muy lenta".



IMOLA, SAN MARINO

Longitud circuito 4,933 Número de vueltas 62

Distancia de carrera 305,609 km



ARCHIVO L&L; MARK THOMPSON/GETTY IMAGES; BETTY IMAGES

Momento mágico para Francia; Patrick compartió el podio con otros dos franceses, Arnoux y Prost.

RINCÓN HISTÓRICO

Un gran triunfo 'rosso' en Imola

La carrera en F1 de Tambay fue modesta, pero su gran día sería la envidia de muchos

Si uno es piloto de Ferrari y destinado a ganar sólo dos carreras en su estancia en la Scuderia, al menos que una sea en Italia. Y la segunda (y última) victoria de Patrick Tambay fue en Imola; no era Monza, el hogar de los tifosi, pero fue muy especial, en la pista dedicada al hijo del Commendatore.

Al principio de 1982, después de ser descartado por Ligier, se quedó sin volante, así que entró en Ferrari tras la trágica muerte de Gilles Villeneuve en Zolder fue muy emotivo. Su debut fue en Holanda, con el célebre número 27 de Gilles, y tres carreras más tarde consiguió su primera victoria, en Alemania. En Ferrari reinaba la confusión, ya que el

jefe de filas Didier Pironi había sufrido un gran accidente en la calificación que supuso el final de su carrera, y todos confiaban en Tambay.

Siguió en Ferrari en 1983, acompañado por René Arnoux. No parecía que la carrera de San Marino fuera a sonreír a Tambay. Por detrás del poleman Arnoux en la salida, pronto tuvo que dejar paso al hombre más veloz en pista, Riccardo Patrese (Brabham). Aunque este último se pasó de su box —un retraso que cedió el liderato a Tambay—, pronto volvió a estar pegado al Ferrari.

A falta de sólo seis de las 60 vueltas, Patrese superó a Tambay en la Tosa, aparentemente lanzado a la

victoria. Pero en Acque Minerali Tambay recuperó la cabeza cuando el Brabham se salió.

Ganó Tambay, para deleite de los fervorosos tifosi de Ferrari. Arnoux fue tercero, por detrás del Renault de Alain Prost, el último podio totalmente francés de la historia.

Por desgracia para Tambay, la competitividad del Ferrari se desvaneció y sólo sumó nueve puntos en las últimas seis carreras. Y lo mejor que consiguió tras pasar a Renault en 1984-85, fue un segundo en Francia 84. Cuando Renault se retiró al final de 1985, pasó un año con el poco competitivo equipo Haas Lola antes de colgar el casco.

Stewart Williams

'EN FERRARI REINABA LA CONFUSIÓN TRAS EL ACCIDENTE DE PIRONI Y TODOS CONFIABAN EN TAMBAY'

Tambay camino a la victoria en Imola; además de su volante, heredó el número 27 de Gilles Villeneuve.



BOLA DE CRISTAL

La precisión lo es todo en Imola

El que se equivoca en San Marino recibe su castigo

Cada año vamos a Imola creyendo que esta visita será la última. Y cada año el Autodromo Enzo e Dino Ferrari parece sobrevivir. Es difícil imaginar otra cosa con una pista que lleva el nombre del gran patriarca del automovilismo italiano (y de su hijo). ¿Cómo dejar desaparecer este lugar, aunque las instalaciones estén desvencijadas y dejen mucho que desear?

Cuando la F1 corrió en Imola por primera vez, en 1979, el edificio de boxes impresionó a todo el mundo. Ahora los talleres parecen minúsculos, y es frustrante lo ineficaz del paddock en forma de cuña para la flota de camiones



La estrechez de Imola se notó el año pasado.

y motorhomes de los equipos. No es de extrañar que persista la sensación de que Imola, pese a la majestad que lo envuelve y la pasión italiana, tendría que ser desechado.

Así que hay que disfrutar del mismo mientras dure. Para los pilotos, eso no supone problema alguno, pues esos ondulados 5 km representan un reto único, entre otras razones por ser uno de los tres (junto con Interlagos y Estambul) que gira en sentido antihorario.

Brasil solía disputarse dos semanas antes de Imola, poniendo a punto los músculos del cuello para las fuerzas G, que no son tan críticas aquí porque hay pocas izquierdas largas y rápidas. Pero es duro, aunque sólo sea por la paliza de pasar por tantos pianos y el efecto de las fuertes frenadas.

Estrenado en 1952, el circuito es estrecho, lo que implica que los pilotos han de ser precisos. Un error —digamos en la Variante Alta—, y la resbaladiza hierba enviará el coche contra el muro.

Esto también desemboca en toques y morros rotos en la primera vuelta. Después, se trata de cuidar el motor y los neumáticos. Para la mayoría de equipos, Imola será la segunda carrera del ciclo del motor; y aquí el motor recibe una paliza. Todo el mundo espera que el suyo aguante; igual que el circuito mismo.

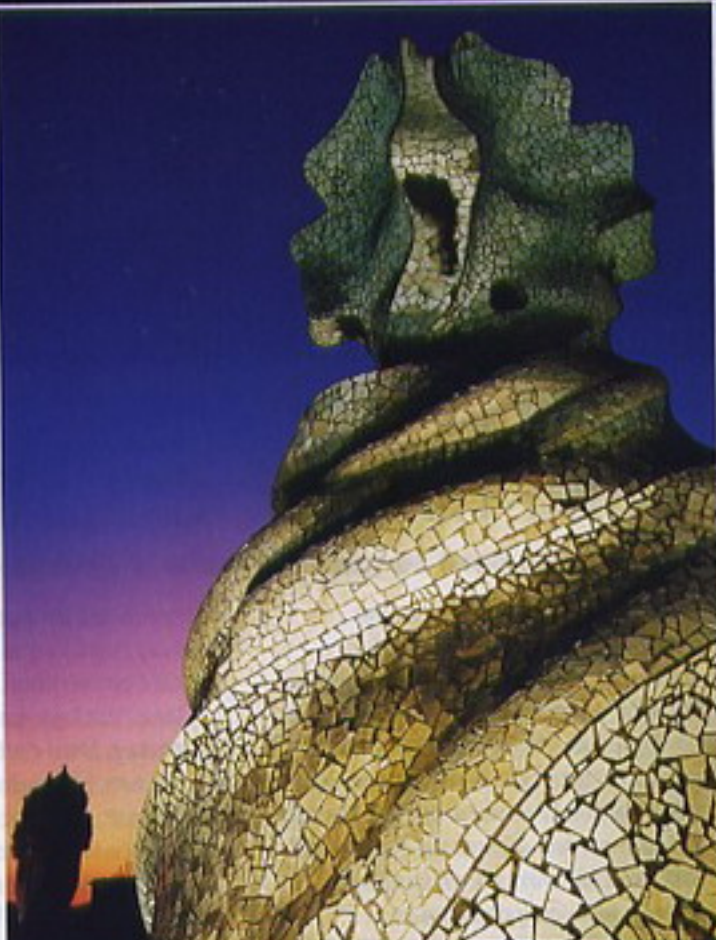
Maurice Hamilton

#5 Terreno conocido pero aun así duro

Todos los equipos prueban aquí a menudo y lo conocen bien, pero no por eso deja de ser delicado para los reglajes

Así corrieron

Año	2000 parr.	2000 carr.	2001 parr.	2001 carr.	2002 parr.	2002 carr.	2003 parr.	2003 carr.	2004 parr.	2004 carr.
Michael Schumacher	1	5	1	1	1	1	1	1	1	1
Rubens Barrichello	3	3	4	R	2	DNS	2	3	5	2
Jenson Button	10	17	21	15	6	12	5	9	14	8
Takuma Sato	-	-	-	-	18	R	-	-	3	5
Fernando Alonso	-	-	18	13	-	-	3	2	8	4
Giancarlo Fisichella	13	9	19	14	12	R	17	R	12	7
Mark Webber	-	-	-	-	20	DNS	12	7	9	12
Nick Heidfeld	19	16	10	6	8	4	14	10	15	R
Kimi Räikkönen	-	-	9	8	5	R	20	R	13	11
Juan Pablo Montoya	-	-	12	2	4	2	9	4	2	R
Jacques Villeneuve	6	R	7	3	15	7	11	R	-	-
Felipe Massa	-	-	-	-	11	5	-	-	17	9
David Coulthard	4	2	3	5	7	3	8	R	10	10
Christian Klien	-	-	-	-	-	-	-	-	16	R
Jarno Trulli	7	12	6	4	9	10	4	R	4	3
Ralf Schumacher	5	4	5	R	3	11	7	5	6	6
Narain Karthikeyan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tiago Monteiro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Christijan Albers	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Patrick Friesacher	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



La escapada a Barcelona para visitar el Salón del Automóvil es obligada, y también perderse por el centro de la ciudad, donde se esconden joyas como La Pedrera de Gaudí, en el Passeig de Gràcia.

Resultados 2004

Ocho primeros carrera

- 1 Michael Schumacher**
Ferrari F2004
1h 27m 32,841s
(209,205 km/h)
- 2 Rubens Barrichello**
Ferrari F2004 +13,290s
- 3 Jarno Trulli**
Renault R24 +32,294s
- 4 Fernando Alonso**
Renault R24 +32,952s
- 5 Takuma Sato**
BAR-Honda 006 +42,327s
- 6 Ralf Schumacher**
Williams-BMW FW26
+1m 13,804s
- 7 Giancarlo Fisichella**
Sauber-Petronas C23
+1m 17,108s
- 8 Jenson Button**
BAR-Honda 006
+1 vuelta

Ocho primeros parrilla

- 1 Michael Schumacher**
Ferrari F2004
1m 15,022s
(222,030 km/h)
- 2 Juan Pablo Montoya**
Williams-BMW FW26 +0,617s
- 3 Takuma Sato**
BAR-Honda 006 +0,787s
- 4 Jarno Trulli**
Renault R24 +1,122s
- 5 Rubens Barrichello**
Ferrari F2004 +1,250s
- 6 Ralf Schumacher**
Williams-BMW FW26 +1,271s
- 7 Olivier Panis**
Toyota TF104 +1,291s
- 8 Fernando Alonso**
Renault R24 +1,400s

Vuelta rápida

- Michael Schumacher**
Ferrari F2004
1m 17,450s
(215,070 km/h)

Horarios

- Entrenamientos libres**
11.00-12.00 viernes 6 mayo
14.00-15.00 viernes 6 mayo
9.00-9.45 sábado 7 mayo
10.15-11.00 sábado 7 mayo
- Entrenamientos oficiales**
13.00 sábado 7 de mayo
10.00 domingo 8 de mayo
- Carrera**
14.00 domingo 8 de mayo

¿Quieres ir?

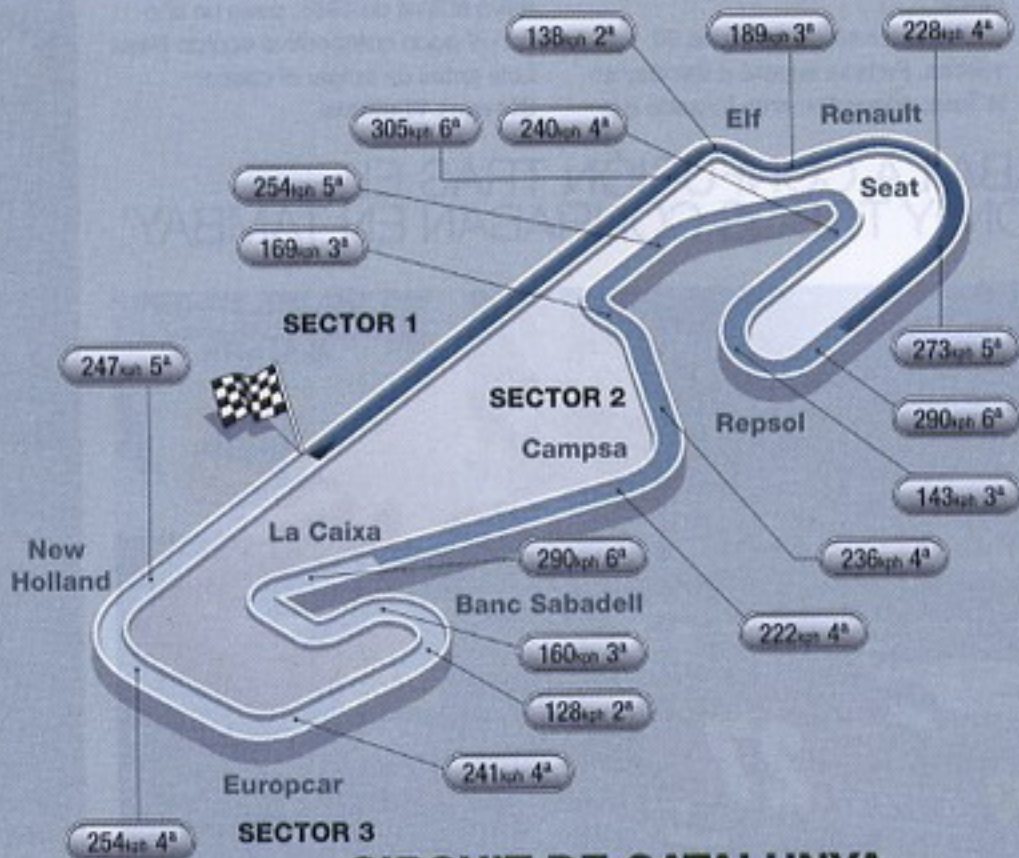
Información circuito
www.circuitcat.com
Tel.: 93 571 97 71

Según el piloto



Anthony Davidson

"Un circuito rápido. Después de Elf, Renault es un curvón rápido de verdad, con elevada fuerza G, y la salida de Repsol también tiene fuerza G alta. La 5, Seat, es una especie de horquilla en bajada, y luego hay que lanzarse a la 6 y a la 7 en subida; hacerlo bien es muy satisfactorio. Se muerden mucho los pianos interior y exterior. Campsa es ciega y sólo se levanta, no se frena. La nueva horquilla, que creo que es una mejora, es de primera y exige buena tracción. Banc Sabadell es la curva más aburrida en F1: de radio constante, lleva las gomas al límite porque no hay apoyo. Luego, dos de las mejores curvas en F1: Europcar es a fondo en quinta; por último, en New Holland puedes ser agresivo porque tienes mucho apoyo".





ARCHIVO JAT, LORENZO BELLANCAIAT, GETTY IMAGES

Michael marcó sus primeros puntos en el Circuit (arriba), pero volvió a EE UU antes de final de año.

RINCÓN HISTÓRICO

El Andretti que no pudo reinar

El padre era fabuloso, el hijo fracasó; pero Michael tenía cierta chispa en alguna parte

Desde que en 1978 Mario Andretti fuera campeón del mundo, la F1 ha estado anhelando otro talento norteamericano. Y el GP de España de 1993 debería haber marcado el inicio de esa nueva época, cortesía de su hijo, Michael.

El último piloto norteamericano que ha corrido en F1 llegó prometiendo el oro y el moro. Campeón de la IndyCar en 1991 y ganador consagrado en el principal certamen de monoplazas de su país, estaba claro que tenía talento. Además, fichó por uno de los grandes, McLaren -aunque junto al

incomparable Ayrton Senna-, así que todo era muy halagüeño.

Pero la falta de tests de pretemporada no contribuyó a su aclimatación. Y como en 1993 entró en vigor un límite de vueltas en los entrenamientos libres, enseguida afrontó una batalla laboriosa, pues no conocía ninguno de los circuitos.

Cuatro abandonos en las cuatro primeras carreras -apenas dio cuatro vueltas en las tres primeras- no eran un buen augurio ante la quinta prueba en Barcelona. Pero Andretti pareció hacerse por fin al coche y al deporte en España.

Calificó séptimo, que en realidad era un puesto peor que en los dos GP anteriores, donde partió sexto; pero Senna sólo estaba cuatro plazas por delante de él, y hasta entonces sólo había salido una vez en primera fila en 1993.

En carrera, aunque Michael no hizo nada espectacular, fue

consistente y mostró parte de la chispa que todos pensaban que tenía. Subió a sexto tras la mala salida del Sauber de Karl Wendlinger y heredó el quinto lugar cuando el Williams de Damon Hill abandonó. Marcó la quinta vuelta rápida (aunque a 1,5s de Senna) y sumó sus primeros puntos.

A partir de ahí, las cosas deberían haber ido mejor, pero España resultó ser flor de un día. Sus siete resultados siguientes fueron octavo, 14º, sexto, tres abandonos y otro octavo, hasta que, paradójicamente, consiguió su primer y único podio en la que sería su última carrera, el GP de Italia, donde fue tercero.

Después de Monza, Michael anunció que volvería a correr en América, una decisión tomada sin duda antes de Italia, sin reparar en el resultado. Si hubiera ganado, la discusión con Ron Dennis tal vez habría sido distinta, pero el piloto probador del equipo, Mika Häkkinen, sustituyó a Andretti para las tres últimas carreras, el inicio de su larga y productiva carrera en McLaren.

Stewart Williams



En muchos sentidos, Andretti estaba 'vendido': no conocía los circuitos y no se quedaba en Europa entre carrera y carrera.

'CUATRO ABANDONOS EN LOS CUATRO PRIMEROS GP NO ERAN UN BUEN AUGURIO PARA EL QUINTO EN ESPAÑA'

BOLA DE CRISTAL

El apoyo va a ser decisivo

Las curvas rápidas y largas son la clave en España

Barcelona sigue siendo una proposición atractiva para la mayoría de aficionados europeos. Vuelos baratos y una ciudad elegante facilitan mucho las cosas, aunque las tarifas de los hoteles empiezan a rayar en lo absurdo. El circuito mismo podrá estar en medio de un polígono industrial poco atractivo al pie de la autopista Barcelona-Girona, pero el acceso por tren desde el centro de la ciudad hace irrelevantes los alrededores.

Eso sí, habrá que ver si este año no sería mejor dedicar el viernes a visitar la ciudad en lugar de desplazarse a la pista. El de Catalunya es el circuito preferido para los tests. Los equipos lo conocen como la palma de la mano, pues dan más de 2.500 vueltas al año. Por tanto, será comprensible que se muestren reacios a salir ese primer día, dado que habrá que preservar los motores para la siguiente prueba, en Mónaco.

Los equipos que tienen derecho, quieren y pueden hacer correr un tercer coche el viernes (McLaren, Toyota, Red Bull y Jordan) se servirán del probador para acumular kilómetros y elegir ruedas para el resto del fin de semana. Estaría bien que McLaren diera ocasión de lucirse ante su público a Pedro de la Rosa el viernes, justo premio por su gran actuación en Bahrein, porque los seguidores de McLaren tendrán que resignarse a una actividad más limitada de los titulares. Ésa es la pega de una norma pensada para ahorrar dinero (o eso dicen) en lugar de entretener a los espectadores de pago.

Sin embargo, es un difícil equilibrio para los equipos, en todos los sentidos. El comportamiento neutro lo es todo, pues el elevado número de curvas rápidas exige el máximo apoyo. El desgaste de gomas no es tan crítico como antes gracias al reciente reasfaltado, pero, se mire como se mire, Montmeló tendría que seguir siendo territorio Ferrari y Bridgestone. Dicho esto, Renault y Michelin fueron más que bien en los tests. Habrá que esperar hasta los oficiales del sábado para ver quién es rápido de veras.

Maurice Hamilton



¿Veremos al héroe de Bahrein en Montmeló?

Querido Jenson:

Vaya modo de empezar la temporada, amigo mío. Esto de la F1 no tiene ni pies ni cabeza, ¿verdad? Diez podios en 2004 y vencedor de la Clase B en el Campeonato del Mundo FIA (es decir, para monoplazas de 3,0 litros no pilotados por Michael Schumacher ni pintados de rojo). Y todo parecía dispuesto para un productivo 2005.

Ahí estabas, una expresiva mueca se dibujaba en tu rostro esperando tu primera victoria en F1, los motores Honda parecían más fuertes que nunca, todo eran sonrisas y palmaditas en la espalda. Luego, carajo, justo cuando pones el pie derecho con optimismo en el último peldaño de la escalera, vas y sacas dos unos cuando ibas a por dos seises; la caída no pudo ser más dura.

Pero he de ser justo, Jens. Garabateo esta misiva con mi pluma de oca antes de Bahrein, así que puede ser que los tíos de Honda hayan encontrado ese tapón perdido que mantiene el lubricante dentro del motor en vez de fuera, y hayas arram-

blado con la victoria por delante de tus rivales de Renault, McLaren y Toyota. Lo único que nunca se hace en este oficio es descartar a nadie (yo qué sé; aposté 30 euros a que Coulthard no puntuaba en Sepang).

Pero confieso que me jugaría otros 30 a que no has ganado en Sakhir, compadre, aunque puede que te partas de risa cuando leas esta página por primera vez en la revista terminada. Demonios, es que, hasta se tienen noticias de que un Ferrari haya ganado un gran premio, de modo que más vale estar listo para todo, por si acaso.

Inevitablemente, tu decepcionante inicio de temporada ha intensificado las especulaciones respecto a lo

Tranquilo, Jenson, no todo pinta tan mal: si Nick resulta ser un león en el cockpit el resto del año, al menos Frank tendrá que indemnizarte.

que harás o dejarás de hacer en 2006. Un poco pronto, cabría pensar, pero existen evidentes repercusiones relacionadas con tu posible empleo futuro con un tal F. Williams. Tras esa lamentable disputa con la Junta de Reconocimiento de Contratos, yo, como muchos otros, tenía entendido que estabas obligado a ir a Williams la próxima temporada en caso de que no sumaras el 70% de los puntos del líder del campeonato antes del 31 de julio; ¿o era el 75% antes del final de agosto? Sea lo que sea, según mis amigos entre la tropa de víboras de la prensa, si se llega a dicho punto tendrás que recoger tus bártulos y marcharte a Grove. Y sir Frank tendrá que darte cobijo.

Cómo no, tratándose de F1 y siendo Williams franco, muy franco (¿lo pillas?), el pragmatismo pesará más que todas las demás consideraciones. Con Quick Nick Heidfeld en un sólido tercer lugar en Malasia, las cosas podrían estar cambiando levemente. Es alemán, lo que significa que los peces gordos de BMW habrán dado rienda suelta a su alegría bebiendo a tragos jarras del néctar espumoso que —inexplicablemente, en mi opinión— pasa por cerveza allá en Múnich. Evidentemente, desde que Nick acompañó a Fernando y Jarno en el podio de Sepang, los susodichos capos de BMW han concluido que presionar a Frank para que le fichara a él en lugar de a Pizzeria estaba totalmente justificado.

No me parece que Frank sea de la clase de tipo que pone su reloj en hora según el primer campanario que encuentra, pero sí que es el superviviente más práctico de todo el oficio de la F1. Podrá tenerte bajo contrato provisional para 2006, pero si los intereses de su equipo van mejor servidos quedándose con Heidfeld y Webbo, eso es lo que hará. Aunque eso signifique extender un abultado cheque a nombre de J. Button Associates, o quienquiera que sea, para salir del atolladero.

Entretanto, cómo no, le corresponde al equipo BAR-Honda arreglárselas. No puedo evitar pensar que debe de haber un tipo de frente despejada cerca de Banbury, y que atiende por Richards, riéndose como Lindo Pulgoso viendo a su ex equipo ejecutar una aceptable imitación de la travesía del desierto, con arena hasta la cintura. Claro que, desde luego, no es algo tan divertido para vucencia, cuando estás ocupado en franquear la frontera que separa el joven talento prometedor del veterano consolidado al principio de su sexta temporada en este caprichoso negocio que nos ocupa.

Y es que el tiempo vuela cuando tienes un ataque de ansiedad.

Te saluda cordialmente,

Mr Paddock



'Frank podrá tenerte bajo contrato provisional para 2006, pero si le interesa más quedarse con Heidfeld, eso es lo que hará'