

EXTRA CON ALONSO EN MIAMI Y CON TRULLI EN NUEVA YORK



F1

RACING

AGOSTO 2004 - Nº 66 - 4,95 €

MITAD DE TEMPORADA

QUIEN ES EL MEJOR

UN JURADO DE EXPERTOS
EVALUA A LOS 21 PILOTOS
EN EL ECUADOR DE 2004

ENTREVISTA EXCLUSIVA #1
RUBENS BARRICHELLO

"¡Hablo con mis
ingenieros en sueños!"

ENTREVISTA EXCLUSIVA #2
OLIVIER PANIS

"Mi objetivo no es luchar por el
octavo lugar; quiero ganar"

ENTREVISTA EXCLUSIVA #3
**TODOS LOS HOMBRES
DE JENSON BUTTON**

Los miembros del equipo BAR
hablan del nuevo as de la F1

ESPECIAL SCHUMACHER

EL CAMPEÓN Y...

TODOS SUS COCHES

Del Jordan 191 al Ferrari F2004, Schumi comenta todos sus F1





Contenido

Agosto 2004

> Secciones

- 8 Parade**
Las mejores instantáneas del mes
- 12 Pitpass**
Menos potencia en F1, ¿ya en 2005?
- 20 Joan Villadelprat**
Balance de la gira norteamericana
- 22 Javier del Arco**
Vamos a jugar con las estadísticas
- 24 Correo**
Nuestros lectores opinan sobre la F1
- 94 Previo GP: Gran Bretaña**
Espectacular circuito a la antigua usanza
- 96 Previo GP: Alemania**
Las gomas son tan cruciales como en Indy
- 98 Bandera negra: Sam Michael**
El nuevo 'dire' técnico de Williams, a la guerra

> Artículos

- EN PORTADA**
26 ¿Quién es el mejor en 2004?
¿Quién ha conseguido más de lo esperado?
¿Quién ha perdido el hilo? Veámoslo.
- EN PORTADA**
32 Jarno y Fernando en EE UU
Los pilotos de Renault se toman un descanso entre carreras en Nueva York y Florida.
- EN PORTADA**
38 Rubens Barrichello
Rubens es un buen tipo, pero no tanto como para no meter un poco de presión a Schumi.
- 46 Schumi: todo para uno**
¿Cómo es que Michael Schumacher parece aún más invencible que nunca este año?
- EN PORTADA**
50 Los monoplazas de Michael
El propio Michael nos habla de todos los coches que ha pilotado en 14 años de F1.
- 56 España, tierra de tests**
Pasado el ecuador de la temporada, la F1 se desplazó a los circuitos de Jerez y Catalunya.

- EN PORTADA**
60 Panis en el quinto pino
Cuando Olivier se aparta del frenético mundillo de la F1, no lo hace a medias.
- EN PORTADA**
66 A propósito de Jenson Button
Su jefe, su compañero, su colega, su ingeniero y su fisio hablan del 'nuevo' Button.
- 72 Los protegidos de Patrick Head**
Nueve directores técnicos y diseñadores jefe de F1 hablan de su mentor en Williams.
- 78 Crónica GP: Canadá**
Parecía la hora de Williams, pero acabaron descalificados. Y Schumi volvió a ganar.
- 86 Crónica GP: EE UU**
Rubens pintaba muy bien, pero Schumi fue más listo en una carrera llena de incidentes.

32

Esto es vida...
Entre las dos carreras en Norteamérica, Fernando y Jarno aprovecharon para relajarse.



Fotografías Portada: Alex R. Stevan. Teal/LA. Fotografías Contenido: Darren Heath, Steven Teo/LAT, Lorenzo Bottecchia/LAT, Charles Coates/LAT, Archivo LAT, Patricia Sotir. Agradecimiento especial a Leo Athanasatos, Emnia Bearpark, Roger Benoit, Ian Brown, Whyte Dinah, Colin Barr, Hugh Coverters, Luca Colajanni, Eidor Cotton, Ian Cunningham, Frank Dennis, Michael Elbers, Mike Grassley, Sue Grassley, Ross Gregory, Mark Harbridge, Martin Harbridge, Jodie Hogan, Chris Hughes, Ian Jickel, Graham Jones, Dan Kretson, Jules Kuppelaki, Pasquale Laffinreddi, Bradley Lord, Hugh Mathewson, Tracy Nowak, Julien Parée, Yvon Plante, Lara Richards, Sarah Sabine, Beope Sebastiani, Martin Sparswick, Patricia Sowell, Terry Snowden, Jane Stewart, Dicker Stoddart, Helen Temple, Desmond Timurly, Christian Viro, Chris Willows, Richard Woods, Jim Wright.

Próximo número El próximo número de F1 Rocky salta a la venta el día 12 de agosto



>66

Los hombres de Jensen en BAR descifran las claves del nuevo Button.



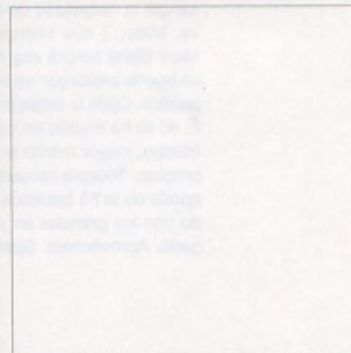
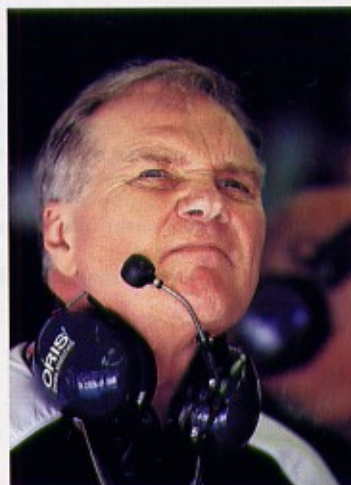
>46

Tudo para uno, uno para todo. ¿Cómo es que Schumi sigue siendo invencible?



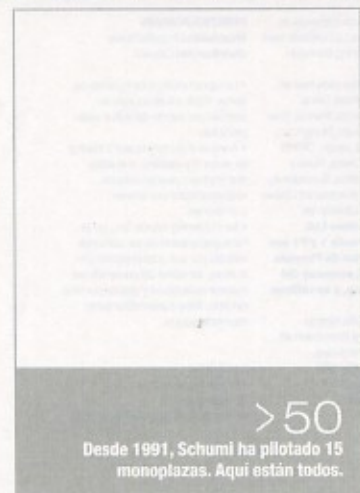
>38

A medida que se hace mejor persona, Rubens es más veloz.



>72

El pit lane está lleno de tipos que lo aprendieron casi todo de Head.



>50

Desde 1991, Schumi ha pilotado 15 monoplazas. Aquí están todos.



>60

Olivier Panis se escapa de todo y se lleva a F1 Racing con él.

La hora de Gené



Fue como una dosis extra de adrenalina. Marc se sobresaltó viendo el accidente de Ralf Schumacher en Indianápolis, pero a su vez, en lo más hondo de su corazón, empezó a latir con fuerza una esperanza. Marc había apostado fuerte esta temporada, quedándose como probador en Williams a la espera de la oportunidad soñada. El pasado año ya brilló cuando le dejaron y confiaba en que este año se podía repetir la situación. Con Montoya fuera del equipo de cara a 2005 y Ralf Schumacher en la cuerda floja, Marc Gené sabía que su momento podía llegar.

Y así fue. La paciencia y la tenacidad, esos dones que Marc atesora desde que nació, dieron sus frutos. La lesión del pequeño de los Schumacher ha hecho que Marc Gené vuelva a figurar entre los pilotos de la parrilla de un Gran Premio del Mundial. El alemán estará ausente unos meses y ése es el tiempo que Marc tiene para demostrar que en 2005 se merece un volante oficial en el equipo Williams. Marc suele aprovechar bien las oportunidades. Conoce a la perfección el coche, ya que es el piloto del equipo que más kilómetros ha hecho con él. Sabe dónde falla y dónde va bien. Conoce cada reacción, cada sensación que transmite el volante, y eso es muy importante. Nada más conocer la lesión de Ralf se apresuró a revisar todos los vídeos del pasado año de las próximas carreras para anotar esos pequeños trucos que sólo él sabe apreciar. Esperemos que le funcione. Marc tiene su premio, aunque sabe que la recompensa puede ser mayor.

Metódico, calculador y algo soñador, el menor de los Gené lleva en la sangre la necesidad de demostrar la valía de toda una familia (Jordi, Esteve, Marc...) que siempre ha vivido volcada hacia el mundo del motor. Marc Gené tendrá esa nueva oportunidad que arrancó en Francia y que se puede prolongar en Inglaterra y en Alemania. Mejores escaparates, imposible. Ojalá le salga todo bien. Esteve, su padre, merece ese homenaje. Él no se ha metido en camisa de once varas y dejó que sus hijos se espabilasen, mayor mérito si cabe el de Marc que está donde está por méritos propios. Todavía recuerdo ese pato Pekín que degustamos juntos en su época de la F3 británica y en la que me dijo que algún día estaría corriendo con los grandes en un equipo grande. Tal vez ese momento haya llegado. Aprovéchalo. Suerte, campeón.

Xavier Pérez Giménez

nuestras firmas

> Matt Bishop

Nuestro Matt no se anda por las ramas a la hora de perseguir a sus 'víctimas' del paddock de la F1 para que leáis lo que sólo se puede leer en *F1 Racing*. Si hace dos meses acompañó a Schumi a Dublín, ahora se fue con Olivier Panis a un idílico rincón de Canadá, con pedigrí cinematográfico incluido (página 60). Y Olive nos contó...



> Darren Heath

El crack de fotografía de *F1 Racing* fue antaño un chiquillo; como todo quisque, vaya. Helo aquí en el GP de Gran Bretaña de 1972 en Brands Hatch (vencedor, Fittipaldi), prestando más atención a la cámara que al Ferrari de Jackie Ickx. Este mes, como siempre, sus fotos (por ejemplo, las de Panis en Canadá) son de lo mejorcito de la revista.



> Stéphane Samson

No es que sea omnipresente, pero sí que demuestra que se puede estar en dos sitios a la vez: de algún modo nuestro Stéphane dio con Jarno Trulli en Nueva York y con Fernando Alonso en Miami simultáneamente. Descubre cómo en la página 32. Este mes también charló con Rubens Barrichello (página 38).



> Steven Tee

Steven es el director gerente y principal fotógrafo de la gran agencia de fotografía automovilística LAT (que significa London Art Technical; no mucha gente lo sabe). Su nombre acompaña a muchas de nuestras fotos, y también sacó las espléndidas instantáneas de Alonso en Miami. Muy agradable para los que tienen esa suerte.



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

delegación comercial Madrid
Pizarro 5, 4º B
28004 Madrid
teléfono
91 522 06 86
fax 91 521 28 97

gerente
C. Bonicel
editor
Franc Machado

director
Xavier Pérez
redacción
Valentí Fradera
colaboradores
Javier del Arco
Joan Viladelpat
Xavier Guillén
Sandra Sol
jefe de producción
Guillermo Encuadernador
maquetación
Montserrat Planas
fotomecánica
Jéssica Cabana
Carolina Rodríguez
responsable comercial
Roger Rocca
publicidad.f1racing@ixc.es
comerciales
Eva Malute
Iván Arroyo

responsable de suscripciones
Oriol Rodríguez
suscripciones@ixc.es

editor in chief
Matt Bishop
executive editor
Anthony Rowlinson
associate editor
Stéphane Samson
managing editor
Stewart Williams
chief sub-editor
John Lilley
staff writer
Domi Taylor
consultant editor
Peter Windsor
editor at large
Alan Henry

technical editor
Steve Matchett
secretary
Emily Keams
art editor
Alison Lane
picture editor
Eddie Judd
senior designer
Jody Hockley
fotografía
Darren Heath
agencias de fotografía
LAT, Getty Images

publishing director
Karl Penn
associate publisher
Robin Shute
international commercial manager
James Watson

commercial manager
Ben Guyman
advertising manager
Alastair Lewis
senior sales executive
Neil Msllett
publishing manager
Jonathan Haines
publishing assistant
Helen Watkins
production controller
Lara Piercy
licensing director
Tim Bulley
design director
Paul Harpin
sales director
John Chambers
managing director
Peter Foubister
chairman
Tony Schulz

F1 Racing es una marca comercial de Haymarket Magazines Ltd. utilizada bajo licencia por los *Publishing* ibérica en español.

F1 Racing se publica cada mes en Alemania, Australia, Brasil, China, EE.UU., España, Finlandia, Francia, Gran Bretaña, Grecia, Holanda, Hong Kong, India, Indonesia, Italia, Japón, Oriente Próximo, República Checa, Rusia y Ucrania, Suecia, Suiza, Tailandia y Turquía por Haymarket Autosport Classic Publications Ltd., 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
director editorial Mel Nichols
director financiero Brian Freeman
presidente Eric Verdon-Roa
Depósito Legal: B-4893-1999
Precio para suscriptores: 4,95 €
Precio para los Estados Unidos, Canadá y México: 5,10 €

PRINTED IN SPAIN
Impresión Litografía Roete
distribución Dipaño

• 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.
• La *Publishing* ibérica, S.L. no se hace responsable de las opiniones vertidas por sus colaboradores y/o lectores, así como del contenido del material redaccional y gráfico por ellos remitido, físico o telemáticamente, aquí reproducido.

12/08/2004
• *F1 Racing* se publica 12 veces por año.
© Haymarket Corporate Media 2004.



Límpiate la nariz, Klien

Para ser justos con el chico, no fue culpa suya. Da Matta tuvo problemas de cambio en la salida y CK no pudo evitarlo. Al menos esta vez no había diamante que perder.

Circuito: Indianápolis, EE UU

Hora/fecha: 12.20 h, domingo 20 de junio

Fotógrafo: Darren Heath, Canon EOS 1V, objetivo 35 mm, película Fuji Velvia, 1/500 a F7,1



A ver si mejoras eso

Bueno, Giorgio... De vuelta al cockpit tras tu desastre en Montreal. Qué bien, ¿no? El problema es que Timo marcó un par de puntos mientras tú no estabas. Más presión.

Circuito: Indianápolis, EE UU

Hora/fecha: 9.30 h, sábado 19 de junio

Fotógrafo: Lorenzo Bellanca/LAT, Canon EOS 1V, objetivo 600 mm, película Fuji Velvia, 1/30 a F20





ACCIDENTES EN F1

Menos caballos ya en 2005

Dos graves accidentes han supuesto que los V8 de 2,4 litros puedan introducirse la próxima temporada

Ralf Schumacher bien podría haberse matado en su accidente a 320 km/h en Indianápolis si hubiera golpeado el muro con cualquier otro ángulo que no fuera totalmente de espaldas. Este hecho serviría de excusa para que el presidente de la FIA, Max Mosley, redujera la velocidad de los F1, por razones de seguridad, a tiempo para la temporada 2005. Es decir, tres años antes de su programa original para reducciones "drásticas" de potencia y velocidad.

Las intenciones de Mosley de reducir los costes y la velocidad ('proyecto para la vuelta a una F1 más básica') se revelaron en la prensa el 23 de abril de 2004. Dos meses más tarde, el 24 de junio, cuatro días después del accidente de Ralf, Mosley volvió a filtrar a la prensa la bomba de que había decidido acelerar la 'ralentización' de los F1. Algo que hasta podría incluir la introducción de los V8 de 2,4 litros en lugar de los actuales V10 de 3,0 litros en 2005.

En un mensaje confidencial a los jefes de equipo, visto por *F1 Racing*, Mosley escribió: "Accidentes recientes [Felipe Massa en Canadá y Ralf Schumacher en EE UU] han puesto a prueba los límites absolutos de las últimas medidas de seguridad. Además, los nuevos circuitos tienen que construirse con las zonas de público demasiado lejos de la acción, mientras que los circuitos existentes están bajo presión constante para efectuar carísimas mejoras de seguridad que compensen las mayores prestaciones de los coches".

Pasó a notificar al Grupo Técnico de Trabajo de la F1 (compuesto por el delegado técnico y director de competición FIA Charlie Whiting, y un representante técnico de cada equipo) que la FIA propondría, en la reunión del GTT del 25 de junio, medidas para reducir las prestaciones

de los coches de acuerdo con el artículo 7.5 del Pacto de la Concordia.

Mosley señaló que el GTT "ha exigido repetidas veces una reducción de la potencia del motor como medio para reducir las prestaciones", y que, por consiguiente, era "muy probable" que el resultado de aplicar el artículo 7.5 fuera, entre otras cosas, la necesidad de que los equipos "reduzcan la potencia del motor para 2005".



¿Se puede hacer? Tal vez, pero seguramente no por el paso inmediato a V8 de 2,4 litros. Entre ahora y el año que viene, los equipos no disponen del tiempo ni del dinero para hacer tanto trabajo en tan poco tiempo. La posibilidad de tener que hacerlo sobresaltó a **David Pitchforth** (arriba), director gerente de Jaguar Racing (que monta motores de Cosworth Racing, el fabricante de motores menos pudiente). "Quiero subrayar que Jaguar Racing, Cosworth Racing y Ford apoyan totalmente los esfuerzos de Max para asegurar que las normas cambien para reducir los costes y mejorar los niveles de seguridad -y, si es posible, también el espectáculo-, pero hacer las cosas tan deprisa como ahora propone aumentaría espectacularmente los costes. El tiempo es dinero, la verdad".



El presidente de Toyota Motorsport, **John Howett** (izda.) se hizo eco de sus comentarios, pese a que Toyota Racing cuenta con recursos mucho mayores que Cosworth. "Diseñar y construir un V8 para 2005 sería casi imposible, pero viable en 2006".

Es probable que Mosley adoptara una posición negociadora inicial deliberadamente agresiva, a partir de la cual estaría dispuesto a

efectuar concesiones. La fecha escogida para la filtración de la noticia es una pista. Se publicó un día antes de la reunión del GTT del 25 de junio en las dependencias de la FIA en Londres, cuatro días antes de una reunión de la Comisión de F1 (28 de junio, Heathrow, Londres) y seis días antes de otra del Consejo Mundial del Automovilismo (30 de junio, París). Otra pista la da el propio redactado de Mosley, sobre todo la frase "la necesidad de reducir la potencia del motor para 2005". Sin duda fue escogida para poder llegar a transigir si no lograra hacer aprobar la fórmula V8 2,4 litros para 2005.

Así pues, ¿cómo podrían reducirse los 900 y pico CV de los V10 actuales? *F1 Racing* quiso tener las opiniones de varios técnicos de la F1, y en líneas generales estuvieron de acuerdo sobre dos modos aceptables de reducir la potencia: (1) cambiar la norma en vigor de un motor por fin de semana por dos o incluso tres fines de semana, y (2) introducir un límite de régimen de giro de unas 17.500 rpm (la FIA ya recibe la señal de telemetría de los árboles de levas y cigüeñal de cada coche, lo que hace sencillo de controlar un límite de régimen).

Howett dijo: "Toyota apoya totalmente la propuesta de dos carreras por motor, pero estaríamos en contra de cualquier falsa restricción sobre la potencia del motor: un límite de régimen, por ejemplo, sería inaceptable. Para Toyota es importante que la F1 siga siendo un auténtico desafío técnico".

Además, Howett no comparte la afirmación de Mosley de que estos accidentes "han puesto a prueba los límites de las últimas medidas de seguridad [de la FIA]". "Los coches son seguros. Sí, hemos visto grandes accidentes últimamente, pero en todos los casos los pilotos han salido más o menos

El golpe de 78 G de Ralf en Indy (arriba) sucedió una semana después del impacto a 113 G de Massa en Canadá. La FIA dice que hay que ralentizar los F1.

illos. La seguridad es primordial, pero no existe una necesidad urgente e inmediata de reducir las velocidades punta. Nuestros pilotos no lo creen; los demás, que yo sepa, tampoco".



El director de competición de Mercedes-Benz, **Norbert Haug** (izda.), también desdeñó la ambición de Mosley de reducir la potencia. "Los neumáticos son la clave. Si tuviéramos gomas menos adherentes, motores de 900 CV producirían menos velocidad punta debido a la menor tracción. Además, en mi opinión, 700 CV [lo que según Mosley debería arrojar un V8 de 2,4 litros] no son suficientes para la F1. No obstante, en la actualidad todos estamos produciendo 900 CV de un modo muy caro, y es vital que reduzcamos el coste a la mitad. Por encima de todo, hemos de evitar pasar a una fórmula por la que produzcamos 700 CV de un modo muy caro. Comprendo lo que Max trata de hacer, pero es vital que estudiemos todo el conjunto".



El vicepresidente de Honda Racing Developments, **Otmar Szafnauer** (izda.), dijo que introducir V8 de 2,4 litros en 2005 era "imposible", y además rechazó con desdén la idea de hacer que los motores duren más de una carrera el año que viene: "Ya hemos probado nuestro motor de 2005 en el banco, y ha sido construido para durar un fin de semana. Si el próximo año los motores tuvieran que correr dos carreras, tendríamos que echarlo a la basura y empezar de nuevo".

La respuesta de Mosley fue ingeniosa, aunque sarcástica: "Si propusiera que quienes quisieran podían montar V12 de 3,6 litros el año que viene, dudo que dijeran que era imposible".



Pero **Bernie Ecclestone** (izda.) respaldó en gran parte las opiniones de los fabricantes: "Nuestro historial de seguridad es ahora tan bueno que podemos manejar perfectamente bien la potencia que tenemos. Me gustaría que se redujesen las prestaciones en conjunto, es decir, un poco menos de agarre mecánico, de agarre aerodinámico y de tracción. Pero la potencia está bien así. Miren, es sencillo: como hoy día todo el mundo habla de sexo seguro, creo que los pilotos tendrían que correr con condones".

"En cuanto a que las elevadas velocidades alejan a los espectadores, no es del todo cierto. Vale, Mónaco, el circuito más lento, es el mejor lugar para ver la F1 porque casi se pueden tocar los coches; pero, en el accidente de Ralf, si el público hubiera estado sentado justo detrás del muro que golpeó, no habría habido heridos. Lo que hacen falta son muros sólidos. La protección es la clave, no la proximidad".

Ecclestone dijo que era "imposible impedir que los equipos gastaran dinero a espaldas", pero añadió que una nueva fórmula "debería reducir el abismo en capacidad de gastar para ganar entre motoristas ricos y pobres".

"Max y yo estamos de acuerdo en que hacen falta normas bien definidas para controlar el diseño de motores: cilindrada,

'TODO EL MUNDO HABLA DE SEXO SEGURO; LOS PILOTOS TENDRIAN QUE LLEVAR CONDONES'

BERNIE ECCLESTONE

diámetro, carrera, todo. De ese modo, los fabricantes ricos podrán gastar tanto como deseen, pero no tendrán carta blanca para hacer motores que estén a años luz de los fabricantes menos ricos, como pasa ahora. Así, alguien podrá hacer motores asequibles para Jordan y Minardi, y no serán mucho peores que los que fabriquen Ferrari y Toyota".

Aunque parecen discrepar sobre la potencia, **F1 Racing** cree que Bernie y Max trabajan muy de cerca. Después de todo, la FIA lanza pocas iniciativas sin el conocimiento de Bernie. Cómo no, Max rechaza la opinión de los jefes de equipo de que ha elaborado las nuevas normas para minar la posición de los fabricantes y optimizar así los intereses comerciales de Bernie. "Es ridículo", sentenció.

Pero de un modo u otro, por lo general Bernie consigue lo que quiere. Entonces, ¿qué es lo que quiere? "Esperen, ya verán", fue todo cuanto dijo a **F1 Racing**. Nuestra predicción es que en 2005 seguirán los V10 de 3,0 litros, con límite de régimen y para dos carreras (unos 50 CV menos). Y el proyecto para 2006 que Mosley desveló el 23 de abril se introducirá en 2006.

> Accidente de Ralf; bandera negra de Montoya. La FIA responde

¿Se tardó demasiado en asistir a Ralf? ¿Demoraron los comisarios la decisión de Juan? No, dice Max Mosley

Pregunta clave N° 1

¿Por qué el coche médico tardó tanto en llegar a Ralf Schumacher en Indy?

Max Mosley responde: "En la peor clase de accidente, cuando el corazón se para y se deja de respirar, hay que hacer llegar un experto en resucitación en dos minutos. Si se hace eso, y el corazón vuelve a latir y vuelve a llegar oxígeno al cerebro, se pueden evitar daños cerebrales permanentes. Pasados dos minutos, empieza a ser algo justo. He leído críticas basadas en el hecho de que el Medical Car tardó tres minutos en llegar al lugar. Es cierto, porque está situado en la salida del pit lane, y Ralf se estrelló casi al final de la vuelta, pero nuestros coches de emergencia están colocados de manera que puedan hacer llegar un experto en resucitación en dos minutos. Y en Indy había uno allí en un minuto 39 segundos."

"Salvo en caso de incendio, es muy importante que nadie más toque al piloto. Un comisario bienintencionado que trate de mover o incluso asistir a un piloto con el cuello o la columna rotos, puede ser la diferencia entre recuperación e invalidez."

"Por tanto, no sirve de nada que haya comisarios cerca del coche. Puede que

parezca poco compasivo, pero en realidad es muy lógico. Si otro coche hubiera chocado con el Williams, entonces en vez de dos pilotos heridos o muertos podríamos haber tenido también comisarios heridos o muertos".

F1 Racing opina: Respuesta lógica y sensata, pero público y prensa deberían estar mejor informados. El propio Max dice que pareció "poco compasivo".

Pregunta clave N° 2

¿Por qué los comisarios no sacaron antes la bandera negra para Montoya?

Max Mosley responde: "Según el artículo 85 del reglamento deportivo FIA, si Montoya quería cambiar de coche

tenía que abandonar la parrilla antes de la señal de 15 segundos (para la salida). Y si lo consiguió o no fue por la mínima. Por esa razón, los comisarios tuvieron que reunir toda posible prueba—video, televisión, cronometraje, etc.— para determinar si había abandonado la parrilla antes de la señal de 15 segundos o no. Resultó ser cuestión de apenas dos segundos. Tuvieron que reunir esas pruebas al mismo tiempo que se ocupaban de tres graves accidentes en pista, y naturalmente reunir esas pruebas pasó a un segundo plano respecto a los accidentes."

"Las pruebas tenían que ser recopiladas y presentadas a los comisarios, después de lo cual éstos

tenían que decidir qué era lo correcto. Primero, tenían que decidir si aceptaban las pruebas o no, y segundo, si lo hacían, cuál era la penalización correcta a imponer. No se puede descalificar a alguien hasta estar seguro de que se tiene razón. Si se sopesan los perjuicios de descalificarlo erróneamente, algo catastrófico si resultara que no debería haber sido descalificado, y los de dejarle correr erróneamente, la verdad es que no hay color."

"No creo que hiciéramos pasar ningún riesgo innecesario a Juan Pablo, mayor del riesgo innecesario que corre por hacer tantos tests."

"Sé que Bernie ha dicho que los comisarios fueron unos negados, y que deberían haberle sacado antes la bandera negra a Montoya, pero eso es porque Bernie no sabe de lo que habla en este contexto. No tenía modo alguno de saber si fueron 15 segundos o no. Bernie puede tener su opinión de los comisarios, claro que puede. Pero si la FIA se equivoca, no le echan la culpa a Bernie; nos la echan a nosotros. Nos hemos de asegurar de tener razón".

F1 Racing opina: Bien jugado, si señor. No tenemos queja. En esta ocasión, sólo podemos decir: no hay más preguntas, señor juez.



Mosley (dcha.) quiere forzar cambios radicales; los jefes (recuadros) no están en absoluto convencidos; para Bernie, "todo OK".

Repostaje

▽ Número dos para Bernie

En lo que podría ser el primer indicio de un plan de sucesión, Bernie va a fichar un número dos. Michael Payne, director de televisión y comunicación del Comité Olímpico Internacional (abajo), ocupará su nuevo puesto después de los Juegos de Atenas.

Payne, de 46 años, está muy bien considerado en el marketing deportivo, y se le atribuye el impulso de la imagen global de los Juegos Olímpicos. Antiguo campeón de esquí freestyle, Payne se pasó al marketing en los 70. En su puesto, será el responsable de impulsar el atractivo global de la F1.



▽ ¡Salve, Javier!

"Javier del Arco es irrepetible". Así se expresaba Sebastià Salvadó, presidente del RACC, en la presentación del libro del columnista de F1 Racing sobre las motos y Montjuïc (véase Pitpass, página 18).

La anécdota del acto llegó cuando Salvadó y Joaquim Folch, presidente de la Fundació Can Costa, lograron engatusar allí mismo al incauto de Javier para que aceptara emprender otro proyecto editorial en breve, que, al igual que sus dos libros sobre Montjuïc (coches y ahora motos), publicaría el matrimonio RACC-Fundació Can Costa.

La buena noticia para nosotros es que ahora 'toca' uno de coches...

En la foto, de izda. a dcha., Folch, el libro, Javier y Sebastià Salvadó.



Así podrían ser los Ferrari del futuro: una caja de pitillos con ruedas... y aviso.



SEÑALES DE HUMO

Ferraris 100% Marlboro implican...

Fuentes próximas a Ferrari y Philip Morris (propietaria de la marca Marlboro) han revelado detalles del plan de Marlboro de convertirse en sponsor único de Ferrari más allá de la prohibición de la publicidad del tabaco en Europa en 2005. F1 Racing (Nº 64) reveló en exclusiva la intención de Philip Morris de explotar una laguna en la legislación de la UE para superar la prohibición: capó motor y alerón trasero blancos se consideraban suficientes para provocar una asociación residual con Marlboro. Pero esto también suponía una reducción de su aporte económico a Ferrari.

Sin embargo, ahora parece que Philip Morris cree que no debería haber ningún otro sponsor en el coche para hacer efectiva la asociación con Marlboro. Eso significa que Marlboro tendría que comprar hasta el último centímetro cuadrado de carrocería de los Ferrari. A Philip Morris le costaría 150 millones de dólares anuales, pero por lo visto Ferrari se toma en serio la

propuesta. Si ambas partes llegaran a un acuerdo, sería el mayor contrato de patrocinio de la historia de la F1.

Según el mismo, Ferrari llevaría los logos normales de Marlboro en carreras accesibles para el tabaco como Bahrein y Malasia, pero presiones por una publicidad responsable en esos países podrían imponer un aviso médico en los coches, como 'Smoking Kills [Fuma Mata]'. En potencia, dicho aviso podría transferirse a las carreras sin tabaco (arriba), reforzando la asociación de Marlboro con un coche por lo demás totalmente rojo.

Fuentes de la industria hacen pensar que dicho acuerdo, aunque caro, valdría la pena para Philip Morris: "Si sólo puedes anunciarte una vez, y tus rivales ninguna, ¿cuánto vale eso? Mucho. Si Marlboro puede anunciarse en cuatro o cinco GP al año, eso es muy valioso para ellos".

Ferrari y Philip Morris no se prestaron a hacer comentarios.

FERRARI ES MÓVIL

...acuerdo Vodafone sin publicidad

¿Dónde dejaría a Vodafone un Ferrari sólo Marlboro (véase artículo, arriba)?

El contrato de tres años de Vodafone con Ferrari termina este año, pero ambas partes tienen opción para prolongarlo. No obstante, si Ferrari aceptara el acuerdo con Philip Morris, podría no haber espacio disponible en el coche a partir de 2006. Eso limitaría a Vodafone a un año más, aunque se cree más probable una prórroga de dos años, con el acuerdo sólo Marlboro en 2007.

De allí en adelante, Vodafone tendría tres opciones: primera, mantener su estrategia de marketing con Ferrari sin llevar publicidad en el coche. "Eso no es inconcebible", dijo el jefe de marketing de un equipo a F1 Racing. "Los sponsors estudian distintos tipos de plataformas de

marketing en F1. La publicidad en el coche sólo es un aspecto".

Segunda opción: que Vodafone cambie de equipo. Esto parece poco probable.

Y tercera: que deje la F1 del todo. Según fuentes fidedignas, la reciente marcha de David Haines —el ejecutivo de marketing que apoyó el programa de Vodafone en F1— tal vez haga que su compromiso con la F1 ya no se dé tan por hecho.

Aled Rees, responsable de Vodafone en F1, dijo: "Estamos renegociando nuestro acuerdo con Ferrari. Nunca se ha insinuado que no pudiéramos llevar publicidad en el coche, y desde luego ni nos plantearíamos ir a otro equipo".

Vodafone se negó a hacer comentarios sobre el efecto de la marcha de Haines.



Stoddy le da un baño a Baumgartner.

PUNTOS SOBRE LAS ÍES

Un punto que no vale nada

Al contrario de lo que muchos creen, el puntito de Minardi en Indy no vale nada de por sí, económicamente. La distribución de ingresos televisivos se hacía según un sistema de puntos, pero ahora se hace por la posición en el campeonato de constructores y el propio sistema de puntos de Bernie Ecclestone. Los detalles exactos del sistema de reparto de ingresos de la F1 siempre han sido turbios, porque el actual Pacto de la Concordia hace que los equipos lo mantengan en secreto.

"Económicamente, el punto no vale nada porque no nos ha sacado de la cola del campeonato", dijo el patrón de Minardi, Paul Stoddart. "Pero en cuanto a moral en el equipo, su valor es incalculable".

No obstante, el impacto comercial de marcar un punto sí que produce beneficios económicos indirectos. "Levanta el ánimo de nuestros sponsors y la publicidad que sacamos genera más interés de sponsors potenciales, etcétera", dijo Stoddart. "Es el efecto bola de nieve".

Bernie Ecclestone participó en los festejos de Minardi en Indy. Dijo bromeando: "Marcan un punto, abren el champán, y lo sirven en vasos de plástico! Típico".

En Indy, Zsolt Baumgartner (abajo) fue el primer piloto de Minardi que puntuaba desde el quinto puesto de Mark Webber en Melbourne 2002.



Último en pista, pero un punto para él.

PILOTOS ACTUALES DE F1 CON MINARDI

Piloto	Año	GP	Pt.
Fisichella	1996	8	0 (1)
Trulli	1997	7	0 (0)
Gené	1999-00	33	1 (6)
Alonso	2001	17	0 (0)
Webber	2002	17	2 (5)
Bruni	2004	9	0 (0)
Baumgartner	2004	9	1 (1)

(j) Indica puntos según baremo 2004

ESTA PÁGINA: MICHEL COMTES; FOTOS: MICHAEL COMTES; EN LA OTRA PÁGINA: LORENZO BELLAUCA; ANTONIO LAU; EN LA OTRA PÁGINA: MICHAEL COMTES; EN LA OTRA PÁGINA: MARK THOMPSON/GETTY IMAGES



EDDIE DE ARABIA

Árabes acaudalados tratan con Jordan

Dicen que Jordan Grand Prix podría tener un nuevo dueño antes de que acabe el año. Por lo visto, se han satisfecho todas las objeciones y exigencias de Eddie, y la fábrica del equipo seguiría en Silverstone

Eddie Jordan se ha esforzado mucho últimamente para subrayar la solidez de los vínculos de su equipo con su motorista, Ford. Pero entre bastidores, se están tramando maniobras para reinventar el equipo como un 'nuevo Jordan' con dueños árabes, motorizado por Toyota y patrocinado por Deutsche Post. Y podría suceder en 2005.

He aquí cómo: Jordan, como otros cuatro equipos de F1 -BAR, Sauber, Minardi y tal vez Jaguar- están en venta para el comprador adecuado y al precio justo. Por lo que se refiere a Jordan, el candidato más serio es la inmensamente rica familia Al Maktoum de Dubai. Algunas fuentes insinúan que las conversaciones ya están muy avanzadas. Como era de esperar, ya que divulgar detalles de dicho cambio sólo perjudicaría sus posibilidades de éxito, Eddie Jordan mantuvo la boca cerrada cuando F1 Racing buscó su reacción al respecto.

Sin embargo, la realidad es que ha hecho una concesión clave a los Al Maktoum, que tal vez permita que su tentativa triunfe donde otras fracasaron. Acuerdos anteriores se fueron a pique por la insistencia de EJ de que él tenía que seguir al mando, aunque vendiera el equipo. Pero esta queja concreta parece haber sido resuelta. Nuestras fuentes dicen que si la venta a los Al Maktoum sigue adelante, EJ seguiría como patrón hasta el final de 2005, y luego asumiría la posición de presidente de

honor, dejando la gestión diaria del equipo a una junta nombrada por los Al Maktoum.

Dicha situación podría ser la salvación de Jordan, que ha ido apurado desde sus días de gloria de 1998 y 1999. Los Al Maktoum establecerían una oficina ejecutiva en Dubai, pero la sede de operaciones seguiría en Silverstone. Según se dice, los planes son suntuosos, e implicarían el gasto de cientos de millones de dólares. Jordan ya tiene permiso de obras para ampliar su fábrica y/o construir un túnel de viento de vanguardia al 100% (en lugar del de 40% que usa ahora el equipo), en un terreno adyacente a su fábrica en Silverstone.

'SE ESTÁ TRAMANDO LA REINVENCIÓN DE JORDAN COMO UN NUEVO EQUIPO CON DUEÑOS ÁRABES'



Los Al Maktoum incluso consideran la construcción de un túnel por el que los coches podrían ser conducidos de la fábrica al circuito.

Si se cumplimentara la venta a los Al Maktoum, los pilotos del equipo bien podrían ser Timo Glock y el cuarto piloto de McLaren, el español Pedro de la Rosa. Nick Heidfeld lo está haciendo bien, pero, a diferencia de Glock (que aporta 10 millones de dólares a los fondos de EJ a través del programa de jóvenes pilotos de Deutsche Post), no trae dinero. Además, tras el prometedor debut del joven Timo en Canadá, donde los dos coches corrieron con logos de D-P, el equipo le augura un buen futuro y estaría poco dispuesto a perderle.

De la Rosa podría recibir luz verde gracias al gigante petrolífero español Repsol, con interés por aprovechar el tirón de la F1 en España provocado por Alonso. Repsol, que financió la entrada de De la Rosa en F1 como probador de Jordan en 1998, ha indicado que podría apoyar a Pedro con 10 millones de dólares por un volante competitivo. Si prospera la venta a los Al Maktoum, bien podrían considerar que Jordan merece otra oportunidad.

Lo que nos deja Toyota. Si Ford liquidara su equipo de F1, Bernie Ecclestone no podría consentir que un Jordan propiedad de los Al Maktoum, bien financiado y patrocinado por Deutsche Post, fracasara por falta de motor. Sabemos de muy buena fuente que es probable que Toyota ofreciera la solución.

¿Así es como será? ¿Sede en Dubai para un equipo con motor Toyota y Glock (recuadro) y De la Rosa al volante? EJ (arriba, como nos encantaría verlo) llevaría las riendas hasta el final de 2005.

¿BUENO, BONITO Y... BARATO?

¿Será la 'F1-light' la salvación o la ruina?

Hay países que se administran con menos dinero del que gasta un equipo puntero de F1 hoy día. El presidente de la FIA quiere abaratar la F1, pero las opiniones acerca de los costes varían enormemente

Las radicales propuestas de reducción de costes de Max Mosley para una nueva F1 (véase *F1 Racing* N° 64) han sido objeto de elogios y burla a la vez desde que fueran desveladas en San Marino.

Aunque Max insiste en que nuevos equipos podrían entrar y competir en la nueva F1 "muy fácilmente" por 15-20 millones de dólares por temporada, otros, como el patrón de McLaren Ron Dennis, tildan dicho presupuesto de "imposible", y sostienen que afectaría al principio básico de la F1: que cada equipo construya su coche.

El presidente de la FIA dice que sus planes, que contemplan medidas como centralitas estándar, un único fabricante de neumáticos, motores de menor cilindrada y que nuevos equipos puedan comprar y hacer correr coches de F1 del año anterior,

están pensados para que equipos exitosos de fórmulas inferiores den el salto a la F1.

En la actualidad, equipos como Arden (F3000), BCN Competición (F3000) y Carlin (F3/World Series) no pueden hacerlo por los enormes costes de puesta en marcha que conlleva: pago a la FIA de un 'depósito' de 48 millones de dólares; inversión en túnel de viento; adquisición y desarrollo del motor; diseño y construcción del chasis, etc. Tal como está estructurada la F1 actualmente, tratar de entrar exigiría un presupuesto de al menos 150 millones de dólares.

Pero los ahorros en teoría posibles para un equipo de la 'F1-light', como algunos cínicos han apodado la visión de Mosley, podrían bajar los costes hasta niveles más razonables.

Christian Horner -jefe de Arden, equipo puntero de F3000- calcula que con unos 30 millones de dólares su equipo podría dar el salto, aunque este presupuesto se basa en motores y chasis económicos.

En la actualidad, Arden da empleo a 18 personas, así que tendría que triplicar su plantilla para lidiar con las exigencias extra de la F1. No obstante, sin tener que diseñar

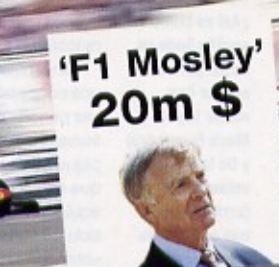
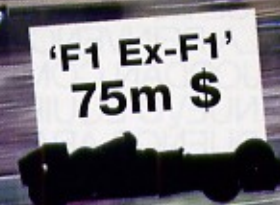
'DECIR QUE ES IMPOSIBLE HACER CORRER UN EQUIPO POR 20 MILLONES ES ABSURDO'
MAX MOSLEY

y desarrollar un coche nuevo, pagar el depósito FIA ni llevar a cabo exhaustivos ensayos en el túnel de viento, los costes de competir se reducirían espectacularmente.

Horner dijo: "El énfasis del equipo pasaría del diseño y desarrollo a la ingeniería. Nos concentraríamos en hacer correr el coche, y seguramente el 85% del personal iría a las carreras. No habría necesidad de un equipo de tests si se prohibieran las pruebas privadas, y nuestra I+D se centraría en dos grandes evoluciones por temporada, en lugar de en llevar algo nuevo a cada carrera".

Pero no todo el mundo es tan optimista como Horner acerca de los costes. Un ex director técnico que estudia la posibilidad de entrar en F1 con un coche del año anterior (que hemos llamado 'F1 ex-F1'), cree que

Ferrari gasta más (410 millones, abajo); Sauber (150 millones) es un equipo medio; un veterano ex F1 dice que tendría que gastar 75 millones; Arden dice que 30; Mosley, que 20 serían suficientes.



> ¿Ahorrrará la 'F1 Mosley' 390 millones por equipo?

	COSTE ENTRADA 2008 (aprox.) (F1 Mosley')	COSTE ENTRADA 2004 (aprox.) (Gasto equipo puntero totalmente nuevo)
Depósito FIA	Cero	48 millones de dólares
Coste adquisición chasis	5 millones	Cero
Motores	10 m. (suministro anual)	150 m. (diseño, fabricación, desarrollo)
Sueldos equipo	5 millones	50 millones
Sueldos pilotos	-5 m. ('rebaja' pilotos de pago)	15 millones
Viajes y alojamientos	2 millones (viajes FOCA)	17 millones
Tests privados	Cero	75 millones
Tests túnel de viento	Cero	15 millones
Investigación y desarrollo	1 millón	30 millones
Atención invitados	2 millones	10 millones
Total	20 millones de dólares	410 millones de dólares

Arden codo con codo con Ferrari (abajo): ¿un sueño imposible o una conquista atrayente y creíble para la F1? Sucederá sólo si se adoptan las propuestas de Max.

haría falta un presupuesto de 75 millones de dólares para organizar un equipo que aspirara a ser competitivo y atraer sponsors. Calcula el coste de un conjunto coche-motor competitivo en unos 45-50 millones, con el resto del presupuesto dedicado en gran parte a sueldos, recambios y desarrollo.

Ambos presupuestos cuentan con que la organización logística FOCA de Bernie Ecclestone permita a los nuevos equipos llevar su material a las carreras por una suma simbólica, durante al menos las dos primeras temporadas; un ahorro de varios millones.

Otra ayuda financiera podría proceder de la redistribución de los ingresos televisivos de la F1, que diera a los equipos dinero según la publicidad que recibieran en el año en curso, y no según sus resultados del año anterior.

Sean cuales sean las objeciones, Mosley sostiene desafiante que su visión es plausible. En declaraciones exclusivas a *F1 Racing*, dijo: "Decir que es imposible hacer correr un equipo por 20 millones de dólares es absurdo. Quien diga eso, cuando desconoce las condiciones que lo rodean, es que no ha pensado muy a fondo en ello.

"En este momento existe un cártel de veteranos que trata de no dejar entrar competencia alguna. Y su auténtico temor es que un grupo de jóvenes dinámicos reorganice el establishment".

Algo que le sonará a música celestial a Horner. "Ya era hora que infundiéramos nueva vida al deporte", dijo. "No es tanto una cuestión de si estos cambios ocurrirán, sino de cuándo".

> ¿Eliminará Max el depósito FIA?

Un punto clave del proyecto de Mosley para el futuro de la F1 es el deseo de fomentar la entrada de nuevos equipos. Pero en la actualidad todo nuevo equipo ha de entregar un depósito de 48 millones de dólares a la FIA, una condición que, en los últimos años, ha disuadido a todos salvo a Toyota. Sin embargo, no hay que pagarlo si un nuevo grupo compra todo o parte de un equipo existente, y eso aumenta el valor de los equipos actuales. Por ejemplo, al fundar BAR en 1999, BAT adquirió Tyrrell únicamente para eludir el pago del depósito. Por tanto, como era de esperar, los jefes de equipo actuales ven mal suprimir el depósito.

No obstante, suprimir el depósito acarrea otros inconvenientes, que son los que los patronos ofendidos prefieren citar, en lugar del hecho de que eliminarlo podría mermar su riqueza. Eddie Jordan: "Un depósito elevado evita no sólo que la gente entre despreocupadamente en F1, sino también que salga despreocupadamente. De ese modo, mantiene la F1 estable y fuerte. Por ejemplo, en estos tiempos difíciles, ¿quién sabe si mi junta directiva pudiera haberme pedido no participar durante un par de años? Pero eso no sería bueno para la F1. El depósito evitó que eso sucediera".

El jefe de BAR David Richards dijo: "Mi mayor temor, si retiramos el depósito, es que dejaremos entrar a cualquier hijo de vecino, y cada uno podría quitarle sponsors a equipos existentes y luego irse a plique de la noche a la mañana, tal vez arrastrando consigo a equipos auténticos".

Mosley no muestra la más mínima comprensión: "El depósito nunca pretendió hacer valiosos los equipos existentes. Si alguien quiere que su equipo sea valioso, la receta a seguir es muy sencilla: tener éxito. Con depósito o sin él, estoy seguro de que no sería barato comprar Ferrari. El derecho a participar en F1 una vez que el Pacto de la Concordia haya expirado [2007] no es un activo de ningún equipo, porque sólo es el Pacto de la Concordia lo que les da ese derecho. Una vez haya expirado, no poseerán ese derecho. Además, aunque fuera un activo, ¿por qué deberíamos [la FIA] dárselo a, por ejemplo, Eddie Jordan en lugar de a, por ejemplo, Trevor Carlin?".

"Vale, queremos que gente como Eddie siga en F1, pero no hay que creerse que Eddie sea algo más que un hombre muy rico. No era un hombre muy rico cuando llegó a la F1, pero ahora sí. Y lo siento, pero no creo que yo tenga que elaborar las normas para hacer su equipo más valioso de lo que intrínsecamente es. Ya ha tenido su recompensa".



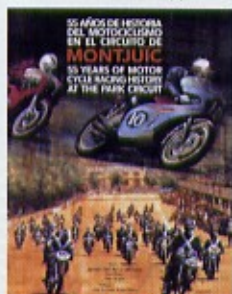
F1 RACING

De compras

Montjuïc cierra el círculo

Si en F1 Racing se cuela un libro de motos, es que ha de ser especial. Y éste lo es. Con él, Javier del Arco cierra el círculo del circuito de Montjuïc, del que en 2000 publicó su historia sobre cuatro ruedas. El automovilismo y el motorismo de este país están en deuda con Javier, el RACC y la Fundació Can Costa por perpetuar una memoria que de otro modo se habría perdido.

Precio: 60 €. 610 pp



1972 en DVD

Una nueva colección de DVD nos ofrece resúmenes de todas las temporadas de los 70. Empezamos con 1972, el año de Fittipaldi.

Precio: 35 €. 52 min. Inglés



Schumi 2004

La gorra del gran campeón, con escudo de Ferrari, dorsal N° 1, logo de Schumi y autógrafa bordados.

Precio: 30 €



PARA MÁS INFORMACIÓN
LA LIBRERÍA DEL MOTOR
tel. 83 454 67 83
info@libreriadelmotor.com
www.libreriadelmotor.com



La imprudente maniobra de Sato sobre Rubens en el GP de Europa le obligó a parar en boxes, y después su motor expiró.

RECOCIDO

Sato calienta demasiado el BAR

El misterio que rodea la falta de fiabilidad de los motores en el BAR-Honda 006 de Takuma Sato parece resuelto. El problema ha surgido la mayoría de las veces en las vueltas inmediatamente posteriores a un pit stop, y después de rascarse mucho la cabeza los ingenieros han decidido que la causa era el sobrecalentamiento.

El diseño contemporáneo de un F1 ha hecho cada vez más compacta la carrocería adyacente al vano motor, mientras los aerodinamistas tratan de apartar el flujo de aire de la turbulencia causada por las ruedas traseras descubiertas.

Esta carrocería remediada ha mejorado la eficacia aerodinámica externa, pero ha puesto de relieve los problemas de evacuar el calor del vano motor. Antaño los equipos podían extraer este calor entre el difusor y la carrocería. Pero hoy día el tamaño del difusor es mucho menor, lo que ha llevado al desarrollo de rejillas y chimeneas.

AMIGOS FLEXIBLES

Alerones traseros de quita y pon

Equipos punteros de F1 han estudiado alerones traseros diseñados para liberarse de apoyo aerodinámico cuando éste no haga falta. El apoyo es útil en curva, pero produce una resistencia que no ayuda nada en recta: poder 'poner y quitar' el alerón contribuiría a reducir los tiempos.

Pero los dispositivos aerodinámicos móviles están prohibidos, así que el truco consiste en introducir flexión en los elementos del alerón. No obstante, tramitar niveles variables de apoyo no es fácil: las normas que rigen la aerodinámica son draconianas, y alcanzar un nivel útil de apoyo regulable exige cálculos numéricos de altura. Pero algunos equipos punteros han manipulado el tejido y construcción de los elementos del alerón para permitir que su sección central se doble hacia abajo.

Incluso con éstas, la refrigeración sigue siendo crítica en los F1 actuales. Parece que los problemas de Sato están causados no tanto porque los agujeros sean muy pequeños, sino porque el motor se calienta mucho en los pit stops. La electrónica Honda empobrece la mezcla cuando el piloto pulsa el limitador de velocidad en el pit lane, y por tanto las temperaturas internas se disparan. El coche ha de rodar buena parte del siguiente relevo con aire limpio para que éstas vuelvan a lo normal.

Los ingenieros dan por sentado dicho sobrecalentamiento: la fiabilidad del motor tiene en cuenta dos o tres pit stops bien colocados. Pero si el piloto ha de hacer una parada no prevista antes de que se estabilicen las temperaturas (lo que le ha pasado a Sato varias veces), entonces las temperaturas en el vano motor se vuelven críticas, causa de rotura potencial del motor cuando el piloto pise a fondo.

Cuando el elemento superior (o de fuga) del alerón se dobla hacia abajo en relación con el inferior (o de ataque), se reduce la pequeña brecha longitudinal de aire entre ellos. La eficacia global del alerón depende de forma crucial de esta brecha, porque dos pequeños elementos trabajando en armonía son mucho más efectivos que un único elemento grande.

Con un elemento flexible, la brecha se cierra a medida que se dobla, el alerón entra en pérdida y deja de producir apoyo. Por consiguiente, el coche puede generar el máximo apoyo en curva, pero cuando alcance 250 km/h, por ejemplo, el elemento se doblará y el apoyo se reducirá.

Actualmente, se cree que el delegado técnico FIA Charlie Whiting considera la legalidad de estos nuevos alerones.

Cifras F1

Datos para los amantes del cálculo numérico y la F1

Promedio de posición en parrilla 2004 por equipos (hasta EE UU inclusive)

1	Ferrari	3,2
2	Williams-BMW	5,0
3	BAR-Honda	6,5
4	Renault	7,9
5	McLaren-Mercedes	10,8
6	Toyota	11,4
7	Jaguar-Cosworth	11,8
8	Sauber-Petronas	14,0
9	Jordan-Ford	15,9
10	Minardi-Cosworth	18,3

Km acumulados en carrera por piloto (hasta EE UU)

1	Rubens Barrichello	2.714
2	Michael Schumacher	2.607
3	Juan Pablo Montoya	2.541
4	Olivier Panis	2.515
5	Jenson Button	2.513
6	Giancarlo Fisichella	2.405
7	Jarno Trulli	2.404
8	Felipe Massa	2.270
9	Takuma Sato	2.244
10	David Coulthard	2.222

Neumáticos: km totales en carrera, tests y entrenos (25.11.03*-20.06.04)

1	Michelin	264.799
2	Bridgestone	108.976

Estadística del mes

Ferrari ha sumado el 87,6% de los puntos posibles, un 1% más que el récord de McLaren en 1988

Motores: km totales en carrera, tests y entrenos (25.11.03*-20.06.04)

1	BMW P84	46.984
2	Toyota RVX-04	44.439
3	Honda RA004E	42.996
4	Mercedes FO110Q	37.068
5	Ferrari 053	32.140
6	Renault RS24	24.661
7	Petronas 04A	21.569
8	Cosworth CR-6	19.727
9	Ford Cosworth RS2	19.446
10	Cosworth CR-3L	11.644

Tests: más km recorridos (25.11.03*-20.06.04)

Equipo	BMW/WilliamsF1	43.299
Piloto	Ricardo Zonta	15.895

* inicio tests de pretemporada 2004

con la colaboración de





EL MEJOR DE LOS VIERNES

Davidson podría acabar en Sauber

Parce que todo el mundo defiende el pabellón de Anthony Davidson. Ahora, cuando se lo está relacionando con Williams y Sauber además de BAR, ha incorporado dos figuras importantes a su entorno

En Indianápolis, tras una racha impresionante de carreras en que eclipsó a su joven compañero en Sauber Felipe Massa, se hablaba de Giancarlo Fisichella como el candidato más probable para acompañar a Mark Webber en Williams en 2005 (suponiendo que el mánager de Webber, Flavio Briatore, decida no aceptar la oferta de Toyota por los servicios de Mark).

No obstante, Frank Williams ya ha expresado su admiración por el tercer piloto de BAR-Honda, Anthony Davidson: "Este chico es rápido", espetó tras observar la larga tanda de Davidson el viernes en Bahrein.

Davidson todavía tiene una posibilidad remota de un volante en Williams en 2005, pero fuentes de Williams nos informan de que la sólida forma de Fisichella en las últimas carreras ha disminuido las posibilidades de Anthony. Consciente de ello, y de que el probable paso de Fisi a Williams crearía una vacante en Sauber, Davidson ha reforzado su equipo de representantes incorporando a David y Steve Robertson junto a su viejo mánager, Didier Stoessel.

"Apoyo totalmente la jugada", dijo Stoessel. "Llevo seis años como mánager de Anthony, y empiezo a parecer un disco rayado. Todo el mundo me ha oído dar la tabarra con lo bueno que es, y ya es hora de añadir nuevas voces que le representen".

David Robertson, padre de Steve, estaba encantado de haber incorporado un piloto tan prometedor a su escudería (que ya cuenta con Kimi Räikkönen). "En los últimos años, muchos pilotos nos han pedido que nos encarguemos de ellos, pero siempre hemos dicho que no. Pero, con la bendición y apoyo de Kimi, decidimos aceptar la invitación de involucrarnos con Anthony y Didier".

Da la casualidad de que, de todos los jefes de equipo, es Peter Sauber quien más razón



'ESTE CHICO ES RÁPIDO, ESPETO FRANK WILLIAMS TRAS OBSERVARLE EN BAHREIN'

tiene para tener un gran concepto de los Robertson. Recuérdese que en otoño de 2000 Räikkönen era un piloto de F-Renault cuyas credenciales para la Superlicencia eran flojas en el mejor de los casos. Pero tal fue el fervor con que Robertson padre habló del joven finlandés en Hinwil, que Peter Sauber tuvo suficiente confianza para dar el paso decisivo y fichar al muchacho de 21 años para 2001.

El resto, como se suele decir, es historia. Y no sería de extrañar que la historia se repitiera este otoño.

MACHADAS DE DAVIDSON EL VIERNES

GP	LIB. 1	DIF.	LIB. 2	DIF.
Australia	9º	+2,794	15º	+2,798
Malasia	3º	+1,533	17º	+2,313
Bahrein	3º	+0,800	3º	+0,038
San Marino	4º	+2,314	6º	+0,677
España	3º	+0,958	2º	+0,253
Mónaco	7º	+1,289	2º	+0,400
Europa	1º	-0,184	7º	+0,673
Canadá	3º	+0,506	12º	+1,427
EE UU	3º	+0,339	2º	+0,602

> Gené sustituye a Ralf en Williams

Al cierre de esta ejemplar se confirmaba que Marc Gené, de 30 años, tercer piloto del equipo Williams-BMW, sustituiría al lesionado Ralf Schumacher en el GP de Francia y seguramente también en el de Gran Bretaña.

Médicos alemanes han dictaminado entre ocho y 12 semanas de reposo para Ralf tras su fuerte accidente en Indianápolis, lo que podría tenerle de baja hasta las dos últimas pruebas del año, en octubre. El piloto alemán sufre la fractura de dos vértebras.

"Es una lástima que estas oportunidades sólo surjan cuando uno de mis colegas sufre algún tipo de desgracia", dijo Gené, "pero mi trabajo es aprovechar al máximo tal circunstancia y asegurar que el equipo no se vea comprometido por la ausencia de Ralf".

Es la segunda vez que Williams recurre a Marc Gené como titular para un GP; en 2003, el de Sabadell también sustituyó a Ralf en el GP de Italia en Monza, y acabó quinto.

Gené no es el primer piloto al que un equipo recurre en dos ocasiones como suplente de uno de sus titulares. En la década de los 90, Ferrari hizo lo propio con Nicola Larini, que disputó dos GP con la Scuderia en 1992 (en sustitución de Ivan Capelli) y otros dos en 1994 (con el coche de Jean Alesi).

¿Una imagen a la que nos tendremos que acostumbrar (arriba)? Davidson con un Sauber (gentileza del departamento de arte de F1 Racing); David Robertson (recuadro) podría marcar la diferencia.



Joan Villadelprat

Las carreras transoceánicas mostraron distintas caras de cada equipo, pero al final nadie pudo con Ferrari.

Ralf Schumacher lo intentó en Canadá, estuvo muy bien en los entrenamientos clasificatorios, también los dos pilotos de BAR, Jarno Trulli con el Renault y Montoya, cuarto. Los Ferrari estaban detrás, resultaba evidente que iban a una estrategia diferente. La pista de Canadá es una de las más duras del campeonato, tremendamente dura, muy exigente con los frenos, se ha de buscar un equilibrio en el reglaje del coche que permita afrontar las rectas y las curvas de gran velocidad con las otras zonas y con las frenadas bruscas.

Uno de los equipos que siempre ha acertado en conseguir un coche equilibrado ha sido el equipo Renault, la verdad es que si había alguna carrera donde podían optar claramente a la victoria era aquí. Trulli, tercero, y Fernando Alonso, quinto, estaban en una situación óptima para aspirar a todo. Los dos, más Rubens Barrichello y Michael Schumacher, tenían la misma estrategia, fue una lástima que debieran abandonar por avería mecánica. Se mostró de distinta manera en cada uno de los dos Renault, pero fue el palier en los dos casos el que cedió. Algo bastante inusual en un equipo donde las cosas se prueban y se comprueban infinidad de veces. Estos problemas les impidieron luchar por la primera posición.

En cuanto a Williams, destacaron en pista, pero por desgracia fueron penalizados y descalificados. Aunque parezca mentira a veces pasan estas cosas, unos milímetros de más en una pieza, que nadie se ha preocupado de medir pensando que es correcta, comporta una descalificación. Alegaron que no proporcionaba

ventaja alguna, igual que en el caso de los Toyota, pero estaba claro que eran ilegales y como consecuencia todo el trabajo lo lanzaron por la borda.

Esto ayudó a Button a ganar unas posiciones y también a Fisichella, que quedó

cuarto, un lugar muy meritorio sabiendo el coche que lleva. Las estrategias de Ferrari y Renault tenían en común la apuesta por los adelantamientos. Esta pista lo permite, por ejemplo, en la entrada de recta. Es una curva muy lenta y ancha antes de la larga recta y allí se producen adelantamientos, por eso eligieron una estrategia de este tipo, porque se pueden ganar posiciones en la pista, sin estar condenados a buscarlas en las entradas a boxes. Sabían que durante la carrera podrían pasar a los otros pilotos. En esta prueba Rubens Barrichello era más competitivo que Michael, que para neutralizarlo jugó sus bazas con inteligencia. En el segundo pit stop puso un poco más de gasolina para alargar el cambio y poder distanciar al brasileño, el único piloto que le podía hacer sombra.

En Indy, las cosas volvieron a su lugar con los dos Ferrari en primera línea, BAR en segunda y Williams en tercera. El incidente de la salida condicionó toda la carrera, dejó la pista llena de suciedad y ocasionó seguramente los pinchazos de Ralf y de Fernando. También pudo ser una variación en las presiones de los neumáticos lo que motivara el reventón posterior, después de las vueltas del Safety Car que obligan a los pilotos a rodar muy despacio. Cualquiera de las dos razones pudo estar detrás de los dos abandonos de estos pilotos. La verdad es que en estos momentos nadie sabe con certeza el motivo exacto.

Deportivamente fue una carrera perfecta para los pilotos de Ferrari con un nuevo doblete y un buen papel de Sato, tercero, que luchó hasta el final, igual que Trulli, cuarto. Fue una carrera donde más de uno se reivindicó, como Panis con el Toyota o los dos McLaren dentro de los puntos. Y un punto para Minardi que es vital.

En Francia Marc Gené iba a sustituir a Ralf Schumacher, una gran oportunidad para ganarse el puesto en 2005 y para cerrar la puerta de la llegada de Webber esta misma temporada a Williams, antes de hora. En Canadá Jaguar no le dio un coche ganador y esto, contractualmente, le deja el camino franco para marchar a otro equipo, como por ejemplo Williams. Quizá sólo dependa de la negociación entre Frank Williams y Flavio Briatore, el manager de Webber. Los otros pilotos del italiano, Alonso y Trulli, siguen su lucha particular. Alonso no lo supera ni en entrenamientos ni en carrera. Trulli bajaba el rendimiento en carrera, ahora está demostrando que ha encontrado un buen set up y los resultados, ya desde Imola y con la victoria de Mónaco, son muy buenos, está radiante, además negocia el contrato con Renault y otras opciones. Está haciendo lo que debía haber hecho tiempo atrás. En cambio, Fernando está acusando el hecho de estar continuamente en primera línea de la información, con comentarios, a veces, fuera de tono. Se debe concentrar en batir en toda regla a su compañero de equipo.

En los test de Montmeló conversé con Michael Schumacher y me sorprendió lo fuerte que está, con unas ganas de trabajar increíbles, como si fuera el primer día, y lo rápido que va, creo que va a seguir así en todo lo que resta de temporada y que no hay nadie en estos momentos con su mismo nivel. **1**

‘En los tests de Montmeló conversé con Michael Schumacher y me sorprendió lo fuerte que está’

Schumacher (abajo) rebosa confianza y optimismo dentro y fuera del cockpit; ¿quién podrá con él?





Javier del Arco

Stewart estuvo en la cúspide durante 14 años y 225 GP, el 'reinado' más longevo de la historia de la F1.

Al fin, tras acabar el libro sobre la historia de Montjuïc, vertiente motos (¡madre mía, la de gente que llegó a correr!...), pensé que había llegado el momento de descansar un poco y...

¡Craso error! Mi despacho-estudio-almacén-cámara de torpedos, estaba pidiendo a gritos una reparación urgente: entraba agua cuando llovía; si llovía mucho y seguido se iba la luz, y cuando hacía viento, bueno, crujía como un barco viejo de madera a punto de irse a pique. De modo que nos liamos la manta a la cabeza y emprendimos la obra. Los primeros en aparecer fueron una brigadilla de mudanzas que dejó el interior de la habitación más vacío que un paddock de F1 un domingo por la noche. Y ¡horror!: prácticamente toda mi documentación actual quedó diseminada en cajas de cartón por toda la casa. Luego vino lo de siempre: el ejecutor de la obra se retrasó, los que venían detrás, a rueda... y los documentos en las cajas.

Por suerte, la Guía Marlboro no cayó en manos de los hunos y como éstos lo volvieron a colocar todo donde no tenía que ir, aproveché las circunstancias para llevar a cabo una estadística que desde siempre me había llamado la atención: el *ranking* continuo de los vencedores de Grandes Premios, es decir, cómo iba cambiando dicho *ranking* con el paso de los Grandes Premios.

El problema es que cuando se me ocurrió la idea ya se llevaban disputados más de 500 GP y hoy –sin contar el de Francia de 2004– son 722. Y, claro, manejar tal volumen de datos exige tiempo. Y exige, también, un repaso que no he podido dar, por lo que, inevitablemente, algún errorcillo habrá.

Disculpame por ello y si lo corriges, miel sobre hojuelas, pues nos beneficiaremos todos.

La victoria de Stewart en Mónaco 73 con el Tyrrell 006 le colocó en cabeza del *ranking* de vencedores de GP, y ahí aguantó 14 años.



Lógicamente, el palmarés lo abre Nino Farina, pues él ganó el primer Gran Premio puntuable, siendo igualado a la semana por Fangio –que ganó en Mónaco– y a finales de mayo por Johnnie Parsons, que se llevó las 500 Millas. Farina volvió a destacarse en Suiza (4 de junio), pero Fangio lo atrapó de nuevo en Bélgica y culminó la primera temporada solo en cabeza con cuatro victorias.

Farina, que era mayor (había nacido en 1906), volvió a emparejarse con Fangio en 1951 y el argentino retornó en solitario a la cabeza de la clasificación en Francia, donde compartió coche y victoria con Luigi Fagioli, por lo que su *score* pasó a ser de 4,5 victorias, que le permitieron comandar la lista hasta Alemania 52, cuando el imparable tándem Ascari-Ferrari 500 lograron la 6ª de las 11 victorias prácticamente consecutivas. En total, Ascari sumó 13 victorias antes de matarse en Monza en 1955 tras no haber corrido prácticamente a lo largo de 1954.

Fangio comenzó a recortar distancias de inmediato y en Argentina 55 volvía a recuperar el mando que Ascari había detentado a lo largo de 21 Grandes Premios. Fueron surgiendo nuevos vencedores, pero Fangio ganaba y ganaba, sumaba y se distanciaba... hasta que en Nürburgring 57 dio el recital que todos los anales recuerdan y en 1958, se retiró. Pero su récord, llevado a un total de 23 victorias (24 si se cuentan las dos medias como enteras), sobrevivió a su presencia en los circuitos y no fue hasta Suráfrica 68 cuando Jim Clark, que había ganado su primer Gran Premio en 1962 en Bélgica, ganaba su vigesimocuarto y relegaba al pentacampeón argentino al segundo puesto tras 120 Grandes Premios y 13 temporadas en cabeza. El tercero era Stirling Moss con 15,5 victorias (la de Aintree 57, con Vanwall, fue compartida con Tony Brooks...).

Aquella de Suráfrica que batía el récord, fue asimismo la última de Clark, que se mató en una carrera de F2 en Hockenheim el 7 de abril. Pero cual Inés de Castro, esposa de Don Pedro de Portugal, el 'escocés volador' reinó después de morir: por aquellos pagos, su heredero Jackie Stewart contaba con tan sólo dos triunfos y aunque su escalada de lugares fue asimismo espectacular –sobre todo, a partir de la aparición de los chasis Tyrrell– hubo que esperar a Argentina 73 para igualar a Fangio y hasta Mónaco 73 para ubicarse en cabeza: el reinado póstumo de Jim Clark había durado 63 Grandes Premios, algo más de cinco años.

Stewart todavía ganó dos veces antes de retirarse con 27 victorias, hito que se mantuvo imbatido hasta... Portugal 87, cuando Alain Prost obtuvo su 28º triunfo. Stewart, el primero de este *ranking* al que todavía es posible encontrar en los circuitos (si puedes entrar en el paddock, claro), estuvo en lo más alto de la pirámide durante 14 años y/o 225 Grandes Premios, el 'reinado' más longevo de la historia de la F1.

Lo cual constituye una razón tan buena como cualquier otra para poner punto final por hoy y prometores que... (continuará). **1**

'Igual que Inés de Castro, Jim Clark reinó después de morir y conservó su posición, sin poder defenderla, durante cinco años'

YO QUIERO QUE
ALONSO QUEDE
PRIMERO EN TODAS
LAS CARRERAS



Ojalá Celia, que ahora tiene seis años, vea ganar muchos GP a Fernando Alonso...

Alonso levanta pasiones

A Celia e Isabel Ibáñez Palmero, de 6 y 4 años, lo que más les gusta es ver correr a Fernando Alonso; la suerte que tienen es que crecerán viéndole ganar.

El dibujo que os mandan es para que lo publiquéis, gracias.

Juan Ibáñez López, Barcelona
barcelona@aguasigma.com

No pasó por los pelos

Creo que el reglamento dice que cuando está en pista el coche de seguridad los pilotos tienen que mantener su posición sin poder adelantarse.

Mi pregunta es: ¿los pilotos se pueden adelantar antes de cruzar la línea de meta cuando se retira el coche de seguridad? Si la respuesta es NO, los comisarios deberían sancionarlo a Michael Schumacher, puesto que adelantó a Rubens Barrichello antes de cruzar la línea de meta cuando el coche de seguridad se retiró en la quinta vuelta del GP de EE UU.

También quisiera saber si para sancionar esta situación lo tiene que pedir algún equipo o los comisarios actúan de oficio.

Javier Peña García, Madrid

Véamos: los pilotos NO se pueden adelantar antes de cruzar la meta cuando se retira el Safety Car. Pero al parecer Schumi NO adelantó a Rubens antes sino después de la

línea de meta, de ahí que no fuera sancionado. En estos casos, los comisarios actúan sin que ningún equipo tenga que reclamar.

La 'Alonsomanía'

Leo esta revista desde sus inicios y francamente, hay artículos que me hacen pensar y aprender mucho. También hace más de 12 años que sigo este deporte.

Desde hace un par de años, y coincidiendo con la *Alonsomanía*, he estado haciendo balance sobre este fenómeno, del que sin duda estoy enamorado. Yendo más allá, me he preguntado por los pros y los contras de que alguien así irrumpa en el circo de la F1.

Me refiero a que hay ventajas que nadie puede negar: un español en un buen coche hace que sea emocionante seguir las carreras (aparte de que Schumi gane: soy pro Schumacher y *ferrarista*) y que los medios sigan con más atención la F1. Me fastidia, no obstante, que no se diera la misma importancia a Pedro de la Rosa, Marc Gené o Lluís Pérez-Sala, por poner algunos ejemplos recientes.

Pero hay otro aspecto que no me gusta. A veces la pasión ciega a los seguidores de Alonso y hace que para ellos sólo exista el asturiano.

Yo opino que está bien que ahora Alonso tenga que pelear desde la última fila, que no tenga el mejor coche, que le cueste avanzar a los coches que le preceden y que Trulli sea mejor que él a veces en parrilla, otras en carrera y algunas en ambas.

Eso hará que en el futuro su

carácter crezca, sea más fuerte y que cuando tenga un coche ganador, demuestre lo que ha aprendido: aún tiene un largo camino por recorrer. Los más aficionados recordarán que Schumacher apuntaba alto en sus inicios, como también lo hizo Alonso, pero no ganó sus primeras carreras hasta Spa 92 y Estoril 93, tras debutar en 1991, y todo lo pasado entonces le ha llevado a tener seis títulos, camino del séptimo.

Nuestro fanatismo sólo le perjudicará y estoy seguro de que muchos de los *Alonsistas* ni siquiera sabían de él antes del Renault R23. Tampoco es normal que con su juventud tenga tres biografías publicadas: seguro que esto tampoco le hace mucha gracia al asturiano.

Dejemos de lado los fanatismos y disfrutemos todos del mejor deporte del mundo.

Jordi Codina, Barcelona
jordicodina147@hotmail.com

No le venía de uno...

Hasta antes de el final del GP de España me creía las palabras de Michael Schumacher. Que su motivación había crecido, que estaba mejor que nunca y que sus ganas de conseguir triunfos este año eran mayores.

Pude presenciar la carrera desde la tribuna principal, justo a la altura del podio. La tribuna casi se vino abajo cuando Alonso terminó la carrera; todos gritando por haberlo dado todo hasta el final...

Pero cuál sería mi sorpresa cuando precisamente al final de la ceremonia del podio, al marcharse los pilotos a la rueda de prensa, alguien dejó huérfano un trofeo. ¡Era el del primer clasificado! Michael se había dejado el trofeo, debe ser que no le caben en casa o que no le apetecía llevárselo. Le sobran.

A los 20 minutos tuvo que aparecer un empleado de la FIA para recogerlo. Michael es el mejor, pero la verdad es que ese



a los lectores

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

- En mensajes de correo electrónico, indicar nombre completo y población. Si deseáis que publiquemos tu dirección electrónica, indicála también.

trofeo debería haberse ido con él y no con un 'mandado'.

Álvaro Sahún Pacheco,
Pozuelo de Alarcón (Madrid)

Jordan 'forever'

Tengo 24 años y soy aficionado a la F1 desde pequeño, pero desde 1991 sigo con pasión los pasos de la escudería Jordan. Es muy fácil apoyar a Williams, McLaren, Renault, BAR o Ferrari, pero que sepan que también hay gente como yo que disfrutamos más con un octavo puesto de Heidfeld que con una victoria de Button o de Schumacher.

Jordan merece más respeto por parte de todos (periódicos, televisiones, revistas, webs...), puesto que por ahí han pasado y pasarán algunos de los mejores pilotos de la década: Michael Schumacher, Rubens Barrichello, Eddie Irvine, Martin Brundle, Ralf Schumacher, Giancarlo Fisichella, Damon Hill, Heinz-Harald Frentzen, Jarno Trulli, Nick Heidfeld... y, por qué no, ¡Timo Glock!

Sólo pido por su parte un pequeño esfuerzo de vez en cuando, y que dediquen algún que otro reportaje a los monoplazas amarillos. Estaría bien, por ejemplo, que nos contasen las perspectivas de Jordan para el año que viene.

¡Gracias por su revista! ¡Forza Jordan y Forza Alonso!

Jordi Merino Romero, Barcelona
jordangp1@hotmail.com

¿Ya has leído la página 15 de este ejemplar de F1 Racing?

Dónde escribir a Alonso

Os escribo para que, por favor, me deis alguna dirección a la que pueda dirigir una carta de agradecimiento a Fernando Alonso, ya sea de Oviedo o de Oxford.

Me haría mucha ilusión poder agradecerle el comportamiento que tuvo en Montmeló con todos los aficionados que conseguimos un autógrafo suyo, ¡y respectiva foto para el recuerdo!

La verdad es que no olvidaré ese fin de semana, y eso que en 2002 también asistí al GP de España, pero el ambiente no era el mismo, lógicamente por el 'efecto Alonso', pero hay que decir que esto es muy bueno para los enamorados de este deporte. ¡Por lo menos ahora puedo hablar de F1 con mis amigos!

También quisiera aprovechar para desearles mucha suerte en el futuro a Marc Gené y Pedro de la Rosa, sobre todo a este último, que no se mereció el trato recibido en su último año en Jaguar por parte de algún sector de la prensa. En gran parte gracias a él la F1 empezó a mirar con otros ojos a los pilotos españoles. El año que viene os queremos ver en la parrilla de Merbourne. ¡Suerte!

Alberto Torcal Machado, Sestao (Bizkaia)
Podéis escribir a Fernando Alonso a la sede inglesa del equipo Renault: Renault F1
Whiteways Technical Centre
Enstone, Chipping Norton
Oxon OX7 4EE
Gran Bretaña

Abajo los pit stops

Son varias las razones que me mueven a escribir: la primera, la escasez de adelantamientos de la que estamos siendo testigos (lo de Alonso sólo crea falsas esperanzas...), respecto a lo cual, creo que deberían suprimirse los repostajes para eliminar de una vez la 'estrategia', con lo cual volveríamos a las luchas en igualdad de condiciones y a las calificaciones sin trampa ni cartón, con los pilotos arriesgando por una posición en lugar de especular y esperar para adelantar en el box.

Esto, cómo no, debería ir acompañado de menos aerodinámica y slicks...

Por otra parte, ánimo a todo el mundo a seguir la F1 (va por la carta de Pablo Celdrán, un saludo), pero que sepan a lo que van, que en el GP de España, al que fui en un viaje organizado,

había mucha gente en mi grupo que estoy seguro de que el domingo por la mañana hubieran ido al Fórum: a las carreras se va todo el fin de semana, Copa León, Porsche Supercup y F3000 inclusive. Hay que ir con cuidado con la *Alonsomania*...

Pau Barceló, Bunyola (Mallorca)
pau_barcelo@hotmail.com

Los 100 más grandes

En F1 Racing N° 65 publicasteis los 100 mejores pilotos de la historia. Pero hay una cosa que no entiendo. Cómo puede ser que Fernando Alonso, con sólo una victoria en Hungría, pueda superar a hombres como Jacques Villeneuve, que fue campeón del mundo y nos hizo disfrutar tanto con las batallas que protagonizó con Hill y Schumacher.

Daniel Marí, e-mail
Como advertíamos en la entrada, se trataba de un ranking subjetivo, que no tenía en cuenta meros resultados sino la grandeza del piloto. También su padre Gilles superó a Jacques con un palmarés que no admite comparación posible.

Fútbol versus F1

En Indianápolis Alonso hizo un comentario sobre la gran audiencia del fútbol que luego me dio que pensar. Se refería al gran seguimiento del fútbol en España, muy superior al de la F1.

Me dio que pensar minutos más tarde, cuando esta cadena privada cuyo nombre no acierto a recordar ahora, nos colocó sus habituales *spots*, justo en el momento en el que un coche azul y amarillo se estrellaba a final de recta. ¡Ya está bien!, que van dos veces este año que los aficionados nos tenemos que aguantar sin saber qué ha pasado o quién se ha ido contra el muro.

Sólo pido un poco de respeto a la F1; ¿qué hubiera ocurrido si en el partido España-Portugal hubieran puesto un bloque de anuncios cuando marcó Nuno para Portugal?

Miguel Hurtado, Motril (Granada)



Jordan merece un buen futuro en F1.

STEVE ETHERINGTON/ACI DR

F1 2004

QUIÉN ES EL MEJOR

Superado el ecuador de la temporada, es hora de pararse a evaluar a los 21 pilotos. ¿Qué esperábamos de ellos, qué nos dieron? ¿Han estado a la altura los talentos pujantes, nos han cogido por sorpresa los desdichados del año pasado? Lean, lean...

Así votó el jurado de F1 Racing

Pedimos a los 27 miembros del jurado que puntuaran según su opinión sobre la calidad del trabajo realizado por cada piloto durante las primeras nueve carreras de la temporada 2004, es decir, hasta el GP de EE UU inclusive (que es también el límite para los puntos en el campeonato 2004 que citamos). El mejor piloto de cada jurado suma 21 puntos *F1 Racing*, el segundo 20, y así sucesivamente hasta un punto para el 'peor'.

EL JURADO



James Allen

Edad: 37 País: Gran Bretaña
Posición en F1: Comentarista



Daniele Audetto

Edad: 61 País: Italia
Posición en F1: Directivo



Matt Bishop

Edad: 41 País: Gran Bretaña
Posición en F1: Periodista



Martin Brundle

Edad: 44 País: Gran Bretaña
Posición en F1: Piloto



Jabby Crombac

Edad: 74 País: Suiza
Posición en F1: Periodista



Anthony Davidson

Edad: 25 País: Gran Bretaña
Posición en F1: Piloto



Mike Doodson

Edad: 62 País: Gran Bretaña
Posición en F1: Periodista



Mike Gascoyne

Edad: 41 País: Gran Bretaña
Posición en F1: Ingeniero



Maurice Hamilton

Edad: 58 País: Gran Bretaña
Posición en F1: Periodista



Alan Henry

Edad: 56 País: Gran Bretaña
Posición en F1: Periodista



Alan Jones

Edad: 57 País: Australia
Posición en F1: Piloto



Eddie Jordan

Edad: 56 País: Irlanda
Posición en F1: Jefe de equipo



Sam Michael

Edad: 33 País: Australia
Posición en F1: Ingeniero



Tony Purnell

Edad: 46 País: Gran Bretaña
Posición en F1: Jefe de equipo



Keke Rosberg

Edad: 55 País: Finlandia
Posición en F1: Piloto



Anthony Rowlinson

Edad: 34 País: Gran Bretaña
Posición en F1: Periodista



Stéphane Samson

Edad: 30 País: Francia
Posición en F1: Periodista



Peter Sauber

Edad: 60 País: Suiza
Posición en F1: Jefe de equipo



Paul Stewart

Edad: 38 País: Gran Bretaña
Posición en F1: Directivo



John Surtees

Edad: 70 País: Gran Bretaña
Posición en F1: Piloto



Patrick Tambay

Edad: 54 País: Francia
Posición en F1: Piloto



Dom Taylor

Edad: 24 País: Gran Bretaña
Posición en F1: Periodista



Murray Walker

Edad: 80 País: Gran Bretaña
Posición en F1: Comentarista



Charlie Whiting

Edad: 51 País: Gran Bretaña
Posición en F1: Directivo FIA



Stewart Williams

Edad: 40 País: Gran Bretaña
Posición en F1: Periodista



Peter Windsor

Edad: 51 País: Gran Bretaña
Posición en F1: Periodista



Alex Wurz

Edad: 30 País: Austria
Posición en F1: Piloto

21 ZSOLT BAUMGARTNER (-)

(TEMPORADA PASADA -)

35 PUNTOS F1 RACING
1 PUNTO CAMPEONATO 2004

El Justin Wilson de Budapest, sin la estatura ni la velocidad. Su deseo de convertirse en el primer piloto húngaro de F1 conmovió tanto a sus



compatriotas que se rascaron el bolsillo para comprarle un volante con Minardi en 2004. Justin hizo más o menos lo mismo el año pasado al transformarse en una empresa e invitar al público a invertir en su talento. Tan audaz jugada le llevó hasta Jaguar, pero no tuvo continuidad en F1. Zsolt, con el apoyo de un saco de forintos, hace todo lo posible por no perder de vista la cola del pelotón, pero se esperaba poco de uno con un historial como tantos, pilotando un coche patrocinado por un fabricante de bañeras. Con todo, acabó octavo en Indy, último de los que cruzó la meta.



18 CHRISTIAN KLIENT (-)

135 PUNTOS F1 RACING
0 PUNTOS CAMPEONATO 2004



Estaba claro que a CK iba a costarle mucho. Si hubiera sido formidable, nos habríamos tragado lo dicho y reconocido que Jaguar había hecho todo un

hallazgo con este chaval austriaco. Pero no. Así que nos mantenemos firmes en que Klien—por muy talentoso que al final demuestre ser— fue un fichaje descabellado para Jaguar, que por alguna inexplicable razón rechazó el talento y experiencia probados del probador de McLaren Alex Wurz a favor de un piloto de pago recién salido del europeo de F3. Desde luego Red Bull le dio alas. No obstante, para ser justos, Klien ha tenido sus momentos. No se cortó yendo rueda con rueda con Montoya en Nürburgring y fue impresionante su P10 en parrilla en Canadá. Pero sus salidas de pista han sido muchas y variadas, como esas primeras vueltas en Mónaco, Montreal e Indy.



20 GIORGIO PANTANO (-)

85 PUNTOS F1 RACING
0 PUNTOS CAMPEONATO 2004

Lo cierto es que Pantano no ha impresionado a mucha gente hasta ahora.

Puede que sea muy querido entre el equipo por ser bastante payaso



en el motorhome, lo cual encaja en la manera de obrar de Jordán, pero es que su teatro continúa en pista. Un pago de sus sponsors retenido le costó el volante en Canadá, y no le habrá granjeado más simpatías de Eddie y compañía.

Si ha tenido problemas para digerir el salto desde la F3000, donde de todos modos nunca fue el número uno, tampoco han ayudado a su causa el mal comportamiento y escaso desarrollo del EJ14 y un Nick Heidfeld en forma.

Aun así, ha pecado de pilotar pasado, el viejo delito de los debutantes. A diferencia de su ultrasuave compañero, Pantano es errático.



19 GIANMARIA BRUNI (-)

89 PUNTOS F1 RACING
0 PUNTOS CAMPEONATO 2004

Grandote para un piloto de F1 y con unos modales que ocultan sus tiernos 23 años, a veces Gimmi Bruni parece como si se hubiera caído del circuito ATP al paddock de la F1. Esta temporada ha llamado la atención de algunos con ráfagas de velocidad, y el patrón Paul Stoddart, un excelente conocedor de talentos, le valora. El año pasado fue rápido como tercer piloto Minardi, y en la Euro 3000 y el británico de F3 antes de eso. Aún es muy pronto para decir si podrá unirse a la élite de graduados de Minardi—Fisichella, Trulli, Alonso y Webber—pero promete. Vale la pena subirle a un coche



mejor para estimar sus auténticas posibilidades. Senna es su inspiración, pero tiene un largo camino por delante para emular a su héroe.

'BRUNI FUE RÁPIDO COMO TERCER PILOTO DE MINARDI, Y EN LA EURO 3000 Y LA F3 ANTES DE ESO'

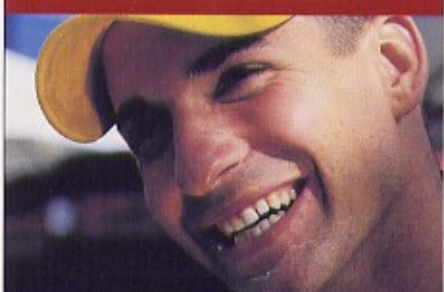
17 TIMO GLOCK (-)

161 PUNTOS F1 RACING
2 PUNTOS CAMPEONATO 2004



Timo difícilmente podía esperar más de su debut de última hora en el GP de Canadá. Mantuvo la calma mientras otros a su alrededor la perdían

para llevar el cada vez un poco mejor EJ14 a la séptima plaza (tras la descalificación de Williams y Toyota). De paso, superó a su compañero Heidfeld e hizo más para impresionar en una sola tarde que el antiguo titular Giorgio Pantano en las siete carreras anteriores. No es que la velocidad de Timo debiera habernos sorprendido demasiado: en su primer test de F1 dio 54 vueltas veloces antes de estrellarse ("Al menos iba rápido", dijo EJ. Ejem). Y como tercer piloto de Jordan siempre ha estado en el ritmo de los titulares. No está mal para un amante del pimpón. ▶



MITAD DE TEMPORADA

16 CRISTIANO DA MATTA (14)

164 PUNTOS F1 RACING
3 PUNTOS CAMPEONATO 2004

Debutante del año en 2003, enigma del año en la primera mitad de 2004. Muchos esperaban que CDM, con una temporada entera en su haber, diera



una buena paliza a Panis, pero ha defraudado las expectativas. Este año se califica mejor, pero por lo visto no lo pasa bien en F1 y ya ha soltado indirectas acerca de un posible retorno a sus raíces en la Champ Car. Pero públicamente insiste en que de momento quiere seguir en F1.

Su malestar es el resultado de la impaciencia: como su futuro colega/sustituto (táchese lo que no proceda) Ralf Schumacher, no está contento con un coche que cree que ya debería ser mucho mejor. El sentido común impone que lo siga exprimiendo para continuar en Toyota hasta que el coche sea bueno, lo cual, según el director técnico Mike Gascoyne, es cuestión de tiempo.



13 RALF SCHUMACHER (6)

222 PUNTOS F1 RACING
12 PUNTOS CAMPEONATO 2004



Como diría Forrest Gump: "Ralf es como una caja de bombones. Nunca sabes lo que te va a tocar". Así es con el pequeño de los Schumi.

El poleman de Canadá, que machacó a Juan Pablo y luchó por la cabeza, es también el que corrió abonado a los incidentes en Bahrein, San Marino y Montecarlo. O, dicho de otro modo: cuando es bueno es muy, muy bueno, pero cuando es malo, es horrible. Este último año o así, demasiado a menudo lo malo ha pesado más que lo bueno, a tal punto que Frank y Patrick ya no aguantan más ni las peripecias de Ralf ni las reivindicaciones salariales de su mánager Willi Weber. ¿A quién le sorprende que Ralf sea el grande de la F1 peor clasificado? Si no está entre la flor y nata, quizá es que ya no pertenece a la misma.



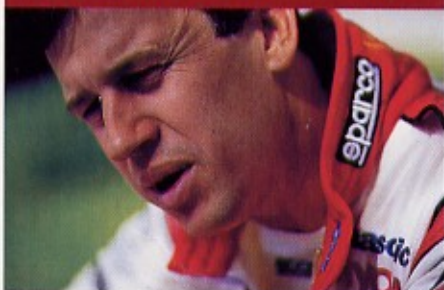
15 OLIVIER PANIS (16)

208 PUNTOS F1 RACING
5 PUNTOS CAMPEONATO 2004

Con 38 años, Olivier es el más veterano de la parrilla. Pero los años no parecen pesarle: sigue en ello, hambriento y agresivo. Su humilde



clasificación aquí debe más a los defectos aerodinámicos del TF104 que a la ausencia de la vieja velocidad, mientras que su entrega a la causa le granjea cada vez más simpatías de los ejecutivos de Toyota. Un tipo menos fuerte bien podría haber bajado la cabeza ante un año tan difícil tras un prometedor final de 2003. Su recompensa todavía puede ser un contrato para correr en 2005. ¿Y por qué no? Panis sigue siendo uno de los pocos que ha ganado un GP y posee un enorme banco de datos y experiencia dentro del coco. Tiene lo que hace falta para hacer volar el TF104B de Gascoyne.



14 FELIPE MASSA (-)

220 PUNTOS F1 RACING
5 PUNTOS CAMPEONATO 2004

¿Pero quién se creía Massa que era al principio de 2004? Recién salido de su año en el banquillo como probador de Ferrari, Felipe tuvo el descaro de aterrizar en Australia y darle una buena paliza a su compañero Fisichella. Hizo otro tanto en Malasia. Los brasileños se alegraron y el paddock se preparó para una nueva superestrella que acabaría por fin con los lastimosos elogios de Fisico por parte de F1 Racing. Desde entonces, a Massa le han dado una buena patada en el trasero. Los viejos demonios—esto es, ir por lo general pasado—han vuelto, y Fisi, con estrategias



parecidas, lo ha hecho parecer cada vez más normal y corriente. Pero es rápido, y ha mejorado mucho desde su debut con Sauber en 2002.

'LOS VIEJOS DEMONIOS HAN VUELTO, Y FISI LO HA HECHO PARECER NORMAL Y CORRIENTE'

12 NICK HEIDFELD (13)

261 PUNTOS F1 RACING
3 PUNTOS CAMPEONATO 2004



Heidfeld, ¿el piloto más infravalorado en F1? Este año, en un equipo que va apurado para meterse en el centro del grupo, Nick de algún

modo ha conseguido causar muy buena impresión. En gran parte cabe atribuirlo a su séptimo lugar en Mónaco (más por las bajas que por velocidad pura), pero dada la floja forma del equipo de EJ, la verdad es que 12º es un puesto muy halagador aquí. ¿Es que de repente pilota mejor que nunca, o es sólo que se suele hacer más caso a un piloto de Jordan que a uno de Sauber? Sea lo que sea, Nick ha obtenido algunos resultados impresionantes con su nervioso EJ14. Su estilo de pilotaje es de los más suaves y precisos que hay, y está claro que merece mejor material.





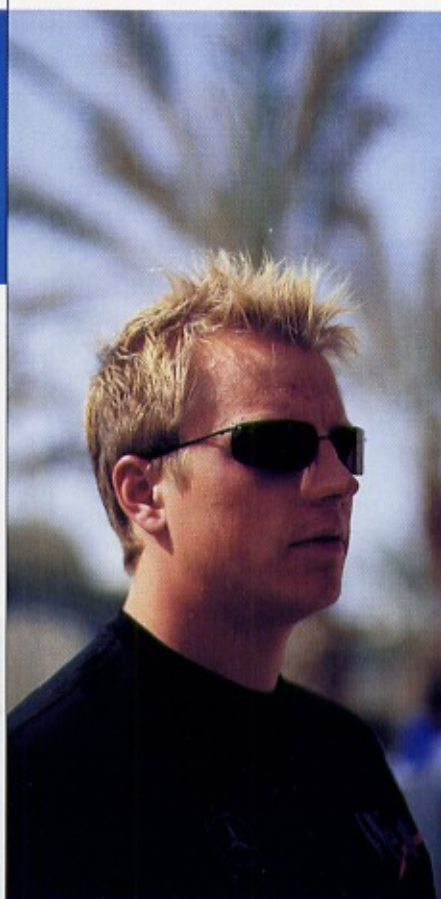
11 DAVID COULTHARD (8)

318 PUNTOS F1 RACING
9 PUNTOS CAMPEONATO 2004

Seamos sinceros, 2004 no podía haber sido mucho peor para DC que su pesadilla de temporada 2003, aunque no obstante ha perdido



tres plazas desde el año pasado. Es curioso, la verdad, dado que el paddock tiene la impresión de que este año está apretando más a Kimi con el pésimo MP4-19 que el pasado con el MP4-17D. Ah, ya, pero el año pasado por estas fechas había ganado en Australia y rendido a tope en Brasil y Malasia. McLaren (y DC) deben mirar con añoranza el ritmo de cabeza que disfrutaban hace apenas una temporada. Pero David no se ha dejado desanimar y en el fondo es posible que saboree la perspectiva de un cambio de aires en 2005. Pero ha de estar a la altura de Kimi, para evitar que se lo trague la tierra.



8 JUAN PABLO MONTOYA (4)

380 PUNTOS F1 RACING
24 PUNTOS CAMPEONATO 2004



Montoya ha tenido un año extraño. Un día lucha rueda con rueda con Schumi (Imola), el siguiente tiene problemas para superar a Klien (Nürburgring). Helo

ahí, eclipsando a Ralf Schumacher en velocidad (Australia, Malasia, España), y luego echándolo de la pista en una torpe pasada de frenada en la salida (de nuevo en el 'Ring). Después, Ralf va y pone su Williams en la pole en Canadá. Con más gasolina. ¿Qué pasa? JPM ha conseguido que un Williams chungo funcione mucho mejor de lo que tal vez debería. Pero la realidad es que ya es un piloto McLaren, y eso debe sentar fatal ahora mismo. La perspectiva de pilotar otro botijo de cuatro ruedas y pensar en el título que podría haber sido, debe de hacerse notar en su cabeza. Las sombras de Magny-Cours e Indy 2003 ocupan un lugar cada vez más preponderante.

10 GIANCARLO FISICHELLA (10)

340 PUNTOS F1 RACING
10 PUNTOS CAMPEONATO 2004

La temporada de Fisi no podría haber empezado peor. En las dos primeras carreras comió como un hombre a punto de dejar pasar el momento de la



verdad. La falta de dirección asistida en el Sauber C23 no ayudó, pero se vio eclipsado por su joven compañero, Massa. No obstante, en cuanto llegó la dirección asistida Fisi empezó a imponer su autoridad, tanto en carrera como en calificación. Tardó un poco en adaptarse a Sauber pero ahora hay indicios de que el viejo talento ha vuelto. Su calificación en Canadá (P11 con 10 vueltas más de gasolina que el poleman Ralf Schumacher) movió a Peter Sauber a tomar una copa de espumoso a media tarde (su primer trago diurno en años). Frank Williams también ha estado atento.

9 KIMI RÄIKKÖNEN (2)

367 PUNTOS F1 RACING
8 PUNTOS CAMPEONATO 2004

Imaginate que te despiertan una mañana y te abofetean con un lenguado gigante. Así es como Kimi Räikkönen se sentía en el ecuador de la temporada 2004: utilizado, maltratado y preguntándose qué diantre había pasado en McLaren para que le quitaran de las manos un bóldo aspirante al título y se lo cambiaran por un buga autodestructor (antes conocido como McLaren-Mercedes MP4-19). Ahora todas las esperanzas descansan sobre el MP4-19B, el nuevo coche de McLaren que "no es un coche nuevo". Kimi tiene suerte de ser lo bastante rápido y lo bastante joven para sobrellevar un



año difícil sin que haga mella en su reputación. Velocidad como la suya no se evapora. Sacará hasta la última décima que guarde el McLaren.

7 RUBENS BARRICHELLO (9)

386 PUNTOS F1 RACING
62 PUNTOS CAMPEONATO 2004

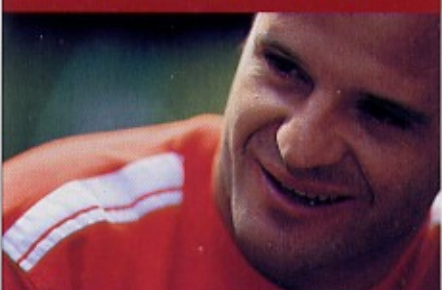


Esta temporada Rubens ha sido como un par de pantuflas: cómodo, silencioso, siempre ahí cuando se lo necesita, pero no precisamente

emocionante. No se puede decir que no se haya ganado el pan, según lo dispuesto por Todt y Brawn; como siempre, también ha cubierto en lo posible las espaldas a Michael (al menos antes de Indy). Es sólo que habíamos llegado a esperar un poco más de pasión y brio de Rubinho: días en que pilotara con el corazón en la mano, como en Alemania 2000 o Silverstone 2003. Sería una pena que uno con su talento hubiera llegado a conformarse con las migajas de la mesa del hombre rico. Es demasiado bueno para eso. Y también para que su epitafio sea 'segundo a hurtadillas'.



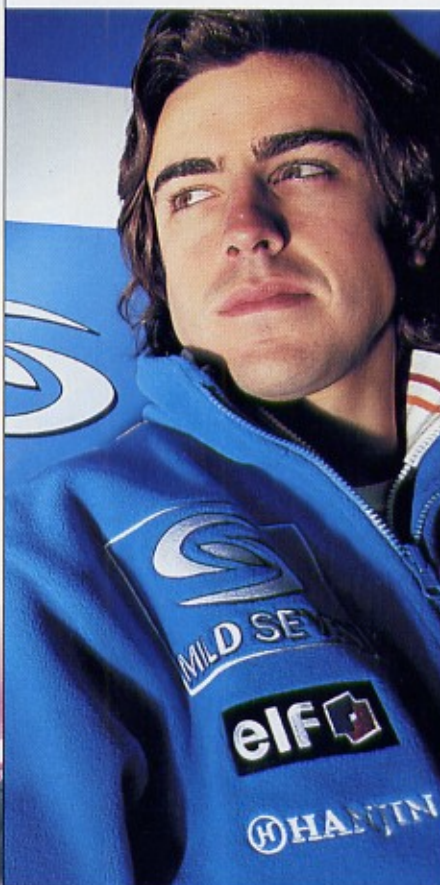
'KIMI ES LO BASTANTE RÁPIDO Y JOVEN PARA SOBRELLEVAR UN AÑO TAN DIFÍCIL'



6 MARK WEBBER (5)

398 PUNTOS F1 RACING
3 PUNTOS CAMPEONATO 2004

Webber no lo iba a tener fácil para igualar su gran forma de 2003, pero al principio parecía que iba a continuar por donde lo dejó, P6 en la parrilla de Australia y P2 en Malasia, la mejor calificación de su carrera. Abandonó en ambos GP, pero convenció. Consiguió puntuar en Bahrein y Europa, donde corrió bien después de unas calificaciones difíciles. Pero el R5 ha demostrado ser un paso adelante poco convincente comparado con los coches 2004 de otros equipos. Después de ser la revelación de 2003, se esperaba mucho del conjunto Jaguar-Webber, así que el elevado puesto de Mark dice mucho de su trabajo sólido, aunque poco espectacular. Ha dado una paliza a su compañero Klien y oficialmente es el primero de la larga lista de candidatos de Williams.



3 JARNO TRULLI (11)

513 PUNTOS F1 RACING
41 PUNTOS CAMPEONATO 2004



Jarno Trulli ha eclipsado a Fernando Alonso en la primera mitad de 2004. Bueno, he aquí una frase que no pensabas leer en *F1 Racing*. Como en esta encuesta, los dos compañeros más íntimos en F1 también han sido los dos rivales más reñidos (rara vez separados por más de una décima). Así, ¿cómo ha desconcertado a sus críticos Jarno para sacar ventaja sobre la megastrella emergente de la F1? El director de ingeniería de Renault, Pat Symonds, cree que Trulli ha mejorado conscientemente su juego para mantenerse competitivo frente al joven asturiano, y que su primera victoria en Mónaco fue más que merecida. Otros creen que por fin ha aprendido a correr con un coche imperfecto. El caso es que Alonso está a contrapié y 2004 ya es el mejor año de Trulli.



5 TAKUMA SATO (-)

418 PUNTOS F1 RACING
14 PUNTOS CAMPEONATO 2004

Dice el refrán que la estatura de un hombre no se mide en centímetros. Y menos mal, porque Taku supera apenas el 1,60 m, pero proporciona más espectáculo por kilo que cualquiera de sus rivales. La cuestión es que, a pesar de sus decididos ataques, todavía comete muchos errores. El público vitoreó su fracasado intento de adelantamiento por el segundo lugar en el Nürburgring, pero eso es lo que fue: un fracaso. Y mientras Sato se quedó lamentando el podio perdido (que llegaría por fin en Indy), el cajón lo heredó ni más ni menos que su tranquilo y sereno compañero, Jenson Button. Estos dos son como la seda y el papel de lija. Al menos será divertido ver cómo se va puliendo el piloto japonés más rápido de la historia.



4 FERNANDO ALONSO (1)

445 PUNTOS F1 RACING
25 PUNTOS CAMPEONATO 2004

Alonso empezó su campaña como 'mejor de los demás' detrás de los Ferrari, un tercer puesto en Australia erigiéndolo en el único con el talento y el coche para plantar cara a Michael y Rubens. Seguro que habría seguido pisándoles los talones sin un par de desastres consecutivos en calificación (P19 en Malasia, P17 en Bahrein). Corrió bien y puntuó en ambos GP, pero su tentativa por el campeonato se debilitó. Desde entonces Jarno le ha señalado el camino, pero Alonso sigue haciendo un trabajo consumado. España -cuarto, partiendo octavo en parrilla- fue genial y en Mónaco iba a ser segundo antes de topar con Ralf. Nuestra única crítica es su dependencia excesiva de su propio talento: en F1 hay que trabajar sin importar cuánto talento tengas.



2 JENSON BUTTON (7)

526 PUNTOS F1 RACING
44 PUNTOS CAMPEONATO 2004



Aunque parezca mentira, hasta este año en Sepang Jenson nunca había subido al podio. Ahora parece estar allí cada dos semanas. Menuda primera mitad de temporada. El año pasado acabó con un ex campeón del mundo (Villeneuve). Este año va a por el vigente. Schumi incluso se ha referido a Jenson y BAR como su mayor amenaza. Y no es sólo por un ingenioso coche de Geoff Willis. Jenson ha pilotado con una madurez y profesionalidad fruto de sus cuatro años y medio de experiencia en F1. Ha llegado a la mayoría de edad. Ha calificado siempre bien, salvo un poco de rallycross en España, y ha corrido como un hombre en la antesala de la victoria. Su primera fase en Imola fue increíble. Lo dijo Schumi.

'NUESTRA ÚNICA CRÍTICA ES SU DEPENDENCIA DE SU PROPIO TALENTO: EN F1 HAY QUE TRABAJAR'



1 MICHAEL SCHUMACHER (3)

566 PUNTOS F1 RACING
80 PUNTOS CAMPEONATO 2004



¿El mejor? Como si no lo supierais. Aún no hace 20 años nos quedamos todos impresionados cuando Alain Prost batió el récord de 27 victorias

de Jackie Stewart. En Indy, ¡Michael se anotó su 78º triunfo! Aún más impresionante es la relajada brillantez del pilotaje de Schumi ahora que ha machacado casi todos los récords existentes. Es muy fácil hablar mal de Michael por hacer la F1 demasiado previsible, pero cualquier aficionado serio reconocerá que conduce como los dioses. Sólo uno de nuestros expertos no lo puso primero, sino segundo, dejando a Michael con el excelente total de 566 puntos. Exacto, sólo cedió un punto. Perfeccionista como es, sin duda esto le habrá fastidiado. Otra vez será, Michael.


'SÓLO UNO DE
LOS JURADOS
NO LO PUSO
PRIMERO, OTRA VEZ
SERÁ, MICHAEL'

RENAULT RELAX

NO ME CHILLES QUE NO TE VEO

Los chicos de Renault se tomaron un respiro entre las dos carreras norteamericanas: Jarno Trulli en Nueva York, Fernando Alonso en Miami.

Texto Stéphane Samson **Fotografías** Lorenzo Bellanca/LAT (Nueva York), Steven Tee/LAT (Miami)



La temperatura es veraniega y, con las ventanas bajadas, el taxi se dirige al centro. La suspensión, fatigada, zarandea a los ocupantes de derecha a izquierda a merced de los baches. Un yoyo amarillo y negro. Jarno, con la cabeza fuera del coche, acribilla el paisaje con su cámara de fotos digital. Madison Avenue, Empire State Building, Times Square: Nueva York a escala natural.

El italiano frunce el ceño mirando el velocímetro, cuya aguja coquetea con el 'demasiado rápido', luego decide acomodarse en su asiento de polipiel e ignorar la temeridad de nuestro chófer. No es un gran amante de la conducción en vías públicas, y cede el volante siempre que le es posible. Esta mañana, el trayecto será más bien largo. Jarno saca su teléfono y escribe un breve mensaje. Por la ventana, repasa en ciertos lugares por los que pasó en 2000, año en el que participó en la maratón, luego sigue con el dedo el recorrido de la prueba sobre el mapa que está pegado en el asiento delantero. ▶

Ya sabemos que los dos son rápidos, pero su temperamento es muy distinto: Jarno deja que un taxista haga el trabajo en la Gran Manzana, mientras que Fernando conduce por Ocean Drive con un Cadillac del 63.

'JARNO FRUNCE EL
CEÑO MIRANDO EL
VELOCÍMETRO,
CUYA AGUJA
COQUETEА CON EL
'DEMASIADO RÁPIDO'



"¡No fue moco de pavo!", se limita a comentar, recordando los 40 kilómetros de carrera a pie entre miles de participantes. El tono es más bien monótono, ronco, áspero. Desde Barcelona, sufre una afonía crónica que le impide expresarse si no es a base de murmullos (ha tenido que cancelar varias ruedas de prensa). Como el problema se agudizó en Mónaco y Nürburgring, su equipo tuvo que idear un sistema derivado del morse para dialogar con él en carrera.

"Lo peor es que todo el mundo cree que es que celebré mi victoria en el Principado gritando demasiado", dice. "¿La verdad? Todavía no he celebrado ese triunfo... Simplemente perdí la voz y tengo que ir con cuidado. Desde hace un tiempo, hasta hago mis entrevistas por escrito", sonríe.

Jarno, como buen italiano, también ha desarrollado un abanico de gestos suficientemente expresivos para transmitir lo

que piensa. Y, cuando las manos no bastan, se te acerca y te habla al oído como si cada una de sus palabras fuera un secreto.

Después de media hora larga, el taxi para finalmente en un callejón sin salida, frente a Manhattan. Las orillas del Hudson aportan una frescura acogedora que se agradece a la sombra del puente de Brooklyn. Suena su teléfono móvil. Jarno descuelga. Al otro lado, un viejo conocido. Casi un amigo.

"¡Ciao Fernando!". El español está a muchos cientos de kilómetros de Nueva York, en Miami, donde ha decidido pasar tres días antes de salir hacia Indianápolis. Tenían que haber estado juntos en Nueva York, pero una cita de última hora en Nueva Jersey obligó a Jarno a realizar un programa por separado. El italiano desea importar su vino, Podere Castorani, a Norteamérica. Pasó por Toronto antes del GP de Canadá y se ocupa ahora de su comercialización por los alrededores de Nueva York. Fernando, en este mismo momento, está a punto de pasearse por Ocean Drive, paraíso de la farsa, en un Cadillac cabriolet de 1963. Acaba de recibir el mensaje de su compañero de equipo y se apresura a responderle.

La conversación es breve, pero distendida. Entre ambos, la situación parece siempre así de serena. Ni una nube en el

horizonte. Se llaman 'Ciccio', como viejos colegas. Bromean. Se sientan juntos a cenar y se dan codazos. Se parten de risa mirándose a los ojos. Uno se los imagina mangando mermelada de encima del armario haciéndose la escalerita o echando polvos pica pica en el cuello de Flavio. La complicidad es evidente a pesar de la rivalidad en la pista.

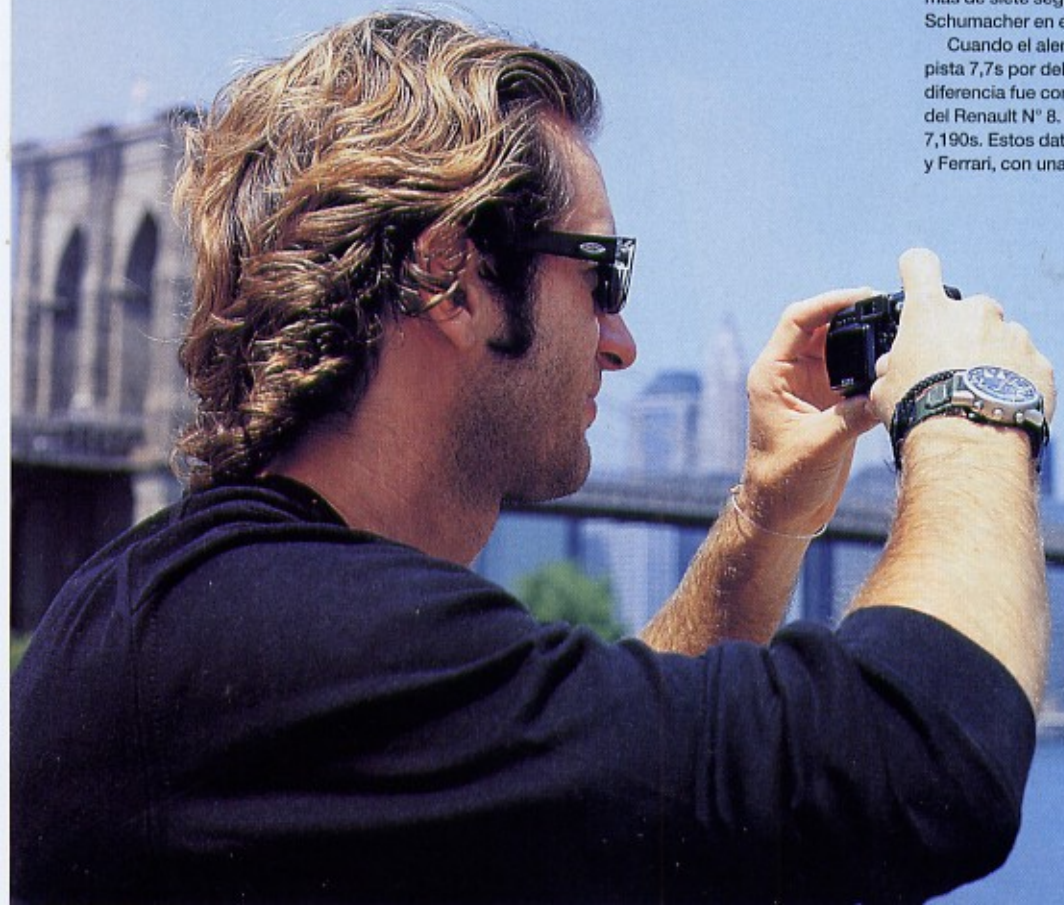
"Fernando está sorprendido de la cantidad de gente que habla español en Miami", comenta Jarno después de colgar. "Se siente como pez en el agua!". Jarno también está asombrado. Su hotel americano, el Michelangelo, está tomado por algunos de sus compatriotas.

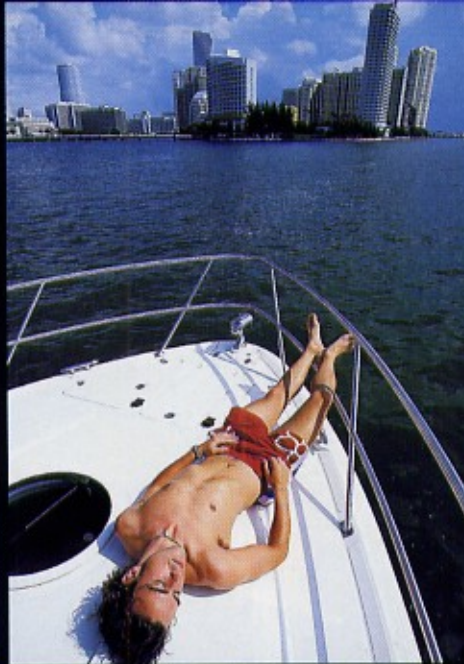
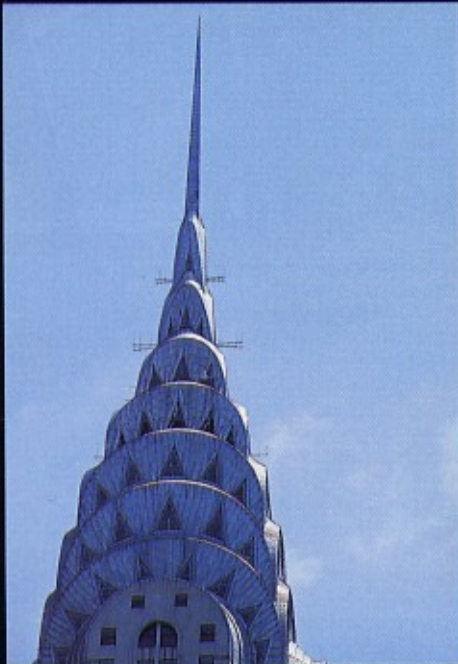
Aunque en el ambiente se respira cierto aire vacacional, los ánimos están que arden. El GP de Canadá es todavía una herida abierta. El equipo, según sus ingenieros, habría tenido que obtener su mejor resultado de la temporada. Dos roturas de transmisión lo decidieron de otro modo: Jarno en la salida, Fernando en la vuelta 45. Las cifras dan la razón a esta teoría. Cuando Alonso realizó la primera de las dos paradas previstas en Montreal, en la vuelta 17, pasó 34,123 segundos en el pit lane por un problema con la manguera. Debería haber empleado unos 27s, como la mayoría de pilotos a dos paradas. El asturiano perdió más de siete segundos, e iba por delante de Schumacher en el momento de su parada.

Cuando el alemán paró a su vez, volvió a pista 7,7s por delante de Fernando... Esta diferencia fue constante hasta el abandono del Renault N° 8. En la vuelta 45, estaba a 7,190s. Estos datos demuestran que Renault y Ferrari, con una estrategia idéntica, ►

Amigos dentro y fuera de los circuitos (extremo izda.), mantienen el contacto cuando están lejos del paddock; Canadá fue una gran decepción para Trulli (centro), que prácticamente quedó inédito; en el Circuit de Catalunya (arriba), Renault montó el alerón delantero de 2003 en el R24; Jarno (abajo) ejerce de turista en Nueva York.

'AUNQUE EN EL AMBIENTE SE RESPIRA CIERTO AIRE VACACIONAL, LOS ANIMOS ESTÁN QUE ARDEN'



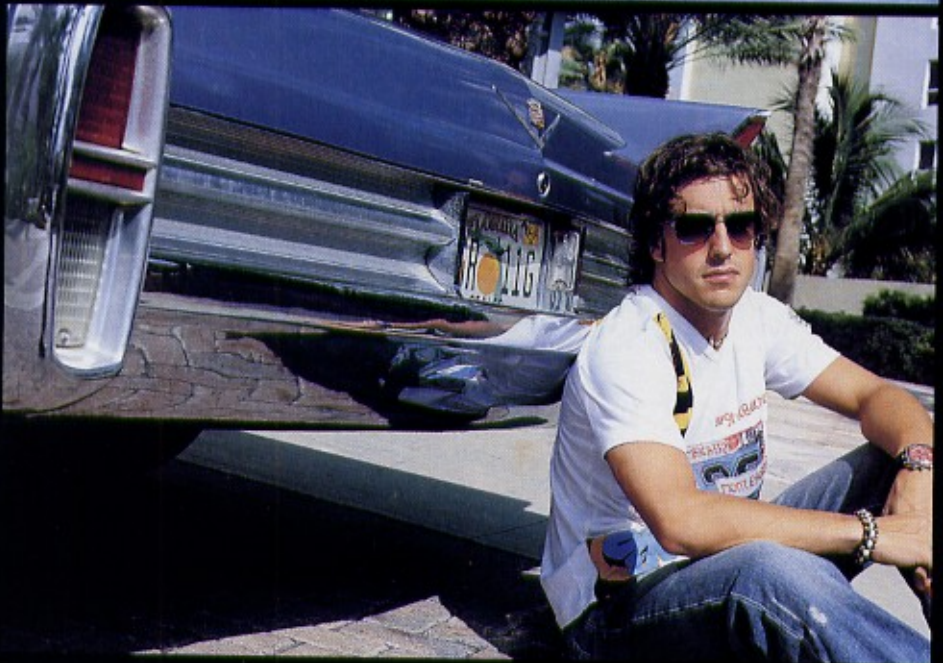


Fernando se relaja y toma el sol en Florida (arriba, centro) y dentro de su Cadillac (abajo); mientras tanto, Jarno asimila las vistas de Nueva York: el edificio Chrysler (arriba izda.), el puente de Brooklyn (izda., con el enviado de *F1 Racing*), y otros puntos del centro.





Jarno y nuestro reportero, en la entrada del Michelangelo de Nueva York, resultan mucho menos llamativos que Alonso, que está claro que se lo pasa pipa con sus juguetes, aunque no creemos que la suspensión del veterano Cadillac le haya impresionado precisamente.



> Trulli/Alonso: 2004 ha dado la vuelta a 2003

Bueno, ¿quién se lo iba a imaginar? Jarno Trulli se lleva la palma. Al menos de momento. Un vistazo a la tabla (dcha.) confirma lo que nos temíamos: que Trulli le ha enseñado a su joven compañero un par de cosas acerca de las carreras en 2004. Estadísticamente le gana a Alonso en todos los apartados (calificación, carrera, fiabilidad), todo lo contrario que en 2003.

El año pasado empataron a ocho en parrilla, pero Alonso superó 11 veces a Trulli en carrera, incluida la victoria en Hungría. También llevó ventaja en cinco de las siete carreras que acabaron los dos. Este año, la primera victoria, en Mónaco, fue para Trulli, que ha superado

a Alonso en cuatro de las seis carreras que han acabado los dos (hasta EE UU).

Sin duda Trulli ha mejorado en carrera, defendiendo la posición bajo presión con más

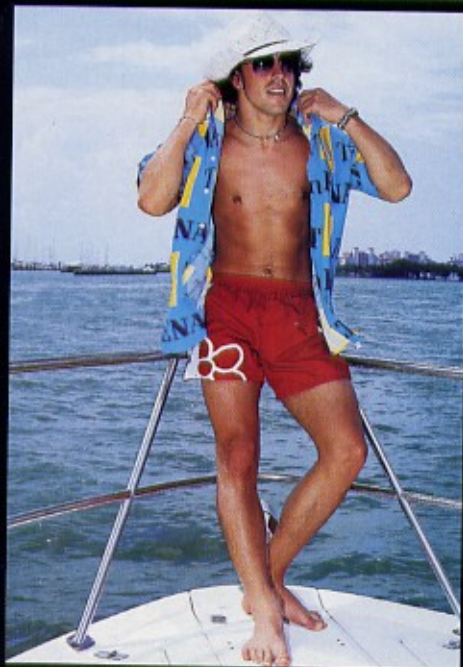
firmeza tanto en pista como en los pit stops. Es significativo que Alonso no pudiera con él en Mónaco, donde el año pasado desbancó a Trulli con vueltas más veloces de entrada y salida.

Pero Alonso sigue siendo el más agresivo. En Imola, Trulli no pudo mantenerle a raya en los pit stops. En Montmeló, Alonso se sacó un cuarto puesto desde la P8 en parrilla, mientras que Trulli (líder en la salida) sólo pudo ser tercero.

Pero la clave del éxito de Trulli ha sido su dominio en la vuelta lanzada, apartado en que la avería de Jarno en EE UU compensa en parte los deslices de Alonso en Malasia y Bahrein. **Dom Taylor**

TRULLI	ALONSO
Posición cto./puntos*	
4/41	5/25
Victorias/podios	
1/2	0/1
Mejor en parrilla/en carrera	
6/6	3/3
Promedio posición parrilla	
7,11	8,66
Por delante si acaban los 2	
4	2
Abandonos (técn./no técnico)	
1/0	2/1

* Hasta EE UU inclusive





rodaban a un ritmo parecido. La vuelta media de Fernando, en los 27 giros de su segundo relevo, fue 1m 15,121s. La de Michael, 1m 15,095s en 28 vueltas. En tandas largas, sólo el Williams de Ralf Schumacher era más rápido, 1m 14,918s de media (pero en relevos de sólo 22 vueltas, ya que el alemán iba a tres paradas). Jarno, tercero en parrilla y también a dos paradas, tenía grandes esperanzas. Pero no pasó de la primera curva.

Un buen resultado en Montreal habría podido disparar su cotización. Entre las dos pruebas norteamericanas, su futuro seguía incierto. "Me siento bien en Renault y sé que es un equipo de futuro", explica Jarno sopesando cada palabra. "Deseo quedarme. Pero con mis condiciones". ¿Qué condiciones? No lo dice, pero es posible hacer algunas hipótesis. Jarno podría pensar que le han subestimado estos últimos tres años. Llegó a Renault en 2002, padeció la escasa fiabilidad del V10 de ángulo ancho, y luego tuvo que lidiar con los brillantes resultados de Alonso en 2003.

"Sí, en 2003 a menudo partía por detrás de Fernando en la parrilla", dice Jarno. "Y normalmente yo llevaba más gasolina: el equipo decidía a menudo lanzar a Fernando con estrategias agresivas". Tras ocho temporadas en F1, Jarno espera ahora que le respeten más y pasar a una marcha superior. Más maduro y seguro de sí mismo, sabe lo que puede aportar a un equipo.

"Desde Mónaco, todo el mundo parece haber decidido que soy un piloto diferente, que finalmente he vencido mis viejos demonios", murmura. "Es falso, por la sencilla razón de que sigo siendo el mismo.

'FERNANDO POSEE UNA INCREIBLE CAPACIDAD DE ADAPTACION A LA MÁQUINA'

PAT SYMONDS

No he trabajado en mi ritmo de carrera ni me cuestioné este invierno: cuando tengo un buen coche, puedo ganar. Eso es todo".

Es difícil imaginar el equipo Renault sin su tándem Trulli-Alonso en 2005. Ambos parecen hechos para correr de azul y amarillo. El director de ingeniería de Renault, Pat Symonds, que no es famoso por hacer mucho caso del estado de ánimo de sus pilotos, lo reconoce.

"Jarno es un piloto cerebral", dice. "Tiene mucho talento y quiere entenderlo todo, analizarlo todo para disponer del mejor monoplaza posible. En general, es todo dulzura al volante: frena en línea recta, toca el ápice y acelera con una limpieza impresionante. Su estilo es fluido y natural: en ese sentido, hace un uso menor de las ayudas al pilotaje".

¿Y Fernando? "Es puro producto de la nueva generación", dice Pat. "Su pilotaje es muy agresivo y sus movimientos de volante son de gran amplitud. Además, posee una increíble capacidad de adaptación a la máquina que tiene entre las manos: sabe sacar el 100% de un coche que no esté ajustado de manera óptima".

La combinación de estos dos talentos es positiva para el equipo Renault. "Es la primera vez, en mi carrera, que veo a dos

compañeros entenderse de esta manera. Podemos repartir los programas sabiendo que cada uno trabaja ante todo por el equipo, y ganar un tiempo precioso en pista".

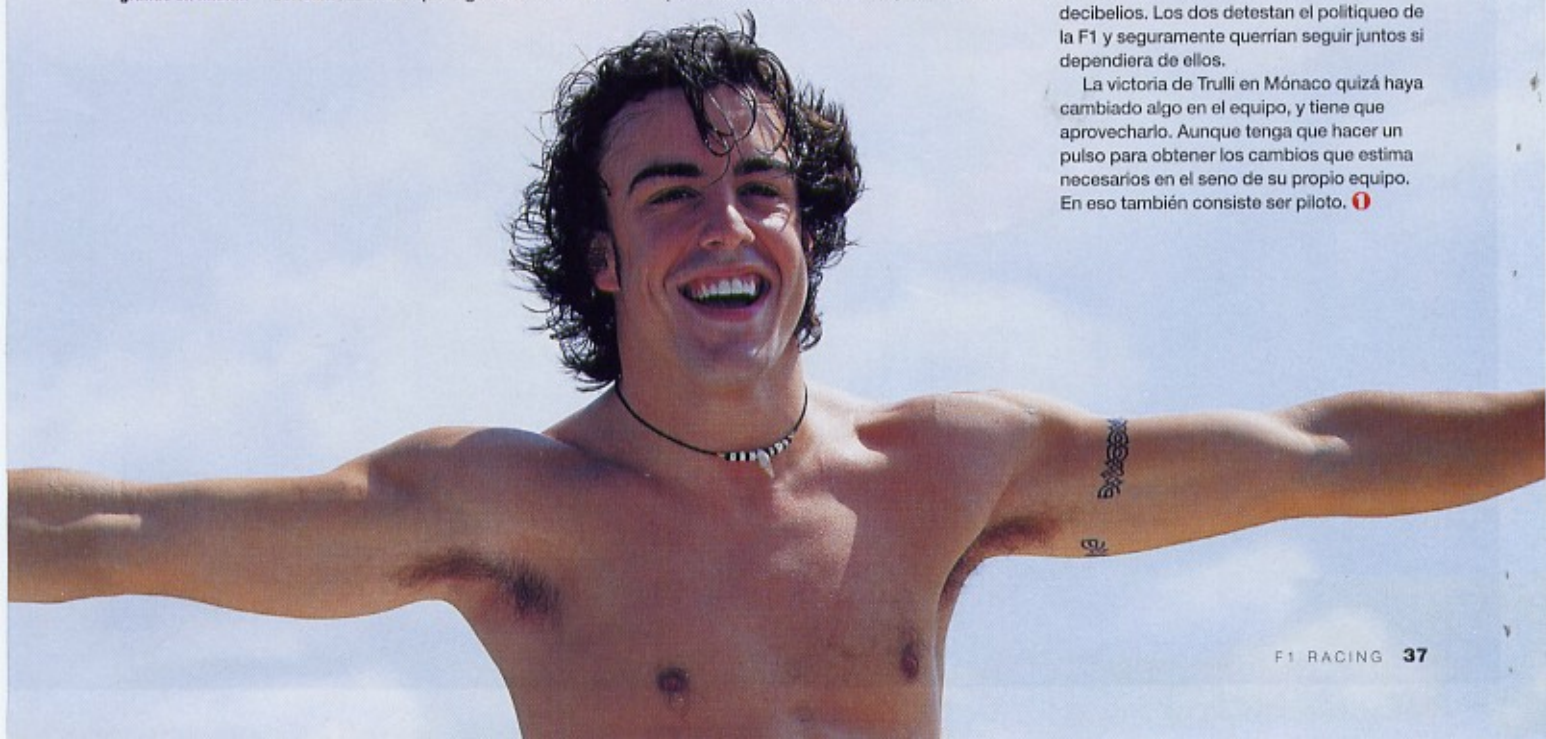
Así, prescindir de Jarno desestabilizaría a un equipo que ha reunido pacientemente todos los elementos necesarios para el éxito y cuya misión es luchar por el título de aquí a dos años. El R24 aún se muestra un poco nervioso, pero los progresos están ahí, aunque a Jarno y Fernando les cuesta encontrar el límite y se lamentan a menudo de falta de adherencia y demasiada rigidez.

El motor está en plena fase de desarrollo, mientras que el dominio de Renault en el ámbito electrónico es una evidencia. Una primera evolución del V10 debutó en Imola, la segunda en Montreal. Hay más novedades previstas para Hockenheim. Una segunda victoria esta temporada es realista, y el equipo quiere mostrarse más peligroso el año que viene. En resumen, si tuviéramos que contar con un equipo de futuro, probablemente sería Renault. BAR-Honda quizá sea la sorpresa de la temporada, pero tendremos que esperar a 2005 para saber a ciencia cierta si se trata de fuegos artificiales o una tendencia imparable.

Entretanto, los dos pilotos del rombo disfrutan de este paréntesis en Nueva York y Miami, que les ofrece una perspectiva en solitario sobre un recorrido que, de manera general, ha llevado a Jarno y a Fernando a alcanzar un nuevo estatus. Una ocasión para tomarse un respiro y pensar en su futuro. Mientras el español se relaja en la playa sabiendo que tiene un contrato de larga duración con Renault, Trulli quiere pasar desapercibido, inmerso en un mar de decibelios. Los dos detestan el politiquero de la F1 y seguramente querrían seguir juntos si dependiera de ellos.

La victoria de Trulli en Mónaco quizá haya cambiado algo en el equipo, y tiene que aprovecharlo. Aunque tenga que hacer un pulso para obtener los cambios que estima necesarios en el seno de su propio equipo. En eso también consiste ser piloto. **1**

Mónaco fue el escenario del incidente de Fernando con Ralf (recuadro izdo.); antes de eso, los Renault rodaron primero y segundo (centro); Trulli a tres ruedas con su R24 en el Nürburgring (dcha.); Alonso (abajo) pasándolo en grande en Miami.



Cuestión de fe

De algún modo, Rubens Barrichello consigue ser un caballero capaz de las atenciones más conmovedoras y, en pista, de las maniobras más duras, además de encontrar espacio para su talento en el refugio Ferrari de Michael.

Entrevista Stéphane Samson



Aeropuerto Charles de Gaulle, París. En vaqueros y camiseta, Rubens Barrichello espera su turno en la terminal 2F. Una amplia sonrisa, como de costumbre. Acaba de llegar de Portugal, donde dejó a su mujer y a su hijo para emprender la gira norteamericana de la F1. Casi dos semanas lejos de casa.

Mientras aguarda, Rubens habla de entrenamiento físico con Riccardo Ceccarelli, médico del equipo Toyota. En el Nürburgring, Barrichello llevó un sensor

cardíaco por primera vez. "Mi corazón sólo latía a 145 pulsaciones por minuto en el momento de la salida", comenta en italiano. "Habría apostado por 180".

Rubens se apretuja en el autobús de embarque con los otros 256 pasajeros y sigue charlando. Dice haber perdido más de cuatro kilos estos dos últimos meses cuidando su consumo de carbohidratos. Pocas veces se ha sentido tan a gusto con su cuerpo. Comprueba que lleva encima la nueva biografía de Ayrton Senna, y un pasajero se acerca a Rubens. ▶



'RUBENS SABE QUE EXISTE LA VIDA DEL Paddock Y LA DE VERDAD, Y CUAL ES LA DIFERENCIA'



'PREGUNTÉSELE
A QUE ASPIRA, Y
SU RESPUESTA
SERÁ ÚNICA:
"SER MEJOR
PERSONA"'



"Señor Barrichello, perdone que le moleste. Le he reconocido y resulta que hoy es el cumpleaños de mi hijo. Si le llamo ahora, ¿podría ponerse y decirle algo? Son las siete de la mañana en Montreal y se habrá acabado de levantar para ir al cole".

Rubens asiente y coge el teléfono. "¿Cómo se llama su hijo?".

"Massimo".

"Bien". Unos segundos después, alguien descuelga al otro lado del Atlántico. "Hola, ¿Massimo? Soy Rubens, de Ferrari. Estoy en el autobús con tu padre y quiero felicitarte por tu cumpleaños. Que pases un buen día. Hasta pronto".

Misión cumplida; un instante que el niño tardará en olvidar. Su papá, en la gloria, acaba la conversación.

"Que sí, te lo prometo, es él. Va en el mismo avión que yo...". Le acaba de hacer uno de los regalos más bonitos del mundo.

Se trata de un episodio insignificante de la vida de Rubens, pero basta para

demostrar que, para el brasileño, la F1 no es un fin en sí. Basta para demostrar que existe la vida del paddock, y la de verdad. Que es consciente de ello y que prioriza ciertos valores. ¿Cuántos pilotos de F1 habrían aceptado conceder los diez segundos necesarios para hacer feliz a un niño que ni conocen, en un autobús abarrotado y sofocante?

En el paddock, el talento no siempre va acompañado por la elegancia. Muchos de estos jóvenes ven en su estatus sobremeditado una excusa muy cómoda para justificar comportamientos de lo más groseros. Rubens nunca ha respondido a esta definición. Pregúntesele a qué aspira de aquí a final de temporada, y responderá: "Ser mejor persona".

No mencionará el nuevo paquete aerodinámico de su monoplaça, ni evocará las nociones de sub y sobreviraje, o su clasificación en el campeonato. Su recorrido personal, sentimental y humano, es lo más importante. "Sigo aprendiendo", sonríe. "Aunque sea algo minúsculo cada día. Todas las noches me voy a la cama dando gracias a Dios por el día pasado. Mi

fe es mucho más profunda. Creo que existen muchos misterios en esta vida y está bien pensar que alguien te observa y te cuida. Hoy, puedo ser yo mismo más y más. Eso es importante".

El trabajo tiene su lugar en esta filosofía. Es la realización personal de Rubens y, como tal, ocupa a menudo el primer lugar en su lista de preocupaciones.

"Esta mañana, mi mujer me dijo que estuve muy inquieto por la noche", explica mientras ocupa su asiento de primera clase. "Por lo visto, hablaba en italiano con un ingeniero. Ella no entendía nada, y yo no tengo ni idea porque estaba dormido. Pero hay noches en que a lo mejor me despierto cansado por la mañana".

Parece que la víspera de partir hacia Canadá, el brasileño ya pensaba en posibles retoques para su F2004. Eso podría indicar que el proceso de mejorar el comportamiento de su coche le preocupa más de lo habitual. El F2004, aunque ▶

Rubens fue segundo este año en Canadá (superior izda.) por detrás de Schumi; también fue segundo en Europa 2004 (arriba), con una táctica de dos paradas por tres de Michael, vencedor; en Mónaco 2004 (abajo), Rubens fue tercero, pero lejos y descontento.



El lecho de rosas y espinos de Barrichello

La carrera de Rubens ha estado llena de altibajos. Su victoria en Suzuka el año pasado fue tan convincente como la que más, y los puntos más bajos muy a menudo fueron ajenos a su voluntad



Donington 1993



Spa 1994



Mónaco 1997



Imola 1994



Interlagos 1995



A1-Ring 2001

ALTI...

1993 Donington. Rueda tercero en mojado. Pone en evidencia a sus compañeros (Thierry Boutsen e Ivan Capelli) en su primer año en F1 con Jordan. Puntúa por primera vez en Suzuka, quinto por delante de otro de sus compañeros, Eddie Irvine

1994 Spa. Pole con Jordan, primera de su carrera, en una sesión afectada por la lluvia

1997 Mónaco. Segundo en mojado detrás de Schumi en su primer año con Stewart GP

2000 Hockenheim. Primera victoria en su primer año en Ferrari junto a Schumi

2002 Nürburgring, Hungaroring, Monza, Indy. Cuatro victorias en la segunda mitad de 2002, cuando por fin compite en pie de igualdad con Michael (pero queda la duda de hasta qué punto Michael le devolvía a Rubens lo del Austria-gate, cuando Rubens le dejó ganar)

2003 Silverstone, Suzuka. Supera por completo a Michael y gana ambas carreras. En Suzuka Rubens frena con el pie izquierdo por primera vez. Parece haber llegado a la mayoría de edad como piloto y que el año siguiente apretará de lo lindo a Michael

1994 Imola. Grave accidente en los libres del GP de San Marino. Senna -amigo y mentor de Rubens- se mata dos días después. Rubens tarda meses en superar la tragedia

1995 Interlagos. Primero de sus 10 abandonos en una difícil temporada con Jordan-Peugeot

2001 A1-Ring. Barrichello rueda segundo en Austria y le ordenan dejar pasar a Michael Schumacher en su lucha por el título

2002 A1-Ring (y dos). Rubens hace la mejor carrera de su vida, superando a Schumi en calificación y carrera, sólo para que le ordenen dejar ganar a Michael por el bien del campeonato (que Schumi ya dominaba). Michael y Rubens abucheados en el podio

2003 Interlagos. Se queda sin gasolina cuando encabeza brillantemente su GP de casa. Fue su mejor oportunidad de ganarla. Resume un inicio de año frustrante: al principio no está a la altura de Michael con el nuevo GA

2004 Imola. Michael primero, Rubens sexto. Ejemplo típico del principio de temporada de Rubens. Michael le supera constantemente en parrilla; los podios de Rubens en carrera están lejos del ritmo de Schumi

...BAJOS



Hockenheim 2000



Monza 2002



Suzuka 2003



A1-Ring 2002



Interlagos 2003



Imola 2004



'SIEMPRE QUE ROSS ME DEJA IR A TRES PARADAS, SOY EL QUE ADELANTA GENTE, A POR TODAS'



rápido, no parece irle tan bien como el coche de la pasada temporada. Las calificaciones de 2003, en las que Barrichello se permitía desbancar -a veces con diferencia- a su compañero son historia. Este año, el Ferrari número dos va a la zaga. Una, dos, tres décimas. Los observadores se embaldan, sacan conclusiones, consideran acabado a Barrichello. En un invierno, el brasileño ha perdido la chispa brevemente vista la temporada anterior. Así, de un chasquido. ¿Es así de simple, de absurdo? Claro que no. Rubens intenta conservar la cabeza fría. Afirma que sigue siendo el mismo y su destreza al volante, idéntica. Cree que sus resultados son consecuencia, única y exclusivamente, de un comportamiento del chasis perfectible. "Creo que hay algo en este coche que a Michael le gusta; hicieron un coche que le va la mar de bien. Con los mismos reglajes, a mí me subvira más, lo cual es... un problema", reconoce.

Los retoques introducidos en el F2003-GA este invierno no favorecieron el estilo de pilotaje del brasileño. Eso es un hecho. Batalla más corta, distinta geometría de

suspensión, nuevo aprovechamiento de los neumáticos Bridgestone: el confort no es óptimo, y las prestaciones se resienten de ello. "Tengo que llegar a compromisos, y éstos perjudican más al coche", dice. "Es más, estoy un poco más limitado porque el abanico de posibles cambios de reglajes no es muy amplio con el F2004. Todavía no saco el máximo partido al coche. El 'GA' era un poco más lento, pero es indudable que podías jugar más con los reglajes".

Cómo no, los dos ferraristas comparten información, pero parecen obligados a aferrarse a sus propias elecciones y a personalizar sus reglajes de manera mucho más evidente que el año pasado.

Antes de Indy, las calificaciones le han costado caras a Barrichello. Partir tan atrás en la parrilla es a veces inevitable cuando uno confía en estrategias diferentes, tales como ir a una parada menos que Schumi. De ese modo tal vez pueda arañar algunos lugares y tratar de ganar.

"Tomemos el Nürburgring", dice. "Era cuatro décimas más lento que Michael hasta los libres del sábado. Entonces decidí cambiar mis reglajes para la

precalificación. Era el tercer coche en salir cuando Michael era el 11º y la pista mejoraba a medida que rodaban más coches. Creo que podría haber aspirado a la pole, pero pensando que era cuatro décimas más lento en potencia, no sabía dónde habría acabado. Con la misma estrategia que Michael y partiendo segundo por la parte sucia, ¿qué posibilidades habría tenido de colocarme primero o segundo en la primera frenada? Habría llegado tercero a la primera curva y entonces Kimi [segundo] me habría estropeado la carrera. Con la misma estrategia que Michael ni siquiera podría haber acabado segundo".

Y todo por unas décimas perdidas el sábado por la tarde.

"Cierto", reconoce Rubens. "Mi velocidad en carrera no es ningún problema. Siempre que Ross [Brown] me deja ir a tres paradas, soy el que adelanta gente. Soy el que va a por todas. Para ser sincero, no me gusta quedarme cruzado de brazos, porque mi sistema consiste en atacar. No me gusta no dar el 100%".

Así pues, sólo tiene un problema: "La ▶

Aplastante doblete de Michael y Rubens en Australia 2004 (arriba); en Malasia (recuadro) Rubens hizo su trabajo, conteniendo a Montoya para guardar las espaldas de Schumi.

> Por qué Barrichello mejorará aún más

Creo que Rubens va a seguir mejorando. No se me ocurre un piloto que disfrute de un manager mejor (Fred Della Noce), más paz interior (gran fortaleza espiritual) o más seguridad (contrato con el mejor equipo hasta 2006).

Claro que sólo Rubens y Ferrari conocen a ciencia cierta la calidad del trabajo que hace. Sólo ellos conocen cuál es su lista diaria de tareas: los frenos o neumáticos que prueba cuando en realidad quiere dedicar más tiempo al comportamiento; o la tanda larga que ha de completar cuando sabe que debería trabajar un poco más en reducir el control de tracción.

Barrichello ocupa un

asiento único en F1 -el del otro coche de Michael- y hace su trabajo a la mar de bien. Eso se ve en los resultados de Michael, que se reflejan en Rubens, y, sí, en el modo en que Rubens pilota el coche.

El Bridgestone más ancho de 2004 le ha perjudicado un poco (en comparación con Michael) pero tiene tiempo y posibilidades para evolucionar; el neumático se presta a mayores ángulos de deriva, generados por las fuerzas G en frenada y laterales, antes del ápice, así que la propensión de Rubens a entrar en curva más tarde que Michael, y generar su equilibrio y velocidad con la zaga del

coche, con el uso suave del gas, trae menos beneficios que en los tiempos del Bridgestone de hombros redondeados.

Pero, como digo, Rubens lo superará, igual que hizo en Suzuka el año pasado obligándose a frenar con el pie izquierdo. Pocos pilotos de F1 son lo bastante humildes para reconocer un defecto, y aún menos trabajar en su pilotaje y luego mejorar.

Rubens es inteligente, se expresa bien en varios idiomas, no se ve afectado por la fama y el materialismo y es respetuoso hacia los demás. Es un activo no sólo para Ferrari sino para la F1 en general.

Peter Windsor



Ferrari lleva seis dobles este año (Rubens siempre segundo), entre ellos España (arriba) y Europa (abajo); el bromista Rubens irrumpe en una sesión de fotos de Jenson Button (dcha., en Bahrein).





'NADIE PODRÍA
HACER MEJOR
TRABAJO QUE YO
EN FERRARI. LO
SÉ. TAMBIÉN MIS
INGENIEROS'



calificación es lo único a solucionar este año. Llegará el momento en que piense, vale, me he adaptado y tengo que ir a por la pole, e iré a por la pole. Eso cambiará completamente las cosas". Bueno, fue decir eso y marcar la pole en Indy, así que ya ha conectado con el F2004 de Michael.

En cuanto al pilotaje, Rubens intenta explotar todos sus recursos. Desde Suzuka 2003, incluso aplica un método único, al menos en F1: según el tipo de curva, frena con el pie izquierdo o con el derecho, aunque sigue prefiriendo el derecho. "En Australia fue 50:50. En Malasia, más con el derecho. En Bahrein, más con el izquierdo. Es lo que me sale, no lo hago porque piense que Michael lo hace o no. Es para ser más rápido. Hay que probarlo, y ver si es mejor o no".

Además, la economía de frenos y neumáticos sigue formando parte de los talentos de Barrichello. En este aspecto, en realidad supera a su compañero. Su actitud en las carreras también es diferente, y ahora le gusta quedarse en el paddock hasta el atardecer. Sin embargo,

los observadores menosprecian a Rubens. En un reflejo de autodefensa completamente comprensible, Rubens intenta no hacer caso de estas opiniones. Oficialmente, él ve en su situación actual un reto, aunque está claro que le gustaría recoger los frutos de su trabajo y jugarse el título a partir de ahora. Matemáticamente, todavía puede pensar en él y se mantiene positivo. El "todo por Michael" es injusto para con él, pero sabe que da lo mejor de sí mismo. Puede mirarse en el espejo con la satisfacción del deber cumplido.

"Tengo la impresión de que a veces la gente me viene y trata de sacarme algo que no pretendo decir. Yo sé lo que trabajo. Nadie podría hacer mejor trabajo que yo en Ferrari. Lo sé. Y también mis ingenieros".

¿Y Schumacher? Está muy cerca y, al mismo tiempo, muy lejos de las preocupaciones de Rubens. Se las tiene con él a diario pero sabe, paradójicamente, que sólo podrá superarlo en ciertas condiciones. "No cabe duda de que hacia el final de la pasada temporada llegué a un punto en que estaba contento y le superaba más a menudo que él a mí", explica. "De repente este año me vuelve a superar. Pero puedo ver que la gente no capta el mensaje. En las ruedas de prensa,

a veces no se capta el mensaje. Porque la actitud de los periodistas parece ser: ¿cómo demonios puede estar contento cuando sigue siendo el número dos?".

Es difícil asegurar una y otra vez que la situación quizá sea más compleja de lo que parece. Que uno no se convierte en un piloto mediocre en dos meses. Que la motivación, la rabia de ganar, son tan intensas como siempre. En fin, esta situación no le impide convertirse en mejor persona cada día. Y acabar con una anécdota conmovedora.

"Por alguna razón no estaba contento al bajarme del coche en Mónaco, porque algo le pasaba, tuve problemas para hacerlo ir en línea recta y eso me cabreó. Acabé tercero y subí al podio, pero creía que podía haber ganado. Cuando llegue a mi apartamento, Eduardo, mi hijo de dos años, vino y me dijo, a su manera: 'Papi, ¿por qué no sonreías en el podio?'. Tenía razón. Fui un estúpido. Entonces le hice una promesa: ya no volverá a verme en el podio sin sonreír nunca más. Un podio es un podio. Me enseñó algo sobre la vida".

Su hijo de dos años le reprochó que se mostrara tan abatido en el podio de Montecarlo (recuadro izda.); un segundo puesto más alegre en Canadá (recuadro dcha., con Michael y Chris Dyer, ingeniero del alemán); en Montreal llegó a presionar a Schumi (abajo).





todo para uno

Lo que hace tan temible a Schumacher es lo completo de su arsenal: no sólo puede pilotar, también sabe lo que hace falta para ganar.

Texto Peter Windsor

Uno se lo imagina en lo más crudo del pasado invierno, mirando al Lago Ginebra. Ha terminado su sesión de ejercicios, ya ha comido, está despachando su correo electrónico... y entonces su mente empieza a divagar, a pensar en los tests que le esperan en Mugello, en Melbourne, en el conjunto que tiene a su alrededor. Uno se lo imagina relajado tras su última conversación con los chicos de Bridgestone: el neumático delantero más ancho y cuadrado va a ser una mejora. Uno se lo imagina pensando en su última charla con Ross Brawn, acerca del nuevo motor, que en realidad es más potente que el viejo; del coche nuevo, que genera más apoyo y menos resistencia.

Luego uno se lo imagina sentando a uno de sus hijos en sus rodillas y saliendo fuera a jugar un poco a fútbol con él.



Que el ritmo no pare... Michael obtiene la 74ª victoria en Imola 2004 (abajo) y la 75ª en España

(izda.); en julio de 2002, Michael celebra con Todt, Montezemolo y Brawn el título de ese año (arriba).

Y, por tanto, uno puede empezar a responder la pregunta que todos formulan: ¿cómo mantiene Michael su motivación? ¿Cómo sigue mejorando, sigue ganando, cuando otros de su promoción hace tiempo que han quedado en un segundo plano? ¿Cómo lo hace?

Primero, es evidente que Michael ha sido —y sigue siéndolo— un experto en mantener el equipo unido. Ferrari le invitó a Maranello a mediados de los años 90, y sus instrucciones fueron sencillas: "Lo hemos intentado, y no podemos hacerlo. El equipo es tuyo. Di tú cuánto, tráete a quien quieras, escoge el segundo piloto, hazlo a tu manera. Queremos ganar el título". Y, casi 10 años después, el conjunto de Michael sigue aplastando. A diferencia de Williams, que cambió de motor en ese período y consiguió perder un monopolio virtual Michelin, y en la actualidad tiene dos pilotos que no parece que quieran hacer más que lo justo, y a diferencia de McLaren, que perdió a Mika Häkkinen, y luego cambió el modo fundamental de diseñar y construir sus coches, el Ferrari de Michael ha aprendido de sus (relativamente pocos) errores y ha resistido todos los intentos de separación.

¿Algún otro piloto en la historia ha impuesto tanto respeto? Sólo se me ocurre Jackie Stewart en sus tiempos en Tyrrell, cuando la escala era mucho más pequeña; y, sí, tal vez Niki Lauda en Ferrari en 1974, cuando Luca Montezemolo era el director deportivo. Hoy es distinto. Hoy, básicamente Michael controla no sólo el equipo más grande de F1, sino también una enorme organización, un gran imperio, el ▶

'FERRARI INVITÓ A SCHUMACHER A MARANELLO Y SUS INSTRUCCIONES FUERON SENCILLAS: EL EQUIPO ES TUYO'

>El 'top 10' Ferrari

Estadísticas con Ferrari de los 10 pilotos más exitosos de la Scuderia

Michael Schumacher
Puntos 815* Victorias 59
Poles 50 Vueltas rápidas 38



Rubens Barrichello
Puntos 322* Victorias 7
Poles 8 Vueltas rápidas 13



Niki Lauda
Puntos 242,5 Victorias 15
Poles 23 Vueltas rápidas 12



Gerhard Berger
Puntos 182 Victorias 5
Poles 7 Vueltas rápidas 9



Clay Regazzoni
Puntos 169 Victorias 4
Poles 4 Vueltas rápidas 13



Eddie Irvine
Puntos 156 Victorias 4
Poles 0 Vueltas rápidas 1



Alberto Ascari
Puntos 139,5 Victorias 13
Poles 13 Vueltas rápidas 10



Michele Alboreto
Puntos 138,5 Victorias 3
Poles 2 Vueltas rápidas 4



Jacky Ickx
Puntos 125 Victorias 6
Poles 11 Vueltas rápidas 10



Jean Alesi
Puntos 121 Victorias 1
Poles 1 Vueltas rápidas 2



* Hasta EE UU 2004 inclusive





epicentro del cual es el señor Michael Schumacher, de Huerth-Hermuehlheim, Alemania.

Cómo no, la capacidad de Michael para concentrarse en lo importante resulta crucial para esta longevidad. Eso se puede interpretar como un tópico, pero la conclusión es mucho más profunda: a pesar de su inmensa fortuna, de su fama mundial, de su dominio de uno de los deportes más espectaculares y sofisticados del mundo, Michael ha seguido siendo la persona que era allá en 1991, cuando debutó en F1. Nunca se le oye presumiendo de aviones o yates o casas o de conocer a gente igual de famosa; celebraciones poscampeonato aparte, nunca se ven fotos suyas haciendo tonterías en clubes nocturnos o jacuzzis. Siente devoción por su familia, por su intimidad y su estabilidad. Es decir, por todo aquello que a la mayoría de pilotos les parece aburrido.

Y si el hombre de cabeza vive su vida así, es evidente que va a seleccionar personal con el mismo enfoque. Fue a buscar a Ross Brawn, no a Adrian Newey, se quedó con Jean Todt en lugar de optar por Flavio Briatore. Ciertamente, tardó un poco en arreglar lo del segundo Ferrari, pero, con Rubens Barrichello, cuenta con otro buen hombre en quien puede confiar. Es fácil darle a Rubens el grado justo de libertad de acción; Rubens es fuerte y fiable y, con la seguridad de un contrato a largo plazo, ya no es propenso a las rabieta.

Michael encabeza este grupo increíble con inteligencia y lógica; más inteligencia y lógica, creo, de la que se percibe en todo el resto del paddock junto (el motorhome gris de Bernie aparte). Como prueba, bastan dos ejemplos recientes de situaciones que habrían sacado de quicio a la mayoría de los así llamados jefes de equipo:

Todo el mundo recuerda que Michael fue doblado por Fernando Alonso en Hungría el año pasado. Evidentemente, en ese momento el problema de Michael eran los neumáticos. Los Michelin, más anchos y de mayor área de contacto, eran muy superiores a sus más redondeados y estrechos Bridgestone; lo eran desde hacía un tiempo. Por tanto, en la siguiente carrera, en Monza, Michelin se encontró de pronto con que tenía que ofrecer gomas más estrechas debido a la confusión acerca del redactado del reglamento. Luego, durante el invierno, con tiempo para desarrollar los neumáticos, Bridgestone y Ferrari produjeron su versión del Michelin.

Bueno, se podría decir que Michael no tuvo nada que ver con todo esto, que no era más que un piloto en medio de un gran revuelo político. Pero eso sería como decir que Max Mosley y Bernie Ecclestone nunca hacen nada conjuntamente, o que otros jefes de equipo obran en el mejor interés del deporte (y no en el mejor interés de su

equipo). No, Michael estaba justo en medio de ese pequeño revuelo, en la sombra, llevando la batuta, considerando el panorama en conjunto.

Luego tuvimos el incidente de este año con Montoya en Imola. La mayoría de jefes de equipo, para qué hablar de pilotos, habría mordido el anzuelo poscarrera de Juan Pablo. Hace cinco años, quizá también Michael. Pero el Michael actual tendió la mano y luego la retiró con dignidad cuando Juan declinó estrecharla. Dos semanas más tarde, después de las calificaciones en España, justo cuando Juan iba a soltar su ataque en plan: "Vale, ahora veremos quién manda aquí", Michael intercedió con un guiño, una sonrisa y un "que gane el mejor". Se acabó, una jugada perfecta.

En estos dos incidentes, Michael actuó de maneras muy distintas. Con Michelin, fue el jugador de ajedrez, manteniendo en equilibrio la fuerza política de Ferrari con la de la FIA y la importancia de Bridgestone



Cabalgada de Schumi en Bahrein (superior); tensión después de las calificaciones en España (izda.) pero

no pasó de ahí; Rubens (arriba) recogió el testigo y ganó en Japón 2003, cuando Schumi vació.



A tope dentro y fuera de la pista: Schumi (izda.) forcejea con Montoya en Monza 2003, después de

que la FIA obligara a Michelin a variar su goma delantera; Schumi celebra la victoria en España 2004 (abajo).

'QUIEN SE PREGUNTE POR QUE MICHAEL TIENE TANTO ÉXITO HOY DÍA, QUE MIRE A SUS RIVALES'

para el equipo. En Imola y Montmeló era el piloto de carreras, un atleta propenso a las subidas de adrenalina, pero únicamente en pista, no en las salas de prensa.

Y de este modo Michael se ha convertido en un ser único en F1. Ningún piloto puede igualar lo que él hace durante el fin de semana de carrera, actuando simplemente como la superestrella que quiere ganar; y ningún jefe de equipo ha logrado lo que Michael ha logrado en Ferrari.

Pero quien se pregunte por qué Michael tiene tanto éxito hoy día, que mire a sus rivales: Juan Pablo es impulsivo e irracional, ha fichado por un equipo 18 meses antes de lo necesario, y por consiguiente está flotando en Williams; su hermano Ralf lleva tanto tiempo echando juguetes fuera del cochecito que ya ha olvidado por qué lo hace; y Williams le dio un aerodinamista a BAR y ahora sufre la humillación de que el BAR 006 sea más rápido que el Williams FW26; McLaren quebrantó una regla de oro ("si no está roto, no lo arregles") al apartar a Neil Oatley del lado de Adrian Newey; el

bien relacionado Flavio Briatore dejó que la FIA aprobara la norma del tercer piloto y perdió un ingeniero clave el año pasado; etcétera. Alrededor de Michael, el caos. En Maranello, lógica y calma. No es de extrañar que gane con impunidad. Ferrari—el equipo con mejores recursos—nunca ha sido tan bueno; y en muchos sentidos sus rivales, desorientados por el boato del dinero, el poder y los egos desmedidos en los últimos momentos de consumo ostentoso de la F1, nunca han sido tan malos.

Es un gran piloto, tal vez el más grande que hayamos conocido; y, además, es un gran administrador del conjunto de carrera, de lo que hace falta para ganar. No podría haber hecho lo que ha hecho en ninguna otra época. Ningún equipo ha permitido jamás que un piloto dirija la operación del modo que Michael dirige Ferrari. Si en el futuro Kimi Räikkönen o Jenson Button o Fernando Alonso corren para Ferrari, no será la misma Ferrari. Los tipos clave de Michael se irán con Michael; y Ferrari se sentirá demasiado orgullosa para dejar que

otro piloto vuelva a hacerse con el control del equipo.

Entretanto, Luca Montezemolo debería llevarse el mérito del éxito de Michael. Sin miedo a perder el control, y sin tratar de acaparar títulos, el presidente de Ferrari ha dejado que Michael evolucionara, se desarrollara en todos los ámbitos; y, sí, Michael también habrá aprendido de Luca, del encanto natural con el que consigue las cosas. Luca tiene un don especial para encontrar el equilibrio adecuado.

De modo que—para terminar—ahí está la realidad. Creo que Michael seguirá corriendo hasta que ya no crea que puede ganar con un conjunto lógico (claro que podría ganar con un conjunto ilógico, pero tal vez eso sería demasiado para un tipo que ya lo ha hecho todo). Luego podría elegir lo que quisiera del mundo de los negocios, la política, el deporte o la filantropía (*ampliar* su filantropía: Michael ya hace mucho entre bastidores).

¿Presidente de Ferrari, tal vez? Demasiado fácil. Eso ya lo ha hecho... 1





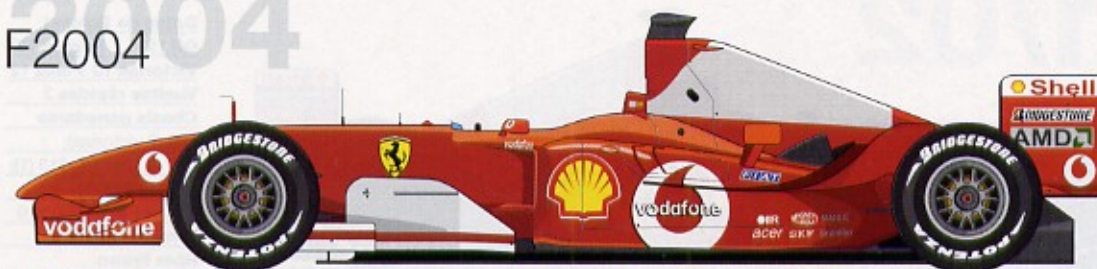
la caballería montada

Las herramientas del éxito de Schumi; sus 15 monoplazas de F1, del Ferrari F2004 de este año al primero de todos: el Jordan 191 de 1991.

Datos Valenti Fradera **Ilustraciones** Patricia Soler

2004

F2004



Datos de Schumi	
GP 9*	Puntos 80*
Victorias 8*	Poles 5*
Vueltas rápidas 6*	
Chasis ganadores	
234 (5 victorias*);	
239 (3*)	
Motor Ferrari 053 V10	
Director técnico	
Ross Brawn	
* Hasta EE UU 2004	

NADA ES IMPROBABLE, SÓLO NO PRUBADO...



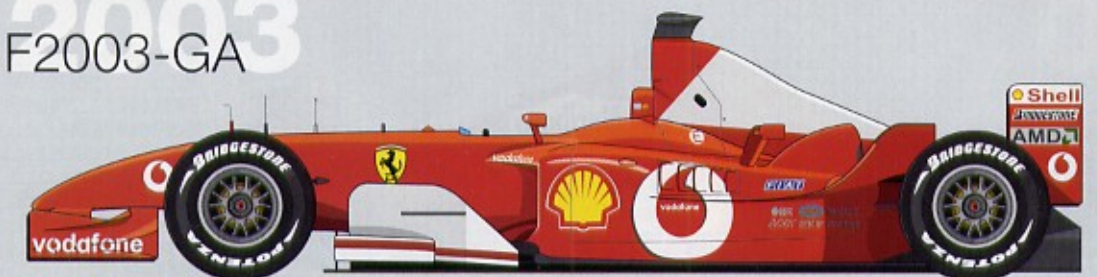
LA OPINIÓN DE SCHUMI "Cada vez que un coche da un paso adelante, en cierto modo se hace más fácil de pilotar porque es más consistente. Sabíamos que el F2004 era mejor que el coche del año pasado, pero no supimos cuánto hasta la primera carrera de la temporada. Los tests invernales fueron muy bien. Luego se presentó en Australia y se mostró competitivo y fiable de entrada. Eso fue lo impresionante: lograr lo que logramos a las primeras de cambio es extraordinario".



Los tests fueron bien y el F2004 arrancó a tope.

2003

F2003-GA



Datos de Schumi	
GP 12	Puntos 75
Victorias 5	Poles 3
Vueltas rápidas 3	
Chasis ganadores	
229 (5 victorias)	
Motor Ferrari 052 V10	
Director técnico	
Ross Brawn	

CAMPEÓN A PESAR DE SUS FLOJOS BRIDGESTONES



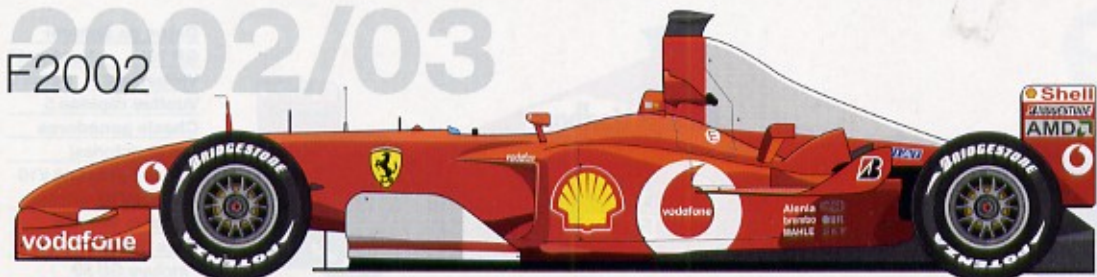
LA OPINIÓN DE SCHUMI "Sabíamos que el F2003-GA era más rápido que el F2002, pero tuvimos que esperar hasta la quinta carrera de la temporada para demostrarlo. Era un coche muy bonito y trabajar con él fue fenomenal. Funcionó de maravilla en los tests de pretemporada y su rendimiento se confirmó en el GP de España, en el que ganó en su debut. Tenía una batalla más larga que el F2002 y una mayor eficacia aerodinámica, lo que lo hacía especialmente bueno en tramos rápidos".



El GA era un bombón, pero sus neumáticos no.

2002/03

F2002



Datos de Schumi	
GP 19	Puntos 148
Victorias 11	Poles 8
Vueltas rápidas 9	
Chasis ganadores	
219 (1 victoria); 220 (2);	
221 (6); 223 (1); 225 (1)	
Motor Ferrari 051 V10	
Director técnico	
Ross Brawn	

EL COCHE 'PERFECTO' HUNDE A LA COMPETENCIA



LA OPINIÓN DE SCHUMI "Este coche fue rapidísimo de entrada, pero aunque todos siguen hablando de él, la diferencia entre éste y el coche de 2001 no era tanta como entre los de 2000 y 2001. El F2002 era una versión desarrollada del F2001. En muchos sentidos era el coche perfecto. Trabajar con él era muy sencillo y ese año hicimos progresos espectaculares en fiabilidad y rendimiento. Y tenía suficiente velocidad para seguir ganando un año entero después". ▶



La zaga ceñida del F2002 inició una moda.

F2001

2001/02



Datos de Schumi	
GP 19	Puntos 137
Victorias 10	Poles 12
Vueltas rápidas 3	
Chasis ganadores	
208 (2 victorias);	
210 (4); 211 (1); 213 (1);	
214 (1); 215 (1)	
Motor Ferrari 050 V10	
Director técnico	
Ross Brawn	

EL PRIMER FERRARI DE MORRO BAJO FUE UNA JOYA



LA OPINIÓN DE SCHUMI "En 2001, el equipo de algún modo consiguió dar un enorme paso adelante. Comparado con el F1-2000, el F2001 era un coche mejor en todos los aspectos. Creo que los progresos que hicimos con él fueron muy impresionantes, como lo fue el modo en que lo desarrollamos durante la temporada. Desde el primer momento en que piloté el F2001, supe que iba a ser un coche extraordinario. Era rapidísimo, estaba muy bien equilibrado y ganó carreras durante más de un año".



F2001: nace el rostro moderno de los Ferrari F1.

F1-2000

2000



Datos de Schumi	
GP 17	Puntos 108
Victorias 9	Poles 9
Vueltas rápidas 2	
Chasis ganadores	
200 (3 victorias);	
198 (1); 203 (1); 205 (4)	
Motor Ferrari 049 V10	
Director técnico	
Ross Brawn	

NUEVE POLES, NUEVE VICTORIAS, MISIÓN CUMPLIDA



LA OPINIÓN DE SCHUMI "En el diseño del F1-2000 llevamos a cabo el avance más importante desde que llegué al equipo en 1996. Fue el mejor coche que había pilotado hasta entonces. Además, desde un punto de vista aerodinámico, era genial. En aquella época hicimos grandes progresos en aerodinámica. No sé por qué pero en cuanto me subí al coche supe que era el que nos iba a traer el título mundial. Era rapidísimo y estuve encantado de pilotarlo".



F1-2000: Schumi y Ferrari ganan su primer título.

F399

1999



Datos de Schumi	
GP 10*	Puntos 44
Victorias 2	Poles 3
Vueltas rápidas 5	
Chasis ganadores	
193 (2 victorias)	
Motor Ferrari 048 V10 y 048/B V10	
Director técnico	
Ross Brawn	
* Incluye GB 99	

¿QUÉ HABRÍA PASADO SIN ESE ACCIDENTE?



LA OPINIÓN DE SCHUMI "Estaba claro que el F399 era otro paso adelante sobre el coche del año anterior, pero, en conjunto, creo que en 1999 McLaren todavía tenía el mejor coche, y también el mejor paquete aerodinámico. No obstante, para nosotros lo bueno y alentador era que constantemente hacíamos pequeñas mejoras en todos los ámbitos del coche, que poco a poco se volvía más competitivo. Con el F399 estábamos llegando, pero el siguiente paso en prestaciones era más difícil de dar".



La pierna rota de Schumi arruinó su temporada.

1998
F300

Datos de Schumi	
GP 16	Puntos 86
Victorias 6	Poles 3
Vueltas rápidas 6	
Chasis ganadores	
184 (1 victoria); 187 (4)	
188 (1)	
Motor Ferrari 047 V10	
Director técnico	
Ross Brawn	

LAS GOMAS FRENAN UN COCHE GANADOR



LA OPINIÓN DE SCHUMI "Sin duda, el Ferrari de 1998 era mejor que el de 1997, y un paso en la dirección correcta, pero ese año tuvimos muchos problemas con los neumáticos Goodyear. McLaren calzaba los más competitivos Bridgestone, que se las arreglaron mejor con las nuevas normas de los neumáticos estriados. Las estrias variaron las características del comportamiento de los coches. Fuimos apurados para dar con la consistencia y la verdad es que el F300 no pudo mostrar lo que valía".



Estrías y escapes de salida superior eran novedad.

1997
F310B

Datos de Schumi	
GP 17	Puntos 78
Victorias 5	Poles 3
Vueltas rápidas 3	
Chasis ganadores	
175 (1 victoria); 177 (2)	
178 (1); 179 (1)	
Motor Ferrari 046/1B V10 y 046/2 V10	
Director técnico	
Ross Brawn	

EL PRIMER FERRARI QUE PUDO VOLVER A REINAR



LA OPINIÓN DE SCHUMI "Al principio de la temporada, las cosas fueron igual que el año anterior, lo que no era muy halagüeño que digamos. Sin embargo, durante el año, conseguimos desarrollar más el coche y efectuar importantes modificaciones aerodinámicas y mecánicas para hacerlo más competitivo. De ahí en adelante, el F310B fue la mar de bien. Fuimos capaces de luchar por el campeonato, que era nuestro objetivo declarado para 1997".



Aspiró al título, pero el F310B no se lo merecía.

1996
F310

Datos de Schumi	
GP 15*	Puntos 59
Victorias 3	Poles 4
Vueltas rápidas 2	
Chasis ganadores	
167 (1 victoria); 171 (2)	
Motor Ferrari 046 V10	
Director técnico	
John Barnard	
* Sin contar Francia 96	

COMPORTAMIENTO HORRIBLE, MOTOR FLOJO



LA OPINIÓN DE SCHUMI "Por desgracia para mí, en mi primera temporada en Ferrari, el F310 fue muy poco fiable. Para colmo, el diseño era muy poco eficaz aerodinámicamente, lo cual lo hacía muy difícil de pilotar. Descubrí que respondía bien en mojado, por ejemplo, en el GP de España, pero en conjunto diría que era un coche bastante mediocre. Además, ese año tuvimos graves problemas de motor. De modo que, para ser sincero, el conjunto entero era muy malo". ▶



El primer Ferrari de F1 con motor V10 era feísimo.

1995

B195



Datos de Schumi	
GP 17	Puntos 102
Victorias 9	Poles 4
Vueltas rápidas 8	
Chasis ganadores	
01 (1 victoria); 04 (2)	
06 (6)	
Motor Renault RS7	
V10	
Director técnico	
Ross Brawn	

LOS CABALLOS RENAULT LE DAN EL DOBLETE



LA OPINIÓN DE SCHUMI "El B195 era muy avanzado aerodinámicamente para la época, pero a consecuencia de ello también demasiado sensible. El rendimiento del coche dependía de forma crucial de los reglajes que se escogieran, ya que reaccionaba con extrema sensibilidad a las variaciones en distancia al suelo, lo cual fue la causa de algunos de los accidentes de esa temporada. Pero lo mejor del B195 era el nuevo motor Renault V10, pues al menos ahora teníamos la misma potencia que los Williams".



Benetton fue imbatible con el motor Renault V10.

1994

B194



Datos de Schumi	
GP 14	Puntos 92
Victorias 8	Poles 6
Vueltas rápidas 8	
Chasis ganadores	
2 (2 victorias); 5 (4);	
8 (2)	
Motor Ford Zetec R V8	
Director técnico	
Ross Brawn	

UN COHETE PARA EL PRIMER TÍTULO MUNDIAL



LA OPINIÓN DE SCHUMI "Desde la primera vez que lo piloté fue evidente que este coche era un cohete. Lo que me preocupó fueron los numerosos problemas de motor con los que tropezamos durante los tests. Antes del inicio de la temporada, el coche sólo había conseguido completar una sola distancia de carrera. Después de las medidas técnicas introducidas por razones de seguridad tras la muerte de Ayrton Senna, el coche era bastante inestable, pero aun así nos valió el campeonato".



1994: rumores de un control de tracción secreto.

1993

B193/B193B



Datos de Schumi	
GP 16	Puntos 52
Victorias 1	Poles 0
Vueltas rápidas 5	
Chasis ganadores	
1 (1 victoria)	
Motor Ford HB7 V8	
y HB8 V8	
Director técnico	
Ross Brawn	

LA ELECTRÓNICA ANTICIPA LA GRANDEZA FUTURA



LA OPINIÓN DE SCHUMI "El B193 era muy divertido de pilotar, con toda la electrónica nueva que Benetton acababa de incorporar. Si el coche no tenía el equilibrio adecuado, jugueteabas con los botones pertinentes hasta que lo tuviera. Era una sensación de pilotaje completamente distinta a cualquier cosa que hubiera experimentado antes. Todavía estábamos por detrás de los punteros, pero entonces empecé a entender qué equipo de ingeniería tan increíble iban a formar Ross Brawn y Rory Byrne".



Delicado de reglar, pero Schumi mostró su clase.

1992

B192



Datos de Schumi

GP 13	Puntos 42
Victorias 1	Poles 0
Vueltas rápidas 2	
Chasis ganadores	
5 (1 victoria)	
Motor Ford HB6 V8	
Director técnico	
Ross Brawn	

EL COCHE DE LA PRIMERA VICTORIA DE SCHUMI



LA OPINIÓN DE SCHUMI "El B192 fue un coche realmente importante para mí, porque me dio mi primera victoria en F1, en Spa en 1992. Ese día, en condiciones difíciles, lo hicimos todo bien mientras que nuestros rivales lo hicieron todo mal. Estaba claro que el coche era una mejora sobre el B191, pero aun así no era el más avanzado de la parrilla; todavía tenía un cambio manual, mientras que el Williams FW14B machacaba a todo el mundo con sus cambios semiautomáticos y suspensión activa".



Consistente: el equipo puntuó en todos los GP.

1991/92

B191/B191B



Datos de Schumi

GP 8	Puntos 15
Victoria 0	Poles 0
Vueltas rápidas 0	
Chasis ganadores	
-	
Motor Ford HB5 V8	
Directores técnicos	
John Barnard/Gordon Kimball/Ross Brawn	

BRILLANTE PERO DE POTENCIAL SIN DESARROLLAR



LA OPINIÓN DE SCHUMI "El Benetton B191 era revolucionario en su diseño del alerón delantero, pero su comportamiento era de todo menos bueno. El coche digería los baches menos bien que el Jordan, y la tracción era peor, lo que principalmente se debía a los neumáticos Pirelli que Benetton calzaba en aquella época. En las tres primeras carreras de 1992 usamos una versión evolución del coche (B191B), que era una mejora, y nuestro cambio a Goodyears ese año también ayudó".



El morro alto del 191 marcó una pauta de diseño.

1991

191



Datos de Schumi

GP 1	Puntos 0
Victorias 0	Poles 0
Vueltas rápidas 0	
Chasis ganadores	
-	
Motor Ford HB4 V8	
Director técnico	
Gary Anderson	

UNA BELLEZA: LA PRIMERA VEZ NUNCA SE OLVIDA



LA OPINIÓN DE SCHUMI "Piloté el Jordan 191 en mi primer gran premio, en Spa en 1991. Pilotarlo era un juego de niños, era un coche ideal para empezar. No tuve problema alguno al pasar por Eau Rouge y Blanchimont, los dos puntos críticos de Spa. El único problemilla era que el embrague era un poco delicado, de lo pequeño que era. Pero el coche tenía mucho potencial, y siempre ocupará un lugar especial en mi corazón: uno nunca olvida su primer contacto con la F1".



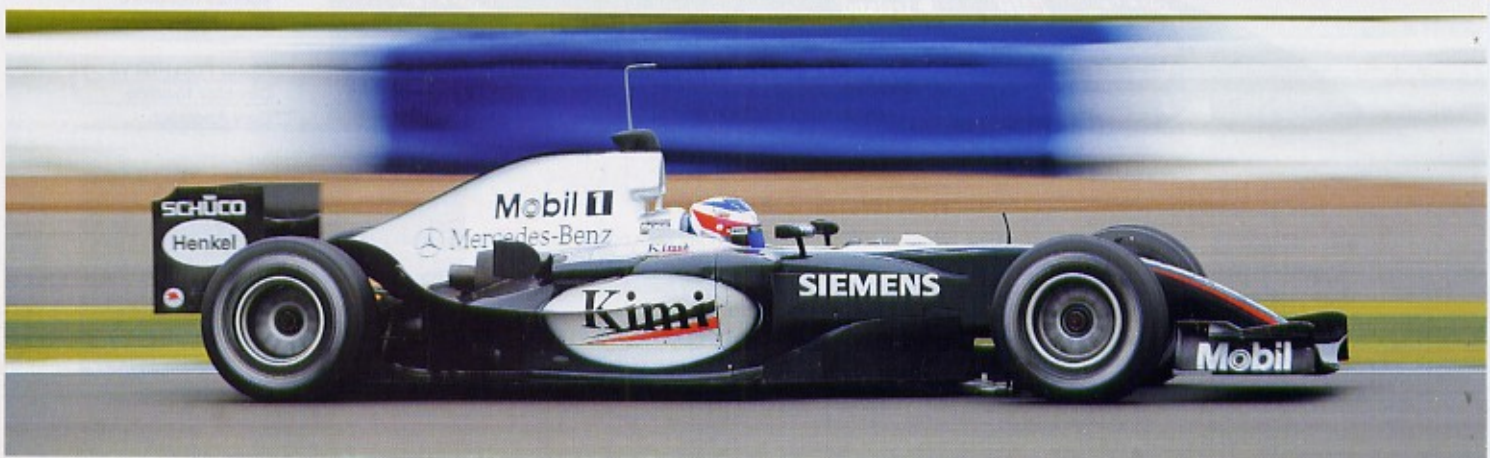
Increíble debut: Schumi se califica séptimo en Spa.



condenados a mejorar

El bicampeón español de rallies Carlos Sainz popularizó aquella frase de “se puede mejorar”, después de rodar kilómetros y kilómetros de test. Los equipos de F1 la han cambiado por otra: “estamos obligados a mejorar”.

Texto Xavier Guillén Fotografías Archivo LAT



Y especialmente McLaren y Williams, aunque Renault tampoco se puede dormir ni, por supuesto, BAR, a pesar de que esté a punto de llegar a los registros de Ferrari, al menos es el equipo que más cerca está de forma regular, bien sea en las carreras o en los entrenamientos que se han celebrado recientemente en el ecuador del campeonato.

Más que obligados, están condenados, porque el dominio de Ferrari y Michael Schumacher es tan grande, tan claro y tan espectacular, que si los rivales no reaccionan a tiempo, en el mes de septiembre el 'kaiser' se va a meter otro título en el bolsillo y lo podrá celebrar lanzando el ataque definitivo sobre el récord de pole positions que todavía hoy detenta Ayrton Senna.

Por una vez, Gené (izda., arriba) probó para preparar su propio GP; el MP4-19B (izda., abajo) se parece al R24; Bjorn Wirdheim (abajo) estuvo cerca de su compañero Webber (recuadro inferior) en Montmeló; De la Rosa (recuadro superior) fue el más rápido en Jerez.

Las pruebas que se han celebrado en Barcelona y Jerez han servido a las diferentes escuderías para trabajar a fondo y afrontar la vuelta del mundial a Europa con optimismo, aunque de momento, Ferrari continúa marcando la pauta.

Los cuatro días en el Circuit de Catalunya no han dejado de ser una fotografía de lo que está aconteciendo en las carreras. Primero vino Luca Badoer y tanteó el terreno, jugó su papel de probador y se limitó a experimentar con

nueva soluciones que conviertan al Ferrari en un monoplaça todavía mejor. A partir del segundo día rodaron Sauber, Jaguar y Renault. El honor de encabezar la lista de los tiempos fue para Giancarlo Fisichella, que apuró hasta el último caballo del motor Ferrari que incorpora el coche suizo. El tercer asalto fue para Badoer, una jornada donde el campeón Michael Schumacher hizo acto de presencia, y el último día el alemán fue el más rápido y dejó a todos los rivales sin opción a réplica. Cierto es que los tests no son para batir récords y menos en plena temporada, pero también es verdad que son un síntoma de por dónde van las cosas. Quien va veloz en esta situación también lo hace después y si no ahí está la demostración de BAR en la pretemporada, que se ha visto correspondido en una sucesión de podios, o la de Ferrari en Italia antes de empezar el campeonato, que fue el preludio de la racha de victorias de Schumi y de los dobles con Rubens Barrichello.

En el otro extremo del país, en Jerez, los pilotos españoles fueron protagonistas claros. Por un lado Pedro Martínez de la Rosa que consiguió ser el más rápido al volante del McLaren MP4-19B, por delante de los pilotos de Williams y BAR. De la Rosa impresionó a los rivales y sobre ▶



‘EN JEREZ, LOS ESPAÑOLES FUERON PROTAGONISTAS: DE LA ROSA FUE EL MÁS RÁPIDO Y GENE PREPARO SU DEBUT’





**'DE LAS PRUEBAS
MÁS RECIENTES
SE DEDUCE QUE
FERRARI AUN ESTÁ
POR ENCIMA DE
LOS DEMÁS'**

todo a la gente de su equipo, consciente de la necesidad de lucirse, el método más impactante para ganarse un volante en 2005. Otro que también se lució a su manera fue Marc Gené, pero ya preparando su participación en el Gran Premio de Francia, para sustituir al lesionado Ralf Schumacher.

Fueron unos entrenamientos mixtos, por un lado para preparar el coche de cara a la carrera francesa y por el otro para asegurarse él mismo una feliz 'reentré'. Por eso ensayó salidas y entradas de boxes, entre otras maniobras. Marc se mostró sorprendido porque pensaba que Ralf se recuperaría a tiempo. "En Jerez ya estuvimos haciendo pruebas para la carrera de Magny-Cours y concretamente me centré en salidas, entradas al box, actividades propias de carrera que quizás no hago tanto en un test normal, y es que desde la pasada carrera de Monza de 2003 [en la que finalizó quinto] no he disputado ninguna carrera".

Marc Gené ha corrido en tres ocasiones en Magny-Cours, dos grandes premios con Minardi (1999 y 2000) y una carrera de las World Series (2003). "Conozco bastante bien el circuito y no es ni favorable ni contrario a nuestro monoplaza. Es un trazado mixto en el que hay de todo un poco, y lo importante será

ver cómo se adapta el nuevo monoplaza a él. Estoy muy mentalizado para intentar conseguir un buen papel para el equipo y dar lo mejor de mí mismo".

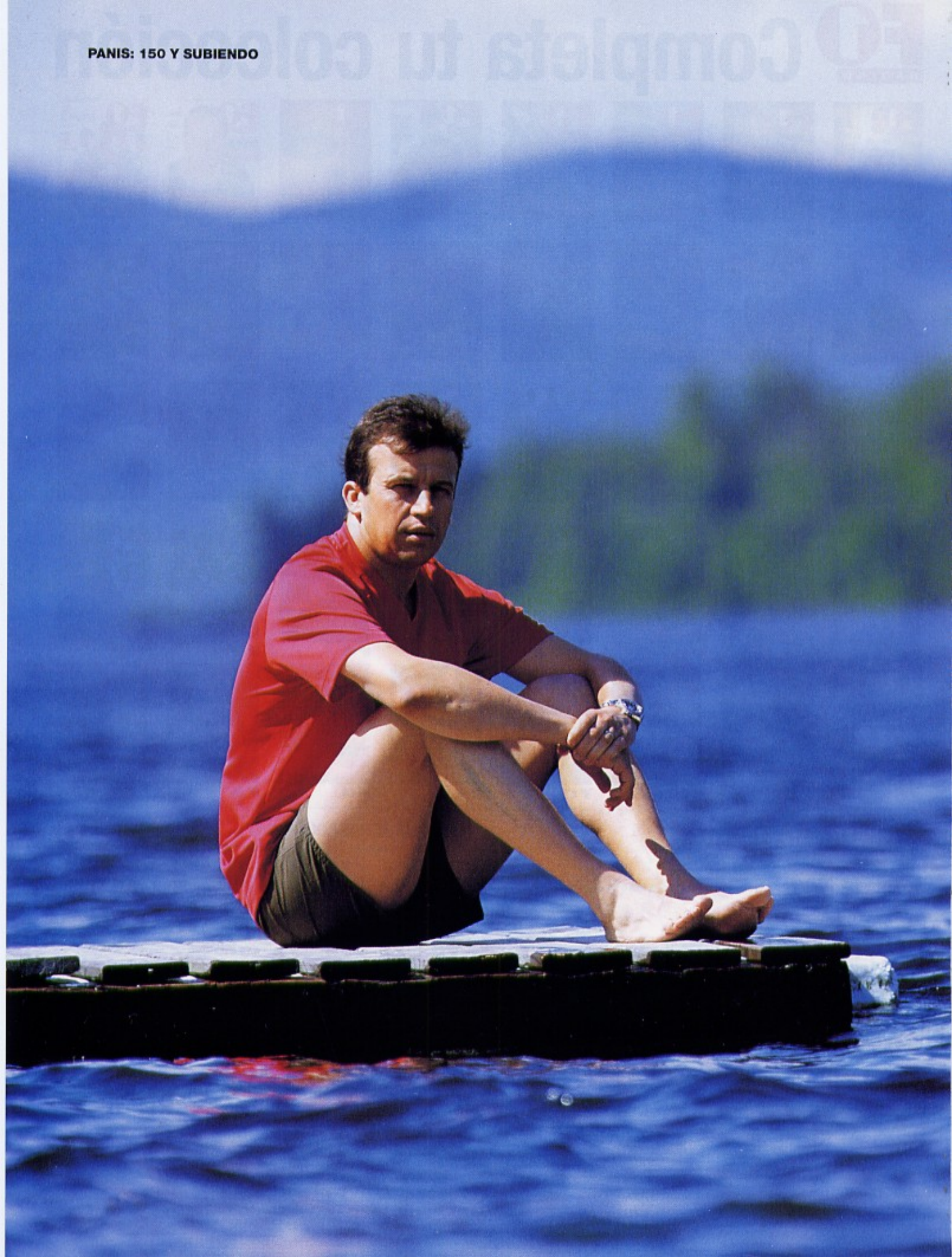
Será la gran oportunidad de Marc para ganarse un lugar en el equipo para el año que viene. Su excelente rendimiento en los tests se ha convertido, paradójicamente, en una especie de freno, porque los responsables de Williams no lo quieren perder como probador. Sólo si sorprende en Francia hará caer la balanza sobre su figura para pilotar el próximo año.

Dejando a un lado a los brasileños (siempre los hay en F1), Marc puede sumar un nuevo nombre al 'latinpower' del mundial que ahora monopolizan Fernando Alonso y Juan Pablo Montoya; incluso puede llegar otro nuevo procedente de México en un futuro.

De las pruebas más recientes se deduce que Ferrari aún está por encima de los demás y que se preocupa de mantener viva la diferencia. BAR ha aportado mejoras aerodinámicas con éxito y McLaren también. Williams atraviesa momentos de duda. El desmarque de Patrick Head todavía no se nota en los resultados, pero pronto deberá ser así. Mientras, en Renault, las cosas avanzan, pero las expectativas creadas exigen un nuevo paso adelante. **1**

Luca Badoer (arriba) rodó en solitario en el Circuit de Catalunya hasta la llegada de Michael Schumacher; los Ferrari fueron los más rápidos; Alonso (recuadro superior) fue tercero en Montmeló, a 0,5s de Schumi; Wurz (recuadro inferior) fue el McLaren más lento en Jerez.

PANIS: 150 Y SUBIENDO



La F1 le sienta tan bien

Olivier Panis podrá ser el más veterano de la F1, pero la pasión arde con tanta intensidad como siempre. ¿Estará pensando ya en la retirada? Ni hablar. Sigue siendo rápido, aplicado y resuelto, y quiere que todos lo sepan. Matt Bishop estuvo con él entre los dos GP norteamericanos.

Fotografías Darren Heath y Patrick Gosling

La fecha es 15 de junio de 2004. ¿Importante? A lo mejor para ti no. Y tampoco para mí. Pero sí para Olivier Panis, con quien pasé ese día. Más que importante, de hecho.

Hace exactamente siete años que, en las últimas fases del GP de Canadá de 1997, frustrado por ver que una colisión inicial con el McLaren-Mercedes de Mika Häkkinen daba al traste con su carrera, y atacando en un intento de sacar algo de un día que prometía tanto, Olivier lanzó su Prost-Mugen Honda por la larga, rápida y estrecha derecha en la parte de atrás del circuito y notó que la zaga se le escapaba.

Corrigió, pero era demasiado tarde. El coche golpeó el muro de homigón de la derecha—un golpe oblicuo pero estremecedor— y luego rebotó hacia la

izquierda, empotrándose en un muro de neumáticos unos 100 metros más allá. Olivier se rompió las dos piernas, y muchos temieron que no volvería a caminar, menos aún correr.

Sin embargo, aquí está siete años después, saliendo de un salto de un hidroavión Cessna 185, caminando hacia mí, radiante, saludándome. Su apretón de manos es cálido y fuerte. Como siempre, me alegro de verle, pero especialmente hoy, porque un hito está cerca. A pesar de todas las historias alarmistas que le rodearon en el verano de 1997, y a pesar de que las piernas aún le dolían, corrió (y puntuó, nada menos) sólo 15 semanas después de ese fatídico accidente. Ahora apenas cojea, y sólo faltan unos días para su 150º gran premio.

Pero aún no estamos en Indianápolis

'OLIVIER SE ROMPIÓ LAS DOS PIERNAS Y MUCHOS TEMIERON QUE NO VOLVERÍA A CAMINAR'

(escenario de esa 150ª participación en F1). No, estamos en el Hotel Sacacomie, que, como muestran claramente las fotos que ilustran este artículo, es uno de los hoteles de ubicación más impresionante del mundo. ¿Primera noticia? También para mí. Pero desde su accidente, Olivier viene cada año a esta octava maravilla del mundo, escondida entre colinas verde turquesa y lagos azul zafiro, a 150 km al norte de Montreal. Si este año F1 Racing quería entrevistarle entre ▶

Olivier Panis se relaja en el embarcadero del Lago Sacacomie. Cálido en verano, la temperatura cae a -30°C en invierno: ideal para correr en motonieve.

> ¿La vuelta ideal?

Para Olivier Panis, el GP de España 2004 no fue nada especial, ¿correcto? Se calificó séptimo, cuatro puestos por delante de su compañero Da Matta, y abandonó en la vuelta 33 por problemas hidráulicos. ¿Nada especial?

¡Ni hablar! La vuelta de calificación de Olivier (recuadro), 1m 16,313s, fue, según el protagonista, "lo más cerca de una vuelta perfecta que he llegado nunca. Creo que fue perfecta".

¿Y eso? "Porque nadie pensaba que fuera posible rodar en 1m 16,313s con esa carga de combustible, ni siquiera yo, la verdad. Pero no me costó nada. Todo lo que le pedía al coche que hiciera, lo hacía. Increíble. Fui al límite en todas partes. Apretando a tope. Y sin errores. Podía ver los parciales en mi display y, aunque ya pintaba muy bien después de dos sectores, seguí atacando en el tercero.



Y volví a hacerlo todo bien. Hay que tenerlos bien puestos para la última curva en Montmeló, pero la pasé a por todas. Totalmente al límite, pero con control.

"Sí, estaba contento con ese giro, mucho. Creo que el hecho de que considere que mi mejor vuelta fue de este año, en lugar de cualquier otro de 1994 en adelante, demuestra que soy tan rápido como siempre, tal vez más.

"Pero me hubiera gustado que a partir de Silverstone hubiéramos vuelto a calificar con poca gasolina. Sería más puro y fácil de entender; no se verían cosas extrañas como Michael [Schumacher] sexto en parrilla en Canadá y ganando fácilmente. Es la mayor prueba de la velocidad de un piloto. Y en eso consiste la F1, ¿no?".



dos grandes premios consecutivos (y así era, y se lo dijimos en Melbourne), insistió en que fuera aquí.

"Después de mi accidente de 1997, quería estar en algún lugar apacible, tranquilo", dice. "El cirujano de Montreal que me operó las piernas en 1997, Pierre Ranger, me lo recomendó y me enamoré del lugar. Y desde entonces, cada año vengo aquí, o antes o después del GP de Canadá. Este año, como las dos carreras norteamericanas eran en fines de semana consecutivos, decidí venir antes y después del GP de Canadá. Es un lugar fantástico. La verdad es que me encanta. A veces salgo a mi terraza, me echo en una tumbona y contemplo las colinas en la lejanía, al otro lado del Lago Sacacomie, a solas, durante una hora entera. O saco una lancha motora —también solo— y me empapo del ambiente. No me imagino un lugar más hermoso.

"Mika y Erja [Häkkinen] me acompañaron en 2001. Lo pasamos de miedo; fuimos en quads, motos acuáticas, piraguas, kayaks, de pesca, pero principalmente nos relajamos. Este año también han venido los chicos de Jordan

[Nick Heidfeld, Giorgio Pantano y Timo Glock] y mi compañero Ricardo Zonta [tercer piloto de Toyota]. Pero el año que viene, después de que se publique nuestro artículo, seguramente querrá venir la mitad del paddock. Pero no pasa nada, hay sitio para todos. El lugar es grande".

Grande y, sobre todo, hermoso. Construido en 1996 por su propietario, Yvon Plante (ahora un buen amigo de Olivier, y que le llevó del aeropuerto Dorval de Montreal al lago en el susodicho Cessna), está hecho de troncos enormes. Pero su razón de ser son sus 'terrenos', 60 kilómetros cuadrados patrullados por osos, zorros, coyotes, linces, pumas, alces, caribús y bisontes (y desgraciadamente perturbados al anochecer por todo tipo de moscas, mosquitos y demás). Si ves la última película de Johnny Depp, *La ventana secreta*, también tú te empaparás de un paisaje con un asombroso parecido al que los fotógrafos de *F1 Racing* Darren Heath y Patrick Gosling han enfocado con sus cámaras (bueno, no es tan asombroso; la película se filmó aquí, y el equipo se alojó en el hotel de principio a fin). ¿Depp? "Un

'SIGO ESTANDO MOTIVADO, SIGO SIENDO RÁPIDO, SIGO ASPIRANDO A GRANDES COSAS'
OLIVIER PANIS

tipo muy majo, pero callado", según Plante. Claro que hasta Eddie Irvine sería majo y callado aquí; es de esa clase de sitios.

Olivier quiere hacer algo de piragüismo, y Michael Elbeze se ofrece rápidamente a ser su copiloto. Michael es un taxista de Marsella, una buena persona. A pesar de que también está aquí el entorno oficial de Olivier, formado por Didier Coton (máanager), Leo Athanasatos (físico) y Beppe Sebastiani (entrenador), Panis tiene con él a su viejo amigo —de cuando no era famoso— en todos los grandes premios, "porque siempre ha sido así". Olive (como le llaman sus amigos) es de esa clase de personas.

Después del piragüismo, Panis propone que vayamos con un 'jeep' Bombardier a la

En media hora, Olivier vuela de Montreal al Hotel Sacacomie (superior) con su mánager, Didier Coton (arriba), en el Cessna del hotel; Panis le enseña a nuestro Matt (dcha.) un 'plató' de la película de Johnny Depp, *La ventana secreta*, basada en una historia de Stephen King.

casa junto al lago que Columbia TriStar construyó expresamente para la película (y luego dejó intacta). "Hagamos la entrevista en el porche de Johnny", dice. "Allí no nos molestará nadie".

Cuando llegamos —dando saltos por un camino que pondría a prueba el valor de Carlos Sainz, aparte de desarmar la Canon EOS de Heath— el lugar está totalmente desierto. No creo que alguna vez haya puesto en marcha la grabadora en un sitio más tranquilo. Hablamos de todo y de nada, tanto del precio del pescado como del precio de la F1. Esto, más o menos, es lo que comenta de su ocupación habitual. Como siempre, lo dice tal como es.

"Si puedes hacer 150 grandes premios", dice, "significa que has demostrado ser rápido, fiable, trabajador, etcétera; si no,

nadie te emplearía durante tanto tiempo. Creo que eso vale para cualquiera que haya disputado muchos grandes premios. También es algo que soñaba de pequeño —correr muchos grandes premios— y, en ese sentido, es maravilloso. Una ambición realizada. Es difícil llegar a la F1, y es difícil permanecer allí. Hacen falta muchas cosas, entre ellas la suerte, claro, porque muchos chicos buenos nunca lo consiguen, sin falta alguna de su parte. Pero aún no estoy acabado.

"Sigo estando motivado, sigo siendo rápido, sigo aspirando a lograr grandes cosas. Mi objetivo no es luchar por el octavo lugar, la verdad, ni tampoco el de Toyota. Quiero ganar. Y sé que puedo —podemos— ganar".

Sugiere que demos un paseo por el

embarcadero, para poder asimilar mejor la vista. Darren nos sigue con su objetivo de 300 mm, ansioso por pillar una pose fotogénica de nuestra presa. "Pero ¿puede hacerlo Toyota?", pregunto. Cómo no, ésta es la primera de las dos preguntas del millón (la segunda vendrá a continuación).

"Estoy seguro de que Toyota puede hacerlo", dice. "Toyota es una magnífica empresa. Para ser sincero, es el mejor fabricante de coches del mundo. El número uno. ¿Y el equipo? Me gusta mucho el equipo. La fábrica, las instalaciones, los recursos, la gente; todo está ahí. El éxito llegará. Y el nuevo personal—Mike [Gascoyne, director técnico] es el ejemplo evidente— ya está efectuando los cambios que llevarán al éxito. Mike dice a menudo que para ganar en F1 no hay que saber ▶



latin. Bueno, tiene razón. Es difícil, y hay que trabajar realmente duro para conseguirlo, pero no tiene nada de especial. Podemos hacerlo, y lo haremos.

"Me gusta Mike. Es muy fuerte, muy claro. Eso es lo que hace falta. Presiona a la gente, pero del modo apropiado.

Reaccionan bien a eso, y por consiguiente trabajan más y mejor. En tiempos difíciles levanta el ánimo de la gente, y les inspirará cuando lleguen los buenos tiempos. Me gusta su actitud. No es de los que se rinde. Siempre se esfuerza a tope. De hecho, en ese aspecto es como yo".

Pero ¿estará Olive allí en 2005? ¿No ha ocupado Ralf Schumacher su lugar, como se rumorea desde hace tanto tiempo? Ésta es la segunda pregunta del millón.

"Claro que he oído los rumores", empieza Olivier. "Pero, entre o no en el equipo Ralf o cualquier otro, yo quiero renovar. Mi objetivo es seguir en Toyota, y la cosa pinta bien en ese terreno. No es por criticar a Cristiano [da Matta, compañero de Panis], que está haciendo un muy buen trabajo, pero sé lo motivado que estoy y lo rápido que soy, y quiero ayudar a Mike y los demás a llevar a Toyota al éxito verdadero. No soy de los que se rinden, o dejan de dar el 100%, y creo que el equipo respeta eso. Así que quiero al menos un año más, luego ya se verá.

"En cuanto a Ralf, bueno, si estoy con él, no estaré preocupado. Sencillamente le diré: 'Bienvenido'. Ya he tenido figuras importantes como compañeros antes -por ejemplo, Jacques [Villeneuve] en BAR en 2001 y 2002- y no me preocuparon. Así que no lo harán ahora. Sólo me concentraré en lo que puedo hacer por el equipo".

La verdad es que el contrato con Ralf está casi cerrado, y que, a no ser que Toyota logre arrancar a Mark Webber de las garras de Frank Williams, el compañero de Schumi Jr será un francés de 38 años.

Buena segunda parte

Después de una primera mitad de 2004 regular, que no estuvo a la altura de lo que se esperaba, Toyota se la juega con el TF104B.

"Mira, el coche actual no es malo", dice Panis. "Quienes dicen eso se equivocan. Tiene la mayoría de cosas que un buen coche de F1 necesita: un buen motor y buena rigidez. Y buenos neumáticos. El único problema es que no es lo bastante rápido. Parece extraño decir eso, pero la verdad es que no lo es. Si un coche no es bueno, es difícil mejorarlo. Si, como el nuestro, en el fondo es bueno pero le falta la minuciosidad de diseño que lo haga realmente rápido, entonces eso se puede introducir".

De ahí el TF104B, que ha de debutar este año en el GP de Alemania. "El nuevo TF104B no tiene un nuevo monocasco", dice Olivier, "pero es mejor aerodinámicamente. Su nueva carrocería ofrece un mejor rendimiento aerodinámico y más apoyo. He visto parte de los datos y es muy prometedor. Además, es algo más ligero, y su centro de gravedad es más bajo. El motor es

tan bueno como siempre, es decir, uno de los mejores de la F1.

"Dudo si probaremos el coche antes de Hockenheim, pero eso no debería ser un gran problema. En F1 la velocidad depende sobre todo del apoyo, y el apoyo extra está ahí en los datos. (No es como si hubiéramos desarrollado un nuevo cambio o algo; eso habría que probarlo, claro). De modo que si los datos son correctos, el coche será más rápido.

"No esperamos ganar grandes premios, pero sí un paso adelante importante. Esperamos poder luchar con los McLaren y los Williams, o tal vez incluso los Renault y los BAR. Claro que es difícil saberlo con antelación, porque los otros equipos también harán progresos en las próximas semanas; pero sin duda esperamos pasar por delante de Sauber y Jaguar. Como poco, queremos un coche que pueda luchar por los puntos en todas las carreras".



Los dos Toyota fueron descalificados por una infracción técnica en Montreal 2004 (dcha.); fue allí que Panis se estrelló duramente en 1997; en Indy 2004 acabó quinto, su mejor resultado desde el quinto puesto en Silverstone 2002.



Magníficamente lejos de todo (superior); Olivier en su balcón en el Hotel Sacacomie; el 'jeep' Bombardier es esencial para explorar los 60 km² de terreno; Olivier y su amigo Michael (arriba dcha.) se disponen a hacer algo de piragüismo.

Hablando en plata, mis fuentes dentro de Toyota me dicen que los peces gordos del equipo opinan ahora que si Da Matta fuera a convertirse en una estrella del futuro, a lo Fernando Alonso o Kimi Räikkönen, entonces a estas alturas ya habría empezado a machacar a Panis. Cosa que no ha hecho. Ni mucho menos. Es un tema delicado de abordar para Olivier y, como era de esperar, cuando le presiono para que lo haga, parece incómodo y pasa por encima del mismo con cautela. Sin embargo, aprovecha para exponer sus méritos velocísticos, como cabría esperar de alguien que sabe que aquéllos cuyo trabajo es decidir su destino leerán el artículo en el que se publicarán sus palabras.

"Hoy día, para ser rápido en F1 hay que tener confianza. Y para tener confianza, ayuda tener experiencia. Así son las cosas. Los F1 modernos no son sencillos. No son sencillos de entender ni sencillos de pilotar. Has de apretar todo el tiempo, desde la salida. Además, se rueda menos que antes en los grandes premios. Y, cómo no, ahora la estrategia es vital. De modo que hay que pensar de verdad. Y la experiencia es vital

para que ese proceso mental sea efectivo.

"El segundo piloto más mayor es Michael Schumacher, que cumplirá 36 años dentro de unos seis meses. ¿Está acabado? Creo que no. La edad es un número, eso es todo. Lo que importa es tu determinación, tu actitud y, claro está, tu velocidad.

"Además, todos los equipos que pueden ganar carreras en la actualidad son equipos oficiales: Ferrari, cómo no, pero también BMW-Williams, McLaren-Mercedes, Renault, BAR-Honda, etcétera. Toyota también está llegando, claro. Y fabricantes como éstos quieren éxito desde el principio. No pueden permitirse esperar a que los jóvenes pilotos aprendan.

"Pero no me malinterpretes: Cristiano me cae muy bien. Hace un buen trabajo. Sin embargo, mi trabajo es competir con todos los pilotos y, aunque es mi compañero y trabajamos bien juntos, eso le incluye a él.

"Y, para mejorar como piloto—incluso un piloto con experiencia—hace falta trabajar en ti mismo cada día. Siempre he entrenado duro, pero ahora, con Toyota y los chicos del departamento de deportes de la Universidad de Colonia, he empezado a

hacer cosas nuevas para ayudar a la mente además de al cuerpo. Me gusta mucho trabajar con estos chicos, porque creo que la mente es un terreno en el que los pilotos nunca han trabajado de verdad antes, y sin embargo es vital. ¿Por qué dicho programa debería ser sólo para pilotos jóvenes? ¡Ni hablar! Voy a ir a por ello, a por todas. Mente y cuerpo. Uno nunca para de aprender.

"Y quiero volver a ganar. Mónaco 1996 [cuando Panis ganó con un Ligier] fue el mejor día de mi vida. Ganar un gran premio, amigo, te hace sentir tan bien; no sólo por ti sino también por tu equipo. Y si pudiera hacerlo para Toyota, bueno, sería fantástico. Se han esforzado mucho. Todavía se esfuerzan mucho. Y cuando ganemos, sí, se lo merecerán. Se lo habrán currado. Uno nunca gana solo".

Una pausa. Parece un buen comentario para terminar. Apago la grabadora.

"¿Has acabado, Matt?", pregunta.

"Sí, creo que hemos hablado de todo".

"¿Hacemos una carrera en moto acuática?".

"Bueno, ¿por qué no?".

Perdí. Por goleada. Mucho Olive para mí. **1**

RICHARDS SATO DAVIDSON SHOVLIN YOUNG... HABLAN DE BUTTON

Hace falta talento para ser rápido, pero hace falta un trabajo en equipo de primera para hacerte más rápido que tus rivales. Y por eso Jenson Button está alcanzando ahora su plenitud. Sabe que se le valora. Además, cuenta con un coche puntero reforzado por grandes conocimientos de desarrollo, y el apoyo de su jefe de equipo. Su confianza en sí mismo alimenta su éxito.

Entrevistas Mike Doodson, Alan Henry, Will Buxton **Fotografías** Darren Heath

PATRÓN



Richards ha hecho sentirse cómodo a Button, y al florecer su confianza en sí mismo también lo han hecho su talento y velocidad.

David Richards

Fichó a Jenson mientras otros se mofaban

En muchas profesiones vemos gente que tiene que asumir niveles de responsabilidad que la mayoría consideraría que les superan por edad. Algunos pueden hacer frente a ese tipo de presión y otros no.

"Los que pueden tienen una actitud que empieza con el respeto a la gente que los rodea, y Jenson ha sido educado con esas cualidades. Los pilotos punteros en general han de ser egocéntricos, muy centrados en sus necesidades individuales; y sin embargo un hombre de equipo puntero ha de entender y respetar a quienes lo rodean. Michael Schumacher es así, y creo que en Jenson se perciben características parecidas.

"Es un equilibrio difícil de alcanzar para cualquier deportista, pero lo vi en él desde el principio, el modo en que se comporta con la gente. Y en los últimos 12 meses se ha desarrollado mucho, y ha dejado de lado los primeros problemas con Jacques [Villeneuve]. Se dio cuenta de que tenía un equipo a su alrededor



que lo apoyaba, que podía hablar claro, que le dábamos la libertad que tal vez no tuviera en equipos anteriores. A cambio, creo que él se ha adaptado.

"Se ha ganado muchos seguidores en el equipo y un gran apoyo. Y sabe que quienes lo rodean le ofrecerán toda la ayuda cuando la necesite. No hacen falta grandes elogios y apoyo cuando estás que te sales. Pero has de asegurarte de que todos estén por ti cuando no todo va bien.

"Él se ha esforzado, pero creo que le ha sorprendido lo poco que le ha costado. No ha sido un reto descomunal en el que ha tenido que pensar conscientemente porque posee mucho talento natural. Lo llevaba dentro. Sólo ha sido cuestión de tener la oportunidad de demostrar lo que puede hacer.

"El desafío para BAR y Jenson es ver si podemos ganar un título juntos, cuándo será y cómo lo vamos a hacer. La prioridad es sencillamente seguir alineando el mejor coche y el mejor equipo que podamos. Nunca he dudado de que Jenson puede ganar el título. Ahora lo que hemos de demostrar es que puede hacerlo con un BAR. ►

'SE DIO CUENTA DE QUE TENÍA UN EQUIPO QUE LO APOYABA'

COMPañERO



Son rivales, pero más que eso son compañeros; Taku y Jenson comparten datos de reglajes y tests, pero los dos quieren ganar.

David Richards

Takuma Sato

Rápido y aprendiendo deprisa (de Jenson)

CC

Me siento muy cómodo en el equipo y todos trabajan bien juntos. Y, cómo no, Jenson y yo tenemos una sólida relación como compañeros. Como todos saben, llevamos dos temporadas trabajando juntos debido a mi puesto de tercer piloto en 2003; pero no siempre probábamos juntos o trabajábamos en los mismos programas, así que el año pasado la relación consistía más en compartir información para ayudar a mejorar el coche. Pero eso fue importante para mí, porque era fácil ver que el duro trabajo en los tests –sobre todo recoger datos y transmitirlos al equipo y a Honda– contribuía de veras a mejorar nuestro conjunto.

“Este año Jenson y yo trabajamos juntos como compañeros –en los mismos programas y con el mismo conjunto– y nuestra relación es crucial para desarrollar el coche. Compartimos datos de buen grado, y siempre somos muy abiertos y sinceros mutuamente, porque así tiene que ser en un equipo exitoso.



“Pero también existe una sana rivalidad entre nosotros. Los dos somos muy competitivos y queremos ganar, así que nos presionamos mutuamente y luchamos para llevar el equipo a lo más alto. Este año el rendimiento de BAR ha sido fantástico, pero sabemos que hemos de luchar duro para seguir así. Y cuando las cosas no van bien en los tests o no damos con los reglajes el viernes, uno ha de mantener la motivación, y para eso es importante tener un buen compañero. Él me presiona y yo le presiono. A veces él tiene un buen día; a veces lo tengo yo.

“Pero si te sientes frustrado, ver lo que ha logrado tu compañero con el mismo conjunto puede hacer que te entusiasmes por volver a subir al coche y hacerlo mejor el día siguiente, o en la siguiente carrera. Los dos somos miembros del equipo, claro está, pero también estamos muy centrados en nuestra propia actuación, y esto es lo que hace falta en este oficio.

“Estoy contento con mi rendimiento esta temporada, aunque he tenido algo de mala suerte. Así que hemos de trabajar para resolver los problemas, porque quiero poder convertir ese rendimiento en más podios.

99

‘COMPARTIMOS DATOS DE BUEN GRADO; ASÍ TIENE QUE SER’

COLEGA



Anthony y Jenson se conocen desde hace tanto que casi no se acuerdan; junto con Sato (recuadro), forman un equipo formidable.

Andy Shovlin
 cómo se preparan el coche

Anthony Davidson

El probador de los viernes es un viejo colega del karting

¿Cómo conocí a Jenson? Los dos empezamos a correr a los ocho años, hacia 1988, en mini-karts, por diversión. Creo que hicimos unas seis carreras. Poco a poco fuimos más en serio y acabamos corriendo el uno contra el otro en todas las categorías hasta los 18 años. Los dos éramos lo bastante buenos para llegar a lo más alto en el karting, y nos fuimos siguiendo desde allí, hasta Europa y los campeonatos del mundo.

"Él era bueno, siempre consistente, limpio y rápido. Rara vez cometía errores, pero en aquella época no era muy agresivo. No le importaba tranquilizarse y esperar el momento oportuno, y a veces eso se volvía en su contra. Pero está claro que trabajó en eso y que tenía un don innato; también iba muy bien en mojado.

"En la etapa inicial, él produjo los resultados. A los 13 ó 14 años la situación cambió y era yo el que estaba en cabeza, y la cosa iba y venía a medida que cambiábamos de campeonato.



Curiosamente, aunque él era más joven, solía pasar a la categoría siguiente antes que yo. Yo siempre preferí quedarme en una categoría y asimilárla del todo, y él, no es que quisiera ir demasiado deprisa, pero siempre tenía muchas ganas de dar el salto. A veces eso le complicó mucho las cosas, como en 1993 ó 1994, cuando pasó al máximo nivel júnior y todavía hoy creo que fue un poco pronto para él. Yo me quedé, pasé en 1994 y gané el título, y creo que ese año él fue cuarto o sexto. Hubo años en que se nos escapó. En el europeo de 1996, Pantano nos ganó a los dos, por un punto... por delante de mí. Räikkönen también participaba y fue 14º o algo así. Me parece que Jenson fue quinto.

"Luego creo que debió pasar a la Fórmula Ford dos años antes que yo. Tenía el mánager, el respaldo financiero, el apoyo... y ganó el campeonato, ganó el Festival y pasó directamente a la Fórmula 3, corrió en Macao, y luego dio el salto a Williams. La pasada fue su cuarta temporada en F1, así que ya estaba bastante seguro de sí mismo. Pero ahora que Jacques se ha ido y es el número uno, es que rebosa confianza. Ésa es su aura... la confianza, y eso es lo que te hace rápido. ▶

'AHORA QUE ES EL NÚMERO UNO, ES QUE REBOSA CONFIANZA'

INGENIERO



En F1 no hay relación más estrecha que la de piloto e ingeniero; Shovlin y Jenson (recuadro) son como un libro abierto el uno para el otro.

Anthony Davidson

Andy Shovlin

Interpretar a Jenson, e interpretar el coche



En este trabajo, la comunicación lo es todo. Jenson y yo nos llamamos o nos mandamos e-mails con frecuencia, para hablar del resultado de los tests y decidir cuál va a ser el siguiente paso. Si quiere quejarse, el ingeniero de pista es la persona adecuada para hacerlo, porque es mi trabajo ir a los diseñadores y pedirles cualquier cambio y hacer que se ensaye.

"Claro que yo no conduzco el coche, pero aun así soy el tipo que tiene que decidir lo que hay que hacer para mejorarlo. Después de efectuar muchos tests con un piloto, empiezas a comprender qué es lo que necesita en cuanto a equilibrio, y si se hace bien se cimenta un buen entendimiento entre los dos. Ahora Jenson puede decirme muy rápidamente todo acerca de una vuelta con el coche: qué problemas hay, qué va bien y qué es problemático. Puede hacerlo con muy pocas palabras, lo que es de gran ayuda en una corta sesión de entrenamientos, cuando

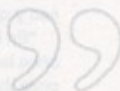


sólo vas a poder dar dos o tres tandas.

"Lo que Jenson hace mejor es formarse una imagen muy concisa de toda la vuelta. No explica todas las curvas: la resume refiriéndose a cosas como la entrada en curvas rápidas y lentas.

"Silverstone va a ser una gran carrera para todos nosotros, pero no espero que preocupe a Jenson. Me ha dicho que, en lo que respecta al público, es una carrera más. Viene a todas las carreras queriendo marcar la pole y ganar de punta a punta. Siempre se queda con lo positivo del público -y, cómo no, así será con Silverstone- y estoy seguro de que le empujarán a tope.

"Aunque no me gusta hacer pronósticos, soy moderadamente optimista. Creo que el circuito le vendrá bien a nuestro coche de 2004, que es estable y sensible a los cambios de reglajes. Eso hace más fácil adaptarlo al circuito. En cuanto a neumáticos, Ferrari será fuerte, pero nosotros también tenemos mejoras en camino. Nuestro objetivo en Silverstone debe ser confirmarnos como el mejor equipo Michelin. Con las nuevas piezas que sé que están en producción para mejorar el coche, creo que eso es alcanzable.



'JENSON SABE FORMARSE UNA IMAGEN CONCISA DE LA VUELTA'

FISIO



Es señal de la creciente madurez de Button que Young ya no tenga que presionarle; Jenson incluso opta por la comida sana.

Phil Young

“¡Vamos, Jenson! Veinte flexiones más”

Trabajaba en Benetton, como se llamaba Renault entonces, desde 2000, y conocí a Jenson cuando entró en 2001. No fue una época completamente feliz para él, pero nos llevamos lo bastante bien como para que me pidiera que me fuera con él a BAR al final de 2002. Se trata de un trabajo de 24 horas y lo gracioso es que seguramente le veo más que su novia.

“Ha sido genial ver a Jenson acercarse a esa primera victoria. Ya a mediados del año pasado pude sentir que las cosas estaban cambiando. Después de casi cuatro años con él, percibo una madurez cada vez mayor, no sólo en su pilotaje sino en su actitud en general, e incluso en su buena disposición para ir a entrenar. Mientras que antes solía ser: ‘Oh, vale’, ahora sabe que tiene que hacerlo y se pone a trabajar en serio.

“Podría decirse que me pagan para ser cruel con Jenson, y es verdad que hay algunos ejercicios y tablas que no quiere hacer.



Pero no hay escapatoria. Aunque a veces necesita una patada en el trasero, Jenson reconoce que es esencial. En realidad odia el gimnasio, así que intentamos encontrar algo que podamos hacer al aire libre. Corremos por la playa y paramos para hacer 20 flexiones en la arena, o 20 abdominales. El secreto es hacerlo lo más divertido posible. La verdad es que sospecho que a Jenson no le gusta el gimnasio porque sabe que todavía puedo vencerle en la mayoría de ejercicios a cubierto. Y tengo 42 años.

“Parte de mi trabajo es cuidar la dieta de Jenson. Eso implica medir cada ración de su comida, y decirle lo que puede comer y lo que no. Pero no tiene que someterse a una dieta ridículamente estricta, y se ha convertido en un experto en saber lo que debería comer, y cuándo. Ahora le gusta la pasta, los cereales y la fruta –muchos plátanos–, y no se me ocurre nada que deteste. De hecho, le desagradan la grasa y opta automáticamente por lo sano.

“Con tantos podios, este año Jenson ha tenido ocasión de tomar un trago o dos, pero es muy consciente de que la responsabilidad añadida que ha asumido hace que las juergas nocturnas estén descartadas este año. 🍷

‘SEGURAMENTE VEO MÁS A JENSON QUE SU PROPIA NOVIA’



Neil **OATLEY**
52 años; Williams: 1977-84



Frank **DERNIE**
54 años; Williams: 1978-89,
2003-hasta hoy



Ross **BRAWN**
49 años; Williams: 1978-85



James **ROBINSON**
44 años; Williams: 1983-88,
1996-2000



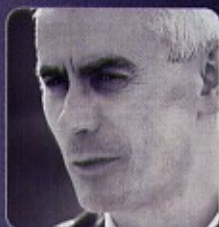
Enrique **SCALABRONI**
54 años; Williams: 1985-89



Sergio **RINLAND**
52 años; Williams: 1983-86



John **RUSSELL**
43 años; Williams: 1989-99



Geoff **WILLIS**
44 años; Williams: 1980-2001

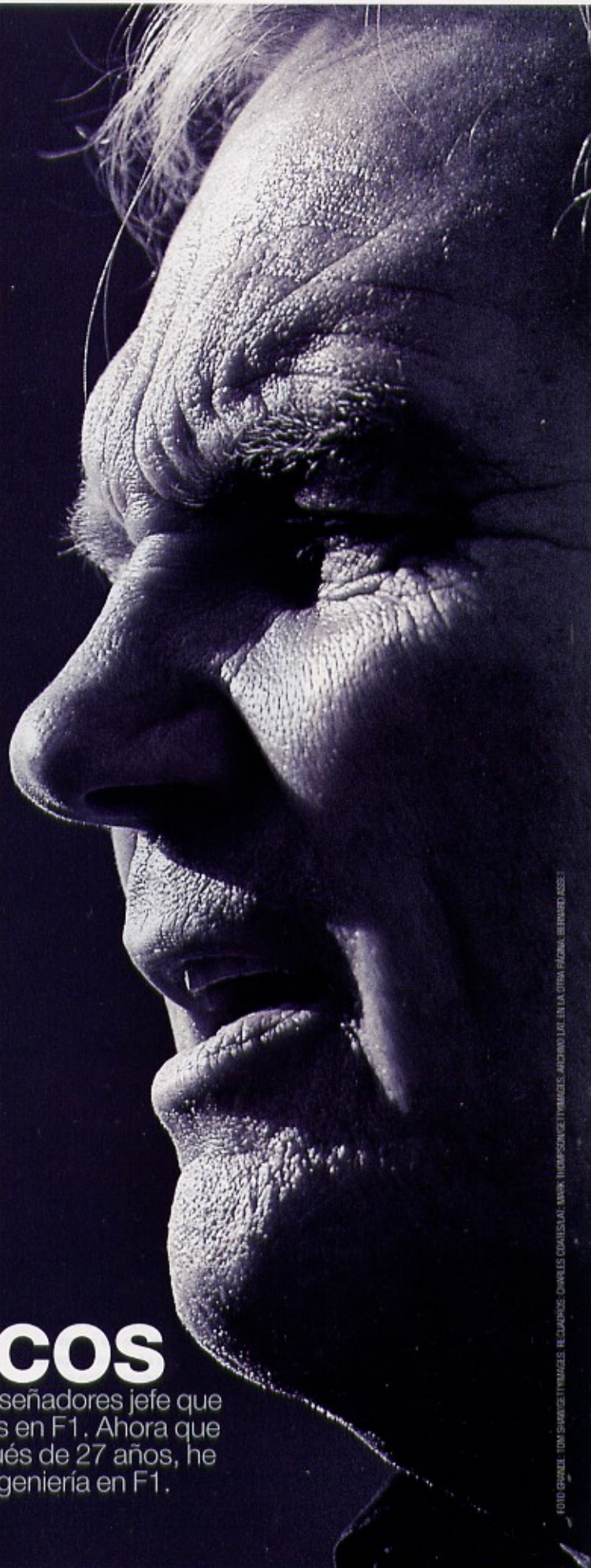


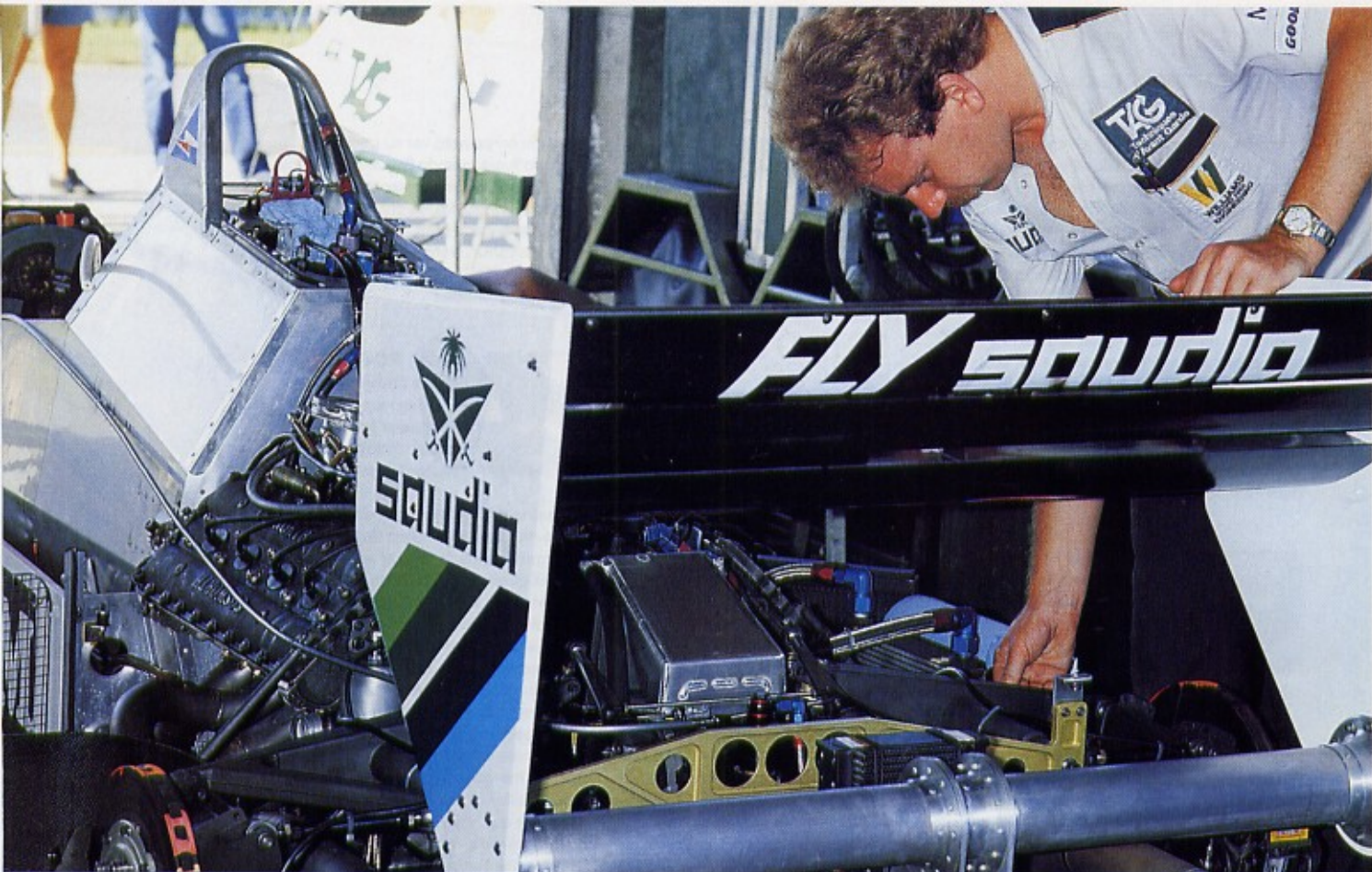
Adrian **NEWEY**
45 años; Williams: 1990-97

BUENOS CHICOS

Éstos son los nueve directores técnicos y diseñadores jefe que Patrick Head contrató cuando eran novatos en F1. Ahora que Head se distancia de la primera línea después de 27 años, he aquí lo que aprendieron del decano de la ingeniería en F1.

Entrevistas Alan Henry





Williams y Head son los cimientos sobre los que Williams ha levantado uno de los tres equipos de más éxito de los últimos 30 años. Y es Patrick Head quien ha planeado los coches. Su ingeniería práctica ha producido una serie de grandes en armonía con su propio carácter: tenaces, realistas, prácticos, brillantes.

Y si la principal medida de un gran diseñador es el éxito de sus coches –y los Williams de Head están a la altura de lo mejor de Ferrari y McLaren–, un barómetro más sutil de sus talentos son sus dotes como mentor. Head podía hacer el trabajo y lo hizo, pero también enseñó a muchos destacados directores técnicos actuales cómo hacerlo. Y ahora *F1 Racing* los ha reunido –a todos– para que nos cuenten sus recuerdos del hombre que les fichó y les mostró el camino.



Neil OATLEY
Director ejecutivo de ingeniería,
McLaren-Mercedes
Diseñador jefe:

Beatrice-FORCE 1984-86;
McLaren 1988 hasta la fecha

Oatley (superior) en 1983 con el FW08: "Head fue una inspiración"; un pequeño grupo de colegas ganando contra pronóstico es su recuerdo perdurable.

"Me gradué en la Loughborough University en el verano de 1976 y trabajé para una pequeña empresa de ingeniería, antes de entrar en el joven equipo Williams Grand Prix Engineering en Didcot el día después del GP de Italia en septiembre de 1977, justo al final de su etapa con el March 771

y antes de que empezaran con su propio diseño, el FW06.

"Creo que lo cierto es que rápidamente aprendí la temática de diseño de Patrick, por así decirlo. Después de todo, en aquella época los que trabajábamos para Frank casi se contaban con los dedos de una mano, y todo era de lo más práctico. Patrick fue tremendamente inspirador y muy generoso conmigo, tanto en cuanto a tiempo como a paciencia. La verdad es que no podría haber trabajado para un mejor Ingeniero o ser humano. Yo era muy joven, y mientras estuve allí me trató con gran consideración. A su vez, los que trabajaban para él le tenían mucho respeto y, en lo que a mí se refiere, fue la base de mi carrera en el automovilismo.

"Patrick sigue muy dedicado al oficio y ha llevado muy bien la transición de un control 'personal' a una responsabilidad más amplia para el diseño global. Williams es un gran equipo y lo pasé muy bien allí; después fui al equipo FORCE, casualmente con Ross [Brawn], y más tarde a McLaren.

"Pero he de decir otra cosa. Patrick no paraba de tener accidentes cuando conducía de Londres a Didcot, donde estaba la fábrica, y siempre creímos que en gran parte era porque su mente estaba ensimismada con otras cosas.

"A ese respecto, recuerdo ir a un test en Silverstone en una época en que prácticamente podíamos meternos todo el equipo en dos coches. Fuimos cuatro en cada coche y volvimos con siete de nosotros apretujados en uno, y Patrick conduciendo solo en el otro".

'WILLIAMS ES UNA EMPRESA MUY DISTINTA, PERO PATRICK NO HA CAMBIADO NADA'
FRANK DERNIE



Frank DERNIE
Ingeniero de proyectos especiales, WilliamsF1
Director técnico:
Lotus 1989-1990; Ligier 1990-1992; 1993-1996;
Arrows 1996-1997; Lola 1997-2002

"Conocí a Patrick en 1976, cuando yo trabajaba con Harvey Postlethwaite en lo que por entonces era Frank Williams Racing Cars; la oficina de diseño era una caseta prefabricada en el aparcamiento. Acabé entrando en Williams Grand Prix Engineering al final de 1978.

"Mi llegada supuso un aumento del 50% del personal de ingeniería, pues sólo estaban Patrick y Neil [Oatley]. Yo me encargaba de la aerodinámica y nos repartíamos las carreras. Era muy divertido. En aquellos tiempos no existía el ingeniero de pista, así que uno acababa diseñando piezas, pensando en ellas, haciéndolas correr, recibiendo la bronca del piloto y preguntándose al volver a casa: '¿Qué vamos a hacer con esto?'. Todos arrimábamos el hombro.

"Al empezar la temporada, Patrick hacía las cuatro primeras carreras. Se ▶

ASÍ ES PATRICK HEAD

ocupaba de Alan Jones, y Neil de Clay Regazzoni y luego de Carlos Reutemann, mientras yo trataba de arreglar lo que no funcionó en la pretemporada. Yo hacía las cuatro pruebas siguientes y Patrick diseñaba piezas nuevas. Luego hacía cuatro pruebas más y yo la aerodinámica del coche del próximo año.

"La clave era que en lo que yo era un negado, él era genial. Y lo que a él no le interesaba es lo que me gustaba a mí. Yo hacía la aerodinámica, él la mecánica. Cuando me fui la primera vez, era el único que hacía tareas aerodinámicas, pero ahora hay docenas de personas en ello. En ese sentido, es una empresa muy distinta, pero Patrick no ha cambiado en absoluto".



Ross BRAWN

Director técnico, Ferrari

Diseñador jefe: Arrows 1987-88; TWR 1989-91

Director técnico:

Benetton 1991-96; Ferrari 1996 hasta la fecha

"Iba a la facultad en Reading cuando vi un anuncio en el periódico para un operario en Frank Williams Racing Cars. Fui por interés, nada más, sin expectativas, y Patrick me entrevistó y me enseñó la fábrica, la primera, muy cerca de la pista de *speedway* y la planta depuradora de Reading.

"Me pareció tremendamente interesante, pero durante un tiempo no supe nada más. Luego me llamaron ofreciéndome un trabajo. Así que trabajé allí en 1976 -cuando Walter Wolf era el dueño del equipo-, luego me marché e hice un año en una fábrica de



'ES ESTILO DE PATRICK ES PRESIONARTE PARA VER CÓMO REACCIONAS'

JAMES ROBINSON

F3, antes de que Patrick me preguntara si me gustaría volver. Así lo hice en 1978 y me quedé casi siete años.

"Mi primera impresión fue que Patrick estaba totalmente dedicado a la F1 y era muy práctico, mientras que el resto construimos los coches y resolvíamos cómo hacerlos funcionar. Siempre estaba muy metido, un ingeniero muy práctico. Puede que los demás tuviéramos 'grandes proyectos', pero era Patrick quien los hacía factibles. Ése ha sido su punto fuerte.

"Siempre le he considerado un ingeniero impresionante, con una formación muy sólida, y eso sigue siendo así aunque se haya retirado un poco. Además, el equipo le admiraba, como seguro que sucede ahora, pero tenía muy malas pulgas: Patrick haciendo lo que llamábamos 'su imitación del molino de viento' era algo digno de ver.

"Normalmente Patrick no era de los primeros en llegar por la mañana, así que

un día me sorprendió ver su coche aparcado fuera cuando llegué a la fábrica, bastante pronto. Sin pensar mucho en lo que decía, les solté a los chicos algo así: 'Patrick ha llegado temprano; habrá mojado la cama'. Patrick salió de debajo del coche y dijo: '¿Qué decías, Ross?'. Eran buenos tiempos".



James ROBINSON

Director de ingeniería de tests y carrera, Jordan

Diseñador jefe:

Arrows 1989 Director

técnico: Arrows 1990

"No podría haber empezado en F1 con un equipo mejor que Williams. En realidad ya había conseguido mi primer empleo en F1 en Spirit cuando me llamaron de Williams, y mi jefe, John Wickham, simplemente me dijo: 'Vete'. Él sabía lo que le podían ofrecer a un joven ingeniero.

"Enseguida se vio claramente que Patrick era un personaje para el que no había términos medios, y solía responder mejor a gente que tuviera mucha confianza en sí misma. Soy un tipo bastante franco y digo lo que pienso, de modo que me llevé bien con él.

"Si cree que vales algo, su estilo es presionarte para ver cómo reaccionas. Si lo superas, entonces suele dejarte que sigas con el trabajo.

"Como ingeniero, Patrick es capaz de estudiar algo y evaluar en el acto si hace falta reforzarlo o no, por ejemplo, o pulirlo de alguna otra forma. Eso es muy poco común, un verdadero instinto de ingeniero.

En 1983 (abajo) Williams ya era un equipo dos veces campeón del mundo, y Dornie (centro, entre Frank y Patrick) era el aerodinamista; Robinson (recuadro) recuerda que Patrick les buscaba las cosquillas a los ingenieros.





"En el lado negativo, a lo mejor pasa mucho, mucho tiempo alejado de un proyecto, y luego decide de repente que quiere volver a implicarse. A muchos ingenieros que creen que son capaces de manejar la responsabilidad no les gusta eso: prefieren que se les deje tomar todas las decisiones hasta el final. Creo que eso es lo que pasó con Ross Brawn, Neil Oatley, Adrian Newey y Frank Dernie, que se marcharon todos de Williams. Eso forma parte de su carácter sin términos medios y no es necesariamente para bien. En parte es porque Williams espera mucho de quienes trabajan allí. Pero si decides marcharte, la mayoría de equipos tendrán una buena opinión de ti por haber sobrevivido a la experiencia Williams.

"Patrick es un tipo estupendo y mucha gente del pit lane ha trabajado con él, pero mira cuántos se han ido a otros equipos. En cierta época, Williams era célebre por acabar con la gente. Cabría cuestionar eso, y también por qué Williams no ha ganado un título desde 1997, a pesar de contar con el mejor motor durante al menos tres de esos años".

No es de extrañar que Brawn (arriba, con Patrick) esté contento: era el año de su primer título con Benetton (1994); Scalabroni (recuadro) sigue pensando que Patrick es el cerebro más brillante de la F1.



1990-91; Asiatech 2000-2002

Enrique SCALABRONI

Director de ingeniería, BCN Competición (F3000)

Diseñador jefe: Ferrari 1989-90

Director técnico: Lotus

"En mi opinión Patrick Head es el mejor



ingeniero completo en F1. No creo que nadie más en el pit lane posea un conocimiento tan profundo en tantos ámbitos, geometría de suspensión, estructuras, aerodinámica, incluso diseño de motores y termodinámica.

"Pero lo que me gusta de él es que es competitivo y tenaz. Da lo mejor de sí todo el tiempo y no espera menos de los que están a su alrededor. Tal vez esto les parezca irritante a algunos. En general, a los ingenieros les gusta discutirlo todo siempre; a Patrick no le asusta tomar una decisión y asumir la responsabilidad, gane, pierda o empate.

"Como todos los grandes ingenieros, también evita esas desafortunadas palabras, 'yo sé'. Quizá no sea un gran masajista de egos, pero no teme delegar y dejar que los especialistas rindan todo lo posible. No es algo fácil para ingenieros que llevan mucho tiempo en esto. A los más jóvenes les encanta apuntar a los que tienen más experiencia y acusarlos de no ser capaces de adaptarse a los tiempos. Creo que muchos pecan de esto, y por tanto es probable que les parezca difícil trabajar con Patrick, pero yo nunca tuve problema alguno y siempre me ha

impresionado su capacidad para adaptarse a la nueva tecnología y percibir nuevas oportunidades. Su proceso mental se basa enteramente en la lógica. De vez en cuando no siempre se le entiende, pero es porque posee un campo de percepción muy amplio y aplica la lógica y la ingeniería de un modo que probablemente no alcance a ver el 90% de los ingenieros de F1.

"También es un gran hombre de carreras. Su genialidad está en la oficina de diseño, pero su alma se encuentra en el muro de boxes. Es impulsivo, no teme hablar claro y, casi todas las veces, tiene una gran sensibilidad para determinar lo que hace falta. Considera a sus pilotos como parte del conjunto global, así que naturalmente se siente muy frustrado cuando hacen algo mal y dan al traste con todo el trabajo duro de un gran equipo".



Sergio RINLAND

Asesor técnico independiente

Diseñador jefe: Brabham

1986-87, 89-92; Dallara

1988; Forti Corse 1995;

Sauber 1999-2000; Arrows 2001-2002

"Patrick era muy exigente, y si hacías algo que no le gustaba iba y lo hacía él mismo. Recuerdo que diseñé la parte delantera del FW11, que tenía suspensión por empujadores. Había diseñado una configuración que en fabricación ya estaban creando, pero a Patrick no le gustó lo que vio. Trató de explicar lo que tenía en mente ▶



pero luego lo dejó, fue al taller y lo hizo todo él mismo a partir de lo que tenía en la cabeza, sin planos ni referencia alguna. Y la parte delantera del coche se quedó así durante el resto del año. En la actualidad quizá no sea posible que un director técnico haga algo así, pero para mí resume lo que Patrick representa como ingeniero.

"Patrick siempre fue capaz de hacer cualquier cosa que les pidiera hacer a sus ingenieros y diseñadores, y eso impone mucho respeto. No era uno que se quedaba allí y te decía lo que hacer sin ser capaz de hacerlo él mismo. Si tenía una idea para un diseño, siempre trataba de enseñarte y aprendías observándole. Nunca era de los que decían 'hazlo porque lo digo yo'. Eso me resultó muy útil más adelante en mi carrera, cuando yo mismo encabezé un equipo de diseño.

"Otro de sus puntos fuertes era la capacidad para conceptualizar la ingeniería. Todavía utilizo muchos de los conceptos y soluciones que él empleaba; sus principios conformaron gran parte de mis ideas. Insistía especialmente en la importancia de una ingeniería adecuada del coche: suspensión, instalación, etc. Siempre ha sabido lo que hace bueno un coche, y lo transmite a todos los que trabajan con él. Me hizo comprender dónde debía prestar atención y qué era lo importante.

"Como hombre está muy seguro de sí mismo, y eso es impresionante. También tiene una visión clara de lo que quiere conseguir. Me parece que por eso se siente frustrado cuando no gana, porque cree que debería hacerlo. Sabe que la gente que



trabaja para él no anda buscando su puesto y que ayudándoles a hacer mejor su trabajo, él también sale ganando. Es un tipo extraordinario. No cabe duda de que ha dejado huella en mí. ¿O debería decir una cicatriz?"



John RUSSELL

Ingeniero jefe, Ford Performance Racing (Australia)

Diseñador jefe: Jaguar Racing 2000-2002

"Pasé 10 años en Williams a partir de 1989 [cinco en F1 y cinco en otros proyectos]. Una de las cosas más importantes que recuerdo es que a Patrick nunca le dio miedo echar gente por un acantilado y ver si podían nadar. En 1990, yo trabajaba de ayudante de ingeniero de pista, en gran parte con base en la fábrica. Al final de la temporada, el equipo estaba en la expedición extraeuropea de Japón-Australia cuando Patrick llamó y me dijo que quería que resolviera cómo hacer funcionar una transmisión semiautomática en el FW13. Era un enorme salto de responsabilidad,

y un campo técnico completamente nuevo para mí, y recuerdo que me sentí un poco abrumado; pero así hacía Patrick las cosas. Lo cierto es que tragué bastante agua, pero acabé consiguiendo nadar.

"Me concedió un gran número de oportunidades que en su momento a menudo creía que me superaban por lo que respecta a la experiencia.

"No es de extrañar que haya sido capaz de permanecer en un nivel técnico de tanta responsabilidad durante tanto tiempo. Posee un carácter increíblemente fuerte y centrado; una obstinada determinación, combinada con una gran experiencia. Recuerdo que a veces pensaba: '¿Por qué demonios hablará tanto de eso?', ya sabes, hablando de algún detalle, y luego más entrado el fin de semana de carrera veías exactamente por qué se preocupaba por lo que fuese. A medida que iba ascendiendo, llegué a comprender por qué se centraba en los detalles.

"Nunca se lo pensaba dos veces a la hora de responder, y si por la razón que fuera no rendías decía claramente lo que creía. Me hace reír verle por la tele hoy día, cuando las cámaras le enfocan. Interpretar su humor es muy sencillo. ¡Está muy bien poder verlo desde la comodidad del sofá!

"La otra clave de Williams, que es producto de las personalidades de Patrick y Frank, es que no hay ostentación ni ego. Sólo les interesa ganarse el respeto por lo que consiguen en cuanto a resultados y rendimiento. Eso se refleja en la cultura del equipo: nadie se echa flores. Se exige un nivel muy elevado; hacer tu trabajo lo mejor

Russell (arriba, con Patrick) recuerda vivamente la transparencia personal de Head: "Es fácil interpretar su humor"; Rinland (recuadro) todavía usa muchos de los conceptos que empleaba Patrick.

que puedas no es visto como algo especial. Es una de las razones por las que la gente se queda allí. Es un equipo criado en la cultura del éxito, y cuando ganas, ¿por qué marcharte?



Geoff WILLIS
Director técnico,
BAR-Honda
Director técnico:
BAR 2002 hasta la fecha

"Frank y Patrick son toda la esencia de Williams. Así que Patrick está encima de todos los aspectos de la casa, al menos cuando yo estuve allí entre 1990 y 2001. El humor de la empresa reflejaba el de Patrick, si estaba contento, enfadado, frustrado.

"Lo excepcional es su fenomenal competitividad. Ser tan competitivo, seguir teniendo ese deseo de ganar después de todas esas victorias y todos los años que lleva en F1, es extraordinario. Además, es muy inteligente, se le da bien el pensamiento lateral, es muy resuelto, sabe explicarse. Y, para decirlo cortésmente, una discusión técnica con él puede ser muy dolorosa, y no dará su brazo a torcer.

"Patrick posee una experiencia enorme, al llevar metido en F1 desde la época en que una sola persona tenía que hacerlo todo, desde la aerodinámica, a diseñar el cambio, a la ingeniería de carrera. De modo que tiene una amplia perspectiva del oficio.

"Si alguna dificultad pudiera tener ahora, es que después de venir de un ambiente en el que lo hacía todo, tiene un problema que



tenemos todos en puestos de responsabilidad, que es el de delegar y confiar en la gente para que haga el trabajo.

"Como desarrolla al máximo su potencial y es muy exigente, tal vez no confiara lo suficiente en la gente y no le gustara verles cometer los errores que tenían que cometer para aprender. Es un equilibrio muy difícil de conseguir. Lo bueno era que podías aprender mucho de Patrick, y eso te dejaba muy preparado para el mundo exterior".



Adrian NEWAY
Director técnico, McLaren
Diseñador jefe:
Williams 1990-1997
Director técnico:
McLaren 1998 hasta hoy

"Patrick habló conmigo para entrar en Williams en el GP de Brasil 90, cuando yo trabajaba en Leyton House. En Williams iban algo apurados con Thierry Boutsen y Riccardo Patrese al volante del FW13, así que la oferta me pareció muy halagadora.

"Patrick siempre ha tenido otros intereses aparte de la F1, y cuando fui a mi primera entrevista me gustó ver que nos pusimos a hablar de motos, una de sus

'PATRICK ES UN AUTÓCRATA; NO, ES UN AUTÓCRATA PARA QUIENES LE DEJAN QUE LO SEA'
ADRIAN NEWAY

grandes pasiones. Desde luego es uno de los personajes más pintorescos del pit lane, una persona que dice lo que piensa, así que con él siempre sabes a lo que atenerse.

"Lo pasé muy bien en Williams, y fue genial que me dieran tanta responsabilidad en el diseño y desarrollo del coche. Dicho esto, Patrick es sin duda alguna un autócrata; no, retiro lo dicho. Es un autócrata para quienes le dejan que lo sea. Si te mantenías firme con él y formulabas un contraargumento válido, te respetaba y tenía en cuenta lo que tenías que decir.

"Su mayor punto fuerte es su pasión por el deporte y su determinación. Al final me fui a McLaren a mediados de los años 90 porque me pareció que no siempre me dejaban tomar parte en aspectos del programa en los que acordaron que yo debería dar mi opinión. Patrick y yo pasamos por una mala racha después, pero ahora nos llevamos bien.

"¿Cómo se ha adaptado Patrick a la evolución de la F1, en que ahora los ingenieros tienen una responsabilidad administrativa mucho más amplia? Buena pregunta. El deporte ha cambiado del todo en el apartado técnico durante el tiempo en que Patrick ha estado involucrado en F1, pero creo que se ha adaptado muy bien".

La "fenomenal competitividad" de Patrick es lo que más recuerda Willis (abajo); Newey en 1992 (recuadro, en el centro con Patrick), un gran año en que Nigel Mansell y Williams triunfaron.





TAGHeuer

WHAT ARE YOU MADE OF ?

#8 Pasada de frenada

Williams pagó caras unas modificaciones ilegales de frenos. Por Peter Windsor

El lunes después del GP de Canadá, Ralf Schumacher se levantó a las 6.30. No era de extrañar. Eludió la gran fiesta del *Cirque du Soleil* y dejó sin abrir la botella de champán de su habitación. En vez de eso, salió a tomar una copa en Crescent Street. Y luego, algo aturdido, se fue pronto a la cama.

Ahora, por extraño que parezca, se alegraba de tener un acto de marketing por delante. Era una manera de pasar página, de olvidar todo eso. Lo cierto es que se encontraba bien, lo que de por sí recordaba lo bueno que había sido el FW26 el día anterior. Hay lunes que te sientes fatal. El coche está desequilibrado, difícil, caprichoso, y lo notas la mañana siguiente. Este lunes... nada. El coche fue de fábula; agarre elevado, equilibrio, muy estable en frenada. La zaga botaba un

poco mientras las presiones de los neumáticos eran bajas, pero eso no era raro. Comparado con cualquier otra carrera de este año, el GP de Canadá había sido un paso adelante.

Y casi lo ganó. Su conjunto Michelin-BMW-Williams, a tres paradas, sólo había sido unos segundos más lento en 70 vueltas que el Bridgestone-Ferrari de su hermano, a dos paradas. Si los Renault hubieran aguantado un poco más, y hubieran retrasado algo más a Michael, o si Jenson hubiera sido un poco más rápido, él, Ralf, podría haber ganado. Tal como fue, Michael no se vio muy afectado por el tráfico y se impuso con un ritmo superior a media carrera.

¿Habría cambiado las cosas una táctica distinta? Tal vez no. Tanto él como Michael se vieron obligados a tomar la ruta que ►

"¿Qué he hecho yo para merecer esto?"; el FW26 estuvo entonado en Montreal y Ralf se lució, pero los Williams acabaron descalificados.



KIMI RAIKKONEN





> **Pilotos:** 8ª prueba, Canadá

1	Michael Schumacher	70
2	Rubens Barrichello	54
3	Jenson Button	44
4	Jarno Trulli	36
5	Fernando Alonso	25
6	Juan Pablo Montoya	24
7	Ralf Schumacher	12
8	Giancarlo Fisichella	10
9	Takuma Sato	8
10	David Coulthard	7

11=	Felipe Massa	5
11=	Kimi Räikkönen	5
13=	Cristiano da Matta	3
13=	Nick Heidfeld	3
13=	Mark Webber	3
16	Timo Glock	2
17	Olivier Panis	1

> **Constructores**

1	Ferrari	124
2	Renault	61
3	BAR-Honda	52
4	Williams-BMW	36
5	Sauber-Petronas	15
6	McLaren-Mercedes	12
7	Jordan-Ford	6
8	Toyota	4
9	Jaguar-Cosworth	3



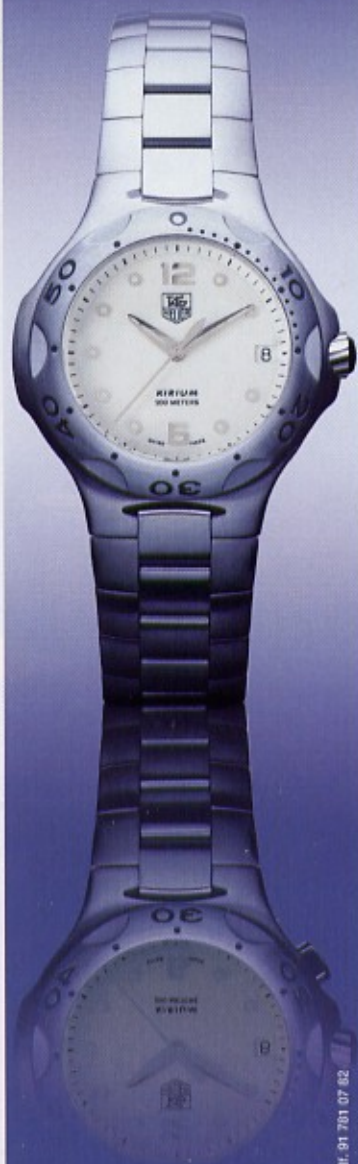
Primera curva, primera rotura para Renault (arriba) cuando Jarno Trulli partió un semieje que luego destrozó su suspensión trasera; el R24 de Alonso corrió la misma suerte un poco más tarde; primero y tercero en pista, Schumi y Rubens se abrazan (dcha.); el doblete se confirmó cuando descalificaron a Ralf.



ESTA PÁGINA: CHARLES COATES/LAT; MICHAEL COOPER/LAT; EN LA OTRA PÁGINA: DARREN HEATH



TAGHeuer
WHAT ARE YOU MADE OF ?



KIRIUM

SWISS AVANT-GARDE SINCE 1860

Para más información y castigo telf. 91 701 07 82



'DESDE LA SALIDA, DESDE SU POLE, RALF CASI PARECIÓ COMO SI FUERA A LOGRARLO, A GANAR LA CARRERA'

eligieron por otras razones; Ralf porque una carga de gasolina para tres paradas y tres juegos de gomas frescas iban a castigar menos los neumáticos, Michael porque el más blando de los dos compuestos Bridgestone no era ni de lejos tan blando como los Michelin. Michael no se iba a calificar en primera fila, así que la conclusión lógica era montar el Bridgestone más duro e ir a dos paradas.

En Montreal los equipos podían hacerlo porque por fin estaban en un circuito en el que no había que meter máxima carga aerodinámica al coche y en cambio podían jugar con los reglajes y variables estratégicas. El problema para BMW-Williams fue que desperdiciaron la mayor parte del viernes por problemas. El coche de Montoya sufrió una fuga de combustible, entre el chasis y el motor, mientras que Ralf se quejó de que se le bloqueaban constantemente los frenos delanteros. Era un problema que no guardaba relación con la jugada de Montmeló, donde se arriesgaron con conductos de frenos más pequeños. Allí se perseguía más apoyo; en Canadá, era cuestión de refrigeración y de soportar el

tremendo castigo al que se someten los frenos al final de las largas rectas. Las pinzas traseras se sobrecalentaban, los discos quedaban glaseados. Esa noche, los FW26 fueron equipados con conductos internos de refrigeración de frenos posteriores modificados—nuevos diseños desde España—y con conductos más grandes de ventilación de las pinzas traseras. En la parte delantera, donde ya había unos nuevos conductos para Canadá (ilegales), no se hicieron cambios.

El sábado por la mañana los frenos fueron mucho mejor. Pero el equilibrio seguía siendo caprichoso. Ralf fue noveno y 12º en las dos sesiones de 45 minutos, Montoya octavo y quinto. Por tanto, en las dos horas siguientes, los ingenieros de Williams—Sam Michael, Gordon Day, Tony Ross, Frank Dernie—decidieron volver a anteriores especificaciones de Montreal y por consiguiente ablandaron los coches, para hacerlos un poco más fáciles de pilotar. La contra serían las tres chicanes de Montreal; los pros, el resto de la vuelta.

A Ralf le bastaron dos curvas de su vuelta de calentamiento en la precalificación para notar que de pronto iba

subido a un coche de carreras. Frenaba, giraba, descargaba la potencia. Último en salir (gracias a la embestida de Juan Pablo en el Nürburgring), Ralf dio un vuelta maravillosamente limpia a Montreal, 1m 12,441s. Tenía agarre y potencia para dar y tomar. Era P1 oficioso.

Se temía que no podía durar. Su esposa, Cora, le llamó al móvil; había oído que estaba en la pole. "No, no", dijo Ralf riéndose. "Sólo es la precalificación. La pole va a ser mucho más difícil".

Durante mucho tiempo, la pole pareció ser propiedad de Jenson Button. Con menos gasolina que Ralf, Jenson sólo cometió un pequeño error (se pasó un pelín de frenada en la horquilla) de camino a un sensacional 1m 12,341s. Los Renault estaban a 0,7s, era de suponer que con gasolina para dos paradas, como Michael. Dependía de los Williams, primero Juan Pablo, luego Ralf.

Juan Pablo, penúltimo en salir, también se pasó de frenada en la horquilla. Más tarde habló de que el reparto de frenada y las presiones de neumáticos se cambiaron sin saberlo él, pero cuesta creerlo; era más evidente el problema al que un piloto de reflejos como Juan Pablo se enfrenta en un circuito de baja carga como Montreal: más rápido de lo normal en las rectas, aun así trata de sacarlo todo del coche en frenada. No funciona: los frenos son menos eficaces por los neumáticos y el trabajo que se les exige es mucho mayor. Descuidado pero totalmente al límite, Montoya giró en 1m 13,072s. P4.

Ralf, notando algo más de agarre en el

Una táctica soberbia y un gran ritmo a media carrera dieron su séptima victoria del año a Schumi (arriba); Ralf (recuadro) marcó la pole y perdió el segundo lugar.



Sato (izda., en pugna con Coulthard) dio espectáculo mientras aguantó en carrera tras salir desde el pit lane, pero su actuación acabó con la enésima rotura de motor; Button (abajo) heredó el cajón por segunda carrera consecutiva, esta vez por la descalificación de Ralf; Alonso (abajo izda.) iba a dos paradas, como los Ferrari, y era el hombre más rápido en pista cuando se retiró en la vuelta 44.

EL DATO: Con esta victoria, Schumi es el primero que vence siete ediciones del mismo GP; puede igualar su récord en Francia y Spa.



EN LA OTRA PÁGINA: FOTO GRANDE: LORENZO BELLANCA/AT; RECUADRO: MICHAEL COOPER/AT; ESTA PÁGINA: STEVE FRIEDRICHSON/AT; PONES/AT

circuito, notando que la pista era ahora más rápida, volvió a dar un vuelta casi perfecta. Entró algo pasado en la primera curva, comprometiendo durante una fracción de segundo la aplicación del gas, pero por lo demás la vuelta fue limpia y como tendría que ser. El más rápido en los dos últimos sectores, en dos de los tres parciales de velocidad y segundo por detrás de su hermano al final de la recta (rendimiento aerodinámico), Ralf marcó la pole. El único hombre más sorprendido que los ingenieros y mecánicos de Williams era el propio Ralf.

El domingo, bajo el espléndido sol canadiense, fue Michael quien por poco llevó la delantera. Cuando importaba,

cuando Michael llevaba mucha gasolina, y cuando tenía que ir rápido sin abusar de sus frenos o de su Bridgestone trasero izquierdo ampollado, o cuando tuvo que recuperar tiempo con pista libre, Michael pudo reaccionar. Estuvo magnífico resistiendo a Montoya; imposible cuando Rubens echó a perder sus frenos con inútiles ataques bajo el alerón trasero de Michael.

No obstante, desde la salida, desde su pole, Ralf casi pareció como si fuera a lograrlo. Iba siete segundos por delante de Michael (que se colocó quinto en la salida por detrás de Ralf, Button, Alonso y Montoya) cuando paró a repostar en la vuelta 15. En la vuelta 33, segunda parada

de Ralf, el margen había crecido a 13,2s. Pareció muy parejo. A Ralf le dejaron hacer girar su BMW a 19.000 rpm "cuando hiciera falta", que fue la mayor parte de la carrera; JPM no estaba en la misma órbita. "¿Cómo lo hace?", preguntó uno de los invitados en el desayuno HP-BMW del lunes. "Es que, ¿cómo manejar algo así? Parece tomárselo con mucha calma...".

"Me limito a aceptarlo", dijo Ralf. "Les ha sucedido a otros equipos antes y les sucederá a otros -ojalá no a nosotros- en el futuro. Todo lo que puedes hacer es tu trabajo, pero quizá sería una buena idea mandarles una regla a los de la oficina de diseño. No hacen falta milímetros. Ellos operan con centímetros...".



#8 Cajón de sastre

Taku vuelve a romper; falla la transmisión de los Renault; Glock puntúa en su debut. Por Maurice Hamilton y V. F.



Al menos Fernando (izda.) duró más que Jarno; ¿por dónde se va (arriba)? El Jaguar de Klien salta sobre el McLaren de DC; el debutante Timo Glock (abajo) sumó dos puntos.



Taku rompe con todo

A juzgar por actuaciones anteriores y los pronósticos antes de Canadá, un cuarto lugar en pista para Jenson Button fue decepcionante. Un pequeño error en la horquilla le costó más que los 0,066s que separaron su BAR del Williams de Ralf en parrilla.

Al menos el error de Jenson no fue tan catastrófico como el trompo en la última chicane que le costó a Sato el tercer puesto en parrilla. En lugar de partir 17°, salió del pit lane con combustible para dos paradas y aspiraba a la octava plaza (sexta al final) cuando rompió el motor por quinta vez en carrera. "No tenemos ni idea de por qué le sucede esto a Takuma", dijo el jefe de BAR David Richards. "Está claro que algo pasa. Por lo visto, Taku no hace nada mal, pero tenemos que llegar al fondo del asunto".

Button tuvo problemas de comportamiento y BAR-Honda lo habría pagado caro si los Williams no hubieran sido descalificados, pues el equipo de Grove se les habría acercado a sólo tres puntos.

Ocasión perdida de Renault

El historial de fiabilidad de Renault empezó a venirse abajo ya en la salida. Trulli partió bien desde el tercer lugar de la parrilla, pero salió de la pista en la primera curva cuando su semieje izquierdo rompió la suspensión trasera.

Fernando Alonso rodaba cuarto recortando distancias con Ralf, tercero, cuando también rompió un semieje a falta de 25 vueltas para el final (¿señal de que el control de tracción de Renault y el factor de agarre de los Michelin tal vez funcionen demasiado bien?).

A pesar de perder 10 segundos en su primera parada (se detuvo algo inclinado y la manguera no se conectó a la primera), Alonso rodaba a sólo 7s de Michael Schumacher cuando abandonó.

"Sin la avería y el retraso en la primera parada", sentenció Pat Symonds, director de ingeniería de Renault, "Fernando bien podría haber encabezado la carrera por delante de Michael hasta el final".

Por primera vez desde Francia 2003, no puntuaba ningún Renault.

Jordan sonrió el último

Jaguar echó la culpa al debutante Timo Glock por desencadenar la colisión en la segunda curva. Pero el vídeo muestra que en realidad fue Christian Klien quien hizo dar un trompo a Coulthard, luego saltó sobre la rueda trasera del McLaren y golpeó la delantera derecha del otro Jaguar de Mark Webber. De hecho, Klien fue eclipsado por Glock, y se tocaron cuando Timo le sacaba vuelta al Jaguar.

Además, Glock acabó por delante de su compañero en Jordan, Nick Heidfeld, que tuvo una primera parada desastrosa. Le levantaron el piruli cuando la manguera todavía estaba conectada y Nick derribó al mecánico encargado del repostaje, Mick Gomme. Pero al menos los dos Jordan puntuaron.

Por fin un récord para Kimi

Kimi Räikkönen estableció una especie de récord al acabar séptimo (quinto al final) a pesar de pasar cinco veces por los boxes. Tres eran las paradas previstas, en

una de las cuales le cambiaron el volante. Además, le cayó un drive-through por cruzar la raya blanca al salir del pit lane, y paró de nuevo cuando se quedó bloqueado en segunda y le tuvieron que volver a cambiar el volante a 10 vueltas del final. Eso sí, McLaren-Mercedes tuvo el consuelo de un fin de semana sin roturas de motor.

Williams clava frenos

Después de las verificaciones poscarrera de los comisarios, Sam Michael de Williams-BMW dijo: "Los conductos de freno delanteros no están conformes al reglamento. Fue un error involuntario. No había aumento de rendimiento ni de refrigeración de frenos, porque la superficie de entrada no era mayor, pero aceptamos la decisión de la FIA".

Continuó así la ardua inserción de Michael en el puesto de director técnico (dos semanas antes, en el Nürburgring, sus pilotos chocaron en la primera curva). Patrick Head, por suerte tal vez, volvía estar ausente en esta carrera.

Todos los datos Montreal

Tiempo Cálido y soleado 25° Temperatura asfalto 35° Vueltas 70 Distancia 305,270 km Espectadores 114.000 (domingo)

Parrilla de salida

Posición	Piloto	Tiempo	Primer pit stop
1	Ralf Schumacher	1m 12,275s	15
2	Jenson Button	1m 12,341s	13
3	Jarno Trulli	1m 13,023s	-
4	Juan Pablo Montoya	1m 13,072s	13
5	Fernando Alonso	1m 13,308s	17
6	Michael Schumacher	1m 13,355s	19
7	Rubens Barrichello	1m 13,562s	18
8	Kimi Räikkönen	1m 13,595s	12
9	David Coulthard	1m 13,681s	11
10	Christian Klien	1m 14,532s	17
11	Giancarlo Fisichella	1m 14,674s	25
12	Cristiano da Matta	1m 14,851s	17
13	Olivier Panis	1m 14,891s	21
14	Mark Webber	1m 15,148s	1
15	Nick Heidfeld	1m 15,321s	20
16	Timo Glock	1m 16,323s	17
17	Felipe Massa	sin tiempo	26
18	Zsolt Baumgartner	1m 17,064s*	17
19	Gianmaria Bruni	sin tiempo*	22
20	Takuma Sato	1m 17,004s**	23

*penalización motor **repostó y salió del pit lane



MONTREAL

Longitud circuito 4,361km

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

WORLD

¿Lo sabías?

Williams cargó 23 toneladas de material hacia Norteamérica; BMW, siete toneladas y 12 motores. Fue el 26° GP de Canadá en Montreal; Ferrari ha ganado 10, Williams siete, McLaren cuatro, Brabham y Benetton dos cada uno, y Ligier uno

Vuelta a vuelta

VUELTA 1 Trulli abandona al romper la transmisión. Webber para tras una colisión múltiple en la segunda curva. Ralf líder por delante de Button, Alonso y Montoya
VUELTA 13 Button y Montoya paran
VUELTA 15 Ralf para. Alonso líder por delante de Michael Schumacher
VUELTA 17 Alonso para. Michael líder
VUELTA 18 Vuelta rápida de Michael
VUELTA 19 Schumacher para, Ralf recupera el liderato con Button a 4s y Michael tercero a 2,7s de Jenson
VUELTA 31 Button para
VUELTA 33 Ralf para. Michael y Barrichello en cabeza
VUELTA 44 Segunda parada de Barrichello. Michael líder seguido de Ralf
VUELTA 45 Alonso, tercero, a punto de hacer su segunda y última parada, rompe
VUELTA 47 Segunda parada de Michael. Ralf líder por delante de Button
VUELTA 48 Ralf para y sale segundo entre los dos Ferrari
VUELTA 49 Button para y sale cuarto
VUELTA 70 Michael cruza la meta

Velocidades y paradas

VUELTA RÁPIDA
 Rubens Barrichello
 1m 13,622s en la vuelta 66 (213,246 km/h)
VELOCIDAD MÁS RÁPIDA PUNTO MEDICIÓN
 Rubens Barrichello 347,9 km/h
VELOCIDAD MÁS LENTA PUNTO MEDICIÓN
 Mark Webber 324,0 km/h
PIT STOP MÁS RÁPIDO
 Ralf Schumacher 23,941s
PIT STOP MÁS LENTO
 Nick Heidfeld 72,616s

Clasificación final

Posición	Piloto y coche	Tiempo total	Pos. 1ª vuelta
1	Michael Schumacher Ferrari F2004 (Bridgestone)	1h 28m 24,803s	5
DC	Ralf Schumacher Williams-BMW FW26 (Michelin)	+1,062s	1
2	Rubens Barrichello Ferrari F2004 (Bridgestone)	+5,108s	7
3	Jenson Button BAR-Honda 006 (Michelin)	+20,409s	2
DC	Juan Pablo Montoya Williams-BMW FW26 (Michelin)	+21,200s	4
4	Giancarlo Fisichella Sauber-Petronas C23 (Bridgestone)	+1 vuelta	12
5	Kimi Räikkönen McLaren-Mercedes MP4-19 (Michelin)	+1 vuelta	6
DC	Cristiano da Matta Toyota TF104 (Michelin)	+1 vuelta	8
6	David Coulthard McLaren-Mercedes MP4-19 (Michelin)	+1 vuelta	16
DC	Olivier Panis Toyota TF104 (Michelin)	+1 vuelta	9
7	Timo Glock Jordan-Ford EJ14 (Bridgestone)	+2 vueltas	11
8	Nick Heidfeld Jordan-Ford EJ14 (Bridgestone)	+2 vueltas	10
9	Christian Klien Jaguar R5 (Michelin)	+3 vueltas	13
10	Zsolt Baumgartner Minardi-Cosworth PS04 (Bridgestone)	+4 vueltas	14
NO CLASIFICADOS			
	Felipe Massa Sauber-Petronas C23 (B)	accidente/frenos - 62 vueltas	18
	Takuma Sato BAR-Honda 006 (Michelin)	motor - 48 vueltas	15
	Fernando Alonso Renault R24 (Michelin)	transmisión - 44 vueltas	3
	Gianmaria Bruni Minardi-Cosworth PS04 (Bridgestone)	cambio - 30 vueltas	17
	Mark Webber Jaguar R5 (Michelin)	suspensión - 6 vueltas	19
	Jarno Trulli Renault R24 (Michelin)	transmisión - 0 vueltas	-

Resultados hasta la fecha

Piloto	Australia	Malasia	Bahrain	Sin Marino	España	Mónaco	Europa	Canadá	EE. UU.	Francia	Gran Bretaña	Alemania	Hungría	Italia	China	Japón	Bra
Michael Schumacher	1	1	1	1	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rubens Barrichello	2	4	2	6	2	3	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Juan Pablo Montoya	5	2	13	3	8	4	8	DC	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ralf Schumacher	4	R	7	7	6	10	R	DC	-	-	-	-	-	-	-	-	-
David Coulthard	8	6	R	12	10	R	R	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kimi Räikkönen	R	R	R	8	11	R	R	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jarno Trulli	7	5	4	5	3	1	4	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fernando Alonso	3	7	6	4	4	R	5	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jenson Button	6	3	3	2	8	2	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Takuma Sato	9	15	5	15	5	R	R	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Giancarlo Fisichella	10	11	11	9	7	R	6	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Felipe Massa	R	8	12	10	9	5	9	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mark Webber	R	R	8	13	12	R	7	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Christian Klien	11	10	14	14	R	R	12	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cristiano da Matta	12	9	10	R	13	6	R	DC	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Olivier Panis	13	12	9	11	R	8	11	DC	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nick Heidfeld	R	R	15	R	R	7	10	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Giorgio Pantano	14	13	16	R	R	R	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Timo Glock	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gianmaria Bruni	R	14	17	R	R	R	14	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zsolt Baumgartner	R	16	R	16	R	9	15	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-

CLAVE: R Retirado/NS No salió/DC Descalificado

Los frenos se llevan la palma

Reglajes de baja carga y problemas de frenos acaparan titulares. Por Stéphane Samson. Ilustraciones de Patricia Soler

2003



2004



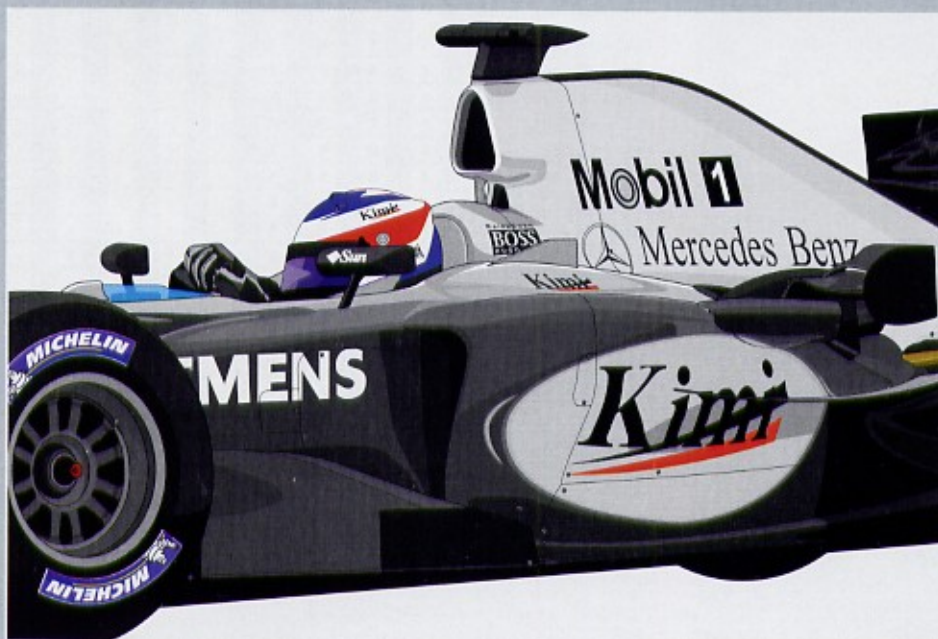
► Los alerones mandan

Montreal fue el primer circuito de apoyo medio-bajo del año, así que la mayoría de equipos adoptó nuevos alerones traseros que, claro está, tenían que ajustarse al límite de dos elementos superiores del reglamento 2004 (tres en 2003). Renault montó una versión actualizada del alerón del año pasado: la forma del segundo plano superior se estrenó en Brasil 2003.

Otros equipos también optaron por esta forma este año: los Toyota y, hasta cierto punto, los Williams, llegaron a Indy con alerones tipo Renault. Sin embargo, McLaren siguió su propio e innovador camino. La forma de cuchara del elemento superior es muy parecida a la de su morro.



El diseño de los elementos del alerón trasero de Renault (arriba) ha sido muy influyente en 2004; está claro que el equipo estaba satisfecho con la eficacia de su diseño de 2003, presentado en Brasil y puesto al día para Canadá 2004; el diseño de cuchara elegido por McLaren (izda.) evoca el perfil de su alerón delantero.



◀ El MP4/19B se perfila

McLaren probó su MP4/19B en Silverstone la semana después del GP de Europa en el Nürburgring, y recorrió 1.100 km en tres días. Los pontones tienen una forma parecida a los de Ferrari, lo que implica el rediseño de los radiadores. La disposición de los deflectores también recuerda el diseño de Ferrari, las salidas de aire caliente de los pontones se han retocado ligeramente, y los apéndices en los pontones tienen ahora dos elementos. Por último, se ha rediseñado el capó motor: discurre horizontalmente después del arco de seguridad, como en el R24.

El debut del coche se habrá producido en el GP de Francia en Magny-Cours, cuando *F1 Racing* estaba en imprenta.

McLaren probó su versión B del MP4-19 en Silverstone y, aunque quería hacerla correr en Canadá, tuvo que esperar hasta Magny-Cours.



"Fue un error, y no hubo beneficio alguno", dijo el director técnico de Williams, Sam Michael, cuando el equipo fue descalificado del GP de Canadá. Se debió a la colocación ilegal de los conductos de los frenos (arriba izda.), rediseñados tras la enorme degradación sufrida en el GP de Canadá de 2003, cuando tuvieron suerte de acabar la carrera.

▲ Equilibrio de frenada

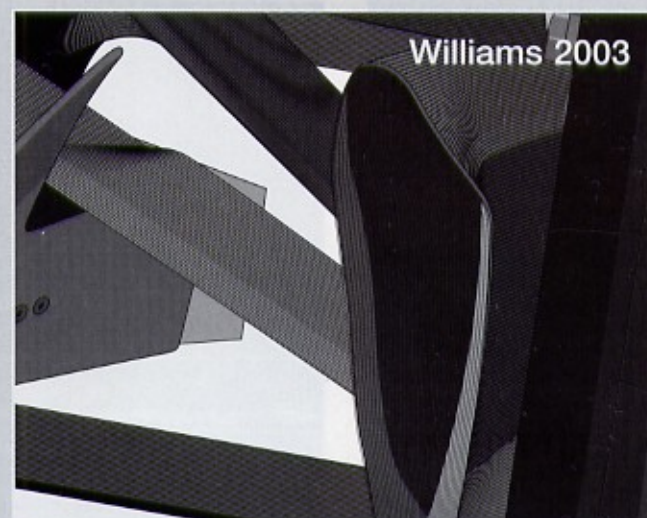
Montreal siempre ha castigado los frenos, aunque Bahrein es ahora incluso más exigente en este ámbito. Y después de la carrera Williams y Toyota fueron descalificados porque la posición de sus conductos delanteros de ventilación de frenos era ilegal. El reglamento FIA estipula que han de estar a no más de 120 mm del borde interior de la llanta. Los conductos del TF104 se pasaban por 5 mm; los del FW26 por 30 mm. Los conductos del Williams eran más grandes que los del año pasado, lo que causó sus problemas.

Ferrari empleó la misma forma que en 2003: un único conducto tanto para los discos como para las pinzas. Por su parte, McLaren montaba dos

conductos para sus frenos, uno para el disco y otro para la pinza.

Pat Symonds, director de ingeniería de Renault, dice: "Al evaluar la eficacia de los frenos de carbono, se consideran principalmente dos parámetros: agarre y consistencia. 'Agarre' es la fricción inicial cuando el piloto pisa el pedal por primera vez, y los frenos aún no están a su temperatura operativa. La 'consistencia' mide lo consistente que es la fricción durante todo el periodo de frenada.

"El rendimiento de un freno de carbono es relativamente flojo por debajo de 400°C, y óptimo por encima de 650°C. Pero mientras que los frenos convencionales simplemente se desgastan por el uso



normal, como cualquier material de fricción, los de carbono no sólo se desgastan, también sufren los efectos de la oxidación".

De forma sencilla, la oxidación se refiere a la quema de la superficie del disco. A temperaturas superiores a 600°C, se acelera y se convierte en el principal mecanismo de desgaste.

"En las rectas", dice Symonds, "los conductos llevan aire a los frenos, así que descienden por debajo de la temperatura crítica de oxidación. Pero, paradójicamente, como los discos mantienen estas temperaturas elevadas durante un tiempo relativamente largo, el mismo aire que se usa para refrigerarlos contiene una gran cantidad de oxígeno que a su vez acelera el proceso de desgaste".

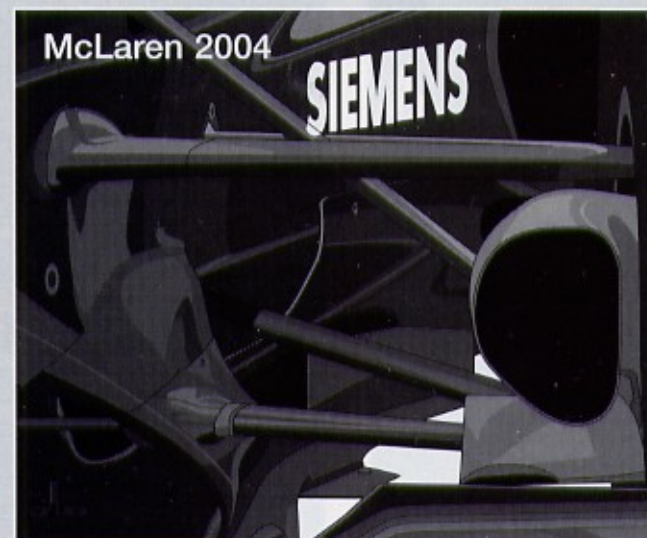
Los frenos se refrigeran forzando aire por los conductos a los agujeros radiales del disco mismo y sobre la superficie de las pastillas y discos. La cantidad de aire se controla con distintos tamaños de conducto. En un circuito de frenadas fuertes como Montreal, se usan los más grandes.

Symonds: "Pasarse de los conductos más pequeños a los más grandes puede costar un 1,5% de eficacia aerodinámica, una pérdida de 1 km/h de velocidad punta. Pero el tamaño de los conductos no depende sólo de consideraciones aerodinámicas: con el tamaño de los conductos controlamos la temperatura de los discos y alcanzamos el equilibrio adecuado entre rendimiento y desgaste".

'LOS FRENNOS CONVENCIONALES SE DESGASTAN POR EL USO NORMAL, PERO LOS DE CARBONO TAMBIÉN SUFREN LOS EFECTOS DE LA OXIDACIÓN'



Ferrari, y especialmente Michael Schumacher, trabajaron duro para cuidar sus frenos, usando los mismos conductos del año pasado, un único elemento para disco y pinza.

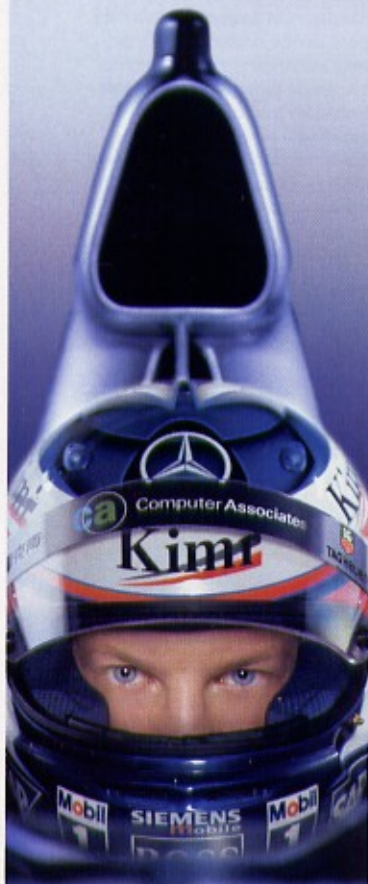


Los frenos de McLaren también sobrevivieron a Montreal, con los dos coches en los puntos por primera vez en 2004; usaron un conducto para el disco y otro para la pinza.



TAGHeuer

WHAT ARE YOU MADE OF ?



KIMI RAIKKONEN

Crónica EE UU, 9ª prueba, Indianápolis, 20 de junio

#9 Todo menos ganar

A pesar del resultado, Rubens plantó cara a Michael. Por Peter Windsor

Ya llevaba bastante tiempo con jueguitos. Había sido rápido en algunas curvas, lento en otras. A veces pisaba parcialmente el gas frenando y por consiguiente arruinaba el consumo. De vez en cuando, sin darse cuenta, acariciaba los frenos mientras iba a fondo en séptima.

Y, aún más importante, Suzuka 2003 ya quedaba muy lejos. Sí, allí marcó la pole y ganó con facilidad. Sí, en su momento pareció el principio de algo grande. Frenó con el pie izquierdo en la importantísima primera curva. Hizo juego igual con Michael.

Pero de eso ya hacía ocho meses. Ocho meses y siete carreras. Michael Schumacher había ganado seis de ellas, él ninguna. Así que llegó el momento de cambiar, de ir de carreras. Guardaría en reserva su capacidad para frenar con el pie izquierdo; salvo para curvas como las de

Suzuka. Siempre sería capaz de pisar con ambos pies. Ahora, no obstante, con media temporada todavía por disputar, se convertiría en el viejo Rubens Barrichello y frenaría sólo con el derecho.

Así estaban las cosas antes de Canadá, donde presionó a Michael y tal vez pudo haber ganado. En Indy, con ese frenesi en su haber, el objetivo se haría realidad.

De hecho, Rubens dominó las calificaciones en Indy. El viernes fue el más rápido cuando no hizo caso de unos neumáticos traseros ampollados para superar por más de medio segundo a Anthony Davidson, Juan Pablo Montoya y Michael, y volvió a ser el más rápido en la precalificación, lo que le permitió salir en un crucial último puesto en su intento de pole. Rubens optó por algo más de alerón trasero que Michael en un circuito cuya larga recta (22 segundos a fondo) y revirado *infield* ▶

La lotería del Safety Car conspiró contra Rubens (abajo), pero también el sublime desempeño en carrera de Michael; Rubens tuvo el consuelo de la pole, la vuelta rápida y el segundo puesto en carrera.





> **Pilotos:** 9ª prueba, EE UU

1	Michael Schumacher	80
2	Rubens Barrichello	62
3	Jenson Button	44
4	Jarno Trulli	41
5	Fernando Alonso	25
6	Juan Pablo Montoya	24
7	Takuma Sato	14
8	Ralf Schumacher	12
9	Giancarlo Fisichella	10
10	David Coulthard	9

> **Constructores**

1	Ferrari	142
2	Renault	66
3	BAR-Honda	58
4	Williams-BMW	36
5	McLaren-Mercedes	17
6	Sauber-Petronas	15
7	Toyota	8
8	Jordan-Ford	5
9	Jaguar-Cosworth	3
10	Minardi	1



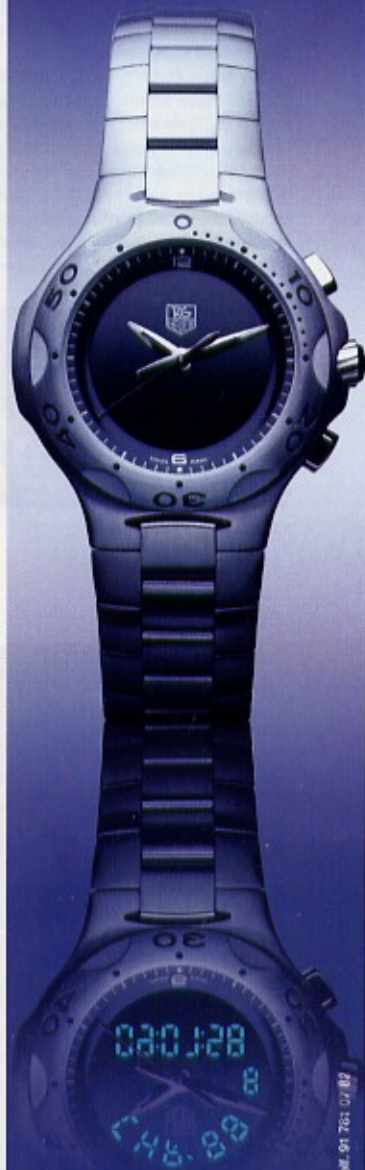
La melé en la primera curva (arriba) dio problemas a medio pelotón, pero en realidad sólo eliminó a Pantano (casi fuera de la imagen, a la izda.), Massa y Klien (en el centro) y el Minardi de Bruni (casi tapado por Klien); la estrella del día, aparte de Barrichello, fue Sato (dcha.), que a punto estuvo de poner en aprietos a Michael y a 11 vueltas del final se hizo con el tercer puesto a expensas de Trulli.



EN LA OTRA PAGINA: FOTÓGRFICO: MICHAEL COOPER/AT; ESTE PAGINA: DRENZO BELLANCA/LAT; DAREN HEATH



TAGHeuer
WHAT ARE YOU MADE OF ?



KIRIUM FORMULA 1

SWISS AVANT-GARDE SINCE 1860

Para más información y catálogo véase 91 761 07 88

implican niveles medios de apoyo. Al entrar en juego las variables, se amplió el campo de acción.

Último en salir, Rubens dio la que ha de ser una de las vueltas 'de compromiso' más grandes de todos los tiempos, equilibrando a la perfección las opciones para hacerse con la pole. No fue el más veloz en ninguno de los tres sectores (Michael encabezó dos de ellos, Sato el tercero), ni en ninguno de los tres puntos de medición de velocidad (Michael, Fernando Alonso, Felipe Massa). En cambio, los reglajes de Rubens le dieron una ventaja de agarre decisiva sobre Michael en el segundo sector (en su mayor parte curvas lentas); además, Michael, noveno en precalificación por haber sido el primero en salir, calificó cuando la pista estaba algo más lenta.

Por tanto, Rubens estaba muy confiado a medida que se acercaba la salida, a mediodía. Y, en efecto, salió limpiamente, manteniendo la posición por delante de un insistente Michael en la aproximación a la primera curva. Rubens frenó un poquito pronto, como le hemos visto hacer en muchas ocasiones, y Michael respetó eso: en la parte de atrás, Rubens precedía a

Michael, Fernando y Taku. ("Voy a trazar la primera curva por el exterior", había dicho Alonso. "Hay mucho agarre allí". Y eso es lo que hizo, pasando a Kimi y Taku por fuera).

No obstante, por detrás de Rubens los acontecimientos ya se conjuraban contra él. Como era de esperar, el centro del pelotón la lió en la primera curva, haciendo salir el Safety Car. Nadie resultó herido, pero la pista quedó cubierta de fragmentos de carbono. Rubens rodó tras el Safety Car durante cuatro lentas vueltas, tratando de abrirse paso entre los restos, de anticiparse a la retirada del coche de seguridad. Pero cuando éste enfiló el pit lane Rubens aún no estaba preparado. Michael había visto esto antes en Indy y previno la falta de aviso; a Rubens le pilló con las presiones bajas, y el agarre era mínimo al acelerar por la última curva.

Así que para Michael fue fácil pegarse a Rubens, ganar revoluciones en el rebufo y luego emparejarse con él justo tras pasar la línea de meta: el juicio de Michael fue milimétrico (0,013s). Ahora Michael estaba por delante; Rubens, con las temperaturas en aumento, le presionaba.

Fernando Alonso golpeó el muro al final

de la recta principal al iniciar la novena vuelta; los restos pincharon su Michelin trasero derecho. Esta vez no salió el Safety Car, pero también había muchos restos sobre la pista, y es probable que dañaran el Michelin trasero izquierdo de Ralf Schumacher. Perdiendo aire por el corte, reventó unos segundos después, en pleno apoyo por la curva peraltada. Después de dar dos trompos, el Williams golpeó el muro de espaldas a 300 km/h. Más restos, muchos más. Y, claro está, saldría de nuevo el Safety Car.

Esta vez Ferrari no hizo como en Mónaco, cuando sus coches no pararon. Se les ordenó a Michael y Rubens que pararan de inmediato, en la misma vuelta. Rubens se quedó atrás, tratando de dar espacio a Michael. Este tipo de paradas al unísono puede ser una pesadilla en F1, sobre todo si uno ha de esperar antes del box, observando cómo su compañero absorbe el tiempo, así que Rubens dejó que Michael se escapara, consciente al mismo tiempo de no ralentizar a nadie por detrás de él. Fue un difícil malabarismo, un gran ejemplo de labor de equipo, un gesto típico de Rubens. Michael completó esa vuelta de entrada unos 13s por delante de Rubens. Salió con ruedas nuevas y combustible justo cuando llegaba Rubens. Perfecto.

Perfecto por partida doble, porque en esta ocasión –por extraño que parezca– BAR-Honda decidió mantener a sus dos pilotos en pista. Zigzagueando por el campo de batalla, Taku transitó casi al ralentí. Por delante de él, con el primer pit stop realizado, Michael se



'PARA MICHAEL FUE FÁCIL PEGARSE A RUBENS, GANAR REVOLUCIONES EN EL REBUFO Y LUEGO EMPAREJARSE'

¿Fiel reflejo de un buen día de trabajo (recuadro)? Hay quien diría que Michael (foto grande, atravesando la franja de ladrillos) tuvo suerte de ganar y que Rubens y Taku fueron los héroes.





Fisichella sufrió un pinchazo (izda.) cuando rodaba séptimo y al final perdió el punto del octavo lugar por problemas hidráulicos; la excepcional salida de Fernando Alonso le puso en disposición de atacar incluso a Michael Schumacher en la primera curva (abajo izda.), pero se conformó con superar por fuera a Räikkönen y Sato; Trulli (abajo) pasó de 20º a 11º en la primera vuelta, y perdió el cajón frente a un Sato desatado.

EL DATO: El GP de EE UU 2004 fue la primera carrera desde España 96 en que todos los coches que cruzaron la meta puntuaron.



EN LA OTRA PÁGINA: MICHAEL SCHUMACHER; ESTA PÁGINA: STEVE ETHERINGTON/JAGUAR, MICHAEL COOPER/JAGUAR

reincorporaba a la pista, todavía líder.

Por tanto, sin falta alguna de su parte, Rubens vio cómo se le escapaba la carrera prácticamente antes de que empezara. Cuando se reincorporó, Rubens quedó relegado al séptimo lugar, por detrás de coches como el McLaren (Kimi Räikkönen) y el Jaguar (Mark Webber). No había más remedio que correr y esperar que el tráfico o el pit stop restante —o lo que fuera— pudiera volver a emparejarle con Michael.

Rubens se acercó. Michael, no muy contento con su segundo juego de Bridgestones, paró por segunda y última vez en la vuelta 42. Rubens, mucho más a gusto con el equilibrio de su coche, dio ocho vueltas enteras más, empalmado

una hermosa serie de vueltas en 1m 10s: 10,7, 10,7, 10,6, 10,4, 10,5, 10,4 y luego —¡bang!— golpeó un pedazo de poliuretano que echó sobre la pista el Sauber de Fisichella cuando se salió tras su pinchazo, y pensó que había roto la suspensión. Levantó el pie, sacudió la dirección, se dio cuenta de que todo iba bien... y continuó. 1m 11,3s. Box. Después de perder mucho tiempo detrás de Räikkönen —con pista libre, habría podido atrapar a Michael— Rubens rodaba a 15 segundos de Michael cuando éste paró por fin. Cuando Rubens se reincorporó después de su propia parada, en la vuelta 50, estaban pegados.

En este momento Rubens tenía un poco menos de gasolina, neumáticos más

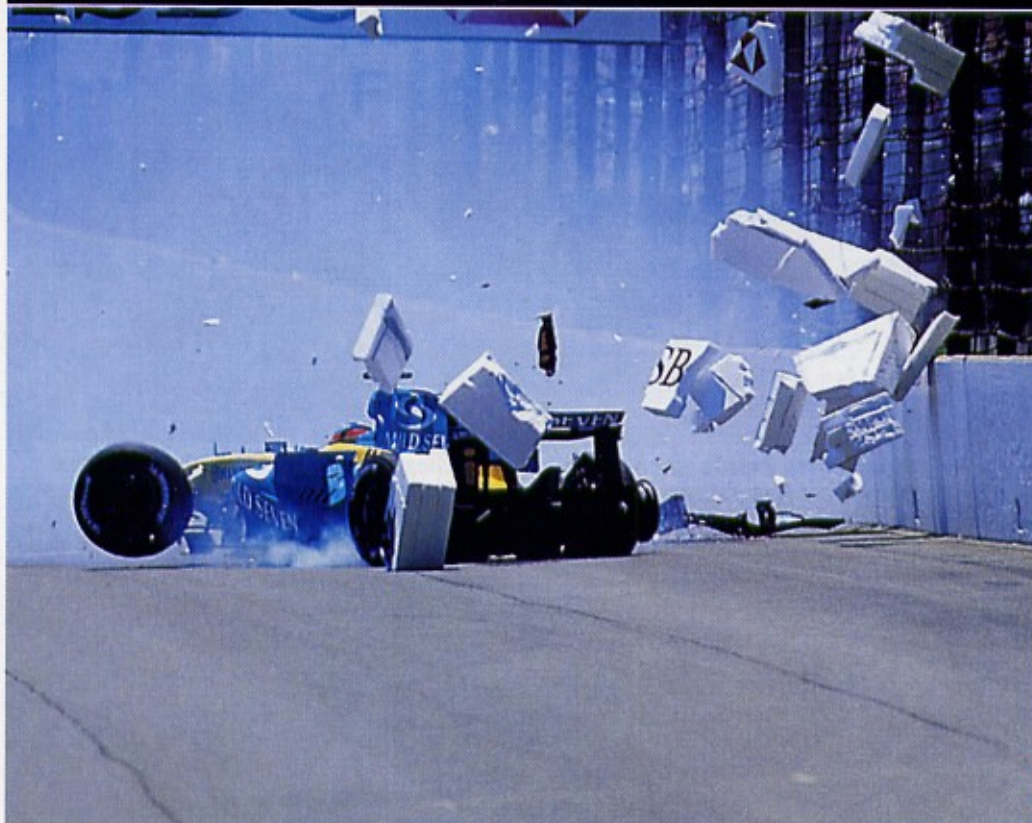
frescos y una ligera ventaja en velocidad. Se lanzó al interior de Michael, llenando de rojo esos retrovisores. En las últimas semanas, Ferrari ha animado públicamente a Rubens a plantar cara a Michael, a tratar de ganar, pero evidentemente tenía que conservar el coche. Michael, algo molesto al ver a Rubens presionándole ahora, cuando él, Michael, iba más cargado y tenía la victoria casi a la vista, cerró la puerta con decisión.

Y así acabaron. Michael ganó por 2,950s, pero podrían haber sido menos. Rubens marcó la pole, la vuelta rápida... y ni una sola vez frenó con su botín Fila izquierdo. ❶



#9 Cajón de sastre

Vicisitudes extrañas y extremas salpicaron el GP de EE UU con más incidentes en años. Por M. Hamilton y V. F.



Alonso destroza una valla de poliestireno tras sufrir un pinchazo (izda.); momentos de tensión tras el accidente de Ralf (arriba); Sato se ganó el podio, a 19s de Rubens (abajo).



BAR versus Safety Car

Takuma Sato se ganó el corazón de aficionados y comentaristas con una serie de adelantamientos audaces en ruta hacia el primer podio de un piloto japonés desde Aguri Suzuki en 1990. Sato estuvo siempre en la pomada, tercero en parrilla y en la misma posición cuando salió el Safety Car por el accidente de Ralf Schumacher en la vuelta 10. Pero, a diferencia de otros equipos punteros, BAR no hizo parar a sus pilotos.

"Los restos del coche de Schumacher quedaron detenidos justo delante de nuestro box", dijo David Richards. "Vimos moverse a Ralf y pensamos que no tardaría mucho en despejarse la pista. Nuestros coches iban a una larga primera fase, así que no parecía tener mucho sentido hacerles parar. No esperábamos que el Safety Car rodara tanto".

Para colmo, Sato casi se detuvo mientras se abría paso por primera vez a través de los restos del accidente de Ralf. Mientras tanto, Michael Schumacher hacía su pit

stop, que resultó ser mucho más rápido que la marcha de Sato tras el Safety Car. Vaya, que Schumi pudo parar sin perder el liderato.

Luego Sato presionó al campeón del mundo durante las cuatro vueltas previas a su primera parada (de Sato). Salió noveno y rápidamente despachó cuatro coches, entre ellos el McLaren de David Coulthard. Una pequeña revancha, pues a principios del fin de semana DC llevó a un lado a Sato y le dijo que no tendría que haber intentado aquella maniobra sobre Barrichello en el Nürburgring. Sato contestó amablemente: "Sé que tú no lo habrías hecho".

Golpe de 70 G para Ralf

Ralf Schumacher fue evacuado al hospital con moretones en la espalda después de que su Williams golpeara marcha atrás el muro exterior de la curva 13. Un pinchazo en la trasera izquierda hizo dar un trompo al coche mientras Ralf pasaba la curva peraltada a 300 km/h. Los restos quedaron esparcidos en más de

100 metros antes de que el coche se detuviera en medio de la recta. El Safety Car salió de inmediato, pero el coche médico tardó un poco en recorrer casi una vuelta entera para llegar al piloto herido. Se cree que Schumacher estuvo sin sentido brevemente tras sufrir al menos 70 G de deceleración en el punto de impacto.

Cara y cruz en Renault

Ralf Schumacher acababa de subir al sexto puesto a costa de Fernando Alonso, después de que el Renault sufriera también un pinchazo en una rueda trasera. Alonso efectuó una salida prodigiosa —el único que adelantó a Takuma Sato en todo el día— y rodaba tercero cuando el neumático posterior derecho estalló a 320 km/h justo cuando llegaba a la zona de frenada al final de la recta principal.

"Hice una salida fantástica", dijo el español. "Apuré mucho la frenada en la primera curva porque sabía que sería una de las pocas posibilidades de adelantar".

Alonso perdió sus opciones de podio, pero Jarno Trulli fue cuarto, manteniendo así el segundo lugar de Renault en el campeonato. Un gran resultado tras el problema de selección de marchas que le relegó a la cola de la parrilla en calificación.

"Al montar el volante, una diminuta astilla de metal pellizcó el mecanismo de desmontaje rápido y cortocircuitó el polo eléctrico que controla las reducciones", dijo el técnico Pat Symonds. "No iba a ser fácil, pero aprovechamos el segundo periodo de Safety Car para adelantar la primera parada de Jarno". Llegó a rodar tercero, pero al final le superó Sato.

El carbono fue el culpable

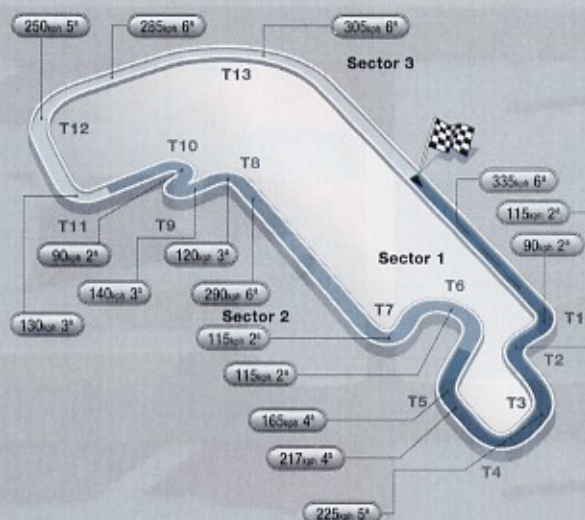
Fragmentos de fibra de carbono del choque múltiple en la primera curva fueron la causa de los pinchazos de Alonso y Ralf Schumacher. Cuando Cristiano da Matta levantó a la salida de la primera curva, Christian Klien embistió al Toyota y se llevó otros tres coches con él.

Todos los datos Indianápolis

Tiempo Cálido y soleado 25° Temperatura asfalto 40° Vueltas 73 Distancia 306,016 km Espectadores +110.000 (aprox.)

Parrilla de salida

Posición	Piloto	Tiempo	Primer pit stop
1	Rubens Barrichello	1m 10,223s	11
2	Michael Schumacher	1m 10,400s	11
3	Takuma Sato	1m 10,601s	25
4	Jenson Button	1m 10,820s	24
5	Juan Pablo Montoya	1m 11,062s	35
6	Ralf Schumacher	1m 11,106s	-
7	Kimi Räikkönen	1m 11,137s	11
8	Olivier Panis	1m 11,167s	11
9	Fernando Alonso	1m 11,185s	-
10	Mark Webber	1m 11,286s	17
11	Cristiano da Matta	1m 11,691s	1
12	David Coulthard	1m 12,026s	11
13	Christian Klien	1m 12,170s	-
14	Giancarlo Fisichella	1m 12,470s	11
15	Felipe Massa	1m 12,721s	-
16	Nick Heidfeld	1m 13,147s	11
17	Giorgio Pantano	1m 13,357s	-
18	Gianmaria Bruni	1m 14,010s	-
19	Zsolt Baumgartner	1m 14,812s	10
20	Jarno Trulli	sin tiempo	11



INDIANÁPOLIS

Longitud circuito 4,192km

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

Vuelta a vuelta

VUELTA 1 Montoya abandona el coche en la parrilla y sale del pit lane con el muleto. Colisión en la primera curva entre Klien, Massa, Pantano y Bruni; sale el Safety Car. Barrichello líder por delante de Schumi y Alonso, que salta de 9º a 3º.
VUELTA 6 Bandera verde. Schumi coge el rebufo a Barrichello y lo adelanta.
VUELTA 9 Alonso se estrella tras pinchar.
VUELTA 10 Ralf se estrella contra el muro en la última curva. Sale el Safety Car mientras lo evacúan al hospital. De los líderes, Schumi, Rubens, Kimi y Trulli paran.
VUELTA 20 Bandera verde. Schumi líder.
VUELTA 25 Sato para y sale noveno.
VUELTA 28 Schumi líder, Montoya 2º.
VUELTA 35 Montoya para y sale sexto, Michael líder, Barrichello segundo a 13s.
VUELTA 42 Schumi para. Barrichello líder.
VUELTA 50 Rubens para y sale segundo.
VUELTA 57 Montoya para y en la vuelta siguiente le sacan bandera negra.
VUELTA 62 Sato adelanta a Trulli, 3º.
VUELTA 73 Schumacher cruza la meta.

Velocidades y paradas

VUELTA RÁPIDA
Rubens Barrichello
1m 10,399s en la vuelta 7 (214,366 km/h)
VELOCIDAD MÁS RÁPIDA PUNTO MEDICIÓN
Giancarlo Fisichella 356,6 km/h
VELOCIDAD MÁS LENTA PUNTO MEDICIÓN
Giorgio Pantano 304,4 km/h
PIT STOP MÁS RÁPIDO
Kimi Räikkönen 22,968s
PIT STOP MÁS LENTO
Cristiano da Matta 58,014s

¿Lo sabías?

En la batalla por dar con el mejor compromiso entre velocidad punta y suficiente apoyo para el *infield*, siempre gana la velocidad. Quince km/h más sólo cuestan 0,1s por vuelta. Indianápolis es la 12ª ciudad de EE UU, con 860.000 habitantes.

Clasificación final

Posición	Piloto y coche	Tiempo total	Pos. 1ª vuelta
1	Michael Schumacher Ferrari F2004 (Bridgestone)	1h 40m 29,914s	2
2	Rubens Barrichello Ferrari F2004 (Bridgestone)	+2,950s	1
3	Takuma Sato BAR-Honda 006 (Michelin)	+22,036	4
4	Jarno Trulli Renault R24 (Michelin)	+34,544s	11
5	Olivier Panis Toyota TF104 (Michelin)	+37,534s	8
6	Kimi Räikkönen McLaren-Mercedes MP4-19 (Michelin)	+1 vuelta	5
7	David Coulthard McLaren-Mercedes MP4-19 (Michelin)	+1 vuelta	10
8	Zsolt Baumgartner Minardi-Cosworth P504 (Bridgestone)	+3 vueltas	13
9	Giancarlo Fisichella Sauber-Petronas C23 (B)	+8 vueltas - R/hidráulica	15
NO CLASIFICADOS			
	Mark Webber Jaguar R5 (Michelin) fuga de aceite/incendio - 60 vueltas		9
	Juan Pablo Montoya Williams-BMW FW26 (M) descalificado - 57 vueltas		14
	Nick Heidfeld Jordan-Ford EJ14 (Bridgestone) motor - 43 vueltas		12
	Jenson Button BAR-Honda 006 (Michelin) cambio - 26 vueltas		6
	Cristiano da Matta Toyota TF104 (Michelin) daños/cambio - 17 vueltas		16
	Ralf Schumacher Williams-BMW FW26 (M) pinchazo/accidente - 9 vueltas		7
	Fernando Alonso Renault R24 (Michelin) pinchazo/accidente - 8 vueltas		3
	Christian Klien Jaguar R5 (Michelin) colisión - 0 vueltas		-
	Felipe Massa Sauber-Petronas C23 (Bridgestone) colisión - 0 vueltas		-
	Giorgio Pantano Jordan-Ford EJ14 (Bridgestone) colisión - 0 vueltas		-
	Gianmaria Bruni Minardi-Cosworth P504 (Bridgestone) colisión - 0 vueltas		-

Resultados hasta la fecha

Piloto	Australia	Malasia	Bahrein	San Marino	España	México	Europa	Canadá	EE UU	Francia	Gran Bretaña	Alemania	Hungría	Bélgica	Italia	China	Japón	Brasil
Michael Schumacher	1	1	1	1	1	R	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rubens Barrichello	2	4	2	6	2	3	2	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Juan Pablo Montoya	5	2	13	3	R	4	8	DC	DC	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ralf Schumacher	4	R	7	6	10	R	DC	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
David Coulthard	8	6	R	12	10	R	R	6	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kimi Räikkönen	R	R	R	8	11	R	R	5	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jarno Trulli	7	5	4	5	3	1	4	R	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fernando Alonso	3	7	6	4	4	R	5	R	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jenson Button	6	3	3	2	8	2	3	3	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Takuma Sato	9	15	5	15	5	R	R	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Giancarlo Fisichella	10	11	11	9	7	R	6	4	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Felipe Massa	R	8	12	10	9	5	9	R	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mark Webber	R	R	8	13	12	R	7	R	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Christian Klien	11	10	14	14	R	R	12	9	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cristiano da Matta	12	9	10	R	13	6	R	DC	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Olivier Panis	13	12	9	11	R	8	11	DC	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nick Heidfeld	R	R	15	R	R	7	10	8	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Giorgio Pantano	14	13	16	R	R	R	13	-	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Timo Glock	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gianmaria Bruni	R	14	17	R	R	R	14	R	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zsolt Baumgartner	R	16	R	16	R	9	15	10	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-

CLAVE: R Retirado/NS No salvo/DC Descalificado

Indy, un reto a todo gas

Después de Canadá, los frenos pasaron más desapercibidos, pero no el motor. Por S. Samson. Ilustraciones de P. Soler



Williams Canadá 2004



Ferrari Canadá 2004

En Canadá, Williams montó conductos cuya ubicación no cumplía los límites FIA; los de Ferrari (izda.) eran mucho más modestos.



Williams EE UU 2004



Ferrari EE UU 2004

En Indy, tanto Williams como Ferrari montaron conductos más pequeños; los de Ferrari eran realmente pequeños.

▲ Levando anclas

Cuando un piloto con experiencia prueba un F1 por primera vez, su primer comentario, casi sin excepción, es de asombro por la potencia de los frenos. Por ejemplo, un F1 moderno llega a 5,5 G en frenada (un coche de calle de altas prestaciones no llegará ni a 1 G) en la primera curva de Indianápolis. Además, los frenos de F1 no son asistidos, así que el piloto ha de pisar muy fuerte el pedal (hasta 100 bares); y cuando se frena a más de 320 km/h el coche produce tanto apoyo que es casi imposible bloquear las ruedas. Sin embargo, a medida que el coche reduce la marcha, no sólo disminuyen el apoyo y el agarre de los neumáticos, sino que además los frenos empiezan a llegar

su nivel óptimo: así, la capacidad de transmitir potencia de frenado a la pista de manera eficaz disminuye a medida que aumenta la potencia de frenado.

"Si el piloto mantuviera aplastado el pedal no tardaría mucho en bloquear las ruedas", dice Pat Symonds, de Renault. "Así que el piloto ha de modular la presión sobre el pedal para tratar de mantener las ruedas justo en el punto de bloqueo. A diferencia de la conducción normal, en que lo mejor es que se frene en línea recta, un piloto frenará hasta bien entrada la curva. Al experimentar el coche fuerzas conjuntas de frenada y laterales, es muy fácil bloquear la rueda delantera interior. Esto haría que el coche subvirara y perdiera el ápice, así que el piloto ha de modular su

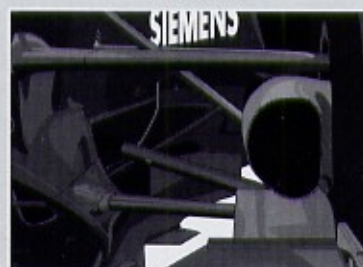
frenada para evitarlo.

"También es interesante que, aunque un F1 produce niveles muy elevados de apoyo, también genera alrededor de 2,5 veces la resistencia de un coche de calle, así que a velocidad máxima basta con levantar el pie del gas sin tocar los frenos para obtener una deceleración de 1 G".

Indianápolis no castiga tanto los frenos como Montreal. Por tanto, en EE UU los coches montaban conductos y materiales de frenos más pequeños. Véase el enfoque de McLaren: el conducto principal está formado por dos piezas para asegurar la mejor ventilación y menores pérdidas aerodinámicas. Ferrari montó unos de los conductos más pequeños de la temporada, y también Williams.



McLaren Canadá 2004



McLaren EE UU 2004 (1)

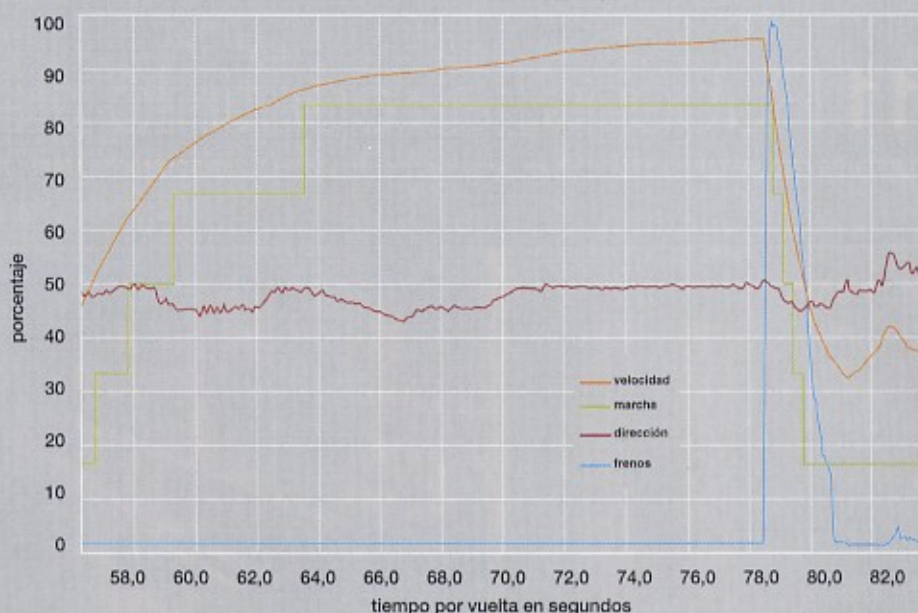
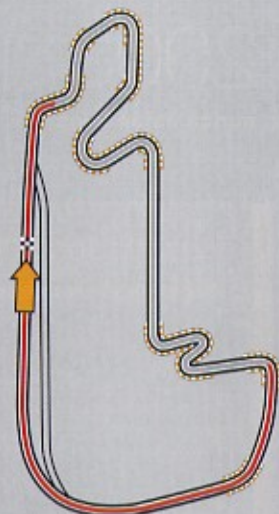


McLaren EE UU 2004 (2)

Los sutiles cambios en los conductos de frenos de McLaren entre Montreal e Indy (izda.) aseguraron buena aerodinámica además de eficacia.



> Telemetría a todo gas de Jarno Trulli en el GP de EE UU de 2004



▲ A todo gas

Indianápolis es todo un reto para el motor. La razón es la larga recta principal. "En realidad el porcentaje de la vuelta que se pasa a todo gas -56,6%- es menor que en Canadá", dice Denis Chevrier, responsable en pista de los Renault V10. "Pero la característica singular de Indy es que gran parte de ese periodo a todo gas se produce de una tacada: los 22 segundos desde la salida de la curva 11 hasta la frenada de la primera curva. Mientras que en Canadá los tres sectores del circuito se parecen, en Indianápolis cada sector es muy distinto. De hecho, hemos de lidiar con dos circuitos en uno, y esto acarrea importantes consecuencias para los fabricantes de motores".

La telemetría del Renault de Trulli (arriba) durante el agotador periodo a todo gas de 22s en el óvalo de Indianápolis; nótese que la velocidad sigue subiendo cuando Jarno frena a final de recta.

Para un motor de F1, el periodo más largo a todo gas es la exigencia más dura que le puede plantear un circuito, y no el porcentaje total de la vuelta en que el motor rinde a plena carga. Este gráfico de telemetría (arriba) cubre el tramo a todo

gas desde la curva 11 hasta la primera.

"En esencia, el reto es la evacuación del calor, y la zona del motor en que ésta afecta más son los pistones", dice Chevrier. "Cuando un piloto acelera metiendo marchas, en realidad el motor no gira a régimen máximo durante mucho tiempo, y las frenadas dan tregua a las partes móviles de las cargas a las que están sometidas, mientras se evacua el calor. Sin embargo, durante un periodo continuo a todo gas no hay tregua, ni posibilidad de que se disipe esta energía".

Una buena analogía sería pedirle a alguien que entrara en un horno enorme calentado a 60°C. Hacerlo 10 veces durante un segundo cada vez no tendría consecuencias perjudiciales. Pero hacerlo una sola vez durante 10 segundos seguidos podría tener consecuencias mucho más graves. Además, la relación entre el reto de ocuparse de un periodo prolongado a todo gas, y el tiempo que implica, no es lineal: es decir, duplicar el

'DOBLAR EL TIEMPO QUE UN MOTOR DE F1 TRANSCURRE A TODO GAS MULTIPLICA EL RETO MÁS QUE POR DOS'

tiempo transcurrido a todo gas multiplica el reto más que por dos.

"Este periodo único y prolongado a todo gas distingue Indianápolis y Spa de los circuitos más mediocres del calendario, o incluso de los más nuevos, que, aunque presentan largas rectas, no producen periodos de más de 13 o 14 segundos a todo gas", dice Chevrier. "Aparte de eso, los desafíos de Indianápolis son parecidos a los de Montreal en que uno trata de obtener el rendimiento en baja necesario para el revirado *infield* además de la mayor velocidad punta por la recta".



◀ Ferrari afina su alerón

En circuitos como Montmeló o Nürburgring, Ferrari usó un borde superior totalmente plano del alerón trasero. En cambio, para Montreal e Indy, el equipo volvió a una forma anterior, ligeramente redondeada en cada costado, para reducir los vórtices en las esquinas del alerón a gran velocidad. Ferrari introdujo esta idea en 2003.

Ferrari volvió a un borde de fuga curvado en el alerón para controlar y estabilizar el flujo sobre el mismo.

#11 Rubens, a repetir lo de 2003

En un circuito con una gran variedad de condiciones de carrera, las sorpresas tremendas nunca están lejos

Así corrieron

Año	1998 par.	1998 carr.	2000 par.	2000 carr.	2001 par.	2001 carr.	2002 par.	2002 carr.	2003 par.	2003 carr.
Michael Schumacher	2	R	5	3	1	2	3	1	5	4
Rubens Barrichello	7	8	1	R	6	3	2	2	1	1
Juan Pablo Montoya	-	-	-	-	8	4	1	3	7	2
Ralf Schumacher	8	3	7	4	10	R	4	8	4	9
David Coulthard	3	1	4	1	3	R	6	10	12	5
Kimi Räikkönen	-	-	-	-	7	5	5	R	3	3
Jarno Trulli	14	9	11	6	4	R	7	R	2	6
Fernando Alonso	-	-	-	-	21	16	-	-	8	R
Jenson Button	-	-	6	5	18	15	12	12	20	8
Takuma Sato	-	-	-	-	-	-	14	R	-	-
Giancarlo Fisichella	17	7	12	7	19	13	17	7	15	R
Felipe Massa	-	-	-	-	-	-	15	R	-	-
Mark Webber	-	-	-	-	-	-	20	R	11	14
Christian Klien	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cristiano da Matta	-	-	-	-	-	-	-	-	6	7
Olivier Panis	15	13	-	-	11	R	13	5	13	11
Nick Heidfeld	-	-	17	R	9	8	10	6	16	17
Giorgio Pantano	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gianmaria Bruni	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zsolt Baumgartner	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



El cambio de ritmo para los aficionados a la F1 será drástico: Oxford, residencia inglesa de Fernando Alonso, y sus prestigiosas universidades están a tiro de piedra del circuito de Silverstone.

Resultados 2003

Ocho primeros carrera

- Rubens Barrichello**
Ferrari F2003-GA
1h 28m 37,554s
(208,757 km/h)
- Juan Pablo Montoya**
Williams-BMW FW25 +5,482s
- Kimi Räikkönen**
McLaren-Mercedes
MP4-17D +10,656s
- Michael Schumacher**
Ferrari F2003-GA +25,648s
- David Coulthard**
McLaren-Mercedes
MP4-17D +36,827s
- Jarno Trulli**
Renault R23 +43,067s
- Cristiano da Matta**
Toyota TF103 +45,085s
- Ralf Schumacher**
Williams-BMW FW25
+58,032s

Ocho primeros parrilla

- Rubens Barrichello**
Ferrari F2003-GA
1m 21,209s
(227,900 km/h)
- Jarno Trulli**
Renault R23 +0,172s
- Kimi Räikkönen**
McLaren MP4-17D +0,486s
- Ralf Schumacher**
Williams-BMW FW25 +0,518s
- Michael Schumacher**
Ferrari F2003-GA +0,658s
- Cristiano da Matta**
Toyota TF103 +0,872s
- Juan Pablo Montoya**
Williams-BMW FW25 +1,005s
- Fernando Alonso**
Renault R23 +1,195s

Vuelta rápida

- Rubens Barrichello**
Ferrari F2003-GA
1m 22,236s (225,054 km/h)

Horarios

- Entrenamientos libres**
12.00-13.00 viernes 9 julio
15.00-16.00 viernes 9 julio
10.00-10.45 sábado 10 julio
11.15-12.00 sábado 10 julio
- Prequalificaciones**
14.00 sábado 10 de julio
- Calificaciones**
15.00 sábado 10 de julio
- Carrera**
14.00 domingo 11 de julio
Horarios sujetos a variación

Información circuito

www.silverstone-circuit.co.uk
Tel.: +044 8704 688 280

Según el piloto



Cristiano da Matta
"Silverstone es mi circuito favorito, y guardo un recuerdo especial de él, porque el año pasado encabezé la carrera durante 17 vueltas en extrañas circunstancias. Es estimulante técnicamente, y dar una buena vuelta allí es muy grato. Se pasa la recta principal en séptima y se tira el coche por Copse en sexta, y luego las enlazadas de Becketts. Sigue la recta del Hangar y se reduce a quinta en Stowe; es importante conservar el impulso aquí. Club es la primera frenada fuerte, luego Abbey, la única curva en la que hay que morder los planos. Bridge es a fondo en un F1 moderno, luego Brooklands, una de las partes más lentas de la pista. Es necesario salir muy bien de Luffield".





Watson gana en Silverstone con McLaren en 1981, seguido por el Williams de Reutemann.

ARCHIVAL: GETTY IMAGES

BOLA DE CRISTAL

Silverstone: adelanten y corran

Bienvenidos al circuito que tiene curvas de todo tipo



El pit lane fue un concurrido lugar en 2003.

Puede ser que tengamos una carrera ni que sea la mitad de entretenida que el GP británico del año pasado? Si y no. Para lograrlo, el director de carrera tendrá que dar con una razón para sacar el safety car; dos veces, si es posible. Y preferentemente durante una fase de repostajes, para mezclar un poco el grupo.

Eso sí, una de las neutralizaciones del año pasado se debió a la aparición de un espontáneo a contracorriente en la recta del Hangar. Otra exhibición de locura así, y Silverstone se meterá en un buen lío. Pero de momento la carrera está salvada durante un par de años. Y con razón.

Todas estas habladurías orquestadas por Mosley y Ecclestone acerca de que el circuito no es apto pasan por alto el hecho de que la pista misma es una de las mejores del mundo, y mejora a medida que más Bahreins anodinos aparecen en el horizonte. Olvidemos los boxes y sala de prensa mediocres; vayamos a echar un vistazo a Copse, Maggotts y Becketts. Y, si son adelantamientos lo que buscamos, coloquémonos en Club, O Abbey, O incluso—increíblemente—Bridge.

El truco es tener una pista ancha con varias trazadas y curvas enlazadas, que ofrezcan la oportunidad de que los coches rueden codo con codo sin colisionar. Silverstone tiene curvas de todo tipo. Eso implica que los ingenieros de chasis y neumáticos han de dar a los pilotos un coche estable y capaz de cambiar de dirección en tramos rápidos como Becketts pero ofreciendo tracción y agarre a la salida de Abbey y el lento complejo de Brooklands y Luffield.

El apoyo es de medio a alto, así que los aerodinamistas han de sacar su magia y los compuestos de neumáticos tienen que hacer frente a duras cargas y degradación. El año pasado, Michelin y Bridgestone estuvieron muy igualados, pero éste iba a ser el gran día de Barichello. ¿Puede volver a exhibir semejante brillantez? ¿Se repetirá lo de 2003, cuando ni un solo piloto británico se calificó entre los 10 primeros? Sí y no.

Maurice Hamilton

RINCÓN HISTÓRICO

Cuando Inglaterra no pintaba nada

A finales de los años 70, los pilotos británicos competitivos casi se habían extinguido

Puede que el GP británico de 1981 se disputara con mucho calor y humedad, pero la carrera supuso el fin de una sequía en sentido figurado. La retirada de James Hunt en 1978 provocó una sequía de vencedores británicos de proporciones casi epidémicas. La última victoria de Hunt fue Japón 77, y 1978, 79 y 80 pasaron sin ninguna otra victoria británica. El principal problema era que el único británico mínimamente competitivo en F1 era el norirlandés John Watson, piloto de Brabham en 1978 y de McLaren en 1979 y 1980.

Watson subió tres veces al podio en 1978, pero al principio de 1981 el anterior récord de 28 carreras sin una

victoria británica—desde el inicio del campeonato del mundo en 1950 hasta el triunfo de Mike Hawthorn en Francia 53—ya había sido batido y ya era de 46 grandes premios.

Y en la primera parte de la temporada 81, no parecía que la sequía fuera a terminar, pues Watson no puntuó en las seis primeras carreras. Pero un tercero en España y un segundo en Francia dieron esperanzas al público de Silverstone en el que era el 54º GP desde Fuji 77.

Watson, único británico del pelotón, era un alentador quinto en parrilla, pero no fue un buen presagio que se viera rezagado en la primera vuelta por el trompo de Gilles Villeneuve en Woodcote. Remontó

hasta el tercer lugar, pero la victoria parecía poco probable dado el ritmo de los líderes, los Renault turbo de Alain Prost—vencedor de la prueba anterior, Francia—y René Arnoux. La dudosa fiabilidad de los motores Renault era la única esperanza de Watson, y de hecho Prost abandonó.

A falta de 18 de las 68 vueltas, los ánimos del público se levantaron cuando el motor de Arnoux también empezó a ratar y Watson se acercó al francés, haciéndose finalmente con el liderato en la vuelta 60. Con Reutemann a más de 40s, Watson disfrutó de un cómodo trayecto hasta el banderazo. La sequía terminó, y qué mejor lugar que éste.

Stewart Williams

'EN LA PRIMERA PARTE DE 1981, NO PARECÍA QUE LA SEQUÍA DE VICTORIAS BRITÁNICAS FUERA A TERMINAR'

#12 Crucial elección de neumáticos

El año pasado, Michael Schumacher, a dos paradas, pinchó en un circuito en el que es fácil equivocarse de gomas

Así corrieron

Año	1999	1999	2000	2000	2001	2001	2002	2002	2003	2003
	par.	cair.	par.	cair.	par.	cair.	par.	cair.	par.	cair.
Michael Schumacher	-	-	2	R	4	R	1	1	6	7
Rubens Barrichello	6	R	18	1	6	2	3	4	3	R
Juan Pablo Montoya	-	-	-	-	1	R	4	2	1	1
Ralf Schumacher	11	4	14	7	2	1	2	3	2	R
David Coulthard	3	5	1	3	5	R	9	5	10	2
Kimi Räikkönen	-	-	-	-	8	R	5	R	5	R
Jarno Trulli	9	R	6	9	10	R	6	R	4	3
Fernando Alonso	-	-	-	-	21	10	-	-	8	4
Jenson Button	-	-	16	4	18	5	13	R	17	8
Takuma Sato	-	-	-	-	-	-	12	8	-	-
Giancarlo Fisichella	10	R	3	R	17	4	6	R	12	13
Felipe Massa	-	-	-	-	-	-	14	7	-	-
Mark Webber	-	-	-	-	-	-	21	R	11	11
Christian Klien	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cristiano da Matta	-	-	-	-	-	-	-	-	9	6
Olivier Panis	7	6	-	-	13	7	7	R	7	5
Nick Heidfeld	-	-	13	12	7	R	10	6	15	10
Giorgio Pantano	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gianmaria Bruni	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zsolt Baumgartner	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



El pintoresco casco antiguo de Francfort, a unos 80 kilómetros río Rin arriba del circuito de Hockenheim, es animado y además acogedor. El Roemer o ayuntamiento (arriba) data de 1405.

Resultados 2003

Ocho primeros carrera

1 Juan Pablo Montoya

Williams-BMW FW25
1h 28m 48,769s
(207,036 km)

2 David Coulthard

McLaren-Mercedes
MP4-17D +1m 05,459s

3 Jarno Trulli

Renault R23 +1m 09,060s

4 Fernando Alonso

Renault R23 +1m 09,344s

5 Olivier Panis

Toyota TF103 +1 vuelta

6 Cristiano da Matta

Toyota TF103 +1 vuelta

7 Michael Schumacher

Ferrari F2003-GA +1 vuelta

8 Jenson Button

BAR-Honda 005

+1 vuelta

Ocho primeros parrilla

1 Juan Pablo Montoya

Williams-BMW FW25
1m 15,167s
(219,064 km/h)

2 Ralf Schumacher

Williams-BMW FW25 +0,018s

3 Rubens Barrichello

Ferrari F2003-GA +0,321s

4 Jarno Trulli

Renault R23 +0,512s

5 Kimi Räikkönen

McLaren-Mercedes

MP4-17D +0,707s

6 Michael Schumacher

Ferrari F2003-GA +0,731

7 Olivier Panis

Toyota TF103 +0,867s

8 Fernando Alonso

Renault R23 +1,316s

Vuelta rápida

Juan Pablo Montoya

Williams-BMW FW25
1m 14,917s (219,795 km/h)

Horarios

Entrenamientos libres

11.00-12.00 viernes 23 julio

14.00-15.00 viernes 23 julio

9.00-9.45 sábado 24 julio

10.15-11.00 sábado 24 julio

Precalificaciones

13.00 sábado 24 de julio

Calificaciones

14.00 sábado 24 de julio

Carrera

14.00 domingo 25 de julio

Horarios sujetos a variación

Información circuito

www.hockenheimring.de

Tel.: 0049 6205 950 222

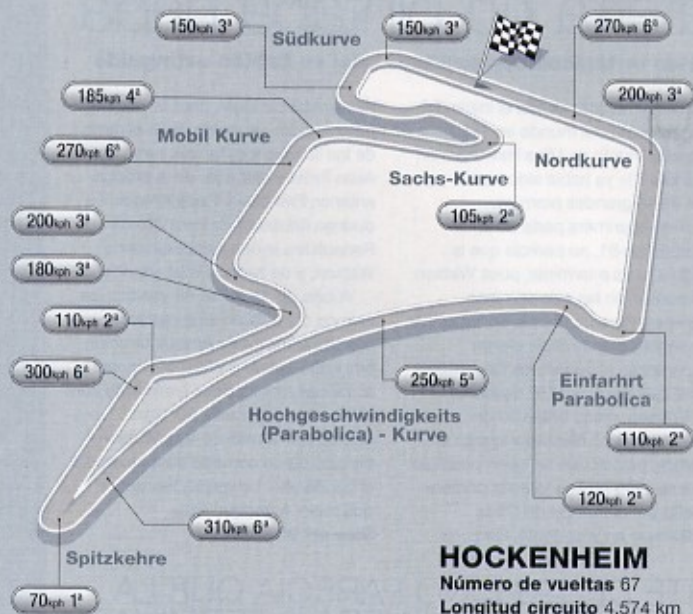
Según el piloto



Jarno Trulli

"Hockenheim es ahora un circuito estándar de media carga. Hay que

reglar cuidadosamente el coche para dar con el equilibrio entre una buena velocidad punta para proteger tu posición, y el suficiente apoyo para las fuertes frenadas. Hasta el menor error en la entrada o salida de una de las horquillas puede dar a tus rivales una oportunidad para adelantar. El otro factor clave es el tiempo; en 2003 la temperatura del asfalto superó los 50°C. Eso implica que tengamos que prestar especial atención a la refrigeración y la elección de ruedas. Los niveles de agarre son elevados, lo cual castiga los neumáticos: han de trabajar mucho en aceleración y frenada; equivocarse mínimamente en la elección de gomas pasa factura en carrera".



HOCKENHEIM

Número de vueltas 67

Longitud circuito 4,574 km

Distancia 306,458 km



AP/WIDEWORLD, GETTY IMAGES

Stewart obtuvo la última de sus tres victorias en el Nürburgring (1973, arriba), por sólo 1,6s.

BOLA DE CRISTAL

Ojo con los neumáticos y la salida

Hockenheim rara vez es tan anodino como lo pintan



Las opciones de Kimi sufrieron un golpe.

Los cambios que truncaron la antigua zambullida por el bosque han hecho trizas el carácter de Hockenheim, pero el año pasado pervivió el secular problema de la primera curva, cuando Ralf Schumacher, Rubens Barrichello y Kimi Räikkönen chocaron y pusieron el campeonato patas arriba.

Las posibilidades de una fascinante lucha por el título mejoraron aún más —si ésa es la palabra correcta— cuando Michael Schumacher, que no era rival en esta carrera, acabó séptimo y Juan Pablo Montoya ganó de punta a punta. El Williams se impuso por 65 segundos, el mayor margen en más de una década. ¿Podrá mejorarlo Michael este año?

Si 2003 nos ha de servir de guía, entonces seguramente no. Michelin machacó a Bridgestone mientras la temperatura del asfalto llegaba a 50°C y la nueva superficie ganaba goma (el viejo circuito era una pesadilla para los técnicos de neumáticos cuando manejaban altas velocidades y temperaturas). Así que el nuevo trazado más convencional tendría que castigar menos los neumáticos; aun así, el año pasado los pinchazos acosaron a Bridgestone y Ferrari.

Las cosas han cambiado en los últimos 12 meses. Ahora los equipos lo saben todo sobre las modificaciones que han eliminado el tramo de ida y vuelta a fondo hasta la Östkurve y sus tres chicanes. La nueva horquilla estaba pensada para los adelantamientos; el problema es que la trazada única hace que sea espectacular ver coches muy igualados codo con codo pero, al final, no cumple lo prometido. Tratando de adelantar a un Jarno Trulli con problemas en sus neumáticos traseros, Coulthard probó a ir por fuera y no pudo.

En 2003 Renault fue a dos paradas, como Ferrari, lo cual tal vez causó el pinchazo de Schumi. Por tanto, puede que esta vez vayan a tres, en un circuito de elevado consumo y un pit lane bastante corto. Presenciar 67 vueltas es mejor que 45, pero hace falta ver si el resultado global es atrayente.

Maurice Hamilton

RINCÓN HISTÓRICO

Gran circuito y grandes carreras

A Stewart le encantaba hablar de sus triunfos en el Nürburgring, pero no correr allí

La historia del GP de Alemania está entrelazada con la de dos circuitos, el Nürburgring y Hockenheim. Sólo una vez —en 1959, en el Avus— la carrera se ha disputado en otro sitio. Aunque la F1 no corre en el Nürburgring original desde 1976, el Nordschleife todavía es considerado como el test supremo en la F1 moderna, tanto para el piloto como para el coche.

Dicho esto, no a todo el mundo le gustaba esta pista de 22,8 km, pero no tenía que gustarte para ir rápido, como demostró Jackie Stewart.

Como bien dijera Stewart del Nürburgring: "Producía una increíble satisfacción, pero quien diga que le encantaba o es un mentiroso o no iba

lo bastante rápido". Pese a su aversión hacia el circuito, el escocés ganó tres veces: en 1968 con Matra, y en 1971 y 1973 con Tyrrell.

Tal vez la victoria más grande de Stewart fuera ésa de 1968. Con un tiempo espantoso, le sacó más de cuatro minutos a Graham Hill. Las otras dos fueron más cómodas, si es que correr en el Nordschleife se podía tildar de cómodo, pues en ambas ocasiones precedió a su compañero en Tyrrell François Cevert.

Lo irónico de esa carrera de 1973 fue que resultó ser la última de las 27 victorias en F1 de Stewart. Partiendo desde la pole por delante de Ronnie Peterson, encabezó las 14 vueltas (319 km). Su principal rival por el

título, Emerson Fittipaldi, sólo pudo ser sexto y Peterson abandonó. La victoria le dio 18 puntos de margen sobre Fittipaldi a falta de cuatro GP y casi sentenció su tercer título.

De modo que aunque a Stewart no le gustaba el Nürburgring —"Nunca di una vuelta más de las que tenía que dar, nunca. Nunca lo disfruté cuando estaba allí; lo disfrutaba en enero o febrero frente a la chimenea, o hablando de cómo lo hice"— sí que le proporcionó su último momento de gloria en pista como piloto.

El Nürburgring 'largo' sólo aguantó tres años más, hasta que el terrible accidente de Niki Lauda en 1976 evidenció sus peligros.

Stewart Williams

'QUIEN DIGA QUE LE ENCANTABA O ES UN MENTIROSO O NO IBA LO BASTANTE RÁPIDO' JACKIE STEWART

Querido Sam:

Tengo entendido que recibiste un buen sermón por parte del cariñoso Patrick Head después de que Ralfie y Monty fueran descalificados del GP de Montreal. No sé, es que algunos veteranos no respetan los matices del toma y daca juvenil.

Me lo han explicado con cierto detalle y, en resumen, parece que alguien en la oficina de diseño –creo que así la llaman– tuvo algún problemilla con el papel de calco, y resultó que unos extraños pegotes con forma de oreja de elefante, llamados conductos de ventilación de frenos, violaron alguna misteriosa norma dimensional que le importaría un carajo a cualquier persona sensata.

No estoy seguro de si es posible fundir un móvil a base de exabruptos, pero apuesto que varias expresiones picantes cruzaron el Atlántico de boca del susodicho director de ingeniería de Williams. Figúrate la escena. PH descorcha un buen tintorro después de ver que los coches blanquiazules recibían el banderazo segundo y quinto. Le envuelve la cordialidad cuando se apalanca en su sillón favorito. Dos horas más tarde vuelve a sonar el teléfono, esta vez con noticias no tan buenas. Coches descalificados; le rechinan los dientes. PH suelta sus pensamientos subidos de tono, cuega a su interlocutor y se despacha el resto de la botella de pura exasperación.

Una semana más tarde y los dos meditaís sobre otro fiasco de primera clase. En el lado positivo, queda gráficamente demostrada la resistencia al impacto de los F1 modernos cuando Ralfie se retira en Indy tras un fuerte golpe por un pinchazo. Sale sano y salvo, pero más de una hora más tarde Monty se las ve con las reglas masónicas de la F1, tras cambiar de coche en la salida apenas un par de segundos fuera del límite establecido por el gran comité de comisarios de la FIA.

El nuevo director técnico Sam Michael con el antiguo inquilino Patrick Head (abajo); qué relevo más duro.



No me malinterpretes, Sam. Los comisarios de la FIA son personas muy respetadas, sabias y capaces. Con todo eso en mente, lógicamente desdeño a todos esos *paparazzi* que insinuaron que antes de pasar a deliberar los pros y contras de la supuesta infracción de Montoya se terminaron sus licores de sobremesa.

En fin, sé que eso no es verdad porque la carrera empezó a mediodía y la comida no se sirvió hasta que hubo terminado. No, en serio, estoy seguro de que Max Mosley no consentiría que se les sirvieran bebidas fuertes a tan augustas personalidades. No ocurre lo mismo en la sala de prensa, al menos eso me cuentan, hasta el punto de que la mitad de sus ocupantes estaban tan ebrios que creyeron ciegamente –valga la redundancia– que Michael adelantó ilegalmente a Rubens antes de la línea de meta en la primera resalida. Qué malos, ¿verdad, Sam? Hoy día no te puedes creer nada de lo que lees.

Volviendo a las recientes desgracias de Williams, seguro que no es como en los buenos viejos tiempos de principios de los 80, cuando Max y Bernie estaban al otro lado de la barrera, urdiendo maneras de dar por saco a la FIA en confabulación con sus viejos colegas, Chapman, Williams y Dennis. En 2004 todo pasa por hacer un viaje a París, mientras que antaño el organismo rector no era de mucha ayuda con su anquilosada lógica.

Cambiando totalmente de tema, Sam, uno de los grandes activos sociales de tu equipo es su capacidad para 'conectar' con sus pilotos. Williams siempre ha tenido una tosca relación con sus corredores, que data de la época en que hacían correr a ese tosco australiano, Alan Jones, como número uno. Alan se convirtió en la plantilla psicológica con la que midieron a todos sus futuros pilotos.

Ahora se está especulando mucho sobre que Mark Webber podría unirse al Team Willy en 2005, tanto porque Mark es vuestro tipo de piloto, como por su velocidad. Dicho esto, dudo que sea de los que les hace gracia una pelea callejera, como la que hizo que Jones se presentara en el GP de Italia en Monza con dos dedos entablillados. Frank le echó una bronca, pero, en su fuero interno, creo que le encantaba la visión de su chico teniéndose las con el imbécil en una Transit que le había cortado el paso en un semáforo.

Supongo que hoy día eso no es precisamente una lección de relaciones públicas, y también por eso el bueno de Webber parece el sendero ideal para Williams en 2005. Por cierto, tengo entendido que llevabas tu ciclomotor al taller de su padre en Wagga Wagga, o comoquiera que se llame el rincón de las antipodas desde donde te viniste al viejo continente. De modo que todo parece casar a la perfección.

Te saluda cordialmente,

Mr. Paddock

'Williams ha tenido una tosca relación con sus pilotos desde la época de su tosco piloto número uno, el australiano Alan Jones'