

F1



RACING

NOVIEMBRE 2000 - Nº21 - 595 Pts. 3,60 €

Exclusiva mundial

Bernie Ecclestone

El jefazo de la F1 habla de...

- El futuro de la Fórmula 1
- La verdad sobre las finanzas
- Por qué nunca gastará su dinero
- Quién le teme –y quién no

... y Max Mosley habla sobre Bernie

JUAN PABLO MONTOYA
Opiniones ante su llegada a la F1

PEDRO DE LA ROSA
Viento en popa hacia el año 2001



¡SCHUMI!

Toda la historia detrás de su tercer título

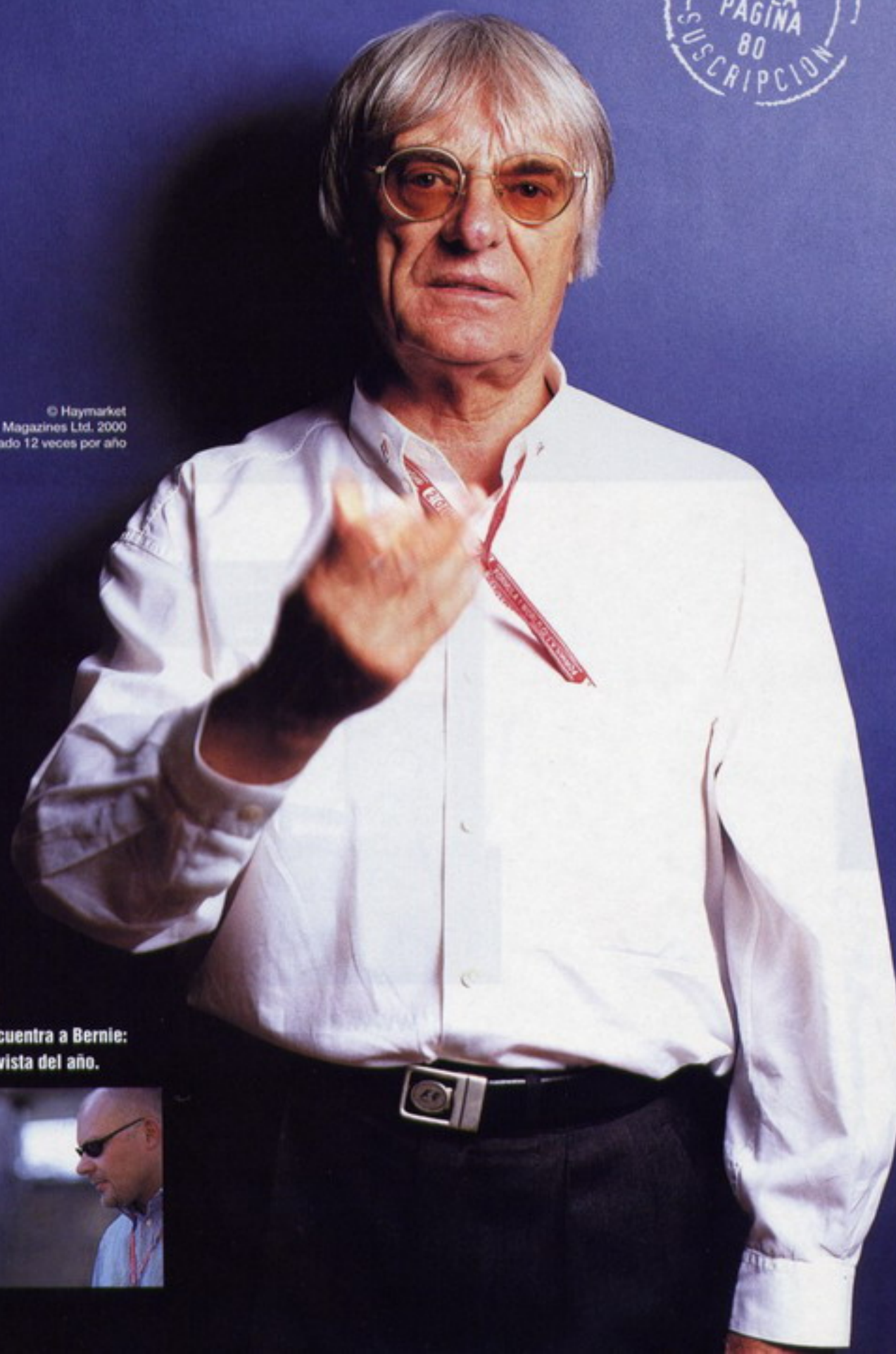




F1 RACING

Fotografías Portada:
Rip, Darren Heath
Fotografías Contenido:
Paul-Henri Cahier, Darren Heath,
Rip, Allsport, Paul Rider,
Andreas Sporn/Gaukler Studios,
Alain Richaud/Best

- 6 **Editorial** Opinión y nuestras firmas
- 10 **Parade** ¿Es esto un arte? Sin duda
- 20 **Joan Villadelprat** Ferrari, por fin
- 22 **Javier del Arco** Final digno y justo
- 24 **Pitpass** El paddock no para
- 30 **F1 a la una** Bobby Rahal va a Jaguar
- 32 **Correo** Nuestros lectores opinan
- 94 **Previo** Malasia y Murray Walker
- 96 **De compras** Lee, juega y disfruta
- 98 **Bandera negra** Querido Bernie



© Haymarket
Magazines Ltd. 2000
Publicado 12 veces por año

40

Matt encuentra a Bernie:
la entrevista del año.



LA HORA DE LA VERDAD

34 **Suspense en Suzuka**

Por tercer año consecutivo, el GP de Japón fue definitivo en la decisión del título.

"NO TEMO A NADA -NI A LA MUERTE"

40 **Bernie Ecclestone**

La entrevista que todos querían -aquí está- El Sr. F1 como nunca antes le has visto.

"AMBOS SOMOS INTRUSOS"

48 **Max sobre Bernie**

¿Quieres saber cómo es Bernie en realidad? Max Mosley lo sabe mejor que nadie.

¡AVANTE TODA!

52 **Pedro de la Rosa**

Navegando en la tranquilidad del puerto barcelonés, Pedro otea su futuro.

MANTENGA LA DISTANCIA

58 **Safety Car**

Choques, lluvia, chalados -el 2000 ha tenido de todo-. El coche más importante de la F1.

EL CIELO ES EL LÍMITE

64 **Juan Pablo Montoya**

¿Es tan fiero como lo pintan? Dejemos hablar a quienes mejor le conocen.

"JE NE REGRETTE RIEN"

70 **Adiós de Peugeot**

Mientras los 'grandes' entran, el León se va. Siete años, tres equipos y ninguna victoria.

BEBÉ GUERRERO

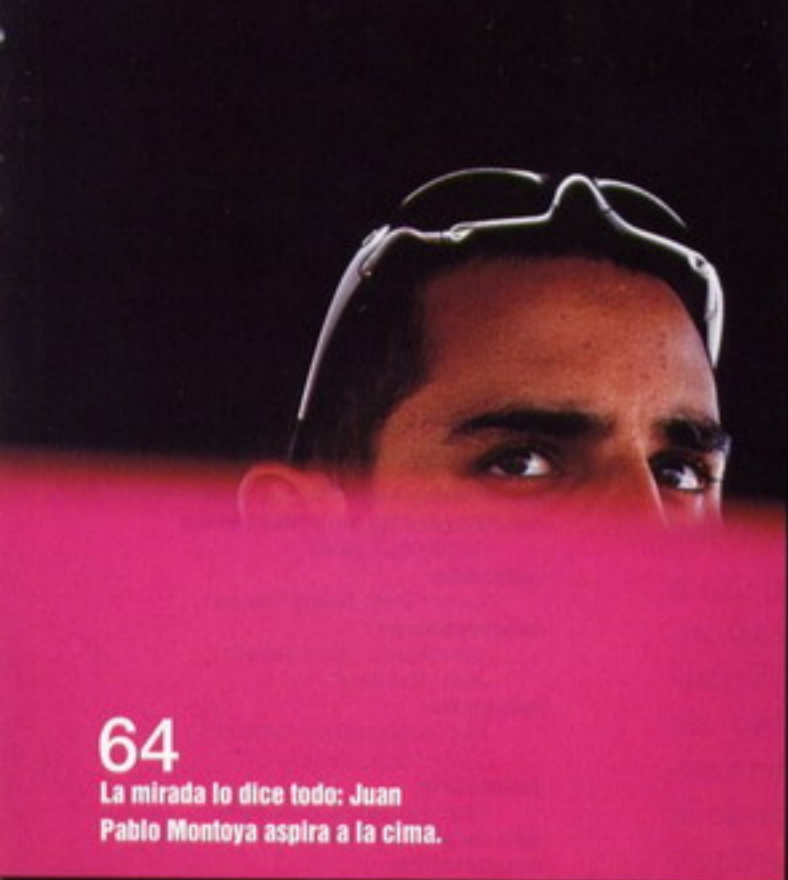
72 **Nick Heidfeld**

El protegido de McLaren ha tenido una difícil estancia en Prost; nuevas miras en Sauber.

REBELIÓN EN LA GRANJA

76 **Mike Gascoyne**

Le visitamos en su retiro forzoso justo antes de pasar finalmente de Jordan a Benetton.



64

La mirada lo dice todo: Juan Pablo Montoya aspira a la cima.



76

Antes de volver al trabajo, así pasó sus días Mike Gascoyne.



72

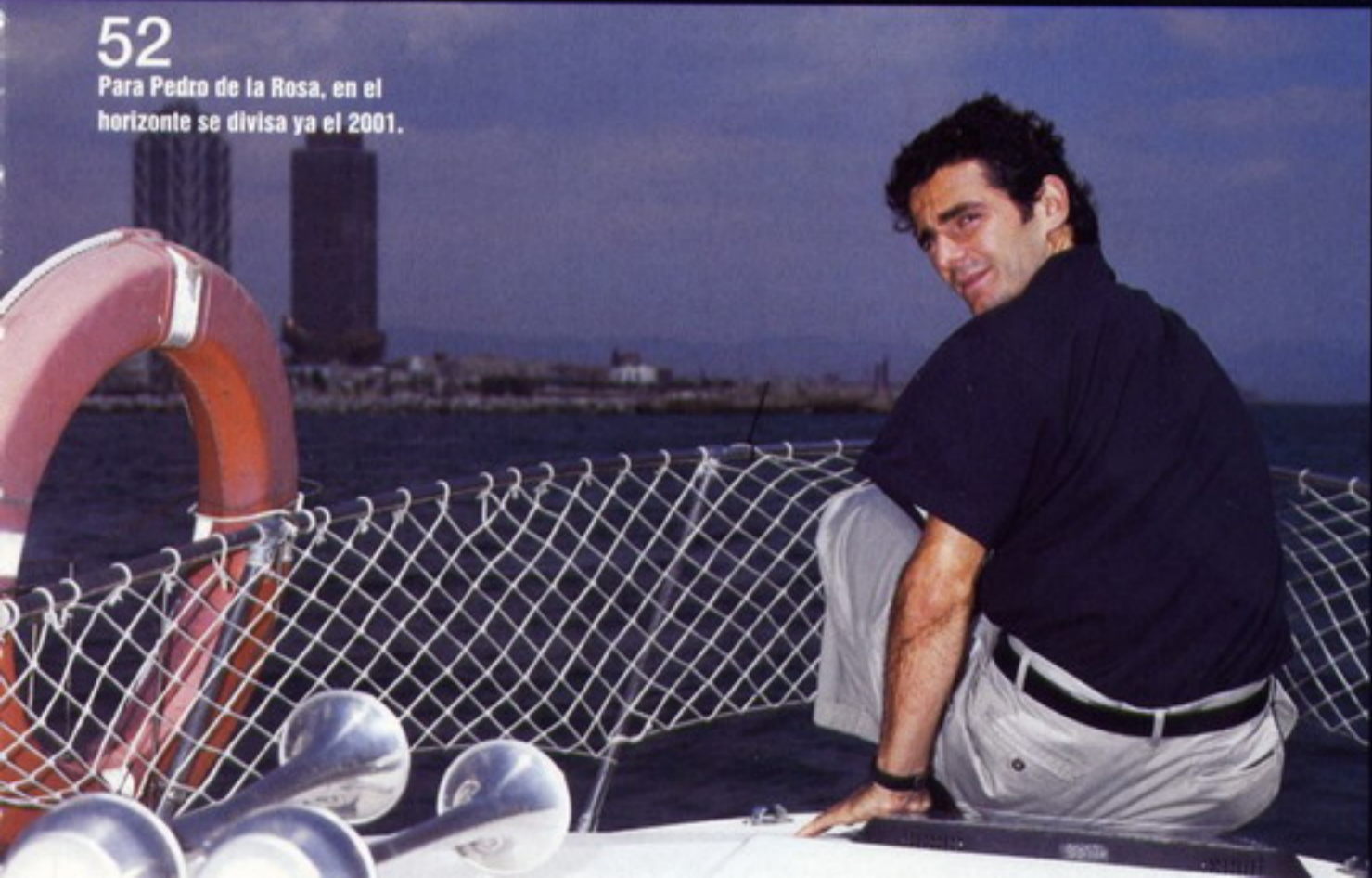
Prometía mucho, pero Nick Heidfeld aún no ha despegado.



GPs DE ESTADOS UNIDOS Y JAPÓN P81

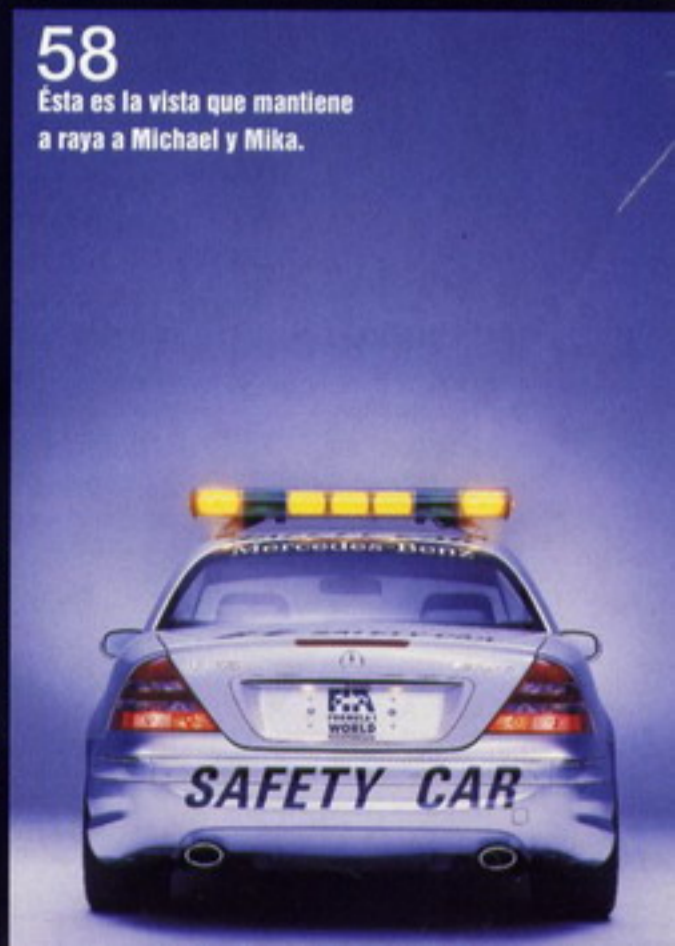


El sprint final de Schumi y Ferrari en Indianápolis y Suzuka desbordó a McLaren.



52

Para Pedro de la Rosa, en el horizonte se divisa ya el 2001.



58

Ésta es la vista que mantiene a raya a Michael y Mika.



Algo falla en la seguridad

Los tifosi italianos han proclamado a su rey. La República vive pendiente de Michael Schumacher, el príncipe encantado que más de una vez pasó por ser un sapo para la prensa italiana.

Por fin se ha convertido en el rey que todos esperaban. Cinco años atrás llegó la revolución a la escudería con el piloto alemán y un puñado de técnicos de su confianza, con Ross Brawn a la cabeza. Jean Todt los recibió en Ferrari y entre todos han resucitado el mito. Han sido cinco años difíciles, pero el presidente de la compañía, Luca Montezemolo, siempre ha creído en el grupo humano y, a pesar de los errores, se ha mantenido fiel al proyecto inicial.

La suerte tampoco les ha brindado excesivas alegrías. Los tres últimos años estuvieron a punto de vencer el título, pero siempre se quedaron a un palmo, y el título de marcas del año pasado no sació ni a los aficionados, ni a los pilotos ni a los técnicos.

Esta temporada, Suzuka ha vuelto a ser decisivo, además, en esta ocasión, con doble carga histórica, para Schumacher y para Ferrari. El piloto de Kerpen, ahora sí, es ya inevitablemente uno de los grandes campeones de la historia. Su nombre será recordado junto a otros como Senna y Fangio, porque el tricampeón ha sido el artífice de la resurrección de Ferrari, al final del siglo XX.

Veintiún años ha tardado un bolido rojo en servir de catapulta para un campeón del mundo (desde Jody Scheckter en 1979). Y si Schumacher se ha ganado un lugar de oro, Ferrari ha sacado lustre a su palmarés, vuelve a estar al día. El título les permite lucir todas sus galas con orgullo; es como el noble que regresa victorioso de una larga cruzada.

El mito está más vivo que nunca, Italia vuelve a pensar en rojo, larga vida al rey, larga vida a Schumacher.

Xavier Guillén Elena

gerente Christophe Bonicel
editor delegado Franc Machado
coordinador de las redacciones
Christophe Gaillard

redacción
Xavier Guillén, Valenti Fradera

colaboradores
Xavier Pérez, Javier del Arco
Joan Villadelprat

fotografía
Alain Richaud/Best, Grafocopi
Darren Heath, Archivo LAT

traducción
Elsenda Fornols, Friné Vellla

jefe de producción Guillermo Escudero
maquetación

Juan José Barrantes
Juan Carlos P. Romero

editor in chief Matt Bishop
international managing editor
Stewart Williams

international production editor
Emma Pearson

deputy editor Oliver Peagam
associate editor Stéphane Samson

grand prix editor Tom Clarkson

consultant editor Peter Windsor

chief sub-editor John Leach

art editor Duncan Spires

senior designer Emma Glibbery

international designer Vicki Walton

picture editor Eddie Judd

publisher Pat Eggington

sales director John Chambers

commercial manager Tim Bulley

advertising manager James Watson

account manager Seumas Grey

worldwide publishing manager

Guy Nicholls

european publishing manager

Edward Marr

publishing manager Alex Wooff

publishing executive

Richard Eggleshaw

production controller Isla Ruane

group production manager

Mourig Evans

group editor in chief Steve Cropley

design director Paul Harpin

publishing directors

Peter Foubister, Jeremy Vaughan

managing director Tony Schulp

fotomecánica Punt Groc

impresión Giesse-Rotographik

distribución España Dispaña

dirección comercial Carina Barba

F1 Racing es una marca comercial de Haymarket

Magazines Ltd. utilizada bajo licencia por Freeway

Ediciones en francés, italiano, español y holandés.

F1 Racing se publica cada mes en Alemania, Australia,

Brazil, China, España, Finlandia, Francia, Gran Bretaña,

Holanda, Hong Kong, India, Indonesia, Italia, Japón,

República Checa y Turquía por Haymarket Autosport

Publications Ltd., que es

una división de:

Haymarket Magazines Ltd.

director editorial Mel Nicholls; **director financiero**

Brian Freeman; **presidente** Eric Verdon-Roe

Depósito Legal: B-4893-1999

Precio para España 595 Pts.

Precio para Islas Canarias 620 Pts.

IMPRESO EN ESPAÑA

La reproducción total o parcial de textos, fotos o ilustraciones sin permiso por escrito del editor está prohibida. Aunque el contenido de F1 Racing se revisa con esmero, ni el editor ni el impresor pueden aceptar responsabilidad por errores u omisiones. Los artículos firmados expresan opiniones personales.

nuestras firmas



Matt Bishop

Hace un año (F1 Racing N.9), publicamos una entrevista con Bernie Ecclestone aún plenamente vigente. Ahora, Matt Bishop ha rizado el rizo con este revelador retrato del dueño y señor de la F1. Página 40.

Tom Clarkson

Cinco años después de conocerse, Juan Pablo Montoya y Tom volverán a coincidir en los paddocks de F1 en 2001. Con la boca 'cerrada', Juan Pablo le prometió una próxima entrevista y Tom pidió por él a quienes le conocen. Página 64.



Andreas Sporn

Una vez asegurado el Safety Car, sabíamos que sólo había un sitio donde retratarlo: los Gaukler Studios en Stuttgart. ¿Y el fotógrafo? Tenía que ser Sporn -ha fotografiado coches Mercedes durante años. Página 58.

Peter Windsor

La resolución del título mundial impuso a nuestra firma de oro un severo *tour de force*. Es innegable que el planteamiento de su análisis de los porqués de Suzuka es de lo más seductor para el aficionado que quiere saber más. Página 34.





F1 RACING MAGAZINE **MAN OF THE YEAR**

www.f1racingawards.com

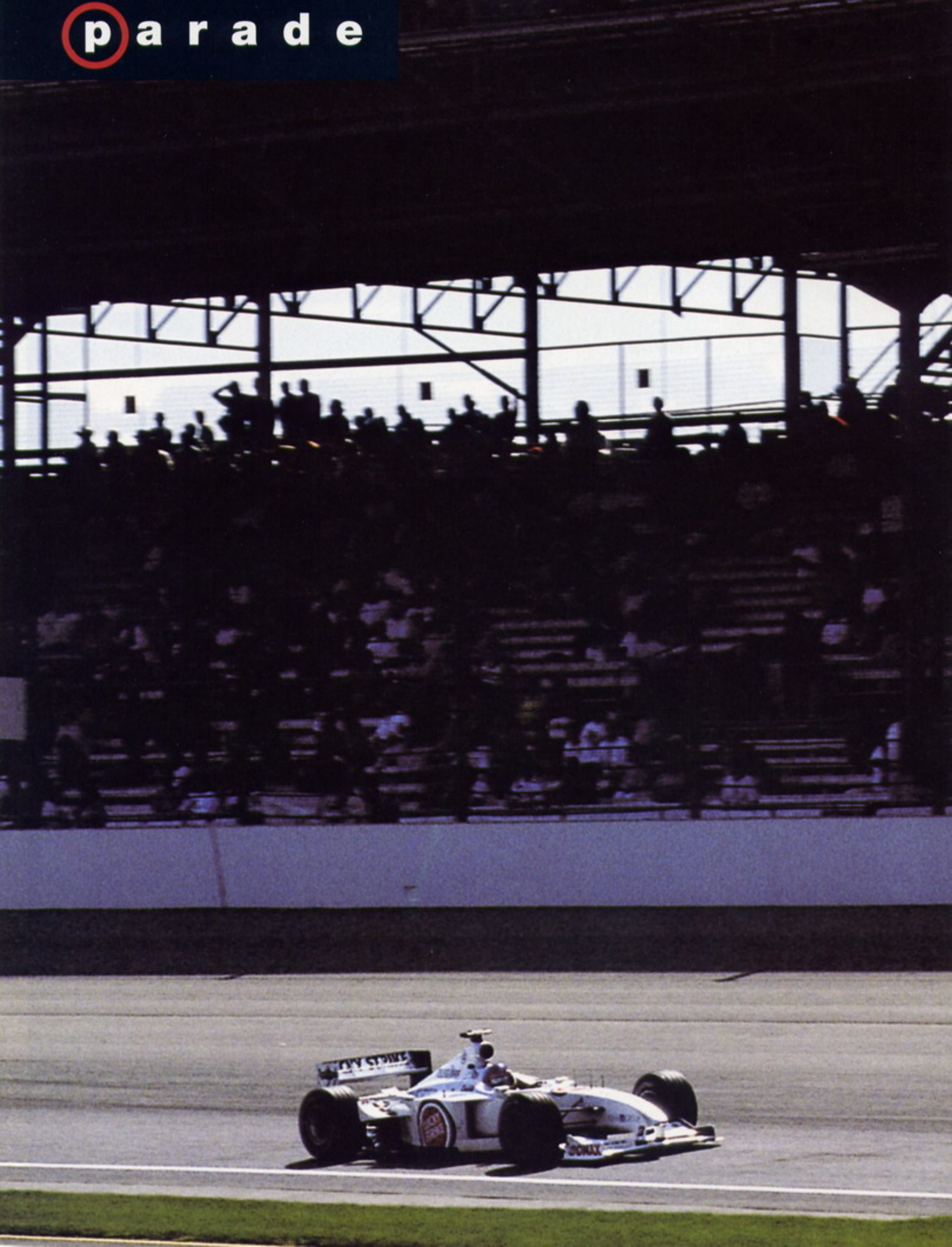
Aún puedes votar en la primera edición de los premios *F1 Racing* Hombre del Año.

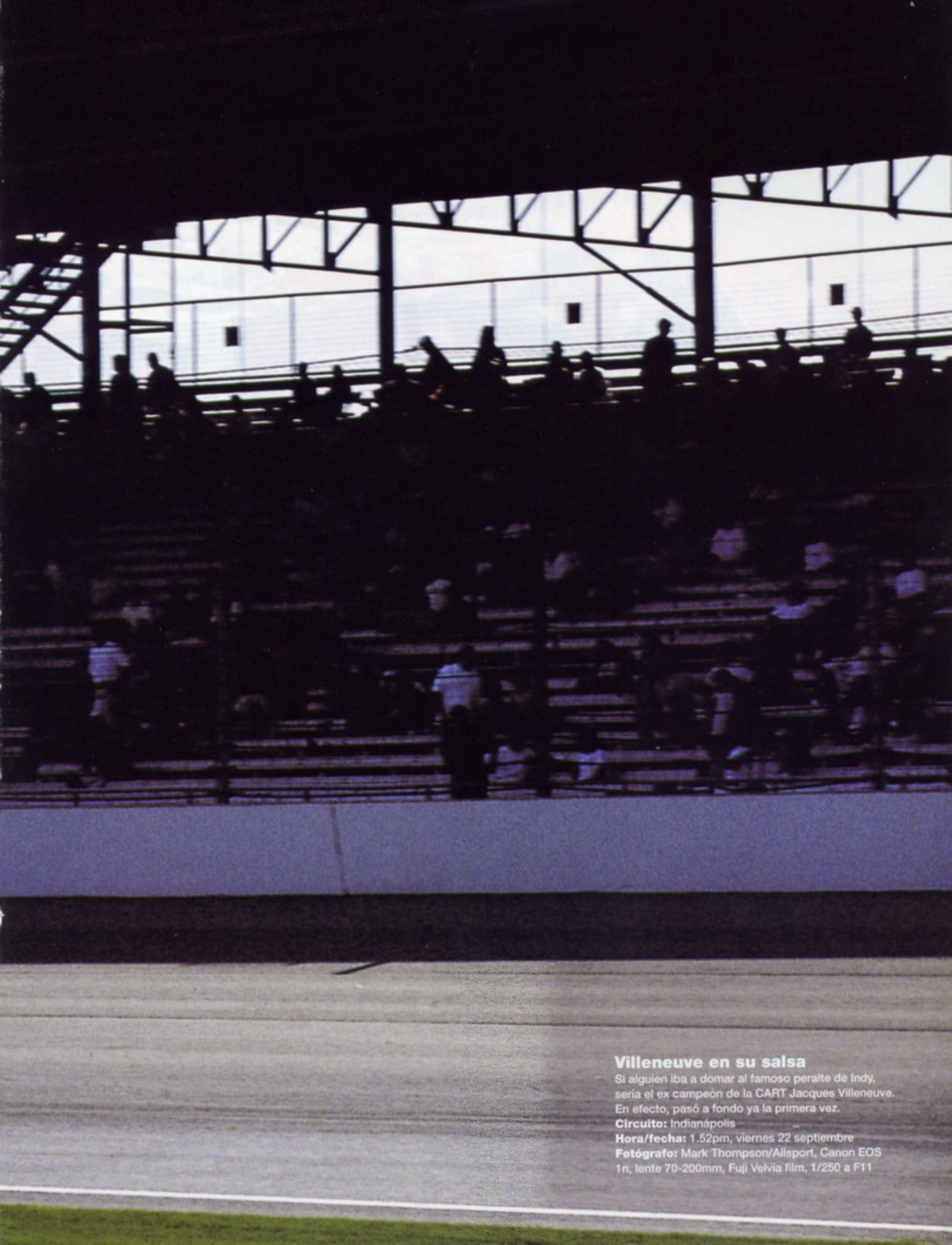
El concepto es fácil – todo lo que tienes que hacer es conectarte a esta web, hacer ‘click’ en tu bandera y seguir las instrucciones.

Los resultados serán publicados en el próximo número de *F1 Racing*. ¡Conéctate y a votar!



parade





Villeneuve en su salsa

Si alguien iba a domar al famoso peralte de Indy, sería el ex campeón de la CART Jacques Villeneuve. En efecto, pasó a fondo ya la primera vez.

Circuito: Indianápolis

Hora/fecha: 1.52pm, viernes 22 septiembre

Fotógrafo: Mark Thompson/Allsport, Canon EOS 1n, lente 70-200mm, Fuji Velvia film, 1/250 a F11

parade





Nariz rota

Los más veloces en recta volvieron a ser los Arrows. Jos Verstappen llegó a rodar cuarto antes de que un problema de frenos le echara de pista.

Circuito: Indianápolis

Hora/fecha: 1.42pm, domingo 24 septiembre

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

parade



"Che stupido!"

Vuelta 69, cuatro para el final. Schumi líder. De repente, desastre: trompo en la Curva 10. Pero se recupera -y sus mecánicos vuelven a respirar.

Circuito: Indianápolis

Hora/fecha: 2.23pm, domingo 24 septiembre

Fotógrafo: Clive Mason/Allsport, Canon EOS 1n, lente 70-200mm, Fuji Velvia film, 1/125 a F4



El ladrillo es hermoso

Indy fue reasfaltado en los 30, pero siempre será el Brickyard. Una estrecha franja con 91 años a cuestas lo dice todo sobre el sentimentalismo americano.

Circuito: Indianápolis

Hora/fecha: 5.54pm, viernes 22 septiembre

Fotógrafo: Paul-Henri Cahier, Canon EOS 1V, lente 200/1,8 mm con convertidor 2,0, Kodachrome 64 film, 1/250 a F6,3







Joan Villadelprat

El período de abstinencia más largo de Ferrari ha tocado a su fin. Toda Italia debe ser una fiesta.

El título de Schumacher ha sido más que merecido. La Fórmula 1 necesitaba un éxito de esta categoría para alimentar la 'adicción' que hay en todo el mundo a esta especialidad deportiva, porque el triunfo de Ferrari es el de un mito. Para Italia representa mucho.

Todos saben lo que significa Ferrari para Italia, es la segunda bandera. Es un nombre conocido en todo el mundo; puedes ir adonde quieras, a cualquier parte del globo, que saben lo que es un Ferrari, 'un coche rojo que corre mucho'. Los italianos se identifican tremendamente con la Ferrari, el hecho de que se haya conseguido el título 21 años después es una gran noticia para Italia, muy importante para el país y para el equipo.

Cuando yo trabajé en la Scuderia viví una de las mejores etapas de mi vida (allí conocí a mi mujer), disfruté mucho trabajando en el equipo. Cuando todo iba bien, podías ir adonde fuera que todo el mundo te ayudaba, te reconocía; si ibas a un restaurante y no había mesa, te la buscaban de inmediato, lo que hiciera falta. Claro que, como buen país latino,

cuando las cosas iban mal, enseguida te lo recordaban efusivamente en todas partes, los dos extremos propios del 'sentir latino': se pasa de héroe a villano en menos que canta un gallo.

La dimensión de Ferrari es increíble. Puedes ir a Maranello o 250 kilómetros a la redonda, que siempre verás una bandera con el *cavallino*. El cura repica las campanas y en mi época venía a bendecir los monoplazas antes de cada carrera, aunque una racha no muy exitosa recomendó reducir esta práctica y guardarla sólo para las grandes ocasiones, como el inicio de una nueva temporada.

El país se paraliza, el presidente del gobierno se felicita, el ayuntamiento de Maranello organiza fiestas, pocas cosas hay comparables a este fenómeno, a veces superior a las celebraciones de la *squadra azzurra*, la selección nacional de fútbol. Ferrari significa pasión, bandera, política, deporte, sentimientos, patriotismo, mito...

“Se ha quitado la presión de encima, y puede que veamos a un Schumacher aún mejor”


Para Schumacher, el título también es muy importante porque ha sido el piloto encargado de reconquistar lo que ha estado 21 años fuera. Aumenta su carisma y hace olvidar todas las críticas recibidas por parte de la prensa italiana de ser un piloto poco cercano al sentir de Ferrari. Críticas que ya empezó a borrar cuando comenzó a hablar algo de italiano.

Ha trabajado bajo mucha presión. Se ha librado de una especie de maldición, porque pensaba que el título llegaría antes y le ha costado. Se fue del mejor equipo de su tiempo, Benetton, para fichar por el que más dinero invertía, por el que siempre ha gastado más en material, en técnicos, en todo, y han pasado cinco años hasta que lo ha logrado. Ha tardado más de lo que suponía y eso demuestra de nuevo que la F1 es muy compleja, no se improvisa, y los resultados llegan cuando no se escatima tiempo (días, meses y años) en trabajar, entrenar, desarrollar, evolucionar; y se necesita estabilidad (véase la gente de Benetton que se llevó con él).

Michael ha aportado la confianza necesaria para que todo el mundo se tranquilizara. Jean Todt cometió muchos errores al principio, pero la llegada de Schumacher con la gente de Benetton, encabezados por Ross Brawn, permitió trabajar sin verse afectados por las presiones externas. Esquivando los comentarios de todos y de la prensa, al final lo han conseguido.

Personalmente, creo que se merecía el título, sigo pensando que es el mejor piloto del mundo. A partir de ahora, se tomará las cosas de otro modo, se ha quitado la presión de encima y podemos ver un Schumacher todavía mejor. No sé cuánto tiempo querrá continuar en el mundo de la competición, porque es una persona que concede muchísima importancia a la familia, a disfrutar de su compañía y valora mucho a sus amigos, en un mundo en que es complicado saber quién es amigo tuyo. El próximo año irá a buscar el cuarto título y, depende de lo que pase, a lo mejor intenta alcanzar los cinco entorchados de Fangio o los cuatro de Prost.

La época de Barnard y mía en Ferrari fue decisiva para que hoy esté donde está la Scuderia, porque nosotros iniciamos la modernización del equipo. Estuvimos a punto, muy cerca, de conseguir el título mundial en nuestro cuarto año, pero no hubo paciencia, algo que ahora, en 2000, no ha faltado. Ahora, Schumacher disfrutará de este título. Se ha quitado una espina que llevaba clavada, pilotará con todo el gusto del mundo, incluso mejor de lo que ha hecho hasta ahora. No sé hasta cuándo, es muy calculador, y sé, por la manera de pensar que tiene, que decidirá dejarlo en un buen momento de su carrera deportiva y no cuando la motivación empiece a flaquear.

De momento, tiempo de alegrías y de tranquilidad para los aficionados italianos. En el futuro puede pasar de todo, pero Ferrari vuelve a brillar, gozan de estabilidad para seguir trabajando y, en Fiat, del respaldo y el apoyo de todos para seguir invirtiendo en la Scuderia. 



Javier del Arco

¿Cómo podemos clasificar a Mika Häkkinen y Michael Schumacher? Estudiemos las cifras.

Iba a titular *Vere dignum et justum est, equum et salutare* (es en verdad digno y justo, equitativo y saludable...) en referencia al tercer título mundial de Michael Schumacher; pero me he contenido a tiempo. Y no porque me pareciera irreverente utilizar un texto de la liturgia católica, no, sino porque a buen seguro se hubiesen alzado voces (léase *e-mails*) clamando a favor del tenaz Häkkinen y en contra del altivo *Schumi* y, francamente, a estas alturas del año uno no está para polémicas. De modo que, como en el 'acudit' de Eugenio, yo te doy cien duros y tú te compras lo que quieras...

Separados en edad por apenas 3 meses, tras debutar en Phoenix (Mika) y Spa (Michael) en 1991 y proclamarse dos veces cada uno Campeón del Mundo en años consecutivos, ambos disputaban el pasado 8 de octubre en Suzuka su 144º Gran Premio puntuable, el finlandés con 147 intentos en su haber y el alemán con 145. Y lo hacían saliendo juntos desde la primera línea de la parrilla por 11ª vez desde que lo hicieran en Mónaco 94, por 10ª desde que ambos militan en sus actuales equipos y por 3ª en la actual temporada.

Solamente ellos dos tenían opción al último título del milenio, el tercero de su carrera; consecutivo en el caso de Häkkinen, algo que únicamente Fangio había logrado previamente; al volante de un Ferrari en el de Schumacher, algo que nadie había conseguido en 20 años. Sonoro, por tanto, ganara quien ganase... aun en el caso de que el duelo quedara por decidir en el circuito de Sepang dos semanas más tarde.

Ciertamente, Schumacher lo tenía mejor: le bastaba con sumar dos puntos más que su rival para asegurarse el título, mientras que las opciones de Häkkinen –salvo que *Schumi* no puntuara– pasaban necesariamente por la victoria. Pero después de finales tan increíbles como el de 1986 en Adelaida (Australia), puede esperarse cualquier cosa.

“Una pregunta cuya respuesta será siempre distinta según se haga en Maranello o en Woking, en Kerpen o en Helsinki”

Antes de volver a cruzarse, las trayectorias de ambos protagonistas resultaron divergentes. En su segundo Gran Premio (Italia), tras cambiar de Jordan a Benetton, *Schumi* ya marcó 2 puntos, en el 8º (México 92), estaba en el podium y en el 18º (Bélgica 92), justo al año de su debut, obtenía el primer triunfo, lo cual no es que lo situara en el Olimpo de la F1, pero le hizo subir un escalón más hacia él. Un año de transición mientras Prost se merendaba su 4º título con la 'operación Williams' y a renglón seguido, con 8 victorias por temporada, Michael se proclamaba Campeón del Mundo de 1994 y 1995. Llevaba disputados 68 Grandes Premios y ganados 19, es decir un 28% que ya lo situaba en la 4ª posición de *ranking* absoluto detrás de Fangio, Ascari y Clark. Y entonces fichó por Ferrari...

Häkkinen también marcó 2 puntos muy pronto, en su 3ª salida (San Marino 91), pero 'se tragó' los años malos de Lotus (1991-92) y McLaren (1993-96), no se subió al podium hasta su 33º GP (Japón 93) y hasta el de Europa de 1997 disputado en Jerez, no logró saborear las mieles del triunfo: era su 96º Gran Premio y le confería el primer puesto en el *ranking* de pilotos que más han tardado en ganar, sustituyendo a Thierry Boutsen (95) y conservando tan peculiar liderazgo hasta que Barrichello se lo arrebató este año con su tremenda victoria de Hockenheim, que era su Gran Premio nº 126...

Si en vez de fichar por Ferrari, lo hubiese hecho por Williams o McLaren ¡quién sabe dónde estaría en estos momentos –estadísticamente hablando– Michael Schumacher! No es descabellado pensar que muy cerca o a la par de los 5 títulos de Fangio y por encima de las 51 victorias de Prost. Pero está en Ferrari, ha ganado 24 veces (más que nadie) para Maranello y de no ser por su accidente del año pasado en Silverstone, la culminación hubiese llegado probablemente doce meses antes.

Häkkinen se encontró en 1998 con la mejor combinación chasis-motor del paddock en su McLaren-Mercedes y no desaprovechó la oportunidad: con 8 triunfos en 16 carreras, se proclamó Campeón y repitió en el 99 con 'sólo' 5 triunfos, *Schumi* fuera de combate... y un Eddie Irvine que intentó sustituir a este último como líder de Ferrari sin dar la talla.

Además, no todo se reduce a victorias, podiums o puntos. *Para llegar primero, primero hay que llegar.* Y entre los 182 pilotos que han disputado 20 o más Grandes Premios, Schumacher ocupa el 6º lugar con 102 carreras acabadas (70%), Häkkinen el 30º con 91 (61%) y Coulthard el 25º con 67 (63%).

La de Suzuka ha sido la 28ª ocasión en que Mika y Michael han subido juntos al podium. La primera fue en Imola aquel 1 de mayo de 1994 de triste memoria. En 14 de ellas, el nivel más alto lo ha ocupado Schumacher, en 9 Häkkinen y en 5 otros pilotos. Lo cual, como todo lo anterior, son meras cifras y porcentajes aportados para intentar contestar una pregunta cuya respuesta será siempre distinta según se haga en Maranello o en Woking, en Kerpen o en Helsinki...

F1 rankings

Bienvenidos a los Rankings F1 Racing -nuestra actualización mensual sobre quién rinde y quién no en la F1-. Lee. Y medita.

RANKING	PILOTO	PUNTOS
1	Michael SCHUMACHER	177,4
2	Mika HÄKKINEN	176,4
3	David COULTHARD	156,2
4	Ralf SCHUMACHER	141,6
5	Jacques VILLENEUVE	141,6
6	Rubens BARRICHELLO	140,1
7	Heinz-Harald FRENTZEN	137,9
8	Giancarlo FISICHHELLA	137,3
9	Jarno TRULLI	133,5
10	Eddie IRVINE	128,6
11	Mika SALO	122,4
12	Jos VERSTAPPEN	122,1
13	Jenson BUTTON	121,1
14	Pedro DE LA ROSA	120,0
15	Jean ALESI	116,2
16	Pedro DINIZ	114,4
17	Johnny HERBERT	113,4
18	Nick HEIDFELD	111,0
19	Alexander WURZ	110,9
20	Marc GENÉ	110,6
21	Ricardo ZONTA	108,9
22	Gastón MAZZACANE	106,2
23	Luciano BURTI	86,2*

*Puntuación provisional

RANKING	COCHE	PUNTOS
1	FERRARI	87,4
2	MCLAREN-MERCEDES	81,4
3	WILLIAMS-BMW	46,3
4	JORDAN-MUGEN HONDA	45,6
5	BENETTON-PLAYLIFE	39,7
6	BAR-HONDA	39,6
7	JAGUAR-COSWORTH	33,8
8	ARROWS-SUPERTEC	30,6
9	SAUBER-PETRONAS	27,6
10	PROST-PEUGEOT	22,2
11	MINARDI-FONDMETAL	11,4

Rankings calculados después del GP de Japón.

El Ranking F1 Racing de Pilotos se basa en las prestaciones en calificación y carrera de cada uno, valorando la competitividad de su coche y hasta qué extremo los fallos mecánicos influyen en su resultado. El Ranking de Coches se basa en prestaciones en calificación y carrera. Pueden sumarse los Rankings de Piloto y Coche para obtener la Puntuación Total. Los rankings ganarán precisión durante el año. © 2000 Cycle Team

OPA hostil interna en BAR

SCOOP!

LAS DISPUTAS políticas en BAR están llegando a la crisis, como esta carta (abajo), enviada anónimamente a *F1 Racing*, revela en exclusiva. El 'guru' técnico del equipo, Adrian Reynard, que ha reñido con el patrón Craig Pollock durante 18 meses, prepara un golpe de estado en un intento de tomar la mayoría accionarial en el equipo. La carta fue enviada con esta nota adjunta: "La verdad detrás del conflicto. Estoy seguro de que a sus lectores les interesará esto".

Interpelado en Suzuka sobre la carta, Reynard dijo: "Es demasiado pronto para hacer comentarios. Delicado". Se negó a desmentir que el contenido de la carta fuera inexacto. Cape Partners BV (abogados de Reynard) es una empresa de las Islas Virgenes británicas.

LA CARTA:
Estrictamente confidencial
Señores,
escribimos para ratificar el acuerdo entre Has Dosanjh, Rick Gorne, Barry Green, Malcolm Oastler, Adrian Reynard, Robert Syngé, Otmar Szafnauer y James Turner (colectivamente, el 'Equipo Gerente') y Cape Partners B.V. ('Cape') con respecto al contrato de Cape en base exclusiva para prestar ciertos servicios de asesoría financiera al Equipo Gerente a propósito de la posible adquisición de British American Racing (la 'Empresa').

Pollock expresó sorpresa ante la carta, diciendo: "Tenía alguna sospecha de que algo así estaba en marcha, pero no hasta este extremo. Me sorprende ver algunos de esos nombres en la lista. Esto va en contra de

las condiciones de nuestra *joint venture*".

Una compra de acciones por los gerentes, como ésta, necesitaría el acuerdo de todos los accionistas, BAT, Pollock y Reynard.

Pollock reiteró que pretende seguir siendo el jefe de BAR.

Cape Partners B.V.
31 Curson Street
London W1Y 7AE
Tel: 0207 318 1690
Fax: 0207 318 1699

BRITISH AMERICAN RACING MANAGEMENT BUYOUT TEAM

Has Dosanjh
Middlesex, United Kingdom

Rick Gorne
Oxford, United Kingdom

Barry Green
C/o Team Green, 7615 Zionsville Rd.
Indianapolis, IN 46258 USA

Malcolm Oastler
Oxon, United Kingdom

Adrian Reynard
C/o Reynard Motorsport Group, Reynard Park
Brackley, Northants, NN13 7BD, United Kingdom

Robert Syngé
Bucks, United Kingdom

Otmar Szafnauer
London, United Kingdom

James Turner
Banbury, Oxon., United Kingdom

22 September 2000

Gentlemen, Strictly Personal & Confidential

We are writing to confirm the agreement between, Has Dosanjh, Rick Gorne, Barry Green, Malcolm Oastler, Adrian Reynard, Robert Syngé, Otmar Szafnauer and James Turner, (collectively, the "Management Team") and Cape Partners B.V. ("Cape") with respect to Cape's engagement on an exclusive basis to render certain financial advisory services to the Management Team in connection with the possible acquisition of British American Racing (the "Company").

¿QUIÉN ES EL EQUIPO DE COMPRA?

Has Dosanjh director comercial, BAR; dimitió antes de Suzuka

Rick Gorne director del proyecto de desarrollo, BAR

Barry Green propietario del Team Kool Green, equipo de la CART

Malcolm Oastler director técnico, BAR

Adrian Reynard jefe de Reynard Racing Cars y accionista de BAR

Robert Syngé despedido del puesto de team manager de BAR en 1999

Otmar Szafnauer jefe de fabricación, BAR

James Turner director financiero

SUZUKA FUE AFECTADO por un terremoto el viernes, de 3,9 en la escala de Richter. El epicentro estaba a 150 kilómetros y derribó edificios. No hubo tales efectos en Suzuka, aunque algún bromista mencionó las palabras 'Irvine' y 'mujer encantadora'. ¿De veras hizo Edmund temblar a la tierra?



¡La sequía de Ferrari acabó por fin!



El momento de la verdad: Schumi campeón del mundo por tercera vez.

Bien está lo que bien acaba

UN CUARTO DE BILLÓN de pesetas se calcula que ha gastado Ferrari desde 1996 en su primer título de pilotos en 21 años.

Unos 7.000 millones anuales se han gastado sólo en Michael Schumacher, pero Ferrari lo ve como bien empleado. Añádase un túnel de viento, los servicios de Todt, Brawn, Byrne y el mago electrónico Czapski, etc.

Pero esto no importaba en Suzuka —Schumi hacía karaoke bien entrada la noche en el Log Cabin con su hermano Ralf, su mujer Corinna y el jefe de Mercedes Norbert Haug (se dijo que Ron Dennis y Adrian Newey se largaron cuatro minutos después del banderazo). ¡Schumi incluso fue visto cantando y bailando en calzoncillos!

Así comentaron el momento:

Michael Schumacher
"Es la mayor emoción que he sentido en mi carrera deportiva. ¡Incluso doblé el volante de tanto golpearlo! Qué alivio. Hablé con Luca [Montezemolo] y me dijo que es increíble lo que está pasando en Italia."

"La reacción de Mika fue excepcional. Es el mejor hombre contra el que he perdido y ganado títulos. Espero que tengamos más buenos años juntos".



Mika Häkkinen

"Obviamente estoy decepcionado, pero aun así quisiera felicitar a Michael. Hemos tenido una gran lucha este año, ambos con altibajos, y ha sido apasionante. Creo que para ser un buen ganador hay que ser un buen perdedor, y nosotros [McLaren] estamos concentrados en acabar bien la temporada en Malasia y también en el campeonato del año próximo".

"Qué alivio. Es la mayor emoción que he sentido en mi carrera"

Michael Schumacher



Ross Brawn

"Hemos pasado cuatro años realmente duros y la victoria de hoy es un sueño hecho realidad. Cuando llegué a Ferrari ésta era mi ambición y lo he logrado. Michael hizo su brillante trabajo habitual, pero el de Ferrari aún no está acabado. Sería bonito redondear este año histórico rubricando el doble triunfo con el título de constructores".



Jean Todt

"Un momento alegre. Me siento feliz y honrado por trabajar con un equipo tan fantástico y un piloto tan excepcional como Michael. Agradezco al presidente Montezemolo haber puesto los medios a nuestro alcance para lograr este resultado. El triunfo llegó tras una emocionante lucha con un digno adversario".



Rubens Barrichello

"Me siento genial —¡soy parte de esto!—. Creo que he contribuido a este gran día para Ferrari. ¡Ojalá me toque a mí algún día!".



Jody Scheckter

"Estoy abatido por perder mi condición de último campeón de Ferrari. No, no, ¡bromeo! En serio, estoy muy contento por todos en Ferrari —aunque debo admitir que he disfrutado de esto del 'último campeón Ferrari'. La alegría y alivio tras cuatro años de intensa presión, bien, fue genial."



El reinado de Jody acabó por fin.

MAS maderas

Ultimos chismes del paddock

¿Cambio de tercio de Reynard?

Adrian Reynard, de BAR, fue visto entrevistándose con el director técnico de Jaguar Gary Anderson en Suzuka, dando cuerpo a los rumores de que si su asalto a BAR vacilara (ver página 24), podría cambiar de equipo. Reynard y su empresa han trabajado extensamente con el nuevo director de Jaguar Bobby Rahal en la CART.

¿Los Diniz accionistas de Prost?

Se cree que el padre de Pedro Diniz, Abilio, está próximo a comprar acciones de Prost GP,



con independencia de si su hijo Pedro (arriba) acaba en el equipo en 2001. El multimillonario Diniz (posee el equivalente brasileño de Carrefour, Alcampo y Capra-bo juntos) quiere entrar en F1 y sabe que las acciones del afligido equipo nunca estarán tan baratas como ahora.

Rumores de retirada para Mika

Aquí hay algo. Un periodista finlandés 'próximo' a Mika Häkkinen habló a *F1 Racing* en Suzuka del deseo de Häkkinen de retirarse si hubiera ganado su tercer título en Malasia. Añadió que, aunque ahora ya no podía hacerlo, aún podría dejarlo al acabar la temporada. Difícil de confirmar, pero tiene cierto sentido —Erja va a dar a luz (piensen en esas noches en vela) y, ¿qué más necesita demostrar?



Mika Häkkinen ensayando sollozos.

2001: sin sorpresas

EL GP DE GRAN BRETAÑA está finalmente fijado para el 15 de julio, un cambio de fecha que se espera minimice las posibilidades de otro diluvio.

El Consejo Mundial de la FIA se reunió a primeros de mes en Sevilla para confirmar esto y cuanto sigue:

- Probar el lunes en un circuito donde acaba de disputarse un GP no será permitido. Probar en Silverstone, Magny-Cours, Monza y Barcelona también está prohibido 28 días antes de sus respectivos GPs –las pruebas ya están prohibidas en otras pistas.

Además, habrá un hueco de tres semanas entre GPs en agosto.

Un máximo de 10 juegos (antes 8) de neumáticos se permitirá el viernes. Tres de ellos, uno de los cuales de distinta especificación, no podrán usarse después.



Diez juegos de gomas ayudarán al show de los viernes.

Para prevenir el aquaplaning en lluvia, el diámetro de los neumáticos de agua aumenta en 10mm.

- Cambios en la normativa técnica desde enero de 2001: las cargas aplicadas a la estructura del roll bar aumentan a 50KN laterales (antes 12); 60KN longitudinales (antes 45) y 90KN verticales (antes 60) –10KN son una tonelada.

Un crash test de intrusión lateral para el monocoque ha sido también introducido, y el alerón trasero está ahora limitado a un máximo de tres secciones aerodinámicas.

CALENDARIO 2001

4	Marzo	Australia
18	Marzo	Malasia
1	Abril	Brasil
15	Abril	San Marino
29	Abril	España
13	Mayo	Austria
27	Mayo	Mónaco
10	Junio	Canadá
24	Junio	Europa
1	Julio	Francia
15	Julio	Gran Bretaña
29	Julio	Alemania
19	Agosto	Hungría
2	Septiembre	Bélgica
16	Septiembre	Italia
30	Septiembre	EE.UU.
14	Octubre	Japón

Los tests en pistas como el Circuit de Catalunya se reducirán.



Futuro para Zonta

RICARDO ZONTA sacrificará un puesto titular con Sauber en 2001 para ser probador de Jordan, con vistas a volver a la F1 en 2002.

"Jordan es un gran equipo", dijo. "Espero que, si invierto mi tiempo en ellos, pueda ser titular en 2002".

Fondo a favor de Gislimberti

LA TRISTE y desafortunada muerte en Monza del bombero Paolo Gislimberti ha mostrado la cara más –y menos– humanitaria de la F1.

Bernie Ecclestone donó una gran suma a un fondo a favor de la esposa de Gislimberti y su futuro hijo, y pidió a todos los equipos hacer lo mismo.

Algunos rehusaron hacerlo, sin embargo, afirmando que Monza era el culpable y debería por tanto contribuir por ellos. Bernie no iba a aceptar un no por respuesta y recortó una suma sustancial de los beneficios de TV de cada equipo en ese fin de semana. Buen tipo, Bernie.



Los dimes y diretes sobre Minardi ya están resueltos.

Empieza el futuro de Minardi

GABRIELE RUMI, director general de Minardi, ha vendido sus acciones en el equipo por \$22 millones (4.200 millones de pesetas), cantidad relativamente pequeña por la falta de un contrato de motor.

El 68,68% de Rumi es ahora propiedad de PSN

(Panamerican Sports Network), una red de TV que posee los derechos de las retransmisiones digitales de F1 en Suramérica, y que podría comprar los de Norteamérica en el futuro.

Gian Carlo Minardi sigue como jefe de equipo, con un 12,4% de acciones, pero los

días de Rumi en F1 han acabado. Dice que no asistirá a más GPs.

PSN llegó a Minardi con Esteban Tuero en 1998, y elevaron su compromiso en 2000 con el también argentino Gastón Mazzacane, que es probable que siga en 2001.

AHORA QUE MICHAEL ha ganado el título, Eddie Irvine ha decidido vender su Ferrari 512 BBI de 1982 (dcha.) en Coys. Con un precio mínimo de 9,5 millones de pesetas, Edmund describe así a su coche: "Me he divertido mucho y debo decir que, aunque tenga 18 años, es genial. El coche tampoco es malo". Eddie Irvine -el hombre más divertido del mundo.



Servià se afianza en la CART

A FALTA DE dos carreras para que concluya el campeonato CART americano, Oriol Servià mantiene la 15ª posición en la tabla provisional y es el segundo rookie (debutante) clasificado.

El de Telefónica ha puntuado ya en 11 de las 18 pruebas disputadas (se le cita como 'mister consistency' en el paddock de la CART), y en el óvalo de 1,25 millas de Madison fue 5º, su segundo mejor resultado.



punto de vista

Benetton: borrón y cuenta nueva

LA ÚLTIMA VEZ que Michael Schumacher ganó el título fue en 1995 con Benetton. Cómo han cambiado los tiempos para el equipo de Enstone desde entonces. La máxima 'Olvida hoy, es mañana lo que cuenta' podría aplicarse a cada equipo de F1, pero a ninguno más que a Benetton. Por su nivel de incluso hace dos años, 2000 ha sido un desastre total.

Pero ¡ánimo! El futuro es, de hecho, brillante.

Objetivamente, han alcanzado todos sus objetivos de pretemporada, el más importante de los cuales era un motor oficial. No sólo se hicieron con Renault, sino que Benetton es ahora propiedad -con acceso a sus recursos- de una gran empresa.

Una decepcionante segunda mitad de 2000 no importa. Si son el 5º o 6º constructor es irrelevante; su única inquietud es estar listos para ganar el título cuando entren en F1 oficialmente en 2002. Han renunciado a la fiabilidad en búsqueda de las prestaciones -recuerda, el mañana cuenta.

Flavio Briatore es el responsable del planteamiento a largo plazo. Puede que no sea el más simpático del paddock, debido en parte a la mezcla de un envidiable bronceado, esas amenazadoras y omnipresentes gafas de sol y una franqueza monosilábica, pero Flavio es un ganador.

Poco gente, después de todo, habría llegado a extremos tan potencialmente destructivos en su búsqueda de la perfección como ha hecho en los pasados meses. Nadie, ni siquiera Giancarlo Fisichella, ha escapado a la crítica en público. Flavio quiere lo mejor y ha descubierto mucha paja en el trigo Benetton. Su exigencia es la clave del futuro del equipo porque no acepta meteduras de pata de nadie.

En 2001, Button, que ha mostrado que puede con Ralf Schumacher, estará al volante de un B201 diseñado por Gascoyne, motorizado por Renault y calzado por Michelin. ¿Entusiasmado?

Deberías estarlo.



por TOM CLARKSON

ALLSPORT: MARTYN ELFORD; LAT: PA PHOTOS; PHIL SEDGWICK

¡Regreso bomba de Nigel!

NIGEL MANSELL está listo para volver a la F1 -pilotando el Arrows biplaza (abajo).

Mansell ofrecerá 'paseos' de demostración a invitados y sponsors de European Arrows, el equipo junior de F3000 de Arrows F1.

"Estoy encantado de volver a un F1", dijo Mansell a nuestra revista hermana, *Autosport*. "Ésta es una de las más excitantes oportunidades basadas en el automovilismo con la que he trabajado". ¿Estás seguro de eso, Nigel?



JACQUES VILLENEUVE se tiñó el pelo de rojo para el GP de Japón. "Es para mostrar que mis preferencias van por Ferrari", dijo. Una observación muy irónica, sin duda.

LA SUPERMODELO GISELE (de lo mejor de Brasil) ha vuelto con Joao-Paulo (hermano de Pedro) Diniz. Dichosa familia.



Enredo en Prost: últimas noticias



PROST GP puede haber frenado su caída tras confirmar que los AP04 del año próximo montarán motores Ferrari 2000.

El patrón Alain Prost dijo: "Es un alivio. Ahora podemos concentrarnos en el coche del año que viene. Es tarde, pero lo más importante es que tenemos uno de los mejores motores y podremos reconstruir totalmente el equipo".

Pero no todo son buenas noticias: el sponsor Gauloises se retira de la F1. Esto deja a Prost un déficit de unos

3.300 millones de pesetas; si va a costarle 4.500 millones usar propulsores Ferrari, las cuentas no salen.

El compañero de Jean Alesi en 2001 aún tiene que ser anunciado, pero se cree que Marc Gené estaría en el punto de mira, ya que con él llegaría Telefónica, que podría dejar a su actual equipo, Minardi. En la baraja sigue Pedro Diniz, que trae unos 2.200 millones.

"No hay pilotos malos en F1", dijo Prost, "[pero] la elección podría hacerse

para complacer a un eventual sponsor".

Independientemente del nombre del segundo piloto, Joan Villadelprat tiene una oferta de Alain para incorporarse al equipo como team manager. El de Sant Cugat está valorando esta opción junto a otra de un equipo americano para ir a EE.UU., y debería decidirse en breve.

Y, por último, se dice que Alain ha vendido (o venderá) parte de su equipo, pero a quién está por ver. Una cosa es segura: "Seguiré siendo el jefe", dijo.

BRIATORE VIP "Estoy bien con Naomi... me hace sentir importante", dijo Briatore a Hello!. ¿Algo más, Flavio?



Posaderas seguras

LEAR, SPONSOR de Jaguar, ha desarrollado una nueva versión de su asiento de seguridad.

Llamado APEX (Protección y Extracción Avanzadas), ofrece mejor protección del cuello y barras de liberación rápida para que pueda ser desmontado fuera del coche, evitando así lesiones mayores.

Se espera que sea pronto obligatorio, como fuera su predecesor en 1999.

El asiento APEX puede ser desmontado para proteger a los pilotos de otras lesiones.



PARECIDO RAZONABLE



David Schwimmer
Todo un Friend



Marc Gené
Todo un amigo

Del Arco, condecorado

NUESTRO COLABORADOR de excepción, Javier del Arco (dcha., durante su parlamento), ha sido distinguido por la Fundación RACE -junto al fotógrafo Francisco Alguersuari y el periodista Arturo de Andrés- "en reconocimiento a la trayectoria profesional y apoyo prestado al mundo del motor".



POBRE JAGUAR. Antes de Indy, su gente de relaciones públicas ideó una gran treta publicitaria —a saber, hacer conducir a Eddie Irvine el R1 por la Quinta Avenida de Nueva York con Herbert en un taxi amarillo junto a él—. Extrañamente, los jefazos de Jaguar tenían sus dudas e invitaron a muy pocos medios. Luego el coche se rompió...



ELECCIÓN PILOTO ELF CAMPUS



(De izda. a dcha.) Álvarez, Míguez, Jaime Caralt y Miguel Costa

Del kart al monoplaza... ¡gratis!

UN GALLEGO DE 18 AÑOS, Celso Míguez, ha sido elegido piloto Elf Campus para la temporada 2001. La elección entre los cuatro preseleccionados fue de las más duras que se recuerdan: se necesitaron dos tandas cronometradas adicionales en el Circuit de Catalunya para que el jurado se decidiera entre Celso y el leonés David Álvarez.

Míguez disputará así la próxima temporada en el campeonato francés de Fórmula Elf Campus de forma gratuita. El joven de Pontevedra fue el más rápido y supo sacar el máximo provecho de su experiencia en karting, donde ha corrido hasta ahora.

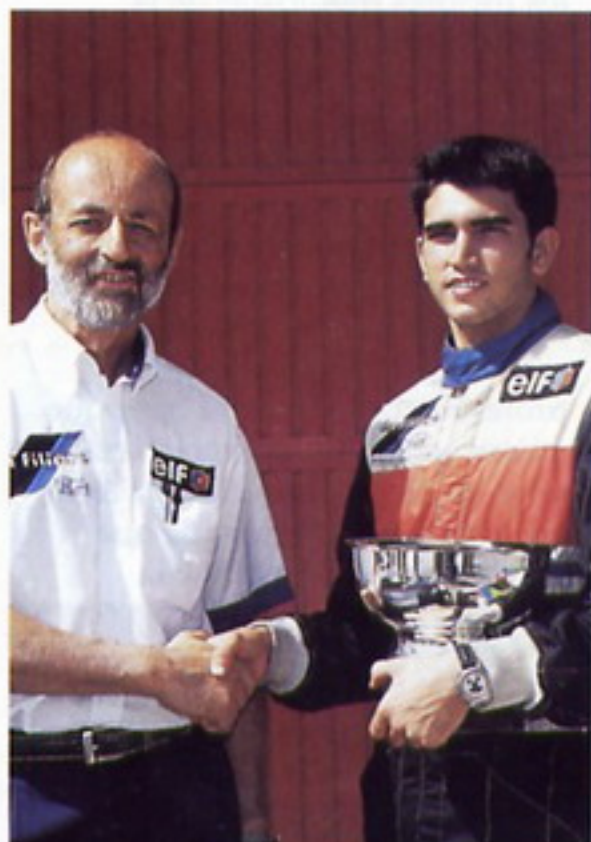


Qué bueno es mi niño

TOMAS SCHECKTER, el hijo de 20 años de Jody, campeón del mundo 1979 con Ferrari, es el nuevo piloto probador de Jaguar. En la foto le vemos con Jody y Neil Ressler, presidente de Jaguar Racing.

Scheckter toma el relevo de Luciano Burti, que asciende para sustituir a Johnny Herbert como titular y ser el compañero de Eddie Irvine en 2001.

"Tengo que asegurar que el Jaguar R2 del año próximo llegue a ser tan competitivo como sea posible", dijo Tomas. "Es una tarea que me gusta".



PESCAROLO CAZATALENTOS El jurado contó con la ayuda de Henri Pescarolo (arriba, dando la mano al vencedor), todo un mito automovilístico, que siguió muy de cerca la jornada de pruebas en el Circuit de Catalunya como responsable de La Filière, equipo apadrinado por Elf que ha sido cantera de pilotos franceses y españoles.

límite

Guía a la Fórmula 1 para gorriones

La F1 no fue la única carrera en Indy hace unas semanas.

¿Ah sí? Por favor, dime.

Bien, para aquellos no metidos en F1, la Hulman-Hoosier Hundred fue en el Indiana State Fairground.

Parece coser y cantar...

Nada de eso, las velocidades que alcanzan estos chicos te harían palidecer. Hablamos de *midgets*.

¿Y?

Bien, ¿qué te parece un Chevy V8 de 800CV metido en poco más que una bañera y exprimido hasta el límite alrededor de un óvalo de una milla? Oh, y estos chicos son los reyes del derrapaje.

¡Ahora te escucho!

Los *midgets* son una religión aquí —incluso hubo una oración seguida por una interpretación 'mano en el corazón' de la *Bandera Estrellada*.

¿Y los locales no se dieron cuenta de que tú no eras de por ahí cuando sonaba?

Soy bueno improvisando.

Ya. Y luego, ¿qué ocurrió?

Fue súper. Tras una conmovedora charla de Al Unser Jr (que aprendió el oficio en estos *dirt tracks*), 30 y pico coches se lanzaron —de costado— a la Curva 1 (de dos) a más de 200 km/h. Seis vueltas después, sucedió lo inevitable.

¿Qué fue?

Una 'croqueta' monumental. El segundo, Kasey Kahne, se abrió, golpeó el muro exterior y volcó ocho o nueve veces antes de detenerse. Cabeza abajo. Y luego salió tan campante.

Fabuloso. ¿Y quién ganó?

Tony Elliot.

¿Quién?

Créeme —tiene los testículos de un toro cuando se trata de llevar uno de estos trastos de costado.



No necesitas más en la Hoosier 100.

Bobby Rahal

El ex presidente de la CART explica cómo va a devolver la garra al equipo Jaguar.

¿Es consciente de la enormidad de la tarea que ha emprendido en Jaguar?

No sé si alguien puede llegar a ser totalmente consciente de cualquier cosa que se proponga, pero sé una cosa, ¡y es que estoy seguro de la envergadura de este reto! Entiendo que es una gran tarea. No me hago ilusiones sobre lo difícil que va a ser, dados todos los factores que penden de un hilo –la reputación de Jaguar y, por extensión, la de Ford Motor Company–. Están aquí para ganar, deben estarlo.

¿De cuánto tiempo dispone para dar la vuelta a la situación?

No sé si puedo contestar. Tengo un contrato de tres años como director ejecutivo de Jaguar Racing.

Debemos tener objetivos humildes y dejar que los resultados hablen por nosotros. El primer objetivo es recuperar algo de respetabilidad.

¿Cómo le afectará trasladarse a vivir a Gran Bretaña?

Nos instalaremos cerca de Amersham y, en muchos aspectos, será una experiencia maravillosa para mi esposa, mi familia y para mí. No lo he hecho por dinero. Lo he hecho porque, cuando era joven y empecé a correr, mi objetivo era la F1, donde estuve brevemente en 1978, aunque no por tanto tiempo como me hubiera gustado. Corrí por toda Europa y disfruté muchísimo.

¿Cuándo entrará en funciones?

Oficialmente, el 1 de diciembre, pero voy a Japón y Malasia. Así que el trabajo empieza ahora mismo.

Vd. era presidente de la CART. ¿Está dando la espalda a ese campeonato?

Mi equipo, Team Rahal, está muy involucrado en la CART. Ningún hombre es más grande que una organización o un deporte. No tuve que asumir la presidencia de la CART; lo hice porque quería ayudar al campeonato a corto plazo. Fue un coste personal tremendo para mi familia –por eso no quise hacerlo a dedicación plena.

¿Cuál es el primer trabajo en Jaguar?

Comprender dónde están los problemas. Dado el compromiso y los recursos, este equipo debería tener éxito. Tiene la fuerza de Jaguar, Ford, Cosworth –uno de los mejores motoristas de la historia– un presupuesto realista y enormes recursos tecnológicos. Como en todas las empresas, sin embargo, en realidad no son los recursos, sino la gente, lo que vale.

¿Puede el nuevo compañero de Eddie Irvine hacer que se mantenga recto?

No sé si Eddie necesita que le mantengan presionado. Es un profesional y tengo que creer que quiere ganar. Su reputación está un poco en juego porque dejó Ferrari por esto y estoy seguro de que quiere demostrar que fue la

decisión correcta –o una razonable decisión, al menos–. En cuanto a Luciano [Burti], bien, el año que viene será un periodo de reconstrucción en muchos aspectos, y ¿quién querría meterse en eso? Hay que confiar en chicos jóvenes para que te ayuden porque quieren demostrar al mundo que son los mejores. Parece decidido a sacar lo máximo de la oportunidad.

¿Cree que la F1 es la cúspide del automovilismo?

En términos comerciales, sí. En términos deportivos, no estoy seguro. En términos técnicos, es probable, pero ¡el espectáculo es casi más grande que la carrera! En la CART, por ejemplo, la carrera es el espectáculo; en la NASCAR la carrera es el espectáculo. Desde una perspectiva mundial, la F1 es la forma más conocida de automovilismo y, por tanto, el premio está de acuerdo a ello. Me encanta la F1, y tengo que añadir que, cuando era pequeño, mi héroe no era A.J. Foyt; era Jim Clark.

¿Cómo hará frente a la política?

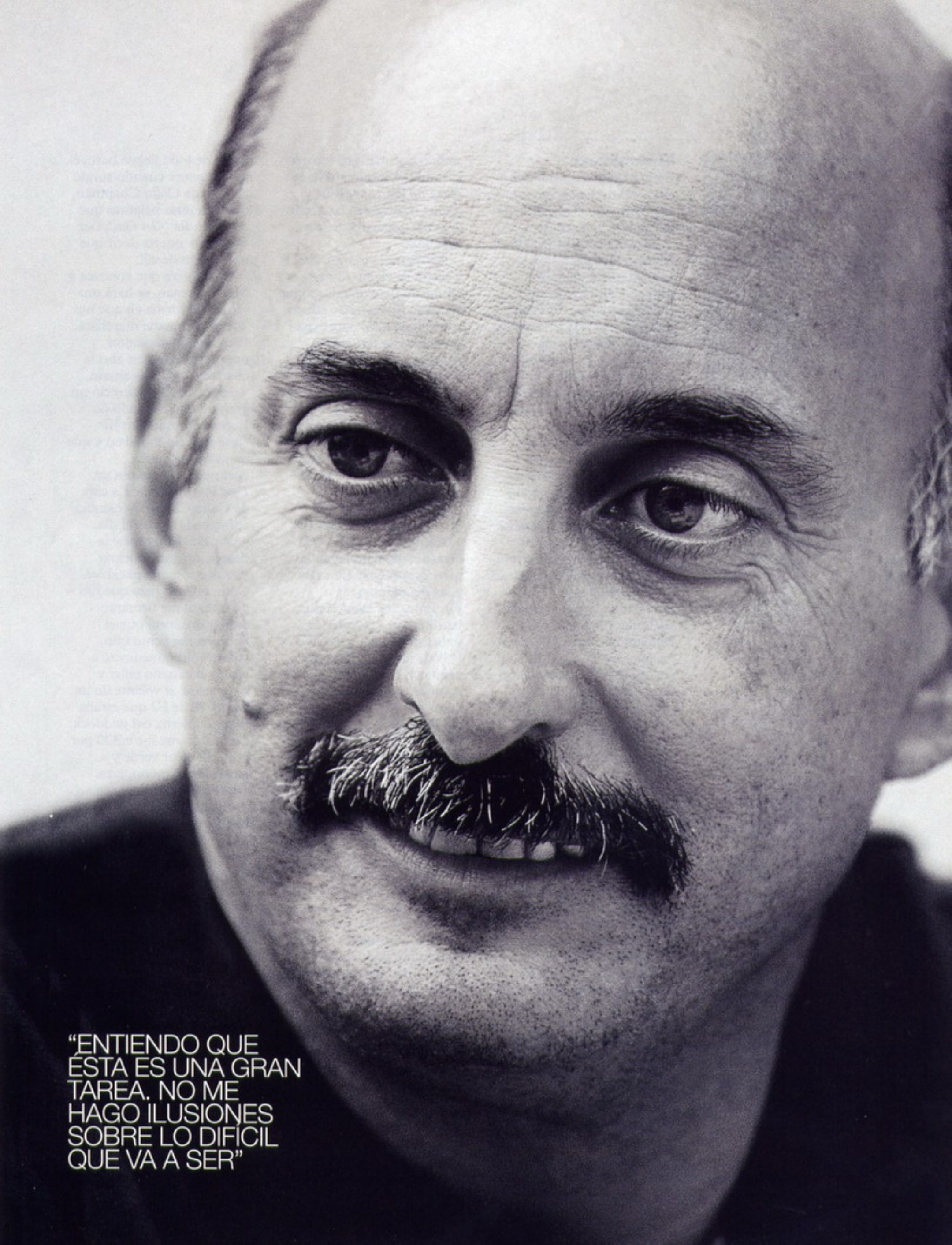
¡No todo son ángeles en la CART! Hago los negocios a mi manera, y puede que haya gente que los haga de otro modo. Lees todo tipo de historias y oyes todo tipo de cosas, pero supongo que es como en todas partes; si conoces a los personajes, sabes cómo actuar.

¿Se lleva bien con Bernie Ecclestone?

Hasta ahora, ha sido bastante cordial. Le conocí por primera vez hace unos meses, cuando estaba en Londres por asuntos de la CART. Tuvimos una reunión muy agradable y creo que ha apoyado que yo viniera aquí. Admiro lo que ha hecho. Sé que mucha gente le envidia el dinero que ha ganado, pero muchos de ellos han ganado mucho dinero gracias a él. He oído todo tipo de historias sobre Bernie, pero mis relaciones han sido totalmente francas. **1**

Bobby Rahal es el único piloto que ha pasado de corredor a propietario de un equipo en la historia de la CART. Tras ganar tres veces el entonces campeonato IndyCar (1986, 87 y 92) fundó el Team Rahal para competir en la temporada 1996.





"ENTIENDO QUE
ÉSTA ES UNA GRAN
TAREA. NO ME
HAGO ILUSIONES
SOBRE LO DIFÍCIL
QUE VA A SER"



El banderazo en San Marino 82...

El banderazo

En la página de Javier del Arco del mes de septiembre, se presentaba la cuestión de la bandera a cuadros.

Hemos investigado, y la primera referencia con imagen móvil es de las primeras 500 Millas de Indianápolis, en 1911, no 1912, que se puede ver en la cinta de Video Racing "Historia de la Indy 500" que yo tuve el placer de editar, montar y locucionar en castellano... hace algunos años. En ella se ve al vencedor Ray Harroun pilotando un Marmon...

Pero por primera vez se usó en 1890 en la Gordon Bennett Cup [¿no empezó en 1900?, N. de R.], siendo los colores de uno de los patrocinadores de la carrera. La siguiente referencia es de 1895, en Rouen, y se cree que se adaptó porque bajo cualquier circunstancia climatológica era visible por los pilotos y se salía de cualquier otra combinación de colores. Se habla de su utilización en USA en una carrera en Indy en 1907.

Un saludo a Javier del Arco, enciclopedia andante del automovilismo; nos alegra haber podido aportar algo a esta investigación.

J. M. GONZÁLEZ Y ULTRAFARINAS
RACING SUPPORTERS, E-MAIL

Una vivencia de 1967

Por fin llegó el primer día de entrenos del GP de Barcelona de F2 de 1967. Antes había ido a las oficinas del RACC de la calle Santaló a comprar mi entrada de general, creo que me costó 150 pesetas. Entonces vivía en Sarriá, y para ir a Montjuich no era ningún esfuerzo ir andando; bajaba por la calle Numancia, empalmaba con la calle Tarragona y a la altura de la calle Valencia ya se podía oír el *broammm-broammm*,

sonido que me hizo recorrer el resto del camino hasta la plaza de España y Rius y Taulet dejando en las aceras la goma quemada de mis zapatillas.

Al llegar al circuito, el olor a aceite de ricino se me antojó como el mejor aroma lavanda. El día de la carrera le supliqué a mi padre que me dejara su flamante Minolta (no reflex) para poder hacer fotografías; después de prometerle que cuidaría de ella como si fuera mi vida, me la dejó.

A las 8 de la mañana ya estaba en el paddock, en aquella hora uno se podía meter allí sin ningún problema. Me comí un bocadillo al lado de un F3 y deambulé por el parque cerrado; me temblaban las piernas, aquellas enormes pilas de neumáticos Firestone, los camiones de las diferentes escuderías, todo aquello me parecía el País de las Maravillas. De pronto vi la que creo que era la única motorhome que había por allí, cómo no, la del Team Lotus. Me acerqué rápidamente, y allí estaba él, sentado bajo una sombrilla, como si fuera un dios (esto es lo que me pareció a mí), ya llevaba el mono ignífugo puesto, de color beige con rayas rojas laterales; a la izquierda, a la altura del pecho, el logotipo de Firestone; a la derecha el del Team Lotus con su escudo verde y amarillo; más abajo, con letras bordadas en rojo, su nombre JIM CLARK. Sobre una mesa de camping de fórmica descansaba su casco *Buco* azul oscuro con la visera blanca, la emoción fue tremenda, casi insostenible, si no hubiera sido por la correa alrededor del cuello, la cámara se me habría caído al suelo unas cuantas veces. Las piernas me temblaban de nuevo, a

pesar de todo llegué hasta él, fue entonces cuando surgió de la nada Colin Chapman, que con unas palabras que no entendía (*Get Out!, Get Out!*), me quería decir que me largara de allí.

Cualquiera que conozca a Mr. Chapman, se hará una idea de la forma en que me 'invitó' a que me marchara. Pero mis movimientos fueron rápidos, me abrí la chaqueta cual Superman, y debajo de ella apareció un gran escudo bordado de Lotus comprado en JIP (José Ignacio Pujadas) y que mi madre se había encargado de coser a un *Fred Perry* blanco. La cara de Colin Chapman cambió como de la noche al día, y yo pasé del temor y la decepción a una alegría y excitación inexplicables. Colin no sólo hizo que Jim y Graham me firmaran autógrafos, sino que él también me firmó uno, y para colmo me invitó a visitar el camión taller y a sentarme al volante de un Lotus 48 de F2 que estaba sobre la hierba del paddock; el corazón me iba a 300 por hora. El color verde y amarillo del monoplaza, aquellos neumáticos tan anchos, que tantas veces había visto en la revistas, lo tenía todo a mi alcance, estaba metido dentro del cockpit de un Lotus-Ford oficial, bajo la mirada del mismísimo Jim Clark, Colin Chapman y algunos mecánicos de verde.

Cuando llegué a casa empecé a contar mi aventura a mis padres y hermanas; mi padre preguntó si había hecho alguna foto, me quedé helado, la Minolta no había vuelto conmigo, a lo mejor se quedó en una de las estanterías del camión taller del Team Lotus. ¡Qué honor!

JOAQUIM LARROTCHA, E-MAIL

PUNTUALIZACIÓN

A propósito del accidente que costó la vida a un bombero italiano en Monza (apodado Gislmberti, no Ghislmberti, y de 33 años, no 30), relatado en *F1 Racing* N. 20, página 20, y tras conversaciones con la redacción de *F1 Racing* en Italia, parece ser que la rueda en cuestión fue la delantera derecha de Frenzen, y no la trasera izquierda de Trull.

¡FANTÁSTICO!

Mejor imposible



Tras 21 años, Michael Schumacher por fin ha hecho realidad el sueño de Ferrari. Peter Windsor explica cómo lo hizo.

Se redujo, finalmente, a las condiciones que dieron a Michael Schumacher el GP de Europa. Condiciones que ningún análisis por ordenador, ni reglajes a la perfección, pueden siquiera mitigar. Llovizna sobre gomas de seco.

Hasta entonces, igualdad. Michael, con gomas de sobra, se hizo con la pole; Mika, pese al susto del humo, se hizo con la salida. Mika, brillante bajo presión, paró primero; Michael, esperando, esperando, esperando, aún estaba detrás suyo. Hacia el momento de la segunda parada, sin embargo, empezó a llover. Los de agua no eran una opción. La carrera, ahora, era sobre ▶





Ferrari
Marlboro
SCHUMACHER

Marlboro

KERA FOLL

M. SCHUMACHER

Marlboro



tac
tac

FedEx

¡FANTÁSTICO!

'MICHAEL DIJO QUE ESTE HABÍA SIDO EL INSTANTE MÁS GRANDE DE SU CARRERA'

instinto, tacto y posición en pista.

De nuevo Mika paró primero. Pista libre por delante, Michael sabía que éste era su momento. Casi de inmediato, sin embargo, se contuvo. Dos doblados aparecieron de ninguna parte. Y, con gotas cayendo sobre su visera, se preguntó si sus trillados neumáticos podrían bastar para darle el margen que necesitaba. Le sorprendió cuánto deslizaba su Ferrari. No parecía rápido –y aquí, justo delante suyo, cuando por fin entraba al pitlane para su segunda parada, ¡un Benetton descontrolado! Tuvo que frenar. ¡No podía creerlo!

Lo que Michael no había podido ver eran los problemas de Mika. Gran parte de su ventaja por gomas frescas se esfumó al perder tiempo tras el Arrows de Pedro de la Rosa. Pedro no tuvo la culpa: es que Mika le cogió en el peor sitio posible –justo antes de 130R– lo

que significaba que tendría que esperar hasta el final de la recta de meta.

Y, como en Nürburgring, Mika no estaba confiado con el tacto de su coche en estas condiciones. Mientras Michael yacía en el pitlane, y luego recorría el eterno trayecto hasta la pista con el limitador accionado, todo cuanto podía oír era la voz de Ross Brawn: "Va bien, Michael. Va bien. Va bien. ¡Va muy bien!".

Michael diría más tarde que éste fue el instante más grande de su carrera hasta la fecha; porque no había nada que Mika fuera a hacer una vez Michael estuviera en cabeza –no con 12 vueltas para el final, no bajo la llovizna.

El programa para Michael no era bueno después de Indy –no si estás intentando ser coherente con la comida, sesiones de ejercicio y sueño ininterrumpido. En lugar de eso, volvió a Europa, su mente de carreras ya programada hacia Suzuka. Hogar y niños le absorbieron durante dos días, recordándole que es un padre que corre para vivir y no un piloto bendecido por los hijos. Luego voló a Italia, Mugello, para dos días de tests en una pista que ha llegado a amar.

Sería un ensayo fundamental. Ya había probado la nueva generación de neumáticos Bridgestone en verano, pero no estaba claro entonces cuándo serían empleados en carrera. Desde antes de Monza, sin embargo, sabía que éstos y sólo éstos serían los neumáticos para Suzuka. Sin la complicación de elegir

compuesto, por tanto, y con dos días completos para relacionarlos con las condiciones en Suzuka, sería la clase de test en que el tiempo pasa rápidamente.

Le gustó el tacto de los nuevos neumáticos. Podía apoyarse más delante y proporcionaban mucha más estabilidad detrás –no en sentido de menor sobreviraje o mejor tracción sino en la forma en que la banda de rodadura pisaba el asfalto–. En los Bridgestone de los dos últimos años parecía como si los flancos se movieran independientemente de la banda de rodadura, haciéndolos vibrar bajo carga. Las nuevas gomas parecían ser más de una pieza.

El compuesto era en realidad el que usó McLaren en Suzuka 98, cuando Bridgestone aún tenía competencia. Se quedó en la estantería hasta julio de 2000, cuando fue casado con una construcción actual por vez primera. Aunque relativamente duro para los valores de este año, fue superior de inmediato en cuanto a baja degradación y tacto general. A McLaren le gustó; a Ferrari le gustó; y, como querían acumular tantos datos como fuera posible, a Bridgestone le gustó el concepto de llevarlo en exclusiva a Suzuka para que todos tuvieran que usarlo.

Schumacher estaba en plena forma en Suzuka –como, salvo durante media docena de vueltas deslucidas bajo la llovizna– Häkkinen. Al final, ésa fue la diferencia entre ser un muy buen perdedor y un gran vencedor.



Contrastes: en el podio de Suzuka, Mika puso buena cara a las cosas –mientras Michael dirigió el himno, saltó y gritó. En pista, Schumi estuvo mejor que nunca.



'TRAS EL TEST EN MUGELLO, MICHAEL, SABÍA QUE TENÍA UN GRAN COCHE PARA SUZUKA'

Mientras Schumacher estaba en Mugello, Olivier Panis probaba para McLaren en Magny-Cours, también con las nuevas gomas. Aquí, sin embargo, el ambiente era muy distinto. Un par de semanas antes, la dirección de Bridgestone rió a gusto con una petición de Grove para permitir a Ralf Schumacher probar el Williams Michelin en Magny-Cours. Williams explicó que su piloto habitual, Jörg Müller, no estaba disponible. Bridgestone rehusó cortésmente la oferta, indicando que Ralf era piloto Bridgestone hasta final de año –después de lo cual Müller estuvo disponible de nuevo.

Para Bridgestone, sin embargo, fueron sirenas de alarma. Michelin tenía algo que ganar probando por vez primera, el mismo día, junto a un equipo Bridgestone puntero; Bridgestone, mirando a un Williams del 99, no podía aprender nada. Cuando McLaren por tanto solicitó un test en Magny-Cours, Bridgestone hizo cuanto pudo por disuadirles. Otros rodaban en Silverstone, Estoril y Mugello; ¿quizá McLaren podría unirse a ellos?

McLaren se mostró inflexible sobre Magny, porque algunas de sus curvas son

como las de Suzuka. De mala gana, Bridgestone consintió, exponiéndose por primera vez a Michelin.

Panis fue brillantemente rápido en Francia. En Hawái, donde disfrutaba del golf, el buceo y un mínimo de gimnasio, Mika estaba encantado con las noticias. Y tras dos días en Mugello, Michael sabía que tenía un gran coche para Suzuka.

Mercedes ha sido recientemente más conservador que Ferrari con su política de calificación, prefiriendo concentrarse en la fiabilidad en carrera en vez de una estrategia de calificación de doble filo. Ferrari, que lleva demasiado en esto para emular a nadie, se siente capaz de construir motores que le den la pole y luego motores que ganen carreras. Por tanto, McLaren no ha cortado el bacalao en parrilla últimamente. Su esperanza en Suzuka, con las nuevas gomas, era que la diferencia se redujera. Tenían razón.

Michael y Mika estuvieron imponentes en su roce de la perfección en Suzuka –Schumacher por cómo usó sólo tres juegos de neumáticos nuevos para conseguir su tiempo, Mika por cómo extrajo lo máximo del mejor coche de F1-. Estaba 0,1 segundos por delante de

Michael al golpear el primer ápice de la chicane en los últimos segundos de la sesión –pero luego dio un poco de presión de más al gas, un poco pronto. El coche serpenteó –¡pese al nuevo compuesto!– y perdió la pole por 0,009s.

¿Michael? Si hay una curva diseñada perfectamente para él es la Curva 1 en Suzuka –una derecha que se cierra en bajada-. Iba a fondo en la entrada, apretando los frenos con su pie izquierdo antes de equilibrar la aceleración lateral contra la negativa para el último y crucial ápice. ¡Ese sábado en Suzuka, con la pole suya por derecho, la intensidad del equilibrio y juicio de Michael en la Curva 1 desafió el alcance de este reportero!

Veinticuatro horas más tarde, en el aire húmedo de un día gris en Suzuka, reclamó otro derecho –el de un tercer título-. Enseña a Michael la lluvia, manténle sobre gomas de seco y di adiós al resto.

Mika, tan elegante en la derrota como ha sido de campeón, habló por todos: "Este año Michael ha sacado totalmente lo máximo de su situación".

Ésa sería su conjunto Ferrari –y la lluvia-. Sólo por su rendimiento sobre semimojado, es un merecido campeón. 1

¡FANTÁSTICO!

Desde Maranello, *con amore*

Para la gente de la ciudad natal de Ferrari el mundo cambió el 8 de octubre a las 9.01 am, hora local. Schumi ganó el título. Nada más importa ahora.



Para los *Ferraristi* más jóvenes, 1979 –año del último título de pilotos– era una fecha en los libros de historia, nada más. Para otros, 1979 era un año mítico –el último año en que ellos, los *tifosi* de Maranello, los auténticos *tifosi*, fueron felices de verdad.



Al caer la bandera a cuadros, las calles estaban llenas. Mientras sus héroes se duchaban con Mumm en Japón, cada Mario, cada Paolo y cada Giuseppe desplegaron y ondearon su bandera Ferrari. Por Michael Schumacher, por Enzo Ferrari, por Gilles Villeneuve –pero, sobre todo, por Italia.

El título, en breve

Häkkinen y Schumacher cara a cara. Éste ha sido su año 2000.

AUSTRALIA

MS: 10 puntos

MH: 0 puntos

Inicio perfecto para MS, que siguió a los McLaren en parrilla, pero controló la carrera.

BRASIL

MS: 10 puntos

MH: 0 puntos

MS continuó su excelente inicio, cuando la estrategia de Ross Brawn pagó dividendos.

SAN MARINO

MS: 10 puntos

MH: 6 puntos

MS se benefició de nuevo del cerebro de Brawn, pero esta vez MH le secundó en la meta.

GRAN BRETAÑA

MS: 4 puntos

MH: 6 puntos

David Coulthard se sacó una maniobra a lo Mansell sobre MS, que padeció algo. MH fue segundo.

ESPAÑA

MS: 2 puntos

MH: 10 puntos

Doblete de los McLaren, mientras el poleman MS acabó en un decepcionante quinto puesto.

EUROPA

MS: 10 puntos

MH: 6 puntos

Coulthard marcó la pole pero MS dio una lección sobre mojado. Sólo MH se le acercó.

MÓNACO

MS: 0 puntos

MH: 1 punto

MS parecía vencedor cuando un escape roto fundió una suspensión. MH tuvo problemas técnicos.

CANADÁ

MS: 10 puntos

MH: 3 puntos

Otra gran carrera sobre mojado de MS; ¡McLaren montó gomas de seco a MH al empezar a llover!

FRANCIA

MS: 0 puntos

MH: 6 puntos

DC fue más veloz que MH y MS. MS

abandonó cuando su motor expiró en una nube de humo.

AUSTRIA

MS: 0 puntos

MH: 10 puntos

MH se recuperó con una magistral prestación. Ricardo Zonta arrolló a MS en la primera vuelta.

ALEMANIA

MS: 0 puntos

MH: 6 puntos

Rubens Barrichello logró su primera victoria; MH fue segundo. MS echado de pista.

HUNGRÍA

MS: 6 puntos

MH: 10 puntos

MH tomó el liderato del campeonato por primera vez, tras superar a MS en la primera curva.

BÉLGICA

MS: 6 puntos

MH: 10 puntos

MS parecía tener la carrera ganada –pero MH le cazó y, brillantemente, le adelantó.

ITALIA

MS: 10 puntos

MH: 6 puntos

MS marcó la pole y ganó con facilidad, con MH segundo. Fiesta para los tifosi, y MS lloró.

EE.UU.

MS: 10 puntos

MH: 0 puntos

MS ganó, pese a un tardío semitrompo. MH le estaba alcanzando cuando su motor se rompió.

JAPÓN

MS: 10 puntos

MH: 6 puntos

MS marcó la pole, MH junto a él. MH hizo otra salida fantástica, y lideró hasta los primeros pitstops. Después, MS se acercó a un segundo de MH, luego –ayudado por otra astuta treta de Brawn– salió en cabeza tras los segundos pitstops. Fin de la historia.

Por Anthony Halliwell

“No temo a nada —ni a la muerte”

¿Quieren una exclusiva mundial? Aquí está. Bienvenidos a la primera entrevista extensa y con sesión de fotos incluida a la que ha accedido Bernie Ecclestone. Ah, y no tiene pelos en la lengua.

Texto de Matt Bishop; fotografías de Rip

Cuando el corte de pelo de Bernie Ecclestone estuvo de moda por primera vez, los fotógrafos eran tipos corrientes con buen ojo para una chica mona o un *dandy* despabilado. Sus nombres eran ordinarios, también. Es distinto hoy día.

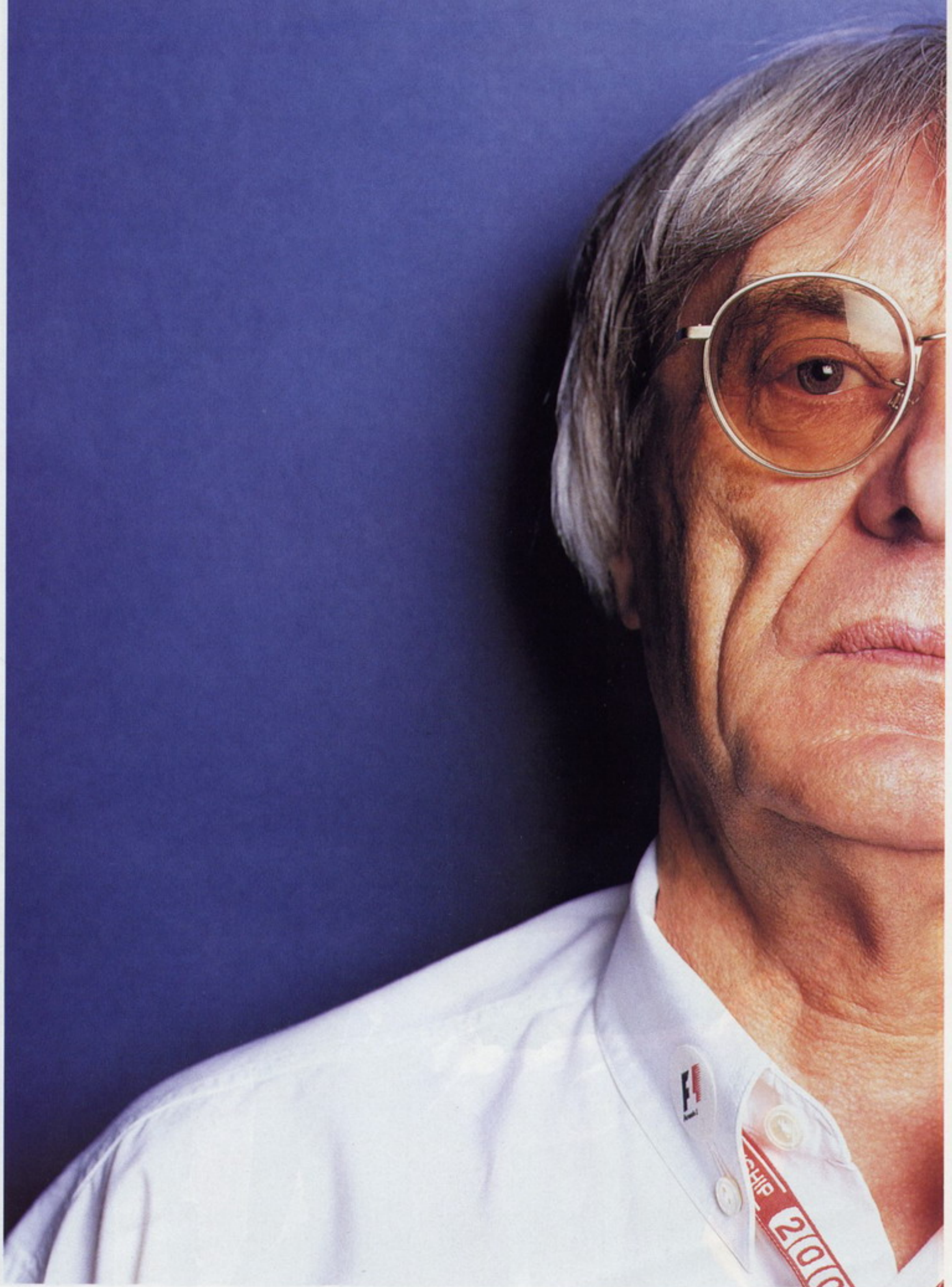
Tras cuatro años de planificar y negociar —vale, de rogar— *F1 Racing* logró por fin la sesión de fotos de F1 en Spa este año. Nuestro estudio es la sala de briefing, irreconocible gracias a un gran telón de fondo azul y atestada de bártulos fotográficos —bolsas, cajas, focos, fotómetros, trípodes, pies, y rollos y rollos de película—. Parece un

plató de *Titanic*. Puntual, Bernie entra de prisa, ojeando el revoltijo con mal disfrazado desdén. Le presento a nuestro equipo: “Sr. Ecclestone, éste es Rip, nuestro fotógrafo, y Icy, su ayudante”.

“Hola, ¿dónde me pongo?”, contesta, prescindiendo de ocurrencias que hagan perder el tiempo y disimulando hábilmente cualquier perplejidad ante los excéntricos apodos de nuestros artistas.

Empieza la sesión. “Me gusta, me encanta, arriba la cabeza, míreme, me gusta, estupendo, estupendo, me encanta”, entona Rip.

“¿Podría Vd., esto..., sonreír, un poco?”, pregunta Icy. ▶



“Estoy sonriendo”, gruñe Bernie, imperturbable. “Debería verme cuando estoy de perros”.

Como microcósmica frase mordaz de Ecclestone, lo tiene todo. Graciosa, innegablemente; amenazadora, indudablemente; irónica, inequívocamente. Ecclestone es, recurriendo a una a veces mal empleada metáfora, una leyenda viviente —y, como tal, ha oído historias apócrifas a granel, que estimulan y fomentan esa mitología—. No, sus enemigos no son enterrados al pie de la torre de Londres; no, no fue amigo íntimo de Ronnie Biggs, atracador del Tren de Glasgow; no, no desayuna hojas de afeitar. Es, sin embargo, sumamente poderoso; el más importante de los hombres importantes de la F1. Y, como tal, es pro-

“NO DEBERÍAN TEMERME. SE DICEN COSAS. NO CREO QUE VAYAN EN SERIO”

bable que su reputación haya infectado la proyección subconsciente de su imagen. Parece un hombre con el que no querías meterte en líos.

Incluso eminentes personajes de la F1 le temen. Hace un par de años, observé a un jefe de equipo (que debería permanecer en el anonimato) esconderse detrás de su motorhome. Al preguntar a uno de sus lugartenientes qué diablos hacía su jefe, me dijo “no quiere topar con Bernie ahora mismo”. Pide a un pez gordo de la F1 que hable sobre Ecclestone y obtendrás muy poco. Un callado elogio es lo habitual. Confidencialmente, es otra cosa —por eso (y tendrán que ser indulgentes conmigo) muchas de mis fuentes no pueden ser explícitamente reveladas.

Naturalmente, Bernie ha oído estas historias y no le inquietan. “No deberían temerme. Pero, mire, siempre hay gente diciendo cosas, ¿verdad? No creo que lo digan en serio. Llevo en esto más tiempo que todos estos chicos, y he intentado mejorar las cosas, aportar cosas, lo que es bueno para todos”.

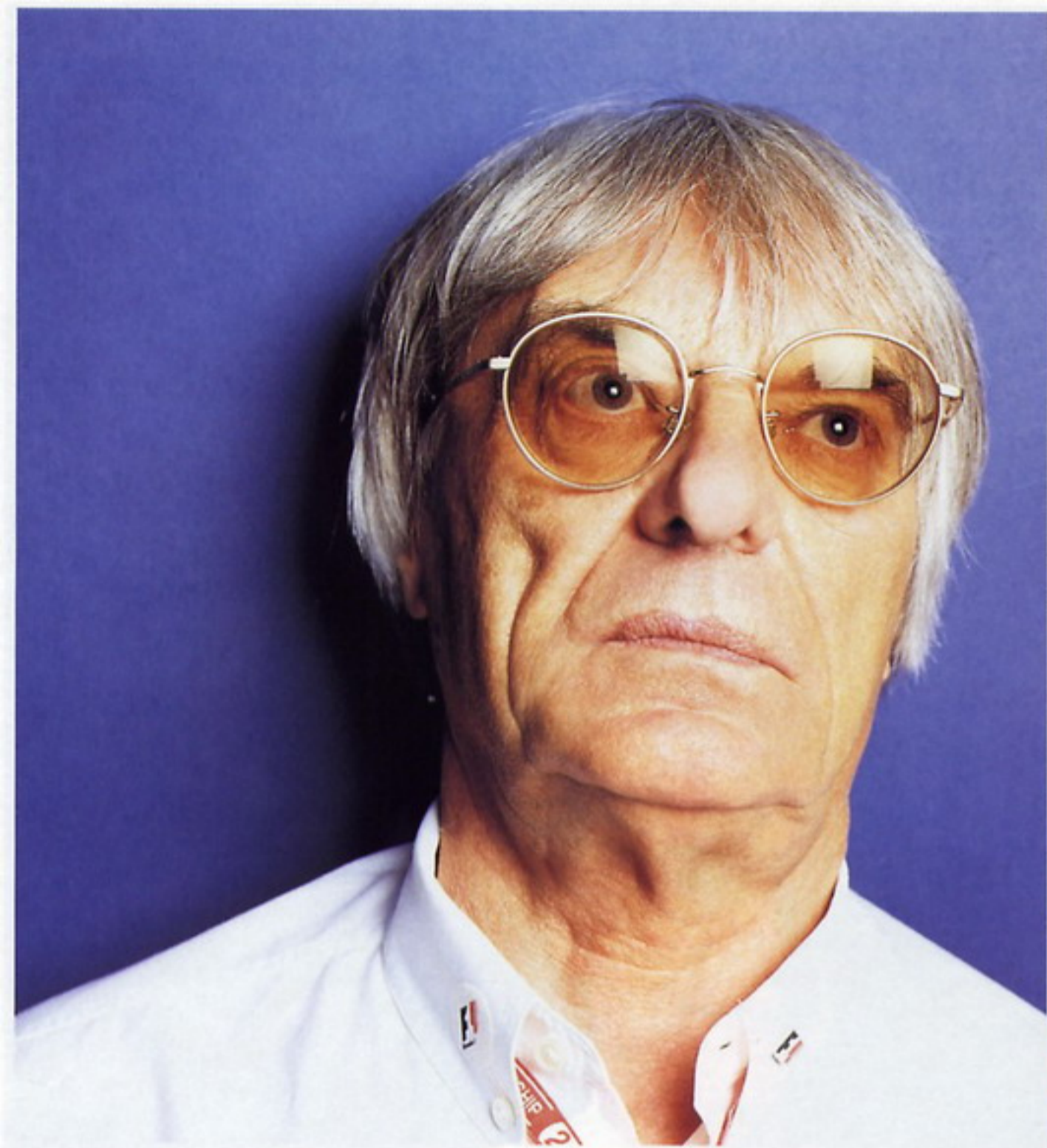
De las muchas acusaciones murmuradas dirigidas a él (casi siempre fuera del alcance de su oído), quizá la más perdurable es que se lleva demasiado dinero del deporte —sobre todo de los beneficios de TV—.

“Es normal”, insiste. “Lo que me llevo es lo que siempre me he llevado. El mismo porcentaje de siempre. Sólo que, como ahora hay más dinero en circulación, la cantidad real es más alta, eso es todo. Podría volver atrás y decir que hay que renegociar —y ellos [los equipos] no obtendrían tanto [como ahora]. No creo que piensen mucho en ello”.

Oh, pero lo hacen. Los 11 equipos se reparten el 47% de beneficios de TV, con el 53% a dividir según una fórmula secreta entre las empresas de Ecclestone y la FIA. Ya que ellos ponen los coches y pagan a los pilotos, algunos patrones creen que un onceavo del 47% es poco. Uno me dijo que la afirmación de Ecclestone de que se lleva “lo de siempre” no era “del todo verdad”, y que los equipos compartían “sobre un 80% de las ganancias de TV, que recuerde”. Ningún patrón —y se lo he pedido a unos cuantos— está dispuesto a revelar la historia exacta del tanto por ciento al que los porcentajes de los equipos supuestamente han disminuido, sin embargo.

En sus deslumbrantes pantalones negros y camisa blanca de marca, Bernie patrulla por la parrilla antes de cada GP, con gracia y sabiduría.





“¿CUÁNTOS MILLONARIOS HE HECHO EN F1? A TODOS. BIEN, DESDE LUEGO A TODOS LOS JEFES DE EQUIPO”



Además, los beneficios totales de TV se cree que rondan los \$400 millones (80 mil millones de pesetas) anuales. Algo de aritmética revela que la parte de cada equipo es al menos de \$17 millones (3.400 millones de pesetas) anuales —suma que, para la mayoría, cubre los salarios de ambos pilotos, por ejemplo (estas cantidades dependen de los resultados, por cierto, pero la diferencia no es tan grande como se cree: Minardi seguramente recibe unos \$16 millones (3.200 millones), mientras Ferrari se embolsa unos \$19 millones (3.800 millones). Y, considerando el poco riesgo que asumieron los equipos en el asunto de televisar la F1, 3.400 millones difícilmente son minucias.

Hasta 1978, la BBC no emitió GPs en directo. De hecho, a principios de los 70, Ecclestone sólo pudo convencer a la BBC de retransmitir incluso el GP británico cubriendo los costes de producción él mismo. Ejecutivos de TV dirán que obtener franjas de máxima audiencia los fines de semana es una tarea formidable, y lo ha sido durante una generación; lograrlo y ser generosa-

mente pagado por ello es un golpe maestro de la comunicación.

Incluso sus detractores confiesan que Ecclestone es un hombre de negocios sumamente capaz. “No es lo que se dice un pensador original, pero identifica tendencias y las explota mejor que nadie”, me dijo un jefe de equipo. Otro describió su pensamiento como “intuitivo, no estratégico”. Un tercero dijo que era “extraordinariamente bueno en sacar lo máximo de un acuerdo. Otros podrían obtener el 80-85% del potencial de una oportunidad dada, pero Bernie siempre obtendrá el 95-100%. Es así de excepcional”.

A menudo se alude a él como el domador del circo de la F1, pero es un mote que rechaza. “No, totalmente erróneo. Los equipos hacen lo suyo, contratan a sus pilotos y deciden con quién van a contar al final. Puedo intentar orientar a la gente, pero la mayoría saben quién circula por ahí y qué pasa”.

La gente que trabaja más de cerca con él es el personal de FOM (Formula One Management, la compañía propiedad de Ecclestone responsable de la logística y administración

El líder de la oposición: el patrón de McLaren Ron Dennis ha sido a menudo franco en sus críticas al papel de Ecclestone. Irónicamente, su nombre es el más mencionado como sucesor de Bernie.

del deporte). Claramente encariñados con su jefe, quieren que te enteres de su generosidad personal y le defienden con prontitud si oyen que se habla mal de él. “Él hizo todo esto”, protestan, señalando al glamour y relumbrón del paddock. “Toda esta gente es millonaria gracias a él. ¿De qué se quejan?”.

Cuando le interrogo sobre esto en concreto, su respuesta es singular. “¿Cuántos millonarios ha hecho en F1?”, pregunto. “Todos ellos”, contesta. “Bien, desde luego a todos los jefes de equipo, para empezar. A Vd. no sé. ¡Creo que debería comprobar su cuenta bancaria!”. La segunda parte de su respuesta es, se lo aseguro, una broma de Bernie. Pero la primera parte delata un matiz de malentendido muy revelador. El objeto de mi pregunta era identificar cuáles de los muchos millonarios que hay en F1 consideraba que le debían su fortuna directamente a él. Su respuesta muestra que no ve distinción alguna, y cree que simplemente le pido una estimación del número de millonarios en F1 —y que mi fraseología accidentalmente y tautológica- ▶

“SÓLO HE
VOTADO UNA VEZ,
Y FUE EN 1997,
PERO VOTÉ
CONSERVADOR”

mente refleja el origen de la tajada de cada millonario de la F1.

Decidí preguntar a unos cuantos jefes de equipo si confesarían que debían sus fortunas a Ecclestone, y me rendí después de dos —ambos se enfurecieron ante la insinuación.

Sobre su oportunismo, no obstante, hay poco que discutir. Su famosa donación de un millón de libras al Partido Laborista provocó el primer tambaleo grave de Tony Blair como primer ministro, en gran parte porque se opinó que la decisión de su gobierno de eximir a la F1 de la prohibición de promoción del tabaco en 2002, otorgándole una amnistía hasta 2006, estaba ligada a la donación. Por entonces, Ecclestone justificó su obra porque “creía que Blair hacía un buen trabajo”. Cuando se le pidió su impresión al devolverse finalmente su dinero, dijo a los oyentes de Radio 4 que “no tendría ningún efecto en absoluto”.

“¿Cómo, ninguno en absoluto?”, le hostigó el entrevistador.

“Bueno, seré un millón de libras más rico”, contestó.



Más tarde, admitió no haberle impresionado la conducta de Blair sobre el asunto, acusando al primer ministro de "comportamiento de baja categoría".

¿Hubiese votado a Blair en 1997? "No; bien, mire, mi familia era conservadora y, para ser franco, sólo he votado una vez, y fue en 1997. Lo que pasa es que voté Conservador. Sé que no debería decirlo, pero así fue. Y a lo mejor no voto en las próximas elecciones". Aunque corramos un velo sobre la motivación exacta de su generosidad hacia los laboristas, sería sensato concluir que no fue por lealtades políticas.

Así, ¿qué es lo que le guía, en concreto? Como su riqueza es de fama mundial, podría pensarse que el dinero es una gran fuerza motriz. "En absoluto", insiste. "Gasto más o menos lo mismo que cualquiera. Nadie de mi familia disfruta los lujos que la gente piensa".

"Pero la lista anual de 'ricos' del *The Sunday Times* dice que Vd. vale 2.000 millones de libras [más de medio billón de pesetas]", contesto.

"Para mí, personalmente, eso es totalmente equivocado. Cedi todas las acciones de la empresa a mi mujer hace cuatro o cinco años, y ella las puso en un *trust* [conocido como SLEC -abreviatura de Slavica Ecclestone]. El *trust* vale algo así, desde luego, pero yo no".

Lo que sea. Desde la más reciente estimación del *The Sunday Times*, SLEC ha vendido con éxito el 50% de sus acciones por \$1.400 millones (280 mil millones de pesetas) a la compañía alemana de comunicación EM.TV, encabezada por Thomas Haffa. Incluyendo el capital propiedad del *trust* de su esposa, Ecclestone pasa por valer ahora más de \$4.000 millones (785 mil millones de pesetas), seguramente el hombre más rico de Gran Bretaña.

Haffa no es un entusiasta de las carreras de llamativo pedigrí, y según se dice ve su inversión como precisamente eso -y nada más-. De nuevo, el acuerdo ha enojado a algunos jefes de equipo. Haffa podría vender su mitad a cualquiera, protestan, con resultados potencialmente desastrosos. Ecclestone no lo ve así: "Falso. EM.TV posee el 50% de acciones, pero sin control. Nada de control. Así que Haffa podría vender sus acciones a quien quisiera, y daría igual, porque no tendrían ningún control. Su 50% [de EM.TV] es como poseer

"EM.TV POSEE EL 50% DE ACCIONES, PERO SIN CONTROL. SU 50% ES COMO UN 5%"

el 5%. El control permanece en el *trust*, y yo soy aún el director de la compañía que el *trust* posee".

Con todo, persisten rumores de que Haffa no retendrá esta inversión mucho tiempo -que su 50% es un escalón para el siguiente *statu quo*-. Desde luego, los fabricantes de coches que poseen o están comprando acciones de equipos de F1 -Fiat (Ferrari), Ford (Jaguar), Renault (Benetton), DaimlerChrysler (McLaren, 40%) y Toyota- son escépticos ante la estabilidad proporcionada por la intervención de Haffa, y podrían movilizarse para poseer una parte ellos mismos.

Como Haffa pagó \$1.400 millones por el 50% de la capitalización de la F1, resulta que su valor total es de \$2.800 millones (más de medio

Antes de su ascenso, Bernie dirigió el equipo Brabham entre 1971-88, ganando dos títulos de pilotos con Nelson Piquet (1981 y 83).



billón). Directivos de los fabricantes implicados en F1 supuestamente han discutido un plan por el que cinco de ellos podrían aliarse para comprar el 60% de la capitalización, mientras que el 40% restante seguiría en manos de SLEC. Presumiblemente, el consorcio lo formaría el quinteto que participa en la propiedad de equipos –aunque cualquier empresa podría entrar, en teoría, esté o no en F1–. Pero suponiendo que el acuerdo fuese cerrado por ‘los cinco’, costaría unos \$340 millones (68 mil millones) a cada uno.

“Sí, lo están hablando”, confirma Ecclestone. “Mire, si hacen una propuesta, obviamente el *trust* y EM.TV la estudiarán”.

En el fondo, aunque algunos patrones siempre se quejarán alto y claro, apoyarán a Bernie hasta el final. Siempre lo hacen. Así funciona la F1. Y los fabricantes serán guiados por ellos. Ron Dennis, de McLaren, es quizá el más elocuen-

“AMENAZAS DE MUERTE, SÍ. TENDRÁN QUE ASEGURARSE DE NO FALLAR”

te de quienes a veces osan hablar contra Ecclestone y el presidente de la FIA Max Mosley, a la cara, pero el resultado fallido del reciente intento de golpe anti-Mosley por parte de los equipos indica que los iguales de Ron quizá estén hechos de pasta menos briosa.

El 28 de octubre, Bernie Ecclestone cumplirá 70 años, aunque posee la energía y dinamismo de un hombre con la mitad de esa edad. Con el tiempo, imagina uno, llegará el día en que no esté, aunque su palpable buena salud (pese a la operación cardíaca de 1999) haga pensar que esto podría estar aún a 20 años vista o más. Hace algún tiempo, se hablaba entre los equipos de preparar un plan de acción oficial en caso de su muerte repentina. Como era de esperar, nunca llegó a realizarse. No es el estilo de Bernie. Aún sigue haciendo tratos con un apretón de manos, conoce todas las condiciones de esos acuerdos de memoria, y rara vez pide a sus socios firmar contratos. Intuitivo, ya ven, no estratégico. Nunca se jubilará –al menos no en el sentido convencional.

Además, ¿qué haría si lo hiciera? Le interesan dos cosas: trabajo y familia (tiene dos hijas –Petra, 11 años, y Tamara, 15 años). “No tengo *hobbies*”, dice, el uso de esta típica palabra indicativo de su aversión por el recreo. “Mi familia es muy importante para mí, y trabajo porque me gusta. Y ya está”. Su fama y fortuna han traído “muchas amenazas de muerte y secuestro”, pero al parecer ni se inmuta. “Nadie lo ha

hecho aún. Tendrán que asegurarse de no fallar, eso es todo”.

Tiene pocos buenos amigos, pero a menudo disfruta de un café matutino los sábados, en compañía de viejos colegas. Le gusta Michael Schumacher: “Es un tipo encantador. La gente que dice que es arrogante no le conoce. Ninguna queja. Tipo encantador”. Es “no religioso”. Apoya la pena de muerte –“según las circunstancias”–. Se considera “muy patriótico”. Y la monarquía es “súper”. No se interesa por el ‘deporte’ de la caza del zorro –“no entiendo lo suficiente de ello para comentar”– pero puede encolerizarse por historias de abuso de menores: “Realmente pienso que, cuando la gente arma tanto lío con la caza del zorro, y la misma gente no protesta igual con la tortura de niños, bien, eso me saca de quicio”.

Un periódico belga le citó hace poco diciendo: “No temo a nada –ni a la muerte”.

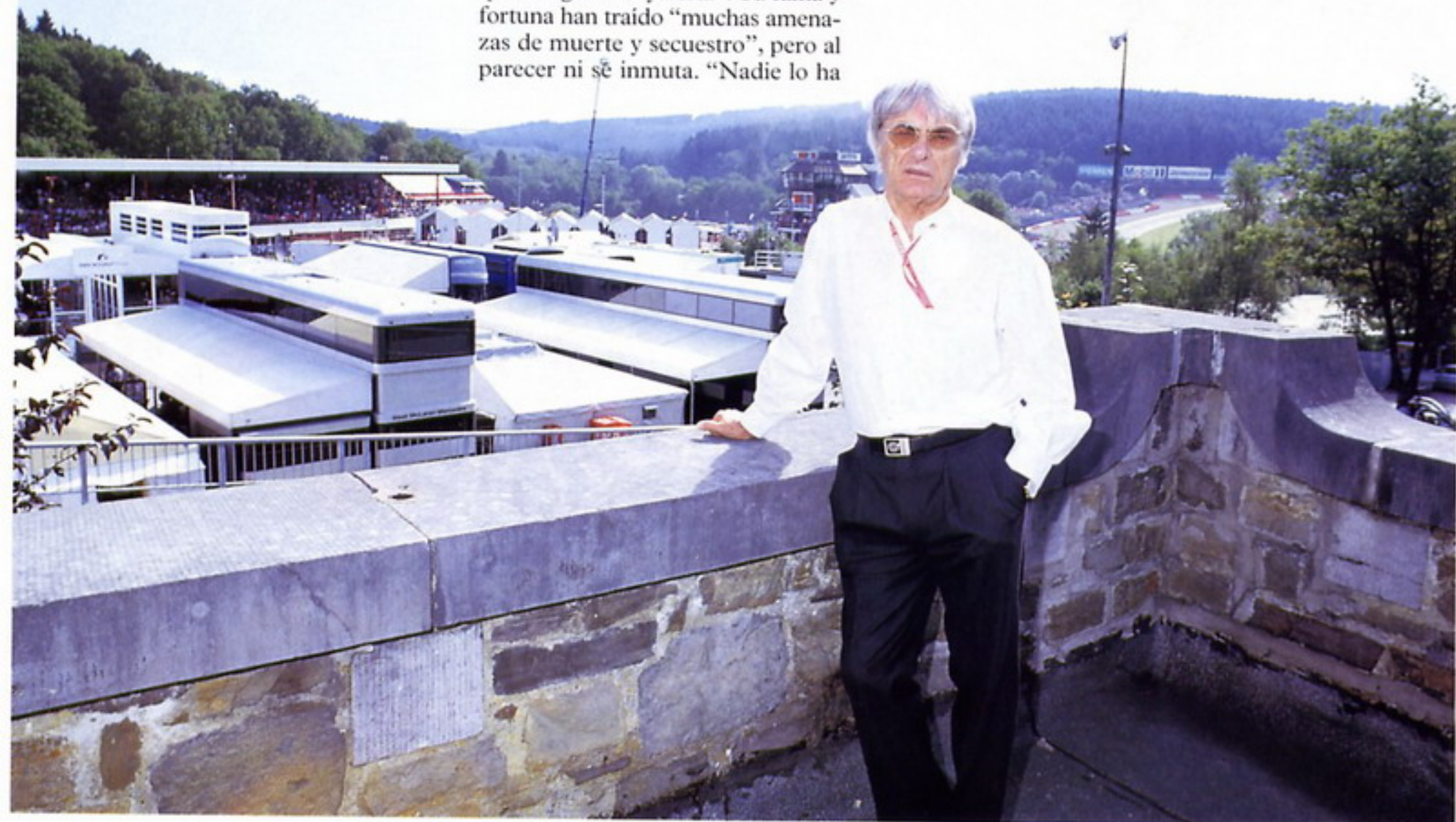
“¿De veras lo dijo?”, pregunto.

“Quizá no”, contesta. “Pero aunque no lo hiciera, es verdad, de todas formas”.

“¿Cómo? ¿Nunca ha sentido miedo en toda su vida?”, insisto.

“No”, replica como inequívoca respuesta. **1**

Señor de todo cuanto contempla: Ecclestone ha obtenido una prórroga de 100 años en el control de los derechos comerciales de F1.



Siguiendo la pista de Ecclestone

De modestos inicios como hijo de pescador a uno de los británicos más ricos.

'1930 Nace el 28 de octubre en St. Peters, Suffolk, Inglaterra, hijo de un capitán de barco pesquero de Lowestoft

'38 La familia Ecclestone se traslada a Kent

'45 Deja la escuela y trabaja en una compañía de combustibles; estudia a tiempo parcial para obtener un título

'46 Corre en moto en sobre la pista de hierba en Brands Hatch antes de que el circuito fuera asfaltado

'51 Compra un Cooper-Norton 500cc de F3. Acaba décimo en la prueba de F3 telonera del GP de Gran Bretaña en Silverstone (ganada por Stirling Moss)

'53 Compite con el Cooper-Bristol F2 ex Mike Hawthorn en Thruxton y Crystal Palace. Acaba quinto en esta última

'54 Abandona la alta competición para concentrarse en negocios de la construcción. Más tarde, regresaría brevemente al cockpit a principios de los 60 con un F-Junior Elva

'56 Funda Compton & Ecclestone, concesionario de motos en Broadway

300, Bexleyheath, en Kent. En una época en que la mayoría de negocios de este tipo eran en general malsanos, grasientos y sucios, el emporio de Bernie está immaculado e increíblemente bien distribuido. Con el tiempo se convirtió en el segundo concesionario del país, tras el Kings de Oxford, a cargo del padre de Mike Hailwood, Stanley

'57 Compra dos Connaught de F1 en una subasta de los bienes del equipo británico cuando se retiró de las carreras. Los alinea en la Tasman series 1957-58 para Stuart Lewis-Evans e Ivor Bueb

'58 Dirige la carrera de Lewis-Evans y también efectúa un vano intento de calificar uno de sus viejos Connaught (junto con Bruce Kessler y Paul Emery) en el GP de Mónaco

'60-66 Se concentra en la promoción inmobiliaria de zonas comerciales alrededor del aeropuerto Heathrow de Londres y desarrolla su empresa de venta de coches, James Spencer

'66 Regresa a la escena de la F1 y empieza a aconsejar en confianza a su buen amigo Jochen Rindt, convirtiéndose más tarde en su manager empresarial



Arriba: Por suerte para la F1, la carrera de Ecclestone (aquí con su Cooper F3 en Brands) fue corta y más bien mediocre. Derecha: Jochen Rindt fue un amigo y un activo comercial.



Arriba e izquierda: Los años Brabham con Niki Lauda y Nelson Piquet. Abajo: Bernie llegó a ser famoso a principios de los 80 con sus batallas con el presidente de la FIA Jean-Marie Balestre.



'68 Negocia el contrato de Rindt con el equipo Brabham

'69 Negocia el paso de Rindt a Lotus. "Recuerdo muy bien que al final de 1968 teníamos la opción para Jochen del contrato Goodyear con Brabham o el contrato Firestone con Lotus", evoca. "Le dije a Jochen, si quieres ganar el título, tienes más posibilidades con Lotus que con Brabham. Si quieres seguir vivo, tienes más posibilidades con Brabham que con Lotus".

'70 Dirige el equipo oficial Lotus F2 bajo el nombre Jochen Rindt Racing

'71 Compra el equipo Brabham por unas supuestas 25.000 libras al cofundador del mismo, Ron Tauranac

'73 Se convierte en presidente de la F1 Constructors' Association (F1CA, luego FOCA -por Formula One)

'80-81 Lleva a la FOCA a la guerra contra el órgano rector, la Fédération Internationale du Sport Automobile (FISA), por los derechos comerciales

'87 Nombrado vicepresidente del nuevo órgano rector, la Fédération Internationale de l'Automobile (FIA)

'88 Vende el equipo Brabham a Alfa Romeo y luego es intermediario de su reventa al empresario suizo Joachim Luhti

'96 La FIA otorga al imperio empresarial

de la F1 de Ecclestone licencia para explotar los derechos

comerciales de los GPs durante 14 años

'98 Negocia el nuevo Pacto de la Concordia después de que McLaren, Williams y Tyrrell se negaran a firmar el documento de 1997.

Alcanza los titulares cuando realiza una donación política de 1 millón de libras al Partido Laborista británico. Tras acusaciones de soborno, es devuelta por un azorado gobierno

'99 Obtiene \$1.000 millones (175 mil millones de pesetas) de la emisión de bonos garantizados por futuras ganancias de TV de la F1. Los fondos se invierten de inmediato en el trust familiar a beneficio de su esposa croata, Slavica, y sus hijas, Tamara y Petra. Se somete a una operación de by-pass en Londres mientras los equipos disputan el GP de Canadá

2000 Obtiene otros \$1.400 millones (280 mil millones de pesetas) de la venta del 50% del trust de su esposa a la organización EM.TV de Thomas Haffa

2000 La FIA otorga a las empresas de Ecclestone una prórroga de 100 años de los derechos comerciales de la F1, desde 2011 hasta 2111.

Compilado por Alan Henry

"Ambos somos intrusos"

Dicen que Bernie y Max son como hermanos siameses. Ambos lo niegan. ¿Cuál es, pues, la esencia real de sus 30 años de asociación? Aquí, por primera vez, Mosley revela la verdad.

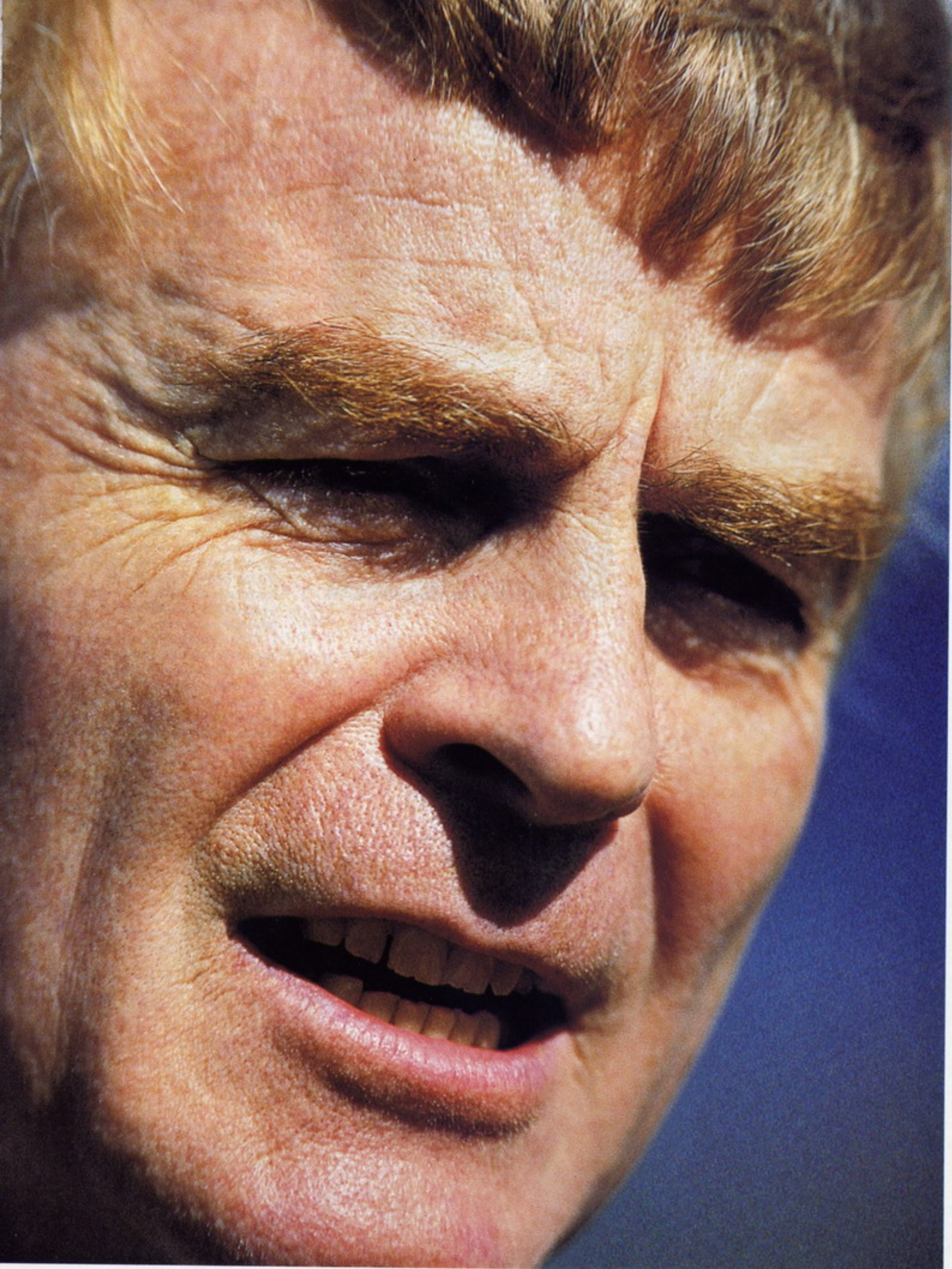
Texto de Matt Bishop; fotografías de Darren Heath

Max Mosley es el Presidente de la FIA. Y Bernie Ecclestone es uno de los 16 vicepresidentes del mismo órgano rector. Así que Max es el jefe, ¿no?

Esto... no. No es así de sencillo.

Mosley llegó a Presidente de la FIA en 1991, y nunca lo habría hecho de no contar con el respaldo inequívoco de Ecclestone. Bernie era así de poderoso, ya en aquella época. Desde entonces, los dos hombres han dirigido la F1 con autoridad y sutileza, siempre un número suficiente de pasos por delante de cualquier crítica a su duopolio. A primera vista, no podrían ser más distintos —Ecclestone, el tipo de clase obrera que amasó su fortuna a pulso; Mosley, el hijo de Sir Oswald Mosley (fundador de la *British Union of Fascists* en 1932 y por ello encerrado desde 1940 hasta 1943), con todo lo que eso conlleva.

En realidad, sus diferencias les han unido más. "Por lo de mi padre, yo también soy un poco intruso", dice Mosley. "Ambos somos intrusos por lo que se refiere al sistema inglés. Llegamos a esa posición desde ángulos distintos, pero ambos somos intrusos." ►



“ME DI CUENTA DE QUE BERNIE ERA UN HOMBRE QUE SABÍA LO QUE VALE UN PEINE”



La extraña pareja, entonces (arriba) y ahora (izda.): Max y Bernie han sido 'hermanos siameses' por una generación, aunque no les gusta la expresión.



“Nos conocimos a finales de los 60, cuando Bernie era manager de Jochen Rindt y yo pilotaba en F2 –pero al principio no llegamos a conocernos bien–. Luego, en 1970, fui a una reunión convocada por los entonces organizadores, la CSI. Me pidieron que asistiera porque era abogado, y creyeron que podría ser útil.

“Un año más tarde, en 1971, Bernie apareció en una de esas reuniones –y en seguida me di cuenta de que aquí había un hombre que sabía lo que vale un peine. Y en un muy corto espacio de tiempo, todas las negociaciones en nombre de los equipos las llevábamos él y yo. Y eso continuó a lo largo de los 70 –en los primeros días de la FOCA [Formula One Constructors' Association] cuando él dirigía Brabham y yo March– y así nos llegamos a conocer bastante bien”.

En efecto lo hicieron –tan bien, de hecho, que 25 años más tarde la gente usaba el término ‘hermanos siameses’–. Ecclestone lo niega –“¡No, totalmente erróneo!”– al igual que Mosley (aunque menos apasionadamente y, ya que la persuasiva oratoria fácil es uno de los fuertes de este ex letrado, mucho más elocuentemente): “No estamos de acuerdo en todo. Bernie tiene gran simpatía por los equipos, porque él hizo que existiera la FOCA; fue largo tiempo presidente de la FOCA, así que comprende los problemas y prioridades de los equipos. E inevitablemente a veces eso hace que no estemos de acuerdo.

“Pero aunque a veces discrepemos, siempre tratamos las cosas con calma y racionalmente. A veces acabo compartiendo el punto de vista de Bernie y a veces es al revés –pero siempre es un proceso de discusión clara y lógica–. Ambos, cuando nos confrontamos con hechos nuevos o un argumento irresistible, cambiamos de opinión muy rápidamente.

“Así que raras veces discutimos algo detenidamente sin llegar a un acuerdo. A veces pasa, claro –a veces, de hecho, podemos discrepar mucho sobre algo–. Pero si se da ese caso, siempre encontramos la manera de, o consentir en discrepar –como en el tema de los slicks [que Ecclestone quisiera de vuelta y Mosley no]– o alcanzar un compromiso.

“Pero aun así casi nunca es un problema porque la mayoría de campos de desacuerdo potencial están o en su

“CREO QUE BERNIE ME SOBREVIVIRÁ EN F1. DESPUÉS DE TODO, ES SU NEGOCIO”



terreno [el comercial] o en el mío [el regulador]. Así que si no estoy de acuerdo con algo de su terreno, tiene que decidir él qué hacer. E, igualmente, temas como los slicks, en último término, son de mi ramo. Y es apropiado y conveniente que su terreno esté separado del mío. Sería un error si la FIA se involucrara hasta el fondo en el aspecto económico –porque en un deporte como la F1, donde fácilmente pueden surgir conflictos entre los intereses comerciales y los intereses deportivos o de seguridad, es necesario que las dos partes sigan en diferentes manos.

“Soy muy consciente de que si alguien que no fuese Bernie llevara la parte comercial, la vida me sería mucho más complicada. Y me gusta pensar que él se hace cargo de que si otro que no fuera yo llevara la parte deportiva, la vida le sería más difícil. Porque al menos, ahora puede tener una discusión racional con el presidente de la FIA en su propio idioma, lo que no siempre ha sido así”. Este último

comentario es un ligeramente encubierto dardo contra el predecesor de Mosley, el autocrático francés Jean-Marie Balestre.

Mosley ha insinuado hace poco que piensa presentarse a la reelección cuando acabe su mandato en 2002, pero si ganara, se retiraría a su conclusión (2006). Entonces tendría 65 años, Ecclestone 76. “Creo que es probable que Bernie dure más que yo en F1”, explica. “Verá, está profundamente interesado en lo que hace. Es su negocio, después de todo. Y no hay nadie ni siquiera vagamente a la vista que pueda llevar las cosas mejor que él. Creo que sería bueno aconsejarle que delegara algo en años venideros –de hecho, ya hay señales de ello-. Tiene el control absoluto, pero tiene gente muy buena trabajando para él. Creo que le tendremos por aquí durante bastante tiempo. En mi caso, si fuera reelegido, estaría un máximo de seis años más –mientras Bernie podría muy bien estar otros 10 años o más-. Y creo que va en beneficio de la F1 que así sea.

“Por supuesto, es libre de vender su negocio si quiere. Pero nosotros [la FIA] tenemos ciertos derechos contractuales sobre quién podría ser su sucesor, de modo que no acabemos con alguien completamente inadecuado. Espero que no venda, sin embargo. Creo que lo que hemos logrado funciona muy bien.

“Porque, verá, sólo sabes lo bueno que es algo cuando ya no lo tienes. Bien, podría ser que las cosas no fueran tan sobre ruedas sin nosotros. ¿Quién sabe? Pero creo que Bernie me sobrevivirá, y que a la F1 le interesa que así sea”.

Entonces, ¿son Max y Bernie amigos? “Sí. Pero Bernie en realidad no hace vida social como tal. Si voy a un GP, quizá salgamos a cenar –pero sólo comeríamos juntos en Londres de tener que hablar de algo y haber sido imposible hacerlo durante el día-. Pero eso sería trabajo, en el fondo, y aun así sólo pasa una o dos veces al año. Pero, oh, sí, somos amigos”.

Amigos. Pero mucho, mucho más que eso. La suya es una asociación única en el deporte moderno. Dos individuos agudamente inteligentes y perspicaces con un objetivo común y ganas de aporrear dulcemente a sus oponentes hasta la sumisión.

Sencillamente, al día le faltan horas para madrugar lo bastante para vencerles. ❶

Bernie y Max en el muro de boxes en los primeros días de la FOCA. Con ellos está Paddy McNally –un cómplice de Ecclestone que ahora lleva Allsport Management (empresa que dirige el Paddock Club y gestiona los carteles a ple de pista).



PEDRO DE LA ROSA

¡Avante toda!

Pedro de la Rosa marcha viento en popa hacia el final de su segundo año en F1, con Arrows y AMT en el horizonte.

Texto de Xavier Guillén; fotografías de Alain Richaud/Best





T. STEVEN

DLR
pedrodelarosa.com

Pedro de la Rosa es un tipo listo. Su signo zodiacal es piscis, suave en los circuitos y escurridizo como un pez fuera de las pistas. El piloto de Arrows va deprisa a todas

partes, pero igual que los salmones en época de desove cuando ascienden hasta su lugar de origen, a su guarida de toda la vida, cuando Pedro llega a Mallorca, la tranquilidad y la calma le absorben.

Durante el mes de agosto, De la Rosa siempre se escapa unos días a las Islas, de donde era su abuelo, para pasar unos días de vacaciones, en compañía de sus padres y de toda la familia. Su pasión favorita, navegar, salir en barco con su novia y los amigos. Le encanta el mar, remojarse en el agua salada es una manera más de eliminar el estrés y disfrutar. Divertirse a golpe de salitre y recuperar el espacio vital de las vacaciones infantiles es un ejercicio de limpieza mental, capaz de borrar todos los momentos duros y pesados de la competición. Protegido por las olas o resguardado en las calas de las islas, Pedro se entrega al auténtico placer de hacer lo que le venga en gana. Y aunque parezca algo sencillo, no lo crean, para un trabajador nato como él y un perfeccionista que no desconecta de su trabajo hasta que se va a dormir, no resulta tan sencillo olvidarse por completo de las carreras y los coches de F1.

Quedan lejos las vacaciones, pero F1 Racing propuso un 'concentrado festivo' a Pedro que le sedujo de inmediato: viajar en barco por el litoral de la ciudad. No es lo mismo, pero también presenta sus atractivos, se trata de cambiar el paisaje espectacular de la naturaleza por otro no menos impresionante; cargueros repletos de contenedores, buques que convierten en un biscúter el motorhome del mismísimo Ecclestone, vistas sobre la fachada marítima de la capital catalana o el

'DE LA ROSA SIEMPRE SE ESCAPA UNOS DÍAS A LAS ISLAS, PARA PASAR UNOS DÍAS DE VACACIONES'

portaaviones de la armada española, el 'Príncipe de Asturias'.

Una buena excusa para salir zumbando del gimnasio y tomar el volante del barco con idéntica dedicación que si fuera el de un monoplaça, de frente el Mediterráneo, detrás el Puerto Olímpico de Barcelona.

"El mar siempre me ha gustado, este verano he aprovechado al máximo, he salido cada día, disfruto, es algo que siempre he hecho, desde pequeño. Navegar, bañarnos en el mar y relax, mucho relax. Es algo que sólo hago durante el mes de agosto, luego nada".

El mes del chiringuito, la playa y las terrazas nocturnas queda atrás, estamos a punto para calibrar el mundial 2000. También de saber cuál es el balance de los pilotos españoles en esta temporada. De la Rosa está contento; a pesar de los excesivos abandonos, se ha ganado el respeto de todos y su continuidad en Arrows se da por segura, ésa es al menos su intención. La sintonía con Tom Walkinshaw es total, especialmente por parte del escocés, que se ha encontrado con una perla cultivada, deseada por muchas escuderías. La sagacidad de Walkinshaw le ha permitido mantener a De la Rosa en el equipo cuando buena parte del paddock le tiraba los tejos al bueno de Pedro.

La llegada de un nuevo motor, aunque sea el Peugeot gestionado por la sociedad AMT, reforzará el vínculo de trabajo de los dos. De momento, todo está pendiente de las primeras pruebas con el propulsor



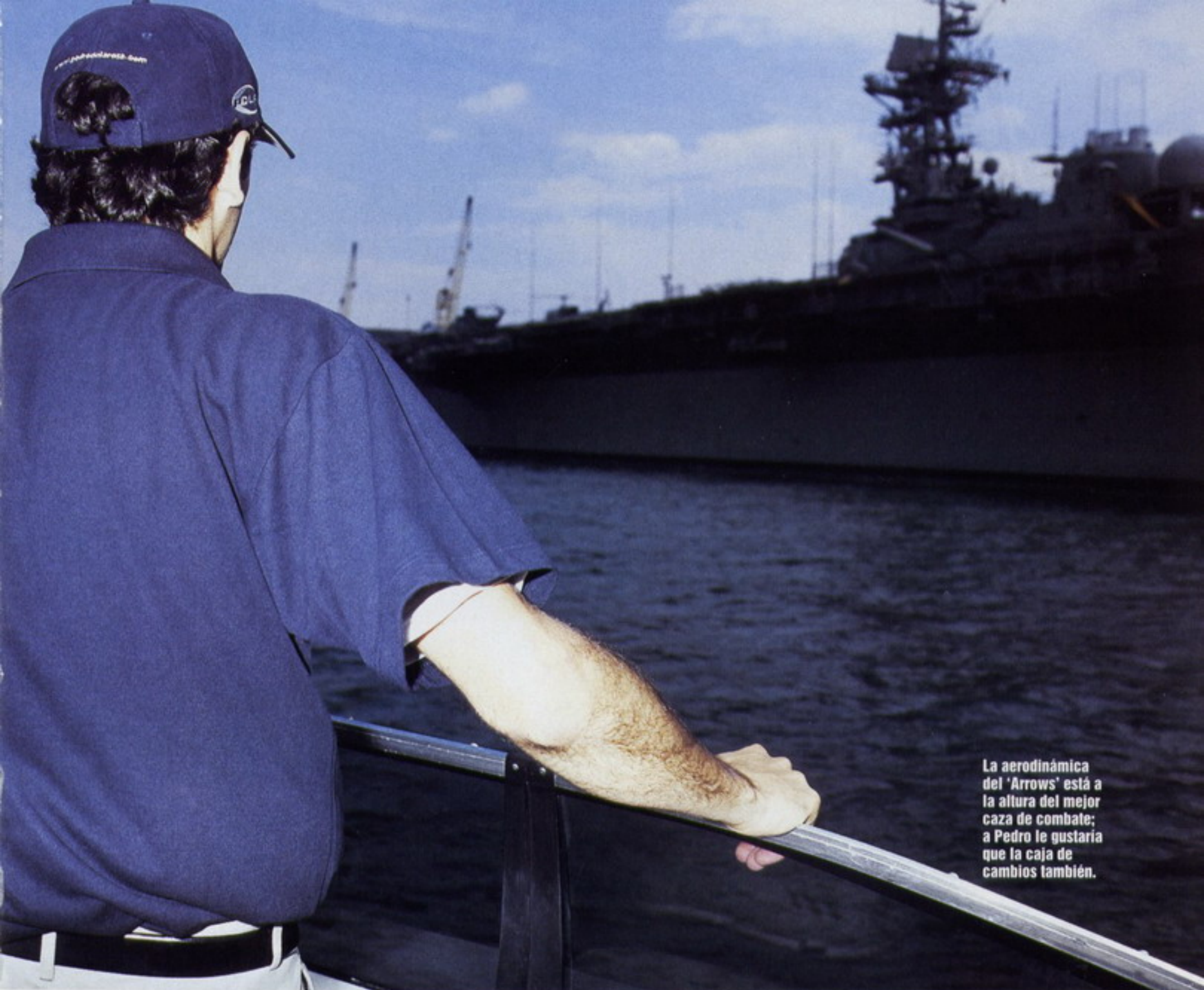
Mientras la mayoría busca el puerto de Monte Carlo después de cada GP, De la Rosa siente predilección por el de Barcelona.

francés, el verano se acabó y los paseos también, pero De la Rosa ojea el cielo, desde la ventanilla del avión que le traslada a Malasia, y no puede evitar acordarse del barco atracado en el puerto de Mallorca.

"El barco es pequeño, bueno, barco por llamarlo así, porque es casi una barca, pequeña, de siete metros y medio, que tiene 25 años, pero aguanta, va bien, corre bastante, no es nada del otro mundo, sólo tienen un motor de 250 caballos...".

Los multimillonarios sueldos de algunos pilotos de F1 y de ingenieros de renombre todavía no están al alcance del español. Los yates, jets privados y helicópteros de diseño están reservados para 'conductores' como Schumacher, Häkkinen, Irvine, o 'ejecutivos' como Briatore. De todas formas, cuando llegue el día de entrar en el club de los grandes, Pedro posiblemente continuará con su querida barca, y es que ni le gusta impresionar al respetable con un escaparate de poderío, ni es un derrochador de dinero, vaya, el yerno ideal.





La aerodinámica del 'Arrows' está a la altura del mejor caza de combate; a Pedro le gustaría que la caja de cambios también.

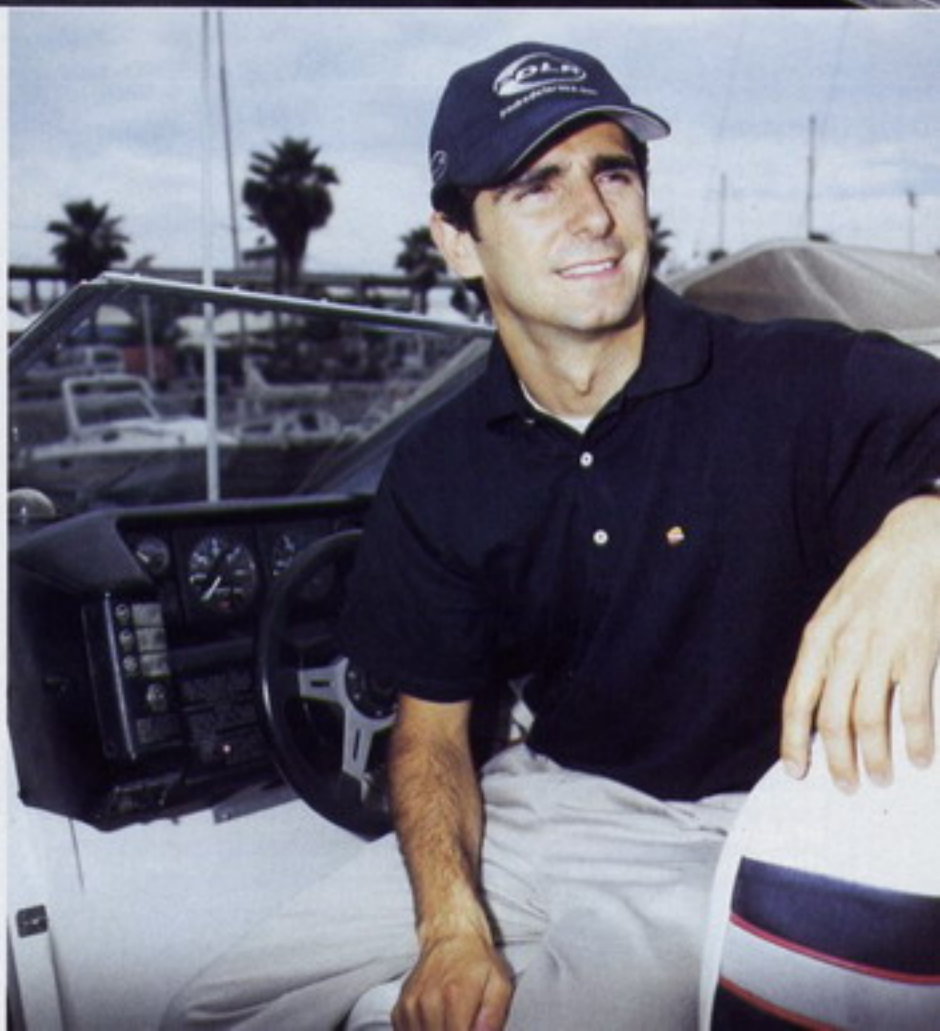
"Por gustarme, claro que me apetecería tener un barco más grande, pero para los pocos días que lo puedo utilizar al año, no vale la pena, son muy caros, no es rentable".

Antes de enfundarse el mono para apurar hasta el último metro del asfalto de Sepang, De la Rosa quiso pasar una prueba a pecho descubierto, sin salvavidas, sin cockpit en fibra de carbono, sin arnés, sin 'airbag'... Como habrán supuesto no fue en un circuito, ni en el mar, ni en el gimnasio. Pedro se sometió a una rueda de preguntas que le plantearon sus fans, en el programa de radio 'El Box de Onda Rambla'. Una batería de internautas, los más habituales del bullicioso foro de la web 'pedrodelarosa.com' le examinaron de arriba a abajo. El director del espacio, Josep Lluís Merlos, encendió el semáforo y todos aceleraron sin parar. ¿Seguirás en Arrows? ¿No te da miedo el motor 'Peugeot'? ¿Qué es lo que todavía te impresiona al conducir? ¿Quién quieres que gane el título?

Respuestas claras: Quiero continuar con mi equipo; el motor es una incógnita porque todavía no hemos trabajado con él, pero confío en que irá bien; yo quiero que gane el título Michael Schumacher, porque creo que es el mejor y se lo merece; la frenada de un monoplaza todavía impresiona, si te sales a 300 kilómetros por hora, te das realmente cuenta de la velocidad a la que ruedas, aunque siempre quieres que el coche corra más.

Una reflexión con carácter premonitorio, visto el espectacular vuelo de Monza. Afortunadamente, Pedro salió indemne y, como expresaba después, "casi me da vergüenza decir que no me duele nada y que no me he hecho daño, porque visto el accidente por televisión, es impactante. Pero lo cierto es que, al día siguiente, estaba en perfecto estado y fui al gimnasio con normalidad". Y, para olvidar, nada mejor que la sentencia de De la Rosa: "En la próxima carrera prometo no hacer de 747".

Es la 'vena cachonda' del piloto español. **1**





Futuro prometedor

Más de un director de equipo querría a Pedro en su formación; la estela que ha dejado su conducción en muchas carreras ha abierto los ojos a mucha gente. De momento, Arrows se beneficia de su calidad y aunque en 2001 seguirá siendo así, más adelante Pedro puede sonar como piloto de cualquier escudería, de las medianas y de las grandes.



Barcos discretos, pero monoplasas bien ostentosos. Este año, pese a alguna decepción, Pedro ha podido lucirse.



Por mar antes que por aire

Pese a las bromas sobre su 'vuelo' en el aeródromo de *la Roggia* en Monza y las voces socarronas sobre su capacidad para convertirse en piloto de avión (aunque no lo parezca a primera vista, Pedro destila un buen humor negro cuando menos te lo esperas), el piloto de Santa Agnés de Malanyanes se decanta por la calma del mar, antes que por la del aire.



Nuevo motor, nuevas incógnitas

De la Rosa ha exprimido los escasos días de las minivaciones de verano; el tiempo que se avecina, una vez finalice el mundial, será duro. Las pruebas con el nuevo motor AMT exigirán, todavía, más dedicación. Los antiguos Peugeot deberán superar la capacidad del Supertec que Arrows ha utilizado este año. Por él seguro que no queda.



40

Mantenga la distancia

En un mundo tan condicionado por la imagen como la F1, incluso el Safety Car resulta de lo más hermoso, ¿verdad?

Texto de Oliver Peagarni; fotografías de Andreas Sporn/Gaukler Studios

Hockenheim, GP de Alemania de este año; Robert Sehli trepa por la valla y atraviesa la pista en protesta por haber perdido su empleo en Mercedes-Benz. Irónico, entonces, que el buque insignia de la empresa que le despidió, un CL 55 AMG, sea enviado a neutralizar la carrera hasta que sea detenido.

El instante de locura de Sehli puede haber excedido el cometido del Safety Car, pero éste tiene que estar preparado para casi todo. Hasta el GP de Italia inclusive, ha completado 23 de 892 vueltas posibles –en Australia (por el accidente de Irvine y De la Rosa), Austria (el choque en la primera curva de Schumi), Alemania (el golpe de Alesi y el chiflado), Bélgica (salida lanzada por la pista mojada) e Italia (la colisión múltiple en la segunda chicane).

Según el artículo 154c del reglamento deportivo FIA de la F1, el Safety Car se usa para "neutralizar la carrera bajo la decisión del director de carrera. Será usado sólo si competidores u oficiales están en peligro físico pero las circunstancias no son tales para exigir la detención de la carrera".

Traducido, esto significa que el Safety Car ralentiza a los F1 para que los escombros puedan ser limpiados y los equipos de emergencia puedan trabajar sin temor a ser arrollados a 300 km/h. Un chaparrón fuerte y repentino puede también propiciar su aparición.

Bienvenidos pues al Safety Car, el único coche de calle que ha empezado dos GPs: Spa de este año y de 1997, cuando un aguacero requirió unas cuantas vueltas para despejar la pista de agua. También es el único en "ganar" un GP: Canadá 97, cuando el accidente de Olivier Panis ralentizó y luego dio por terminada la carrera.







El Safety Car está colocado a la salida del pitlane durante la carrera para una rápida respuesta. El bienestar material (aire, asientos de cuero) ayuda a matar el tiempo, y los ocupantes pueden seguir el GP por TV y radio.

El coche

Solia ser responsabilidad de los organizadores proporcionar un Safety Car apropiado, pero abarcando desde un Renault Clio a un Lamborghini Countach, la oferta de un Mercedes fijo fue bienvenida por la F1.

"El conjunto era tan bueno", dice Charlie Whiting, delegado de seguridad de la FIA, "que no tenemos intención de cambiarlo hasta donde se pueda ver.

"Tiene que ser capaz de rodar a alta velocidad sin empeoramiento alguno de rendimiento", continúa Whiting, pero la transformación de un CL 55 de serie a Safety Car no es tan dramática como cabría suponer. Descansa 15mm más bajo, las vías delantera y trasera se han ensanchado, y los frenos son cerámicos para ofrecer mayor mordiente. Dentro,

baquets de competición con arneses, y sistemas de alumbrado y radio.

Y eso es todo. El Safety Car usa el sistema Mercedes de control activo de la carrocería (para evitar el balanceo en las curvas) y el motor V8 de 5,5 litros. Sus números son: 360 CV a las ruedas traseras (aunque algunos dicen que roza los 450 CV), 0-100 km/h en apenas seis segundos y velocidad punta (sin limitación) de 280 km/h.

Puede que sea uno de los Mercedes más potentes y caros (unos 28 millones), pero aún puedes entrar en cualquier concesionario y encargar uno -pregunta por el CL 55 AMG F1 Limited Edition.

(Luces y gráficos no incluidos).





El piloto

Bernd Maylander (izquierda) es el hombre al volante del Safety Car. ¿Cómo es, realmente, conducirlo?

"Bien, 360 caballos son suficientes –¡desde luego!–. Las diferencias entre éste y el coche de 1999 incluyen mayores frenos y control activo de carrocería, que es como la suspensión activa. Durante mi primer ensayo, tuve que parar en boxes y pedir que revisaran la suspensión, porque no podía sentir lo rápido que era en las curvas. Los mecánicos comprobaron mis tiempos ¡y era dos segundos por vuelta más veloz que el Safety Car del pasado año!

"La dirección es la de serie, pero ahora tenemos frenos cerámicos. Son perfectos porque se puede apretar a tope durante la hora [de puesta a punto] del jueves anterior al GP y no se produce desfallecimiento alguno.

"La velocidad punta ronda los 280 km/h, pero esto no es tan importante –es lo tarde que puedas frenar y lo rápido que puedas pasar las curvas–. No es como competir, pero hace subir la adrenalina. Hay que tener mucho respeto por este trabajo.

"Peter Tibbets [observador de seguridad FIA] está encargado de las luces y en contacto con dirección de carrera, así que sabemos de inmediato si ha ocurrido algo. También tenemos TV y podemos ver la carrera –es mejor tener alguien en el coche porque si no hay nada que hacer, ¡puedes hablar de algo!". 1



SAFETY CAR





El cielo es el límite

Campeón de la CART en su primera temporada, Juan Pablo Montoya parece destinado a brillar en F1. Pero ¿qué opinan quienes le conocen?

Texto de Tom Clarkson

Snetterton, febrero de 1995. Un viento helado sopla dentro del box donde los mecánicos del Paul Stewart Racing se apiñan junto a un F-Vauxhall. Sentado en un rincón, sus guantes tendidos sobre un radiador para calentarse, está el colombiano de 19 años Juan Pablo Montoya.

Como Ayrton Senna antes que él, Montoya va a pasar su primer test en suelo británico en la pista de Norfolk. El frío reinante no favorece tiempos rápidos; va a ser una sesión de aclimatación. Detrás del box, en el paddock, está aparcado el baqueteado Ford Fiesta azul de Juan Pablo. Deambulando por el circuito está su padre, Pablo.

Pasadas las 10am, Montoya acelera por el pitlane. Los neumáticos están fríos como piedras pero, como sólo Montoya puede, ya va de costado por la larga derecha de Coram en la primera vuelta. Siempre fue y siempre será brillante sobre gomas frías. El test pasa sin incidentes, las solas miradas entre padre e hijo reflejando el frío.

Tras acabar mi artículo para *Autosport* sobre el chico considerado el colombiano más rápido desde Roberto Guerrero, parto de vuelta a Londres y, de camino, paro en el Little Chef a tomar una hamburguesa. Aparcado fuera hay un Fiesta azul. Dentro está Juan Pablo, burger en una mano, Coca-Cola en la otra, y su padre. Nadie le reconoce. Agotamos un par de horas; me pregunta sobre sus rivales en el campeonato y la idiosincrasia de los diferentes circuitos en los que competirá.

Damos un salto de cinco años y medio. Al GP de Estados Unidos en Indianápolis. Montoya ha dejado su jet privado en el aeropuerto internacional de la ciudad y le veo cuando está siendo acosado por los fans fuera de los torniquetes del paddock de F1.

No nos hemos visto durante cuatro años. De inmediato, sin embargo, girando sobre sus talones, dice: "Perdón, tengo que irme -Tom, ¿cómo estás? ¡Estás metido en esto, también!".

Montoya no ha cambiado, aunque el mundo se haya vuelto loco a su alrededor. Incluso parece idéntico, si bien algo más voluminoso. Aún la pelada a lo Marc Gené, aún esos impenetrables ojos marrones y aún ese fluido inglés. Y aún Pablo en segundo plano.

Tras dos enormemente exitosos años en América, viviendo al sol de Miami, Montoya vuelve ahora a Inglaterra para vivir en Oxford. Para estar cerca del cuartel general de Williams. Tras ganar la Indy 500 y el ChampCar, no le queda nada por demostrar en Estados Unidos. Este año ha aniquilado a su compañero Jimmy Vasser; Ralf Schumacher le espera en 2001.

Por orden de Frank Williams, a Montoya no se le permite hablar todavía con la prensa, por no alterar al chico maravilla Jenson Button. Juan Pablo ha prometido a *F1 Racing* la primera entrevista en noviembre, sin embargo.

De momento, pues, mientras Montoya aguarda su debut en F1, tanto él como yo tendremos que apañarnos con las opiniones de otros sobre qué tal le irá. Por lo que pueda valer, terminé mi artículo de 1995 con las palabras: "Este chico tiene reflejos de lo más fenomenales, seguramente un piloto de F1 en vías de formación".

Jenson, sufre en silencio.



Jackie Stewart

Jefe de equipo, F-Vauxhall 1995

Cuando corrió para nosotros, sabíamos que era muy talentoso, muy rápido y a menudo disoluto y frenético. A veces habrías creído que el gobierno mental no funcionaba; algo que siempre ves con estrellas en formación. Si no lo tuvieran, les impediría sobresalir del montón. Pero siempre fue un muy buen piloto. Sus dos años en América le han permitido cobrar más experiencia en competición, más éxito. Liderar y ganar campeonatos tiene un ciclo de desarrollo de conocimientos que mucha gente no entiende. Es otra curva de aprendizaje ser capaz de tratar cómodamente con ganar mucho y consolidar eso sin volverse engreído o perder el hilo. Creo que se las arreglará bien con la presión de la F1. En Indianápolis vino a saludarme y le dije en broma: 'Mira lo que está haciendo Jenson Button -¿piensa en lo que podrías hacer tú!'.
▶



Gil de Ferran

Rival en la CART

Tengo muy buen concepto de Juan. Desde luego es uno de los mejores ▶

'CUANDO LE VEO ESTÁ SIENDO ACOSADO POR LOS FANS FUERA DEL PADDOCK F1'

pilotos contra los que he corrido, y he corrido contra muchos buenos. Es muy talentoso y por supuesto tan calificado como cualquiera para convertirse en uno de los pilotos de F1 de éxito. ¡Sus credenciales son de lo mejorcito para un recién llegado! A veces parece que todo se ponga de su parte pero, al mismo tiempo, es uno de esos tipos que conjuga talento con mucha agresividad y determinación. No deja de presionar, lo que ayuda, y también es siempre un carácter independiente. Por lo general, eso ayuda cuando caes en una situación de presión, lo que hará cuando empiece a correr en F1. Si se me pidiera decir quién cortaría el bacalao en un F1, elegiría a Juan. Al mismo tiempo, tiene que mantener los pies en el suelo. Lo que espero de él es que tenga algunas muy buenas carreras y otras en que padezca un poco por falta de experiencia.



Dario Franchitti

Rival en la CART

Por razones puramente egoístas, ¡espero que haga un muy buen trabajo! También espero que lo haga bien porque es amigo mío. Es un rival, sí, pero quiero verle hacerlo bien. Creo que va a tener que cambiar su estilo de pilotaje un

poquito, pero puede hacerlo. No se enfrenta a una tarea fácil, pero estoy seguro de que luchará a brazo partido. Puede tomarle un tiempo, pero no creo que sea un problema. Por velocidad y talento, no hay muchos mejores. Es fuerte y nunca se rinde.



Jonny Kane

Compañero en F-Vauxhall, 1995

El año en que estuvimos juntos él fue tercero en el campeonato y yo lo gané. Ambos debutábamos en la Vauxhall y nos ayudamos mucho. En el coche era bastante serio, pero también es divertido. La gente cree que es arrogante, pero siempre ha sido muy bueno conmigo y siempre se interesa por lo que voy a hacer el año próximo. Creo que le gustaría verme hacerlo bien, y el sentimiento es mutuo. No ha hecho un secreto de su paso a la F1 y supongo que otros en el ChampCar querían hacerlo, así que puede que estén algo celosos. Todo lo que puedo decir es que nunca tuve un problema con él.



Bobby Rahal

Propietario de un equipo CART y director general de Jaguar Racing

Juan es un talento absolutamente formidable, sumamente astuto para sus



SUS DATOS

Nació 20 sept. 1975,

Bogotá, Colombia

Vive en Miami, Florida

1981-89 Varios títulos

en campeonatos

colombianos de karting

1990-91 Participa en

los mundiales de

Karting Junior

'92 Participa en la

F-Renault colombiana

'93 * Cto. Colombia

Swift GTI

'94 1° Cto. karting

Sudam 125cc; 3° Cto.

USA Barber-SAAB

'95 3° Cto. GB de

F-Vauxhall con Paul

Stewart Racing

'96 5° Cto. GB F3 con

Fortec; 4° Marlboro

Masters F3, Zandvoort

'97 2° F3000 con

RSM Marko

'98 1° F3000 con

Super Nova; piloto

probador Williams

'99 1° ChampCar con

Ganassi Racing

2000 1° Indy 500

Muy impetuoso, pero los rivales de Montoya concuerdan en su velocidad.

“MADERA DE CAMPEÓN. UNO DE LOS MEJORES TALENTOS EN LOS ÚLTIMOS 15 AÑOS”

años. Si comete errores, son tan leves que no los ves. No sé por qué Alex Zanardi no triunfó porque es también un condenado buen piloto. De un modo u otro, sin embargo, parece haber pocas dudas de que Montoya hará bien su trabajo en F1.



David Sears

Manager desde 1997

Juan Pablo no es el único en haber recibido bombo últimamente, pero creo que es de lejos el mejor piloto que he visto entrar en F1 en años recientes. Desde que está en América, ha mejorado mucho con los medios de comunicación, porque eso es en mayor medida parte de la cultura allí. Es un individuo mucho más seguro de sí mismo que nunca antes y ha madurado, también. No le llevó mucho tiempo desbancar a su compañero en Ganassi Jimmy Vasser. Juan Pablo sabe que la F1 es la cúspide del deporte y que va a ser más dura que la CART. Sería varios millones de dólares más rico si fuera a quedarse en América el año que viene, pero su motivación es ser el mejor. Creo que también supondrá un soplo de aire fresco; será más extremo en su pilotaje que Jacques Villeneuve. En mi opinión, Frank Williams ha dado un golpe maestro.



Paul Tracy

Rival en la CART

Es duro y un gran piloto de carreras. De cualquiera que haya pasado a la F1 desde la CART, tiene la mejor oportunidad porque nunca se rinde, aunque se califique en la cola. Para nosotros [los de la CART] es la referencia; siempre miras a ver qué hace en calificación e intentas mejorarlo. ¡Vosotros esperad y veréis!



Frank Williams

Futuro jefe de equipo

Sin duda, creemos que es un piloto muy talentoso. Todo jefe de equipo que ficha a un piloto espera hacerse con alguien mejor que sus titulares actuales, pero nunca se sabe. Lamentamos que Jenson [Button] vaya a otra parte durante un tiempo, pero ya habíamos contraído un compromiso tácito con Juan y no pretendíamos echarnos atrás. Ha sido sobresaliente en la CART, así que estoy seguro de que hará un buen trabajo.



Mark Blundell

Rival en la CART

El chico es imponente. Sale ahí fuera y hace el trabajo, ya sea sobre un óvalo o un trazado rutero. Una de sus mayores fuerzas es que nunca se rinde, no importa dónde esté en la parrilla. Creo que podrías estar viendo a otro Mansell; quizá no el más físicamente dotado, pero un gran piloto. También es uno de los hombres más enérgicos que conozco.



Ricardo Zonta

Rival en F3000 y piloto de F1

Todos saben que Montoya es rápido. En F3000 luchamos a veces en pista, pero nunca tuve problemas con él fuera de ella. El Williams del año próximo será probablemente un buen coche y, como este año, será fácil para él mostrar que es rápido. Sí, Juan es arrogante, pero puede que eso sea normal en los colombianos. No es problema. Creo que debería ser capaz de rendir al mismo nivel que Jenson. El único problema que puede tener reside en intentar demostrar demasiado en la primera temporada. Un F1 es muy difícil de pilotar comparado con otros coches y puede que cometa errores si se pasa demasiado.



Emerson Fittipaldi

Ex campeón de la CART y la F1

Seguro que tiene madera de campeón del mundo. Es uno de los mejores talentos que ha honrado este deporte en los últimos 15 años. Tiene la actitud correcta, también, y pilota de modo distinto a Alex Zanardi, lo que debería ayudarle en F1. Es muy agresivo, pero suave a la vez. Su estrategia de carrera también parece buena. La edad no supone diferencia alguna para un

piloto, así que no deberías dar mucho crédito a quien diga que Zanardi era demasiado viejo para volver a la F1.



Nick Heidfeld

Rival en F3000 y piloto de F1

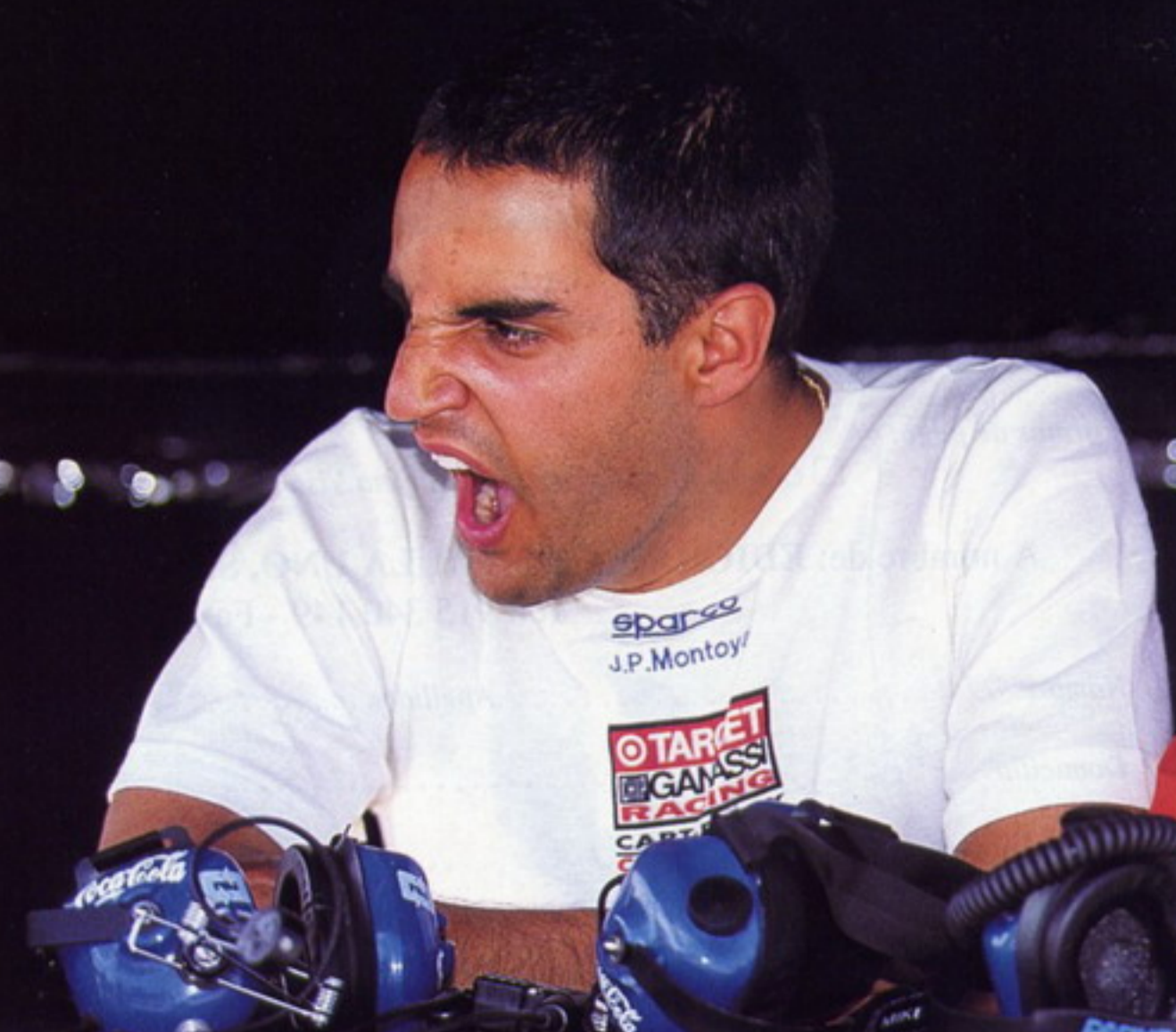
Juan Pablo era limpio en F3000, pero muy duro y, para ser franco, me sorprendió un poco lo rápidamente que se aclimató a correr en América. Esperaba que fuera rápido, pero no que ganara el título a la primera. No diría de veras que es arrogante, sino muy convencido de su habilidad. No es amigo mío porque éramos rivales más que amigos. Fue la rivalidad más intensa que nunca he vivido. A veces solía alterarse en seguida, y recuerdo Hungría, cuando creyó que le había bloqueado en una vuelta lanzada y vino luego a soltarme improprios. No paré de decirle que se calmara, pero ¿ves lo que quiero decir? Ser rápido en la CART no significa ser rápido en F1; tendremos que esperar y ver.



Alex Zanardi

Último piloto en dejar la CART por la F1

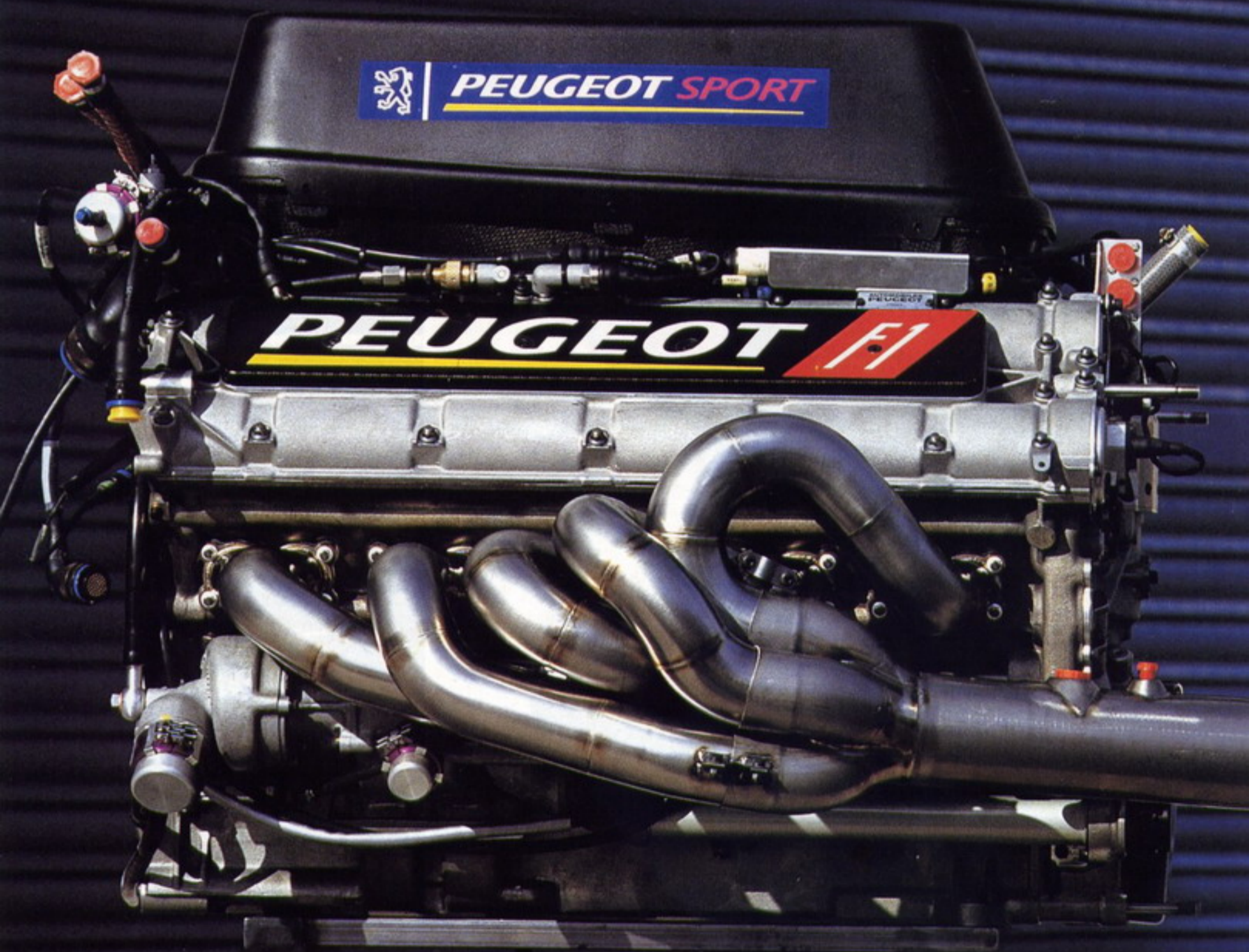
Creo que Juan no le va a la zaga a nadie en cuanto a talento, pero mi consejo es que debe calmarse porque está acostumbrado a ganar y debe darse cuenta de que el coche que va a pilotar en F1 no será tan bueno como el que ha estado pilotando en la CART. No será tan agradable. Un chico con su talento espera ganar y puede resultar frustrante si los tiempos no salen. Entonces podría cometer errores. Pero ha hecho suficientes kilómetros para hacerlo bien en F1, como cualquiera que le haya visto pilotar dará fe. ¡Es un tipo duro y estoy impaciente por leer qué opina de Michael Schumacher! 1



ARCHIVO LAT

PEUGEOT

ADIÓS A LA F1





'Je ne regrette rien'

O eso nos haría creer el jefe de Peugeot Corrado Provera (izda.) de su retirada de la F1. Las cifras cuentan otra cosa.

Texto de Stéphane Samson; fotografía de Pascal Rondeau/Allsport

Las estadísticas no tienen escrúpulos. Este invierno, pronunciarán un amargo veredicto sobre la participación en F1 de Peugeot y puede que los dirigentes de la marca se sientan algo molestos, sobre todo aquellos que controlan la cartera. Revelarán un historial del que no se podrá hablar en el noveno piso de la Avenue de la Grande Armée de París sin gritos estruendosos y miradas clavadas en la gruesa moqueta. Habla por sí mismo: 230 salidas, 0 victorias, 15 podios. El otro constructor francés, Renault, obtuvo seis títulos entre 1989 y 1997.

Así que Peugeot saldrá del paddock, donde nunca se sintieron realmente cómodos, por la puerta pequeña -la de su peor temporada en la disciplina- con una expresión bastante aturdida. Es innegable, Peugeot está enojada por cómo ha sido tratada en F1.

"Invertir sumas considerables a cambio de migajas ya no valía la pena", explica Corrado Provera, director de Peugeot Sport. "Ferrari y McLaren monopolizan el 80% de la atención de los medios. Así, ¿de qué sirve?".

¿Está la marca francesa pasando página o cerrando la puerta? Con el orgullo herido por no haber subido ni una sola vez al escalón más alto del podio en siete años, el León no quiere mirar atrás. Es orgulloso y no tiene nada, le parece, de que avergonzarse. Extraño.

¿La experiencia McLaren en 1994? "Fue nuestra mejor temporada", dice Provera, "lo que demuestra que experiencia y respeto mutuo son la base del éxito en F1, y que un motor medio sobre un buen coche puede obtener buenos resultados".

¿Y el episodio Jordan de 1995 a 1997? "Una etapa útil", dice el hombre de Peugeot, que muy probablemente permitió a los amarillos pasar de artesanos a equipo puntero. "Me habría gustado seguir con Eddie [Jordan] al final de 1997, pero eso habría sido visto como una falta de implicación de cara a Prost".

Y aún nos queda hablar de esa epopeya. "Una montaña de desilusión", dice Provera. Una ridícula asociación, arruinada desde el principio por el poco competitivo AP01 y, según el director de competición, "una búsqueda de responsabilidades en el seno del equipo Prost. Desde ese momento empezaron a aflorar tensiones". Una unión marcada por cartas certificadas, ásperos

comentarios e incluso una huelga del personal de la marca en Magny-Cours, el pasado verano!

"No puedo explicar la rotura de las relaciones", confiesa Provera, "Quizá una de las razones resida en nuestra participación en rallies. [Alain] Prost tuvo miedo de que nuestra dedicación a él pudiera flaquear".

Durante la temporada 1999, este clima insoportable llevó a las dos partes a pensar en concluir su contrato.

"Esta asociación nunca lo fue de veras", comenta Prost, quejándose entre bastidores del retraso tecnológico de Peugeot y de su actitud ante el deporte. Peugeot replica haciendo pública la potencia de su A20 ev4: 792 CV. Pero ese viejo chivato -la TV digital- no perdona y muestra claramente que Alesi apuraba hasta poco más de 16.000 rpm hacia final de temporada, en comparación con las 17.500 de los mejores. Diámetro pequeño y carrera larga parece haber sido la filosofía de Peugeot durante siete años. Este planteamiento, heredado de la época Le Mans a principios de los 90, nunca fue puesto en duda -pese a ser desechado por todos los demás.

¿Subestimó Peugeot la magnitud de la tarea que afrontaban? Sí, pero Provera lo admitirá a regañadientes. "Cuando dimos luz verde a la F1, todavía era razonable. Pero se volvió más y más tensa, y la necesidad de éxito de Prost nos puso entre la espada y la pared. Pero aunque nuestro enfoque pareciera a veces algo indeciso, nadie puede recriminarnos no haberlo intentado".

El futuro del León hoy se llama AMT, Asia Motor Technologies. El grupo ha adquirido la totalidad del departamento F1 de Peugeot. Promete el oro y el moro en sus comunicados, pero en realidad nadie sabe nada sobre la estructura y el origen de sus recursos. El Peugeot V10 A20 (rebautizado AMT) equipará a los Arrows durante dos años.

"Veo esta opción, que conserva el empleo de nuestros 200 trabajadores, como un milagro", indica Provera. Y ¿qué hay del anuncio de que Prost tendrá motores Ferrari en 2001 y 2002? "Desborde de felicidad", afirma.

Así, ¿por qué se va Peugeot justo cuando los otros grandes constructores se implican en masa? "¿Los grandes? ¿Implicados? ¡No me haga reír!", replica Corrado. "¿Dónde está General Motors? ¿Por qué Ford usa el nombre Jaguar y no el suyo? Se lo aseguro, nuestra decisión es la correcta". 1

Ascenso y caída de Peugeot en F1



'94 McLaren. Puntos: 42
Motor: A4. Potencia: +700CV, 14.250rpm. Motor: A6. Potencia: 760CV, 14.500rpm



'95 Jordan. Puntos: 21
Motor: A10. Potencia: +700CV, 15.500rpm



'96 Jordan. Puntos: 22
Motor: A12
Potencia: 720CV, 15.500rpm



'97 Jordan. Puntos: 33
Motor: A14. Potencia: +750CV, 15.500rpm



'98 Prost. Puntos: 1
Motor: A16. Potencia: +770CV, 16.000rpm



'99 Prost. Puntos: 9
Motor: A18. Potencia: +780CV, 16.000rpm



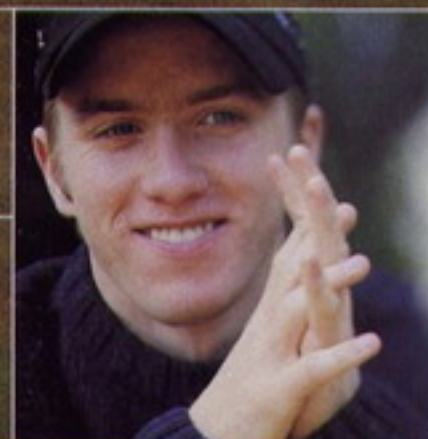
2000 Prost. Puntos: 0
Motor: A20. Potencia: +790CV, 16.000rpm



Bebé guerrero

Disputas públicas con Jean Alesi y un equipo Prost rasgado por la disensión. Crecer en F1 no ha sido fácil para Heidfeld.

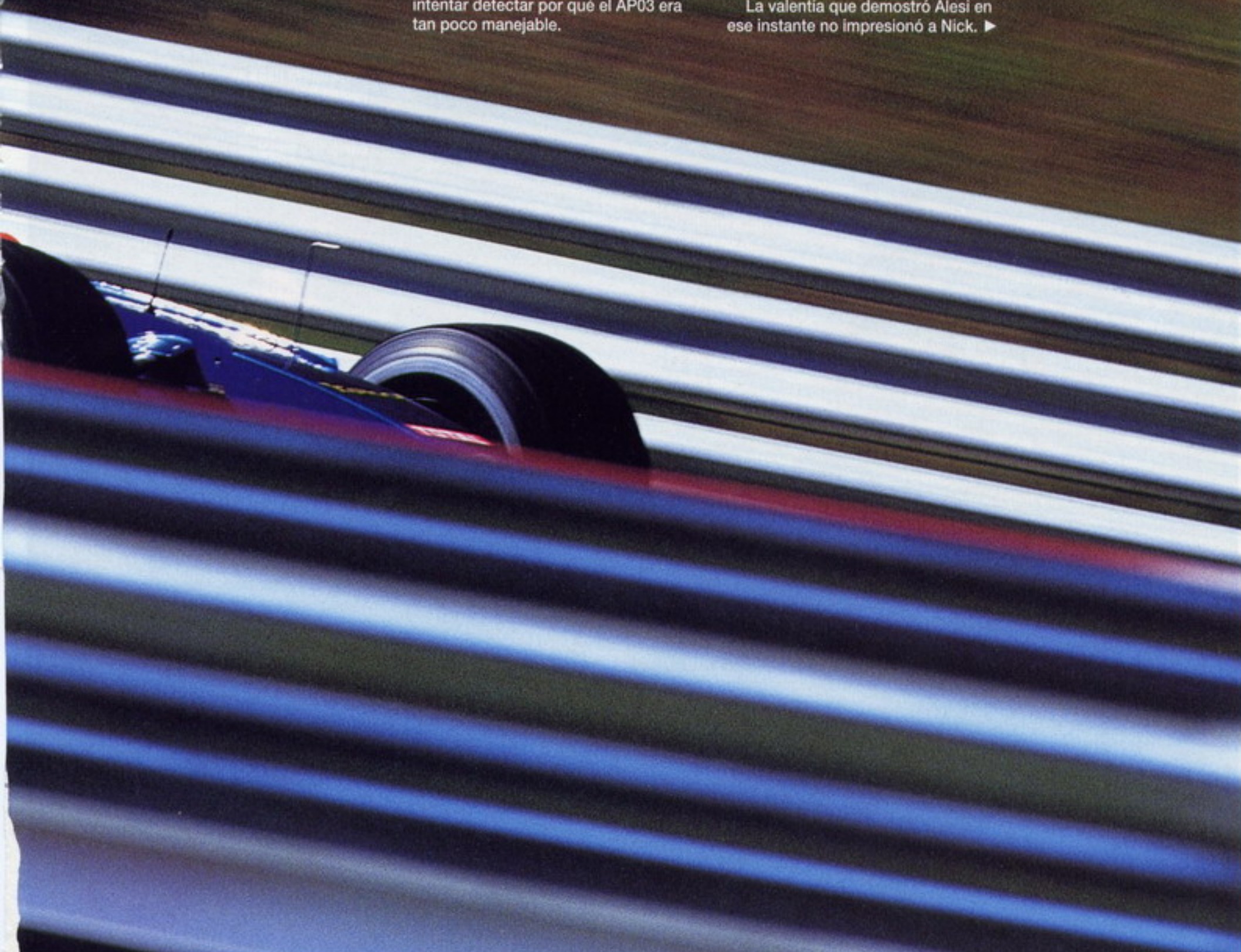
Texto de Tom Clarkson; fotografías de Darren Heath



La telemetría demostró que tenía razón. Nick Heidfeld entró en boxes el viernes para señalar cierto sobreviraje a media curva, y una mirada a su gráfica de movimientos de volante lo verificó. Cada vez que intentaba dar gas en la Parabólica, la derecha de 180° de Monza, la zaga de su Prost se salía de la trazada. Se desabrochó los arneses de inmediato y se sumergió con sus ingenieros para intentar detectar por qué el AP03 era tan poco manejable.

La telemetría de su compañero Jean Alesi, en cambio, reveló muy poca oscilación de dirección en la Parabólica. Lo que mostró fue que, en una vuelta, negoció la curva -de la entrada a la salida- a un ángulo más de un 40° fuera de la norma. Sus manos inmóviles en pleno contravolante mientras hacía virar el coche con el gas a 260 km/h. Una muestra de pilotaje tan audaz como gloriosa.

La valentía que demostró Alesi en ese instante no impresionó a Nick. ▶





De lado es lento. Como muchos pilotos, se afana por un coche neutro, pero, a diferencia de la mayoría, trabaja duro por ello. En la parrilla de Monza, su compañero le batió por 0,1 segundos, tras una típicamente exuberante vuelta que fue sustancialmente más veloz que cualquier otra en todo su fin de semana. Alesi esquivó las deficiencias del AP03, mientras Nick las reducía paulatinamente, yendo más y más rápido. En otras pistas más técnicas, esta tendencia ha sido invertida.

Aunque Nick pueda no tener el don natural de Alesi (¿quién lo tiene, aparte de Michael Schumacher o Mika Häkkinen?), su capacidad y actitud dan en el clavo. Estos atributos ganan títulos.

"Para un chico en su primer año, estoy muy impresionado con Nick", dice su ingeniero de pista, Gilles Alesgoet. "Es muy minucioso, y ya lo era incluso cuando probó con nosotros por primera vez en Silverstone el año pasado. Sin haber pilotado el coche nunca, entró tras su primera tanda y metódicamente nos dijo en concreto lo que hacía en cada curva. ¡Obviamente, tuvo una buena preparación en McLaren!"

"Está muy entregado y, el sábado antes de un GP, a menudo está en el circuito hasta las nueve de la noche repasando toda la telemetría -mucho después de que otros se hayan ido".

A pesar de que sus resultados en Prost hayan sido muy pobres (su mejor posición hasta Monza fue un octavo en Mónaco), han bastado para llamar la atención de Peter Sauber, para quien correrá en 2001. Sobre el papel, quizá no sea la mejor jugada, dado el reciente acuerdo de Prost para disponer de motores Ferrari (¡como Sauber!), que presumiblemente -junto a la probable llegada de Joan Villadelprat a la dirección- deberían sacar al equipo del

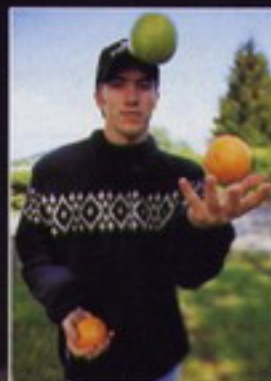
"AÚN TENGO UN POCO QUE APRENDER PARA PODER MOTIVAR A UN EQUIPO"

pozo, pero él y su manager Werner Heinz creyeron que tenían que hacer algo; de hecho, a mediados de septiembre, aún se tenía que ultimar el suministro de motores y el personal de diseño estaba de brazos cruzados sin nada que hacer. Otros equipos ya estaban moldeando el chasis del año que viene.

Se especuló antes de su confirmación en Sauber sobre que podría volver a McLaren, que le dio la alternativa en F1 como piloto probador en 1997, pero él lo rebatía.

"¿Por qué debería volver?", dice. "Ya he sido probador en McLaren durante tres años, así que para mí sería volver atrás. Creo que este año he hecho lo suficiente como para merecer un asiento titular, y Sauber es la mejor posibilidad para mí. Han tenido una temporada sólida desde la que avanzar".

En realidad, Heidfeld quizá no sea el hombre apropiado para sacar a Sauber de la oscuridad. Como muchos pilotos jóvenes que han estado en karting desde antes de la pubertad, su pilotaje está mucho más avanzado que su carácter, y aún es un chico bastante introvertido de 25 años, aparentemente menor que Jenson Button, que es cinco años más joven. Lo confiesa: "Llevo en las carreras muchos años, si incluyes el karting, pero aún soy nuevo en F1. Me resulta difícil concentrarme en lo que no sea pilotar el coche; aún tengo un poco que aprender en cuanto a encontrar maneras de



Heidfeld deja Prost cuando un río de savia nueva llega al equipo francés. La suerte de Alain y la suya propia deben cambiar a mejor.



motivar al equipo".

Sus acciones no ayudan a que parezca menos inmaduro. Es un jugueteón. Durante esta entrevista, realizada frente a un agradable picnic, siempre estaba haciendo algo: malabarismos con tres naranjas, cruzando y recruzando las piernas, a veces cogiendo mis piernas por debajo de la mesa, o doblando y redoblando la visera de su gorra. Siento compararle con Jenson otra vez, pero éste se siente más cómodo con la prensa. Importante marca de un campeón.

Puede que aún le falte confianza, pero Prost le ha hecho más resistente mentalmente, porque ésta es la primera vez en su carrera que se ha tenido que enfrentar con la decepción. Lo ganó todo en las fórmulas inferiores y fue captado por Mercedes-Benz en F3. Ellos, junto a McLaren, le llevaron hasta la cima y le pagaron un sueldo cuantioso. Miles de kilómetros como probador de F1, además de dos temporadas pagadas en F3000, en la segunda de las cuales fue campeón.

¿QUÉ HA SIDO DE LOS CAMPEONES?

Ganar en F3000 no es necesariamente un billete a la cima. Vean el rastro de los últimos 9 campeones.

Compilado por Anthony Halliwell

"Nick es el único piloto que he tenido en mi equipo de F3000 que ha sacado lo máximo de la oportunidad", dice el jefe de McLaren Ron Dennis. "Todos los demás no han conseguido hacerlo, pero él era rápido en casi todos los sitios a los que íbamos, de entrada".

Heidfeld mantiene la cabeza extraordinariamente alta sobre su sombría temporada hasta la fecha que, incluso cuando no se ha roto el coche, ha incluido disputas dentro y fuera de la pista con Alesi tras sendos choques con él en Francia y Austria. El patrón Alain Prost ayudó a que resolvieran sus diferencias, pero ha habido ocasiones en que Nick se ha sentido muy solo. Alesi, recordemos, es el francés en el equipo francés.

"A veces ha sido difícil, pero Alain ha sido muy bueno en incluirme en todo, y me llevo muy bien con mi ingeniero", dice Heidfeld. "Diría que este año ha sido mucho más decepcionante para el equipo de lo que ha sido para mí, porque ellos dijeron que querían acabar entre los cinco primeros en el campeonato de constructores, cosa que evidentemente no sucederá. Yo no me puse ningún objetivo, así que no resulta tan traumático. Obviamente quiero hacerlo bien, pero aún obtengo auténtico placer sólo con pilotar. Ganar lo hace mucho más agradable, pero no sabía a qué atenerme.

"Mi objetivo final es ser campeón del mundo, pero no puedo decir cuándo será eso. Lo que debo hacer es seguir adelante cada año; eso es lo que hay que hacer para ser un buen piloto".

A Sauber, pues, donde puede continuar el proceso de aprendizaje para convertirse en piloto de F1. Si es un coche neutro lo que quiere, entonces no hay mejor lugar para empezar que un equipo cuya sede está en Suiza. 1



Christian Fittipaldi
Campeón F3000 91

Palmarés F1
Carreras: 40
Victorias/podios: 0
Puntos: 12
'92 Minardi-Lamborghini, 17° ex aequo
'93 Minardi-Ford, 13° ex aequo
'94 Footwork-Ford, 14° ex aequo
'95-2000: ChampCars



Luca Badoer
Campeón F3000 92

Palmarés F1
Carreras: 50
Victorias/podios: 0
Puntos: 0
'93 BMS Lola-Ferrari, no clasificado (equipo retirado tras 14 GPs)
'95 Minardi-Ford, no clasificado
'96 Forti-Ford, no clasificado (equipo retirado tras 11 GPs)
'98 Piloto probador y reserva Ferrari
'99 Minardi-Ford, no clasificado. Sigue como piloto probador y reserva Ferrari
2000 Piloto probador y reserva Ferrari



Olivier Panis
F3000 en 1992-93

(campeón 93)
Palmarés F1
Carreras: 91
Victorias/podios: 1/5
Puntos: 56
'94 Ligier-Renault, 11°
'95-96 Ligier-Mugen Honda, 8° y 9° respectivamente
'97 Prost-Mugen Honda, 9° (se rompe las piernas

en el GP de Canadá)
'98-99 Prost-Peugeot, no clasificado y 15° ex aequo respectivamente
2000 Piloto probador y reserva McLaren



Jean-Christophe Boullion
F3000 en 1993-94 (campeón 94)

Palmarés F1
Carreras: 11
Victorias/podios: 0
Puntos: 3
'95 Sauber-Ford, 16°
'96 Piloto probador Williams
'98-2000 Prototipos y turismos



Vincenzo Sospiri
F3000 en 1990-91 y 1993-95 (campeón 95)

Palmarés F1
Carreras: 1 (no calificado)
Victorias/podios: 0
Puntos: 0
'96 Piloto probador Benetton
'97 Lola-Ford, no clasificado (equipo retirado tras primer GP)
'98-2000 Prototipos, Indy Racing League y ChampCars



Jörg Müller
Campeón F3000 96

Palmarés F1
Carreras: 0
Victorias/podios: 0
Puntos: 0
'97-98 Piloto probador y reserva Sauber
'99 Piloto probador proyecto BMW-Williams
2000 Probador BMW-Williams. American Le Mans Series con BMW



Ricardo Zonta *
F3000 en 1996-97

(campeón 97)
Palmarés F1
Carreras: 27
Victorias/podios: 0
Puntos: 3
'99 BAR-Supertec, no clasificado
2000 BAR-Honda, 13° ex aequo tras GP USA



Juan Pablo Montoya
F3000 en 1997-98

(campeón 98)
Palmarés F1
Carreras: 0
Victorias/podios: 0
Puntos: 0
'99: campeón ChampCar
2000 ChampCars



Nick Heidfeld *
F3000 en 1998-99

(campeón 99)
Palmarés F1
Carreras: 15 (no salido GP Europa)
Victorias/podios: 0
Puntos: 0
2000 Prost-Peugeot, no clasificado tras GP USA

* Datos de Ricardo Zonta y Nick Heidfeld correctos hasta el GP USA inclusive

Rebelión en la granja

El director técnico de Jordan Mike Gascoyne ha estado de 'permiso de jardinería' en su retiro rural de Oxfordshire, agotando su contrato antes de unirse a Benetton, pero no todo consiste en echarse ante la chimenea...

Texto de Tom Clarkson; fotografías de Paul Rider

Pienso en una típica escena de Bonanza -el hacendado rodeado por sus amazonas- y tendrás una representación bastante acertada de la vida en casa de Mike Gascoyne.

Su granja consta de un montón de construcciones en 12 hectáreas. La casa principal, del siglo XVIII, ahora es un laberinto de anexos anacrónicos, habiendo sido ampliada una vez tras otra. En el jardín merodean tres perros: Bruno, un dóberman; Beau, un perro pastor, y un labrador de caza llamado Skeet, ¡asustadizo ante las escopetas!

Hay establos que acogen a nueve caballos -algunos suyos, otros huéspedes de pago- y dos burros, llamados Rufus y Ferdie, de 30 y 29 años. Entre las mujeres que atienden a sus corceles está la esposa de Mike, Janine. Cuando vuelve dentro de la casa y disfruta de un rato más tranquilo ante la chimenea, puede explorar su colección de vinos o alguno de sus barriles de cerveza, suministrados, de momento, por el sponsor de Jordan, Pilsner Urquell.

Añádase a esta utopía rural a sus dos hijos, Joel y Connie, de 7 y 4 años, y se tendrá una idea de la vida que ha estado llevando desde que Eddie Jordan le impidió trabajar antes del GP de Austria.

"Es una casa de locos", confiesa Gascoyne, "pero me encanta. Es el lugar más maravilloso para volver a casa tras haber viajado tanto".

No es que haya estado fuera últimamente. En los tres meses desde su última jornada laboral normal en Jordan, ha lavado la cara a la granja y dado rienda suelta a su pasión -y de su padre Tony- de navegar en su nuevo yate de 15 metros, un Bavaria 50.

Ha vallado todos los prados, cerrado el palomar "para deshacerme de las palomas, porque lo dejan todo perdido", y cortado y amontonado 2.000 balas de paja. El día de nuestra visita, estaba limpiando el estiércol con un tractor que compró en Silverstone.

Hay quien piensa que fichó por Renault porque creía en ellos, pero él sólo quería algo de tiempo libre para hacer estas chapuzas en la granja que se habían ido acumulando en los dos años desde que la compró. Eso es lo que dice Janine, vaya.

El follón armado porque Mike se iba de Jordan a Benetton es un reflejo de la importancia de un director técnico en la F1 moderna. Tradicionalmente, a los pilotos se les libera de sus contratos pronto para que puedan probar con sus nuevos equipos en diciembre, pero no es el caso para un jefe técnico. Definen la competitividad de un equipo mucho más que cualquier piloto. El diseño del coche es hasta tal punto cosa de magia negra que el valor de mercado de los buenos directores técnicos se ha disparado; Adrian Newey impuso la moda cuando Williams le dio 'permiso de jardinería' en 1996 antes de incorporarse a McLaren.

SUS DATOS

1989 Se une a McLaren como aerodinamista desde el fabricante de helicópteros Westland Systems
'91 Pasa a Tyrrell como dinamicista del chasis
'91 Deja Tyrrell por Sauber, donde se convierte en jefe de aerodinámica
'93 Vuelve a Tyrrell como segundo de Harvey Postlethwaite (director de ingeniería)
'98 Ficha por Jordan como diseñador jefe
'99 Premio Autocar al logro deportivo por el diseño del Jordan 199
'99 Ascendido a director técnico en Jordan
2000 Firma con Benetton-Renault para el año 2001

Gascoyne no ha tenido contacto con Benetton durante estos tres meses de ausencia forzada, más allá de tratar con el patrón Flavio Briatore las últimas novedades de su liberación. Todo el tiempo, ha cobrado su salario habitual de Jordan, lo que debe convertirle en el granjero mejor pagado del mundo.

"He ido a reuniones en Jordan cuando me lo han pedido", dice, "pero en el primer mes y medio no hice más que trabajar en la granja. Hace poco, Eddie me pidió que le hiciera un informe sobre un nuevo túnel de viento que quiere construir, cosa que hice, y seguiré trabajando para Jordan hasta que acabe mi contrato. Pero tan pronto empiece con Benetton, trabajaré a tope para darles por c...". Ésta es la esencia de un negocio competitivo".

Han pasado 12 años desde su debut en F1 con McLaren, tras contestar a su anuncio en *Flight Magazine* para un aerodinamista mientras trabajaba con helicópteros en Westlands, Yeovil, Somerset. En todo ese tiempo, no se ha tomado más de una semana de vacaciones al año. Inmediatamente después de la presentación del EJ10 de este año en Londres, él y Janine se escaparon a Escocia siete días para lo que pensaban que sería su cupo en 2000. Luego Flavio se puso al teléfono. ▶



Con su vida en F1 temporalmente en suspenso, Mike se toma su tiempo para contactar con sus instintos animales.

"QUÍTATE TÚ PA' PONERME YO"

Mike Gascoyne no es el único entre dos aguas en F1. El aerodinamicista Eghbal Hamidy ha firmado un contrato para incorporarse a Jordan en 2001 como diseñador jefe, pero aún no está de 'permiso de jardinería' porque el jefe de Arrows, Tom Walkinshaw, para el que ahora trabaja,

quiere que diseñe el chasis A22 del año que viene antes de irse.

El ex jefe de operaciones en Williams James Robinson también está en el mercado tras no obtener la renovación de su contrato en el GP de Bélgica. Está en conversaciones con BAR y Jaguar.

"Ha estado bien tener una pausa más larga", dice. "Con una semana, no llegas a desconectar. Ahora, estoy relajado del todo, hasta el punto de que al ducharme por la mañana me encuentro pensando en qué tiempo hará, y qué vallas pondré. No pienso en la F1 en absoluto.

"Incluso me he perdido un par de carreras por TV porque estaba en el barco. Las he seguido por la radio, pero no las he visto. En cierto modo me alegro, porque es muy frustrante ver a un coche que has diseñado seguir con tan mala suerte. El EJ10 es rápido -se ha calificado en primera línea varias veces- pero Jordan, por diversas razones, no ha podido conseguir resultados con él.

"La verdad es que ahora estoy listo para volver a trabajar porque el diseño de coches de carreras es lo mío, y si no vuelvo pronto, jemepearé a oxidarme!"

Además de trabajar la tierra, ha pasado parte de sus vacaciones renovando su granja de ocho dormitorios -"ocho según lo que consideres como dormitorio"-.

decoración es claramente rústica; apenas hay indicios de su carrera en F1. Junto a los platos sucios del desayuno en el fregadero hay herraduras gastadas, extraídas por el herrador a su caballo de dos años hará un par de horas. Alrededor de la chimenea, piezas viejas y estribos. La única evidencia de algo motorizado en todo el piso de abajo son dos antiguas latas de aceite que cuelgan del techo de la cocina, una de ellas usada por su abuelo en la Gran Guerra de 1914-18.

Sólo al aventurarte arriba por la escalera trasera -"fuera de la vista de la mujer"- entras en un diminuto museo del automovilismo de Mike Gascoyne. Colgados de las paredes hay algunos apéndices de alerón firmados de todos los equipos en los que ha trabajado, además de fotos suyas pilotando un Tyrrell 025 en la reciente conmemoración de la primera década en F1 de Jordan, en Donington, y páginas enmarcadas de uno de sus artículos técnicos publicados en *F1 Racing*. Sólo un cuadro de carreras ha





logrado entrar en la casa, uno de la victoria en el GP de Francia del pasado año que le regaló Heinz-Harald Frentzen.

Hay infinidad de juguetes por ahí: en el garaje, su Ferrari 348; en uno de los establos, una discoteca y un quad 4x4 de 450cc. De los animales, los perros y los burros son su responsabilidad.

"Quizá sea mi lado femenino", dice, "pero me encantan los burros. Son buenos chicos y siempre les gusta que les rasquen dentro de las orejas –seguramente la única parte del cuerpo que no se alcanzan ellos mismos".

Siendo el más facaño de los patrones, a Eddie Jordan puede no gustarle leer que ha estado pagando a Mike para hacer de granjero, pero su relación sigue siendo buena, en parte porque su 'permiso de jardinería' fue instigado por la siempre reservada Honda, que suministrará a Jordan motores de fábrica el año que viene, más que el propio Eddie. Si Jordan aún usara motores Mugen en 2001, es dudoso que Mike estuviera ahora en casa.

"Eddie y yo siempre nos hemos llevado bien, y así seguiremos", asegura. "Recuerdo que hace unos meses discutimos sobre otro tema, y me repetía 'no te lo tomes como algo personal; esto son negocios'. Hemos tratado esto casi de la misma manera".

Sólo queda una pregunta en el aire: ¿qué harán los Gascoyne acerca del mantenimiento de la granja cuando Mike vuelva por fin a la F1? "Contratar a un hombre que haga de todo", dice Mike. Con el dinero que Flavio va a pagarle, se puede permitir dos. 1



Gascoyne esperará coincidir en todo con su nuevo jefe en Benetton-Renault Flavio Briatore (izquierda).

EL EXAMEN DEFINITIVO DE PILOTAJE

¿Cuántos habéis saboreado el sobreviraje de primera mano? No un patinazo desde el semáforo, sino un auténtico sobreviraje de inserción al límite. No muchos, y lo mismo puede decirse de los técnicos de F1. No de Mike Gascoyne, sin embargo. Es todo un piloto. En sus raros fines de semana libres, pilota un Tyrrell 025 en la Fórmula BOSS, campeonato para viejos coches de GP –y con cierto éxito-. Ha subido al podio varias veces en este monoplaza de 1997 ex Jos Verstappen y Mika Salo que originariamente diseñó.

"No era un mal coche", dice, "pero montaba gomas Goodyear, que no era la mejor elección en la época".

Este año, sólo ha participado en una carrera –en la fiesta de Jordan en Donington– y tuvo que bregar.

"Por lo general elijo mis carreras al principio del año, cuando los demás pilotos están aún un poco oxidados", dice. "Ésta fue demasiado tarde para mí. Estaba anquilosado, mientras los otros ya estaban a punto, ¡y me dejaron algo atrasadillo! Pero me encanta".

No tendrá mucho tiempo libre para correr cuando se una a Benetton, así que tendrá que conformarse con el quad en casa, sobre un recorrido marcado con balas de paja. El piloto siempre sigue piloto.

CRÓNICA GP

Victorias en Indianápolis y Suzuka decidieron el título para Schumi y Ferrari.

Contenido: Crónica Gran Premio de Estados Unidos p82 • **Crónica Gran Premio de Japón p88** • Previo Gran Premio de Malasia p94



El título fue una historia de dos hombres muy distintos

De modo que fue Michael, después de todo, y ganó de la manera en que los pilotos de carreras se supone que deberían ganar –cuando la lluvia cayó y todos estaban ahí fuera sobre neumáticos de seco–. Fue típicamente agresivo al apagarse las luces en la línea de salida, fue una sombra siempre presente. Y atacó súbitamente en el momento perfecto.

Después de Monza, pues, fueron dos victorias más de Ferrari desde otras tantas pole positions. El motor de Mika explotó en Indianápolis, debido a una porción impura de una válvula neumática, pero en Japón, rodando sobre un nuevo compuesto Bridgestone, Mika y Michael nunca estuvieron más próximos. Fue la batalla por el

campeonato del mundo en su forma más patente y humana.

Michael ganó (ver artículo, página 34), pero fue algo muy reñido. Y, más incluso, quizá, que Michael convirtiéndose en el primer campeón mundial de Ferrari desde 1979, Mika Häkkinen fue sobresaliente en la derrota. "Para ser un buen vencedor tienes que ser un buen perdedor", dijo, sinceramente contento por su rival. "Quiero ganar y volveré en 2001", añadió, "pero hoy es Michael quien ha hecho el trabajo mejor".

Mika dio en Suzuka todo lo que tenía –ayudó a subir el nivel de esta cita decisiva hasta elevadas cotas– y uno tenía la sensación, a lo largo del fin de semana, de que Mika disfrutaba de cada segundo, ganara o perdiera. Michael es mejor a causa de Mika –igual que esta temporada ha sido mejor a causa de ambos.

Pilotan de modo muy distinto, viven sus vidas de modo muy distinto. Como confrontación, sin embargo, fue tan buena como cabría esperar

Peter Windsor

Schumi perseveró con las gomas de agua sobre una pista que se secaba y se largó.



El sueño americano de Schumi

El as de Ferrari ha comprometido las aspiraciones de Mika. Por Peter Windsor.

"Bromeas, ¿verdad?". El periodista no lo hacía. "Dime que bromeas". Que no. "¿Me estás diciendo que retrasaron la parrilla anoche sólo para complacer a Ferrari, sin decirselo a nadie?". Se lo dijeron a Ferrari, supuso el periodista.

"Genial. No queríamos que Ferrari tuviera algún tipo de desventaja, ¿no?".

Con eso, el Hombre McLaren se dirigió al box de Ron, sin saber cómo revelar la noticia. La noche anterior, Jean Todt había insinuado a los comisarios de la prueba que la hilera de adoquines de lado a lado de la recta principal, situada apenas un metro por delante de la pole position,

fuera pavimentada. La pérdida de tracción sobre el empedrado sería inaceptable para el poleman. Algo tenía que hacerse.

Esto irritó a McLaren, que había captado el problema días antes. De hecho, Mika Häkkinen incluso había renunciado a su posición en primera línea en los últimos minutos de la sesión oficial. Sin poder dar ya una vuelta lanzada, Mika consintió en ofrecer su rebufo a Coulthard en su último intento. Una de dos: David se haría con la pole o la segunda plaza; sobre el papel, Mika iría para atrás.

En realidad, fue una astuta maniobra. Desde la pole, o incluso desde P2, un McLaren o un Ferrari

golpearían los ladrillos en pleno patinaje de ruedas. La pérdida de agarre sobre la 'yarda' se calculó que era el equivalente a un cambio de marchas —una eternidad por debajo de 160 km/h—. Desde P3, sin embargo, Mika ya estaría a un 10% del patinaje (las ruedas traseras girarían sólo un 10% más veloces que el coche); con inercia y velocidad, la pérdida de tracción sobre los ladrillos sería insignificante. Iba a ser Hungría otra vez, con Mika serpenteando entre Michael y David para hacerse con el liderato en la Curva 1.

Salvo que todo había cambiado. P1 estaba ahora donde habría estado Mika. La vieja pole era una línea blanca.



Bien aposentado: el alemán de Ferrari dispone de ocho puntos de ventaja en el campeonato.

Falsa impresión: David lidera el pelotón en la Curva 1, pero por saltarse la salida.



Y Ferrari, de nuevo, salió ganando.

A primera vista, Ron Dennis diría lo debido: "Hemos tenido un proceso previo algo difícil, en el sentido de que no hemos sido capaces de abordarlo del modo... científico en que nos hubiera gustado". Pero por dentro estaba furioso. Una cosa es que Ferrari sobreviva al drama poscarrera de Malasia 99; otra es que cambie la posición de la parrilla la noche antes de la carrera.

Cuando estuvo claro que David se saltó la salida ("yo estaba listo; ellos no"), McLaren no perdió tiempo en aplicar tácticas de equipo. Mika se había retrasado algo, como siempre que la pista está semimojada, así que la orden para David era obvia: iba a retener a Michael durante un tiempo antes de entrar para la penalización. Lo hizo a la perfección, haciendo incluso aguantar la respiración a

Michael mientras se zambullían en la Curva 1. Rozaron sus ruedas, Michael iba por el exterior, algo húmedo -pero casi de inmediato tuvo el interior para la Curva 2-. Misión cumplida.

Mika, sin embargo, les observaba a poca distancia. David se apartó, dejando a Michael versus Mika, sobre gomas de mojado, en una pista que se secaba rápidamente.

Mika paró primero, perdiendo el tiempo que David le había hecho recuperar. McLaren calculó con esmero el momento del paso mojado-seco -pero lo hizo sin contar el factor Michael-. Mucho después de que los de mojado debieran haber ido peor, Michael estaba aún ahí fuera, sin ceder terreno, enfriando las gomas sobre las porciones aún húmedas. Era tiempo real -una ventaja que se multiplicaría cuando por fin parara a cambiar a seco.

(Arriba) El número uno de Ferrari puso al público en pie con su maniobra sobre Coulthard. Mientras Villeneuve (arriba dcha.) les estremeció en la fase final del GP.

'De repente, se acabó. La zaga del McLaren escupió llamas, luego humo. Las chimeneas del coche humeaban también. Una avería les dejó tirados'

Cuando empezó la segunda fase, con todos sobre seco, fue F1 clásica, el espectáculo que toda América había esperado. Michael tenía ventaja posicional, y era sobresaliente, como siempre, en el tráfico; Mika, en cambio, parecía ser un poco más rápido cuando la pista por delante suyo estaba libre. Y sobre, digamos, un sprint de cinco vueltas, Mika estaba cazando a Michael.

EL DATO: el GP de EE.UU. supuso la 30ª pole position de Michael Schumacher en F1; la primera la logró en Mónaco en 1994.

ALLSPORT, STEVEN TEEJAT, LORENZO BELLANCA/LAT

Las esperanzas de Mika de aumentar su liderato se hicieron humo al explotar su motor.



‘El error de Michael le hizo más querido por los fans de Indy. Les gustan los ganadores, sobre todo si son humanos’

Hasta que, de repente, se acabó. La zaga del McLaren de Mika escupió llamas, luego humo. Estaba cerca del final de la vuelta. Paró el motor. Al bajar, las chimeneas del McLaren humeaban también. Una avería les dejó tirados en uno de los eventos nobles de la F1 –igual que un escape roto atracó a Ferrari en Mónaco.

Jarno Trulli y Jenson Button hacía largo rato que se habían eliminado mutuamente. Ralf Schumacher fue retardado por un pérdida de aire en el motor. Tras Michael iba a situarse su compañero, Rubens Barrichello. Todo lo que tenía que hacer era acabar.

Con su error, cuando llegó, se hizo querer aún más por los fans de Indy. Les gustan los ganadores, sobre todo si son humanos. Michael perdió la concentración momentáneamente, mordió más piano de lo que quería en el ápice de la horquilla, y de repente sintió que el coche se le escapaba. Desembragó, lo dejó trompear, dio gas, pero no suficiente, demasiado tarde. Se salió de la pista, se arrastró por la hierba y volvió al asfalto tras la segunda horquilla.

Manos alrededor del globo: el triunfo de Schumi envió un mensaje al resto del mundo –aún no ha acabado.



EL DATO: Gastón Mazzacane rodó tercero durante dos vueltas en Indy –su mejor posición.



(Izda.) Los famosos adoquines de Indy causaron algo de fricción entre McLaren y Ferrari.

Jenson Button (abajo) y Jarno Trulli volvieron a engancharse al inicio de la prueba.



‘Indianápolis fue un gran acontecimiento. No los hay mayores, lo que significa que Indy ya es junto a Mónaco una carrera a ganar’

“Concéntrate, Michael, concéntrate”, dijo Ross Brawn por la radio en lo que puede ser recordado como el comentario más innecesario del año.

Y así Ferrari logró el doblete en el primer GP de Estados Unidos en Indianápolis, en su mayor mercado, acaparando titulares por todo el globo. Una gran victoria, un gran día.

E Indianápolis fue un gran acontecimiento. No los hay mayores

que éste, en sentido físico, lo que significa que Indy ya es junto a Mónaco una de las carreras que hay que ganar. Lo que es más, la F1 ha mostrado que puede funcionar en América –y lo más probable es que ahora crezca exponencialmente–. La F1 demostró que se puede correr en Indy con lluvia, que hay algo mejor que una retahíla de períodos de Safety Car y se llama salida parada. Y los teleespectadores a lo largo y ancho de América alucinaron con ocho cámaras subjetivas en carrera –cobertura que en Europa sólo se ve en *pay per view*–. Ésa es la verdadera medida del éxito de Indy –ésa y la visión de Marc Gené siendo acosado mientras caminaba hacia el circuito el domingo por la mañana. Más que ‘Ferrari’ o ‘McLaren’, América abrazó a la ‘Fórmula 1’. Fue bueno verlo. **1**

Rociémonos: Schumacher y Rubens Barrichello saludan un doblete de Ferrari con barras y estrellas.

Pilotos

15ª Prueba, EE.UU.

1	Michael Schumacher	88
2	Mika Häkkinen	80
3	David Coulthard	63
4	Rubens Barrichello	55
5	Ralf Schumacher	24
6	Giancarlo Fisichella	18
7	Jacques Villeneuve	14
8	Heinz-Harald Frentzen	11
9	Jenson Button	10
10	Jarno Trulli	6
=	Mika Salo	6
12	Jos Verstappen	5
13	Eddie Irvine	3
=	Ricardo Zonta	3
15	Pedro de la Rosa	2
=	Alex Wurz	2

Constructores

1	Ferrari	143
2	McLaren-Mercedes	133
3	BMW-Williams	34
4	Benetton-Playlife	20
5	Jordan-Mugen Honda	17
=	BAR-Honda	17
7	Arrows-Supertec	7
8	Sauber-Petronas	6
9	Jaguar Racing	3

STEVEN TEJLAL; CHARLES COATES/LA; GAVIN LAWRENCE/LA

Cajón de sastre

El morro del gato; bolos en Minardi; Ralf pierde aire. Por T. Clarkson y V. F.



A prueba de humedad: Herbert fue el único que montó gomas de seco en parrilla.

Sus diez minutos de gloria en TV: Gastón defendió su posición ante el campeón del mundo por 5 giros.



hombre de la manguera, Sandro Parrini. Mazzacane hizo luego lo mismo con el del neumático delantero derecho, Riccardo Pozzati.

"Vivimos una bellísima primera fase", dijo Gian Carlo Minardi. "Después, sólo nos preocupamos por lo que había pasado en boxes".

En esa primera fase, Gastón fue el héroe al contener al mismísimo Mika Häkkinen hasta que paró a cambiar a seco: "Estuvo bien ver un McLaren detrás y no tener que apartarse". Como anécdota, cuando el motor del argentino le dejó tirado en pista, ¡una lata de cerveza impactó contra el morro de su Minardi! *This is America!*

Marc Gené, por su parte, se clasificó último: "Hoy el coche iba muy bien, se comportaba mucho mejor que en calificación", dijo Marc. "Por desgracia, el tiempo perdido por mi error en boxes ha comprometido el resultado".

Ralf deshinchado

Mientras Mika Häkkinen recortaba el liderato de Michael Schumacher, Ralf Schumacher, cuyo Williams era tercero, se acercaba al McLaren de Mika.

Cuando el finlandés abandonó, Ralf subió al segundo puesto, que perdió cuando su equipo no pudo solucionar una fuga de aire en el sistema de válvulas neumáticas de su BMW.

El abandono de Jenson Button, por un problema eléctrico, fue inconexo.

recta benefició a la aerodinámica del A21 y el holandés parecía firme en el cuarto puesto.

"El botón para regular el reparto de frenada se quedó 'loco', porque padecía sobreviraje en frenada hasta que me salió", dijo Verstappen.

● Pedro de la Rosa llegó a luchar por la sexta posición con el Sauber de Pedro Diniz, pero le traicionó la mecánica: "Era una carrera para puntuar, pero cuando el coche aguanta estamos lejos y cuando va bien se rompe", dijo Pedro. "Nos precipitamos en el cambio a seco y se enganchó la manguera en el segundo repostaje. Luego se rompió la caja".

En lo bueno y en lo malo

Dos mecánicos de Minardi fueron hospitalizados para rayos-X tras ser atropellados en el pitlane por sus pilotos, Marc Gené y Gastón Mazzacane, en la segunda tanda de paradas.

Gené patinó en un desagüe entrando a su box y se lo pasó, golpeando al



que no supe al trabajo duro", dijo el jefe Flavio Briatore.

David paga la multa

El stop-go impuesto a David Coulthard por saltar la salida podría haberle costado el GP.

Perdió 28s entrando y saliendo del pitlane para su castigo. En la meta, ésa era la diferencia con Michael Schumacher, que podría haber sido menor de no haber tenido que bregar con nuestros Gené y De la Rosa.

Arrows acaricia puntos

Hasta que el Arrows de Jos Verstappen se salió en la vuelta 35, tuvo su actuación más fuerte del año. La larga

Físico recibió una fría recepción en el box Benetton.

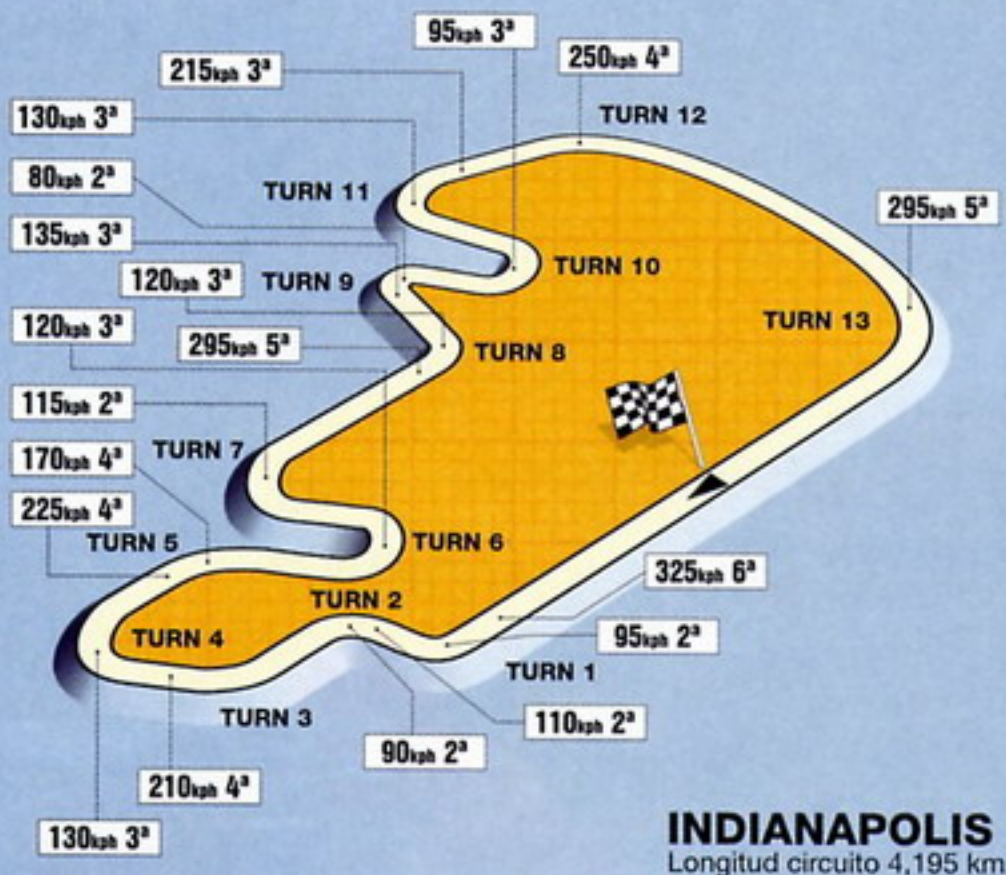


Todos los datos Indianápolis

Tiempo Nublado; Temperatura asfalto 17°; Vueltas 73; Distancia 306,235 km; Espectadores 250.000 (domingo)

Parrilla de salida

Posición	Piloto	Tiempo
1	Michael Schumacher	1:14,266
2	David Coulthard	+0,126
3	Mika Häkkinen	+0,162
4	Rubens Barrichello	+0,334
5	Jarno Trulli	+0,740
6	Jenson Button	+0,751
7	Heinz-Harald Frentzen	+0,801
8	Jacques Villeneuve	+1,051
9	Pedro Diniz	+1,152
10	Ralf Schumacher	+1,218
11	Alexander Wurz	+1,496
12	Ricardo Zonta	+1,518
13	Jos Verstappen	+1,542
14	Mika Salo	+1,615
15	Giancarlo Fisichella	+1,641
16	Nick Heidfeld	+1,794
17	Eddie Irvine	+1,832
18	Pedro de la Rosa	+1,877
19	Johnny Herbert	+1,959
20	Jean Alesi	+2,205
21	Gastón Mazzacane	+2,543
22	Marc Gené	+2,895



INDIANAPOLIS
Longitud circuito 4,195 km

Sabías que... ofrecido por... Indianápolis, construido en 1909, es el circuito más viejo del calendario. Le sigue Monza (1922). América ha tenido el mayor número de sedes distintas de un gran premio -ocho-. Los monoplazas iban gas a fondo en Indy durante 23 segundos.



Vueltas rápidas

Posición	Piloto	Tiempo (vuelta)
1	David Coulthard	1:14,711 (40)
2	Rubens Barrichello	+0,111 (51)
3	Michael Schumacher	+0,190 (48)
4	Jacques Villeneuve	+0,406 (68)
5	Pedro Diniz	+0,594 (69)
6	Heinz-Harald Frentzen	+0,810 (69)
7	Alexander Wurz	+0,849 (70)
8	Ralf Schumacher	+0,887 (55)
9	Eddie Irvine	+0,964 (72)
10	Mika Häkkinen	+1,062 (25)
11	Ricardo Zonta	+1,101 (48)
12	Johnny Herbert	+1,101 (69)
13	Marc Gené	+1,333 (72)
14	Nick Heidfeld	+1,363 (72)
15	Jean Alesi	+1,413 (44)
16	Giancarlo Fisichella	+1,523 (42)
17	Jos Verstappen	+1,541 (34)
18	Pedro de la Rosa	+1,565 (36)
19	Gastón Mazzacane	+2,000 (41)
20	Mika Salo	+5,533 (18)
21	Jenson Button	+8,266 (12)
22	Jarno Trulli	+10,059 (4)

Tiempos del viernes

Posición	Piloto	Tiempo
1	David Coulthard	1:14,561
2	Mika Häkkinen	+0,134
3	Michael Schumacher	+0,366
4	Rubens Barrichello	+0,583
5	Heinz-Harald Frentzen	+0,665
6	Ralf Schumacher	+0,688
7	Jarno Trulli	+1,085
8	Jenson Button	+1,180
9	Marc Gené	+1,245
10	Jacques Villeneuve	+1,586
11	Alexander Wurz	+1,784
12	Eddie Irvine	+1,985
13	Jos Verstappen	+2,011
14	Nick Heidfeld	+2,065
15	Ricardo Zonta	+2,095
16	Mika Salo	+2,099
17	Johnny Herbert	+2,109
18	Pedro de la Rosa	+2,226
19	Pedro Diniz	+2,277
20	Gastón Mazzacane	+2,341
21	Giancarlo Fisichella	+2,492
22	Jean Alesi	+3,652

Clasificación final

Posición	Piloto y coche	Tiempo total	Pos. 1ª vuelta
1	Michael Schumacher Ferrari F1-2000	1:36:30,883	2
2	Rubens Barrichello Ferrari F1-2000	+12,118	4
3	Heinz-Harald Frentzen Jordan-Mugen Honda EJ10	+17,368	9
4	Jacques Villeneuve BAR-Honda 002	+17,935	7
5	David Coulthard McLaren-Mercedes MP4-15	+28,813	1
6	Ricardo Zonta BAR-Honda 002	+51,694	11
7	Eddie Irvine Jaguar-Cosworth R1	+1:11,115	13
8	Pedro Diniz Sauber-Petronas C19	a 1 vuelta	10
9	Nick Heidfeld Prost-Peugeot AP03	a 1 vuelta	15
10	Alexander Wurz Benetton-Playlife B200	a 1 vuelta	12
11	Johnny Herbert Jaguar-Cosworth R1	a 1 vuelta	22
12	Marc Gené Minardi-Fondmetal M02	a 1 vuelta	20
NO CLASIFICADOS			
	Jean Alesi Prost-Peugeot AP03	motor - 64 vueltas	18
	Gastón Mazzacane Minardi-Fondmetal M02	motor - 59 vueltas	21
	Ralf Schumacher Williams-BMW FW22 sistema neumático	- 58 vueltas	8
	Pedro de la Rosa Arrows-Supertec A21	cambio - 45 vueltas	17
	Giancarlo Fisichella Benetton-Playlife B200	motor - 44 vueltas	19
	Jos Verstappen Arrows-Supertec A21	accidente - 34 vueltas	14
	Mika Häkkinen McLaren-Mercedes MP4-15	motor - 25 vueltas	3
	Mika Salo Sauber-Petronas C19	trompo - 18 vueltas	16
	Jenson Button Williams-BMW FW22	motor - 14 vueltas	6
	Jarno Trulli Jordan-Mugen Honda EJ10	cambio - 12 vueltas	5

Vuelta a vuelta

SALIDA Coulthard salta la salida y supera a Michael Schumacher y Häkkinen
VUELTA 2 Button y Trulli se tocan; ambos paran a reparar y salen 21º y 22º
VUELTA 5 Schumacher intenta pasar a David en la Curva 1, sin conseguirlo
VUELTA 7 Schumacher supera a David por el exterior de la Curva 1
VUELTA 8 Coulthard y Fisichella paran por sendos stop-go por saltar la salida
VUELTA 10 Gené pasa a Coulthard, que ha parado a montar seco, y es 15º
VUELTA 16 Los 43s de ventaja de Schumi sobre Häkkinen se reducen a 10s al parar a montar neumáticos de seco
VUELTA 19 Häkkinen se acerca a menos de 8s de Schumacher
VUELTA 26 Häkkinen está a sólo 4s del líder cuando su motor se rompe
VUELTA 49 Schumi efectúa su segunda parada y sigue líder
VUELTA 53 Barrichello para y sale segundo delante de Frentzen
VUELTA 65 Villeneuve intenta pasar a Frentzen en la Curva 1, sin conseguirlo
VUELTA 69 Trompo de Schumi
VUELTA 73 Schumi cruza la meta.

Los más y los menos

VELOCIDAD MÁS RÁPIDA PUNTO MEDICIÓN
Pedro de la Rosa 331,805 km/h
VELOCIDAD MÁS LENTA PUNTO MEDICIÓN
Gastón Mazzacane 313,404 km/h
PITSTOP MÁS RÁPIDO
David Coulthard 19,925s
PITSTOP MÁS LENTO
Marc Gené 51,445s

Tras el terremoto, Schumacher hizo que se abriera la tierra para el equipo Ferrari.



Mayoría de edad para Ferrari

La victoria de Schumi acaba con 21 años de espera. Por Peter Windsor.

La otra estrella de Suzuka fue Jenson Button. Lo interesante de Jenson es que no frena con el pie izquierdo en el 'sediento' (de gasolina) sentido de la palabra. Algunos pilotos, notablemente los Schumacher, usan el freno contra el gas. Podía oírse en la subida en Suzuka, donde Michael era casi tan bueno como en la Curva 1 (ver artículo, página 34). La nota del motor apenas caía mientras entraba en esta izquierda de cuarta –y el chasis apenas cabeceaba.

Porque Michael apretaba los frenos mientras brincaba sobre el gas, equilibrando el Ferrari a la perfección, usando acelerador y freno con fuerza simultánea. Es probable que sea la forma más rápida de pilotar un F1 moderno –pero es probable que no sea la más pura–. Es una cuestión de acústica versus electricidad, de plumas versus Bics. Uno es más eficaz, la otra tiene mayor encanto.

A Jenson no le gusta frenar mientras da gas. Y de este modo acciona el gas en incrementos quizá demasiado pequeños para calibrar. Senna solía

hacer eso, aunque podías oír los golpes cuando daba y quitaba gas. Jenson es más uniforme en el modo en que usa el acelerador –un Jackie Stewart o un Jim Clark en mi lenguaje y algo cercano a Alain Prost si quieren un nombre más contemporáneo.

No había visto Suzuka antes (corrió en kart de 100cc a los 16 años en la pista próxima); aún no es sino un niño. De entrada, sin embargo, él, Michael y Mika eran los hombres a observar. Fue quinto el viernes, tras 37 vueltas sobre un juego de neumáticos, pero fue lo bastante modesto para pensar que los

STEVE ETHERINGTON/LAT. ALLSPORT



Schumi en la retaguardia mientras Mika pasa de P2 a líder en la Curva 1.

Coulthard poco más pudo hacer que observar el desenlace desde su lejano tercer puesto.



Los contendientes por el título estuvieron pegados casi todo el GP.



No hubo papel de apoyo de Rubens en Ferrari. El brasileño, como Coulthard, estuvo lejos de la cabeza y fue cuarto.

demás quizá llevaran más gasolina. "Estaré contento si me califico a medio segundo de Ralf", dijo, antes de añadir en un comunicado Williams que aún tenía mucho que aprender sobre las curvas en subida. "Si tomo una bien, comprometo otra", decía. "Todavía tengo trabajo que hacer".

Sí, vale. Y Michael Schumacher aún tiene que aprender a cambiar de marchas en su Ferrari.

El sábado por la mañana, iba sentado atrás en el M5 mientras su

padre, John, se abría paso entre hotel y circuito. "Vamos, papá. Puedes hacerlo", dijo Jenson, viendo un hueco entre los peatones. "Eso es. Ahora". Bajó la cortinilla en la ventana lateral. "Genial. ¡Nadie puede verme!".

Pero lo hicieron. Alguien le vio cuando el tráfico se detuvo. Libros de autógrafos y programas se apretaban contra la ventanilla. Nada. Se encogió de hombros, alzando las manos como si dijera "lo siento". Luego su fisioterapeuta, delante, bajó su ventana

y filtró los libros hacia Jenson. Los firmó todos, sonriendo y dando las gracias mientras devolvía los bolígrafos.

Sábado, la presión. Encontró tráfico, señaladamente su colega, Jarno Trulli (¡no!), en sus primeras dos tandas. La una y media y era P14.

Su voz apenas cambió. "No pasa nada. Hay tiempo. Tráfico. Nada más".

Y lo había. Zurrando al FW22 a un límite algo más alto que el de Ralf —y el de Ralf es alto— Jenson saltó a P5. El mejor de los demás. Un chico prodigio ▶

EL DATO: Suzuka fue la tercera vez este año en que el orden de los cuatro primeros ha sido: Schumi, Mika, David y Rubens.

Mejor de los demás: al final del GP Button sólo tenía Ferraris y McLaren delante.



‘Lo significativo de Jenson es que es tan bueno, rebosa de tanto talento natural, que ni siquiera necesita decirle a nadie lo bueno que es’

haciendo exactamente lo que siempre estuvo destinado a hacer. Después estaba charlando, encaramado a un tráiler azul Williams.

“¿Qué tal la Curva 1?”, pregunté.

“Bien, pero hablemos de otra cosa. Estoy harto de carreras”.

Lo significativo de Jenson es que es tan bueno, rebosa de tanto talento natural, que ni siquiera necesita decirle a nadie lo bueno que es. Lo sabe y eso basta. Los únicos pilotos que he conocido con esa clase de sensación

tienen nombres como, sí, Moss, Clark, Stewart y Villeneuve, G.

Ah, la crónica. Bien, Jenson salió mal, como tienes derecho a hacer en ocasiones, pero rápidamente estaba allí de nuevo, presionando a los chicos a cometer errores (Ralf fue uno de ellos) y al final haciéndose con la más alta posición realista disponible –Mejor de los demás–. Se preguntó en voz alta cuando la lluvia empezó a caer –“Entra alguien a cambiar ruedas porque esto patina un poco”– pero eso fue todo.

“¿Qué piensas de Jenson, Flavio?”.

“No es muy malo, ¿verdad?”, dijo su futuro jefe de equipo. “En realidad, creo que va a ser uno de los grandes.

Puede ganar campeonatos del mundo”.

Patrick Head no fue menos efusivo: “Hoy, Jenson hizo un trabajo extraordinariamente bueno dadas las condiciones y pilotó una sumamente brillante y madura carrera”.

Otros ‘Post-Its’ en Suzuka citaron a los pilotos de Jaguar, Eddie Irvine,



Por una vez, Eddie Irvine arrancó una buena prestación con el Jaguar.

EL DATO: Jenson Button (20 años) ni siquiera había nacido la última vez que Ferrari ganó el campeonato de pilotos en 1979.



El precioso punto de Villeneuve pone a BAR por delante de Jordan entre los constructores.



Un inmóvil Alex Wurz disparó las pulsaciones de los líderes con un trompo en la chicane.



'Eddie Irvine estuvo bien en varias fases del fin de semana, recordando cómo solía ser cuando tenía un Ferrari que funcionaba'

Johnny Herbert. Edmund estuvo bien en varias fases del fin de semana, recordando cómo solía ser cuando tenía un Ferrari que funcionaba, pero todo se desmoronó con un sobrevirador segundo juego de neumáticos. Le desbordó en la chicane Villeneuve y en carrera hasta la meta ese maximizador de condiciones extremas que es Johnny Herbert. Suzuka mostró que el conjunto Jaguar-Cosworth a lo mejor no es tan malo como ha parecido, y que Edmund estaría en su elemento si cada carrera se disputara en Japón.

Más que nada, sin embargo, Suzuka lo marcó el nuevo neumático Bridgestone. Permitted a Ferrari concentrarse en ganar la carrera sin la inquietud de la elección de compuesto y su degradación; casi metió a Mika en la pole; y produjo un ritmo de carrera arrolladoramente rápido, incluso cuando la pista estaba semimojada. Si eso es lo que Bridgestone puede hacer con un compuesto relativamente duro de especificaciones 1998 con construcción 2000, sólo podemos empezar a imaginar el ritmo de carrera que va a caracterizar 2001. ❶

Jean Todt piensa ducharse así cada día después del histórico triunfo de Schumi y Ferrari.

Pilotos

16ª Prueba, Japón

1	Michael Schumacher	98
2	Mika Häkkinen	86
3	David Coulthard	67
4	Rubens Barrichello	58
5	Ralf Schumacher	24
6	Giancarlo Fisichella	18
7	Jacques Villeneuve	15
8	Jenson Button	12
9	Heinz-Harald Frentzen	11
10	Jarno Trulli	6
=	Mika Salo	6
12	Jos Verstappen	5
13	Eddie Irvine	3
=	Ricardo Zonta	3
15	Pedro de la Rosa	2
=	Alex Wurz	2

Constructores

1	Ferrari	156
2	McLaren-Mercedes	143
3	BMW-Williams	36
4	Benetton-Playlife	20
5	BAR-Honda	18
6	Jordan-Mugen Honda	17
7	Arrows-Supertec	7
8	Sauber-Petronas	6
9	Jaguar Racing	3

STEVE ETHINGTON/LAT. LAR. ALLSPORT

Cajón de sastre

Mika fuma; Diniz pierde aceite; Pedro como una flecha. Por T. Clarkson y V. F.

Williams tercera clase

El Williams FW22 fue el tercer mejor coche en Japón tras Ferrari y McLaren. Jenson Button y Ralf Schumacher sacaron lo máximo de él, compartiendo la tercera línea de parrilla.

"Un sólido fin de semana de trabajo", dijo el director técnico Patrick Head. "Sacamos lo máximo posible del coche y Jenson efectuó una magnífica carrera".



Villeneuve (izda.) y De la Rosa fueron los que más posiciones ganaron en pista.

Puntuar a la fuerza

Confuso GP para Jacques Villeneuve. Hizo cuatro trompos en los libres, pero su carrera fue al ataque, superando a ambos Jaguar para acabar sexto.

"No pudimos hacer trabajar bien al coche", dijo su ingeniero de pista, Jock Clear. "No es malo en ningún sitio concreto, sólo que ¡no es lo bastante rápido!".

Uno para todos

Se rodó poco el viernes porque los equipos no tenían que elegir compuesto antes de la sesión oficial.

En vez de las dos opciones habituales, Bridgestone sólo tenía un neumático de seco, un compuesto medio de su programa de desarrollo para luchar contra Michelin el año próximo.

La nueva goma era 0,3s más rápida que la anterior especificación media.

Humo sin fuego

El humo en la zaga del McLaren de Mika Häkkinen en parrilla fue causado por



fluido hidráulico goteando sobre los escapes.

"[El sistema] estaba lleno en exceso, de modo que al subir la temperatura parado en parrilla, el fluido se derramó", dijo Mario Illien, de Ilmor. "No fue nada más, y no tuvo efectos perjudiciales".

Diniz inunda la trazada

En la primera sesión libre del sábado, el motor (Ferrari) del Sauber de Pedro Diniz expiró en Spoon, pero él siguió de camino a boxes, derramando aceite en la trazada.

Los comisarios anulaban sus dos mejores tiempos de calificación como sanción.

"Es un poco severo", dijo Diniz. "No podía ver nada desde el cockpit y sólo hice lo

Diniz iba a pagar caro este vertido ilegal de fluidos al asfalto.

que creí más seguro".

Su mejor vuelta le hubiera colocado 16º, pero salió 20º con un tiempo 0,5s más lento.

Seguridad ante todo

La entrada al pitlane en Suzuka fue trasladada para mejorar la seguridad.

Antes, los que ralentizaban para entrar a boxes se arriesgaban a ser golpeados por los que estaban en vuelta lanzada. Moviéndolo hasta después de la chicane, se reducía esa diferencia de velocidad.

Pedro, héroe sin puntos

Como en Indianápolis, Pedro de la Rosa volvió a ser el más rápido en velocidad punta, pero, pese a un portentoso final de carrera, no pudo acabar más que 12º.

"Hemos intentado corregir un excesivo sobreviraje en el warm-up y nos ha salido mal", dijo Pedro. "En carrera el coche era inconducible; me han cambiado todo el morro en el segundo pitstop y, a partir de aquí, el coche ha sido otro".

Vaya si lo ha sido. A diez vueltas del final Pedro le metía "un hachazo" a Fisico a final de recta y, seis giros después, hacía lo propio con Trulli en Spoon. No hubo puntos, pero ¡qué garra!

Minardi, equipo 'diez'

Con el de Japón, Marc Gené ha disputado su 32º GP de F1 con Minardi, igualando a dos ex pilotos del equipo de Faenza, Luca Badoer y Gianni Morbidelli, segundos ex aequo tras Pier Luigi Martini (103).

Pero ello no ha dado mayor fortuna al de Sabadell, que ha roto el motor a apenas seis vueltas del final del GP.

"Pese a los problemas en entrenamientos, en carrera conseguía mantener el ritmo de los coches de mitad de la tabla para arriba, luchando con los Benetton y un Sauber", dijo Marc. "No podía superarles, pero mantener su ritmo ha sido positivo y estimulante".

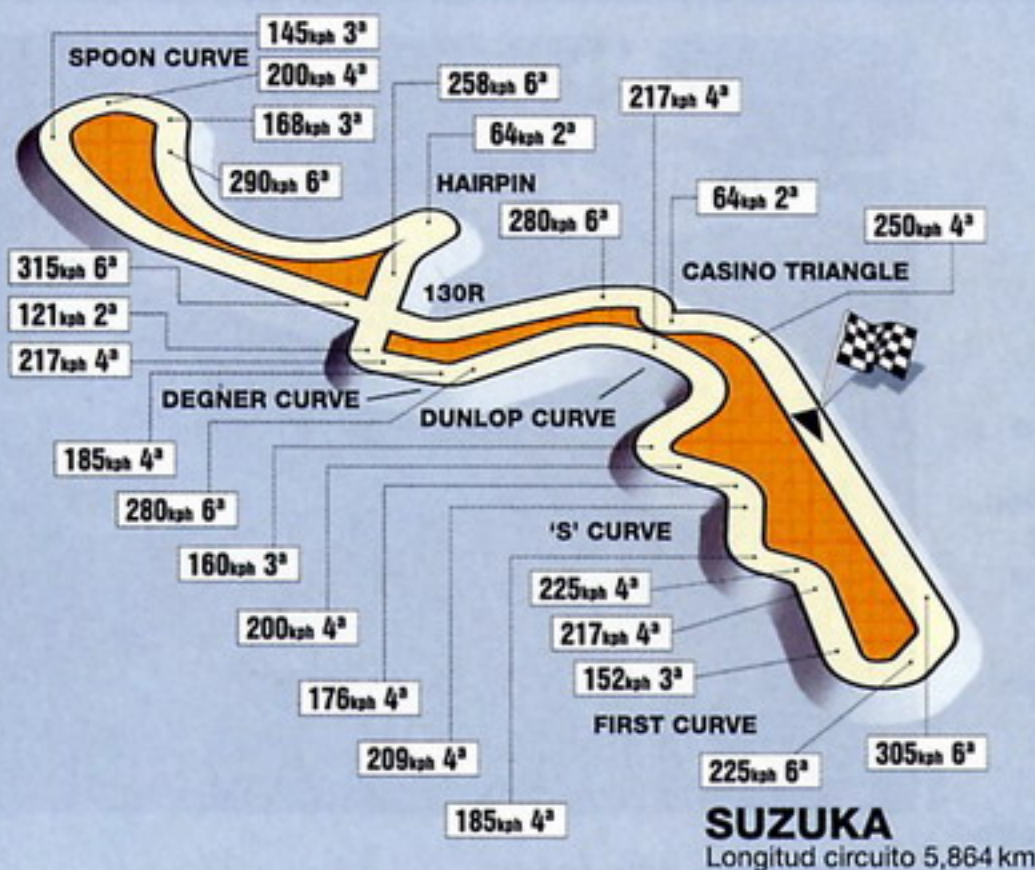
Minardi mantiene el 10º puesto de constructores a falta de una carrera, pese a no haber puntuado en 2000.

Todos los datos Suzuka

Tiempo Cubierto, ligeras lloviznas; **Temperatura asfalto** 22°; **Vueltas** 53; **Distancia** 310,792 km; **Espectadores** 151.000

Parrilla de salida

Posición	Piloto	Tiempo
1	Michael Schumacher	1:35,825
2	Mika Häkkinen	+0,009
3	David Coulthard	+0,411
4	Rubens Barrichello	+0,505
5	Jenson Button	+0,803
6	Ralf Schumacher	+0,963
7	Eddie Irvine	+1,074
8	Heinz-Harald Frentzen	+1,418
9	Jacques Villeneuve	+1,442
10	Johnny Herbert	+1,504
11	Alexander Wurz	+1,523
12	Giancarlo Fisichella	+1,654
13	Pedro de la Rosa	+1,827
14	Jos Verstappen	+1,849
15	Jarno Trulli	+1,854
16	Nick Heidfeld	+2,316
17	Jean Alesi	+2,384
18	Ricardo Zonta	+2,444
19	Mika Salo	+2,665
20	Pedro Diniz	+2,751
21	Marc Gené	+4,147
22	Gastón Mazzacane	+4,637



Vueltas rápidas

Posición	Piloto	Tiempo (vuelta)
1	Mika Häkkinen	1:39,189 (26)
2	Michael Schumacher	+0,254 (27)
3	David Coulthard	+0,869 (26)
4	Rubens Barrichello	+1,029 (26)
5	Jenson Button	+1,510 (23)
6	Jacques Villeneuve	+1,550 (18)
7	Ralf Schumacher	+1,711 (23)
8	Jarno Trulli	+1,778 (12)
9	Ricardo Zonta	+1,791 (26)
10	Pedro Diniz	+1,813 (25)
11	Eddie Irvine	+1,965 (18)
12	Heinz-Harald Frentzen	+1,996 (15)
13	Johnny Herbert	+2,037 (17)
14	Mika Salo	+2,445 (26)
15	Pedro de la Rosa	+2,890 (26)
16	Nick Heidfeld	+3,167 (25)
17	Giancarlo Fisichella	+3,227 (14)
18	Jean Alesi	+3,548 (19)
19	Jos Verstappen	+3,597 (8)
20	Alexander Wurz	+3,606 (15)
21	Marc Gené	+3,626 (17)
22	Gastón Mazzacane	+4,808 (15)

Sabías que...

ofrecido por...

Ésta fue la novena vez que el título de pilotos se resolvía en Suzuka. De los 16 GPs de Japón, 14 se han disputado en Suzuka (desde 1987 en adelante), con los otros dos (en 1976 y 1977) celebrados en el circuito de Mount Fuji.



Tiempos del viernes

Posición	Piloto	Tiempo
1	Michael Schumacher	1:14,561
2	Mika Häkkinen	+0,611
3	Rubens Barrichello	+0,809
4	David Coulthard	+1,282
5	Jenson Button	+1,383
6	Jarno Trulli	+1,533
7	Heinz-Harald Frentzen	+1,801
8	Pedro de la Rosa	+1,819
9	Jacques Villeneuve	+1,941
10	Ricardo Zonta	+2,159
11	Eddie Irvine	+2,286
12	Ralf Schumacher	+2,438
13	Pedro Diniz	+2,600
14	Nick Heidfeld	+2,675
15	Mika Salo	+2,703
16	Giancarlo Fisichella	+2,792
17	Jos Verstappen	+2,795
18	Johnny Herbert	+3,096
19	Alexander Wurz	+3,257
20	Jean Alesi	+3,286
21	Marc Gené	+3,942
22	Gastón Mazzacane	+7,510

Clasificación final

Posición	Piloto y coche	Tiempo total	Pos. 1ª vuelta
1	Michael Schumacher Ferrari F1-2000	1:29:53,435	2
2	Mika Häkkinen McLaren-Mercedes MP4-15	+1,837	1
3	David Coulthard McLaren-Mercedes MP4-15	+1:09,914	3
4	Rubens Barrichello Ferrari F1-2000	+1:19,190	6
5	Jenson Button Williams-BMW FW22	+1:25,694	7
6	Jacques Villeneuve BAR-Honda 002	a 1 vuelta	9
7	Johnny Herbert Jaguar-Cosworth R1	a 1 vuelta	8
8	Eddie Irvine Jaguar-Cosworth R1	a 1 vuelta	5
9	Ricardo Zonta BAR-Honda 002	a 1 vuelta	18
10	Mika Salo Sauber-Petronas C19	a 1 vuelta	15
11	Pedro Diniz Sauber-Petronas C19	a 1 vuelta	19
12	Pedro de la Rosa Arrows-Supertec A21	a 1 vuelta	13
13	Jarno Trulli Jordan-Mugen Honda EJ10	a 1 vuelta	12
14	Giancarlo Fisichella Benetton-Playlife B200	a 1 vuelta	20
15	Gastón Mazzacane Minardi-Fondmetal M02	a 2 vueltas	22
NO CLASIFICADOS			
	Marc Gené Minardi-Fondmetal M02	motor - 46 vueltas	21
	Ralf Schumacher Williams-BMW FW22	trompo - 41 vueltas	4
	Nick Heidfeld Prost-Peugeot AP03	suspensión - 41 vueltas	17
	Alexander Wurz Benetton-Playlife B200	trompo - 37 vueltas	14
	H-H Frentzen Jordan-Mugen Honda EJ10	sistema hidráulico - 29 vueltas	11
	Jean Alesi Prost-Peugeot AP03	motor - 19 vueltas	16
	Jos Verstappen Arrows-Supertec A21	cambio - 9 vueltas	10

Vuelta a vuelta

SALIDA Häkkinen supera a Michael Schumacher; Ralf Schumacher e Irvine pasan a Barrichello; Button cae de 5ª a 7ª
VUELTA 7 Häkkinen lider por 1,4s; Villeneuve supera a Herbert
VUELTA 16 Irvine, 5ª, para y sale 10ª
VUELTA 19 Alesi rompe el motor
VUELTA 20 Barrichello y Button paran
VUELTA 22 Häkkinen para y sale 3ª
VUELTA 23 Schumi para y sale tras Mika
VUELTA 24 Coulthard para; Häkkinen lider por 2,6s sobre Schumacher; Villeneuve supera a Irvine
VUELTA 29 Empieza a llover
VUELTA 33 Al doblarle, Schumacher se roza con Zonta, sin consecuencias
VUELTA 37 Häkkinen para y sale 2ª
VUELTA 38 Barrichello y Button paran y salen 4ª y 5ª
VUELTA 39 Coulthard para y sale 3ª
VUELTA 40 Schumacher esquiva el trompo de Wurz al entrar al pitlane para repostar; sale líder por 4s
VUELTA 43 De la Rosa pasa a Fisichella
VUELTA 49 De la Rosa pasa a Trulli, 12ª
VUELTA 53 Schumacher bate a Mika por 1,8s y a Coulthard por 69,9s.

Los más y los menos

VELOCIDAD MÁS RÁPIDA PUNTO MEDICIÓN
Pedro de la Rosa 313,105 km/h
SLOWEST THROUGH SPEED TRAP
Marc Gené 300,704 km/h
PITSTOP MÁS RÁPIDO
Michael Schumacher 26,030s
PITSTOP MÁS LENTO
Nick Heidfeld 40,735s



ANÁLISIS DE MURRAY WALKER

Malasia 17ª Prueba, Sepang, 22 octubre

EL ANÁLISIS DE MURRAY

Todavía hay más

De modo que vamos hacia una a buen seguro decepcionada Malasia tras la brillante resolución del título de pilotos –por tercera vez consecutiva– en Suzuka. Fue un digno clímax a una gran temporada que dio a Ferrari el premio dorado que les ha eludido desde 1979. Ellos y Michael Schumacher se lo merecieron.

Schumi ganó más carreras y marcó más puntos que ningún otro piloto Ferrari para alcanzar el objetivo que él mismo se impuso desde que dejó Benetton en 1995, pero mucha gente ha hecho mucho en el renacimiento del equipo. Luca Montezemolo inspiró desde arriba, Jean Todt puso con paciencia la gente apropiada en los puestos oportunos, Ross Brawn encabezó un magnífico equipo técnico y elaboró brillantes estrategias, y Rory Byrne produjo

‘Espléndido trabajo de los hombres de Maranello, que sus millones de fans sin duda aplaudirán’

los diseños ganadores –pero fueron la dedicación y pura brillantez de pilotaje de Schumacher lo que dio el resultado ante la más dura oposición posible.

Así, ¿qué nos queda para pensar con ilusión en Malasia? ¡Mucho! Una carrera donde todo el mundo puede intentarlo en un ambiente de final de trayecto, sin tácticas de equipo, en un magnífico circuito cuyas instalaciones, con la posible excepción de Indianápolis, son las mejores del mundo. Sepang es un gran lugar para una carrera, y un terreno conveniente para que Ferrari ponga la guinda con el título de constructores. Me prometo grandes cosas al respecto.

Murray Walker

¿Rubricará Ferrari en Sepang su décimo título de constructores?



LA HISTORIA Y EL VIAJE

Agridulce final de temporada

El año pasado fue la primera visita de la F1 a Sepang. Eddie Irvine y Michael Schumacher lograron el doblete para Ferrari antes de ser polémicamente excluidos por usar deflectores laterales ‘ilegales’. Ambos fueron después restituidos, lo que significó que el desafío por el título de Eddie Irvine llegó hasta la prueba final en Suzuka.

Kuala Lumpur es un bullicioso y activo lugar. Pero si es la imagen de callejuelas estrechas, mahjong [dominó chino] en la calle y bicicletas lo que buscas, quedarás defraudado.

Entrenamientos Sepang está a unos 45 minutos de Kuala Lumpur en taxi. Debería costar unas 4.000 pesetas por trayecto. Hay enlaces por transporte público, pero son un engorro a evitar. No alquiles un coche, a no ser que seas muy valiente.

Repostaje El circuito ofrece excelente comida in situ, con al menos un auténtico restaurante y muchos otros puestos con más oferta que las hamburguesas y perritos calientes de rigor. La propia ciudad posee una fascinante mezcla de manjares malayos, tailandeses, chinos e incluso indios. Puedes comer bien por muy poco en los muchos puestos callejeros de la ciudad.

DÓNDE ESTA

El circuito de Sepang se halla a 3 km al este del aeropuerto Internacional de Kuala Lumpur y a 50 km al sur de la ciudad, capital de Malasia, que es también el núcleo urbano más cercano al circuito. El país ya contaba con un trazado permanente desde 1968: la pista de Shah Alam, a 13 km al este de Kuala Lumpur, famosa por estar al pie del palacio del Sultán de Selangor. Pero era demasiado pequeña para aspirar a la F1, y para atraer a ésta se puso en marcha un proyecto nuevo. Más información en www.f1-malaysia.com

Sobrerregimen La cerveza es cara, unas mil pelas. Shark Club, 23 Jalan Sultan Ismail, es un céntrico bar abierto 24 horas. Barn Thai Jazzaraunt ofrece comida tailandesa con jazz en vivo, y el marchoso Jump Club es un buen lugar para mover el esqueleto. Ambos están en Jalan Tun Razak.

Vía de servicio La torre de Kuala Lumpur posee un restaurante giratorio con magníficas vistas de la ciudad y un buen menú por unas 4.000 pelas. Alex Pell

HORARIOS

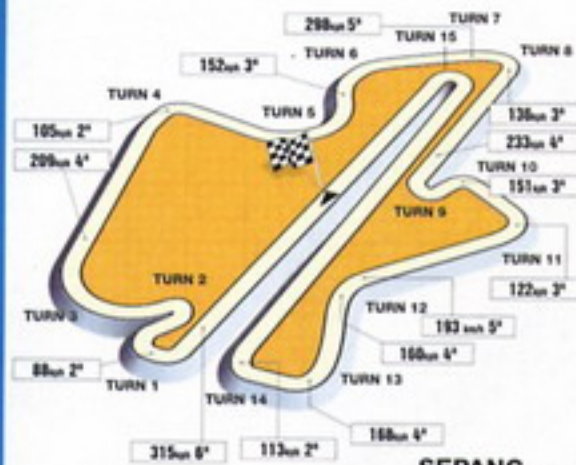
Calificaciones

07.00 Sábado 21 octubre

Carrera

09.00 Domingo 22 octubre

La carrera se podrá seguir por televisión a través de Canal Satélite Digital, TVE (La 2) y TV-3 (C33).



SEPANG
Longitud circuito 5,543 km

decompras

Para más información:
LA LLIBRERIA DEL MOTOR
tel.: 93 454 67 63

De todo un poco

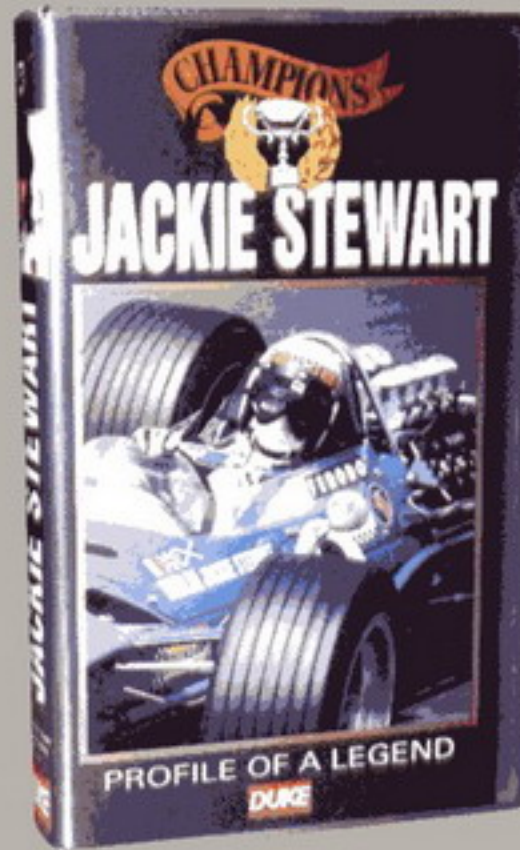
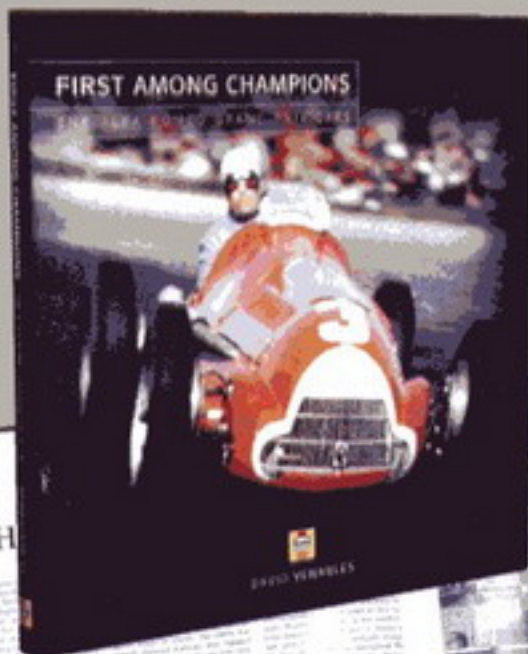
Libros para saberlo todo, una simulación de pilotaje muy esperada y un vídeo sobre una leyenda.

Fotografías de Best

El primer campeón

Sobre un nombre tan mítico como Alfa Romeo se han escrito muchos libros, pero ninguno como éste, dedicado por completo a la historia de los coches rojos de gran premio. Una historia que despegó en los años veinte y, tras el paréntesis de la retirada oficial en 1951, enlaza con los poco exitosos intentos de los 70 y 80, como suministrador de motores y también como constructor. Aquí se forjó la Scuderia Ferrari, aquí diseñó Wilfredo P. Ricart un monoplaza de motor posterior que no vio la luz, y aquí ganaron Farina y Fangio los dos primeros mundiales de F1.

Precio: 9.500 Pts. Páginas: 272. En inglés.



Buscando a Jack... ie

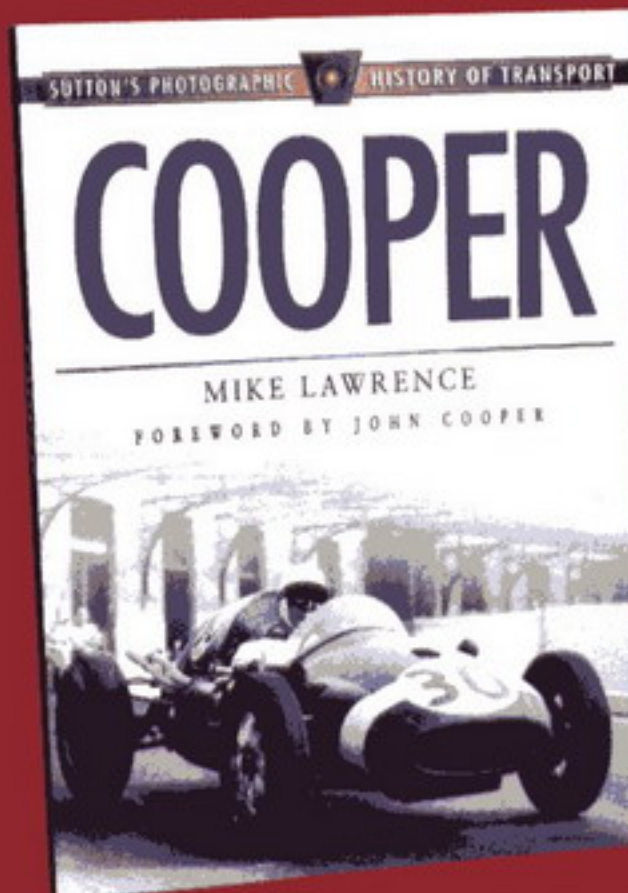
"Nunca pensé que me pagaran por tomar riesgos, sino que me pagaban por mi habilidad". Esta frase representa un punto de inflexión en la gráfica evolutiva del piloto de gran premio, y su autor es Jackie Stewart, protagonista de este vídeo monográfico que combina espectaculares imágenes de época con testimonios actuales de personajes relacionados con la historia. Ello dificulta su comprensión si no se domina el idioma, pero los admiradores del escocés volador no tienen excusa.

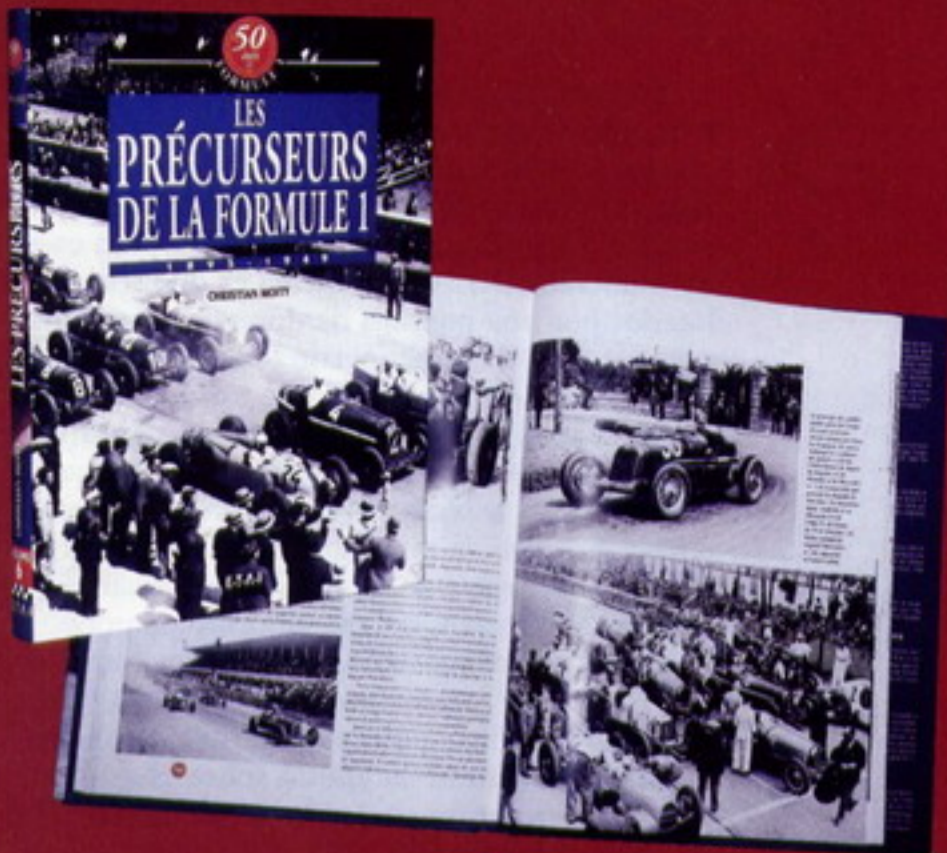
Precio: 3.995 Pts. Duración: 52'. En inglés.

El motor posterior al poder

Fascinante antología de imágenes de los coches Cooper, la marca que revolucionó el diseño de los F1 con sus pequeños monoplazas de motor posterior, que triunfaron en los mundiales de 1959 y 1960, echando las raíces del dominio británico de la industria de las carreras. Un libro de apariencia tan modesta como placentera es su contemplación y amena su lectura. Aunque Cooper Cars desapareció de la competición hace más de 30 años, a finales de los 60, su nombre sigue vivo hoy día, gracias en gran parte al inmortal Mini Cooper.

Precio: 3.400 Pts. Páginas: 160. En inglés.





Antes del Campeonato del Mundo

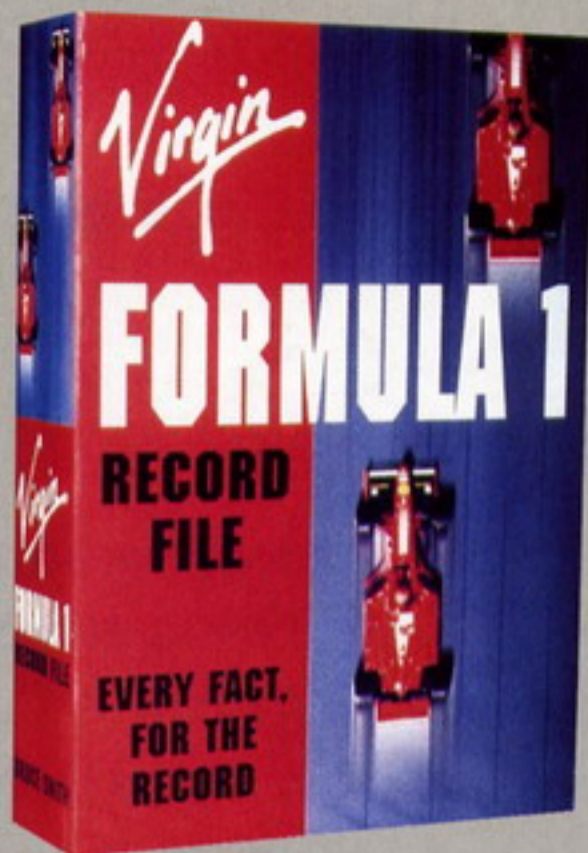
Tercer volumen publicado de la colosal historia de la F1 que está tejiendo la editorial francesa ETAI (anteriores reseñados en *F1 Racing* N.9 y 13). Éste, encomendado al célebre historiador de las carreras Christian Moity, abarca la 'prehistoria' del Mundial de F1 y será el sexto volumen de la serie (aunque, como todos, es independiente del resto). Es de aplaudir que el editor haya considerado dejar constancia de que hubo vida antes de 1950, algo que a menudo es obviado. Año a año, el autor traza el camino entre la ida y vuelta a París vía Burdeos de 1895 y el nacimiento de la F1...

Precio: 9.500 Pts. Páginas: 208. En francés.

Grand Prix 3

La versión anterior de esta simulación, Grand Prix 2, es la que ayudó a Jacques Villeneuve a conocer los circuitos cuando debutó en F1 en 1996. Geoff Crammond, cuyo nombre destaca en la carátula, es el culpable del elevado realismo alcanzado por GP3, que reproduce las reacciones físicas del monoplaza con portentosa fidelidad, además del clima. El equipo técnico contó con la colaboración de Arrows, cuyos pilotos testaron GP3 y se mostraron impresionados, sobre todo por la calidad de los gráficos. Instrucciones y software totalmente en castellano.

Precio: 7.995 Pts. (PC recom. Pentium III 450 MHz). En tiendas de informática.



Lluvia de cifras y letras

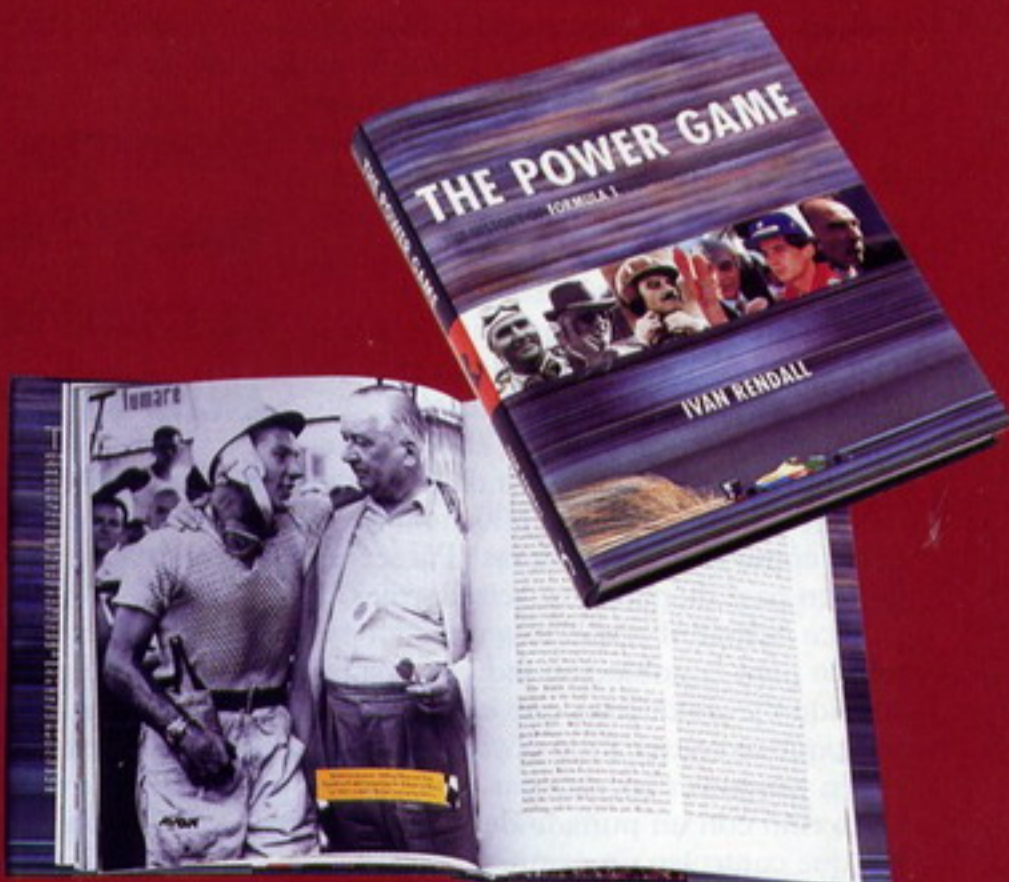
Como diría Javier del Arco: "Todo lo que Vd. quería saber y no aparece ni en la Marlboro Grand Prix Guide". Dejando de lado que la Marlboro está fuera del alcance del entusiasta de a pie, esta cita nos viene que ni pintada para presentar este denso 'Formula 1 Record File', increíblemente atestado de datos que harán las delicias de los amantes de la pregunta imposible y la rareza documental. El editor se jacta de que abundante información de la sección 'varios', por ejemplo, nunca antes ha sido publicada... No nos atreveríamos a desmentirlo. Verlo para creer.

Precio: 3.200 Pts. Páginas: 544. En inglés.

El juego del poder

Un libro para los aficionados interesados en los aspectos políticos y económicos cuya evolución a lo largo de 50 años ha hecho de la F1 el deporte multitudinario y multimillonario que es hoy día. Repasa la historia del campeonato haciendo balance de esos aspectos en paralelo con otros puramente deportivos, ofreciendo así una buena visión de conjunto. Además, cuenta con una gran selección de fotografías (abajo, Stirling Moss con Tony Vandervell) que son la guinda del pastel. Por supuesto, nuestro personaje de portada es mencionado en más de una ocasión...

Precio: 6.400 Pts. Páginas: 256. En inglés.



Querido Bernie,

Ahorré mi dinerito para un viaje a la Tierra de los Valientes, Hogar de la Libertad, para ver la Indy 200, o GP de Estados Unidos, como creo que lo llamas. Estupenda idea, cierto, aunque con menos de la mitad del óvalo peraltado en uso fue como ver un partido de tenis con los jugadores a un lado de la red.

Apuesto que fue un poco así para el equipo McLaren, también, ¿eh, Bernie, mientras Schumacher Sr. les endosó el viejo doblete? Mis colegas en la carpa de cerveza bromeaban que todo el juego se estaba desviando un poco del guión, y que tú y 'Maxie' es posible que tuviérais que pensar lo impensable —verbigracia, ralentizar un poco a los Ferrari, y no a los McLaren— si el título no iba a decidirse hasta el final, como de costumbre.

Asunto inusual, en muchos aspectos, el fin de semana de Indianápolis. Según el modelo de la F1, al menos. Me pareció que hubo ganadores para dar y tomar, salvo el bueno de Ron, que vio a sus plateadas flechas de ensueño morder el polvo, una con un V10 en llamas, la otra en la cola del pelotón después de que el mejor de Escocia se saltara una luz roja en un cruce y se ganara un boleto.

Ese pulcro tipo, Tony George, evidentemente creyó que saldría ganando, aunque no acabo de ver por qué. Rápidos cálculos al dorso de un paquete de Lucky Strike sobre una tinaja de aguardiente del país en la barra de la taberna Golden Bolt en el centro de Indianápolis me convencieron de que había tomado un baño por la bonita suma de unos 1.400 millones de pesetas. Y eso incluso antes de darle a la *Home of International Auto Racing*, o lo que sea que haya colgado en la puerta, un maquillaje de 8.400 millones con una rápida mano de pintura y media docena de bovedillas nuevas.

Sé que todos vosotros sois un poco más rápidos que el resto de la parrilla cuando se trata de matemáticas de sexto, pero si multiplicas 220.000 espectadores por las 5.600 pesetas de la entrada, resultan 1.232 millones. Si cuesta más de 2.500 millones albergar la carrera cada año, ¿cómo salen las cuentas? Parece un caro método de conseguir un pase de paddock, ¿eh, Bernie?

Hice opinar al respecto a unos Hoosiers locales —término genérico para la población indígena de la Indiana rural, tengo entendido— y me dijeron que esto es sólo parte de la historia. Resulta que tu colega Tony posee algo llamado IRL, que se concentra en promover las carreras sobre ovals en EE.UU. y que hace poco riñó con un puñado de lozanos guapetones de gran prestigio que controlan un campeonato rival llamado CART.



Bernie se pone las botas en el Nuevo Mundo.

George cree que tener a tus F1 equivale a enviar un corte de mangas a sus rivales americanos'

Aguanta, sé que es confuso. De todas formas, este George, cuyo abuelito según parece compró el *speedway* por cuatro chavos a algún viejo errante mucho antes de que Poncio fuera aviador, todavía organiza la Indy 500 para estos vehículos IRL. El problema es que son pilotados por una pandilla de don nadies, mientras que la CART cuenta con todos los buenos pilotos, pero sin posibilidad de exhibir sus talentos. Todo un condenado misterio para mí, Bernie, pero parece que el tío George cree que tener a tus F1 horadando su peralte equivale a enviar un corte de mangas a sus rivales al otro lado de la divisoria de las carreras americanas.

Con todo, tras todo ese alboroto, supongo que has tenido que volver a Londres, donde ese Tony Blair, que supuestamente dirige el gobierno británico, parece haber sufrido ahora un ataque de amnesia aguda sobre el asunto de tu muy generosa contribución de un millón de libras a su causa en 1998.

No entiendo a estos políticos, ¿y tú? Gran parte del tiempo, están encabritados soltando las más incomprensibles peroratas que puedas imaginar. Intenta echarles una mano por el camino y de repente se aterran y se muestran engreídos acerca de las cosas. Quiero decir, Bernie, no es como si pudieran encontrar trabajo en cualquier otra parte. Salvo lavar los platos en el Paddock Club, supongo.

Luego está el asunto de Silverstone y si el público de pago debería someterse a una prueba de *wrestling* sobre barro como requisito para merecer una entrada. Sé que fue un maldito fiasco, pero cuando tu colega Mosley empieza a parlotear sobre cómo no soñarías en albergar unos Juegos Olímpicos en Villarrobledo de Arriba, así que por qué el GP británico debería ser celebrado sobre un puñetero viejo aeródromo, creo que no comprende el punto principal.

Interlagos, tengo entendido, es el vertedero de los vertederos, pero nadie quiere deshacerse del GP de Brasil. Max replica diciendo que las colas de tráfico en Silverstone son las peores siempre. Vale, puedes quedar de barro hasta las orejas y tener que escuchar la antología completa de *The Beatles* en tu radio

antes de aparcar, pero no es probable que veas rebanado tu pescuezo haciendo cola para comprar un programa.

Te saluda cordialmente,

Mr Paddock