PRETEMPORADA 2005 LA FÓRMULA 1, DE ESTRENO EN ESPAÑA

F1 RACING

ENERO 2005 - Nº 71 - 4,95

ENTREVISTA

MARK WEBBER EN WILLIAMS

FRANK YA TIENE SU OCTAVO CAMPEÓN

NUEVE AÑOS EN McLAREN

EL TRISTE ADIÓS DE COULTHARD

"Ojalá lo pudiera haber hecho mejor"

DOSSIER EXCLUSIVO

RED BULL DIO ALAS A JAGUAR

Los protagonistas nos cuentan cómo

UN CAMPEÓN DE VUELTA

VILLENEUVE YA RUEDA CON SAUBER

Jacques cree que va a dar alguna sorpresa

¿PODRÍAS DIRIGIR A ALONSO DESDE EL MURO DE BOXES?

Descúbrelo con el cuestionario exclusivo elaborado por los ingenieros de Renault

ADEMÁS: LA INVENTIVA DEL ROMBO FRENTE AL PODERÍO DE FERRARI

MARC GENÉ: FERRARI 'TESTER'



8 424094 007851 00071

Adiós, Carlos; hola, Fernando

El fenómeno Alonso replica unas pautas inspiradas en su día por Carlos Sainz



'Lo importante para la gente es ver a uno allí luchando y tal vez ganando'

Ahora que Carlos Sainz ha decidido dejar el Mundial de Rallies, con dos títulos y 26 victorias en su haber, vuelven a la memoria unas declaraciones de José Juan Pérez de Vargas, escuchadas en el añorado programa de radio *Sólo Motor,* allá por 1991: "Sainz puede que en el próximo rally rompa o se salga, pero desde el principio está ahí luchando, y eso es lo importante para la gente: ver a uno allí luchando y tal vez ganando, porque desde hace muchísimos años ni luchábamos ni ganábamos nada".

Experimentado director de equipos de competición, Pérez de Vargas supo glosar así el fenómeno Sainz y el salto de los rallies a los titulares de los Telediarios y la prensa diaria.

Casi 14 años más tarde, dicha cita le va que ni pintada a Fernando Alonso, el hombre que ha revolucionado la F1 en España. Los grandes premios han pasado a ser noticia, para bien y para mal, pero creemos que pesa más lo bueno. Sin ir más lejos, este pasado año 2004 la afición española (la de toda la vida y la recién llegada) pudo disfrutar de la mano de Tele 5 de unas retransmisiones nunca vistas aquí; los kioscos ponían a la venta después de cada carrera un DVD con la carrera íntegra (caso único en toda Europa, que sepamos), y el resumen oficial de 2004 en DVD está disponible en español.

Desde 1999, *F1 Racing* ha sido testigo de esta eclosión. Este mes iniciamos una nueva etapa con cambios más o menos visibles, unos meditados, otros forzados por las circunstancias, pero que no afectan a la razón de ser que nos impulsa: informarles, entretenerles y, en la medida de nuestras posibilidades, instruirles. Y, para que conste, esas palabras de Pérez de Vargas definen lo que es para nosotros la *Alonsomanía:* saber que tenemos un piloto ahí con opciones y que lo dará todo por materializarlas.

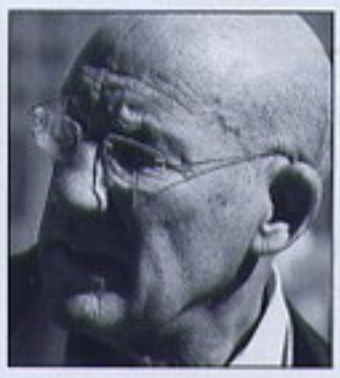
Valentí Fradera

nuestras firmas

> Pat Symonds
El director de ingeniería de Renault se metió en esto de las carreras en los 70 y al final entró en Toleman, que se convirtió en Benetton (fue ingeniero de pista de Schumi) y luego en Renault. Junto al team manager Steve Nielsen, elaboró el test táctico (página xx) que te dirá si tienes madera para encaramarte al muro de boxes.



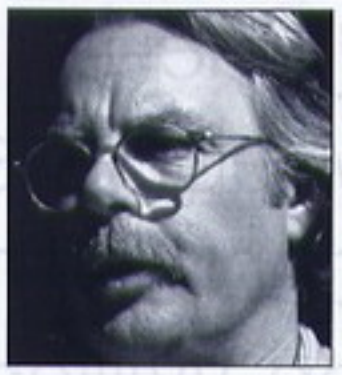
> Stirling Moss
El piloto más grande de F1 que nunca ganó el campeonato del mundo sigue creyendo que Juan Manuel Fangio es el más grande que sí lo ha hecho, incluso después de la increíble temporada 2004 de Schumacher. Pero Stirling no lo dice sólo por añoranza: el porcentaje de triunfos de Fangio todavía eclipsa el de Schumi (página xx).



> Mario Andretti
El piloto más grande de F1 que jamás llegó de EE UU cree que el piloto más grande que nunca ganó el campeonato del mundo no está muy atinado en su análisis. Para Mario, ningún piloto en la historia ha igualado la brillantez de su héroe, Alberto Ascari, cuyo índice de victorias también mejora el de Schumi (página xx).



> Keke Rosberg
Para Keke, los viejos rockeros pecan de sensibleros y no quieren reconocer lo que en su fuero interno saben perfectamente: que Michael Schumacher es sin duda alguna el piloto más grande de todos los tiempos. ¿Que ha ganado una proporción de carreras menor que Fangio o Ascari? ¿Y qué? Rosberg da sus razones (página xx).



F1 RACING

Avda. Diagonal 491, 2º 1ª 08029 Barcelona

STAFF

redactor jefe
Valentí Fradera
colaboradores
Javier del Arco
Xavier Pérez
maquetación y preimpresión
Nuevos Prismas.com
Avda. Diagonal 491, 2º 1ª
08029 Barcelona
Telf. 93 409 03 31
Fax. 93 491 51 91

STAFF INTERNACIONAL

editor in chief
Matt Bishop
executive editor
Oliver Peagam
managing editor
Stewart Williams
news editor
Steve Cooper
chief sub-editor
John Lilley
staff writer
Dom Taylor

grand prix editor
Peter Windsor
editor at large
Alan Henry
technical editor
Steve Matchett
art editor
Frank Foster
picture editor
Eddie Judd
senior designer
Jody Hockley

fotógrafo principal
Darren Heath
agencias
LAT, Getty Images
secretaria
Bianca Stephens
publishing director
Karl Penn
publisher
Steve Coombes
commercial manager
Ben Guynan

advertising manager
Alastair Lewis
senior sales executive
Neil Mallett
publishing manager
Jonathan Haines
publishing assistant
Helen Watkins
production controller
Lara Piercy

CONTACTO **teléfono** 93 409 05 64
fax 93 491 51 91
e-mail f1racing@nuevosprismas.com

F1 Racing es una publicación de Ediciones B&B Media Ibérica S. L. Consell de Cent 265 08011 Barcelona

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

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

Depósito Legal: en curso
Precio para Península 4,95 €
Precio para Islas Canarias, Ceuta y Melilla 5,10 €
PRINTED IN ITALY
impresión In Print (Milán, Italia)
distribución Dispaña

• 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.
• B&B Ediciones S. L. no se hace responsable de las opiniones vertidas por sus colaboradores y/o lectores, así como del contenido del material redaccional y gráfico por ellos remitido, fijado o telemáticamente, aquí reproducido.
• *F1 Racing* se publica 12 veces por año.

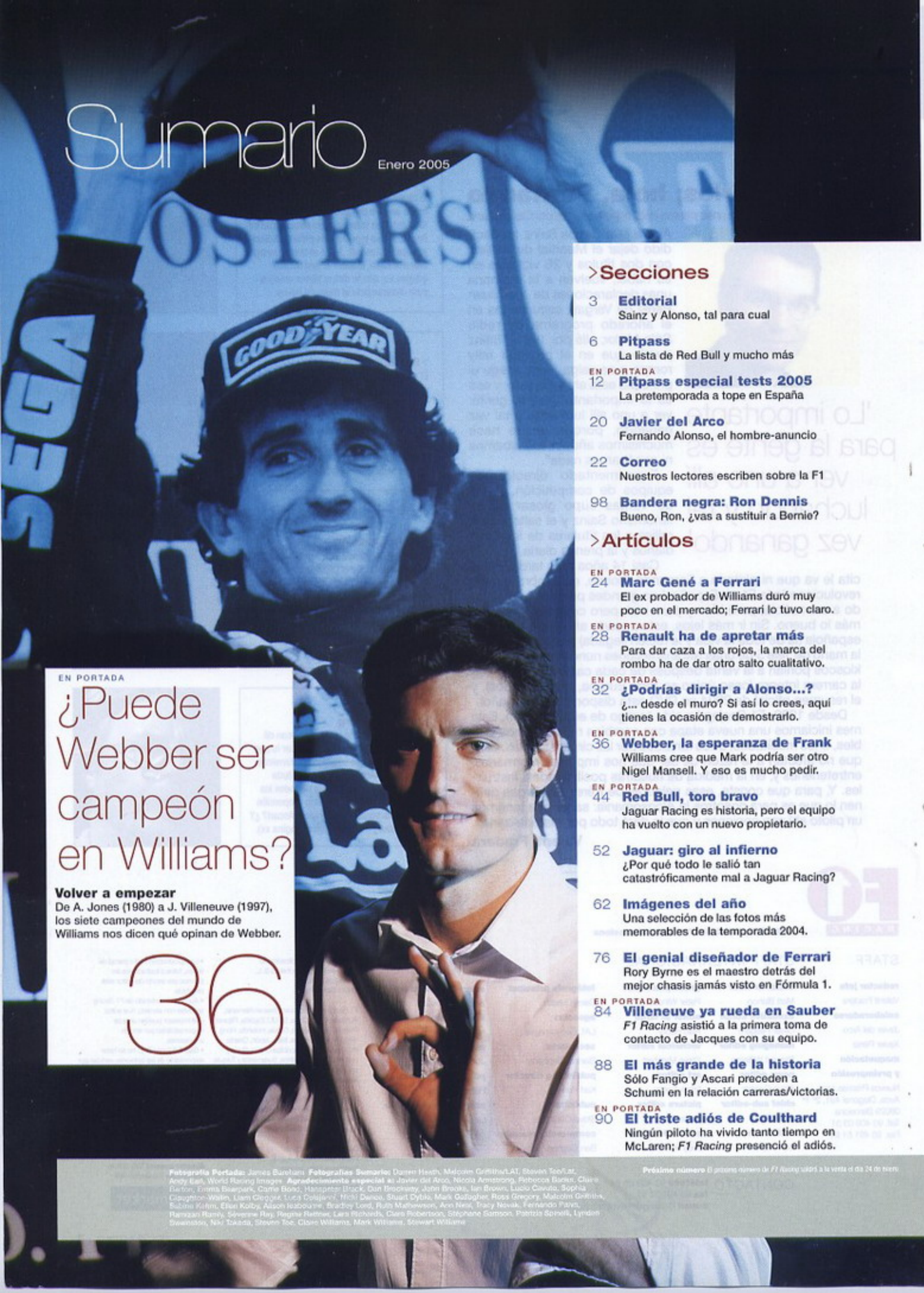
© Haymarket Corporate Media 2004

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

haymarket

Sumario

Enero 2005



EN PORTADA

¿Puede Webber ser campeón en Williams?

Volver a empezar
De A. Jones (1980) a J. Villeneuve (1997), los siete campeones del mundo de Williams nos dicen qué opinan de Webber.

36

>Secciones

3 **Editorial**
Sainz y Alonso, tal para cual

6 **Pitpass**
La lista de Red Bull y mucho más

EN PORTADA
12 **Pitpass especial tests 2005**
La pretemporada a tope en España

20 **Javier del Arco**
Fernando Alonso, el hombre-anuncio

22 **Correo**
Nuestros lectores escriben sobre la F1

98 **Bandera negra: Ron Dennis**
Bueno, Ron, ¿vas a sustituir a Bernie?

>Artículos

EN PORTADA
24 **Marc Gené a Ferrari**
El ex probador de Williams duró muy poco en el mercado; Ferrari lo tuvo claro.

EN PORTADA
28 **Renault ha de apretar más**
Para dar caza a los rojos, la marca del rombo ha de dar otro salto cualitativo.

EN PORTADA
32 **¿Podrías dirigir a Alonso...?**
¿... desde el muro? Si así lo crees, aquí tienes la ocasión de demostrarlo.

EN PORTADA
36 **Webber, la esperanza de Frank**
Williams cree que Mark podría ser otro Nigel Mansell. Y eso es mucho pedir.

EN PORTADA
44 **Red Bull, toro bravo**
Jaguar Racing es historia, pero el equipo ha vuelto con un nuevo propietario.

52 **Jaguar: giro al infierno**
¿Por qué todo le salió tan catastróficamente mal a Jaguar Racing?

62 **Imágenes del año**
Una selección de las fotos más memorables de la temporada 2004.

76 **El genial diseñador de Ferrari**
Rory Byrne es el maestro detrás del mejor chasis jamás visto en Fórmula 1.

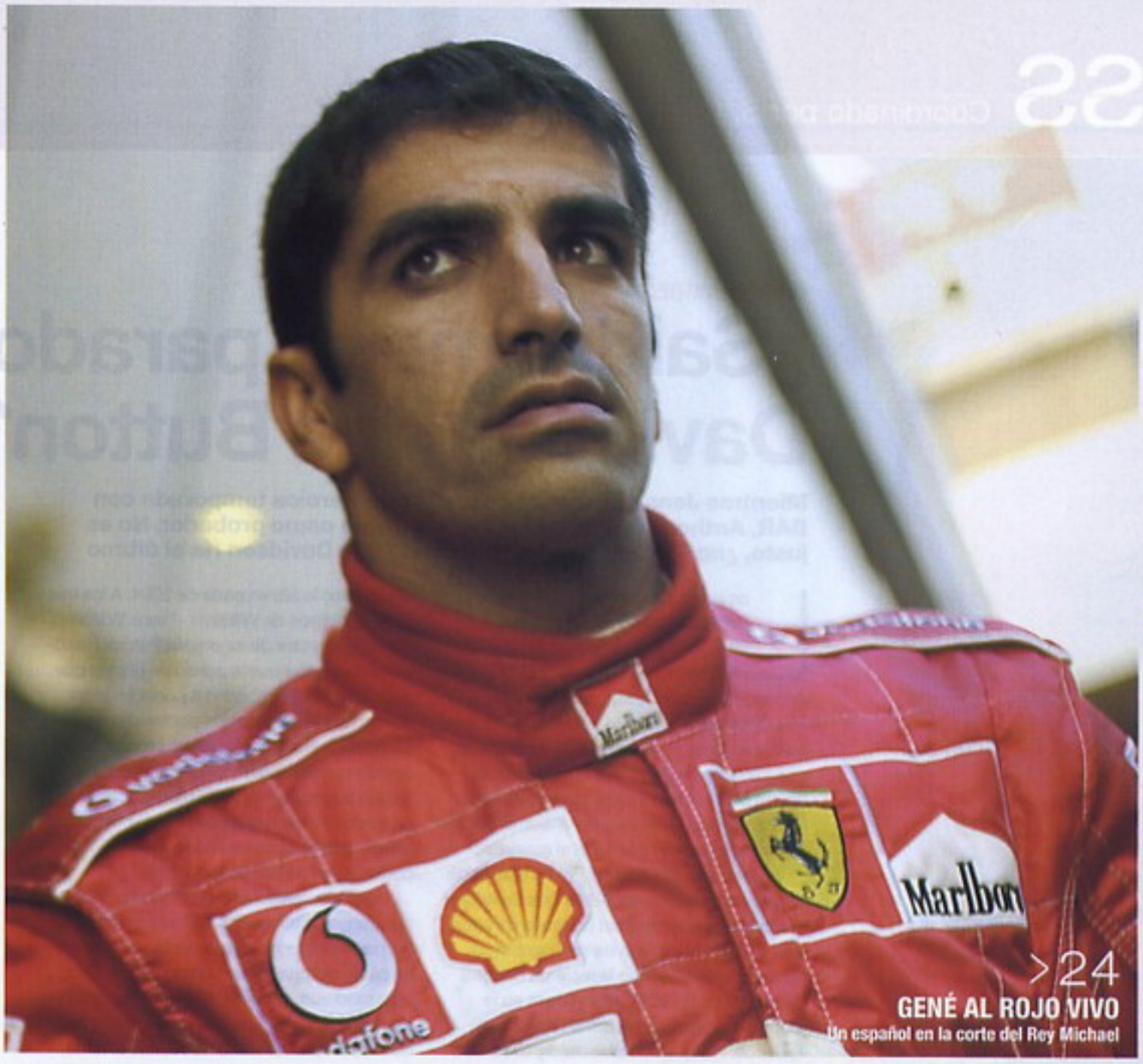
EN PORTADA
84 **Villeneuve ya rueda en Sauber**
F1 Racing asistió a la primera toma de contacto de Jacques con su equipo.

88 **El más grande de la historia**
Sólo Fangio y Ascari preceden a Schumi en la relación carreras/victorias.

EN PORTADA
90 **El triste adiós de Coulthard**
Ningún piloto ha vivido tanto tiempo en McLaren; *F1 Racing* presenció el adiós.

Fotografía Portada: James Bunstam. **Fotografías Sumario:** Darren Heath, Malcolm Griffiths/LAT, Steven Tee/Lat, Andy Earl, World Racing Images. **Agradecimiento especial a:** Javier del Arco, Nicola Armstrong, Rebecca Bucker, Claire Barton, Emma Bearpark, Carrie Bond, Hanspeter Brack, Dan Brockway, John Brooks, Ian Brown, Lucio Cavuto, Sophia Gloughton-Wallin, Liam Greggs, Luca Colajanni, Nicki Dance, Stuart Dybis, Mark Gallagher, Ross Gregory, Malcolm Griffiths, Sabine Kehm, Ellen Kolby, Alison Issbourne, Bradley Lord, Ruth Mathewson, Ann Neal, Tracy Novak, Fernando Pavo, Ramzan Ramly, Séverine Rey, Regine Rettner, Lars Richards, Clare Robertson, Stéphane Samson, Patrizia Spinelli, Lyndon Swanson, Niki Takada, Steven Tee, Claire Williams, Mark Williams, Stewart Williams

Próximo número El próximo número de *F1 Racing* saldrá a la venta el día 24 de enero



>24
GENÉ AL ROJO VIVO
Un español en la corte del Rey Michael



>32
ALONSO TE NECESITA
Averigüa si puedes ayudarle en el muro



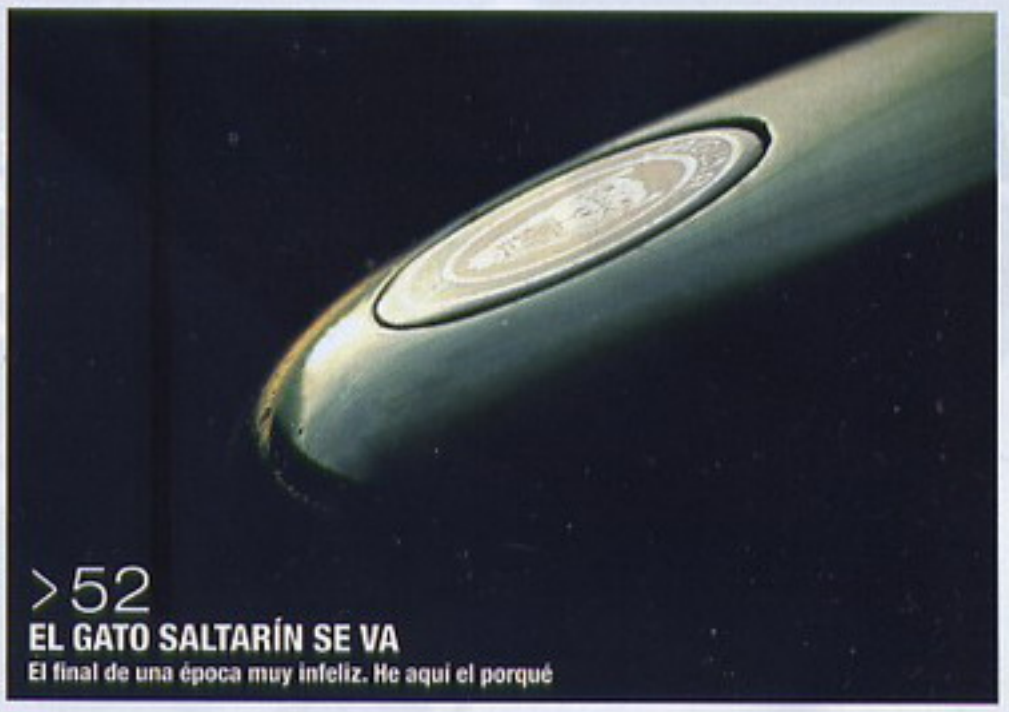
>44
RED BULL DIO ALAS A JAGUAR
Adiós Ford; hola Red Bull. Renacimiento de un equipo



>90
ADIÓS Y TODO ESO...
DC deja McLaren tras 150 carreras

>84
VILLENEUVE EN SAUBER
El primer test de Jacques con el equipo





>52
EL GATO SALTARÍN SE VA
El final de una época muy infeliz. He aquí el porqué

DOS HOMBRES Y UN DESTINO

¿Saldrá mejor parado Davidson que Button?

Mientras Jenson espera con ansia otra heroica temporada con BAR, Anthony afronta otro año frustrante como probador. No es justo, ¿no? Tal vez no, aunque puede que Davidson ría el último

Los primeros días de diciembre deberían haber sido los más importantes en la vida del joven piloto probador de BAR-Honda Anthony Davidson. Unas semanas antes, David Richards había dejado el camino libre para que llevara a cabo un test de tres días con Williams en Jerez. Así que se quedó hecho polvo al saber que, al parecer, Sam Michael (director técnico de Williams) y Nick Fry habían echado por tierra el acuerdo.

¿Cómo es eso? Porque Fry no comparte la generosa opinión de DR de que Davidson merecía una oportunidad después de años de lealtad. Y Fry acaba de ser nombrado nuevo jefe de BAR tras la reciente compra de Honda de un 45% de acciones en la empresa propiedad de British American Tobacco. Así que no hubo trato y el camino quedo expedito para que Antonio Pizzonia se hiciera con el volante en Williams, con Nick Heidfeld como tercer hombre.

¿Por qué perdió Davidson su gran oportunidad a última hora? La raíz del problema fue el Buttongate, la larga y desagradable disputa legal que tanto deterioró las relaciones entre ambos equipos en la última parte de 2004. A los tres altos directivos de Williams –Frank Williams, Sam y el director de ingeniería Patrick Head– les preocupaba que la pareja de pilotos que parecían verse obligados a poner en pista (Pizzonia y Mark Webber) pudiera no ser lo bastante fuerte. ¿Sería Davidson una mejor opción que Pizzonia?, se preguntaron. Tenían buena opinión de Antonio como probador y creían que no lo había hecho mal en sus cuatro carreras en lugar del convaleciente Ralf Schumacher.

Pero esa desdichada media temporada con Jaguar Racing en 2003 todavía les ponía los pelos de punta. ¿De veras iban a fichar a un piloto del que Jaguar, un equipo mucho más modesto, se había deshecho a cambio de Justin Wilson? Los tres pasaron muchas noches en blanco dándole vueltas al tema.

Punto muerto y ¿final del juego?

Si Davidson fuera a hacerlo bien en Jerez, querían poder ofrecerle un contrato de dos años. El problema era que Fry sabía perfectamente que Williams y Button ya habían ultimado un acuerdo a partir de 2006 y lo llevaban claro si creían que iba a dejar

Por lo visto Anthony (izda.) aún sabe sonreír; una sonrisa que podría acabar siendo burlona si en 2006 hereda el volante de Button en BAR (dcha.).

POR QUÉ DAVIDSON CORRERÁ EN BAR EN 2006

- UNA CLÁUSULA PODRÍA OBLIGAR A BUTTON A DEJAR EL EQUIPO
- BAR RECHAZA OFERTAS DE VARIOS AÑOS POR ANTHONY
- EL DIRECTOR TÉCNICO DE BAR LO QUIERE
- BAR DESEA PREMIAR LA LEALTAD DE DAVIDSON

LORENZO BELLANCALAE; MICHAEL COOPER/LAT; MARK THOMPSON/GETTY IMAGES

que no uno sino sus dos jóvenes de talento acabaran en Grove, y era comprensible. Pero Williams no iba a ceder. Tenían que ser dos años o, al menos, un año con opción a otro. BAR tampoco podía aceptar eso.

Parecía que era el fin del acuerdo… Y, para Anthony, fin del test, de la oportunidad y, seguramente, de una carrera significativa en F1. Después de todo, como Alex Wurz bien sabe, no importa el talento y experiencia que tengas, si ejerces de probador durante demasiados años, la gente olvida que eres capaz de meterte en la pomada los domingos por la tarde.

Puede que al final Davidson se salve

Pero no corramos tanto. *F1 Racing* puede revelar que la situación no es tan negra como parece para Davidson. Sí, el próximo será su tercer año seguido como probador; y, cómo no, preferiría correr. Durante los últimos seis meses ha tenido posibilidades o medias posibilidades con BAR, Sauber, Jaguar Racing (y, por separado, Red Bull Racing) y Williams; y, por diversas razones, todas han quedado en nada.

Pero la salvación podría llegar por cortesía de la cláusula de rendimiento de Button. BAR podrá ejercer su opción para quedarse con él sólo si, antes del 31 de julio de 2005, su puntuación en el campeonato es igual o mayor que el 70% de la del líder (es decir, Michael Schumacher, casi seguro). Si no –y he aquí lo importante– Williams tendrá derecho a hacerse con Jenson para 2006 *tanto si quiere irse como si no*.

El 31 de julio de 2004 Michael sumaba 110 puntos y Jenson 61, 16 menos que los 77 que habría necesitado para llegar al 70%.

No hay razón para esperar que Schumi (o Ferrari) vaya a ser menos prolífico en 2005. En cambio, en BAR-Honda bien podrían ir apurados para sumar tantos puntos como en 2004. Sí, el año pasado hicieron un gran trabajo, y construirán sobre ello, pero se vieron favorecidos por el flojo rendimiento de Williams y McLaren, y sin duda echarán en falta la continuidad de DR. Y en 2005, con Juan Pablo Montoya en lugar de David Coulthard, McLaren será más fuerte.

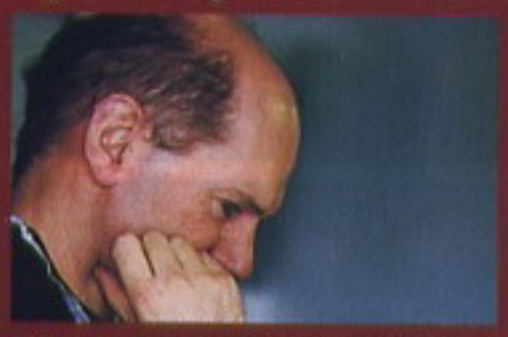
Si, como parece probable, Button acaba en Williams en 2006, Davidson es optimista, y con razón, acerca de heredar el volante en BAR-Honda de su viejo colega del karting. Cuando *F1 Racing* le pidió su opinión al director técnico de BAR-Honda, Geoff Willis, dijo: "Ahora Anthony posee una gran cantidad de experiencia como probador, pero también es rapidísimo. Deseamos ayudarle a conseguir un volante titular, así que bien podría correr para nosotros en un futuro".

¿Querría Jenson seguir en BAR en 2006, después de todo?

Pues sí, en efecto, y, quién sabe, existen muchas posibilidades de que el BAR-Honda de 2006 de Anthony sea más rápido que el Williams-BMW de Jenson. Si es que BMW sigue aquí por entonces, claro…

De hecho, un pajarito nos ha dicho que, a pesar de haber removido cielo y tierra para marcharse de BAR en 2004, ahora Button tiene mucho interés por alcanzar ese importantísimo 70% y ganarse así el derecho a seguir en BAR. Pero, para que eso ocurra, el Ferrari F2005 de Schumi tendrá que ser o lento o poco fiable. Ni soñarlo.

> ¿Newey a Williams?



Si, como parece probable, Jenson Button entra en Williams en 2006, lo más posible es que pilote un coche diseñado por el actual director técnico de McLaren, Adrian Newey (arriba).

Newey ya trabajó en Williams de 1990 a 1996, y tiene contrato con McLaren hasta julio de 2005. Después, *F1 Racing* espera que vuelva al equipo de Frank como director de diseño.

Patrick Head, de 58 años, tiene ganas de dimitir y, si es posible, vender su 30% de acciones de Williams. Con la llegada de Newey, seguramente Head empezaría a pasar más tiempo con su familia.

Para que conste, ni Williams ni McLaren quisieron hacer comentarios.

LA FIESTA NACIONAL

Red Bull busca pilotos

Desde que el 15 se noviembre se anunció oficialmente que Red Bull había comprado Jaguar Racing, dos vacantes de piloto titular empezaron a buscar dueño...



Klien (abajo) probó en Montmeló y Jerez, junto a un impresionante Liuzzi; más tarde, Coulthard también se unió a la fiesta.

Desde 1997, Red Bull dirige su programa de jóvenes pilotos, y dos de sus graduados o han llegado a la F1 (Christian Klien, piloto de Jaguar la pasada temporada) o están a punto (Vitantonio Liuzzi, campeón 2004 de F3000). Dado que Red Bull es una empresa orgullosa, joven, dinámica y con *chispa*, lo que más le convendría a sus objetivos de márketing sería contar con Klien, de 21 años, y Liuzzi, de 23, como titulares en 2005. Pero lo que más necesita un equipo del centro del grupo son pilotos capaces de transformar los kilómetros de ensayos en mejoras de los tiempos en las sesiones de calificación y las carreras. Y eso exige experiencia. Un círculo vicioso.

Antes del 17 de septiembre, cuando Ford anunció que dejaba la F1 y ponía en venta Jaguar Racing (y Cosworth Racing), parecía que Klien sería despedido; igualmente, Liuzzi no figuraba en los planes de Tony Purnell y Dave Pitchforth. En su lista estaban Anthony Davidson, Alex Wurz y David Coulthard.

El bando de Salzburgo –el fundador de Red Bull (Dietrich Mateschitz) y el director del programa de jóvenes pilotos de la empresa (el ex piloto de F1 Helmut Marko)– tendía a sus chicos, Klien y Liuzzi; en cambio, los de Milton Keynes (Purnell y Pitchforth) querían a Davidson y Wurz. Pero el que ha entrado a saco al cierre de este ejemplar es David Coulthard, que ya ha probado el R5 en Jerez.

El RB1 se presentará en el circuito andaluz el 7 de febrero, y estos son los candidatos a figurar como pilotos del equipo.

>Los candidatos

David Coulthard (GB)

Experimentado, famoso y un sueño para los de márketing

Nació: 27/03/71
GP disputados: 175
Victorias: 13
Puntos: 475



Ganador de 13 grandes premios, DC es, con diferencia, el piloto de más éxito del sexteto de Red Bull. Pero, rechazado por McLaren tras nueve temporadas sólidas pero no geniales, también es género 'defectuoso'. Su velocidad en calificación es discutible y en 2004 cometió demasiados errores no forzados, pero es resuelto en carrera. Comercialmente, es de primera, además de ser conocidísimo.

Anthony Davidson (GB)

Rápido, joven, inteligente, se expresa bien, listo para correr

Nació: 18/04/79
GP disputados: 2
Victorias: 0
Puntos: 0



Una de las estrellas de 2004, Davidson debería ser el favorito. Pero la disputa sobre su no participación en un reciente test de Williams muestra que su situación contractual es delicada. Red Bull pensará en él sólo si puede firmar un contrato de dos años; en cambio, BAR sólo le cederá si puede mantener una opción sobre él para 2006. Una pega, pero Anthony es una mezcla ideal de juventud y (relativa) experiencia.

Nick Heidfeld (D)

Rapidillo pero discreto y tímido; apunta a probador de Williams

Nació: 10/05/77
GP disputados: 84
Victorias: 0
Puntos: 28

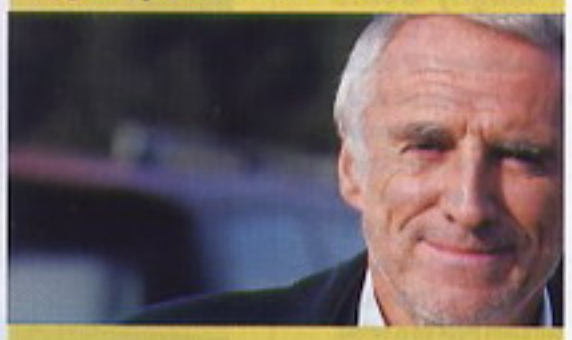


Heidfeld tiene experiencia y una provechosa rapidez, pero, a diferencia de Davidson, Coulthard y Wurz, le falta la experiencia reciente con un coche competitivo calzado por Michelin que Red Bull necesita. Además, como rostro de márketing y RR PP no pega nada bien. Es más, aunque le ofrecieran pilotar un RB1, bien podría rehusarlo: mejor aceptar un tercer Williams junto a Webber y (seguramente) Pizzonia.



STEVE ETHERIDGE/LAT; MARK THOMPSON/GETTY IMAGES; STEPHEN WHITEHILL

> ¿Experto o 'rookie'?



El dueño de Red Bull Racing Dietrich Mateschitz (arriba) conoce bien los deportes extremos, y su marca de bebidas energéticas es sinónimo con proezas atrevidas. Pero haría bien en adoptar una actitud menos arrogante hacia la F1.

"Existen paralelos entre los deportes extremos y la F1", declaró a *F1 Racing*. Aun así, sabe que la campaña 2005 del equipo será relativamente modesta. Y percibe su estatus no oficial como un beneficio más que un obstáculo. "Tenemos una actitud distinta hacia la F1 que los fabricantes", dijo. "Para nosotros, se trata simplemente del deporte. Así que aceptamos públicamente que somos un equipo debutante".

Aun así, eso no ha impedido que Mateschitz fije como objetivo a algunos de los mayores talentos de la categoría reina. "Creo que David Coulthard es uno de los personajes más inteligentes de la F1", dijo a nuestra revista hermana inglesa *Autosport*. "Lo que necesitamos ahora es experiencia, porque para nosotros es difícil tener dos debutantes. Por eso DC está muy arriba en nuestra lista, porque sólo dos pilotos han demostrado ser rápidos y a la vez experimentados: Heidfeld y Coulthard".

Así pues, Dietrich parece aceptar el saber convencional en F1, esto es, que un equipo joven necesita jugadores expertos. De modo que su deseo aparentemente aún más intenso de apuntalar sus dos chicos –Liuzzi y Klien– en el RB1 es algo preocupante.

Pero la segunda semana de diciembre DC aparcó su motorhome en Jerez para probar el R5 con los colores de Red Bull. Así que Mateschitz no sólo tiene la cartera bien abierta para correr en F1; también los ojos.

Christian Klien (A)

El chico Made in Red Bull; en 2004 lo hizo bien, pero sin más

Nació: 7/02/83
GP disputados: 18
Victorias: 0
Puntos: 3



En 2004 Klien debería haber sido tercer piloto de Jaguar, dejando como titulares a Webber y Wurz (a quien Pumell y Pitchforth habrían fichado si Red Bull no hubiera insistido en que sus 10 millones de dólares dependían de que Klien corriera). Sus destellos de habilidad salpicaron una temporada en la sombra de Webber. Si le dan otra oportunidad, ha de demostrar lo que vale; no tendrá otra.

Vitantonio Liuzzi (ITA)

El otro (¿y más rápido?) protegido de Red Bull; un futuro fabuloso

Nació: 6/08/80
GP disputados: 0
Victorias: 0
Puntos: 0



El único que sería debutante, Liuzzi probó con Red Bull Racing en Montmeló y Jerez, impresionando al equipo con su talento natural. Red Bull (Salzburgo) está orgulloso de su joven valor, y Red Bull (Milton Keynes) quiere evitar que un equipo mayor se lo birle (Ferrari ha mostrado gran interés). No obstante, en esta fase de su carrera, no perdería nada pasando un año como tercer piloto.

Alex Wurz (A)

Sólo tiene 30 años, pero gran experiencia; muy inteligente y muy rápido

Nació: 15/02/74
GP disputados: 52
Victorias: 0
Puntos: 26



El probador más efectivo de F1, Wurz aborda los tests de un modo sumamente lógico y técnico, y, como tal, McLaren le aprecia mucho (y le paga en consonancia). Un piloto rápido y combativo que ya en 1997 subió al podio, sigue teniendo sed de un volante titular. Ex campeón mundial de mountain bike y surfista de pro, su perfil de hombre de acción se ajusta a la perfección a la imagen de Red Bull.

Repostaje

▽ Magny-Cours e Imola a salvo

Finalmente el GP de San Marino (abajo) no va a desaparecer. El promotor de Imola ha cerrado un acuerdo con Bernie Ecclestone hasta 2009.

Otra carrera en la cuerda floja, Francia, también está ya a salvo, según Jacques Régis, presidente de la FFSA: "Hemos renegociado y firmado un nuevo contrato con Bernie".



▽ Rossi seguirá en las motos

Lamentablemente, el paso de la estrella de MotoGP Valentino Rossi a la F1 parece cada vez menos probable. Pese a despertar su apetito al volante de un Ferrari F2004 este año (abajo), ha descartado cambiar el rumbo de su trayectoria profesional hasta 2007 por lo menos, para cuando ya empezará a ser viejo para el cambio.



▽ Bernie a por México/S. África

Tras firmar un contrato con las autoridades de Cancún que devolverá el GP de México al calendario en 2006, Ecclestone también pretende a Suráfrica de nuevo. Ciudad del Cabo es la favorita para acoger la carrera, disputada tradicionalmente en Kyalami (abajo en 1985).





Schumi (coche blanco) y Loeb mano a mano; Michael ganó... por los pelos.

LIGA DE CAMPEÓN DE CAMPEONES

Schumi pierde el título honorífico

Cuando uno es Michael Schumacher, levantarse cada mañana sabiendo que es el mejor debe llegar a ser aburrido. Pero Schumi se dignó aceptar que tenía poco que ganar y mucho que perder cuando se inscribió en la Carrera de Campeones, que este año trocó las Canarias por el Stade de France parisino, con un montón de estrellas internacionales prestas a decidir el más grande entre los grandes.

Pero Michael no se deshonró: doblegó a Felipe Massa en la primera ronda, luego aprovechó la ventaja en la segunda después de que el campeón de la Champ Car Sébastien Bourdais fallara un cambio en la aceleración hasta la primera curva. Pero Schumi sufrió un revés en la final de pilotos de circuitos, cuando le cayeron 10s de penalización por un toque con un muro, abriendo la puerta al campeón de las World Series by Nissan Heikki Kovalainen.

Para colmo, Schumi acabó con las opciones de Alemania en la Copa de Naciones cuando se paseó en la última vuelta creyendo que la carrera había acabado: "Me confundí porque pensaba que estaba algo por delante", reconoció.

Pero se recuperó al enfrentarse al campeón del mundo de rallies Sébastien Loeb en un mano a mano entre campeones mundiales, venciéndole por una fracción de segundo en una eliminatoria a tres mangas.

Tras deshacerse del siete veces campeón mundial de F1, Kovalainen batió a Loeb en la gran final para coronarse Campeón de Campeones. Por el camino, Heikki eliminó a lumbreras como David Coulthard y Jean Alesi.

Más tarde Alesi devolvió algo de orgullo a la representación de la F1, ganando la Copa de Naciones para Francia ante su público al vencer fortuitamente a Kovalainen, que llegó con dificultad a la meta cuando se le descargó la batería de su Ferrari 360.

CANDIDATO ¿IDEAL?

Pizzonia en la pole en Williams

Cada vez parece más seguro que Antonio Pizzonia (abajo) será el segundo piloto de Williams junto a Mark Webber, y que Nick Heidfeld será el tercer piloto del equipo.

"Después de lo de Jenson [Button], Antonio siempre ha estado en la pole", dijo el director técnico de Williams Sam Michael.

Lo cierto es que Williams no espera tener un gran año. La aerodinamista jefe Antonia Terzi se ha ido, sustituida por Loic Bigois (ex Prost), y Michael todavía es un director técnico muy joven (33 años) e inexperto. Con Webber recién fichado a largo plazo y Button listo para incorporarse en 2006, todo lo que sir Frank necesita es un sustituto barato y por un solo año. Como Pizzonia.

Aun así, en su fuero interno FW debe estar enfadado consigo mismo por dejar escapar al bicampeón Mika Häkkinen, que tenía muchas ganas de correr en Williams el año próximo pero ahora disputará el DTM con Mercedes-Benz. A Frank no le habrá gustado leer el comentario del jefe de Mercedes Norbert Haug al anunciar el fichaje de Häkkinen: "Durante su test [con el turismo del DTM], Mika demostró no haber perdido un ápice de su velocidad".

Si es así, es probable que Williams haya rechazado al piloto más rápido del mundo, y el único a quien Michael Schumacher ha temido alguna vez, por el hombre que Jaguar sustituyó con un larguirucho inglés que en 2004 acabó 11° en la Champ Car...





LA FLOJERA DEL DÓLAR

Euro y dólar afectan a la F1

El debilitamiento del dólar tiene un grave impacto en los presupuestos de F1. Al cierre de este ejemplar la cotización del dólar estaba en un mínimo histórico frente al euro (1,34 dólares), reduciendo así el valor de los ingresos pagados en dólares.

Aunque hace tiempo que los equipos huyen de los acuerdos de patrocinio en dólares, los ingresos de TV que reciben de Bernie Ecclestone siguen siendo en dólares. Pero algunos gastos, como los salarios de los pilotos, también son en dólares, así que los pilotos son más baratos, ya que no baratos sin más.



Sauber y Todt: ¿se acabó el romance?

CAMBIO DE SENTIDO

Sauber/Ferrari: ¿a la greña?

¿Se aflojan aún más los lazos entre Ferrari y Sauber? Aunque la decisión de Peter Sauber de alinearse con los rivales de Ferrari en la reducción de tests simplemente disgustó a Jean Todt, que Sauber pasara de los neumáticos Bridgestone a Michelin le puso furioso.

El equipo suizo, que el 11 de enero presentará su C24 en Kuala Lumpur, podría desplegar aún más sus alas dejando de montar motores Ferrari cuando el contrato expire al final de 2005.

"El reglamento motorista de 2006 implica distintas posibilidades para nuestro equipo", dijo Sauber a *F1 Racing*. "En año nuevo empezaré a evaluar todas nuestras opciones, entre las que también está Ferrari".

Mientras tanto, dos ex empleados de Ferrari fichados por Toyota están siendo procesados en Italia por espionaje industrial, tras el supuesto robo de datos técnicos de Maranello que fueron remitidos a Colonia.

GETTY IMAGES; WORLD RACING IMAGES; ARCHIVO LAT

...pretemporada 2005...pretemporada 2005...pretemporada 2005...

NUEVAS NORMAS, NUEVOS COCHES

La temporada 2005 arranca en España

Los ocho primeros equipos vinieron a Montmeló y Jerez para iniciar la pretemporada 2005. Los equipos desplegaron diversos programas y coches, algunos híbridos, otros combinando elementos aerodinámicos de 2004 y 2005

Renault

Circuito Catalunya, España
Programa Trabajo de chasis, neumáticos, sistemas 2005, integración piloto (Fisi), test en mojado (27/11)

Piloto	Fecha	Vta.	Mejor
Giancarlo Fisichella	24/11	29	1m 16,108s
	25/11	86	1m 15,404s
	26/11	104	1m 16,571s
Franck Montagny	24/11	69	1m 17,228s
	25/11	31	1m 17,497s
	26/11	97	1m 16,435s
	27/11	109	1m 27,538s

Circuito Jerez, España
Programa Trabajo de chasis para 2005, desarrollo de neumáticos, integración piloto (Fisichella)

Piloto	Fecha	Vta.	Mejor
Giancarlo Fisichella	02/12	38	1m 24,516s
	03/12	30	1m 29,829s
Franck Montagny	02/12	37	1m 24,736s
	03/12	26	1m 31,942s



Fisichella luchó a brazo partido con un subvirador R24 en los tests en el Circuit de Catalunya.

Giancarlo Fisichella fue entendiendo poco a poco el chasis Renault R24 después de tres temporadas fuera del equipo francés. Pero su regreso fue menos eufórico de lo que todos preveían, porque durante gran parte del miércoles se vio afectado por problemas eléctricos; además, dedicó casi todo el jueves a tratar de afinar el impredecible comportamiento del R24.

Al principio, dicha tarea le resultó difícil al suave piloto italiano, que, no acostumbrado a apretar un coche en pista de modo parecido al peleón Fernando Alonso, tuvo problemas para deshacerse del subviraje. Un programa coordinado de reglajes y desarrollo de neumáticos ayudó a Fisi a estar a gusto, pero siguió mostrándose descontento con el comportamiento del coche en curvas rápidas.

Este invierno el programa de pruebas de Renault es mucho más convencional; el año pasado, el equipo fue capaz de alcanzar su admirable historial de fiabilidad probando durante gran parte de la pretemporada el chasis y motor de 2004 mientras aún usaban la aerodinámica de 2003. Este año no tienen previsto probar el paquete definitivo de 2005 hasta la presentación del coche en enero.

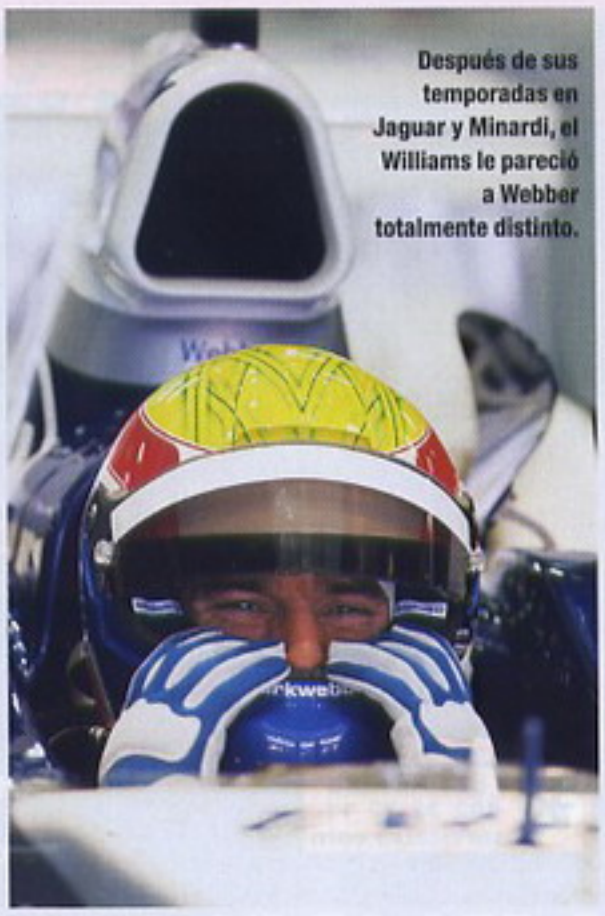
Williams

Circuito Catalunya, España
Programa Integración piloto (Webber), motor, cambio, frenos, neumáticos, test en mojado (27/11)

Piloto	Fecha	Vta.	Mejor
Antonio Pizzonia	24/11	16	1m 16,242s
	25/11	49	1m 15,546s
	26/11	98	1m 15,174s
Mark Webber	23/11	41	1m 27,953s
	24/11	51	1m 15,369s
	25/11	80	1m 15,244s
	26/11	35	1m 15,513s
	27/11	78	1m 25,902s

Circuito Jerez, España
Programa Ensayos con coches híbridos

Piloto	Fecha	Vta.	Mejor
Nick Heidfeld	01/12	101	1m 22,728s
	02/12	96	1m 22,490s
Antonio Pizzonia	30/11	70	1m 19,037s
	02/12	49	1m 23,365s
Mark Webber	30/11	84	1m 19,016s
	01/12	106	1m 20,163s



Después de sus temporadas en Jaguar y Minardi, el Williams le pareció a Webber totalmente distinto.

Como de costumbre, Mark Webber se puso manos a la obra, asegurando que mecánicos e ingenieros estuvieran contentos y trabajaran duro para que el algo rebelde equipo de Grove vuelva a la cabeza.

"Su ritmo de entrada nos ha impresionado", dijo el director técnico Sam Michael. "Parece muy rápido. Y es un chico que trasmite motivación al equipo".

Los tiempos de Webber fueron impresionantes, a pesar de que el coche fue como un choque cultural: "El primer día parecía muy raro", reconoció. "Pensé: 'Dios mío, es totalmente diferente'. Así que costará un poco acostumbrarse a todo. Williams usa frenos distintos de Jaguar, así que he de encontrar más confianza en la entrada en curva".

Cuando estaba realmente en pista, claro. En Montmeló, toda la semana estuvo salpicada de problemas persistentes en un nuevo cambio que según se dice es radical, y que afectaron a los dos pilotos en las tres jornadas. Michael atribuyó el problema a un arreglo provisional causado por la falta de piezas. Mientras tanto, Antonio Pizzonia probó el coche híbrido, provisto del nuevo motor BMW para 2005, y los nuevos cambio y suspensión trasera.

En Jerez, el equipo puso a prueba a Nick Heidfeld, pero la lluvia se tradujo en un rendimiento inconsistente. La semana siguiente iba a volver a rodar en Jerez, ya con este ejemplar en imprenta.

Ferrari

Circuito Catalunya, España
Programa Trabajo chasis para 2005, longevidad del motor, test de neumáticos, integración piloto (Gené)

Piloto	Fecha	Vta.	Mejor
Luca Badoer	23/11	18	1m 17,676s
	24/11	102	1m 15,649s
	25/11	46	1m 16,095s
Marc Gené	23/11	68	1m 15,662s
	24/11	70	1m 15,613s
	25/11	106	1m 16,859s
	26/11	111	1m 15,652s

Circuito Fiorano, Italia
Programa Componentes mecánicos y eléctricos

Piloto	Fecha	Vta.	Mejor
Andrea Bertolini	25/11	107	57594s
	24/11	105	57,861s
	1/12	55	1m 03,951s
	2/12	91	nd
	3/12	88	1m 01,633s

Circuito Jerez, España
Programa Componentes, neumáticos, motor

Piloto	Fecha	Vta.	Mejor
Luca Badoer	1/12	61	1m 21,658s
	2/12	39	1m 27,580s
	3/12	51	1m 29,219s
Marc Gené	1/12	42	1m 23,193s
	2/12	37	1m 28,934s
	3/12	55	1m 29,474s



Marc Gené se estrenó como probador de Ferrari; este F2004 estaba adaptado del todo para 2005.

No hay que dejarse engañar por los tiempos mediocres. En Barcelona, mientras otros perdían el tiempo con coches de 2004 modificados, Ferrari hizo correr su F2004 en especificaciones 2005, legal en efecto para correr en Melbourne 2005.

De hecho, en 2004 Ferrari ya probó una configuración básica y Bridgestones de 2005 en el test de Monza. Pero ahora se probaba por primera vez el nuevo fondo (difusor más pequeño, más espacio alrededor de las ruedas traseras).

El nuevo Ferrari no debutará hasta entrada ya la temporada europea, no se sabe todavía cuándo. Hasta entonces, el F2004 híbrido seguirá montando el motor 053 de 2004, retocado para que dure dos distancias de carrera, unos 1.500 km. Todavía les falta, pero ya casi están allí, y sin ceder muchos caballos.

En cuanto a Gené, encajó de perlas y sólo necesitó una mañana para adaptarse al coche. Tenía que pellizcarse para constatar que ahora era piloto de Ferrari. "Es una delicia pilotarlo", dijo.

El fichaje de Marc, y el hecho de correr con tres pilotos probadores en tres circuitos después del acuerdo de reducción de tests de los otros nueve equipos, es sin duda una declaración de intenciones.

BAR-Honda

Circuito Catalunya, España
Programa Trabajo en motor, cambio, hidráulica, suspensión, efectos aerodinámicos y neumáticos

Piloto	Fecha	Vta.	Mejor
Enrique Bernoldi	24/11	33	1m 19,977s
	25/11	114	1m 16,864s
	26/11	44	1m 20,066s
Jenson Button	24/11	61	1m 16,846s
	25/11	44	1m 16,916s
	26/11	86	1m 16,738s
Takuma Sato	26/11	54	1m 16,736s
	27/11	109	1m 26,710s

Circuito Jerez, España
Programa Ídem, más evaluación jóvenes pilotos

Piloto	Fecha	Vta.	Mejor
Enrique Bernoldi	1/12	48	1m 20,333s
	3/12	43	1m 30,540s
Adam Carroll	1/12	26	1m 28,831s
	3/12	13	1m 33,557s
Alan van der Merwe	1/12	32	1m 23,686s
	2/12	72	1m 22,871s
James Rossiter	2/12	32	1m 33,476s
	3/12	42	1m 31,201s
Takuma Sato	1/12	69	1m 21,701s
	2/12	44	1m 24,082s
	3/12	56	1m 30,214s



En Montmeló, Bernoldi se ocupó de probar gomas; su coche montaba elementos aerodinámicos de 2005.

Ver el box de BAR-Honda pegadito al de Ferrari –como subcampeones del mundo– recordaba lo que ha progresado el equipo en los últimos 12 meses. Y su nuevo emplazamiento en el pit lane iba acompañado por un programa de tests incluso más avanzado que el de Ferrari. Además, Honda demostró que va mucho más en serio: sus 49 miembros ocupándose del motor eran más que todo el equipo de tests de Sauber.

Como el año pasado, BAR-Honda apareció en Montmeló con un coche 'laboratorio' blanco y negro, conocido internamente como 067, un híbrido entre el 006 del año pasado y la parte trasera completa (nuevo motor, cambio, sistema hidráulico, suspensión) del 007. Coche 'laboratorio' no es más que el intento del departamento de márketing de hacer más atractiva la nomenclatura invernal. ¿Y por qué no?

Quienes más rodaron con el 067 fueron Button (que se quejó de un cuello dolorido cuando se puso a probar ruedas) y Sato, que se ocupó de la fiabilidad y los sistemas, especialmente en pulir problemas con el nuevo cambio composite de carbono, un 15% más ligero, el sistema hidráulico y el motor para dos carreras, mientras que Bernoldi probó neumáticos con un 006 con aerodinámica de 2005.

En Jerez, tres jóvenes participaron en el nuevo programa de pilotos de BAR. Uno entrará en el equipo.

PETER SPINNEY/LAT; MARK THOMPSON/GETTY IMAGES; JEAN MICHEL LE MEUR/DPPI

McLaren

Circuito Catalunya, España
Programa Aclimatación piloto (Montoya), trabajo aerodinámica y gomas 2005, test en mojado (27/11)

Piloto	Fecha	Vta.	Mejor
Juan Pablo Montoya	24/11	59	1m 14,202s
	25/11	55	1m 15,828s
	26/11	57	1m 15,502s
Pedro de la Rosa	26/11	85	1m 15,419s
	27/11	92	1m 25,948s
Alex Wurz	24/11	83	1m 16,361s
	25/11	106	1m 15,871s

Circuito Jerez, España
Programa Coches híbridos, test sobre agua

Piloto	Fecha	Vta.	Mejor
Pedro de la Rosa	2/12	25	1m 28,281s
	3/12	31	1m 31,084s
Alex Wurz	2/12	49	1m 24,687s
	3/12	27	1m 30,160s



Montoya marcó el mejor tiempo de la semana, pero con un coche y neumáticos de 2004.

McLaren no necesita pretextos para mostrarse cauteloso. Pero si les dan uno, lo exprimirán todo lo posible. ¿El pretexto esta vez? Técnicamente, JPM seguía siendo piloto de Williams. De ahí los descomunales biombos y el imperativo de no abrir la boca para todos los miembros del equipo, incluido Montoya. Esto a pesar de que pagando cuatro euros los aficionados catalanes tenían acceso a las tribunas y podían ver y fotografiar a Montoya con el MP4-19B.

JPM dio 59 vueltas con un coche especificación 2004, estableciendo, como era de esperar, el mejor registro de la semana. Lejos de pretender acaparar titulares, este enfoque tenía dos propósitos: (1) que JPM se hiciera una valiosa idea del rendimiento del McLaren de 2004 respecto al Williams de 2004, y (2) que McLaren evaluara a JPM y su estilo de pilotaje en un coche que ya conocían. "Fue un día emocionante", dijo Montoya después.

En Jerez McLaren hizo correr coches híbridos para Wurz y De la Rosa, que probaron gomas y sistemas. El motor de 2005 sólo será probado en pista cuando se presente el MP4-20.

Sauber

Circuito Catalunya, España
Programa Adaptación a las nuevas gomas e integración piloto (Villeneuve), coche de 2004

Piloto	Fecha	Vta.	Mejor
Felipe Massa	24/11	72	1m 14,943s
	25/11	71	1m 14,661s
Jacques Villeneuve	26/11	97	1m 15,219s

Circuito Jerez, España
Programa Ídem, pruebas con baja carga

Piloto	Fecha	Vta.	Mejor
Felipe Massa	1/12	59	1m 19,150s
Jacques Villeneuve	2/12	75	1m 22,074s
	3/12	81	1m 28,347s



Jacques lo hizo bien en su ejercicio de adaptación (arriba); Massa (abajo) probó las nuevas gomas.



El test de Sauber en Montmeló tenía dos ejes: Michelin y Villeneuve. Massa empezó con la evaluación de neumáticos antes de que Villeneuve le sustituyera para su jornada de adaptación. ¿Por qué no los dos juntos? Porque Sauber sólo se puede permitir probar con un solo coche.

Los tiempos fueron bastante buenos, y Massa fue brevemente el más rápido tanto en Barcelona como en Jerez. Villeneuve fue tercero el primer día. Pero el coche era de especificación 2004, más rápido por tanto que la mayoría; el argumento fue que el equipo quería comprender los neumáticos Michelin antes de adaptarse a las nuevas normas.

De hecho, el equipo no necesitó mucha adaptación. Resulta que las características no son tan distintas de los Bridgestone; buenas noticias para Sauber, que ya había diseñado la suspensión de 2005 pensando en Bridgestone.

>Programas discretos para Jordan y Minardi

Jordan no acudió al test en Barcelona, pero apareció en Jerez montando sus motores Ford de 2004 en dos coches. Eso significa que habrá poco rodaje que merezca la pena hasta que el equipo reciba sus nuevos propulsores Toyota.

Además, la elección de pilotos reflejaba que se trataba más bien del último suspiro del EJ14 de 2004 que de una auténtica sesión de tests. El piloto del DTM Christijan Albers (1m 24,450s) pasó un día evaluando la aerodinámica de 2005 en un coche híbrido, mientras que Robert Doornbos (1m 25,331s) rodó tres días, para concluir su acuerdo para correr con el equipo en la última parte de la temporada 2004.

Aunque Minardi no asistió ni a Barcelona ni a Jerez, el pequeño equipo italiano pasó cinco días en el Autodromo Santamonica de Misano. Aunque en apariencia estaban allí organizando un programa de fin de temporada con sus biplazas para invitados corporativos, el equipo de Faenza también hizo correr varios PS04B para algo de desarrollo y evaluaciones de jóvenes pilotos.

El piloto reserva oficial, Tiago Monteiro (1m 13,240s), compartió una jornada en el coche con el piloto de F3000 Patrick Friesacher (1m 11,150s). Con el Minardi también corrió Chanock Nissany (1m 14,000s). El piloto israelí, que en 2004 también probó un Jordan, hizo pruebas de aerodinámica mientras el equipo rodaba su híbrido de 2005 por primera vez.

Antes de subirse al Jordan, Christijan Albers (1m 10,800s) marcó el mejor tiempo en este test de Minardi, subrayando su potencial como titular para 2005. También probaron los australianos Will Power (1m 11,790s), Will Davison (1m 11,900s) y el venezolano Pastor Maldonado (1m 11,330s).

Como decíamos, Minardi también hizo correr sus F1x2 durante dos días, pilotados por Nicolas Kiesa, Jos Verstappen, Zsolt Baumgartner, Friesacher y Doornbos. Patrick Huisman y Jeffrey van Hooydonk probaron brevemente el PS04B.



Christijan Albers fue el piloto de Jordan más rápido.

PETER SPENCER/LAT, MALCOLM GRIFFITHS/LAT, MARK THOMPSON/GETTY IMAGES

Red Bull

Circuito Catalunya, España
Programa Dirección asistida y controles, motor para dos GP, embrague y frenos, evaluación de pilotos

Piloto	Fecha	Vta.	Mejor
Christian Klien	24/11	100	1m 15,148s
	25/11	98	1m 16,256s
	26/11	56	1m 15,532s
Vitantonio Liuzzi	24/11	60	1m 15,933s
	25/11	89	1m 15,351s
	26/11	86	1m 15,661s

Circuito Jerez, España
Programa Ídem, evaluación de piloto probador (Jani)

Piloto	Fecha	Vta.	Mejor
Christian Klien	01/12	48	1m 22,655s
	02/12	36	1m 22,853s
	03/12	86	1m 30,381s
Vitantonio Liuzzi	01/12	48	1m 21,843s
	02/12	68	1m 22,608s
	03/12	14	1m 31,888s
Neel Jani	03/12	11	1m 32,700s



Liuzzi marcó muy buenos tiempos para un debutante absoluto, algo muy alentador para el nuevo equipo.

La aparición de dos Jaguar R5 redecorados era una prueba de que este equipo había perdido poco impulso desde su venta a Red Bull dos semanas antes. Y querían demostrarlo en pista. Tras algunas dificultades, el equipo completó un programa de evaluación con el campeón de la F3000 Vitantonio Liuzzi, mientras que Christian Klien probó el motor, cambio y suspensión trasera de 2005 en un chasis R5C modificado.

Se trataba de una importante evolución para el equipo, cuyo progreso perdió gas en 2004 a medida que trataba de sacar rendimiento y fiabilidad de su parte trasera poco probada. "Esperamos rodar mucho sobre la misma en el coche híbrido", dijo el jefe del equipo Tony Purnell. "Si lo hacemos, aumentarán las posibilidades de que el nuevo coche sea fiable".

Pero el objetivo del equipo para el año próximo es modesto: "Si no hubiéramos pasado por todo esto, estaríamos mucho más adelantados que ahora", reconoció Purnell. "No creo que vayamos a arrasar".

Toyota

Circuito Catalunya, España
Programa Aclimatación piloto (Schumacher), neumáticos y sistemas, test en mojado (27/11)

Piloto	Fecha	Vta.	Mejor
Ralf Schumacher	24/11	67	1m 14,618s
	25/11	95	1m 14,994s
Jamo Trulli	23/11	19	1m 16,477s
	24/11	50	1m 15,745s
	25/11	96	1m 14,881s
Ricardo Zonta	26/11	147	1m 14,975s
	27/11	103	1m 26,122s

Circuito Paul Ricard, Francia
Programa Ensayos con el coche híbrido

Piloto	Fecha	Vta.	Mejor
Olivier Panis	23/11	39	1m 32,230s
	24/11	102	1m 31,670s
	25/11	86	1m 31,200s
	26/11	56	1m 32,080s

Circuito Jerez, España
Programa Test ruedas de agua, control de tracción

Piloto	Fecha	Vta.	Mejor
Ralf Schumacher	01/12	35	1m 22,071s
	02/12	68	1m 26,221s
	03/12	81	1m 29,528s
Jamo Trulli	01/12	56	1m 19,257s



El equipo dice que Ralf Schumacher trabaja bien en Toyota; en Montmeló llevó el coche al límite.

Quienes calumniaron la política de selección de pilotos de Toyota para 2005 se lo tendrían que pensar mejor. Mientras Jamo Trulli ya ha despejado la mente, Ralf Schumacher pareció inmediatamente a gusto con el equipo y antes de acabar su primer día ya marcaba tiempos entre los tres primeros. A pie de pista se observaba que Schumi Jr. no se hacía el remolón en las curvas y parecía un tipo más alegre fuera del coche.

"Llevamos unas semanas trabajando con Ralf y se muestra muy positivo", dijo el director técnico Mike Gascoyne. "Su actitud motiva a toda la plantilla. Y uno sabe que recibe la información adecuada porque el coche siempre va al límite".

Mientras Ralf se acostumbraba al TF104B, Trulli llevó a cabo un productivo test de neumáticos, y el veterano Olivier Panis rodó en el Ricard para acumular kilómetros con el nuevo motor RVX-05 de 2005.

En Jerez, Trulli agarró conjuntivitis y se perdió dos días enteros. De todas formas, el mal tiempo ya había hecho que la mayoría cancelara sus tests.


El chasis de 2004 híbrido monta motor, cambio y suspensión de 2005.

MAGIA NEGRA

BAR a por la fiabilidad del tren de potencia

Durante gran parte de su programa de pretemporada, BAR-Honda ha usado este coche 'laboratorio'. Está preparado sobre un chasis equipado con motor, transmisión y suspensión trasera versión 2005.

La transmisión es otro diseño totalmente nuevo. Como la caja del año pasado, la carcasa está hecha de materiales compuestos, pero según Gary Savage, director técnico adjunto, la nueva es "bastante más fuerte y ligera que la última evolución que montamos en 2004".

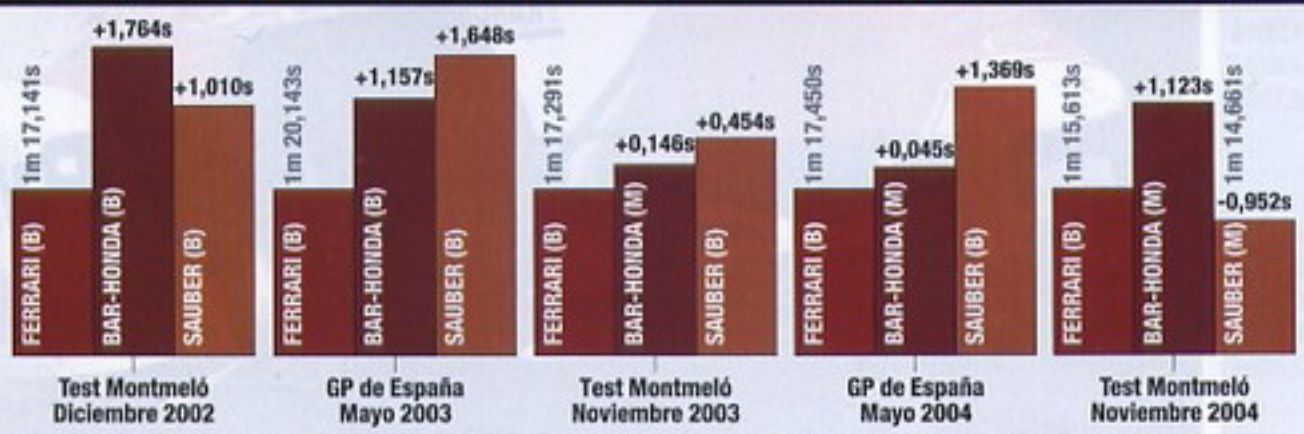
En las últimas dos temporadas, BAR-Honda ha diseñado sus coches "de atrás adelante". El equipo quiere diseñar, fabricar y hacer correr los principales componentes mecánicos tan pronto como sea posible. La idea es identificar y resolver cualquier problema en el tren de potencia antes de que se produzca el primer monocasco nuevo.

Corre la voz de que el nuevo 007 será un bólido sexy de verdad: "Cada año se pone más énfasis en la aerodinámica", explica Savage.

"Resolviendo cualquier problema de juventud con el motor y la caja en el coche laboratorio, es de esperar que podamos mantener el nuevo chasis 2005 rodando una vuelta tras otra. Willem [Toet, aerodinamista jefe del equipo] podrá entonces probar nuevas ideas del túnel en un coche real, en condiciones reales".

Desde luego que Honda tuvo sus problemas en 2004, pero la fiabilidad del chasis BAR fue buenísima: Gary cita con orgullo –y con razón– una cifra del 97,2%.

ASÍ ENJUGÓ MICHELIN LA VENTAJA DE FERRARI CON LOS BRIDGESTONE



En 2002, BAR estaba a 1,764s de Ferrari; cuando BAR y luego Sauber cambiaron a Michelin, la mejora fue espectacular.

GUERRA DE NEUMÁTICOS

Sauber encantado con su paso a Michelin

El cambio de Sauber a Michelin parece no haber tenido mayores dificultades. El C23 de 2004 se ha mostrado bastante rápido durante el invierno y, cuando se le preguntó si Sauber estaba contento, Pierre Dupasquier, de Michelin, dijo: "Miren los tiempos y luego pregúntenselo. Están muy contentos con la tracción y el agarre. Todo es muy constante".

Que Sauber esté realmente satisfecho es otra prueba de que Bridgestone concentra la gran mayoría de sus esfuerzos sólo en Ferrari. Es difícil criticarles por ello, porque la asociación ha tenido un éxito formidable.

Aparte de Ferrari, Bridgestone sólo se ocupa ahora de Jordan y Minardi. Y, reconozcámoslo, estos dos equipos no van a recibir trato preferencial alguno.

Es una insinuación que Bridgestone niega: "Todos nuestros equipos pueden elegir entre las mismas especificaciones de neumáticos", dijo un portavoz. "Además, nuestro programa aún no ha acabado: el año pasado no lo concluimos hasta el mes de febrero".

MUESTRAS DE LEALTAD

Bravo por la plantilla Jaguar

A todo el pit lane le alegró mucho recibir la noticia de la venta de Jaguar Racing a Red Bull. La noticia de que el equipo se había salvado de la extinción también fue un anticipado regalo navideño para la abatida plantilla.

Abatida, desde luego, pero a muchos les sorprendió la extraordinaria entrega y lealtad mostrada por la inmensa mayoría del personal desde el momento en que Ford cerró el grifo hasta el día en que Red Bull anunció la adquisición. De un total de 350 empleados, apenas un puñado se marchó. Aún más asombroso, 10 personas solicitaron entrar en el equipo en ese periodo turbulento. Cabría esperar que la tentación de salir disparado en cuanto el comunicado de Ford fue clavado en el tablón de anuncios del taller hubiera sido irresistible.


Red Bull salió a probar por primera vez.

Insinuar que Ford ha salido de todo esto de un modo no muy deportivo sería quedarse corto. Pero hay que decir que los contables de Dearborn siguieron firmando cheques hasta el día de la venta. El resultado es que Red Bull ha comprado un equipo que lleva camino de terminar dentro del plazo señalado su diseño para 2005. Por tanto, el nuevo coche, designado RB1, va según lo previsto para debutar en Melbourne.

El equipo lleva a cabo un programa de tests de pretemporada parecido al de BAR-Honda. Aunque Red Bull no lo llama 'laboratorio', trabajan en aras de la fiabilidad con un parte trasera (motor y transmisión) de 2005 montada en un chasis R5B de 2004.

Reglaron el coche con cargas aerodinámicas reducidas en un burdo intento de simular los niveles de apoyo y resistencia previstos en 2005, pero en realidad hay poco que aprender en este terreno antes de la presentación del paquete definitivo.

ESTA PÁGINA, STEVEN TEE/LAT; DRPP; EN LA OTRA PÁGINA, FOTO GRANDE: CLIVE ROSE/GETTY IMAGES; MARK THOMPSON/GETTY IMAGES

SE RUMOREA QUE...

Quo vadis, Ron?

¿Una maliciosa campaña de murmuraciones? Ron Dennis dice que así es, también Jürgen Hubbert, pez gordo de DaimlerChrysler. Entonces, ¿de dónde sale el rumor de que van a ocuparse del GPWC?

En el GP de China salió a la luz por primera vez el rumor de que Ron Dennis estaba a punto de dejar McLaren. Se decía que Ron y su socio Mansour Ojjeh, dueños del 60% de McLaren entre los dos, habían cedido por fin sus acciones a DaimlerChrysler. No obstante, tanto Dennis como Jürgen Hubbert, de DaimlerChrysler, niegan que se haya cerrado dicho acuerdo.

Aun así, los rumores no cesan. La última versión dice que, aunque Dennis y Ojjeh no han vendido aún su parte, Ron tiene previsto renunciar en año nuevo para hacerse consejero delegado de GPWC Holdings. Trabajaría con Hubbert, de 65 años, que ejercería de presidente. Así, Ron se convertiría más o menos en el equivalente de Bernie Ecclestone en el supuesto certamen del GPWC en 2008. Presionado por *F1 Racing* a primeros de diciembre, Dennis volvió a negarlo.

Entonces, ¿cómo es que los rumores no remiten? Como siempre, la gran fortuna y éxito de Ron suelen suscitar envidia en patrones menos exitosos, y sin duda algunos gustan de causar daño.

Y en la víspera de lo que debería ser la temporada en que McLaren volviera por fin a la cabeza, cualquier inestabilidad provocada por la inesperada marcha de un personaje tan fundamental e inspirador como Ron supondría un serio revés; se deduce pues que los rumores de su partida, hechos circular por sus rivales, sólo pueden servir para desestabilizar al equipo de Woking. Martin Whitmarsh, director gerente de McLaren (y mano derecha de Ron) es un buen sujeto, pero no es Ron.

Dennis con Hubbert (abajo); sus rivales creen que ahora van a tener cosas aún más importantes que hacer.



'La gran fortuna y éxito de Ron suelen suscitar envidia en patrones menos exitosos'

TRIBUNALES DE ALTOS VUELOS

El destino de Bernie Ecclestone está en juego

El rumoreado ascenso de Ron Dennis al puesto de jefazo del GPWC podría cobrar aún mayor importancia si el supuesto certamen paralelo toma las riendas de la F1. Un escenario que podría hacerse muy real ahora que el actual gran jefe de la F1 Bernie Ecclestone ha perdido un pleito decisivo.

El mundillo de la F1 quedó en vilo tratando de adivinar las consecuencias de que Ecclestone perdiera una demanda clave en los tribunales londinenses, interpuesta por tres bancos acreedores contra él. El juez falló en contra de Ecclestone, algo que podría decidir su futuro como titular de los derechos comerciales del deporte.

Casi con toda seguridad, Bernie apelará, un proceso que podría llevar con facilidad un año más. Luego los bancos podrían cerrar un trato con el GPWC. En teoría, eso podría desembocar de inmediato en un nuevo Pacto de la Concordia para seis o siete años, suponiendo que los equipos estén de acuerdo. A su vez, eso abriría una mayor corriente de ingresos para que los bancos pudieran recuperar su inversión de 1.600 millones de dólares en el negocio de Bernie.

A pesar de este primer resultado desfavorable, Ecclestone ya ha tratado de aplacar a los equipos con la oferta de un nuevo Pacto de la Concordia para 2005, acompañado por 500 millones de dólares a repartir entre los 10 equipos. Pero el GPWC no cede y ha empezado a hablar con varios promotores de circuitos mientras se prepara para su propio campeonato en 2008.

La única pega es que los contratos con los circuitos los tiene Bernie. Y la FIA podría considerar que con los bancos se produce un cambio de propiedad, y revisar su contrato de 100 años para la explotación de los derechos comerciales.

Por una vez, Bernie (dcha.) tal vez empiece a sentirse acosado de verdad, y ya ha movido ficha para compartir una mayor tajada de los derechos comerciales con los 10 equipos participantes.



Repostaje

▽ Stewart no sigue en Ford

Sir Jackie Stewart (abajo) dejará su puesto de consejero en Ford al final de 2004, después de 35 años en la empresa. Emprenderá un puesto de embajador para el Royal Bank of Scotland. Puede que su marcha explique por qué se armó tan poco escándalo por su participación en el acuerdo de patrocinio entre el RBS y Williams.



▽ ¡A Bahrein con Worchamp!

Los organizadores del GP de Bahrein ha designado a Worchamp Tours como su representante oficial en España.

Según el acuerdo firmado entre las empresas Bahrain International Circuit (BIC) y Worchamps, esta última se encargará de la comercialización de los paquetes completos para el GP de Bahrein 2005, incluyendo billetes de avión por Gulf Air, hotel, traslados y entradas.

Worchamp Tours es la operadora turística española líder en viajes organizados a carreras de F1, y se la puede contactar por e-mail: info@worchamp.com; tel.: 659 92 21 42, o fax: 91 549 60 25.

En la foto (abajo), Samia Saleh, subdirectora comercial del BIC, saluda a Eduardo Kissian, director ejecutivo de Worchamp, tras la firma del acuerdo.





Siendo el equipo más vinculado al márketing del tabaco, BAR desea pasar página.

NO MÁS PITILLOS

El color del tabaco se esfuma

La adquisición de un 45% de acciones de BAR por parte de Honda señaló los delicados malabarismos a que se enfrentan los sponsors del tabaco en el periodo previo a la prohibición en la UE que ha de empezar el 31 de julio de 2005.

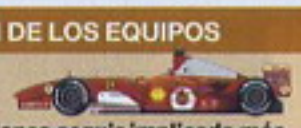
Está claro que British American Tobacco, sponsor y accionista mayoritario del equipo de Brackley, quiere dejar cuanto antes la F1. Y se dice que sus coches ya no lucirán logos del tabaco después de dicha fecha límite. Para entonces, hasta puede que BAR haya pasado a llamarse Honda Racing.

A partir del próximo mes de agosto, los directivos de los equipos con base en el Reino Unido cuyos coches aparezcan en la TV inglesa con logos del tabaco podrían ser demandados. Ecclestone incluso podría verse obligado a cancelar el contrato con la cadena ITV, ya que sus propias empresas también se arriesgarían a una denuncia.

Pero los aficionados no han de dejarse llevar por el pánico... aún. Los países de la UE pueden optar por interpretar las nuevas normas de modos ligeramente distintos.

Pero, pase lo que pase entre ahora y el 31 de julio, nada cambia la realidad de que el patrocinio del tabaco en F1 es casi con certeza un fracaso seguro a partir del final de 2006.

LA POSICIÓN DE LOS EQUIPOS



FERRARI

Philip Morris planea seguir implicada más allá de 2006 usando decoración 'subliminal'. La empresa espera comprar espacio publicitario en todo el coche y redecorarlo en los colores rojiblancos de Marlboro, a lo mejor añadiendo la leyenda 'Fumar Mata'.



BAR-Honda

British American Tobacco se muere por salir de la F1. La marca Lucky Strike puede ser historia ya en agosto de 2005.



RENAULT

La marca japonesa Mild Seven no tiene un papel muy destacado en los Renault. Cabe esperar una discreta retirada muy pronto.



McLAREN

El contrato de West termina en 2006 y la marca evalúa cómo manejar la situación.



JORDAN

La posición de B&H para 2005 no está clara, pero podría seguir con la marca Sobranie.

AGÁRRENSE AL SILLÓN: TRES HORAS DE F1 NON-STOP

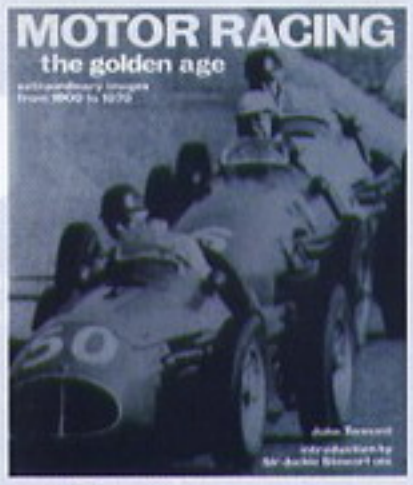


Ya podemos disfrutar del resumen oficial en DVD de la temporada 2004 de F1, ¡en español! Un montaje de más de tres horas que ofrece lo mejor de cada fin de semana, incluidas imágenes inéditas no vistas por televisión ni en los DVD que aparecían en los kioscos después de cada GP. ¡Damos fe de ello!

Por ejemplo, la alegría de Minardi tras el punto en Indy, el toque entre Coulthard y Barrichello en Japón o la lucha entre Alonso y Ralf en Brasil (¡sí, la hubo!). Además, nos ofrece subtitulados los diálogos por radio escuchados en la retransmisión de China.

Por si fuera poco, la cinta se vende en un atractivo pack con un segundo DVD de regalo, un interesante documental histórico-técnico de 50 minutos.

El precio del pack es de 24 euros y se puede solicitar a La Llibreria del Motor, tel. 93 454 67 63; info@tallibreriadelmotor.com.



70 AÑOS DE CARRERAS

Imágenes de una pasión

He aquí un libro que no hay que leer, sólo hojear, admirar y dejarse contagiar por la magia que desprenden las más de 275 fotografías en blanco y negro, tomadas entre los años 1900 y 1970, que forman la época de oro del título y que llenan sus casi 400 páginas.

El volumen huye de triunfos y protagonistas consagrados para centrarse en la plasticidad y simbolismo de cada imagen por sí sola. Un ejemplo: la formidable foto a doble página del histórico presidente del RACC Salvador Fábregas, retratado en el Rally de Montecarlo de 1956 al volante de su Mercedes 300 SL, copilotado por Ciro Basadonna y, según Javier del Arco, ¡con un jovencísimo Juan Fernández agazapado en la parte de atrás!

Este espléndido volumen cuesta 57 euros y se puede conseguir en La Llibreria del Motor, tel. 93 454 67 63; info@tallibreriadelmotor.com.

AERODINÁMICA Y POTENCIA

Técnica de F1 para iniciados

Un libro que no se anda con chiquitas: ya desde las primeras páginas sumerge al lector en un mar de fórmulas, gráficos e ilustraciones capaces de amilanar al más pintado y de entusiasmar a quien desee "encontrar las primerísimas nociones para el ingeniero de F1".

Su autor es el célebre periodista e ingeniero mecánico y aeronáutico Enrico Benzing, que aquí estudia la interacción entre aerodinámica y potencia en F1. Un apéndice incluye las características técnicas de *todos* los motores de F1, ¡de 1947 a 2004!



El texto está en italiano, cuesta 52 euros, tiene 450pp y se puede pedir a La Llibreria del Motor, tel. 93 454 67 63.

LAT; GETTY IMAGES; PATRICIA SOLER; DR



Javier del Arco

"Hay quien piensa que doy demasiada importancia a mis sueños, pero es que un día soñé que sería piloto de F1".

Me gusta el anuncio de Renault en el que Fernando Alonso nos explica el porqué de alguno de sus actos aparentemente excéntricos, como comprarse un cerdo en vez de un perro, basándose en sueños tan chuscos como ver un tiburón en la piscina, encontrarse un día con "una curva imposible" o llegar a ser piloto de F1. Y me gusta porque compendia en unos pocos segundos muchas cosas y nos da una visión muy completa del carácter de Fernando y de sus circunstancias. A la vez que hace propaganda de Renault, por supuesto, pues de eso se trata.

Pero es que ni Velázquez hubiese pintado Las Meninas de no haber sido pintor de la corte de los Austrias ni Picasso hubiese hecho el Gernika en su dorado exilio parisino de no haber apoquinado el Gobierno de la II República los emolumentos del malagueño (vamos, creo yo). Fernando, los que vienen detrás, los que escribimos sobre el tema y quienes lo comentan por la tele, somos mercenarios que ponemos nuestra habilidad, nuestro ordenador o nuestra voz al servicio de quien nos paga, como casi cualquier hijo de vecino, dicho sea de paso.

Fernando Alonso (abajo, en el podio de Magny-Cours 2004) goza de una imagen inmaculada, que le convierte en un espléndido 'hombre-anuncio'.



Pero el anuncio televisivo de Renault y Fernando es peculiar. En primer lugar, está la forma: cuando él habla, no aparecen de repente montones de 'tías buenas' que lo rodean y manosean poniendo cara de orgasmo atómico. Es un anuncio bien pensado, mejor desarrollado y felizmente redondeado en su final: "Hay quien piensa que doy demasiada importancia a mis sueños, pero es que un dia soñé que sería piloto de Fórmula 1".

¿Cuántos de nosotros no hemos soñado alguna vez con ser esto o aquello, ir allá o acullá, poseer eso o lo otro? Lo que ocurre es que muchas veces, por desconocimiento de la realidad o por exceso de ambición (tal vez inconsciente), nos quedamos a unos metros de nuestro objetivo y en la subsiguiente caída no sabemos adónde iremos a parar.

"Más vale ser cabeza de ratón que cola de león", dice el refrán. Y tiene toda la razón (como casi todos los refranes si se sueltan en el momento y lugar adecuados). Yo –y perdonen que hable de mí mismo, pero soy la persona a la que mejor conozco– tuve muy claro desde siempre que ser piloto era muy difícil, que había muchos candidatos para unos cuantos puestos y que correr costaba una 'pasta gansa'. De modo que cuando surgió la oportunidad de Montjuïc 69, la agarré con ambas manos, me subí al tren y en él sigo.

A lo largo de estos años, he visto quedarse por el camino a muchos compañeros y conocidos de todos los niveles: periodistas, ejecutivos, pilotos, que pretendían seguir escalando cuando ya no les quedaba oxígeno en la botella. Otros, en cambio, han seguido subiendo y subiendo y su paradigma es 'Tío Bernie' Ecclestone, que según leo en el periódico, ha vendido su mansión por 105 millones de euros –unos 17.500 millones de pesetas, según mis cálculos, 17.700 según el articulista del diario, aunque tampoco viene de ahí–. Pero es que Ecclestone sólo hay uno y esa rara especie de personas que parecen no tener límite para sus sueños, pues los van haciendo realidad uno tras otro, no diré que está en extinción, pues siempre han existido ejemplares y siempre existirán, pero es raro que se den dos seguidos en un mismo ambiente.

Por eso me parece coherente y muy en su lugar el sueño de Fernando: "Es que un dia soñé que sería piloto de Fórmula 1". Ni vencedor de Grandes Premios ni Campeón del Mundo. Simplemente, piloto. Y eso, lo ha logrado con creces.

Lo que pasa es que, como decíamos, uno se conoce a sí mismo mejor que nadie y él sabrá si ése era realmente su sueño asequible o si apuntaba más alto.

De momento, ya es algo más que piloto de F1: es piloto ganador; es el primer español que ha ganado un Gran Premio; y más: es el piloto ganador más joven de la historia, récord no inamovible, pero sí muy difícil de batir, de modo que, con toda probabilidad, podrá lucirlo durante bastante tiempo.

Y yo me pregunto: ¿lo compartirá con el de Campeón del Mundo o, por uno u otro motivo, no lo conseguirá? Es decir, ¿se lo batirán antes de que sea Campeón del Mundo o no llegará a ser campeón?

Amigo lector, con todos los respetos, mojémonos el culo: yo creo que sí los simultaneará. Schumacher no va a ser eterno, Fernando es doce años más joven y aunque no creo que sueñe con siete títulos mundiales, con alguno si que puede estar soñando ya.

La temporada 2005 es la primera del resto de su vida... ❶

'Ni vencedor de Grandes Premios ni Campeón del Mundo. Simplemente, piloto. Y eso, lo ha logrado con creces'


Alonso se ha convertido en un ídolo de masas, y eso tiene sus pros y algunos contras.

No es 'manía', es afición

Soy una gran aficionada a la F1, que ve las carreras desde jovencita cada domingo y que, con sólo 17 años, siguió a Fernando Alonso hasta Hungría. Mucha gente puede pensar que soy un producto del fenómeno *AlonsoTele5mania*, pero están muy equivocados.

Creo que vivimos en una sociedad demasiado extremista. De alabar a Alonso y nombrarlo sucesor al trono de Ferrari, se pasa a decir que es un niñato, al que se le ha subido la fama a la cabeza. Algunos incluso se atreven a decir que si ha fallado en algunas carreras es por falta de motivación, al ver que dentro de poco tiempo estará conduciendo con Schumacher.

¿Por qué no frenamos un poco? ¿No se dan cuenta de que este tipo de acusaciones siempre afectan a la persona, a Alonso? Una cosa está clara, el Nano es un piloto excepcional, que forma parte de una nueva generación de deportistas españoles (como Gasol, Pedrosa, Lorenzo, Ferrero… y otros a los que olvido nombrar) de los que nos deberíamos sentir orgullosos. Han devuelto la ilusión a mucha gente y han conseguido que volvamos a vibrar con el deporte.

Nuestro asturiano sí que es de los mejores pilotos actuales, pero tiempo al tiempo. Toda estrella del mundo de la F1 salió de muchos años de trabajo constante que, la mayor parte, quedan en el olvido de la gente. Alonso no nació ayer. También ha pasado por Minardi, como muchos otros.

Pero parece que ahora sólo se quieran ver las espectaculares salidas, y si eso no sale bien se pierde la ilusión por continuar viendo la carrera. Eso es una injusticia de cara al piloto.

Creo que es perfecto que la gente vuelva a contar con la F1 como deporte, pero con más tranquilidad; no se puede cargar tanta presión sobre los pilotos, que suficientes problemas tienen. En esto también incluyo al desafortunado Marc Gené, que cuando tuvo que correr dos grandes premios todo el mundo esperaba que quedara como mínimo quinto.

Por eso quiero felicitar a los que les gusta la F1 en general, con toda su emoción, traspasando pilotos y equipos, disfrutando fundamentalmente de la F1 en su totalidad. ¡Felicidades!

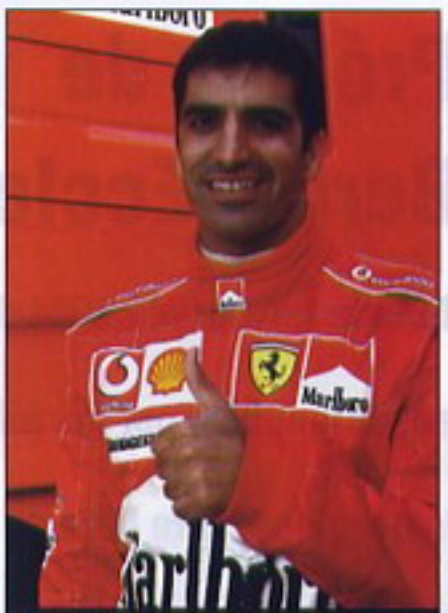
Roser Vilanova Ruz, Cervelló (Barcelona)
gataconchubasquero@hotmail.com

Ferrari tiene lo mejor

Indudablemente Ferrari es el equipo que merece ganarlo todo. Tienen el mejor piloto; no soy fan de Schumacher pero lo que es cierto hay que decirlo. Tienen el mejor segundo piloto (a este sí que lo admiro profundamente). Tienen el mejor chasis, fruto de poner en el asunto todo el dinero necesario sin andar con tonterías. Posiblemente, tengan el mejor motor y, por si fuera poco, tienen datos sobre el mismo de Sauber (o sea, cuatro coches en cada carrera y otros tres probando).

Su equipo es el más estable de la F 1. Y para remate ahora tienen al mejor probador que hay en el mundillo. Enhorabuena, Marc. Ferrari merece ganar y tú, con ellos o sin ellos, también.

Sergio de Paz, Madrid
tecnoyito@eresmas.com


El mejor equipo fichó al mejor probador.

Querido Fernando:

La temporada 2004 ha concluido y, según parece, no ha sido todo lo espectacular que todos esperaban, patrocinadores, público, rivales, incluso yo mismo esperaba más.

Y a la vista de los resultados, no veo más que críticas. Que si has perdido el norte, que si la fama se te ha subido, o que es un mero trámite que todo piloto estrella debe superar, etc. En mi opinión, podrían tener razón, pero en el fondo se equivocan. No has perdido el norte, porque yo creo que este año has corrido más y mejor que la temporada pasada.

En cambio, hay otra cosa de ti que sí ha respondido a las expectativas, al menos comerciales. Y es tu simpatía, sinceridad, naturalidad y espontaneidad, y esto es sin duda un filón que las casas comerciales y medios de comunicación han sabido exprimir muy bien, casi hasta la última gota. Olvídate de tanta entrevista, tanta simpatía y colegueo con el 'calvo' de Tele 5, no lo necesitas, y lo único que hace es distraerte, en aras de darle una mayor publicidad y méritos a la cadena privada. Jamás les perdonaría que te acabaran convirtiendo en la Kournikova o el Beckham de la F1.


Ferrari gana, pero es que se lo merece.

La razón de que crea que has corrido mejor esta temporada que la anterior es que el Renault y el equipo eran más competitivos en 2003. La gente que sabe hacer bien un coche se ha ido de Renault (pregunten en Toyota), y los que se han quedado no han sabido elegir las mejores estrategias ni reaccionar a tiempo.

De modo que, mientras que a los demás les bastaba con ir al 95% de sus monoplazas, tú debías sacar el 105% para poder hacer lo que has hecho, de ahí el error en Monza, llevando el coche con menos apoyo de todos y arriesgando más que ninguno.

No, Fernando, no me engañas, eres un genio, y si llevaras un BAR o especialmente un Ferrari, sólo te verían por sus espejos retrovisores cuando les fueras a doblar. (Puede que exagere pero es que a veces me puede la pasión).

Por eso sólo una cosa me haría

TED HUMBLE-SMITH; GETTY IMAGES; CHARLES COATES/LAT; ARCHIVO LAT; DR

Pueden enviarnos sus cartas y mensajes a esta dirección electrónica: f1racing@nuevosprismas.com. Lamentamos la imposibilidad de publicar todas las cartas y mensajes recibidos, íntegros o extractados, así como de responder personalmente a su remitente. En mensajes de correo electrónico, indicar nombre completo y población (y, si el lector desea que lo incluyamos, también el e-mail).

más feliz que conocerte, y es que ganaras más mundiales que nadie, pero ante los mejores rivales, y sin compañeros de equipo que tuvieran prohibido ganarte. Es por eso que no considero a Schumi el mejor; sí el más trabajador, pero no el mejor.

Pero, sinceramente, Fernando, prefiero no conocerte nunca. Prefiero que te 'aísles' un poco y que te centres en las carreras en vez de ver tus últimas declaraciones a 20 minutos de la carrera, a pie de pista.

Senna no era el mas simpático del paddock, pero fue el mejor, por eso, para algunos como yo, es el más querido y añorado.

No te ganes a la gente con entrevistas, gánatelas con victorias al igual que hizo Senna.

Y gracias, Fernando, por seguir haciéndonos tan felices.

Daniel Cruz Magaña
Logroño (La Rioja)

Disfrutemos con Ferrari

Leí la carta del señor Jon Ruiz en *F1 Racing* Nº 69 y me gustaría decirle que, aunque comparto algunos sus comentarios, me parecen bochornosos otros tantos.

En su carta hace especial énfasis en las órdenes de equipo del GP de Austria de 2002. Pues bien, he de decir que fui el primero en criticar dicha decisión, aunque me considero *ferrarista* de pies a cabeza. Pero me molesta mucho que cualquier cosa sea utilizada en contra de Ferrari. Ya nadie se acuerda de cuando David Coulthard dejó ganar a Mika Häkkinen en Australia 98.

También he de decir que


En la parrilla el piloto necesita calma.


¿Pilotos de Ferrari encubiertos? Qué va.

comparto la opinión de Jon de que las victorias, títulos y récords de Schumacher no serían tantos si hubiera compartido época con grandes pilotos como Prost, Senna e incluso Mansell. Pero de ahí a decir que todo es fruto de la fortuna y de la falta de rivales va un trecho.

Si la F1 es la categoría reina del deporte del motor, en la que prima el avance tecnológico y el afán de superación, ¿por qué hay que tomar medidas para que un equipo que haga su trabajo a la perfección tenga que ceñirse a unas normas a causa de la incompetencia de los rivales?

No podemos culpar al conjunto de personas que forman la Scuderia de la falta de espectáculo de la F1. Si los ingenieros rivales no son capaces de diseñar un coche a la altura del de Ferrari, la única solución es que se pongan a trabajar de verdad, y entonces, cuando todos los equipos sean realmente competitivos, se verá el espectáculo que todos anhelamos.

Todos los equipos han tenido sus épocas doradas y ahora es el turno de Ferrari, que, recordémoslo, antes del primer título de Schumacher llevaba 21 años sin ganar. En lugar de desear que se acabe, ¿por qué no disfrutar de una época histórica?

Carlos Gómez López

Menos llorar y más currar

Suelo estar de acuerdo con sus puntos de vista, pero permitan que en esta ocasión no lo esté con lo que proponen en el artículo de la página 10 de *F1 Racing* Nº 70: que Ferrari abandone Fiorano para que los demás puedan aspirar a algo; bueno, siguiendo en esa línea, también podríamos proponer una nueva iniciativa que seguro haría los GP más igualados: la temporada constaría de 20 carreras y cada equipo, por reglamento, tendría que ganar dos GP al año. La igualdad total y los patrocinadores se asegurarían la inversión. Así, todos contentos.

Ya en serio, ¿se imaginan decirle a Colin Chapman que no piense mucho, no vaya a ser que lo haga bien y gane demasiado? No, claro, eso no puede ser, pero que Ferrari renuncie a unas instalaciones modélicas construidas con los años, eso sí se considera casi una obligación.

Desde hace cinco años Ferrari ha accedido a ver como cada año se modificaba el reglamento, no por el bien del deporte sino con el único objetivo de evitar que ganaran los coches de rojo, lo cual ya de por sí es una vergüenza; pero además ahora pedimos que sencillamente no utilicen sus instalaciones... Vaya, que así da gusto ganar.

Hace bien poco Mclaren estrenó fabrica nueva... ¿por qué no hicieron circuito de pruebas? Por cierto, cuando empiecen a ganar Mercedes o BMW u Honda, ¿alguien pedirá el cierre de sus fábricas? Pues no.

Hace años Ferrari estaba en el lado opuesto. Honda ganó desde 1987 hasta 1991 de forma consecutiva, y luego Renault desde 1992 hasta 1997, pero nadie cambió el reglamento para evitarlo. Por contra, alguien en un pequeño pueblo de Italia se dedicó a invertir en ingenieros para tumbar a los grandes constructores... Lo consiguió y eso duele, pero eso sí es deporte: si estás detrás has de esforzarte para estar delante y punto.

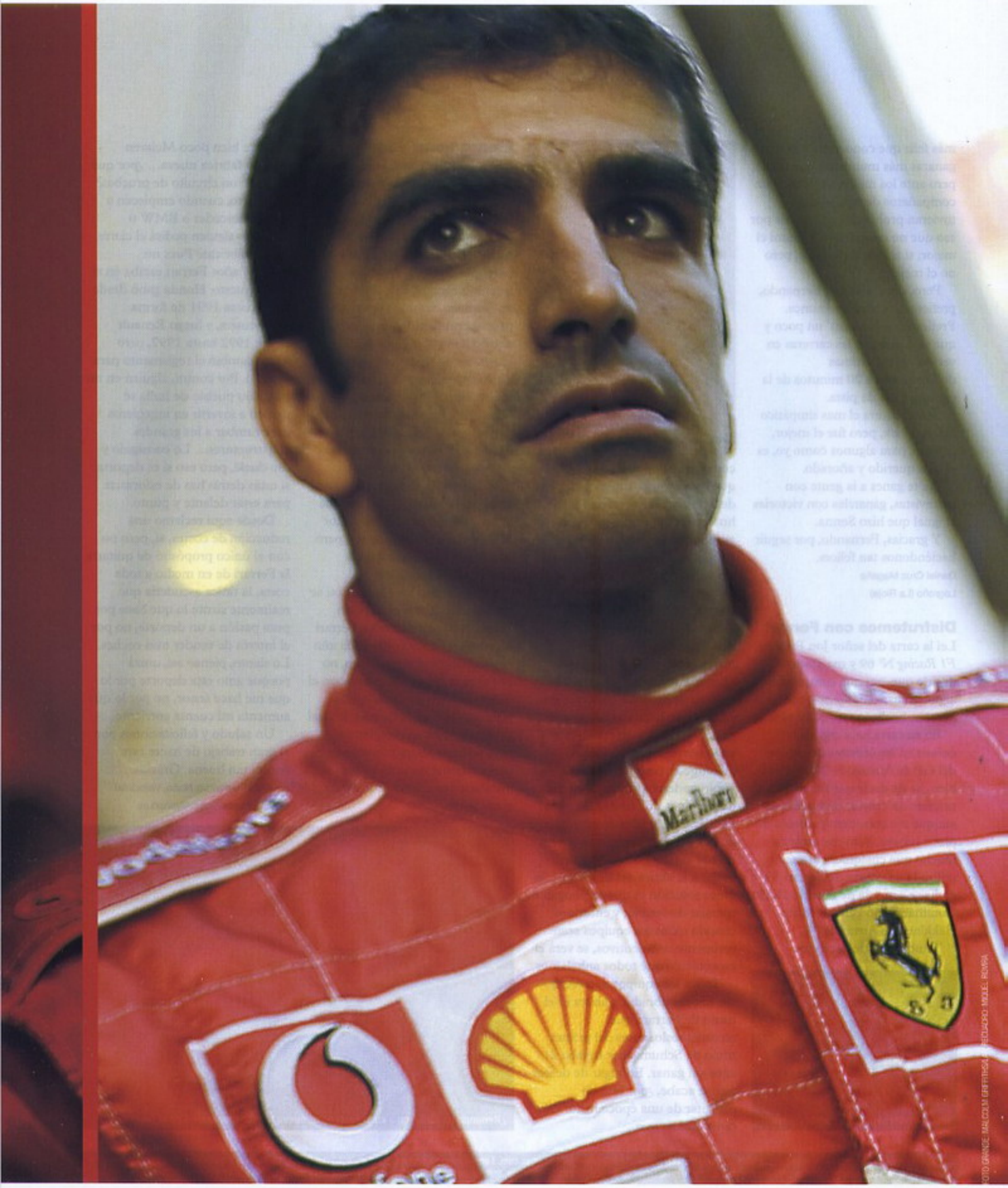
Desde aquí reclamo una reducción de costes, sí, pero no con el único propósito de quitar a la Ferrari de en medio a toda costa, la única escudería que realmente siente lo que hace por pura pasión a un deporte, no por el interés de vender más coches. Lo siento, pienso así, quizá porque amo este deporte por lo que me hace sentir, no por lo que aumenta mi cuenta corriente...

Un saludo y felicitaciones por el gran trabajo de hacer esta revista tan buena. Gracias.

Eduardo Fernández Nuño, Valladolid
eduardofernandeznu@yahoo.es


¿Renunciaría McLaren a su espectacular nueva fábrica 'por el bien de la Fórmula 1'?

Pueden enviarnos sus cartas y mensajes a esta dirección electrónica: f1racing@nuevosprismas.com. Lamentamos la imposibilidad de publicar todas las cartas y mensajes recibidos, íntegros o extractados, así como de responder personalmente a su remitente. En mensajes de correo electrónico, indicar nombre completo y población (y, si el lector desea que lo incluyamos, también el e-mail).


Marlboro



MARC GENÉ

EL HOMBRE DE **ROJO**



El pasado 23 de noviembre Marc Gené hizo su debut al volante de un Ferrari F2004. Una semana antes estaba de vacaciones en Indonesia y no se podía ni imaginar lo que le iba a suceder.

Texto Xavier Pérez

Marc Gené entró en la F1 el mismo año en que Ferrari iniciaba una supremacía técnica y deportiva que le iba a llevar hasta el día de hoy. Era 1999 y Marc no podía ni llegar a imaginar que casi seis años más tarde podía estar pilotando para el mejor equipo del mundo. El mito de Ferrari es algo que todo piloto sueña con conocer algún día, y Marc Gené ya lo ha hecho, y es que el de Sabadell se comprometió el lunes 22 de noviembre con la Scuderia por una temporada para ejercer el papel de piloto probador junto a Luca Badoer. El volumen de trabajo para este año va a ser muy duro y por eso en el equipo de Michael Schumacher han decidido apostar por el mejor probador del Mundial.

Marc entró en el mercado pocos días antes, después de que Williams decidiera no seguir contando con sus servicios para la temporada 2005. En Ferrari anduvieron avispados y una vez conocieron que Gené estaba libre se apresuraron a ponerse en contacto con su mánager Richard Gorne para concertar una cita lo antes posible. Era viernes 19 de noviembre y al lunes siguiente el equipo italiano se desplazaba hasta el Circuit de Catalunya para participar en los primeros entrenamientos de la pretemporada. En sólo unas horas el sueño de Marc se iba a convertir en realidad, iba a ser PILOTO DE FERRARI.

La verdad es que el trabajo de Marc como probador en Williams ha sido de lo más duro, teniendo que lidiar con el sector pro Ralf Schumacher y pilotando un monoplaza que cada vez se antojaba más difícil de pilotar. Pese a ello hay que reconocer que gozó de dos oportunidades y disputó dos Grandes Premios, pero no fueron precisamente los mejores de su carrera deportiva. Marc tuvo la mala suerte de disputar las dos últimas carreras del coche con el morro de morsa que tantos ríos de tinta había hecho correr por lo novedoso de su diseño y que tan mal resultado acabarían dando al monoplaza del equipo de sir Frank. Sea como fuere, Williams decidió no seguir con Marc (tal vez llevaba ya demasiado tiempo en el equipo sin opciones de futuro, concretamente desde el 2001). El piloto catalán mando faxes y e-mails a todos los equipos comunicándoles su situación, algunos se interesaron pero "decían que tenían que esperar a ver que sucedía con el tema de los tests". Todos los equipos han firmado un acuerdo para limitar los tests, pero Ferrari no y es precisamente por eso por lo que se produjo el milagro. "No sabía lo que iba a suceder. Pero la sorpresa llegó hace una semana (la segunda de noviembre) cuando estaba de vacaciones en Indonesia y me llamó Richard para decirme que había recibido un fax de Ferrari preguntándome si todavía estaba libre. Fue un momento muy especial. El corazón me dio un vuelco. Casi no me lo podía creer". Pero en la Scuderia tenía prisa y lo querían para ya.

"Fue todo muy rápido. Ellos querían que empezara cuanto antes, en los primeros entrenamientos de la temporada que se celebrarían la semana siguiente en el Circuit de Catalunya. A mí me parecía una gran idea, aunque el problema era que yo tenía contrato todavía con Williams hasta final de año. Por unos momentos pensé que toda la ilusión se iba a desvanecer en ▶



el aire. Pero en Williams se portaron muy bien y me dieron total libertad, mientras que mis asesores de Price Cooper Waterhouse trabajaron con mucha celeridad para tener listo el contrato cuanto antes. En unos días todo estaba a punto y el lunes (22 de noviembre) pudimos cerrar el trato", explicaba Marc ya como piloto de Ferrari. "Fue como un regalo de Reyes anticipado", admite.

El debut de Gené con el F2004 fue toda una aventura, digna de la mejor improvisación latina. Como sólo habían pasado seis horas desde que cerró el trato no hubo tiempo de confeccionarle un mono, así que se tuvo que conformar con llevar uno... de Michael Schumacher. "Es más o menos de la misma talla que yo, así que me adaptaron uno de los suyos y ajustaron el cinturón bordando mi nombre y la bandera española. Pero lo del mono no fue lo único ya que el baquet tampoco estaba a punto, así que tuve que utilizar uno de Rubens Barrichello", confiesa Marc. Así fue como, con el mono del mejor piloto del mundo, Marc Gené se subió al Ferrari F2004 para hacer su debut como probador en la Scuderia.

Para él fue un poco como volver a recordar sus inicios en la F1: "Incluso he coincidido con algunos mecánicos que estaban en Minardi cuando corrí en aquel equipo en 1999 y 2000. Me encontré como si estuviera en casa. Era como estar soñando. Ferrari tiene el mejor piloto y es el mejor equipo. Ahora entiendo por qué ganan. Como escudería es mucho más compacta que Williams y la verdad es que nos comunicamos más. Hablamos en italiano y es más sencillo entenderse. Tienen una metodología diferente y el nivel técnico es otro completamente distinto, aunque el sistema de reuniones es el mismo, pero son latinos, mucho más abiertos que los ingleses". En cuanto al coche, tras los primeros entrenamientos de este final de año, Marc Gené lo tiene muy claro. Era como si le hubiesen puesto entre manos la piedra filosofal. "Sabía que el Ferrari era el mejor coche pero no me imaginaba hasta qué punto. No pensaba que hubiese tantas diferencias. Hay áreas en las que están claramente por encima del resto y en algunas incluso tienen soluciones que los rivales ni siquiera llegan a imaginar. El volante agrupa muchas más funciones que las que había en el volante del Williams. Es algo impresionante y, la verdad, no me extraña que hayan dominado como lo han hecho en estos últimos años", señala Marc Gené.

El trabajo de Marc promete ser intenso este año. De entrada, teniendo en cuenta que Michael Schumacher no se subirá al coche hasta mediados de enero, la labor de Gené será crucial. De momento ha estado rodando con el coche del 2004 para trabajar en el tema de neumáticos: "En la temporada 2005 van a cambiar los

MALCOLM GRIFFITHS/LAT, PETER SPENCER/LAT, DR



En Jerez la lluvia permitió a Gené probar los Bridgestone de mojado.



Marc saluda a Pierre Dupasquier, el jefe de la marca Miche



>Gené: sus datos

Nació 29/03/74, Sabadell, España
Reside Sant Quirze del Vallès, España
Estado civil Soltero
Debut Australia 99
GP disputados 36
Puntos 5

1987 Subcampeón de Cataluña de Karting (Iniciación)
1988 Campeón de España y de Cataluña de Karting (Nacional)
1989 10º Europeo de Karting; 19º Mundial de Karting
1990 Campeón de España de Karting (Senior)
1991 Campeón Cataluña Karting (Senior); 13º Mundial Karting (Fórmula A)
1992 5º Campeonato de España de F-Ford (1 victorias, 2 poles)
1993 Subcampeón F-Ford Festival; subcampeón de Europa de F-Ford (1 victoria, 3 podios)
1994 Británico de F3, debutante del año; 7º Copa Int. de F3 (Donington)
1995 10º Británico de F3 (2 podios, 3 vueltas rápidas)
1996 Campeón II Golden Cup FISA Superformula (1 victoria, 4 poles, 3 vueltas rápidas)
1997 F3000
1998 Campeón Open Fortuna by Nissan (6 victorias, 3 vueltas rápidas)
1999 F1: Minardi-Ford: 17º, 1 pt
2000 Minardi-Fondmetal: 19º, 0 pt
2001 Williams-BMW: probador
2002 Williams-BMW: probador
2003 Williams-BMW: probador; 1 GP (Italia): 17º, 4 pt
2004 Williams-BMW: probador; 2 GP (Francia y Gran Bretaña): 23º, 0 pt
2005 Ferrari: probador

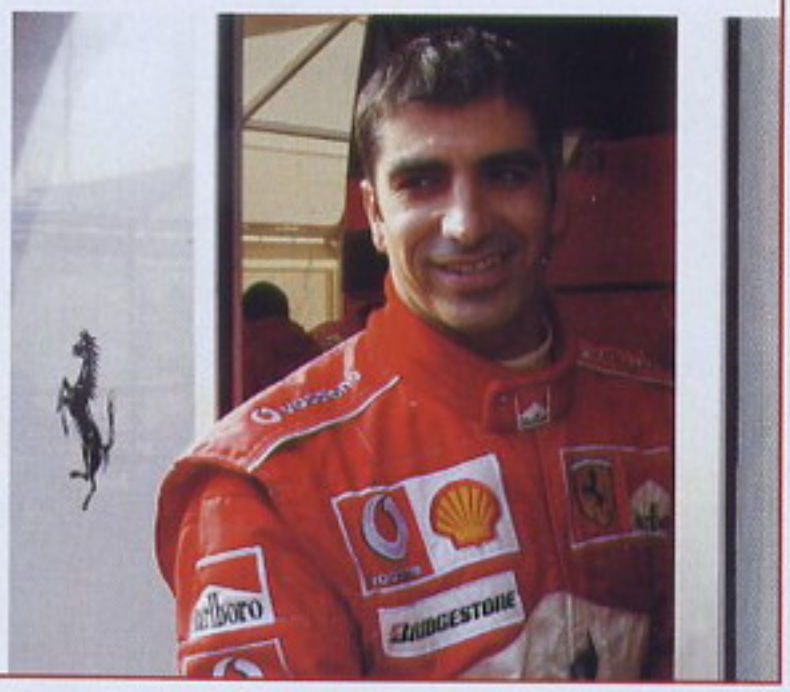
neumáticos. Deberán durar toda la calificación y toda la carrera, y creo que eso va a ser un factor determinante". También ha rodado con un coche hibrido y la configuración aerodinámica del 2005. "Se pierde bastante tiempo y tienes que frenar diez metros antes en las rectas y las curvas se negocian más lentas". Rodando en Jerez llegó a sucederle algo inédito: "La verdad es que nunca me había pasado, pero rompí un motor... aunque era algo que estaba previsto ya que decidimos apurar al máximo el propulsor para comprobar su fiabilidad", que cosas. Hace seis años si se rompía el motor de un Minardi en un test era toda una catástrofe. Pero en fin, todos estos cambios que se avecinan para esta temporada 2005 son los que harán de la labor de Gené un reto muy apetecible para el piloto de Sabadell.

Michael Schumacher le ha llamado varias veces para preguntarle cómo van los entrenamientos. Les une una buena relación y, aunque no son especialmente amigos del catalán, tanto Michael Schumacher como Jean Todt conocen la valía de Marc Gené y la seriedad y profesionalidad de su trabajo. Por el momento sólo es el probador, aunque ya ha puesto el pie en la Scuderia y lo ha hecho antes que la gran esperanza española, Fernando Alonso (del que dicen puede acabar en Ferrari en el 2006). Williams le dio alguna oportunidad al correr tres carreras, pero Marc no sabe si eso se puede repetir: "Sería pedir demasiado, no creo que ni Luca Badoer ni yo seamos el piloto uno o el dos de reserva. En mi contrato no lo pone y creo que en el suyo tampoco. Si se diera el caso no sé por quién se decidirían, pero no creo que ni a Schumacher ni a Barrichello les pase algo que les impida correr una carrera... aunque si llegara el momento me gustaría poder

'El 22 de noviembre, en el Circuit de Catalunya, el sueño de Marc se iba a convertir en realidad: iba a ser piloto de Ferrari'

demostrar que estoy preparado para correr". Marc tiene ante sí el mejor reto de la historia. "Todo esto es muy especial, por el color rojo, por la historia y por ser un equipo mítico. Cuando me vi vestido de rojo por primera vez me di cuenta de que había llegado a un lugar que ni siquiera había soñado en alcanzar y que es la ilusión de la gran mayoría de pilotos. Soy un hombre completamente feliz, pero también me doy cuenta de que estoy en el equipo con el mejor palmarés del mundo y que la responsabilidad es muy grande, así que voy a tratar de no defraudarles".

Seguro que no lo harás, Marc.



Marc entra en el motorhome del Cavallino (abajo) en su estreno como probador de Ferrari.

STEVEN TEXAS REMASTER

¿A POR EL **ROJO?**

Renault quiere pensar que pillarán a Ferrari; igual que Williams, McLaren y BAR, claro. Pero su factor sorpresa siempre ha sido su inventiva. Y su pareja de pilotos de 2005 es una maravilla.

Texto Steve Matchett



Al final de 2003, los cinco primeros del campeonato de constructores eran: Ferrari 158 puntos; Williams 144; McLaren 142; Renault 88; BAR 26. Así que Renault, aunque muy por detrás de los Tres Grandes consagrados de la F1, se apuntó más del triple de puntos que BAR. Impresionante, claro que sí, pero hay que recordar que el historial de fiabilidad de BAR en 2003 osciló entre horrible y desastroso: 14 abandonos no mienten.

Un vistazo a la última clasificación muestra que aparentemente Renault disfrutó de un año aún más productivo en 2004: cómo no, el puesto de Ferrari en cabeza permaneció inamovible, pero BAR y Renault les birlaron la segunda y tercera plazas a Williams y McLaren, que no pudieron pasar de cuarto y quinto.

En realidad decir que Ferrari simplemente mantuvo las riendas en 2004 sería quedarse corto: sumaron más puntos que BAR y Renault unidos; y 46 puntos más que todos los otros –Williams, McLaren, Sauber, Jaguar, Toyota, Jordan y Minardi– juntos. La lucha era por ser el mejor de los demás, y desde luego entre 2003 y 2004 hubo un cambio en la jerarquía. McLaren y Williams se llevaron una carrera cada uno, pero fue Jarno Trulli, con Renault, quien marcó la pole y se impuso en la prueba más glamourosa del año, Mónaco.

Ese fin de semana el conjunto chasis/motor R24/RS24 estaba en forma; el agarre aerodinámico era bueno, el mecánico también, y lo que pudiera faltarle al V10 a 72° (completamente nuevo para 2004) en potencia máxima, lo suplía con creces con elasticidad y par a bajo régimen. En Mónaco –que, al fin y al cabo, no es más que un apretujado pueblo pesquero– hace falta cantidad de ambas cosas. De hecho, el RS24 tenía tanto par que el equipo pudo diseñar su transmisión de fundición de titanio para sólo seis relaciones; no era necesaria una séptima. Eso hacía la caja más pequeña y ligera, y reducía la posibilidad de problemas de transmisión.



'Es probable que Renault fuera tercero en 2004 sólo porque Williams y McLaren padecieron semejante *annus horribilis*'

Pero esa victoria en Mónaco fue el cenit de Trulli, más tarde descartado. Fernando Alonso, sólido y fiable, sigue con el equipo en 2005 y estará acompañado por Giancarlo Fisichella, que corrió para Benetton de 1998 a 2001. Fisi volverá a verse al lado del ingeniero de pista Alan Permane, que hasta hace poco se ocupaba del coche de Trulli. ¿Le hace ilusión el reencuentro? "Sí", confirma Alan sin vacilar. "Giancarlo es un tío de lo más normal. Natural. Cuando visitó la fábrica para hacerse el asiento para el nuevo coche, lo despachamos todo en dos horas, de las mediciones iniciales al producto final. Así es siempre: se pone al trabajo, no pierde el tiempo".

Para quienes no estén familiarizados con el proceso de realización del asiento, hay pilotos que dan la vara con el asiento todo un día, a veces dos, con los irritados mecánicos haciendo un asiento tras otro hasta que el piloto se da por satisfecho. Luego se lo piensa mejor y pide que le hagan otro. Creedme, dos horas es un plazo cortísimo. ►

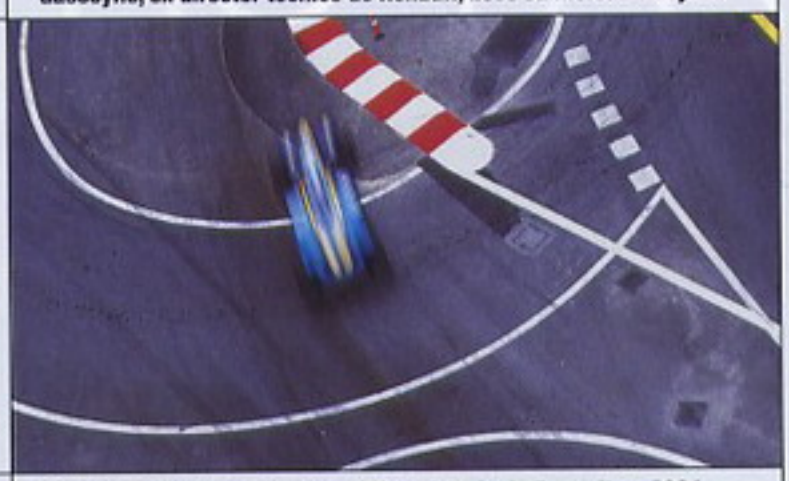
Ni Alonso (foto grande) ni Fisichella (recuadro), ganaron en 2004, pero es probable que se motiven mutuamente en 2005; Fisi vuelve a un equipo prendado de Fernando.



En 2004 Fernando marcó la pole en Magny-Cours (izda.), donde se impuso en la salida (cómo no) y luchó con Schumi toda la carrera.



Gascoyne, ex director técnico de Renault, llevó su método a Toyota.



Trulli consiguió en Mónaco la única victoria de Renault en 2004.



Alonso arriesgó en Monza (arriba) y un trompo le apartó del cajón.

Resuelto pues el tema de los pilotos, el equipo ya puede centrarse en Melbourne. ¿Podrá mantener Renault su puesto entre los tres primeros? De hecho, ¿le permitirán sus nuevos coche y pilotos volver a doblegar a BAR-Honda y plantar cara a Ferrari? Lamentablemente, aunque sería algo estupendo, creo que es poco probable que el próximo año Renault cuente con el conjunto para hacer tambalear a Ferrari.

Pensemos en las realidades de su excelente actuación en 2004. Es muy probable que Renault consiguiera su tercer puesto sólo porque Williams y McLaren padecieron semejante *annus horribilis*. Si en 2004 hubieran mantenido su forma habitual, Renault habría acabado quinto, por detrás de un BAR infinitamente mejor y un puesto por debajo del que consiguieron en 2003. Sin duda, Williams y McLaren son la clave de este cambio de poder; en resumen, es muy posible que la posición de Renault en 2005 dependa de la calidad de los nuevos bólidos de Frank y Ron.

Dicho esto, no se puede negar que Renault sí que tiene grandes puntos fuertes técnicos. Puede que en su última etapa como constructor de motores y además de chasis sólo entrara en F1 en 2002, pero cabe recordar que Renault compró Benetton Formula Ltd, con todo incluido. Del personal de Renault en Enstone, muchos son ex empleados de Benetton, y unos pocos incluso son anteriores al debut de Benetton en 1986, habiendo trabajado para Ted Toleman antes de la compra de Benetton. Esa clase de experiencia y conocimientos es inestimable. No hubo sobresaltos en la transición Benetton/Renault; después de todo, las dos empresas estaban asociadas desde 1995.

Y la asociación no pudo haber tenido un mejor inicio; Michael Schumacher se anotó nueve victorias y su segundo título con el B195, mientras que el equipo, con un total de 11 victorias, ganó su primer (y único) título de constructores; una gran base sobre la que crecer. Diez años después, la asociación sigue viento en popa. Sí, las dos empresas se han fusionado, las une el nombre, pero el motor sigue fabricándose en Francia y el chasis en Inglaterra.

Al principio de 2004 se rumoreó que la marcha del director técnico Mike Gascoyne a Toyota desbarataría la estabilidad del proceso de diseño del chasis, pero no he visto indicios de ello. Hoy día todos los equipos grandes han crecido tanto y las

> ¿Fisi o Fernando en 2005?

Domingo 12 de septiembre, Monza, hora de comer. Estoy en el McLaren Communications Centre, charlando frente a un jugoso solomillo con Keke Rosberg, que corrió para Ron Dennis en 1986 y que suele acercarse al "gran palacio gris de Ron", como él lo llama, cuando quiere probar bocado.

Como siempre, Rosberg quiere chartar. Hablamos del inminente choque Räikkonen-Montoya –yo creo que Kimi saldrá ganando, Keke no está tan seguro– y también de la batalla Alonso-Fisichella. Creo que Giancarlo saldrá un poco por delante, Keke dice que ni hablar: "¡Qué va! Alonso se impondrá con facilidad".

"¿Estás seguro?", inquiero.

"¡Bah! Fisi no tiene ninguna posibilidad", suelta el campeón 82.

"¿Qué te juegas?", replico, para no verme arrollado por el dichoso estilo coloquial de Keke.

"Lo que sea", contesta, echando el oloroso humo de su enorme puro en mi cara.

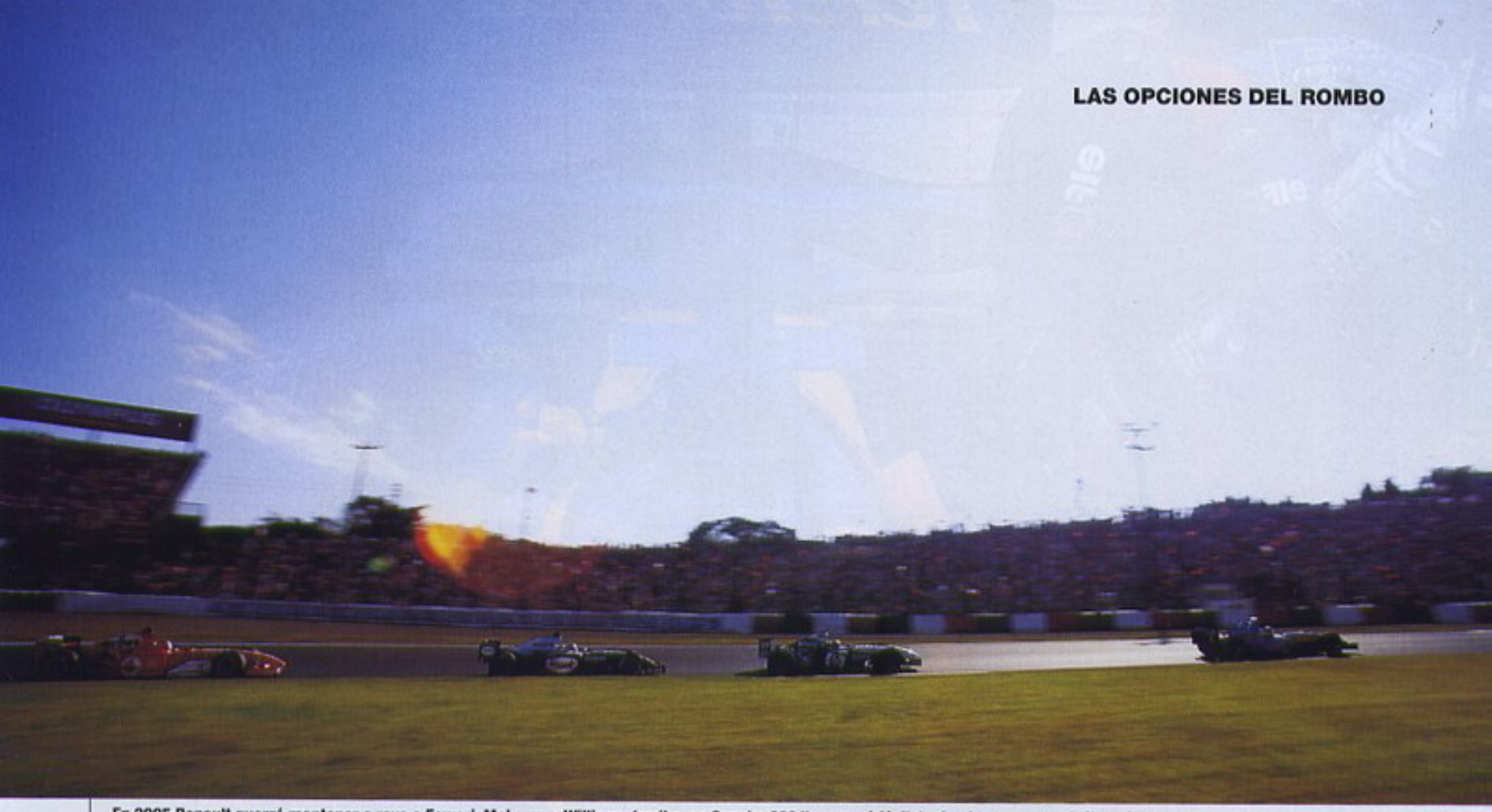
"Vale. Te apuesto una buena cena a que Giancarlo sumará más puntos que Fernando en 2005".

"¡Hecho!", exclama Rosberg, alargando la mano. "Con un buen vino, también, ¿de acuerdo?".

¿Por qué estoy tan seguro. Bueno, no lo estoy. Alonso es rapidísimo y siniestramente combativo, y Fisi lo tendrá difícil el próximo año, no cabe duda. Pero, en velocidad pura, en lo que se refiere a manejar el equilibrio pendiente de un hilo entre triunfo y desastre que es pilotar al límite un F1 del siglo XXI, Giancarlo es tan bueno como el que más. Entre sus colegas, sólo Michael Schumacher (casi siempre), Kimi Räikkönen (idem), Juan Pablo Montoya (a veces) y, sí, Fernando Alonso, son capaces de enfrentarse a un Fisico desatado cuando va de veras a por todas. Pensad en Spa 2001, Zeltweg 2002, Interlagos 2003 o Nürburgring 2004, y decidme que no es así...

Matt Bishop

ESTA PÁGINA, FOTO GRANDE: STEVEN TEE/LAT; DARREN HEATH; XPB.CC; EN LA OTRA PÁGINA: PATRICK GOSLING; XPB.CC



En 2005 Renault querrá mantener a raya a Ferrari, McLaren y Williams (arriba, en Suzuka 2004); no será fácil, teniendo en cuenta el ritmo del progreso en cabeza.



Michelin puede ser el as que permita a Renault desafiar a Ferrari.

>Renault seguirá en F1

Para los que se dedican a sembrar rumores, el nombramiento del brasileño Carlos Ghosn como nuevo consejero delegado de Renault representaba el fin de la participación de la marca en F1. ¿Por qué? Porque Ghosn es un reconversor pragmático que sacó a Nissan del pozo y le ficharon para hacer lo mismo en Renault. Y dicen que no es un entusiasta de la F1.

No obstante, no está nada claro que Ghosn vaya a recortar por aquí; de hecho, el director de competición de Renault, Patrick Faure, ha desdeñado públicamente el rumor. De acuerdo, Ghosn es partidario de competir en campeonatos que subrayen los atributos de los coches de serie de Renault (rallies y turismos), pero, desde un punto de vista comercial, es poco probable que se cargue el equipo de F1 a menos que empiece a rendir poco, algo improbable. Es más, detrás de la decisión de Renault de volver a la F1 en 2002 de forma oficial había sólidas razones de márketing, y Ghosn haría bien en recordarlo.

Además, el equipo cuenta con una plataforma demasiado sólida para merecer una muerte súbita. Aunque es discutible que Renault luche por el título el próximo año (el equipo de Enstone a menudo sorprende al principio de la temporada, pero una vez más Ferrari será fortísimo), sería un directivo insensato el que cerrara el grifo de un equipo que se sigue considerando exitoso tanto dentro como fuera de la pista.

Por otro lado, Ghosn pronto empezará a exigir pruebas de que los chicos de Briatore apuntan a la victoria final en el campeonato. Son un equipo sólido y bien dirigido, pero hoy día la competencia en cabeza llega hasta tal punto que ganar títulos es mucho pedir. Si Renault tropieza en el inicio en Melbourne, o tiene problemas inesperados poco después, se dibujarán unos cuantos ceños fruncidos bajo esas gorras azules…

Steve Cooper

'Si el Renault de 2005 es una evolución natural del de 2003, estará 12 meses por detrás de las últimas ideas de los rivales'

gigantescas plantillas están divididas en tantos departamentos, que la pérdida de una persona, por mucha responsabilidad que tuviera, debería tener un impacto limitado en el conjunto.

Antes de su marcha, Gascoyne promovió una estructura de diseño de dos equipos, uno que diseñaría el coche de un año y se dedicaría a ese proyecto durante su ciclo competitivo, y otro que tendría libertad para diseñar y construir el de la temporada siguiente y, de nuevo, permanecer centrado en ese coche.

Teniendo en cuenta que el largo proceso de diseño de un F1 ha de empezar en mayo a más tardar, la idea no carece de ventajas, al menos en teoría. No obstante, no todo el mundo parece convencido de que este sistema doble sea el camino hacia delante. En realidad, aparte del nuevo equipo de Gascoyne, Toyota, no se me ocurre ningún otro equipo que haya adoptado esta filosofía; desde luego Ferrari no lo ha hecho. La pega es que dificulta la continuidad. El Ferrari de 2005 será una evolución del de 2004, pero si el Renault de 2005 es una evolución natural del de 2003, entonces el coche 'nuevo' ya estará 12 meses por detrás de las últimas ideas de los rivales.

El próximo año los problemas de un sistema doble se agravarán; debido a la tardía aprobación definitiva de las normas aerodinámicas de 2005, habrá que descartar gran parte del trabajo de diseño ya realizado para incorporar las últimas restricciones técnicas.

Pero Renault, dicho sea en su honor, ha reaccionado ante esta desventaja potencial. El equipo ha formado un Grupo de Proyectos Avanzados que consiste en seis diseñadores e ingenieros superiores encargados de investigar nuevas ideas y tecnologías que puedan incluirse en diseños futuros. En esencia, un departamento de I+D de élite que trabaja conjuntamente con los equipos principales de diseño.

Creo que no cabe duda de que el R25 será rápido, pero (dejando a un lado la amenaza de Williams, McLaren y BAR) tal vez la única y limitada posibilidad de que Renault plante cara a Ferrari la tenga Michelin. Durante las tres últimas temporadas la balanza del poder se ha inclinado hacia los dos lados, Michelin y Bridgestone: 2002 fue un año Bridgestone; 2003 fue de Michelin; 2004 volvió a colocar a Bridgestone en cabeza. Este año, con los neumáticos de larga duración, Michelin bien podría volver a llevar ventaja. La última generación Bridgestone de 2004 –que Ferrari montó en Hungría y Brasil–, aunque efectiva, parecía tener una vida muy limitada; dicen que 80 km era todo cuanto dicha construcción podía resistir.

Lógicamente, en 2005 un diseño así será inútil. Aunque aún es pronto para decir con convicción qué marca saldrá ganando, ahora mismo mi impresión es que Michelin parece bastante optimista.

Y, cómo no, eso significa que McLaren y Williams también se llevarán cualquier beneficio que recoja Renault. Y también BAR. Y dados los intermitentes destellos de brillantez de los equipos de Frank y Ron en la segunda mitad de 2004 a medida que aprendían de sus errores, la melé en cabeza parece que será reñida. Si Ferrari va a notar el apretón, ¿qué decir de Renault?



¿PODRÍAS DIRIGIR A ALONSO EN EL MURO?

Concebir jugadas tácticas ganadoras antes y durante una carrera exige una cabeza superfría e ingenio de maestro de ajedrez. Descubre con nuestro test si podrías serle de ayuda a Fernando en el muro de boxes.

Compilado por

Pat Symonds (director de ingeniería de Renault, a la izda. en la foto) y Steve Nielsen *(team manager* de Renault, a la dcha.)



>PREPARANDO TU ESTRATEGIA

1 **En el GP de Europa, has calculado que una estrategia a dos paradas es cuatro segundos más rápida que a tres. En los libres del viernes y el sábado, tus dos coches ocupan las dos primeras posiciones, pero de pronto caen a sexto y séptimo en la precalificación. Ante este repentino bajón de forma, ¿qué estrategia de carrera adoptas antes de la calificación?**

a) Dos paradas, como estaba previsto
b) Dos paradas pero primer relevo corto
c) Dos paradas, primer relevo largo
d) Tres paradas

Sigues con el programa original. El Nürburgring es un circuito con bastantes posibilidades de adelantar, así que hay pocas razones para comprometer la estrategia como reacción a los tiempos de precalificación. Mientras el equipo haya llevado cargas de combustible representativas en los libres, no debería inquietarse por el relativo bajón en precalificación: una sesión en que muchos equipos tratan de burlar a los rivales con juegos tácticos.
(Respuesta: a)

2 **El de Mónaco es un circuito urbano no permanente. Sólo se usa una vez al año –a diferencia de un circuito de carreras convencional– así que al principio del fin de semana no cuenta con una trazada cubierta en parte de goma. Por tanto, gana agarre más notablemente de lo normal a medida que se deposita goma. Así, ¿en qué momento de la carrera serán más rápidos los coches?**

a) La primera vuelta de cada relevo
b) La segunda vuelta de cada relevo
c) La vuelta central de cada relevo
d) El final de cada relevo

El agarre de la pista aumenta en carrera, así que los finales de los relevos suelen ser los periodos más rápidos. Mónaco es único porque se experimenta una degradación negativa de neumáticos, es decir, el nivel creciente de agarre de la pista y menor peso de gasolina compensan las pérdidas por el desgaste de ruedas. Aquí, los coches son más rápidos cuanto más corren.
(Respuesta: d)





3 **Es viernes por la tarde en el Circuit de Catalunya y el equipo pone a punto sus reglajes para el GP de España. Durante la jornada, tus ingenieros han visto que tu coche más rápido cede hasta 10 km/h a los coches punteros en los parciales de velocidad. Con esta información, deberías reglar tu coche para que fuera especialmente rápido...**

a) por la primera curva
b) por el segundo sector
c) por la última curva
d) en la recta de meta

La última curva del Circuit es de alta velocidad y el apoyo aerodinámico es crucial. Eso hace muy difícil que otro coche te siga de cerca por la curva debido a las turbulencias. También dificulta que tus rivales se acerquen lo suficiente por la recta para coger el rebufo y adelantarte en la primera curva. Lo que significa que puedes reglar el coche para un rendimiento aerodinámico óptimo, en lugar de obsesionarte por la posibilidad de que te adelanten.
(Respuesta: c)

4 **Tu piloto ha tenido que cambiar el motor en los libres del sábado del GP de Alemania, y perderá 10 plazas en la parrilla. Teniendo en cuenta que Hockenheim sigue siendo considerado un circuito en el que cuesta adelantar, tendrás que optimizar tu estrategia de carrera. Con una carga de gasolina media a tres paradas, el equipo cree que podría plantar el coche en tercera fila, tal vez segunda. Pero con un primer relevo corto podríais marcar la pole. ¿Cuál es tu estrategia?**

a) Gasolina media, sanción en la parrilla
b) Poca gasolina, sanción en la parrilla
c) Mucha gasolina, sanción en la parrilla
d) No marcas tiempo, sales del pit lane

Si el equipo espera calificar en tercera fila, entonces es que no es muy competitivo. Con una estrategia media a tres paradas, pararías en las vueltas 11/29/48, mientras que con gasolina para dos paradas lo harías en las vueltas 15 y 38. Eso significa que la opción preferida sería una más conservadora a dos paradas, que te colocaría en la cola de la parrilla pero aun así por delante de los coches más lentos.
Respuesta: c)



CHARLES COATES/LAT; STEVEN TEE/LAT; CLIVE ROSE/GETTY IMAGES



>SITUACIONES DE CARRERA

5 **La temperatura se preveía muy elevada el domingo en Hockenheim, con el asfalto a unos 50ºC. A consecuencia de ello, rodaste neumáticos en los libres del sábado para minimizar el riesgo de ampollas. Pero el día de carrera las temperaturas son 15ºC inferiores a lo esperado. Iniciarás la carrera –a tres paradas– con tus neumáticos de calificación y te quedarán cuatro juegos de gomas, tres rodados y uno nuevo. ¿Qué deberías hacer?**

a) Montar neumáticos rodados durante todo el GP, con riesgo de ampollas
b) Gomas nuevas en el segundo relevo
c) Gomas nuevas en el tercer relevo
d) Gomas nuevas en el cuarto relevo

En general, escogeríamos la opción b, pero depende de las circunstancias. Un juego nuevo siempre ofrece una o dos vueltas 'de oro', que pueden ser hasta un segundo más rápidas que tu ritmo posterior de carrera, y pueden resultar decisivas para desbancar a un piloto en los pit stops. Si la decisión te permite ganar posición en pista, entonces valdría la pena. No obstante, sería una decisión a tomar durante la carrera, tras consultar al piloto. Persistiría el riesgo de ampollas pero, para compensarlo, usarías el juego nuevo en el relevo estratégico más corto –normalmente el segundo–, cuando las posibilidades de mejorar tu posición en pista son mayores porque los coches están más agrupados. (Respuesta: b)

6 **Octava vuelta del GP de Canadá y tu piloto encabeza la carrera por 3,5s. Vas a una estrategia de tres paradas. De repente, un doblado se estampa en el muro a la salida de la última curva y sale el Safety Car. ¿Qué haces?**

a) Sigues en pista y encabezas el grupo por detrás del Safety Car
b) Paras de inmediato a repostar y cambiar gomas
c) Paras de inmediato a cambiar gomas
d) Paras de inmediato a repostar
e) Esperas una vuelta para evaluar la situación y luego decidir

Iría muy justo, porque un primer relevo tradicional en Montreal tiene 15 vueltas más o menos. Pero si creyeras estar lo bastante cerca de tu parada prevista (a menos de ocho vueltas), decididamente pararías a repostar y cambiar ruedas a la vez. Y dada la urgencia de la situación, también llamarías al segundo coche para que hiciera cola en boxes. (Respuesta: b)





7 **Corres en Sepang. Uno de tus pilotos sufre un accidente en la primera vuelta y tiene que cambiar el morro. Ibas a una estrategia de dos paradas; ¿qué deberías hacer?**

a) Cambiar el morro
b) Cambiar el morro y los neumáticos
c) Cambiar el morro y pasar a una estrategia a una parada
d) Cambiar el morro y los neumáticos y pasar a una estrategia a una parada

En casi todos los casos, elegirías la opción d. Está claro que el morro habría que cambiarlo, y en un accidente lo más probable sería que los neumáticos hubieran quedado tocados; y pasarías a ir a una parada para minimizar el tiempo perdido en boxes. (Respuesta: d)

>CONOCIMIENTOS DEL REGLAMENTO DEPORTIVO

8 **Tenéis la sospecha de que uno de los equipos rivales ha infringido las normas del régimen de parque cerrado y estáis hablando de si interponer una reclamación o no. ¿Cuál es la pega de hacerlo?**

a) Os expondríais a ser investigados vosotros mismos
b) Al equipo le costaría 2.000 dólares
c) En caso de que no se confirmara la reclamación, os multarían
d) Ninguna

Interponer una reclamación cuesta dinero: un útil elemento disuasorio contra reclamaciones tácticas o que sólo valgan para fastidiar. (Respuesta: b)



>Qué puedes hacer para ser un estratega en F1. Por Pat Symonds

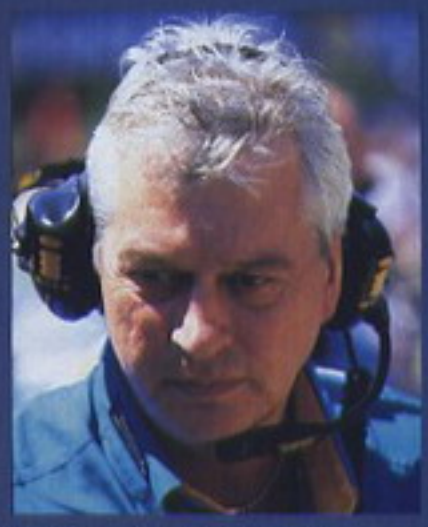
"No hay una respuesta sencilla porque los equipos hacen las cosas de modos muy distintos los unos de los otros: Jordan y Jaguar tienen gente especializada trabajando en sus tácticas, mientras que en Williams lo hacen los ingenieros; en Renault y Ferrari hay gente como Ross Brawn y yo (tipo director técnico) haciéndolo.

"El caso es que si posees el tino y temperamento básicos para el trabajo, en teoría podrías salir de entre los mecánicos, ingeniería, I+D, diseño de chasis; hasta un camionero podría, con el tiempo, convertirse en estratega del muro si poseyera el talento. Pero el camino más probable es el de la ingeniería.

"Es decir, un joven de 17 años que ambicionara hacer mi trabajo tendría que sacarse primero un título de ingeniería, y luego trabajar en fórmulas inferiores, donde empezaría a hacerse famoso.

"Para ser más preciso: cómo no, hay que dominar las matemáticas; saber valorar riesgos (las mates pueden darte una respuesta, pero hay que aplicar un juicio lógico y bien fundamentado a esas mates); hace falta confianza. También hay que ser receptivo a las sugerencias de otros, pensar con claridad en ellas y no ser muy dogmático en tus propias convicciones.

"Es un trabajo difícil porque la táctica es más que lo que haces en la carrera; se trata de cómo abordas todo el fin de semana, y ese proceso empieza meses antes de llegar siquiera al circuito".



Symonds lleva 23 años en

9 **¿Cuál de las siguientes modificaciones *no* se le permite efectuar a un equipo en sus coches entre calificaciones y carrera?**

a) Instalar dispositivos de refrigeración
b) Efectuar cambios cosméticos en la carrocería
c) Rellenar fluidos esenciales (no gasolina)
d) Cambiar las presiones de las ruedas
e) Ajustar el alerón delantero
f) Ajustar el alerón trasero

Sencillamente no es cierto que no se pueda llevar a cabo trabajo alguno durante el período de parque cerrado de sábado y domingo. De la A a la D se pueden hacer en cualquier momento. Después de las 8.30 del domingo se permiten cambios en el alerón delantero. Pero en el alerón trasero están prohibidos en todo momento. (Respuesta: f)





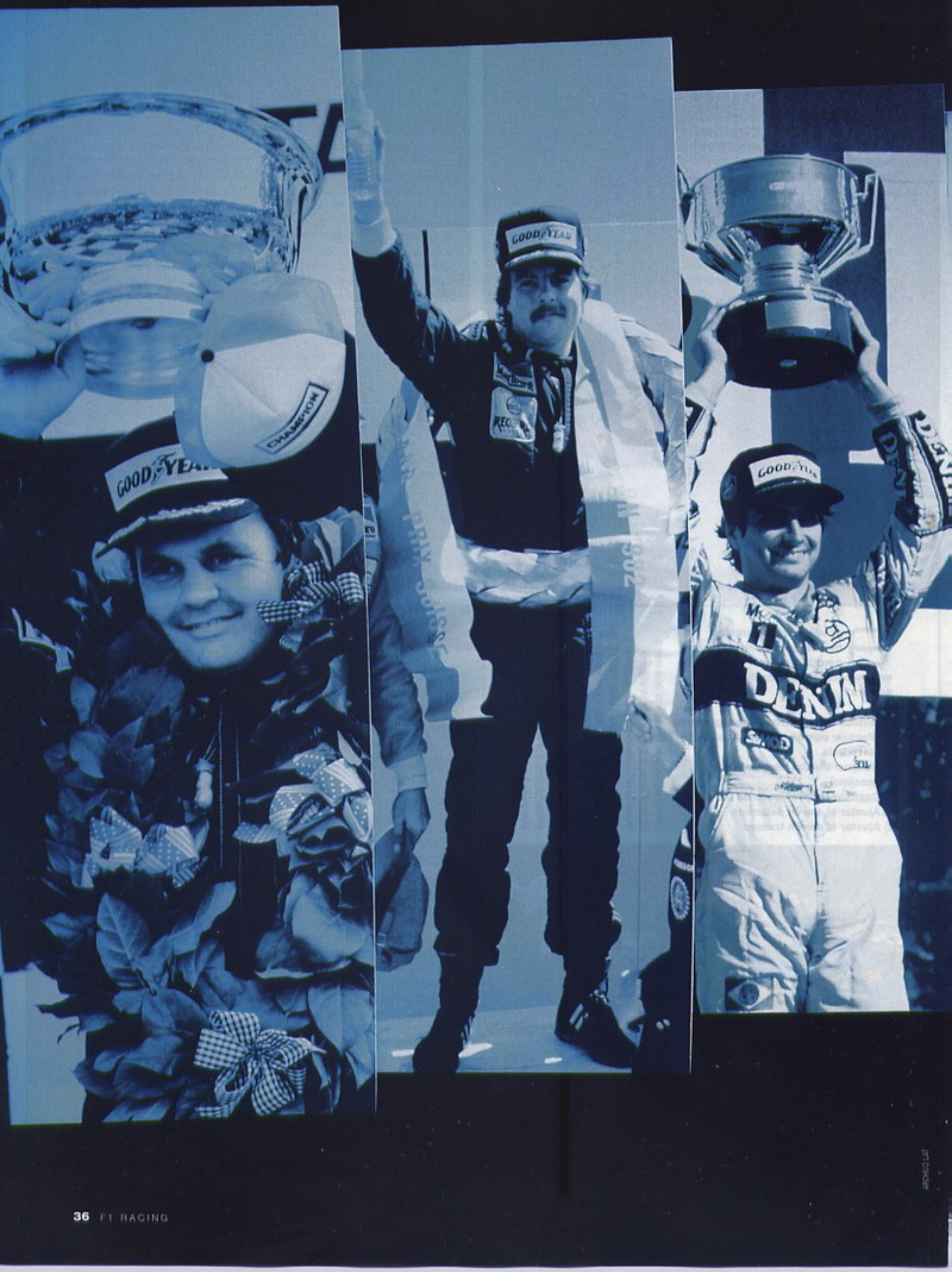
10 **En un fin de semana de gran premio, ¿antes de qué hora tiene que indicar un equipo su elección de neumáticos de seco –por escrito– a Jo Bauer, el delegado técnico de la FIA?**

a) Viernes, 9.00
b) Viernes, 21.00
c) Viernes, 24.00
d) Sábado, 9.00
e) Sábado, antes de la precalificación
f) Domingo, 9.00

Normalmente es el sábado a las nueve de la mañana, pero en Norteamérica se adelanta a las ocho porque las sesiones empiezan una hora antes que en Europa. No obstante, si las dos sesiones libres del primer día se declaran en mojado, la elección puede aplazarse hasta la una de la tarde (las doce de la mañana en Norteamérica). (Respuesta: d)

SISTEMA DE PUNTUACIÓN: (1 punto por cada respuesta correcta)

0-2 Qué horror. En cuanto a tácticas de F1 eres casi tan útil como un neumático de chocolate. Sigue en lo tuyo; a no ser, claro, que ya seas un estratega de F1.
3-5 La verdad es que esto no basta. Tienes casi tantas probabilidades de convertirte en gurú táctico de la F1 como Jaguar Racing de ganar el título en 2005.
6-8 Mejor, pero sigues sin estar a la altura de la F1. Eres lo bastante táctico para las damas, pero todavía no para el ajedrez. ¿Por qué no cultivas tus dotes en GP2?
9-10 ¡Enhorabuena! Parece que tienes lo que hay que tener para ser un estratega de F1. Una vida larga y feliz encaramado en el muro de boxes te espera...


GOODYEAR
CHAMPION
GOODYEAR
GOODYEAR
DENIM



Webber contempla la alineación exclusiva, los campeones de Williams (de izda. a dcha.): Jones (1980), Rosberg (1982), Piquet (1987), Mansell (1992), Prost (1993), Hill (1996), Villeneuve (1997)

Volver a EMPEZAR

Williams suma hasta ahora siete campeones del mundo. Todo empezó con un duro australiano, Alan Jones, y acabó hace ocho largas temporadas con JV. Estaría bien ver que otro australiano, Mark Webber, aprovechara ahora su oportunidad.

Entrevista Peter Windsor **Retratos** Andy Earl

Habían conducido casi toda la noche desde Queanbeyan, pero eso no importaba. Aunque estaban hechos polvo, Mark Webber y su padre, Alan, fueron directamente al paddock de Melbourne. Tenían un amigo que podría dejarles un pase durante una hora o dos, etc., etc. Era jueves por la tarde, 1996.

Y Mark iba a 'conocer' a Michael Schumacher. Esperó pacientemente delante del box Ferrari, mirando cómo Michael hablaba con sus mecánicos e ingenieros. Siendo su primera carrera para Ferrari, Michael dedicó tiempo a cada uno de ellos, bromeando, preguntando, señalando, volviendo a probar el asiento, ajustando los arneses, jugueteando con los retrovisores, examinando el casco, hablando y riendo de nuevo y –mirando a Mark sin verle, como si no existiera– ignorando los intentos de charla de éste. Mark chasqueó los dedos y le preguntó si podía hacerse una foto con él. Ni hablar. Michael estaba trabajando.

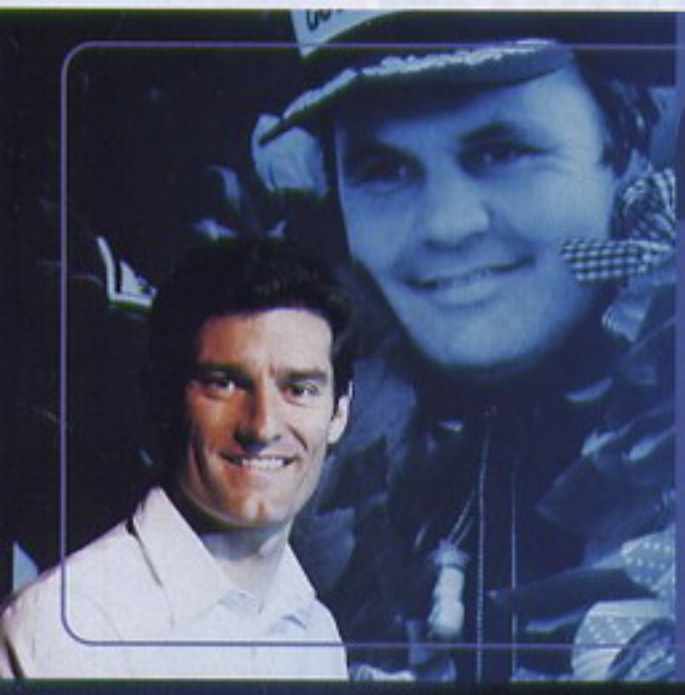
Pero más tarde –mucho más tarde–, y sin duda impresionado por la perseverancia del australiano, Michael salió del box y posó para una foto rápida. Clic. Ya está. Mark Webber con el brazo en el hombro de Michael Schumacher. Mark, 19 años, con una gorra de Yellow Pages –uno de sus primeros sponsors– y que ese año iba a disputar la F-Ford británica. Michael, con un gorra Dekra de aspecto un tanto rígido, pero con dos títulos ya en su haber y su carrera en Ferrari todavía por escribir. Nótese que es Mark quien abraza a Michael y no al revés, como es más habitual; un temprano indicio de la confianza de Mark. Nótese también



Mark posa con el vigente campeón del mundo y nuevo piloto de Ferrari, Michael Schumacher, en el pit lane del Albert Park, Melbourne, en 1996.

que Michael ha querido asegurarse de que la foto salga bien. No se apresura para escabullirse, no se le ve molesto por la interrupción. ¿Percibe algo especial en la actitud de Mark? ¿Sabe reconocer a una futura estrella cuando la ve?

Y ahora estamos en el inicio de una nueva era, la era de Mark Webber en BMW-Williams. Viéndole junto a todos esos campeones de Williams (véase la foto de la página anterior), uno piensa en los ►



>Alan Jones: ¿Puede Mark ser campeón?

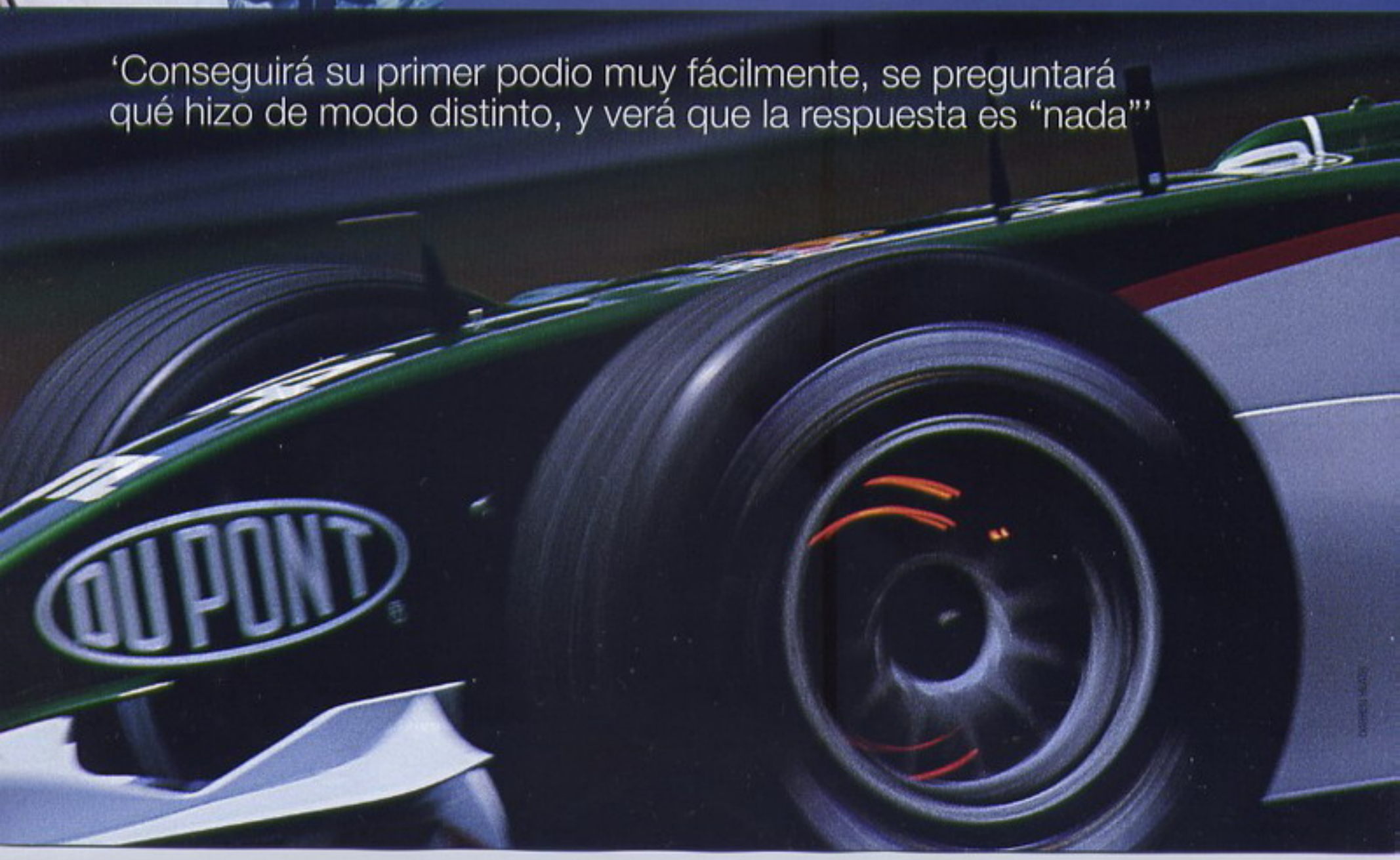
Carrera de Jones en Williams – Cuatro temporadas (1978-1981)
GP disputados 60 **Victorias** 11 **Segundos** 7 **Terceros** 9 **Poles** 6 **Vueltas rápidas** 13 **Puntos** 171

"Para ser sincero, si me lo hubieran preguntado hace unas temporadas, habría dudado. Pero ahora creo que sí que puede.

"Siempre pensé que Mark era mejor fuera del coche que dentro, pero no sabía si tenía lo que hay que tener. Me alegra decir que ha demostrado que me equivocaba.

"En Jaguar y Minardi ha mostrado agresividad cuando hacía falta y ha hecho adelantamientos muy buenos. Su dedicación al entrenamiento es magnífica, es resuelto y creo que ahora posee todos los atributos necesarios para ser campeón.

"Su pilotaje se ha desarrollado a pasos agigantados, y ahora es un ganador potencial de grandes premios en todos los aspectos. Creo que conseguirá su primer podio muy fácilmente, se preguntará qué hizo de modo distinto para lograrlo, verá que la respuesta es "nada", y adquirirá la confianza para hacer el trabajo".



'Conseguirá su primer podio muy fácilmente, se preguntará qué hizo de modo distinto, y verá que la respuesta es "nada"'



>Keke Rosberg: ¿Puede Mark ser campeón?

Carrera de Rosberg en Williams – Cuatro temporadas (1982-1985)
GP disputados 62 **Victorias** 5 **Segundos** 7 **Terceros** 3 **Poles** 4 **Vueltas rápidas** 3 **Puntos** 131,5

"¿Cómo demonios voy a saberlo? Aunque la F1 esté en mi sala de estar todo el tiempo, he de decir que no conozco a Mark Webber en absoluto. Ni siquiera he hablado nunca con él. No es que eso fuera a cambiar las cosas: no se aprende mucho de conocer a alguien. Uno no sabe si es un buen o mal piloto. Pero, desde aquí, todo apunta a que va a ser bueno.

"En ocasiones ha mostrado un arranque de velocidad impresionante, pero, en primer lugar, para que sea campeón del mundo hará falta un muy buen coche de Williams. Ése es siempre el mayor obstáculo. Juan Pablo Montoya ganó la última prueba de 2004, así que tal vez el coche pueda ganar carreras, pero el conjunto aún no está en la misma órbita que Ferrari.

"Además, mucho dependerá de lo fuerte que sea el otro piloto de Williams y también los probadores del equipo: si quieres aspirar al título, todo ha de ser lo más fuerte posible".

El potencial de Webber se confirmó claramente en Malasia 2004 (abajo) cuando se metió en primera fila de la parrilla; pero en la salida el coche se hundió, y acabó la primera vuelta noveno.



‘Puede que Mark cambie las cosas en Williams como ningún otro piloto desde que Mansell volviera al final de 1990’



>Nelson Piquet: ¿Puede Mark ser campeón?

Carrera de Piquet en Williams – Dos temporadas (1986-1987)
GP disputados 31 **Victorias** 7 **Segundos** 10 **Terceros** 4 **Poles** 6 **Vueltas rápidas** 11 **Puntos** 145

“Por lo que he podido ver, me he formado una buena opinión de Mark. Parece estar muy motivado y entregado, que evidentemente son cualidades muy importantes para un piloto de F1. Estoy seguro de que tiene la actitud adecuada para Williams”.

Bueno, cuidado ahí, Nelson, no nos pasemos. Hoy día, como *F1 Racing* tuvo ocasión de apreciar, resulta muy difícil hacer que el tres veces campeón del mundo –los dos títulos anteriores los consiguió con Brabham– concrete lo que piensa en una opinión comprometida. En Brasil se ocupa de la promoción deportiva, y en el Reino Unido ayuda a desarrollar la carrera de su hijo, Nelsinho, un prometedor talento, campeón de la F3 Británica.

Como piloto de Williams, Nelson tuvo disputas memorables con su compañero Nigel Mansell. Fue la consistencia de Piquet lo que le dio el título de 1987.



Bahrein no fue un fin de semana memorable para Mark, aunque le fue mejor en carrera que en calificación: partió 14º tras un error en su intento, pero el domingo fue octavo y sumó un punto.



>Nigel Mansell: ¿Puede Mark ser campeón?

Carrera de Mansell en Williams – Siete temporadas (1985-88, 1991-92, 1994)
GP disputados 95 **Victorias** 28 **Segundos** 12 **Terceros** 3 **Poles** 28 **Vueltas rápidas** 23 **Puntos** 369

"Siempre es difícil dar una opinión de alguien que no conoces muy bien. Pero, después de los dos años de Mark en Jaguar, y sabiendo las difíciles experiencias por las que ha pasado, creo que entrar en uno de los grandes equipos de F1 es una oportunidad fantástica para él.

"Yo lo llamo 'tiempo de consolidación', cuando tendrá posibilidades de empezar a ganar carreras; sencillamente dependerá del equipo, y de él, demostrar que puede hacerlo. El siguiente paso, después de empezar a ganar, es simplemente sumar suficientes puntos en un año para ganar ese ilustre título.

"No cabe duda de que muchas cosas han de cuajar para dominar en F1, y la razón de que Ferrari sea tan dominante es la continuidad dentro del equipo.

"Desde luego les deseo a Williams y a Mark Webber lo mejor en 2005".

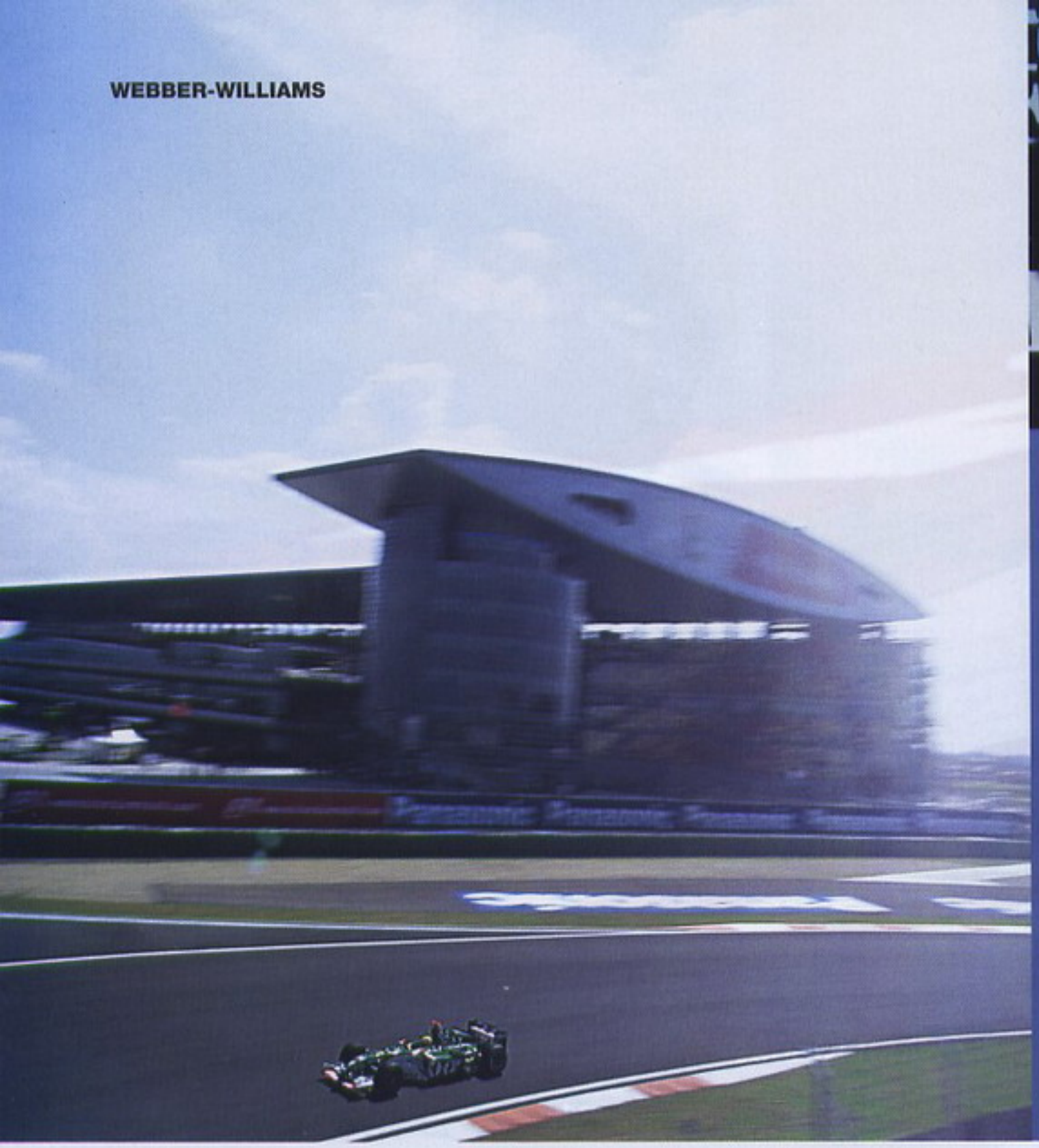
paralelos, con ese primer año de Michael Schumacher en Ferrari y con esos primeros años en Williams de Alan 'AJ' Jones: Michael entró en un equipo listo para hacer grandes cambios, un equipo famoso que llevaba demasiado tiempo ganando carreras sin ganar títulos. Alan, un australiano duro y sensato, entró en un equipo Williams en mantillas (1978). Un camión, un par de mecánicos, Frank y Patrick. El tipo más exitoso del lote era el propio AJ: al menos había ganado una carrera (Austria, 1977).

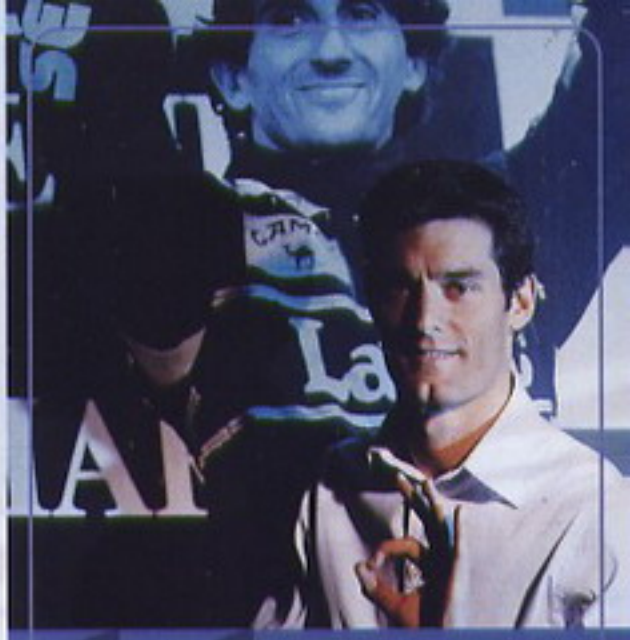
Claro que Mark Webber aún no ha hecho ni eso. Tampoco cuenta con el apoyo desenfrenado de la dirección de Williams como lo tuvo AJ. Mark llega como empleado, igual que Nigel Mansell, Nelson Piquet, Damon Hill, Jacques Villeneuve y todos los demás. Algunos (como Alain Prost) reaccionaron bien; muchos se rebelaron.

Aun así, en Grove tienen la impresión de que Webber podrá cambiar las cosas como ningún piloto de Williams ha sido capaz desde que Mansell volviera al equipo al final de 1990. Williams ha cometido un montón de errores durante los últimos años, y Mark, con su sentido de la orientación, su ética del trabajo y su indudable velocidad, está considerado el hombre que enderezará las cosas.

Y Mark siempre ha querido correr en Williams. Piensa, creo que con razón, que tiene bastantes posibilidades de ganar el título si corre para ellos durante los próximos cinco años o así, como Piquet, Hill y Villeneuve. Si no lo hace, no será porque lo echara a perder: algún otro factor imprevisible habrá intervenido.

Y así Mark y su compañera/mánager, Anne, se han mudado hace poco a su nueva casa en Buckinghamshire, una hermosa casa georgiana antigua que dice muchas cosas. Una es que es fruto del nuevo contrato de Mark: ya no es el pobre chico de Canberra buscando alojarse en alguna parte, aunque sea temporalmente. Otra es que está rodeado de una preciosa tierra montañosa, ideal para el mountain bike. La tercera es que está a sólo unos 40 minutos de la fábrica Williams, ya que Mark forma parte de la nueva generación de pilotos que cree que su lugar está junto a su equipo y no en algún paraíso fiscal en el Mediterráneo o en los Alpes. A Mark le gustan el ciclismo, el remo y la mayoría de deportes, sobre todo cuando compite Australia, y es por eso que no ve diferencia alguna entre su vida y la ►





>Alain Prost: ¿Puede Mark ser campeón?

Carrera de Prost en Williams
– Una temporada (1993)
GP 16 **Victorias** 7 **Segundos** 3 **Terceros** 2
Poles 13 **Vueltas rápidas** 6 **Puntos** 99

"Para ser totalmente sincero –y, si los lectores de *F1 Racing* querían escuchar mi opinión, lamento no poder proporcionarla–, lo cierto es que en estos momentos no concedo entrevistas sobre automovilismo. Especialmente, no hago comentarios acerca de la mayor o menor capacidad de los pilotos actuales.

"No obstante, me gusta mucho Mark Webber. Le deseo lo mejor. Por otro lado, no me importa quién vaya a ser campeón del mundo el año que viene o los siguientes. Estoy ocupado con otras cosas. Al menos, de momento. La situación puede cambiar, y a lo mejor en unas semanas o meses decido volver a hablar de automovilismo. Pero ahora no. Sencillamente no me interesa".

Hubo pocos abandonos en cabeza en Sepang (arriba), así que, después de un error en calificación, Mark no pudo acabar mejor que 10º; acabada la temporada, voló a Texas para conocer a Lance Armstrong (dcha.), el hombre de acero del ciclismo.

de, pongamos, un atleta olímpico. Los atletas entrenan y compiten 24 horas al día, 365 días al año; también Mark.

"Sí, amigo", dice, terminándose un plato de sopa, su premio por las dos horas de mountain bike de esta mañana. "Este lugar es increíble. En las colinas de aquí detrás organizan pruebas nacionales de mountain bike, así que hay recorridos magníficos". Casi todas las veces, Mark sale solo, escuchando, como dice él, a su cuerpo en lugar de unos auriculares.

En el vestíbulo hay un montón de botines blanquiazules Puma nuevos, un presagio de lo que está por venir. "Sí, amigo. Las cosas pintan bien. Y espero con ansia mi primer test con el coche. La espera se ha hecho larga, sobre todo después de lo que sucedió en Interlagos", referencia a la colisión con su compañero en Jaguar, Christian Klien.

Mark se marchó de Brasil la noche de la carrera, pero no fue a casa sino a Austin, Texas. En su tiempo libre, otros pilotos podrían querer conocer a estrellas del rock o del cine o modelos u otra gente con ingresos parecidos, pero, durante años, Webber *no* quiso conocer al seis veces ganador del Tour de Francia, Lance Armstrong. "Amigo, este tío es tan formidable que la verdad es que no quiero



echarlo a perder al conocerlo", dirá. "Tengo esta idea de él y quiero que siga así. No quiero que cambie".

Sin embargo, al final, una cosa llevó a la otra y Lance hizo saber que quería conocer a Mark, este piloto de F1 del que sólo oía hablar por la tele y que este año organizara la maratón benéfica Challenge Tasmania, en bici, a pie y en piragüa. Nervioso como un niño antes de su primer día de colegio, Mark voló a la ciudad natal de Armstrong, Austin. ¿Qué tal sería? ¿Se haría pedazos la imagen que atesoraba?

Cómo no, en seguida hicieron migas. Bromearon y pronto descubrieron cómo vivía cada uno su vida. Luego, una mañana, con las bicis cargadas en el 4x4, Lance dijo que ya era hora de algo un poco distinto. Iban a ir al desfiladero del Hombre Muerto, el lugar que en ocasiones impidió que se volviera loco. Fue allí que Lance volvió a reunirlo todo, el cáncer, el entrenamiento, la tensión de la competición, la vida en constante cambio. Fue aquí que todo volvió a la realidad.

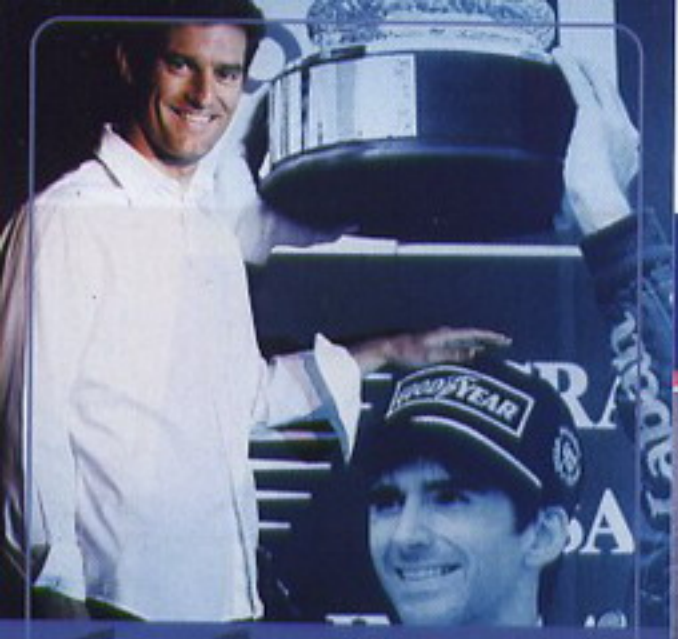
Así que ahí estaban, sólo con los culotes puestos, al borde de esta caída de 15 metros, el agua debajo de ellos lisa como un espejo, y Lance dijo: "¿Quién va primero?". Después de lo cual corrió hasta el borde y desapareció de la vista. Unos segundos más tarde –¿o fueron minutos?– se oyó el ruido de algo al caer al agua.

Mark se quedó ahí de pie, evaluando sus opciones –la posición correcta para el salto, cómo saltar, cómo caer, cómo colocar los brazos–, cuando comprendió que se trataba de hacerlo, sin pensar, sin ninguna protección mental.

Corrió, saltó... y... unas semanas más tarde, sigue vivo.

"Mira, amigo", dice, masticando una pera, "sé que hay mucha presión. Acaban de llamarme los australianos, que quieren hacer una rueda de prensa con Sam [Michael, director técnico de Williams] y yo, comparándonos con Jack Brabham y Ron Tauranac. Son muy amables, pero ¿quién soy yo para compararme con Jack? Él fue

ESTA PÁGINA: CHARLES COATES/LAT; EN LA OTRA PÁGINA: MARK THOMPSON/GETTY IMAGES; CLIVE MASON/GETTY IMAGES



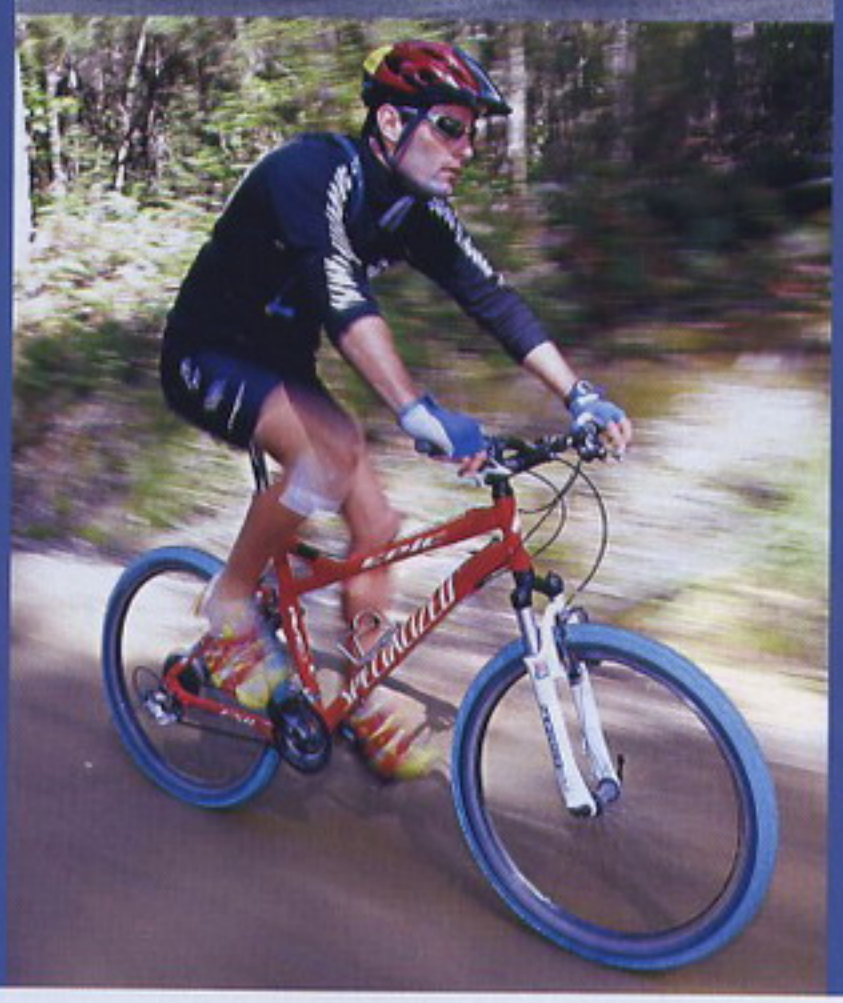
>Damon Hill: ¿Puede Mark ser campeón?

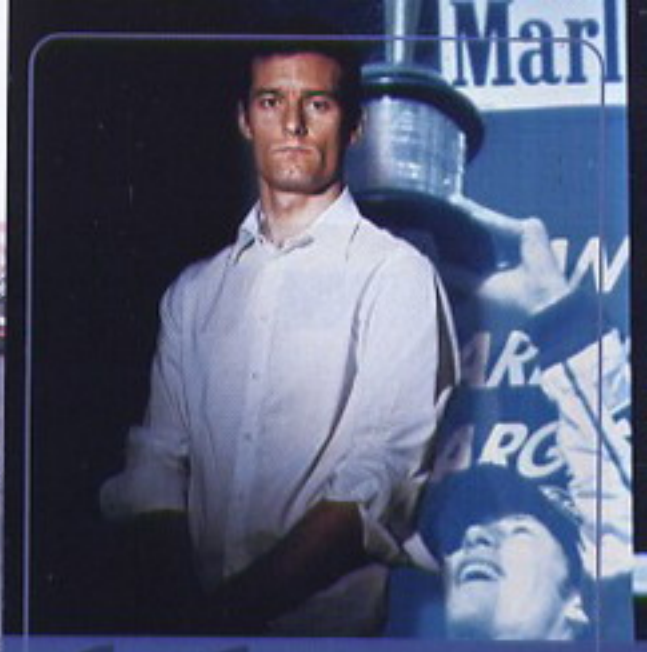
Carrera de Hill en Williams
– Cuatro temporadas (1993-1996)
GP 65 **Victorias** 21 **Segundos** 14
Terceros 5 **Poles** 20 **VR** 19 **Puntos** 326

"Creo que depende de Williams y de si pueden darle un coche que pueda hacer el trabajo. Desde luego Williams estará en la pomada en un futuro cercano, pero Ferrari está un paso por encima. Y ahora BAR y Renault son una amenaza adicional para Williams, así que ya no es tan fácil como antes que alguien rompa moldes.

"Pero no creo que existan muchas dudas acerca de si Mark tiene lo que hay que tener para ser campeón. Un piloto está compuesto de varios elementos. Las dotes puras de pilotaje no bastan. Mark tiene un planteamiento dinámico muy positivo, es mentalmente fuerte, está en forma y es muy resuelto. Lo que no tiene es experiencia en ganar carreras. Cuando resuelva eso creo que le veremos volar".







>Jacques Villeneuve: ¿Puede Mark ser campeón?

Carrera de Villeneuve en Williams
– Tres temporadas (1996-1998)
GP 49 **Victorias** 11 **Segundos** 5 **Terceros** 5
Poles 13 **Vueltas rápidas** 9 **Puntos** 180

"La verdad es que no sé si Mark puede ser el próximo campeón del mundo de Williams. El equipo ha cambiado mucho desde la última vez que estuve allí, en 1998, así que, ¿quién sabe? En mi época, eran Frank [Williams] y Patrick [Head] quienes dirigían el equipo. Ahora parece como si BMW tuviera casi tanto control, pero no sé lo que eso significa para ellos.

"Si Webber es trabajador y se lleva bien con la gente en Williams, estoy seguro de que la relación funcionará bien. Y, esto… ¿cómo se llama? Sam Michael, es un compatriota australiano, así que supongo que eso podría ayudar. Y, cómo no, a Patrick le encantan los australianos, ¡y eso sí que será toda una ayuda!".

El GP de Bélgica de 2004 de Mark (superior, centro) duró exactamente una curva, al arrollar al Ferrari de Barrichello; durante el invierno 2003/2004, Mark organizó y compitió en una prueba en bici, a pie y en piragüa en Tasmania (centro, inferior) para fines benéficos.

una superestrella. Yo aún no he ganado ni un GP. Y Sam no es el único australiano en Williams. Sí, es un buen tipo y nos llevamos muy bien. Pero hay otros. ¿Dónde estaría la F1 sin todos los australianos?".

¿Puede Webber ganar carreras como hicieron sus predecesores en Williams? ¿Puede Williams volver a ser la fuerza dominante que fue antaño? Estas preguntas se repetirán durante el invierno, pero parecen trilladas en el contexto de esta tarde gris, con Mark hablando de cosas reales, como suele hacer, y no de sus "esperanzas" u "objetivos" u otras tonterías periodísticas. Claro que puede ganar en un coche ganador. Quien lo dude es que no ha visto lo que ha estado pasando en las curvas del mundial estos últimos tres años. Mark pilota con una entrada en curva a lo Michael. Michael es mejor (léase con más experiencia) en su manipulación de la zaga del coche a media curva, pero Mark casi consigue el equilibrio perfecto entre agresividad pura y gestión inteligente de la carrera. Conozco a varios que *no* valoran a Mark Webber, pero suelen ser o pilotos que envidian la oportunidad que Mark tiene en Williams u 'observadores' del pit lane que nunca miran desde las curvas. De la frenada inicial al vértice anticipado, Mark está a la altura de los mejores.

Vale, tiene sus defectos. A veces deja que el momento le supere, como cuando apuró demasiado la frenada para la horquilla en las calificaciones de Bahrein, tratando de recuperar tiempo tras un error en la primera curva, o como en mitad de la Curva 5 en las calificaciones de Shanghai, cuando, increíblemente rápido por el primer sector, no tuvo en cuenta el régimen extra, golpeó el piano en el vértice y la zaga dio un latigazo. Quien ponga en duda el control del coche de Mark debería repasar a cámara lenta este juego de muñecas en quinta marcha. El remate es que continuó la vuelta a tope, olvidando al instante los 0,2s perdidos, igual que hacen siempre Michael y Kimi.

En Spa, en el atasco de la primera curva, apuró demasiado y provocó un choque múltiple. Cosas que pasan, "pero no deberían pasar más de una vez", dice Mark, examinando un árbol recién talado fuera de la casa. "Una pena. Tenía 300 años. Pero las raíces empezaban a socavar la casa, así que había que quitarlo. Así es la vida…".

Así que ahora Mark Webber corre en BMW-Williams, acercándose a su compatriota, AJ, y a las otras estrellas anteriores de Williams. El recién renacido equipo Williams, tras haberse casi despojado de su imagen de "tienda de chucherías" (Frank Williams dijo una vez: "Es mi tienda de chucherías y si quiero me las como todas"), ha encontrado por fin otro piloto rapidísimo y hecho a sí mismo. Trabaja tan duro como el hombre que veneraba en ese pit lane de Melbourne hace nueve temporadas –y aún lo hace– pero sigue sin darse aire de superioridad y sin mostrar arrogancia. Dignidad sí, y cierto orgullo. Pero arrogancia no.

En cambio, posee ese algo intangible llamado aguante australiano. AJ sabe lo que es. También la mayoría de atletas y deportistas del resto del mundo que en algún momento se han visto relegados al segundo puesto por los chicos de verde y oro. Campeones, amigo. Hasta la médula.

'Hay quien *no* valora a Webber, pero son pilotos envidiosos u observadores que nunca miran desde las curvas'

TORO BRA

Jaguar ha muerto, viva Red Bull. Y siguen mandando los mismos dos tipos, Tony Purnell y Dave Pitchforth. Eso es algo muy bueno, porque se complementan a la perfección. Tony es el intelectual discreto cuya inteligencia es venerada hasta por el presidente de la FIA Max Mosley, mientras que Dave es sencillamente el mejor gestor de personal técnico del pit lane. Y, ya sin la 'ayuda' de Ford, quieren ganar. ¡Vamos!

Entrevistas Matt Bishop **Fotografías** Marc Wright **Retratos** David Gee



VO



MARK THOMPSON/GETTY IMAGES

EL PENSADOR

>Tony Purnell



Nació 23/05/58, Inglaterra
Reside Cambridge, Inglaterra
Estado civil Casado

Carrera
1980 Licenciado en ingeniería mecánica y metalurgia en el Instituto de Ciencia y Tecnología de la Universidad de Manchester
1980-83 Se muda a EE UU para proseguir los estudios en Harvard y el Instituto Tecnológico de Massachusetts (diseño aerodinámico en F1)
1983-86 Becario en el St John's College de Cambridge.
1986 Trabaja para Carl Haas/Lola Cars en aerodinámica y electrónica
1987 Funda Pi Research, desarrollando instrumentación para túneles de viento y la difundida caja negra Pi
1992 Funda Pi Technology
2000 Ford compra el Pi Group con Purnell como presidente y director
2001 Pi Group, Cosworth Racing y Jaguar Racing forman la Premier Performance Division de Ford
2002 Consejero delegado de PPD
2004 Jefe de equipo, Red Bull Racing

Bernie Ecclestone le llama 'supernene', un retorcido homenaje a su mente creativa e ingeniosa. Pero bajo esa apariencia de cerebrito hay un multimillonario hecho a sí mismo a quien le encanta el automovilismo desde la base, y que está dispuesto a darlo todo para hacer ganador a Red Bull Racing.

Matt Bishop: Bueno... jefe de equipo, Red Bull Racing. Suena bien, ¿no?
Tony Purnell: Desde luego. No podría estar más encantado.

MB: Háblame de la montaña rusa emocional que usted y su equipo pasaron para llegar hasta aquí.
TP: Durante todo ello, Dave [Pitchforth, director gerente] y yo siempre creímos en este equipo, estimulados por la lealtad verdaderamente fantástica de un grupo de gente estupenda, incluso cuando las cosas empezaron a ir mal, incluso después de que Ford anunciara el pasado 17 de septiembre que dejaba la F1. Pero las últimas semanas han sido muy difíciles, lo reconozco. Era un poco como estar en el corredor de la muerte. En los últimos años, ningún otro equipo de F1 se había vendido con éxito –Arrows desapareció, Prost también– así que la gente pensaba: "Esto es el fin".

Aun así, prácticamente nadie se iba. De hecho, se fueron menos de 10 personas de un total de 350 y pico, lo que no está mal, ¿no? Y, más aún, la mayoría ha estado trabajando más que nunca. Podrían haber pasado el tiempo con la nariz pegada a la sección de anuncios de *Autosport*, buscando trabajo, pero, en lugar de eso, batieron el yunque e ignoraron la incertidumbre. Quiero rendirles homenaje; fueron geniales.

Y, debido a eso, Dave y yo nos decíamos: "Tenemos que dar con un modo de mantener unido este equipo, porque es demasiado bueno como para cerrarlo". Y la razón de que tuviéramos la energía para seguir buscando comprador, trabajando las 24 horas del día, es que sabíamos que esas 350 personas lo valían. De otro modo nuestra motivación habría flaqueado; en la práctica, les debíamos a los chicos encontrar una solución. Y, con Red Bull, todo ha salido realmente bien.

MB: ¿Cómo es la gente de Red Bull, y cómo de involucrados estarán en la dirección del equipo?
TP: Eso es una incógnita, porque estamos iniciando una nueva etapa. Pero no hay que olvidar que Red Bull lleva 10 años o así como sponsor de F1 [con Sauber], así que no son exactamente nuevos en esto. Durante el pasado año he estado mucho en Salzburgo [Red Bull estuvo muy cerca de una compra parcial de Jaguar Racing en agosto, para que la junta de Ford USA rechazara el plan a última hora]. Así que he llegado a conocerles bastante bien, y me he dado cuenta de que son una empresa muy interesante. Son muy exitosos en lo que hacen. Su imagen es joven, vibrante y todo eso, pero debajo de todo eso también son auténticos profesionales.



Ya se ha desvelado la primera versión del RB1 (en la otra página y arriba), pero no es más que un coche híbrido mientras se recupera el tiempo perdido durante las últimas semanas de Ford; Red Bull ha impresionado a Purnell (superior).

MB: ¿Trataba usted personalmente con Dietrich Mateschitz [consejero delegado y fundador de Red Bull]?
TP: No, no siempre. La verdad es que a Dietrich no le gusta la publicidad, así que suele dejar las cosas a sus muy competentes lugartenientes, y sólo toma parte cuando tiene que hacerlo. Pero me he reunido con él varias veces, y es un tipo impresionante.

MB: ¿Ha estado ya en la fábrica?
TP: Sí. Estuvo estupendo. De hecho, desde el 15 de noviembre, que fue cuando pudimos anunciar que, dos días antes, habíamos cerrado el contrato con Red Bull, ►

lo que antes he descrito como ambiente de corredor de la muerte –determinación sombría, tener que poner a mal tiempo buena cara– ha sido reemplazado por un ambiente de carnaval. Pero, bajo esa euforia, hay una ambición inflexible. Se trata de: "Vale, volvemos al trabajo. Ahora tenemos que apretar de lo lindo". Y es lo que estamos haciendo y haremos.

MB: Dígame cómo le comunicó la buena noticia a la tropa.
TP: Richard [Parry-Jones, vicepresidente de Ford] empezó con un discurso muy agradable. Creo que todos en el equipo saben que ha luchado a brazo partido por ellos, y que es un verdadero amigo. Así que lo justo fue que se despidiera. Luego yo dije unas palabras, ofreciendo los datos de la compra y explicando quién es Red Bull. Y luego le pasé el micro a Dave y sonaron fuertes aplausos. Los chicos le admiran, y con razón. Empezó su discurso a su manera. Se sacó la americana, se arremangó la camisa y gritó: "Una noticia estupenda. Como vosotros, estoy encantado. Pero tenemos una montaña por escalar". Lo que le digo, a saco.

MB: En ese sentido es todo un líder, ¿verdad?
TP: Es especial.

MB: Pitchforth era director gerente de Jaguar Racing, mientras que usted era consejero delegado de PPD [Jaguar Racing, Cosworth Racing y Pi Group]. Ahora él es director gerente de Red Bull Racing, pero usted es el jefe de equipo. ¿Cómo encajarán sus papeles?
TP: Dave y yo tenemos una relación de trabajo muy buena. Reconozco que el pasado año ha sido difícil para mí –también para él, claro– porque, como responsable de las tres empresas que menciona, me he visto distraído. Para ser sincero, no he sido más que un vendedor, tratando de forjar un futuro, no sólo para Jaguar Racing sino para las tres empresas. Y es todo un alivio poder centrarme de nuevo en lo que realmente debería ser mi trabajo. He hablado de esto con Red Bull, y opinan que lo importante es que me concentre en hacer lo que hago mejor, de modo que Dave pueda concentrarse en lo que hace mejor, sin la incertidumbre de los últimos meses.

MB: ¿Sería acertado decir que usted se ocupará de la política en F1 y la estrategia de conjunto, mientras que Dave se concentrará en dirigir realmente el equipo?
TP: Eso es. Yo no soy un director brillante;



¿Quién es Red Bull Racing?

1982 El austriaco Dietrich Mateschitz empieza a investigar las posibilidades de márketing de las "bebidas tónicas" asiáticas
1984 Se funda Red Bull GmbH
1987 Se lanza la bebida Red Bull
Finales 80 Patrocina al piloto austriaco Gerhard Berger en F1
1993 Patrocina al piloto austriaco Karl Wendlinger en F1
1995 Adquiere participación mayoritaria en Sauber F1
1997 Se lanza el Red Bull Junior Team con Christian Klien y Patrick Friesacher; participación en el Mundial de Velocidad de 500cc
1998 Participa en F3000
1999 Participa en la Fórmula Konig y la Fórmula ADAC alemanas
2000 Empieza su participación en la F3 alemana; Vitantonio Liuzzi entra en el Red Bull Junior Team
2001 Sauber y Mateschitz riñen por el fichaje de Kimi Räikkönen. Red

Se complementan muy bien: el más cerebral Purnell (en segundo plano en la foto) y el carismático Pitchforth.



> 'Red Bull está en esto a largo plazo y harán cuanto haga falta. Y el entusiasmo actual por este equipo será de gran ayuda para atraer sponsors'

Dave sí. Es un director y coordinador verdaderamente fantástico. Y mi trabajo es dejar que Dave haga lo que se le da mejor. Porque, si puede hacerlo, el resultado será que tendremos un coche ganador.

MB: Pero el presupuesto será un problema, ¿no? Sé que usted y Dave han hecho lo imposible para sacar más por el mismo precio en Jaguar Racing, pero es bien sabido que, después de la cultura derrochadora bajo sus predecesores, Niki Lauda y Bobby Rahal, Ford recortó 55 millones de dólares de su presupuesto. ¿Cómo se encuentran en cuanto a presupuesto operativo bajo Red Bull, comparado con las grandes economías que tenían que hacer últimamente?
TP: Todo está bien. No derrocharemos dinero; culturalmente, estamos en contra de eso, y creemos que la F1 en conjunto también ha frenar su dispendio. Me complace decir que cada vez más gente piensa así, y eso nos ayudará a casi todos, nosotros incluidos. Pero Red Bull está en esto a largo plazo y harán cuanto haga falta. Y el entusiasmo actual por este equipo, y por la propia marca Red Bull, sólo puede ayudar a la hora de atraer sponsors.

MB: No es que se cubrieran precisamente de gloria a la hora de atraer sponsors el año pasado, ¿no?
TP: No creo que eso sea justo. ¿Qué íbamos a vender? "Vengan a patrocinarnos, por favor. El problema es que no sabemos si estaremos aquí el año que viene". Menudo argumento. Ahora todo eso ha cambiado.

MB: ¿Ambiciones? ¿Objetivos? ¿Van a poner a alguien en su sitio?
TP: No hay objetivos. Mucha ambición. Sabemos que el próximo año será duro, pero tenemos una actitud muy positiva. ►



La decoración tiene buena pinta, así que eso ya está arreglado; ahora falta lo más difícil; la zaga del coche ya se ha probado y va bien.

Bull vende sus acciones en Sauber a Credit Suisse, pero sigue involucrado en el equipo; Mateschitz anuncia su visión de un All American F1 Team
2002 Se lanza la primera selección de pilotos Red Bull para encontrar futuros pilotos norteamericanos de F1; primera participación en la Indy Racing League con el Team Cheever
2003 Cuatro jóvenes americanos de la selección de pilotos participan en categorías europeas (F3 británica, Euro 3000, Fórmula Renault y World Series by Nissan); se lanza la segunda selección de pilotos Red Bull
2004 Christian Klien se convierte en el primer piloto del Red Bull Junior Team que llega a la F1, con Jaguar; empieza la selección 'Red Bull Rookies' para encontrar pilotos de motos en el británico de 125cc
2005 Red Bull Racing entra en F1 como concursante...



EL DINÁMICO

>Dave Pitchforth

Nació 21/04/65, Inglaterra
Reside Bedford, Inglaterra
Estado civil Casado

Trayectoria
1981 Entra en la empresa Schwitzer Europa Ltd. como aprendiz técnico. Llega a ser ingeniero de aplicaciones técnicas, antes de especializarse en turbos y sistemas de refrigeración
1987 Licenciado en Tecnología en el Diseño de Ingeniería en el Politécnico Huddersfield
1994 Pasa a Schwitzer USA. Responsable del diseño y aplicación de ventiladores de refrigeración del motor, y de la validez de datos y funcionamiento de ventiladores de túnel de viento
1997 Director general, Auto Research Center (ARC), responsable del diseño, construcción y puesta en servicio de la instalación de I+D, túnel de viento y banco de pruebas de Reynard en EE UU
2000 Director gerente, ARC, Reynard, responsable de las instalaciones de tests y consultoría de ingeniería de Reynard
2002 Director gerente, Jaguar Racing
2004 Director gerente, Red Bull Racing

Dave Pitchforth es un jefe realmente inspirador. Pero, más que eso, es un ingeniero del mundo real tremendamente experimentado que sabe exactamente cuántas son dos y dos en el ámbito técnico. Es un tipo ingenioso con un gran corazón y una risa campechana, pero nadie en F1 está más motivado para ver triunfar a su equipo.

Matt Bishop: ¿Cuándo supo que el acuerdo estaba cerrado?
Dave Pitchforth: Cuando fui a la cama el viernes por la noche [12 de noviembre], estaba más que seguro de que no dormiría bien, y así fue. Sabía que Tony [Purnell] y los demás estaban encerrados en negociaciones con Ford y Red Bull, tratando de salvar el equipo, y todo cuanto podía hacer en ese momento era pensar en ellos y desearles suerte. Y a las cinco y pico de la madrugada mi teléfono pitó: un SMS. Salté y lo agarré. En la pantalla decía: "Mensaje de Purnell T". Hice avanzar el texto… y leí una sola palabra: "Hecho".

Me dejé caer en un sillón, y me invadió una enorme sensación de alivio. Y empecé a hacer llamadas de inmediato, a gente que lo había dado todo por este equipo. Fue un gran momento, pero, como estaba prohibido hablar de la noticia durante 48 horas, no podía decirles que el acuerdo estaba cerrado.

MB: Eso debió de ser muy frustrante.
DP: Lo fue, pero la gente a la que llamé ya sabía que el proceso de negociación estaba en marcha. Yo sabía que la divulgación del acuerdo estaba prohibida, pero pensé que podría insinuarles lo bien que iban las cosas, que de todas formas es lo que había estado haciendo durante los días anteriores, ya sabe, 60%, 70% y así sucesivamente.

MB: Así que ahora pudo decirles: "Chicos, estamos al 100%".
DP: Lo que fuera, pero no reveló detalle alguno porque tenía que acatar la prohibición. Quería tranquilizar a quienes merecían ser tranquilizados, eso es todo.

MB: Muy bien. Pero, mirando hacia el futuro, 2005 va a ser un año duro, ¿no? El año pasado no fue brillante, y durante las últimas semanas deben haber perdido algo de impulso, debido a la incertidumbre.
DP: No se marchó mucha gente, algo muy impresionante, pero aun así tenemos que fichar personal, a lo grande. Durante las últimas semanas y meses no hemos podido reclutar gente porque se mostraban reacios a entrar en un equipo que no sabían si iba a existir en 2005, y era comprensible. Mire, si echa un vistazo a las últimas páginas del número de esta semana de *Autosport* [revista inglesa hermana de *F1 Racing* y considerada la Biblia del automovilismo], verá un anuncio a doble página con ofertas de empleo en Red Bull Racing, y seguirá apareciendo durante las próximas semanas.

Pero, como usted dice, durante las últimas seis u ocho semanas hemos perdido algo de impulso. No critico a los chicos –han estado fantásticos– pero hemos perdido algo de tiempo de fabricación y desarrollo, y Cosworth también. Pero, en conjunto, hemos perdido mucho menos de lo que cabría esperar. La mayoría han seguido adelante. El equipo aerodinámico, por poner un solo ejemplo, incluso empezó a hacer turnos extra en el túnel de viento después del 17 de septiembre; eso es impresionante, dadas las circunstancias.

MB: ¿Recuperarán el tiempo perdido?
DP: Espero que podamos, sí.

MB: Pero, el año próximo, ¿podrán continuar donde lo dejaron o será un año de construcción?
DP: No lo llamaría de construcción. Lo que me gustaría es seguir mejorando, como hemos hecho estos últimos dos años. Y uno de los mayores impulsos a ese proceso será poder fichar por fin buenos individuos, porque es difícil hacerlo cuando una empresa tiene un futuro incierto. Pero ahora podemos empezar a hacer planes a más largo plazo. Podemos empezar a pensar: "Vale, si hacemos *esto* ahora, es de esperar que traiga consigo *eso* en 2006 o 2007". Y sin necesidad de añadir: "… si seguimos aquí".

MB: ¿Qué hay del R6, o RB1 como tengo entendido que lo han rebautizado?
DP: La parte trasera del RB1 ya ha estado en pista, en un coche híbrido, y va bien. El resto del coche también pinta bien. De acuerdo, hay cosas que habríamos hecho de otro modo si hubiéramos tenido fondos y claridad. Ahora los tenemos. Así que trataremos de incorporar modificaciones durante la temporada. No obstante, algunas tendrán que esperar forzosamente hasta el siguiente coche. Aun así, espero que en 2005 podamos avanzar de verdad. Pero va a ser muy duro.

MB: En cuanto a pilotos, aún no saben con quién correrán en 2005, ¿verdad?
DP: Así es.

MB: Pero, sean quienes sean, no será Mark [Webber]. ¿Echarán de menos su inteligencia, capacidad técnica y, por encima de todo, velocidad?
DP: Sí. Mark es muy difícil de igualar. Se labró mucha lealtad y admiración entre los chicos. Nos vimos obligados a dejarle marchar: no podíamos pedirle que se quedara de buena fe porque no podíamos ofrecerle nada seguro. En fin, sí, echaremos de menos a Mark en muchos sentidos. Desde luego echaremos de menos sus extraordinarias vueltas de calificación.

MB: En Montmeló han probado a Christian [Klien] y a 'Tonio' [Liuzzi], los dos pilotos apoyados por Red Bull. Hay quien interpreta que son su pareja más probable de pilotos para 2005…
DP: Bueno, como digo, no está decidido.

> 'A las cinco y pico de la madrugada, mi teléfono pitó. "Mensaje de Purnell". Hice avanzar el texto y leí una sola palabra: "Hecho"'



Purnell y Pitchforth no sueltan prenda acerca del presupuesto, pero creemos que será de unos 125 millones de dólares; pero tan o más vital es la certeza de la continuidad.

A Tonio lo tratamos igual que a cualquier otro piloto que pudiéramos poner a prueba. En cuanto a Christian, bueno, sigue bajo contrato y desarrollando el RB1: hidráulica, software, cosas así.

MB: ¿Puede darme algún tipo de información acerca de los pilotos que buscan para el próximo año?

DP: Pues no. Evidentemente, existe una lista, pero no estaría bien que entrara en detalles ahora.

MB: Bien, hablemos de Red Bull. Háblame de Dietrich Mateschitz.

DP: Un hombre impresionante y hecho a sí mismo. Dirige una empresa fascinante y emprendedora. Ha hecho un arte del márketing deportivo y de estilo de vida. El 18 de noviembre dio una charla ante todo nuestro personal acerca de la historia y la filosofía de Red Bull. Sobre todo, demostró que la cultura de la F1 y la de Red Bull encajan de verdad.

Lo describió como un proyecto a largo plazo. Entiende que es muy difícil tener éxito en F1. Dijo que cree que aquí hay una buena base, y que quiere construir sobre ella y ascender en la parrilla. Sabe que llevará tiempo.

MB: Dudo mucho que haya reservado unas vacaciones navideñas, ¿verdad?

DP: Esto... no. Ni hablar. Vamos a fondo. Tal vez pase alguna que otra noche con la mujer y los niños, pero tendré el móvil encendido. Lo siento, cariño. ►

Adiós a todo eso

¿Por qué Ford vendió Jaguar Racing? El vicepresidente de Ford, Richard Parry-Jones –el hombre que representaba al equipo en la junta directiva de Dearborn– lo cuenta todo.

Entrevista Matt Bishop



Matt Bishop: ¿Puede tener éxito en F1 Red Bull Racing?

Richard Parry-Jones: Red Bull no se hace falsas ilusiones sobre lo que va a costar que la operación sea un éxito. Y parecen ser gente que reconoce que tener éxito es una parte importante de la construcción de su marca. Creo que se han asegurado de que si vienen tiempos difíciles –y sin duda el año próximo va a serlo, dada la falta de tiempo para reunir una cartera de sponsors– tengan los recursos y entrega para arreglárselas. Pero confían en poder explotar su magia comercial y encontrar sponsors.

MB: ¿Le complace que sigan con Tony Purnell y Dave Pitchforth?

RP-J: Mucho. Red Bull comprende que el valor del equipo depende en gran medida de la calidad de quienes lo dirigen. No he visto indicio alguno de que de la noche a la mañana se hayan convertido en expertos en ingeniería mecánica o aerodinámica, por ejemplo. No, ellos se consideran los responsables económicos del equipo; el riesgo de que en 18 meses queden desencantados y se marchen es muy bajo.

Dave es un gerente excelente. En Jaguar Racing, su trabajo era asegurarse de que los distintos departamentos –comercial, RR PP, márketing y técnico– estuvieran dirigidos como es debido. También se le da muy bien el aspecto motivacional de la gestión, tanto en la fábrica como en las carreras.

El trabajo de Tony ha sido mucho más de portavoz. Pero, durante los últimos dos meses, lo cierto es que ha sido un gran vendedor. En realidad, creo que la imagen pública de Tony ha pasado de la de cerebrito entusiasta de hace dos años a una presencia consolidada y respetada por los que saben de F1. Cuanto más le conoces, más le respetas. Si no le conoces, tiendes a subestimarle.

Aun así, creo que no parará un momento como jefe de equipo. Ahora hay un nuevo elemento a dirigir, y es la relación con la nueva casa matriz. Tony resultará crucial para eso; Red Bull le respeta muchísimo.

MB: Claro que Tony estuvo a punto de cerrar una compra parcial por parte de Red Bull el pasado mes de agosto, pero la junta de Ford en Dearborn, Michigan, se la cargó a última hora. ¿Qué es lo que salió mal, exactamente?

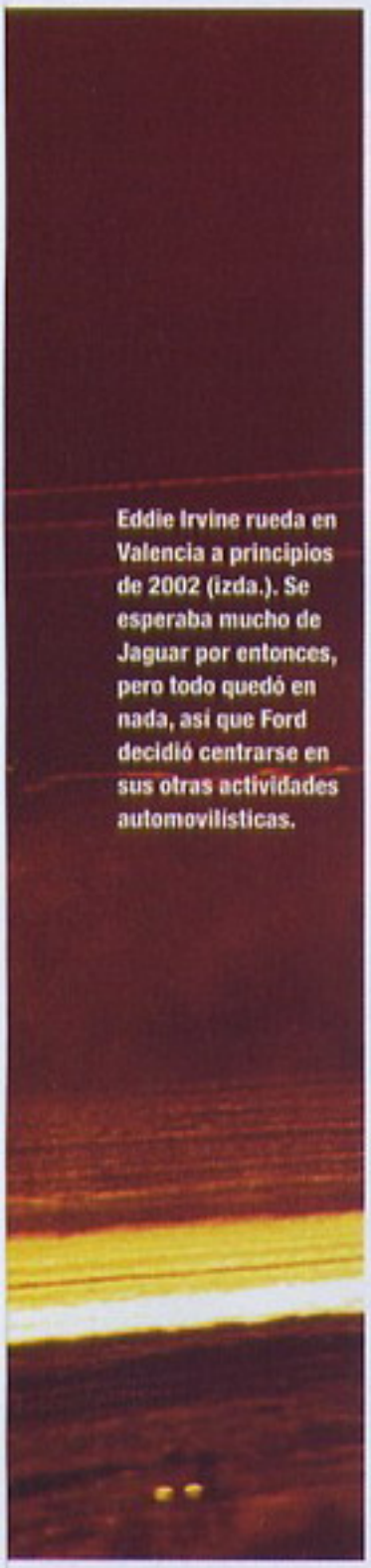
RP-J: Todas las conversaciones que hemos mantenido con posibles compradores o socios han estado sujetas a acuerdos de confidencialidad, y no los voy a romper ahora. Por lo que se refiere a la actitud y seriedad de Ford sobre la venta del equipo, mire, la gente puede especular tanto como le plazca. Lo único que puedo decir es que el equipo se ha vendido, así que dejemos que los hechos hablen por sí mismos.

MB: Sin embargo, usted pasó 12 semanas preparando su célebre informe de viabilidad de Jaguar Racing en el otoño de 2002, ¿verdad? El resultado fue que pudo convencer a Ford de que no renunciara al proyecto, sino que siguiera con él. ¿Correcto?

RP-J: Correcto.

MB: Y, en 2003, se hicieron grandes progresos aunque se había reducido el presupuesto del equipo; un trabajo impresionante por parte de todos. Como no hace tanto que presentó ese

DARREN HEATH; STEVENTEE/LAT



Eddie Irvine rueda en Valencia a principios de 2002 (izda.). Se esperaba mucho de Jaguar por entonces, pero todo quedó en nada, así que Ford decidió centrarse en sus otras actividades automovilísticas.

Fin de una época: los miembros del equipo ponen punto final a Jaguar Racing firmando las camisas de los demás (arriba dcha.); Parry-Jones (dcha.) bendice la odisea de Red Bull, pero dice que Ford no volverá a la F1 si ésta no cambia.

informe, ¿está sorprendido y/o consternado por la decisión tomada por Ford sólo dos años después?

RP-J: No. De acuerdo, reconozco que estoy decepcionado, porque me encanta el automovilismo y creo que es un vehículo estupendo para la promoción de marcas de coches. Y lo cierto es que ésa fue la base de mi informe hace dos años, pero dicho informe hacía varias suposiciones.

Una de ellas era que Jaguar Cars iba a crecer y obtener beneficios. Pero eso no fue conforme a nuestros pronósticos.

La segunda –con razón o sin ella, llámeme tonto si quiere– era que pensaba que la F1 experimentaría algún tipo de reforma, el resultado de la cual sería un coste menor para todos los equipos. Eso habría mejorado la valoración de cualquier empresa que pensara en invertir en F1 para promocionar su marca.

La tercera, que antes de 2004 Jaguar Racing estaría entre los seis primeros constructores. No fue así, porque subestimamos la cantidad de dinero que nuestros rivales gastarían en los motores: sencillamente nos sobrepasaron en potencia.

Hablando en plata, hay que preparar un argumento comercial para ganar en F1, y en estos momentos dicho argumento comercial no es factible, especialmente para una empresa tan relativamente pequeña como Jaguar.

MB: Jaguar vende unos 140.000 coches al año. Con el presupuesto de Jaguar Racing el año pasado de 125 millones de dólares, sale un coste de la F1 por coche vendido de unos 900 dólares, un buen pellizco.

En cambio, el coste de la F1 por coche vendido de Toyota, que vende unos seis millones de coches y gasta unos 400 millones de dólares al año en F1, sería de apenas 60 y pico dólares.

Sin duda la solución era lo que, en la rueda de prensa del 17 de septiembre, usted mencionó como una de las vías consideradas y descartadas: rebautizar el equipo Ford Grand Prix, porque así se justificaría el coste de la F1.

RP-J: Una vez que comprendimos que Jaguar no era el vehículo adecuado –perdón por el juego de palabras– con el que estar en F1, sí, estudiamos rebautizar el equipo como Ford. Pero eso tampoco funcionaba. No sólo por lo que usted decía, sino porque no había necesidad de márketing.

En Norteamérica, donde la F1 no tiene gran repercusión, tenemos la Nascar y la ChampCar. En Europa, el Mundial de Rallies, y estamos estudiando el nuevo Mundial de Turismos. Y en Australia, los Super V8. Estos campeonatos ofrecen un balance mucho mejor que la F1, y Ford ya está consolidada en estas categorías. Habría sido muy difícil

'Estoy decepcionado, porque creo que el automovilismo es un vehículo estupendo para la promoción de marcas de coches'





decir: "Resulta que tenemos un equipo de F1 que Jaguar ya no puede financiar, así que vamos a dejar todos los demás certámenes en los que estamos consolidados con Ford y poner todo ese dinero en un equipo de F1 bastante nuevo que será una proposición mucho peor". No iba a resultar.

MB: ¿Cree que Red Bull Racing puede tener éxito sin una reforma real de la F1, recorte de costes incluido?

RP-J: Creo que pueden tener éxito hasta cierto punto. ¿Pueden ganar el título, y dominar como hace Ferrari, sin que algo fundamental cambie en F1? No veo que eso sea posible, a menos que Red Bull, que es una empresa dinámica y con mucha iniciativa, encuentre un modo de introducirse en el mercado estadounidense y obtenga un gran beneficio comercial de ello. Personalmente, me gustaría mucho que se emprendiera la reforma, y creo que lo hará. Cómo sucederá exactamente, vaya usted a saber.

MB: Bien, pasemos a lo hipotético. Digamos que llega la reforma y en consecuencia el deporte se abarata. Digamos que Red Bull consigue atraer una impresionante cartera de sponsors ricachos. Digamos que se introducen en EE UU. Digamos que Tony y Dave y los chicos diseñan y construyen un buen coche, y que tienen pilotos rápidos.

Luego avancemos hasta el GP de EE UU de 2007 en Indianápolis. Digamos que un coche de Red Bull Racing, tal vez uno pilotado por un norteamericano, gana la carrera. El piloto grita de alegría en lo más alto del cajón y su equipo recibe eufórico el baño de champán bajo el podio.

Digamos que el público su pone como loco, y los comentaristas del Speed Channel gritan "¡Dios bendiga América!" cuando la orquesta empieza a tocar el himno de las barras y estrellas. Digamos que este héroe americano se convierte en una gran estrella y esa noche aparece en el Letterman Show.

¿Cómo cree que sentaría todo eso en la junta de Ford? ¿Alguien diría: "Podríamos haberlo hecho nosotros"? De hecho, ¿podría decirlo usted?

RP-J: Bueno, en una empresa de 360.000 empleados, seguro que habría alguien que dijera eso. Pero si sucediera lo que usted describe, creo que en Dearborn estarían en paz consigo mismos.

Sí, creo que habría algún remordimiento. Pero también podría haber una discreta satisfacción, al ver que lo que Ford empezó acabó dando fruto. Yo estaría encantado.

MB: Si llega la reforma, como esperamos, ¿descartaría que Ford vuelva alguna vez a la F1?

RP-J: No. Pero tal como está estructurada la F1 hoy día, junto con la disposición actual de nuestra cartera de inversiones en el automovilismo, sí, lo descartaría. Es que no tendría sentido.

Pero, con el paso del tiempo, con una amplia reestructuración de la F1, quizá si alguna de las otras fórmulas nos resultara menos útil en cuanto a la consecución de nuestros objetivos de márketing, entonces haríamos lo que haría cualquier otra empresa: reevaluar la situación y volver a estudiar si tiene sentido para nosotros reinvertir en una empresa de F1.

Tanto si eso sucede como si no, no será pronto. Hablamos de un plazo bastante largo, se lo aseguro.



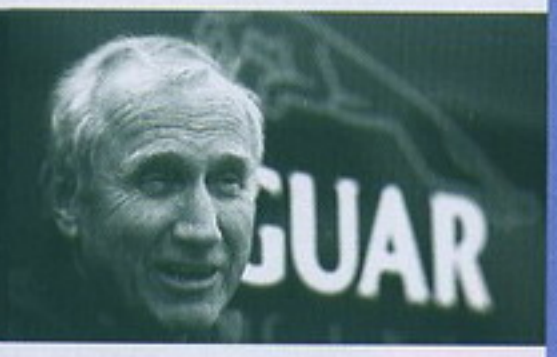


"The Cat is back" ["El Gato ha vuelto"] gritaban enormes vallas publicitarias por todo Melbourne en marzo de 2000. Claro que en realidad el célebre gato saltarín de Jaguar no volvía, porque Jaguar nunca había estado en F1. Tal vez deberíamos haber adivinado el mal agüero de tan ridículas ambigüedades de márketing. Ahora, cinco decepcionantes temporadas más tarde, con cientos de millones de dólares de Ford echados al fregadero sin ganancia alguna, Jaguar Racing ha pasado a manos de Red Bull y Dietrich Mateschitz. Puede que Red Bull ofrezca un futuro dorado a los 350 hombres y mujeres que Ford abandonó –no se merecen menos– pero, ¿cómo y por qué Ford administró tan mal el equipo que esperaba que fuera "el Ferrari inglés"?

GIRO AL INFIERNO 2000-2004

APLICADO, PRUDENTE Y CORPORATIVO

LA ÉPOCA RESSLER
Enero 2000-septiembre 2000



Texto Matt Bishop

Cuando, en 1999, Jackie y Paul Stewart vendieron Stewart Grand Prix a la Ford Motor Company, por 80 millones de dólares o así, era más que probable que Ford pasara la dirección de su nuevo juguete a un veterano de confianza.

No hay que olvidar que 80 millones no era la inversión total de Ford; los Stewart contaron con inyecciones de capital de Ford para levantar (1996) y dirigir (1997-99) su pequeño equipo, a consecuencia de lo cual, antes de 2000, Ford tenía (a) una cuantiosa inversión que justificar, además de (b) un enorme patrimonio en F1 (que databa de 1967) que tratar de no dilapidar.

Hoy día es muy evidente que no consiguieron ni lo uno ni lo otro. Y la cultura operativa bajo la cual desde el primer día se fomentó subconscientemente el débil hábito de su equipo oficial de F1 –demasiado arraigada para que le pusiera remedio el semirrenacimiento auspiciado por Tony Purnell y Dave Pitchforth desde 2003– se afianzó bajo ese veterano de confianza de Ford, Neil Ressler.

Lo primero que muchos perciben en Ressler es que parece un buen tipo, y es que lo es. Lo segundo, al evaluar su ejercicio a la cabeza de Jaguar Racing, es que nunca tuvo suerte. Y eso también es cierto. Ante todo, apenas había dejado caer sus posaderas sobre una de las poltronas más calientes de la F1, su querida hija contrajo un cáncer incurable. Siendo un hombre serio y, sobre todo, honrado, decidió dejarlo más temprano que tarde y volver a Estados Unidos para cuidarla. Por tanto, los errores cometidos durante su etapa en Jaguar Racing hay que estudiarlos en este doloroso contexto.

Pero hubo errores, dos de los cuales, en retrospectiva, ostensibles. El primero afecta a Gary Anderson, una figura clave de Jaguar Racing en aquella época, y a quien Ressler manejó pésimamente. Si se pregunta a Anderson por Ressler, mejor tomar asiento.

Anderson, un técnico completo y con gran experiencia, que entró en F1 como camionero en el equipo Brabham de Bernie Ecclestone en 1969, y que llegó a director técnico de Jordan (cuando Jordan era un equipo a tener en cuenta) por sus propios esfuerzos, pasando por la mayoría de equipos ingleses, creía saber cuántas eran dos y dos. Y así era. Pero, aunque era capaz, práctico y dinámico, Anderson también era tosco, directo e irascible, la antítesis del cortés, paternal, suave y muy corporativo Ressler. La situación alcanzó un punto crítico cuando a Neil le dio por sentarse en las reuniones de ingenieros, actividad para la cual a Gary le parecía que su jefe no estaba capacitado.

"Francamente, no tenía ni pajolera idea", farfullará Gary si se le presiona, incluso hoy.

Un directivo imbuido de la etiqueta de la junta de Ford, Ressler nunca pudo aceptar que Gary le mandara "a tomar por saco" en presencia de ingenieros intermedios de Jaguar. Como era de esperar, Neil no está dispuesto a prodigarse en dichos roces, pero entre líneas se adivina que el mayor problema de Gary era no saber delegar.

> 'Ford tenía una gran inversión que justificar, y un enorme patrimonio en F1 que tratar de no dilapidar'

Bueno, tal vez. Pero delegar era un lujo que Gary no se podía permitir. El equipo era joven e inexperto. A veces, en tales circunstancias, un director técnico ha de arremangarse y ensuciarse las manos; y Anderson lo hizo. Lo que menos necesitaba tras otra noche en vela en Magny-Cours o Monza era que Ressler, recién llegado de su hotel de cinco estrellas, le sermoneara sobre los fallos de su técnica de gestión.

No podía durar, y no duró. En efecto, una de las últimas cosas que hizo Ressler antes de volver a EE UU fue despedir a Anderson.

Posiblemente, el segundo gran error fue el más grave. Tras prescindir de su director técnico, y habiendo decidido retirarse, Ressler fichó a Bobby Rahal como su sustituto. Si no lo hubiera hecho –si hubiera ofrecido el trabajo a, digamos, David Richards, que un tiempo antes había dejado Benetton y se moría por dirigir un equipo de F1 (al final recaló en BAR)– la historia de Jaguar podría haber tenido un final más feliz. De hecho, podría seguir viento en popa. ▶



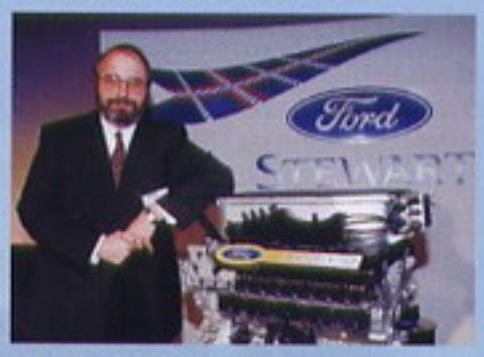


Jaguar Racing cuesta arriba en Spa 2000 (dcha.) con el R1: un primer año en que el equipo sumó sólo cuatro puntos después de adquirir Stewart GP.



No exactamente de acuerdo: Ressler y Anderson (dcha.); Neil fue ingeniero y directivo de Ford antes de pasar a Stewart GP y Cosworth, luego Jaguar F1.

>Héroes y villanos



▲ **EL BUENO Nick Hayes**
◀ **EL MALO Eddie Irvine**

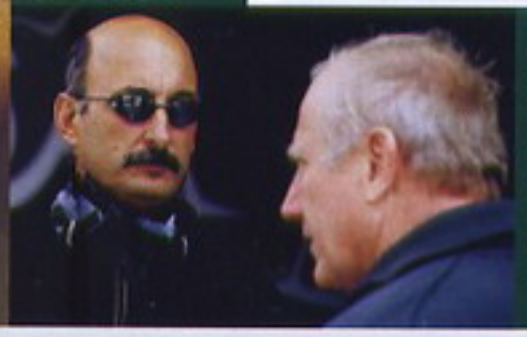
El Cosworth de 2000, como el de 1999, era de primera, y el mérito fue de Nick Hayes y su pequeño equipo. Dólar por dólar, su ultracompacto y ligero V10 hacía mucho más de lo que le correspondía; tal vez más que cualquier otro motor de ese año.

A menudo Irvine fue rapidillo, pero su lamentable falta de dotes diplomáticas fue una seria pega para un equipo infeliz que necesitaba urgentemente el liderazgo de un Schumi o Webber, y nunca lo tuvo.

Robert Holmes



Eddie Irvine (izda.) fue cuarto en Mónaco 2000, pero sus talentos fuera del cockpit –y su lengua– favorecieron más bien poco al equipo Jaguar.



La tragedia personal apartó a Ressler del equipo antes de un año; contrató al también americano Bobby Rahal (izda., con Ressler) para que le sustituyera.





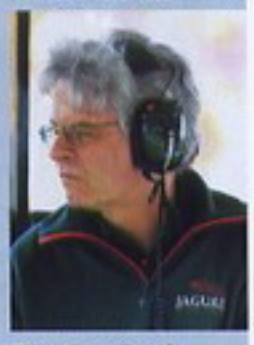
Luciano Burti con Ressler (abajo); el brasileño no aportó mucho a Jaguar: primero probador, luego titular, acabó sustituido por Pedro de la Rosa.

>Héroes y villanos

EL BUENO
▼ Dave Stubbs



LOS MALOS
▼ Steve Nichols



▼ Luciano Burti

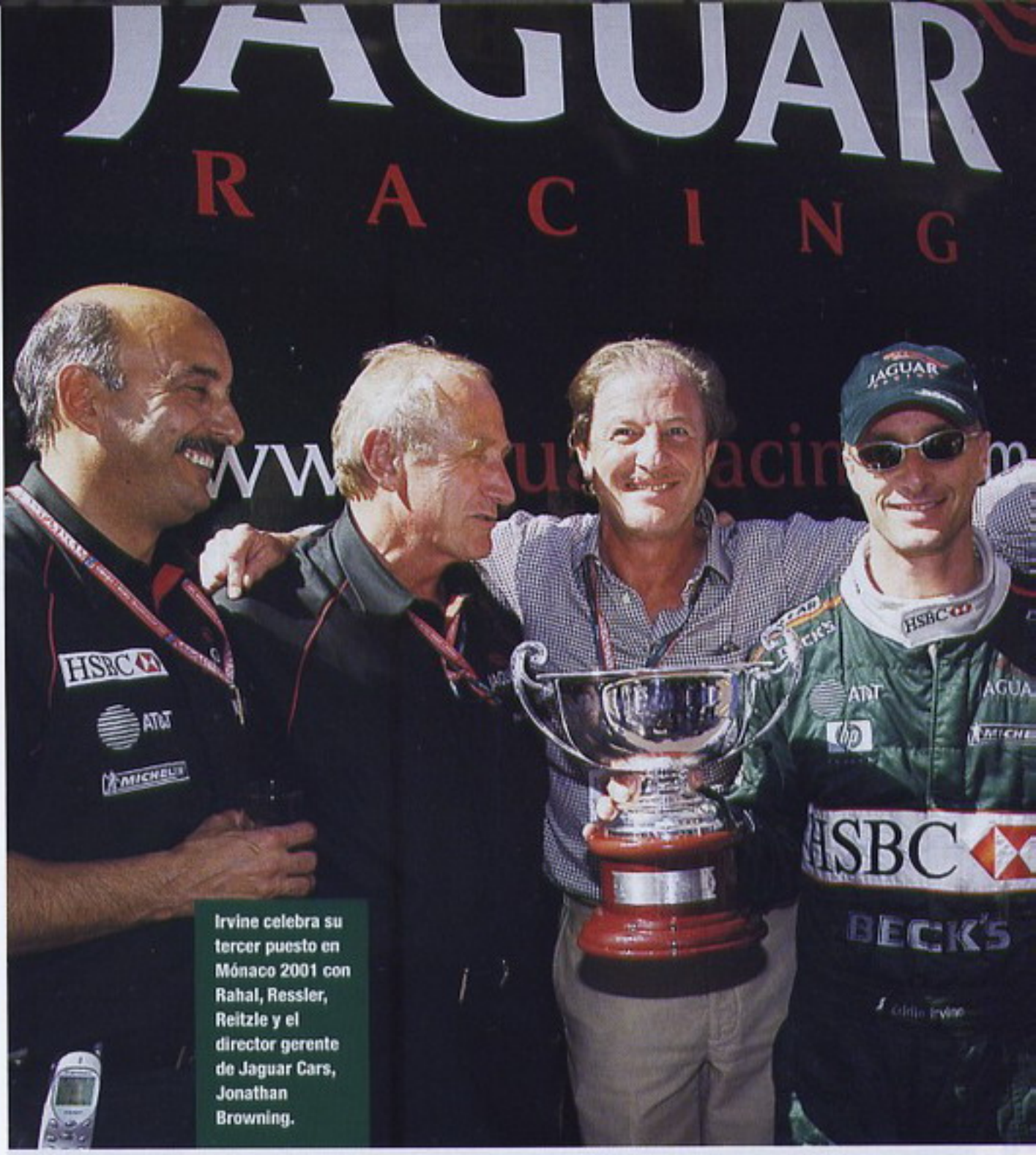


El *team manager* 'Stubbsy' es uno de los buenos tipos de la F1, un veterano que dice las cosas como son. Durante los días más negros de Jaguar, su profesionalismo fue un faro de luz para el equipo.

Dicen que Ron Dennis enmudeció cuando supo que Rahal le había birlado al veterano de McLaren Steve Nichols como director técnico. ¿De rabia? No, de incredulidad. Aunque este americano tenía tanta experiencia como el que más, Ron, que por entonces tenía a Steve como 'ingeniero de proyectos especiales I+D' (sea lo que sea eso), sabía que no daría la talla en la línea de fuego. Y así fue.

Luciano Burti sencillamente no fue lo bastante rápido. Nunca.

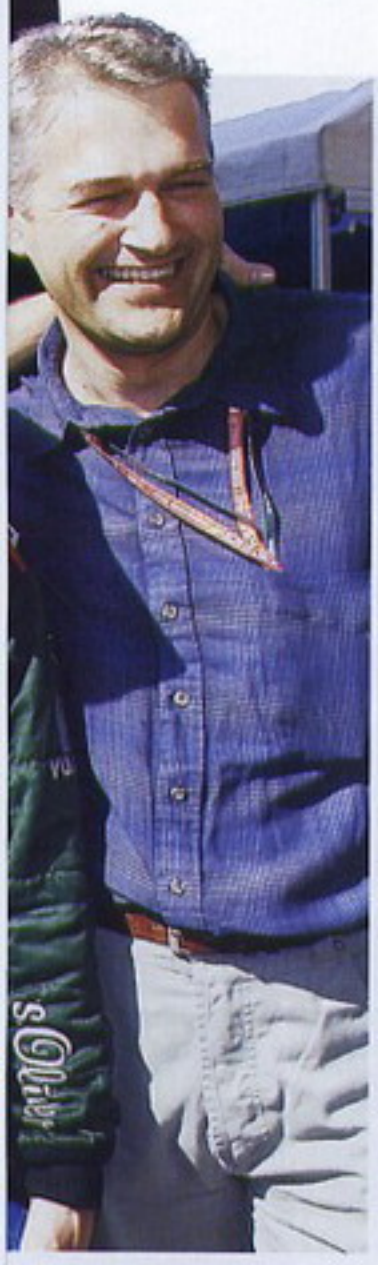
Robert Holmes



Irvine celebra su tercer puesto en Mónaco 2001 con Rahal, Ressler, Reitzle y el director gerente de Jaguar Cars, Jonathan Browning.



Rahal descubre el R2 de 2001 con sus pilotos: Irvine, Burti y Scheckter; los dos últimos pronto se caerían de la alineación para dar paso a Pedro de la Rosa.



MÁS PULCRO QUE ESPABILADO



LA ÉPOCA RAHAL
Septiembre 2000-agosto 2001

Texto Alan Henry

A primera vista, los méritos de Bobby Rahal parecían impecables. En 1978 corrió brevemente en F1, como compañero de Jody Scheckter en el equipo de Walter Wolf. Ganó la Indy 500 de 1986 con un March-Cosworth. Fue propietario de un equipo de éxito en la Indycar e incluso durante un tiempo trabajó como consejero delegado de la CART. A finales del verano de 2000, lo ficharon como jefe de Jaguar.

"Una decisión imaginativa y con visión de futuro", escribió en su momento un observador en apariencia perspicaz. "Rahal enfocará la tentativa del equipo Jaguar de una forma nueva. Será interesante ver hasta qué punto puede cambiar las cosas".

¿Se puede estar más equivocado?

Al principio, Eddie Irvine, por entonces piloto de punta de Jaguar, también era moderadamente optimista acerca del potencial de Rahal. "Creo que habrá que esperar a ver qué hace Bobby", dijo el norirlandés al final de la temporada 2000. "Ya contamos con personas válidas y llegarán más". Luego añadió como advertencia: "Pero si no mejoramos a partir de diciembre, estaremos en un aprieto".

Las predicciones de Irvine se cumplieron. Jaguar *estaba* en un aprieto y le esperaban muchos más. Rahal reconoció que su trabajo era "traer respetabilidad" al programa Jaguar F1. Pero no lo consiguió en absoluto, en parte porque la agobiante y compleja estructura directiva de Ford reprimía las posibilidades de que alguien sacara algo en claro del creciente follón, y en parte porque carecía de la mundanería necesaria para manejar las intrigas políticas de la F1 que iban con el trabajo.

Los críticos de Rahal pensaban que era un poco demasiado pulcro y acicalado, incluso para el pavoneo habitual en la pasarela de la F1. Y que pasaba demasiado tiempo en el paddock y no el suficiente en el muro de boxes cuando los coches estaban en pista. "No verás a Ron, Frank o Jean Todt en ninguna parte sino en el muro cuando ruedan los coches", soltó un detractor.

Rahal trató de estampar su identidad en el equipo fichando al experto de la CART Mark Handford como aerodinamista jefe y a Steve Nichols como director técnico para trabajar con el diseñador del Jaguar R2, John Russell. Parecía un grupo íntimo de colaboradores personales de Bobby, gente en la que tenía confianza, aunque podría decirse que dicha confianza era inmerecida.

Pero fue la llegada de Niki Lauda a instancias de Wolfgang Reitzle, presidente del Premier Automotive Group de Ford, lo que realmente puso a Rahal al borde del abismo. Pese a insistir en que no se entrometería con la labor de Bobby de dirigir el equipo en las carreras, Lauda parecía desautorizarle en cuanto podía.

"Eran de armas tomar", dice un miembro del departamento de márketing de Jaguar. "Vale, Rahal no dirigió muy bien el equipo, pero al menos comprendía que había que mimar a los sponsors. Subía al Paddock Club y hacía su parte, mientras que Niki espetaba: '¿De veras tengo que hacerlo?'. La respuesta, cómo no, era que sí, pero a Bobby no había que decírselo".

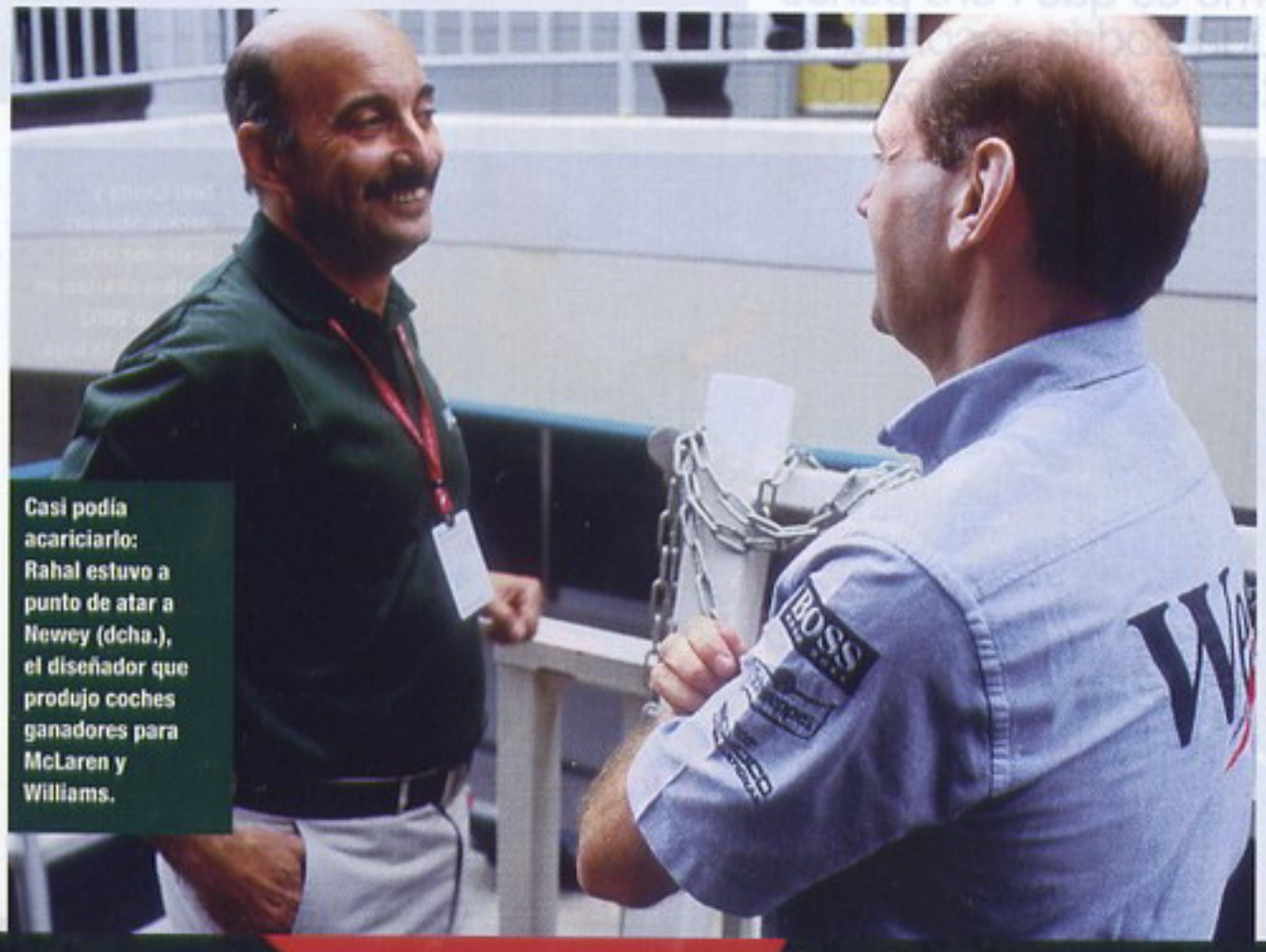
El momento dorado de Rahal fue justo antes del GP de Mónaco de 2001. Allí dio el golpe maestro que sin duda cimentaría su posición como jefe del equipo Jaguar, al conseguir la firma del director técnico de McLaren Adrian Newey en un acuerdo para entrar en Jaguar a partir de agosto de 2002. Una decisión estratégica que por 10 millones de dólares al año parecía garantizar la competitividad a largo plazo de Jaguar. Dos días más tarde, tras serias conversaciones con el patrón de McLaren Ron Dennis, Newey cambió de opinión y decidió quedarse donde estaba.

"A partir de ese momento, Bobby estaba acabado", dice una fuente de Jaguar. "Se enfrentó a los jefazos de Ford en Dearborn para acordar el dinero para fichar a Adrian, pero cuando no pudo cumplir esa promesa su posición en el equipo se debilitó. De todos modos, para entonces Niki ya le había hecho la cama y sólo era cuestión de tiempo que saltara".

En efecto, unos días después del GP de Hungría de 2001 se anunció la marcha de Rahal. Ahora Lauda sería el amo y señor, al menos durante los 14 meses siguientes. Pero Rahal dejó un legado. "Juzgadme por el R3", dijo, convencido de que las bases que dispuso para el coche de 2002 harían justicia a sus esfuerzos.

El R3 resultó ser un armario. Así que el legado de Rahal fue otro capítulo más de fracaso absoluto en el tomo penosamente breve que es la historia de Jaguar Racing. ▶

'El momento dorado de Rahal fue conseguir la firma del director técnico de McLaren Adrian Newey'



Casi podía acariciarlo: Rahal estuvo a punto de atar a Newey (dcha.), el diseñador que produjo coches ganadores para McLaren y Williams.

DARREN HEATH; AFONSO LAF; PAUL GILHAM/GETTY IMAGES

DESAFINADO Y HECHO AÑICOS

LA ÉPOCA LAUDA
Agosto 2001-noviembre 2002



Texto Peter Windsor

Fueron tantos los cambios directivos en Jaguar que es fácil confundirse: ¿fue Neil Ressler o Bobby Rahal quien fichó a Gary Anderson o a Steve Nichols? ¿O fue Niki Lauda, después de todo?

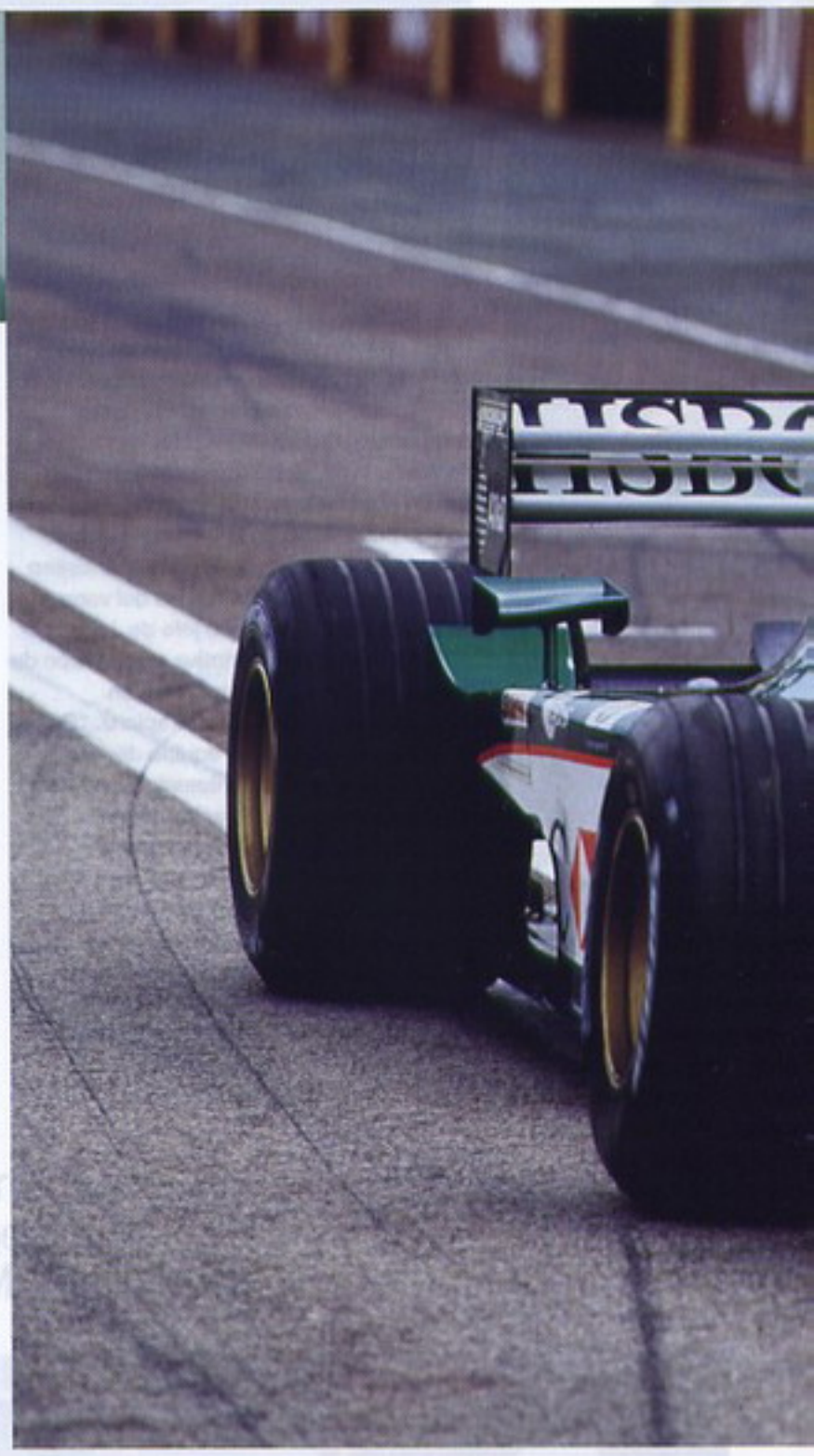
También hubo coincidencias. Uno podría estudiar el ejercicio de Niki y decir que, sí, probablemente consiguió mucho porque (a) declinó renovar a Eddie Irvine cuando se acercaba el final del contrato de éste y (b) fichó a Mark Webber en su lugar. Pero seguramente los días de Irvine estaban contados desde el momento en que Bill Ford inquirió en una reunión de la junta por el "tal Ed Irvine" y por qué nunca había oído hablar del empleado mejor pagado de Ford.

Niki dirigió estupendamente su línea aérea, pero eso no era la F1. En Jaguar, ante todo, la clave iba a ser encontrar el director técnico más indicado y, por tanto, el equipo técnico más indicado. Cómo es que los tipos de Ford pensaron que Niki Lauda sería la persona adecuada para el trabajo es una pregunta sin contestar. Si, como cabría suponer, la idea fue impulsada por el consejero delegado austriaco de Jaguar F1, Wolfgang Reitzle, en lugar de una decisión tomada por razones lógicas en Detroit, entonces hay que creer que el amiguismo todavía existe en empresas como Ford. Niki ya había demostrado su falta de idoneidad para la dirección de un equipo de F1 con su desastrosa decisión de volver a fichar a John Barnard en Ferrari a mediados de los 90. ¿Sería mejor su juicio, gestión y toma de decisiones en Jaguar?

En la época Lauda, el ya desafinado departamento técnico de Jaguar (¿Adrian Newey vendrá o no?) desembocó rápidamente en la ineficacia. Niki destituyó a John Russell (ex Williams) y a Steve Nichols (ex McLaren y Ferrari) y organizó una eliminatoria absurda entre el coche nuevo y el viejo en Montmeló, en primavera, con la temporada ya iniciada. Tras la sugerencia de Nichols de que Jaguar empleara un piloto experimentado como probador –alguien como Pedro de la Rosa– Niki respondió no sólo despidiendo a su piloto titular, Luciano Burti, sino también fichando repentinamente a De la Rosa con un contrato de titular por dos años; de paso –y sin tener en cuenta dos accidentes horrendos causados por fallo mecánico–, Lauda dejó que el talentoso James Courtney se le escapara de las manos.

Luego tuvimos la hipocresía del incidente de Thomas Scheckter. La policía inglesa le

'¿Cómo es que Ford pensó que Lauda podría encontrar el director técnico más indicado?'









Niki Lauda y Jackie Stewart (extremo izda., arriba) charlan en Mónaco 2002 acerca de la baja forma de Jaguar; un momento benigno para Irvine y Lauda (extremo izda., abajo) antes de que Lauda decidiera no renovar el contrato de Eddie; pero éste le dio un último podio a Jaguar con el R3B en Monza 2002 (izda.).



Lauda remolcado a boxes en septiembre de 2002, cuando probó un R2 en Valencia; el ex campeón del mundo rodó muy lejos de la cabeza.

pilló... ejem... sentado en el asiento del copiloto mientras el conductor se dirigía a una mujer de vida alegre, pero Lauda (que por aquel entonces coexistía incómodo con Bobby Rahal) hizo de hecho un Poncio Pilato dejando que la junta directiva despidiera a Scheckter, que ejercía de piloto probador, por desprestigiar el nombre Jaguar. Claro que eso presuponía que en Jaguar no pasaban otras cosas vergonzosas... y la dirección de Jaguar Racing no se había revelado precisamente como un modelo de competencia directiva. Dicho sea en su honor, al final Lauda sustituyó a Irvine por Mark Webber, pero luego reemplazó a De la Rosa por Antonio Pizzonia. ¿Dónde estaba la lógica?

En la época Lauda se recurrió profusamente a la coletilla "va a llevar tiempo"... y hubo muy pocos indicios de que este tiempo se estuviera acercando. Al contrario, Jaguar se convirtió en un semillero de polémica y escándalo. Irvine criticó a De la Rosa por atreverse a insinuar que deberían concentrarse en el coche nuevo, y a partir de ahí se deterioraron las relaciones. El caso es que Lauda no parecía hacer nada respecto al caos. Era casi como si la empresa quisiera proyectar una nueva imagen ordinaria de Jaguar. Lauda fichó a Mark Gillan de McLaren y se trajo a Guenther Steiner de Ford –tipos talentosos los dos–, pero por lo general el ambiente era de temor y odio. Nadie sabía a quién iban a despedir el siguiente ni por qué razón.

En realidad, Lauda tampoco hizo nada especial desde el punto de vista comercial. Se decía que Niki dedicaba más energías a tratar de encontrar un sponsor para su gorra que intentando prorrogar los contratos de patrocinio actuales del equipo o desarrollando otros nuevos.

Cuando las cosas salen tan mal desde el principio, es fácil que los problemas se agraven. Con toda la razón, Lauda convenció a la junta para que financiara un nuevo túnel de viento, pero los talentos conjuntos de Mark Handford y Ben Agathangelou no pudieron compensar la falta de organización. Lauda fracasó en sus intentos de atraer a Geoff Willis y Gavin Fisher de Williams, pero consiguió darle a Willis un punto de referencia desde el que negociar su nuevo contrato con BAR-Honda. Y así sucesivamente. Lo cierto es que Lauda no podía culpar a un presupuesto ajustado de su flojo rendimiento –ganaba una suma de siete cifras– pero tampoco pudo evitar lo inevitable: con su contrato todavía en vigor, fue relevado de su cargo con un pingüe finiquito.

Por tanto, el *team manager* Dave Stubbs y los chicos –un grupo tan bueno como el que más en el pit lane– volvieron a tener que esperar a ver quién dirigiría ahora el cotarro. ▶

>Héroes y villanos



▲ El bueno: Nav Sidhu (arriba, con Irvine)
▼ El malo: Guenther Steiner



Lauda y Sidhu formaban una extraña pareja, pero Niki se apoyaba en gran medida en su directivo superior de RR PP cuando las cosas se ponían difíciles, que era a menudo. Nav no entrará en Red Bull Racing, y en 2005 ejercerá de RR PP por cuenta propia; su carrera en Jaguar duró más de lo que muchos preveían, y su aportación fue subestimada por quienes no estaban en el ajo.

Steiner era un hombre de rallies de Ford cuya falta total de experiencia en F1 le hacía muy poco cualificado para ser director gerente de Jaguar Racing. Como era de esperar, le costó.
Robert Holmes

BARREN HEATH; ARCHIVO LAT; MARK THOMPSON/GETTY IMAGES

>Héroes y villanos

Puede que Webber pase a la historia como la única y verdadera superestrella que aprendió su oficio en Jaguar Racing. Pocock, Agathangelou y Gillan fueron los tres ingenieros superiores que, bajo la dirección de Pitchforth, transformaron Jaguar Racing en un auténtico equipo de F1.

Gilmour y Leclair fueron los jefes de contabilidad de Ford que, después de Lauda, redujeron los presupuestos de Jaguar, asegurando así que el equipo no tuviera buenas posibilidades de enfrentarse a equipos como Renault y BAR.
Robert Holmes

LOS BUENOS
▼ Ian Pocock



▼ Ben Agathangelou



▼ Mark Gillan (abajo) y Webber ► (foto grande, dcha.)

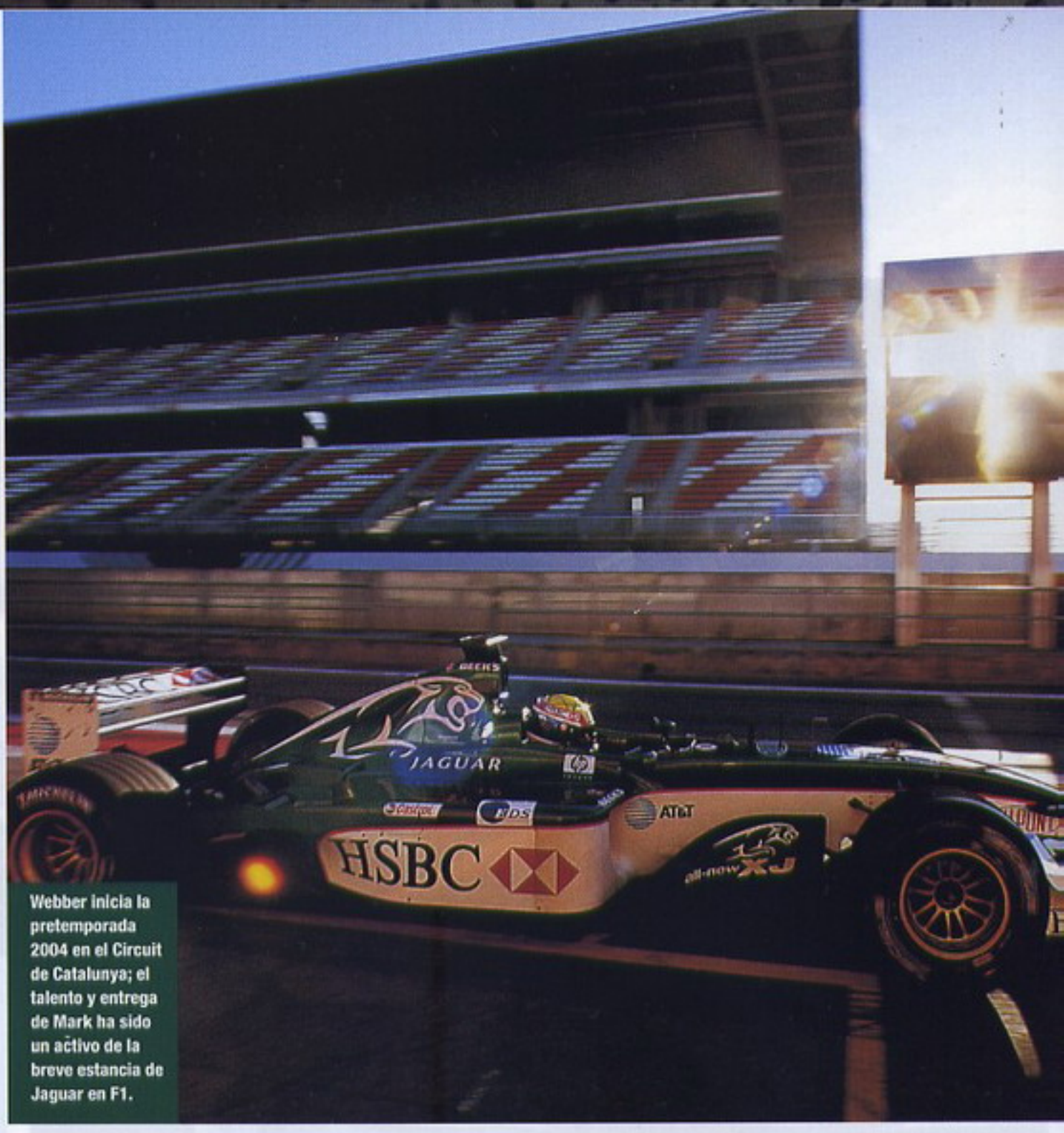


LOS MALOS
▼ Allan Gilmour



▼ Don Leclair





Webber inicia la pretemporada 2004 en el Circuit de Catalunya; el talento y entrega de Mark ha sido un activo de la breve estancia de Jaguar en F1.



Una imaginativa iniciativa de márketing fue la decoración única en Mónaco para promocionar la nueva película *Ocean's Twelve*.



Stewart –la figura simbólica del equipo– charla con Purnell (dcha.); Purnell era uno de los más listos del paddock, pero chocó con JYS.

UNA BASE SÓLIDA



LA ERA PURNELL/PITCHFORTH

Noviembre.2002 en adelante



Texto Steve Cooper

Cuando en noviembre de 2002 Jaguar Racing convocó una rueda de prensa en Londres, temimos lo peor. Después de un año deprimente con el desastroso R3, bajo el precario mando de Niki Lauda, habría sido comprensible que los implicados reconocieran que la F1 había sido poco más que un modo indulgente de quemar dinero de Ford.

En cambio, el acto supuso un nuevo amanecer para este equipo sin rumbo. Lauda fue despedido y el vicepresidente de Ford, Richard Parry-Jones, anunció una nueva cultura en Jaguar Racing. El equipo lo dirigirían ingenieros y se le daría tiempo para gestarse y crecer, sin que bailara al son de las manías y obsesiones de la junta de Ford en EE UU.

Además, las palabras de Parry-Jones tenían fundamento. El británico había investigado exhaustivamente la viabilidad de Jaguar Racing, y sus conclusiones fueron que Ford *tenía* que estar en F1, y que Jaguar era el nombre con el que hacerlo. El anuncio del sucesor de Lauda fue casi eclipsado por la retórica de Parry-Jones y las habituales declaraciones apasionadas de Jackie Stewart, la figura simbólica de Jaguar. En un extremo se sentaba un hombre con gafas y tímido al que no se mencionó hasta bien avanzado el acto. Tony Purnell.

En retrospectiva, esta introducción discreta resultó apropiada. Purnell quería levantar un equipo de iguales cuya reputación de ingeniería sólida superara las exigencias caprichosas de pilotos estrella, jefes de equipo y sponsors. Y se puso a ello con celo. Evitó fichar a un director técnico convencional, prefiriendo nombrar numerosos expertos para dirigir una lista desconcertante de departamentos especializados.

Al principio, claro, eso nos pareció difícil de digerir. Pero el enfoque de Purnell surgió por necesidad: con un recorte de 55 millones de dólares en el presupuesto que Lauda había despilfarrado, no tenía más remedio que ir a lo económico. Y funcionó. En términos técnicos, el equipo era sólido; con presupuesto tan ajustado, había poco margen para la experimentación. Pero el equipo se aferró a sus "sólidos principios de ingeniería" durante estos dos años y se puso en la onda del trabajador e inteligente Mark Webber para hacer el trabajo. Webber encarnó los valores del equipo y, aunque sin ser extraordinarios, los resultados de éste pronto se ganaron el respeto unánime del paddock.

El hombre que hizo realidad la visión de Purnell fue otro personaje sensato: Dave Pitchforth. Los dos tenían una sólida base y una visión para convertir poco a poco el equipo en puntero simplemente explotando los conocimientos y ambición ya existentes en la fábrica de Milton Keynes.

Estabilizaron Jaguar Racing. Bajo la dirección de Pitchforth, el R4 fue competitivo, aunque su rendimiento en carrera se veía entorpecido por su desgaste de los neumáticos traseros; y Purnell trabajó con tenacidad para crear un equipo técnico animado, activo y discreto.

Cómo no, hubo contratiempos. Purnell y Pitchforth tardaron un poco en dejar a un lado su ingenuidad, especialmente acerca de los temas no técnicos que asolan el paddock. Su elección y manejo de sus segundos pilotos fue desconcertante: el fracaso de Antonio Pizzonia sigue siendo un misterio, y el fichaje del novato Christian Klien fue difícil de entender. Y poco satisfactorio. Sin embargo, Klien sí que acabó con la idea de que el equipo estaba demasiado agobiado para proporcionar material idéntico a sus dos pilotos.

El trato de Purnell con sus colegas en Jaguar tampoco tuvo mucho éxito. El potencial del veterano negociador John Hogan y de Jackie Stewart no fue explotado. Y la pérdida de interés de Stewart en Jaguar le llevó a cortejar al Royal Bank of Scotland (un patrocinio que al final recaló en Williams). La base de márketing del equipo y su cartera de nuevos sponsors también eran flojas. La confianza de Purnell al tratar tanto con Dietrich Mateschitz, de Red Bull, como con representantes de China también denotaba demasiadas ganas de considerar un acuerdo cerrado cuando persistían múltiples cabos sueltos.

Por último, si el equipo hubiera destinado más fondos y energías a los tests iniciales del R5, es muy posible que la fiabilidad y los resultados hubieran sido más asequibles.

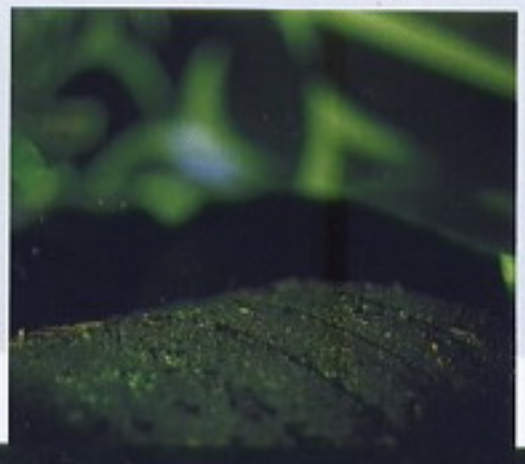
Tal vez este inicio titubeante le costara al equipo su confianza inicial, convenciera a un desanimado Webber para buscar otro volante e hiciera que los sponsors abandonaran el barco. A estas alturas, estaba claro que los contables de Dearborn no buscaban respuestas complicadas a preguntas difíciles. Se movían en lo fundamental, no en pomposa palabrería acerca de la "excelencia tecnológica".

Pero ahora, la eliminación de dos coches verdes de la parrilla no parece un desastre total; esperemos sólo que la visión de Purnell y Pitchforth de dirigir un equipo competitivo con un presupuesto ajustado no desaparezca también.



Parry-Jones (dcha.) irrumpió en la era Purnell/ Pitchforth con promesas de un enfoque de no intervención de Ford USA, pero la paciencia de la junta se acabó cuando hicieron el cálculo costes contra resultados; el R4 de 2004 castigaba los neumáticos traseros (abajo dcha.); Klien (abajo) acabó en un buen noveno lugar en Canadá.





'Purnell quería un equipo de iguales cuya ingeniería sólida superara exigencias caprichosas'

DARREN HEATH; STEVEN TEE/LAT; MARK THOMPSON/GETTY IMAGES; AP WORLDWIDE


Telefónica
7
PIRELLI
PIRELLI
ANJIN

FOTOS
DEL AÑO 2004

Una vez más llegó la hora de aclamar a los grandes fotógrafos que hacen que *F1 Racing* tenga tan buena pinta. Como siempre, las Fotos del Año 2004 captan ambiente y acción, rostros y detalles reveladores e inesperados.



Por una vez, los sospechosos habituales –cuyo trabajo honra estas páginas– miran por el otro lado del objetivo. De izquierda a derecha, nuestros grandes fotógrafos son: Darren Heath, Lorenzo Bellanca, Mark Thompson, Patrick Gosling, Steven Tee y Charles Coates.

RENAULT TWIN-GO

Lugar: Circuit Gilles Villeneuve, Canadá
Hora/fecha: 11.21, viernes 11 de junio

Darren Heath, fotógrafo: "Estaba en la segunda curva y, mientras Alonso recorría el pit lane y Trulli aullaba por la recta, vi que esta foto empezaba a tomar forma. La lenta velocidad de obturación la hacía delicada: o iba directa a la basura o era un exitazo; y fue esto último".

Pat Symonds, director de ingeniería, Renault: "Creía de veras que ésta la podíamos ganar. El circuito se adaptaba al R24 y los dos calificaron entre los cinco primeros. Luego Jarno abandonó justo en la salida, y Fernando un poco más tarde, cuando se acercaba a los líderes. Sin duda una de las oportunidades perdidas del año".

LA PASIÓN DE CRISTIANO

Lugar: Indianápolis, EE UU
Hora/fecha: 10.02, sábado 19 de junio

Patrick Gosling, fotógrafo: "Siempre me asombró lo sudado que estaba Cristiano tras una sesión. Te hace ver lo física que es la F1. En el pit lane, me gusta estar al acecho de personas con rostros expresivos. Cristiano ya debía saber que tenía un pie fuera. Creo que es una visión increíble de un hombre al borde de la desesperación".

Cristiano da Matta, piloto, Toyota: "Durante mi segundo año en F1, a menudo me pregunté cómo se sentiría uno ganando con el mejor coche contra pilotos que con su material no tienen posibilidad alguna. Pensaba que, para mí, sería sólo un poco más grato que la situación contraria. Se me da mejor el deporte que la política. Por eso elegí ser piloto de carreras".





GOMA QUEMADA

Lugar: Spa-Francorchamps, Bélgica
Hora/fecha: 12.37, viernes 27 de agosto

Charles Coates, fotógrafo: "Después de cada sesión se limpia el exceso de goma de la pista recogida por los neumáticos. En el box Renault emplean una herramienta termoeléctrica, y esta vez la goma se recalentó y el neumático empezó a arder brevemente, dando pie a esta imagen".

Pierre Dupasquier, director de competición, Michelin: "Ya ven, esas cosas redondas y negras son tan sensibles que se ponen coloradas por nada e incluso derraman lágrimas de fuego. No, en serio, la guerra de neumáticos es más intensa que nunca; es evidente que éste ya no podía aguantar más presión. En términos generales, creemos que ofrecimos unos magníficos neumáticos a nuestros equipos".

VISIÓN DE TÚNEL

Lugar: Montecarlo, Mónaco
Hora/fecha: 10.33, sábado 22 de mayo

Mark Thompson, fotógrafo: "Para mí, estar en el túnel de Mónaco es lo mejor de la temporada. Nunca deja de asombrarme. El ruido es espectacular y van a por todas, y Kimi más que nadie. Parecía visiblemente más rápido que todos los demás, y creo que esta foto lo refleja gráficamente".

Kimi Räikkönen, piloto, McLaren: "Correr por las calles de Mónaco siempre resulta de lo más emocionante. El túnel es increíble; la curva es mucho más pronunciada de lo que parece por la tele. Se puede ver lo cerca que paso del raíl. Es uno de esos momentos en F1 en que uno tiene una sensación real de lo veloz que va".



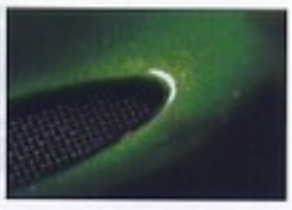
>Darren Heath

Fotógrafo principal:
En *F1 Racing* desde el primer día



Zona verde
página 73

Datos
Canon EOS 1V, película Fuji Velvia, objetivo 90 mm, 1/3200 a F2,8



Sol y sombra
página 69

Datos
Canon EOS 1V, película Fuji Velvia, objetivo 35 mm, 1/250 a F7,1



Renault Twin-go
página 62

Datos
Canon EOS 1V, película Fuji Velvia, objetivo 200 mm con convertidor 1,4x, 1/30 a F32



PUESTA DE SOL

Lugar: Hungaroring, Hungría
Hora/fecha: 19.16, sábado 14 de agosto



>Lorenzo Bellanca



Fotógrafo: siciliano afincado en Inglaterra y devoto de la F1

Calle mayor
página 75

Datos
Canon EOS 1V, película Fuji Velvia, objetivo 200 mm, 1/500 a F6,3



Ojo avizor
página 72

Datos
Canon EOS 1V, película Fuji Velvia, objetivo 135 mm, 1/30 a F2,8



Amanece que no es poco
página 70

Datos
Canon EOS 1V, película Fuji Velvia, objetivo 600 mm, 1/500 a F9



Charles Coates, fotógrafo: "Siempre se puede confiar en la luz del atardecer en el Hungaroring para obtener imágenes taciturnas. Mientras el sol se pone tras una jornada ajetreada, los mecánicos siguen con su trabajo y los fotógrafos siguen disparando. Es agotador pero la luz vale la pena. Éste es Dave Hyatt, uno de los mecánicos de Alonso".

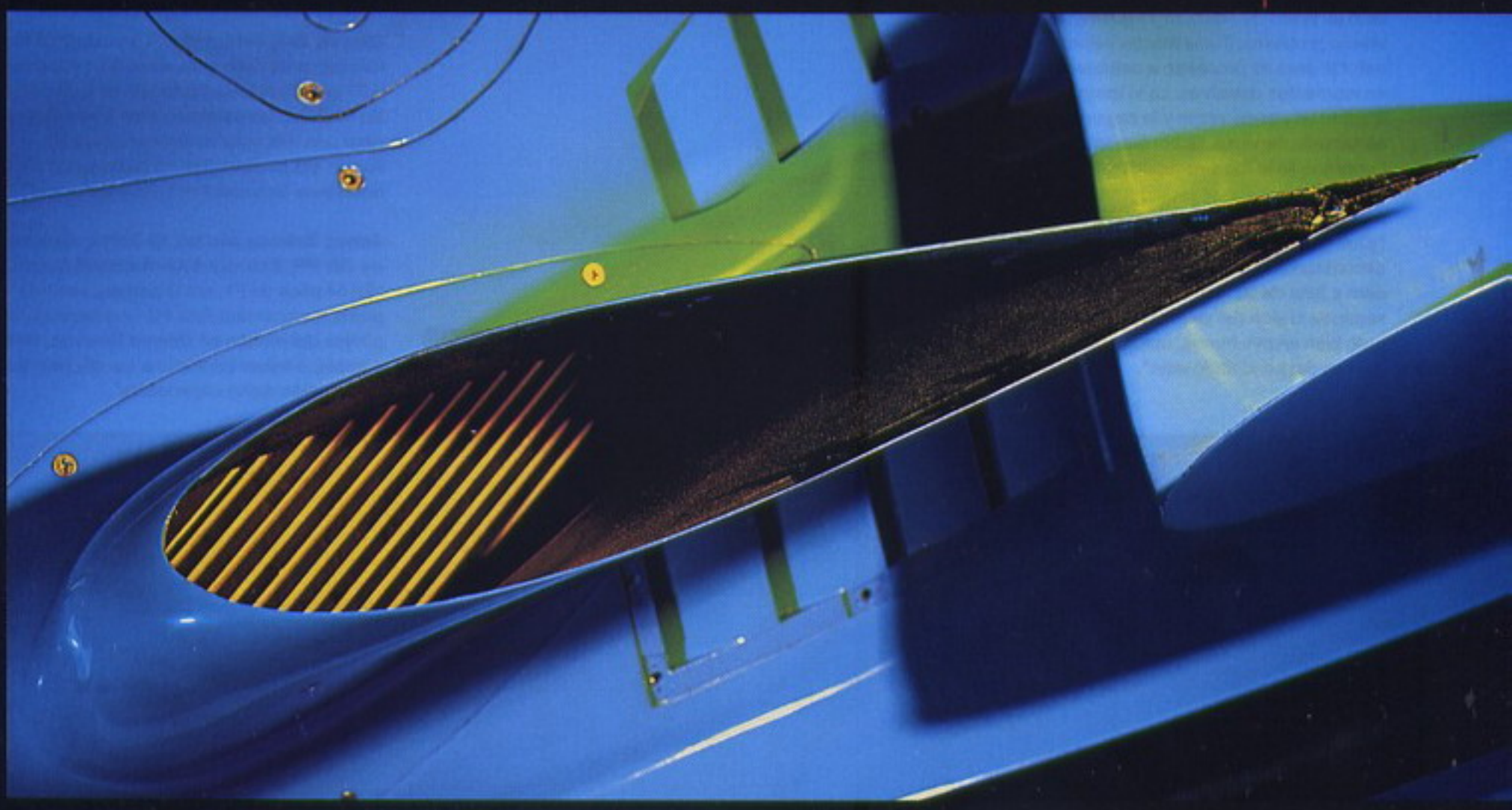
Fernando Alonso, piloto, Renault: "La gente no siempre sabe cuánto trabajo se hace entre bastidores en F1. Todos trabajan hasta acabar la faena. Tenemos un gran equipo de mecánicos, comprometido a ganar pero con un gran sentido del humor. El ambiente en el box es muy especial".

CURVAS ENLAZADAS

Lugar: Sakhir, Bahrein
Hora/fecha: 20.37, sábado 3 de abril

Steven Tee, fotógrafo: "Fotos como ésta sólo son posibles por el acceso que Renault permite a LAT. Para un fotógrafo, el R24 era un sueño: un chasis curvilíneo con muchas protuberancias extrañas; sin duda, uno de los coches con mejor pinta del año. ¿Sabías que Renault usó 13 configuraciones de chimeneas de refrigeración durante la temporada? Pues ya lo sabes".

Bob Bell, director técnico, Renault: "Cuando se terminó el R24, me sentí muy orgulloso del trabajo de todos. La minuciosidad era increíble. Estas chimeneas son una de las partes más características y tienen una función, claro, pero es grato poder producir un coche que funcione bien y además sea bonito".

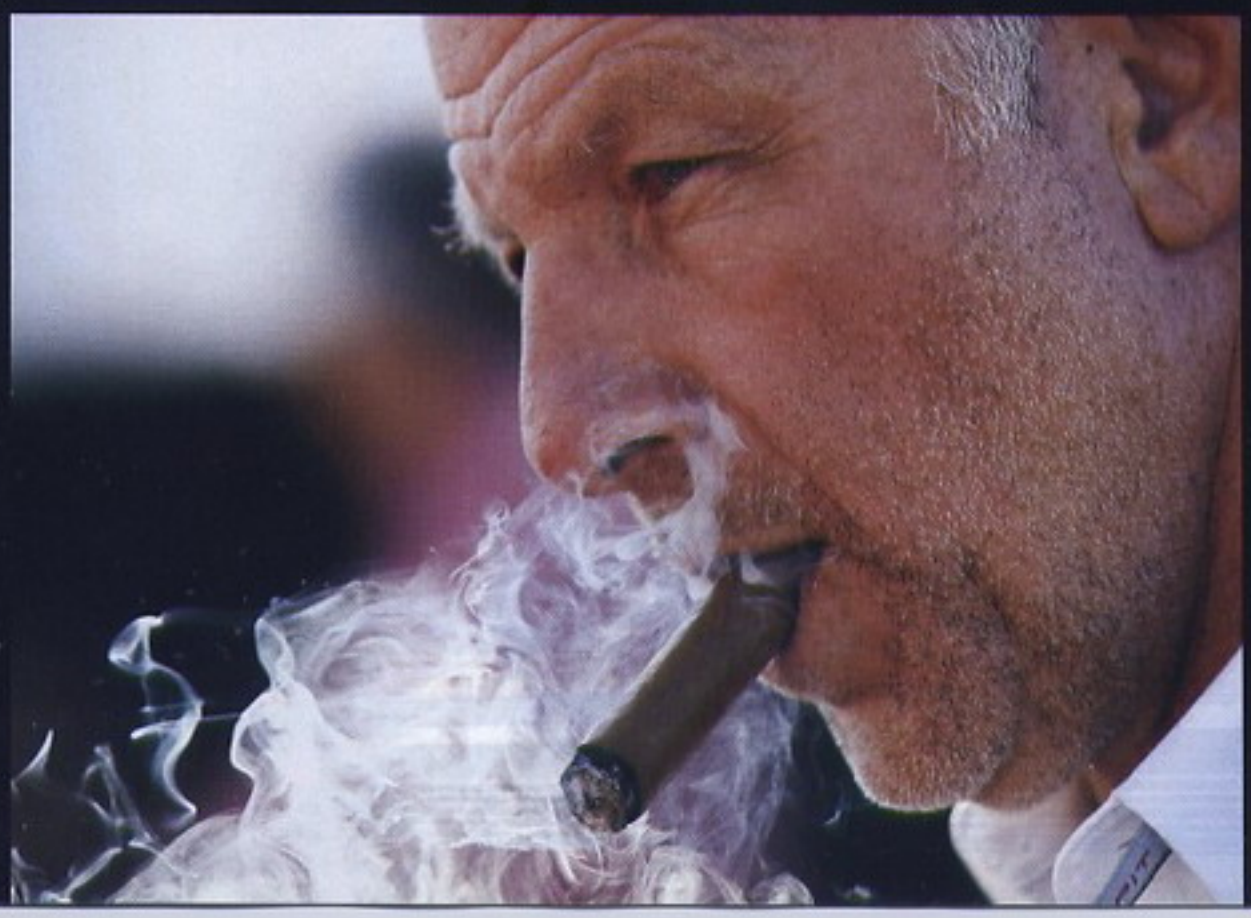


SEÑALES DE HUMO

Lugar: Nürburgring, Alemania
Hora/fecha: 15.14, sábado 29 de mayo

Mark Thompson, fotógrafo: "Me gusta DR. Es todo un caballero, hay algo de la vieja escuela en él. Siempre tiene tiempo, no como otros, y si alguien merece fumarse un puro este año es él. Todo el mundo daba por sentado que iba a ser otro año mediocre pero, helo ahí, ¡encendiendo uno después de casi todas las carreras!".

David Richards, jefe de equipo, BAR: "Takuma acababa de calificarse en primera fila, junto a Michael, así que era una razón tan buena para celebrarlo como muchas que hubo durante 2004. Todo el equipo hizo un trabajo fantástico y obtuvo un merecido segundo puesto entre los constructores".





DESCOLOCADO

Lugar: Monza, Italia
Hora/fecha: 14.42, viernes 10 de septiembre

Mark Thompson, fotógrafo: "Creo que esto es típico de Pizzonia y representa su eterno problema. Tiene mucha velocidad natural, pero es propenso a cometer errores en momentos decisivos. Le vi tomar esta trazada un par de veces y la zaga del coche se sacudía nerviosa. Sabía que tarde o temprano se le iba a escapar".

Antonio Pizzonia, piloto, Williams: "¡Qué gran foto! En las mejores circunstancias, la Parabólica es delicada, pero a falta de 20 minutos para el final de la segunda sesión del viernes, algo no iba del todo bien en mis frenos, razón por la cual voy tan despendolado aquí".

SÁBADO DE RAMOS

Lugar: Sakhir, Bahrein
Hora/fecha: 9.06, sábado 3 de abril

Steven Tee, fotógrafo: "La yuxtaposición fantástica de cielo azul, desierto, palmeras y F1 se hizo realidad este año en Bahrein. En realidad, las palmeras eran contadas, pero con una colocación esmerada la ilusión era posible. Estuvo bien captar a los hermanos Schumacher en la misma foto".

Jeque Salman bin Isa Al Jalifa, director de RR PP, Bahrain International Circuit: "En 54 años de F1, era la primera vez que podía tomarse una foto así, con los mejores pilotos del mundo en Oriente Próximo. Nos complace haber brindado a los aficionados de la región dicha experiencia".



SOL Y SOMBRA

Lugar: Circuit Ricardo Tormo de la Comunitat Valenciana, España
Hora/fecha: 8.59, martes 27 de enero

Darren Heath: "Mark Webber es un tío fantástico con el que trabajar; uno de los mejores. Quería captar algo distinto de la habitual foto del piloto subiendo al coche; me gustó que llevara el mono bajado, pues parece más informal. La luz matinal en Valencia en enero es inmejorable".

Mark Webber, piloto, Jaguar: "Se nota que esta foto es de principios de 2004, porque la ropa interior de manga corta fue prohibida a partir de Bahrein. Me rei al verla porque se puede ver mi perfil en la puerta del box con mi encantador rizo, que me cuido mucho de cultivar (es broma)".

>Mark Thompson



Fotógrafo: de tocar todos los deportes a sólo F1

Visión de túnel
página 65

Datos
Canon EOS 1D, objetivo 70-200 mm, 1/25 a F5,6



Señales de humo
página 67

Datos
Canon EOS 1D, objetivo 300 mm, 1/1000 a F4,5



Descolocado
página 68

Datos
Canon EOS 1D Mk2, objetivo 70-200 mm, 1/125 a F16



AMANECE QUE NO ES POCO

Lugar: Circuit Gilles Villeneuve, Canadá
Hora/fecha: 8.20, sábado 12 de junio

Lorenzo Bellanca: "La luz matinal es fantástica, pero en Canadá los libres del sábado empiezan antes. Es un gran circuito para sacar fotos, así que si ponemos un piloto agresivo como Montoya aquí por la mañana, el resultado tiene que ser bueno".

Sam Michael, director técnico, Williams: "Los errores que cometimos con los conductos de los frenos convirtieron Canadá en una pesadilla. El viernes tuvimos problemas, pero el sábado dimos con un buen equilibrio, como muestra esta foto: Juan está tirando pero el coche trabaja bien. Una lástima que no pudiéramos sacar provecho de nuestro verdadero ritmo".

DIMENSIÓN DESCONOCIDA

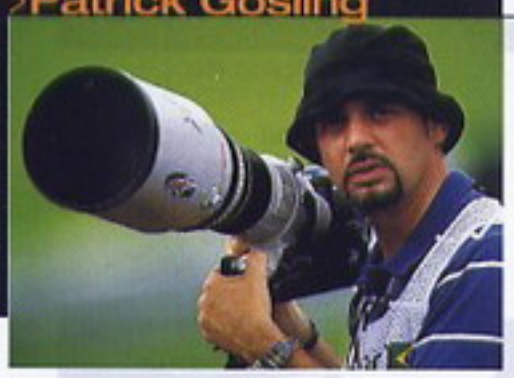
Lugar: Albert Park, Australia
Hora/fecha: 14.04, sábado 6 de marzo

Charles Coates, fotógrafo: "Esta imagen refleja lo raro que es Jarno Trulli antes de salir a calificar. Entra en un estado extraño, introvertido y distante, todo parte de su proceso de concentración. Además, la foto respira cierto pesimismo resignado, al final profético. A medida que avanzaba la temporada, su lenguaje corporal se volvió cada vez más desmadejado".

Jarno Trulli, piloto, Renault: "Me aíslo completamente. Sólo puedo pensar en la vuelta por delante, visualizando todas las curvas. Hay mucha presión para dar la vuelta perfecta, pero trato de relajarme y usar la presión sacar una gran actuación".



>Patrick Gosling



Fotógrafo:
ex del MotoGP, ahora maestro de la F1

La boca del cavallino
página 75

Datos
Canon EOS 1V, película Fuji Velvia, objetivo 135 mm, 1/40 a F4



Parada ganadora
página 74

Datos
Canon EOS 1V, película Fuji Velvia, objetivo 28-70 mm, 1/30 a F22



La pasión de Cristiano
página 64

Datos
Canon EOS 1V, película Fuji Velvia, objetivo 200 mm, 1/250 a F2




elf
MILD SEVEN
NAULT



OJO AVIZOR

Lugar: Hockenheim, Alemania
Hora/fecha: 14.49, sábado 24 de julio

Lorenzo Bellanca: "Este año fue revelador y duro para Jenson, y creo que esta imagen captura ambas cosas: una luz etérea rodea su casco, pero su mirada es de acero y avezada en la lucha. Quiero dar las gracias a todos en BAR por permitirme corretear tanto por sus dominios".

Jenson Button, piloto, BAR: "Alemania fue una de mis mejores carreras, pero podría haber sido aún mejor. Mi vuelta de calificación –para la que aquí trataba de concentrarme, pese al irritante fotógrafo rondando por el rabillo del ojo– fue la tercera mejor. De no ser por el cambio de motor, creo que podría haber ganado".

ALERTA ROJA

Lugar: Silverstone, Gran Bretaña
Hora/fecha: 9.37, sábado 10 de julio

Steven Tee, fotógrafo: "La trazada de Michael por aquí era muy distinta de la de todos los demás y era mucho más agresivo. Como fotógrafo, es satisfactorio salir de Silverstone con una imagen con la que estás contento, ya que no es el circuito de F1 más accesible para los fotógrafos".

Ross Brawn, director técnico, Ferrari: "Qué gran foto. Muy pocas fotografías o cuadros pueden expresar la acción y movimientos de un F1, pero realmente ésta lo consigue. El ladeo de la cabeza de Michael, cómo atraviesa el vértice, muestran que va a por todas. Michael estuvo un tanto irregular en calificación, pero lo puso todo en orden para la carrera".

>Steven Tee



Fotógrafo:
jefe de la agencia LAT; en F1 desde 1984

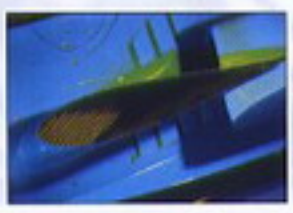
Alerta roja
página 73

Datos
Canon EOS 1V, película Fuji Velvia, objetivo 600 mm convertidor 1.4x, 1/40 a F22



Curvas enlazadas
página 67

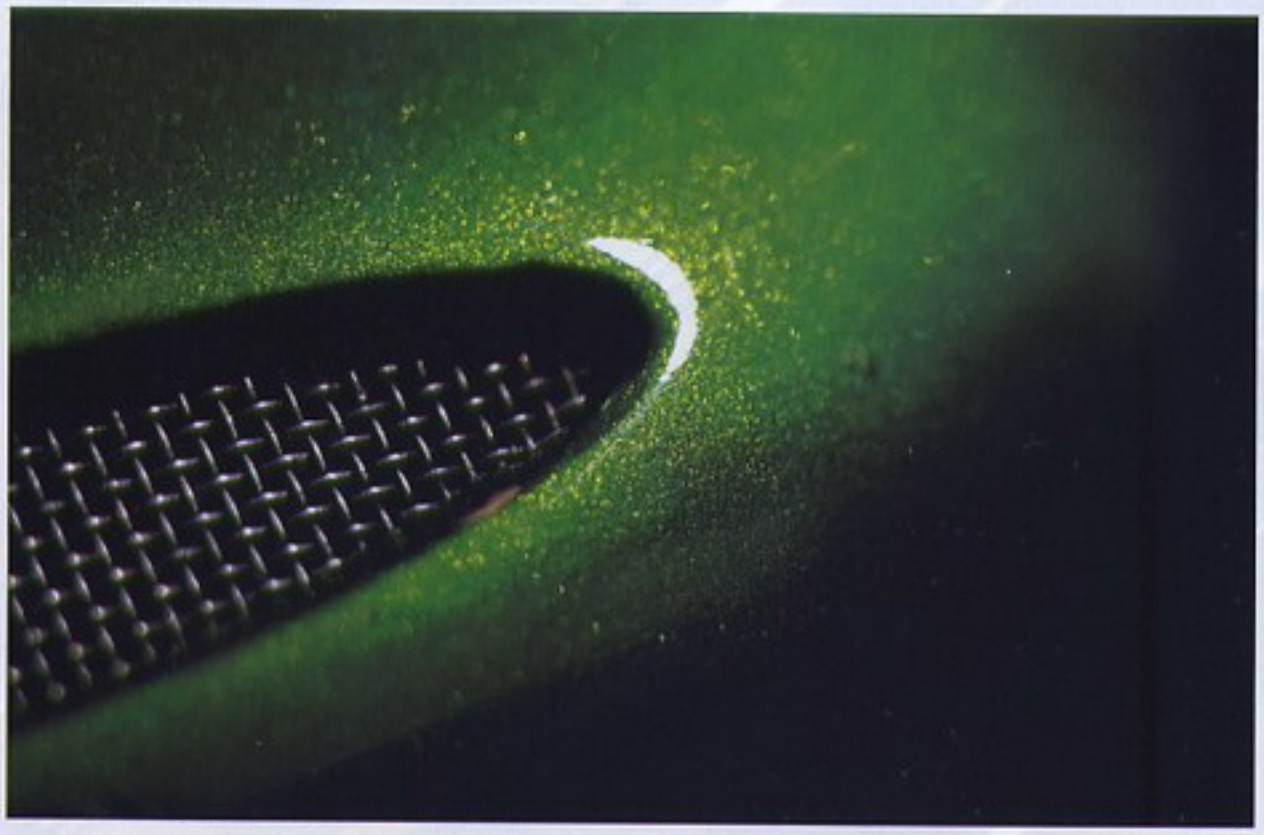
Datos
Canon EOS 1V, película Fuji Velvia, objetivo 50 mm, 1/250 a F5,6



Sábado de Ramos
página 68

Datos
Canon EOS 1V, película Fuji Velvia, objetivo 35 mm, 1/50 a F22





ZONA VERDE

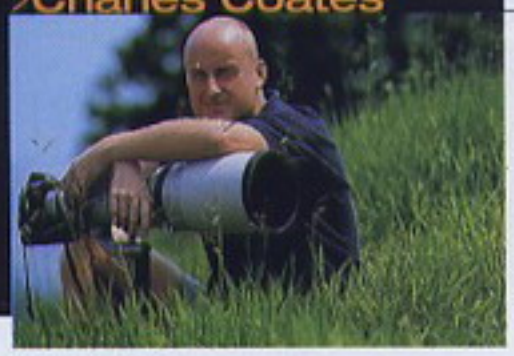
Lugar: Enzo e Dino Ferrari, San Marino
Hora/fecha: 15.30, viernes 23 de abril

Darren Heath: "Lo difícil está en los detalles. Me encanta este aspecto de la F1: la increíble minuciosidad del diseño del coche. Esta foto es un primer plano muy ceñido de la rejilla en el morro del Jaguar R5. El Jaguar tenía una fantástica pintura metálica que brillaba cuando te acercabas".

Mark Webber, piloto, Jaguar: "El pequeño orificio practicado en el morro del R5 permitía la circulación de aire un poco más fresco hacia la parte baja del cockpit, alrededor de mis piernas. Darren consigue captar la pintura verde con muy buena luz, y sólo eso es un oportuno recuerdo de la desaparición de Jaguar Racing de la F1".



>Charles Coates



Fotógrafo:
Con 1,95m, tan largo como su objetivo

Goma quemada
página 65

Datos
Canon EOS 1V, película
Fuji Velvia, objetivo
50 mm, 1/60 a F4



Dimensión desconocida
página 71

Datos
Canon EOS 1V, película
Fuji Velvia, objetivo
50 mm, 1/125 a F9



Puesta de sol
página 66

Datos
Canon EOS 1V, película
Fuji Velvia, objetivo
17-35 mm, 1/125 a F14





PARADA GANADORA

Lugar: Sepang, Malasia
Hora/fecha: 15.18, domingo 21 de marzo

Patrick Gosling, fotógrafo: "Esta foto ganó el concurso fotográfico Mild Seven Team Spirit, que duró todo el año de Malasia en adelante. Renault elegía una foto ganadora en cada carrera, y luego anunció el ganador absoluto en Japón. Malasia es uno de los pocos lugares en que los fotógrafos tienen acceso a la terraza sobre los boxes para hacer fotos así".

Jonathan Wheatley, jefe de mecánicos, Renault: "Un pit stop de F1 es una muestra consumada de trabajo de equipo y precisión. Los mecánicos pueden hacer ganar o perder posiciones al equipo en carrera. Hay que tomar decisiones en un instante, como aquí en Malasia, donde Jarno salió justo delante de Barrichello. Lamento que vayan a desaparecer".

LA BOCA DEL CAVALLINO

Lugar: Albert Park, Australia
Hora/fecha: 11.25, viernes 5 de marzo

Patrick Gosling, fotógrafo: "Todos los deportistas bostezan antes de salir a actuar, porque su cuerpo necesita el oxígeno. No es que Michael esté aburrido. Esta foto, tomada en la primera sesión de la temporada, está iluminada por el flash de otro fotógrafo, que se apagó en el mismo momento, dándole un ambiente efectista".

Michael Schumacher, piloto, Ferrari: "En 2003 un periódico australiano publicó una foto mía bostezando el sábado en Australia, con el titular: 'El bostezo de una nueva era'. Muy divertido. Se inventaron que estaba aburrido de la F1, pero se equivocaban... Me gusta sentarme en la parte trasera del box mirando los tiempos, preparándome, a medida que se desarrolla la sesión".





CALLE MAYOR

Lugar: Montecarlo, Mónaco
Hora/fecha: 9.38, sábado 22 de mayo

Lorenzo Bellanca, fotógrafo: "¿Cómo puede uno fallar en Mónaco? En un circuito como éste sólo un idiota podría volver sin una buena foto. Así que al final de la tercera sesión quise probar algo un poco distinto en Loews. Tuve que hacer unos cuantos malabarismos, pero valió la pena".

Jenson Button, piloto, BAR: "Qué vista tan poco corriente de Mónaco. No tengo ni idea de cómo consiguió colocarse Lorenzo para tomarla; a ver si algún día me lo enseña. Vivo en Mónaco desde 2000 y me quedé hecho polvo al perderme la carrera de 2003 tras mi accidente en los libres, pero el podio de este año lo compensó con creces".

Rory Byrne

DISEÑADOR JEFE, FERRARI

Mejor por



diseño

Entrevista Stéphane Samson
Ilustraciones Patricia Soler



Byrne comenta de su puño y letra los mayores cambios y mejoras introducidos en el F2004, que siguió con el concepto monoquilla.



Os presentamos a Rory Byrne, que este año dio a la F1 el mejor coche que haya visto jamás: el Ferrari F2004. Para sus rivales, lo más irritante es que hace que parezca casi rutinario.

>Situación del juego

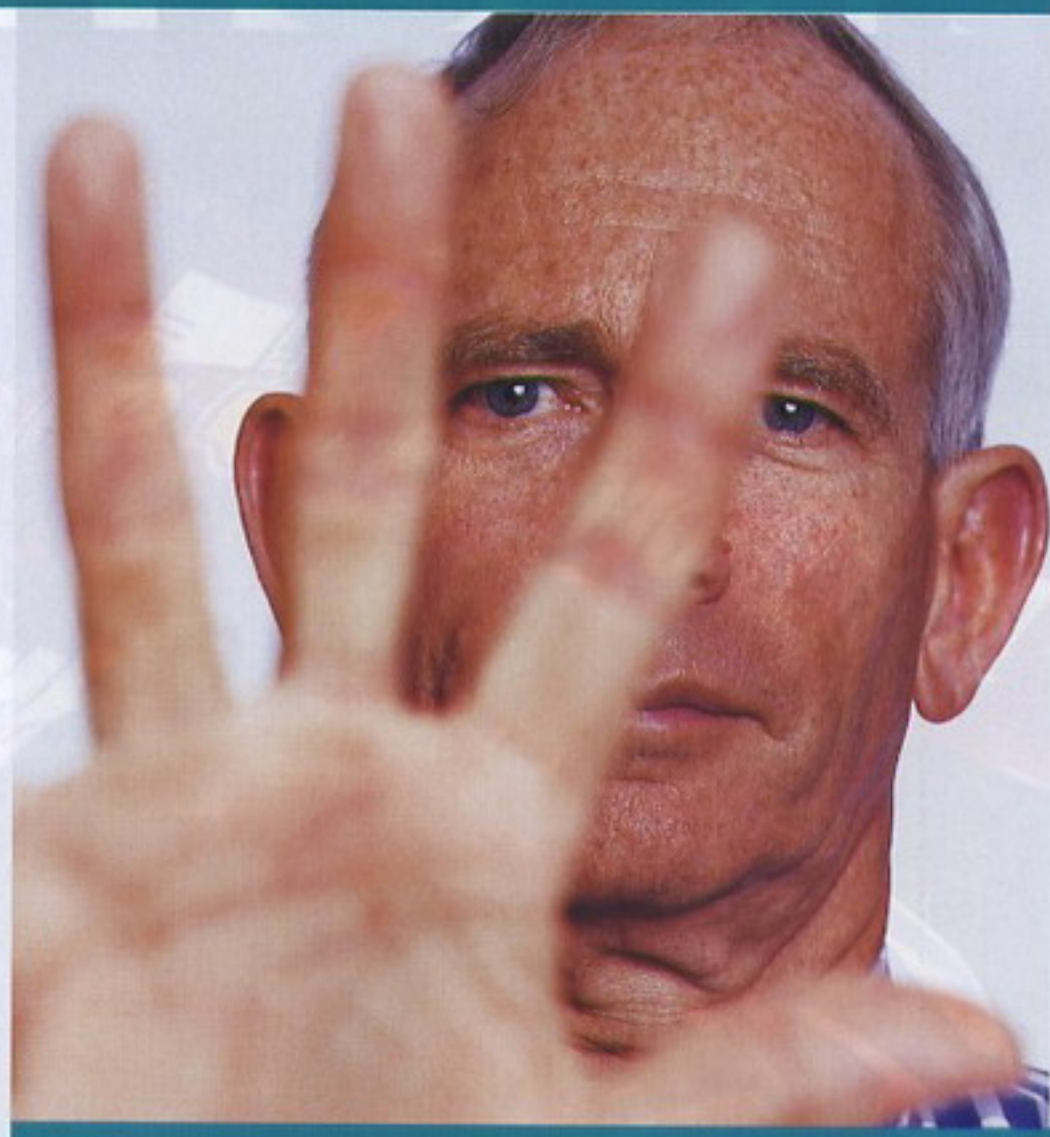
"Quiero transmitir mi experiencia"

¿Qué tal le va en Ferrari hoy día?
Pues igual que de un tiempo a esta parte, a excepción del año pasado, cuando nuestro aerodinamista jefe, Nicolas Tombazis, dejó el equipo. Eso me obligó a encargarme de su papel además de mi propio trabajo como diseñador jefe. Fue bastante duro. Y, claro está, el año pasado libramos una gran lucha por el título. Nos esforzamos muchísimo para desarrollar el coche y alcanzar el rendimiento máximo para cada carrera. En ese sentido, este año fue un poco más sencillo. Seguimos haciendo bastantes mejoras, pero fueron más estructuradas que simplemente hechas como reacción ante cada carrera.

¿Ha evolucionado su papel con los años?
Ha cambiado ligeramente. Hoy día Aldo Costa [responsable de la oficina técnica] asume más responsabilidad en el diseño ▶

¿Ya sabe qué aspecto tendrá el F2005?

'Aún es pronto y seguimos ocupados en toda la investigación, pero estoy del todo seguro de que va a ser otro paso adelante. El coche de 2005 será mejor que el de este año, eso está claro'



del coche. Hace gran parte del trabajo que hacía yo, por lo que se refiere al papel del diseñador jefe. Ahora tengo una función más de supervisor. Últimamente he asumido la responsabilidad de un nuevo grupo, que incluye I+D. En realidad, para el coche de 2005, Aldo hace gran parte del trabajo que hacía yo.

¿Forma parte de la filosofía de Ferrari preparar a su sucesor durante un par de años antes de que le sustituya?
Sí. Quiero transmitir mis conocimientos y experiencia a quienquiera que me sustituya cuando lo deje a principios de 2007. Este proceso arrancó al año pasado y en 2004 hemos dado un paso más. Seguirá siendo así. Mire, las cosas están siempre muy movidas. En F1 nunca se puede subestimar a la competencia, y por eso tenemos un programa de investigación y desarrollo tan dinámico para 2005. Por ejemplo, el programa del túnel de viento es enorme; hemos tenido que reoptimizar del todo el coche debido al cambio de reglamento. Es un cambio muy grande: cuando configuramos el coche a estas especificaciones de 2005 por primera vez, perdimos alrededor del 25% de apoyo [sobre 2004]. Muchos campos no estaban optimizados, así que ahí hay mucho trabajo por hacer.

Tras los problemas para ostentar dos trabajos –diseñador jefe y aerodinamista jefe– de Byrne (dcha.), Aldo Costa (abajo) empezó a contribuir más a las tareas de diseño.



Como se vio obligado a trabajar como diseñador jefe y aerodinamista jefe a la vez en el proyecto F2004, ¿le hizo eso conservador porque tenía demasiado que hacer? Cuando se presentó el F2004, fuera de Ferrari todo el mundo se desanimó, porque era muy parecido al del año pasado...
Creo que fuimos bastante agresivos con la aerodinámica del coche de 2004. El equipo aerodinámico me apoyó muy bien durante un periodo difícil en 2003. Hicimos todo cuanto pudimos y lo cierto es que el hecho de que el coche no pareciera muy distinto –y reconozco que incluso cuando llegó a la primera carrera *no* parecía muy distinto– es irrelevante, porque suponía un considerable paso adelante; tan bueno como el que hacemos de año en año por término medio.

¿Refleja eso la filosofía de Rory Byrne: sin riesgos, sólo evolución?
En cierto sentido, sí. Sólo soy partidario de una cosa: no pondré nada en el coche a no ser que produzca realmente una mejora de rendimiento, tenga el aspecto que tenga, o aunque parezca original o algo así. Si hace el coche más veloz, lo pondremos. Siempre hemos aplicado este principio. Hemos introducido nuevas ideas, como la salida de los escapes por la carrocería superior, las rejillas en los pontones, etcétera. Existen varias evoluciones que hemos sido los primeros en utilizar. Muchas de las cosas que hemos hecho son relativamente nuevas. Pero una cosa está clara: no las hacemos a menos que hagan el coche más rápido.

¿Hay mucha presión en la fábrica ahora?
Diría que no hay ningún problema en particular; trabajamos duro en todos los ámbitos, como siempre. Pero, como digo, para mí las cosas son algo más sencillas que el año pasado porque vuelvo a hacer un trabajo en lugar de tratar de hacer dos.

>Preparando el F2005

"No pienso en la estética en mis coches"

¿Ya sabe qué aspecto tendrá el F2005?
Creo que el coche del año próximo va a ser diferente en bastantes apartados. Aún es pronto y seguimos ocupados en toda la investigación, pero estoy del todo seguro de que va a ser otro paso adelante. El

DARREN HEATH; RETRATO: HUGO DIXON



coche de 2005 será mejor que el de este año, eso está claro. No lo será en cuanto a rendimiento global, debido a los cambios de reglamento. Pero, técnicamente, será un gran paso adelante.

¿Cómo va el proyecto F2005?
En este momento, lo básico está claro, es decir, la posición de las masas principales: piloto, ruedas, depósito, motor, cambio. Pero los detalles no están definidos. Las superficies del chasis todavía no están en producción. Todo eso está en fase de diseño. También el cambio. El chasis y el cambio son lo primero que hay que diseñar, porque son lo que más se tarda en producir. Lo cierto es que aún falta para el resto del coche. Seguimos llevando a cabo toda la investigación necesaria, no sólo aerodinámica, sino estructural, de materiales, etcétera.

¿Cómo afectan las normas de 2005 al diseño del coche?
La estrategia de carrera cambiará, porque al repostar no se cambiarán las ruedas. Otra cosa que influirá en la estrategia es si calificamos con combustible para la carrera o no. Aún no está claro. Por consiguiente, hay que estudiar aspectos como la capacidad del depósito, porque los requisitos tal vez sean distintos. Pero ya hemos hecho ese tipo de investigación. Como digo, lo básico ya está hecho. Hemos decidido la capacidad de gasolina que queremos, la distribución de pesos que necesitamos. Durante las tres semanas que siguieron a Suzuka trabajamos mucho en los detalles y en producir todas las piezas.

¿Será bonito el coche de 2005?
¿Bonito? Sólo los coches de éxito suelen ser muy bonitos. En serio, nunca pienso siquiera en la estética en ninguno de mis diseños. En el coche de 2004 no había ni una sola forma en la que se buscara la estética. La forma es completamente funcional, ya sea aerodinámica, estructural o relacionada con el confort o la visibilidad del piloto; lo que sea. Cada componente individual está orientado hacia el rendimiento. La F1 es una carrera, no un concurso de elegancia.

¿Usarán el coche de 2005 desde la primera carrera de la temporada?
No lo creo. Como las normas se ultimaron demasiado tarde y son tan importantes, hemos tenido que hacer mucho trabajo e investigación para optimizar el coche de 2005. Si hubiéramos querido producirlo pronto, habríamos tenido que llegar a demasiados compromisos en el rendimiento, y no queríamos hacerlo. Así que empezaremos la temporada con un coche híbrido. Luego usaremos el nuevo coche pero, debido a la norma que dice que un motor ha de durar dos carreras, no podría ser antes de la tercera prueba.

¿Hasta qué punto confía en que el coche híbrido sea rápido?
No lo sé. Supongo que todo depende de los rivales. Haremos todo lo que podamos con los recursos que tenemos, luego ya veremos. Pero una cosa está clara: este coche será fiable. También sabremos ▶

Al diseñar el F2004, Byrne y su equipo pusieron especial empeño en mejorar la refrigeración del motor, que supuso un problema en 2003.

cómo reglarlo y eso podría suponer una ventaja.

>Lidiando con las normas

"Es lógico cambiar el reglamento"

Cuando empezó a trabajar en el F2005, no sabía exactamente cuál sería el reglamento. ¿Supuso eso un gran problema, y ha tenido que comprometer el diseño?

Bueno, antes de Suzuka las normas no estaban publicadas en su totalidad, seguía habiendo temas pendientes, como la definición de los cables de sujeción de las ruedas, etcétera. Pero, aunque el documento final no estuviera publicado, la mayoría de las nuevas normas eran conocidas. Hubieron suficientes discusiones y suficiente acuerdo para que todos los equipos supieran cuáles iban a ser los principios. Así que eso no nos ha retrasado. Si, al final, no son lo que esperábamos, tendremos que reaccionar en consonancia. Así de sencillo.

¿Cuánto se tardará en volver a los niveles de rendimiento de 2004?

No sucederá en seguida. El año que viene tenemos los neumáticos y las normas aerodinámicas. Luego, en 2006, con los motores V8 de 2,4 litros, vamos a tener aproximadamente el 80% de la potencia que tenemos hoy. Eso reducirá la velocidad un poco más. No creo que en los próximos cinco años los coches sean más rápidos o incluso igual que lo que tenemos ahora. Sencillamente no me lo imagino.

¿Cree que los coches empezaban a resultar peligrosos y que había que hacer algo?

Los coches han llegado a un punto en que son un poco demasiado rápidos. Este año hemos tenido accidentes bastante grandes. Los coches son mucho más seguros que antes, pero, cuando se producen tantos accidentes importantes, más pronto o más tarde alguien va a tener mala suerte y resultar gravemente herido; ésa es la teoría. De modo que sí que creo que era hora de hacer algo. Estamos dando un gran paso en la aerodinámica. Además, el neumático único por carrera reducirá un poco los tiempos. En algunos circuitos no, pero en otros sí. En 2005 no habrá una gran paso [hacia atrás] en los motores, pero sí en 2006.

Como diseñador, ¿cree que es una pena ir hacia atrás?

No. Teníamos que hacerlo, por razones de seguridad y sentido común. Hay que seguir limitando las prestaciones para mantener las velocidades dentro de lo razonable. Si ahora lleváramos 20 años de desarrollo desmedido en los coches construidos según el reglamento de 1980, por ejemplo, con motores turbo y efecto suelo, no sé dónde estaríamos hoy. No habría ni un solo circuito seguro para ese tipo de coche. E incluso pudiera ser que hubiéramos alcanzado el límite físico de los pilotos. Tendríamos tales fuerzas G que los pilotos perderían el conocimiento. No se pueden dejar las normas como están, tienen que cambiar dinámicamente durante los años para mantener las velocidades punta y de paso por curva dentro de lo razonable. Es algo completamente lógico, y es responsabilidad de la FIA controlarlo.

¿No cree que las nuevas normas han sido introducidas simplemente para acabar con el dominio de Ferrari?

No lo creo. En mi opinión existía una verdadera necesidad de reducir la velocidad de los coches. Giraremos al menos un segundo más lentos, a lo mejor más; de hecho, bastante más en la mayoría de circuitos. Y en 2006 habrá otro paso [atrás]. Por lo que a mí se refiere, los cambios de reglamento se han hecho de forma completamente lógica.



Williams (dcha.) quebrantó una ley primordial de Byrne al optar por la vía radical en lugar de la evolutiva, con sus colmillos de morsa; En el McLaren "está claro que algo no iba bien", Renault estuvo "aceptable" y BAR, "fantástico".

>El mágico F2004

"No esperaba que domináramos así"

Cuando diseñaba el coche de 2004, el título no estaba tan claro como este año. Es más, como ya hemos visto, no tenían aerodinamista jefe, así que tuvo mucho más trabajo que hacer. ¿En algún momento, al diseñar el F2004, pensó: "Puede que esto sea el principio del fin para nosotros"?

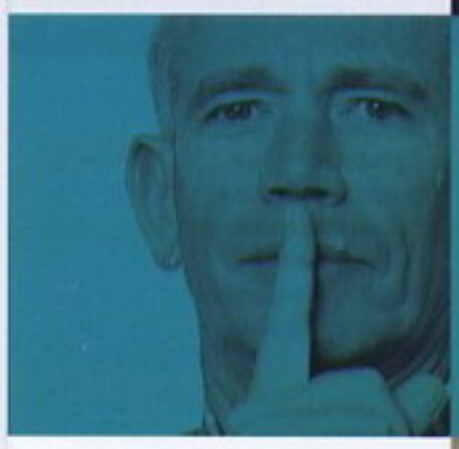
Pudo haberlo sido. Para ser sincero, sabía que el coche de 2004 era un paso adelante sobre el F2003-GA, ya que todo coche siempre es un paso adelante sobre el anterior. Así que en realidad nuestro éxito dependía de los rivales. Si tomamos el conjunto como un todo (coche, motor, neumáticos), está claro que progresamos más que nuestros rivales. Así de sencillo.

¿Esperaba que fuera así?

No esperaba llegar a Australia y dominar como lo hicimos. Pensaba que sería mucho más difícil.

¿Sacaron el 100% del coche en todas las ocasiones este año, o Ferrari se lo pudo tomar con calma casi siempre?

Es cierto que no hemos apretado el coche todo el tiempo. En la fase final de las carreras, si estábamos en una posición cómoda, velábamos por la fiabilidad. Con un liderato cómodo, no tiene sentido seguir a tope y arriesgarse a una rotura. Pero, la verdad, hasta después del último



¿Así que sus rivales no lo hicieron lo bastante bien el pasado invierno?

'Sí, creo que ése ha de ser el caso. Williams se presentó con un morro original y luego volvió a un sistema más convencional. Tal vez tuvieran problemas aerodinámicos'



MARK THOMPSON/GETTY IMAGES; CLIVE ROSE/GETTY IMAGES



'Branquias' de salida de aire caliente

Carrocería superior según normas 2004

Batalla revisada para optimizar la distribución de pesos

'Aleta' para controlar el flujo de aire sobre el panel coca-cola + rueda posterior

pit stop apretábamos nuestros coches al máximo.

Al principio, todo el mundo esperaba que este año Ferrari fuera derrotado, pero se volvieron aún más fuertes, con un Ferrari increíble, tal vez el mejor Ferrari de la historia. Un resultado muy satisfactorio...
Tremendamente satisfactorio. Todos en el equipo demostraron poder responder a un reto. Y seguiremos haciéndolo.

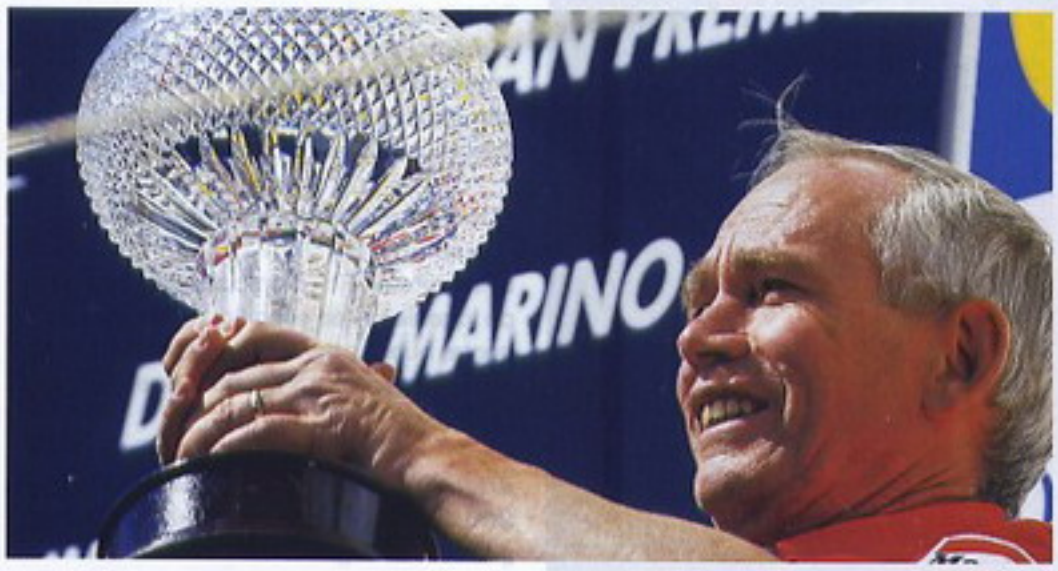
¿Es el F2004 el monoplaza más rápido que ha diseñado?
Creo que sí. El del año próximo no será tan rápido en cuanto a tiempos por vuelta, eso se lo aseguro.

¿Era realmente extraordinario el F2004, o sencillamente sus rivales hicieron un trabajo flojo durante el invierno 2003/2004?
Yo no diría que el Ferrari de este año era extraordinario. Era bueno en todos los apartados, pero desde luego no "extraordinario". Simplemente estaba bien hecho. Era bastante fácil de reglar y trabajar con él era sencillo. Creo que ése es el secreto. No existe una fórmula mágica. El coche rindió como esperaba que rindiera. Creo que el punto fuerte del F2004 es que no tenía puntos débiles.

> ¿Rivales? ¿Qué rivales?

"No estaba a su nivel de siempre"

¿Así que sus rivales no lo hicieron suficientemente bien?
Sí, creo que ése ha de ser el caso. En primer lugar, está bastante claro si miramos la temporada de McLaren. Había algo que no iba bien en el coche con el que empezaron el año, eso está claro. Lo cierto era que no estaba a su nivel de siempre de rendimiento o fiabilidad. Williams tuvo un año difícil porque corrían con dos pilotos que estarían fuera del equipo el año siguiente, lo que hace la vida imposible. Se presentaron con un morro original y luego volvieron a un sistema más convencional. Tal vez tuvieran problemas ►



Cuarta carrera y cuarta victoria (izda.): Rory levanta el trofeo de constructores en el podio de San Marino; las 'branquias de tiburón' como salida de aire caliente (arriba) fueron una innovación de Byrne.

DARREN HEATH; XPB CC



aerodinámicos. Renault hizo un trabajo aceptable. Lo hicieron tan bien como me esperaba, teniendo en cuenta su estatus. Este año hicieron un paso adelante. Por último, BAR hizo un trabajo fantástico.

>Camino del F2004

"El GA tenía un par de puntos débiles"

En 2002, cuando Ferrari ya dominaba el campeonato, usted dijo que seguía habiendo algo mal en el coche.
Sí. Recuerdo que lo había. La verdad es que no pudimos arreglarlo del todo para 2003, pero sí para 2004.

¿Puede decir cuál era el problema?
No. No estoy dispuesto a hacerlo. Pero decididamente lo solucionamos para 2004.

Schumi y Rory se funden en un abrazo (abajo); el ingeniero ha producido un coche a la altura del talento del piloto; en la zaga proliferan los sensores de temperatura (arriba).



Luego, el F2003-GA no parecía muy competitivo en algunos circuitos. ¿Cuáles eran los principales problemas?
Ese coche tenía un par de puntos débiles. En uno o dos apartados, especialmente en la refrigeración, lo cierto es que no era tan bueno como debería ser. Acabamos teniendo que comprometer bastante el rendimiento aerodinámico a temperaturas elevadas. Así que este año –con el motor que tenía que aguantar todo el fin de semana– era especialmente importante que tuviéramos una buena refrigeración, y nos aseguramos de que, en 2004, la refrigeración fuera adecuada para todas las condiciones. Pero el F2003-GA tenía defectos indudables. Creo que es cierto que en varias ocasiones tuvimos bastantes problemas con los neumáticos. Por ejemplo, en Hungría nos equivocamos en la elección de los mismos. Hubo alguna que otra carrera en que no fuimos tan competitivos como somos normalmente. Y Bridgestone merece que se le reconozca el mérito. Este año se esforzaron muchísimo para mejorar los neumáticos y han dado grandes pasos adelante en cuanto a rendimiento de los mismos.

¿Cómo trabajaron para cambiar la situación?
El secreto en F1 –o en cualquier ejercicio de ingeniería– es sencillo: con buena gente, buenas herramientas y buena metodología, vas a tener un buen producto.

Además, el reglamento deportivo de 2003 se concluyó muy a última hora. ¿Tuvo eso alguna influencia en el rendimiento del F2003-GA?
Sí. El coche de 2003 se diseñó según los procedimientos originales del fin de semana de carrera: calificación sin gasolina, cambio de reglajes el sábado por la noche y carrera con gasolina. Cuando dicho procedimiento cambió, lo que pasó fue que nuestro coche no se adaptó. Para 2004, claro, ya sabíamos que el procedimiento había cambiado, así que el nuevo coche se diseñó para calificar con combustible para iniciar la carrera. Eso hizo que hubiera diferencias fundamentales en el diseño de conjunto. Y sin duda eso contribuyó al rendimiento.

Y usted todavía no está saturado de F1, pues...
¡No, no! El desafío tecnológico es inmenso, y el año próximo es especialmente interesante. El cambio de reglamento es bastante grande, y en muchos aspectos empezamos casi de cero. Nunca es aburrido...

>Vivir sin la Fórmula 1

"No dejaré Ferrari para ir a otro equipo"

Antes decía que seguramente lo dejaría en 2007...
Sí, mi contrato termina en febrero de 2007.

¿Está convencido al 100% acerca de dejar Ferrari en esa fecha?
No. Lo único que digo es que mi contrato actual expira en 2007. Eso no descarta una futura relación con Ferrari. Lo estudiaremos cuando llegue el momento.

¿Aceptaría un trabajo de otro equipo?
No, no, no. Ni hablar. Si me marcho de Ferrari, será para dejar la F1. No me iría de aquí para ir a otro equipo, eso ya se lo aseguro ahora.

¿Podría dejar la F1? Después de todo, hace mucho tiempo que es su vida...
El próximo será mi 25º año en F1. Pero podría vivir sin ella. En algún momento, tendré que hacerlo. Mire, tengo un hijo pequeño y quiero pasar más tiempo con él. Hace poco, mi esposa y yo compramos una propiedad cerca de una de las playas más bonitas de Phuket [Tailandia]. Vamos a construir una nueva casa para nosotros y algunos chalets de vacaciones para alquilar. Ya ve, hay mucho que hacer...



Y EN EL PRÓXIMO NÚMERO **Gary Anderson analiza el magnífico Ferrari F2004**


SAUBER PETRONAS

Si no puedes con ellos **véncelos**



Villeneuve ha vuelto. Con Sauber. ¿Por qué? *F1 Racing* observó el proceso de adaptación en su primer test en Montmeló, y poco a poco se reveló la razón por la que JV se siente como en casa.

Texto Dom Taylor **Fotografías** Steven Tee/LAT



Primer día de tests (todas las fotos): Jacques comenta sus impresiones a Jacky Eeckelaert, jefe de ingeniería del vehículo de Sauber, y principal punto de contacto técnico de Villeneuve durante el test; hubo algún problemilla con la zaga del C23.

Que levanten la mano los que les guste Jacques Villeneuve. Que levanten la mano los que no. Oh... está reñido. ¿Mitad y mitad? ¿60-40? Tal vez 40-60. Bien, probemos esto. Que levanten la mano los que alguna vez pensaron que Jacques correría con Sauber-Petronas en 2005. ¿Alguien...?

Ya me lo imaginaba. Pero aquí está, el campeón del mundo de F1 de 1997, con un pie firmemente plantado en el suelo del box Sauber en el Circuit de Catalunya y el otro colgando sobre un C23. Jacques Villeneuve: piloto de Sauber. En serio. Vacila, a lo Neil Armstrong, un centímetro antes del alunizaje. ¿Unas palabras para celebrarlo, Jacques? No creo. Es un poco incómodo tratar de soltar un discursito en equilibrio sobre una pierna. ¿Un saludo para la prensa? Ni hablar. No hay nadie a quien saludar. Ni fotógrafos ni periodistas. Sólo Jacques, tres mecánicos y *F1 Racing*.

Son las 20.33 del jueves 25 de noviembre, la noche antes del primer test de Jacques, exactamente 12 horas y 39 minutos antes de su primera vuelta con un Sauber, apenas la punta de lo que será un enorme iceberg de 97 giros. Va a ser un día largo y ajetreado, dedicado únicamente a la aclimatación, a que Jacques, el equipo y el coche lleguen a conocerse.

Ahora mismo está haciendo la instalación definitiva en el cockpit. El asiento ya se lo hizo hace tres semanas en la fábrica de Sauber en Hinwil, Suiza, pero esta noche será la primera vez que se acomoda en el coche en su propio asiento. Un momento importante. Debe de serlo, porque Peter Sauber, que está cenando con el resto del equipo de tests en la otra parte del box, se levanta de un salto para venir a verlo.

Sauber no suele levantarse de un salto para nada. Durante los fines de semana de carrera, su porte es serio y tranquilo, su expresión estrictamente contenida. Pero esta noche sí que da un brinco, impaciente, radiante, con una sonrisa de oreja a oreja.

Uno entiende la base de su argumento con Villeneuve. Sauber nunca ha contado con un campeón del mundo y se le nota.

"¿Qué es esto?", pregunta Sauber cogiendo el volante de Villeneuve y ▶

señalando la moldura provisional de espuma y cinta adhesiva colocada para agarrarlo. Está bastante raído. "¡Es espantoso!", insiste fingiendo estar horrorizado mientras inspecciona el material proporcionado a su nueva estrella.

"Es arte", bromea Villeneuve. "Y el arte de peor aspecto siempre es el más caro".

Sauber se ríe entre dientes. "No, no, esto no sirve". Los dos sueltan una risa algo nerviosa, tímidamente. Pero la cordialidad del momento es auténtica. Todavía se están conociendo, en modo pre-luna de miel.

Pero en la sesión de fotos de mañana no se verá nada de esto. Saldrá Jacques con su nuevo mono azul, Jacques sujetando su casco, Jacques mirando a la derecha, luego a la izquierda. Un rápido apretón de manos con Sauber. Impecable. Clásico. Sin emoción. Y, en el fondo, sin sentido.

Pero su breve diálogo sobre el volante ofrece una percepción más reveladora acerca de esta relación embrionaria. Son tiempos cruciales, cada interacción establece pautas para el futuro. De este vínculo brotará la relación más amplia de Jacques con el equipo.

Ya los considera como de la familia. "Nadie me odia... aún", dice JV al día siguiente. ¿Espera que lo hagan? "Oh, habrá días, como en todas las familias".

No obstante, ahora mismo, durante la instalación, el humor predominante es tranquilo. Jacques se sienta en el coche sin casco ni verdugo, sus ojos azul verdoso absorben cada detalle, en busca de posibles mejoras o ajustes (véase recuadro).

Peter Sauber se inclina y le pasa el tan criticado volante. JV lo coge con ambas manos, evaluando cada milímetro. Hay que quitar un par de pedacitos de relleno antes de que lo coloque en la columna. Gira el volante a izquierda y derecha. ¿Todo bien?

Se pone los guantes, pero no antes de hacer crujir los nudillos. Jacques lo hace a menudo, cuando piensa mucho o alivia la tensión. Vuelve a agarrar el volante. Está claro que esto es más que comprobación sistemática. Le brillan los ojos.

NO CABE duda, Jacques parece la mar de contento por estar en Sauber. ¿Y por qué no debería estarlo? Es un equipo muy bien dirigido, de arriba abajo. Villeneuve cree firmemente que durante 2004 fue el equipo que más mejoró de todos. Es mucho decir, teniendo en cuenta la espectacular curva ascendente de McLaren: de rompedores contumaces a vencedores en Spa por medio de un coche nuevo a media temporada. Pero Jacques no es estúpido. Si lo cree, sin duda tendrá algo cuantificable con que respaldarlo.

Sauber es bueno. Eso es un hecho. Pero por sí solo eso no explica por qué Jacques está aquí. De hecho, como mero espectador es mucho más fácil dar con razones para que Jacques *no* esté en Sauber. En primer lugar, un choque de personalidades y objetivos. Pensemos en ello...

Personalidad: el carismático y rebelde chico canadiense que habla por los codos topa con el nada carismático veterano suizo que... no habla. ¿Una forma segura de buscarse malentendidos, rencores y lágrimas antes de acostarse? Dicen que los dos tienen fama de testarudos y propensos a erráticos cambios de humor. La sal de la tierra los días buenos, Tabasco los malos.

Objetivos: el antiguo campeón del mundo con algo que demostrar (a sí mismo, al paddock y al mundo, no necesariamente por este orden) se une al eterno equipo segundón, al que en su día se atribuyó la declaración de intenciones oficiosa de que en F1 no es necesario ganar. No es una asociación que uno añadiría de forma natural a sus fantasías sobre la F1, ¿verdad?

Entonces, ¿por qué está Jacques en Sauber?

Bueno, por un lado está allí porque BAR le plantó y porque nadie más le quería. En 2004 habló con Williams y con BAR.

El C23 del test (abajo) era de especificación 2004 (motor y chasis), pero calzaba Michelins de 2005; en un test con ocho equipos, Peter Sauber (abajo dcha.) quedó la mar de contento con el tercer mejor tiempo de JV (1m 15,219s); Jacques y Eeckelaert repasan pormenores técnicos (inferior).









>Equipo Sauber

Fundado 1970
Debut en F1 Suráfrica 93
Sede Hinwil, Suiza

Personal clave
Jefe de equipo Peter Sauber
Director técnico Willy Rampf
Responsable tren de potencia Osamu Goto
Responsable ingeniería del vehículo Jacky Eeckelaert
Aerodinamista jefe Seamus Mullarkey
Director deportivo Beat Zehnder
Jefe de mecánicos Urs Kuratle
Número total de empleados 290
Miembros del equipo de carrera 55
Miembros del equipo de tests 25

GP disputados 197
Puntos 175
Victorias 0
Podios 6
Poles 0
Vueltas rápidas 0

1970 Sauber gana el campeonato suizo de subidas en cuesta con su primer coche, el C1
1989 Gana el Mundial de Sport Prototipos y Le Mans con Mercedes
1990 Campeones del mundo de Sport Prototipos con Mercedes
1993 Fórmula 1: Sauber-Ilmor: 6º, 12 pt (JJ Lehto, Karl Wendlinger) Lehto puntúa en la primera carrera, 5º en Suráfrica
1994 Sauber-Mercedes-Benz: 8º, 12 pt (Andrea de Cesaris, Heinz-Harald Frentzen, Lehto, Wendlinger)
1995 Sauber-Ford: 7º, 18 pt (Jean-Christophe Boullion, Frentzen, Wendlinger)
1996 Sauber-Ford: 7º, 11 pt (Frentzen, Johnny Herbert)
1997 Sauber-Petronas: 7º, 16 pt (Norberto Fontana, Herbert, Nicola Larini, Gianni Morbidelli)
1998 Sauber-Petronas: 6º, 10 pt (Jean Alesi, Herbert)
1999 Sauber-Petronas: 8º, 5 pt (Alesi, Pedro Diniz)
2000 Sauber-Petronas: 8º, 6 pt (Diniz, Mika Salo)
2001 Sauber-Petronas: 4º, 21 pt (Nick Heidfeld, Kimi Räikkönen)
2002 Sauber-Petronas: 5º, 11 pt (Frentzen, Heidfeld, Felipe Massa)
2003 Sauber-Petronas: 6º, 19 pt (Frentzen, Heidfeld); nuevo túnel viento
2004 Sauber-Petronas: 6º, 34 pt (Giancarlo Fisichella, Massa)

Williams no le devolvió la llamada, eso dice él, y lo de BAR quedó en nada. Pero esto es una serie de acontecimientos, no una *razón*.

Para encontrar una razón hacen falta dos cosas: motivo e intención. En lo que respecta a Jacques, los dos son simples. Proyecto a dos años. Motivo: "Me gustó lo que vi". Intención: "Si avanzamos juntos, quiero seguir aquí. Creo que podemos lograr algo".

Bueno, la intención es convincente, ya que no la motivación.

Otra posible intención es plantar un pie en la puerta de Ferrari a través de la especial, o quizá ya no tan especial, relación de Sauber con la Scuderia. "Sería estúpido si pensara eso", dice. E insiste en que Sauber no es un escaparate en el que tratar de impresionar a otros equipos. En resumen, no va a hacer un Fisichella. Al menos, no abiertamente.

Sorprendentemente, su intención declarada es justo la contraria: si tuviera que elegir entre el éxito inmediato en un equipo puntero y labrarse su propio éxito en Sauber, preferiría esto último. Por eso sigue estando resentido por lo de BAR. Jenson y Taku se están dando la gran vida en la casa que Jacques construyó.

Pero, siendo realistas, cabe dudar de lo que Sauber pueda lograr en los próximos dos años. Tienen cinco equipos oficiales por

'Jacques insiste en que Sauber no es un escaparate para impresionar a otros equipos. No va a hacer un Fisichella'

delante. En el mejor de los casos podrían esperar desbancar a uno. E incluso eso exigiría que saliera algo estupendo de verdad de su carísimo túnel de viento. A no ser, claro, que Sauber consiguiera el apoyo de un fabricante, como VW, en cuyo caso la confianza de JV sería certera. Pero es mucho más probable que la lucha de Sauber sea conservar el sexto puesto ante las amenazas de Toyota y Red Bull.

Así que uno ha de cuestionar que JV diga que le gustó lo que vio en Sauber. No es que parezca poco sincero. Y, cómo no, está enterado de secretos de Sauber que los demás desconocemos. Pero cuando yo miro a Sauber, veo un equipo que lo hará bien simplemente quedándose donde está



Villeneuve fue muy positivo con el C23 (abajo): "Es manejable y perdona mucho, así que puedes ir ganando velocidad".

durante dos años. ¿Dónde está la motivación en eso?

Entonces, ¿qué otra cosa podría ser? No *tenía* que firmar el contrato con Sauber. Nadie le obligó. Por alguna razón el sexto mejor equipo de F1 le atraía. ¿Dinero? Qué va. Jacques tiene mucho, Sauber casi no tiene. Peter Sauber insiste en que JV tiene un sueldo "normal", sea lo que sea eso. ¿Seguir en el mundillo? Sí, seguro. ¿Ganas de correr? Claro. Razones más que suficientes.

Pero tal vez la razón más importante sea sencillamente cómo le hizo sentirse Peter Sauber. No sólo *querido*, eso es demasiado simplista y vanaglorioso. Descubre el pastel cuando le pregunto qué fue lo que le impresionó de Peter Sauber cuando se reunieron para hablar del equipo.

Larga pausa. Hace crujir dos dedos. "Buena pregunta". Otra larga pausa. Tres crujidos más. "Me tomó en serio". Bingo.

Mientras habla, su entonación cambia, pasando de grave a aguda, como si le avergonzara decirlo. He aquí un hombre, antiguo campeón mundial, a quien llevaban ya unos cuantos años sin tomárselo en serio (su jefe de equipo, los demás equipos, pilotos o periodistas). Y en cierta manera, y de un modo extrañamente inseguro para un hombre de tan gran desparpajo, él cree que *debería* serlo.

Y tal vez tenga razón. Que levanten la mano los que piensen que pudiera tenerla. ¿Veis? Ya no estáis tan seguros, ¿eh?

A vueltas con los ajustes

"Soy mucho más quisquilloso que otros pilotos", dice Jacques. "Todo ha de ser perfecto si quieres darlo todo. Soy así con la mayoría de cosas".

Su requisito más conocido es el recorrido increíblemente corto de los pedales de freno y gas, corregidos al milímetro. Pero con JV se va más allá de las variables estándar. He aquí otras peculiaridades que afloraron durante el test con Sauber:



Zona: Volante
Petición: Una única leva de cambio a la derecha. Pasar los botones de límite de velocidad en el pit lane y radio a la izquierda, el del punto muerto a la derecha
Explicación: JV es el único que cambia accionando una sola leva
Medidas: Rehecho para el test de Jerez la semana siguiente



Zona: Cuatro antenas de emisión montadas en el centro del chasis
Petición: Quitarlas, por favor
Explicación: Están justo en su línea de visión, pero el equipo las necesita ahí por razones aerodinámicas
Medidas: Pintarlas de gris (eran negras) para que no perturben tanto su campo de visión



Zona: Visera del casco
Petición: Banda de 10 mm en la visera que ejerza de parasol
Explicación: El bajo sol matinal en España deslumbra a JV
Medidas: Pegan una banda de cinta adhesiva negra en la visera. Muy sutil



Zona: Parabrisas
Petición: Parabrisas 2 mm mayor
Explicación: Mayor desviación del aire, así que éste golpea menos sobre el casco
Medidas: Hecho en el acto, luego aumentado de nuevo para la siguiente tanda

"Trato de no ser muy exigente y hacer lo menos posible al principio. ¡Hasta que me conozcan mejor!"

Y eso es JV no siendo muy duro con los mecánicos el primer día

Stirling Moss sobre **Juan Manuel Fangio**

(47,1% de victorias de 51 GP disputados)

"A pesar del dominio reciente de Michael Schumacher, sigo creyendo firmemente que Juan Manuel Fangio tenía una posición de ventaja sin igual que le convierte en el mejor piloto que haya dado nunca la F1. No sólo poseía una gran velocidad natural, también tenía niveles enormes de concentración, que le hacían sumamente consistente. Podía marcar el mismo tiempo rapidísimo por vuelta, una y otra vez, agotando con ello a sus rivales. Y podía hacerlo porque rara vez tenía que utilizar todo su arsenal.



Un hombre que sabe lo que hace (recuadro dcha.): el sublime Fangio desliza su Lancia-Ferrari hacia la victoria en Gran Bretaña 56; Moss (dcha.) tenía la pole pero abandonó.

"Le recuerdo un solo error en toda su carrera, en Monza en 1952, cuando se rompió el cuello. Y sucedió porque estaba hecho polvo, tras haber conducido toda la noche para llegar a la carrera.

"Fue Fangio quien me enseñó cómo conducir rápido. Nunca se lo pedí porque pensaba que eso no haría más que hacer sentir incómodo a un hombre de su humildad y cortesía. En vez de eso, recibí la mejor educación posible simplemente siguiendo sus trazadas, aprendiendo qué hacer y cuándo.

"Como yo y todos los demás, Fangio tuvo que lidiar con un riesgo a vida o muerte muy real, en una escala inimaginable en la actualidad. Y lo hacía muy bien. Los pilotos no podían cometer errores y salir impunes, y eso lo hacía un deporte muy distinto. Un íntimo amigo mío, Peter Collins, se mató en el Nürburgring a sólo 100 km/h. Pero la sangre fría de Fangio le daba una gran ventaja psicológica".



¿QUIÉN SE LLEVA LA PALMA?

Como seguramente ya sabrás, el gran Michael Schumacher volvió a ser nuestro Hombre del Año en 2004, y van. Pero hay un apartado estadístico en el que sigue sin alcanzar el dominio absoluto: la relación entre victorias y GP disputados.

FOTO: GRAHAM CHARLES BEST; ARCHIVO LAT

Mario Andretti sobre **Alberto Ascari**

(40,7% de victorias de 32 GP disputados)

Como piloto, Alberto Ascari siempre fue el que traté de emular en mi carrera.

"Le vi por primera vez en acción en el GP de Italia de 1954 en Monza. Yo era un impresionable joven de 14 años y él corría para Ferrari contra el dominante y todopoderoso equipo Mercedes. Cómo no, ya había leído sobre él, y lo describían como frío, calculador y siempre bajo control, todo lo que uno quería ver en sus héroes.

"Pero más importante que eso, y lo más memorable de Ascari en ese GP en Monza, fue el modo en que lo dio todo, aunque no tuviera ninguna posibilidad de ganar. Cada vez que pasaba por delante de mí, podía ver la determinación en su rostro, y vuelta tras vuelta llevaba la cola de ese coche descolgada, levantando nubes de arenilla y polvo.

"Sus logros tampoco se pueden discutir. Ganó el 41% de los grandes premios que disputó, en una época en que también corría gente como Fangio, muchas veces con coches mejores que el suyo. Mientras que Fangio corría con un poco de margen, Ascari sólo sabía pilotar a fondo, y me gustaba muchísimo por eso.

"Hoy día, me descubro ante Michael Schumacher. Pero ¿quién dice que otro piloto no se podría haber apuntado un récord semejante de haber contado con el apoyo de la reciente fiabilidad de Ferrari?

"Creo que Ascari podría y habría hecho lo que Schumacher ha hecho, seguro."





El gran Ascari (abajo, en el GP de Italia 52 con el Ferrari 500) estimuló la imaginación de Andretti (superior) cuando éste era joven: "Ascari sólo sabía ir a fondo".



Keke Rosberg sobre **Michael Schumacher**

(39,3% de victorias de 211 GP disputados)

Michael es el primer piloto en la historia de la F1 en maximizar su talento. Hace 15 años, Ayrton Senna subió el listón del profesionalismo, pero Michael lo ha llevado a un nivel totalmente diferente. No existe una fórmula mágica para eso: lo ha hecho simplemente trabajando más duro que cualquier otro.

"Su energía y entrega son increíbles, y ha impuesto su ética del trabajo sobre la F1 hasta el punto de que todos los pilotos tienen que tratar de imitarle. No siempre fue así: si en la época de Fangio alguien hubiera trabajado tan duro como Michael, se lo habrían tomado a risa.

"Además, Michael disfruta muchísimo del mero pilotaje. Y le encanta pilotar su Ferrari –en su lugar, ¿a quién no?– e incluso practica karting en invierno. Estos últimos dos años ha competido en pruebas de karting locales en Alemania, por pura diversión.

"En Ferrari ha creado una situación en la que no debería parar de ganar en el futuro, y ¿quién sabe cuándo acabará todo? El equipo técnico sigue unido y las mejoras de seguridad tanto en los coches como en los circuitos permiten a Michael seguir más tiempo de lo que podría haber hecho en otra época. También puede tirar al límite sin tener que preocuparse por hacerse daño de verdad.

"El mejor cumplido que puedo hacerle a Michael es decirle a mi hijo Nico, que corre en F3, que aprenda de él, no de nadie más. Michael es una leyenda".





Japón 2004 (abajo) fue la 83ª victoria de Michael; su palmarés no tiene precedentes, y sus dotes de liderazgo están a la altura de su velocidad y desempeño; según Rosberg (superior), es el mejor.



'TOP' 10 EN PORCENTAJE DE VICTORIAS EN F1

No corrían tan a menudo y sus coches no eran tan fiables, lo que hace las hazañas de Fangio y Ascari tanto más extraordinarias.

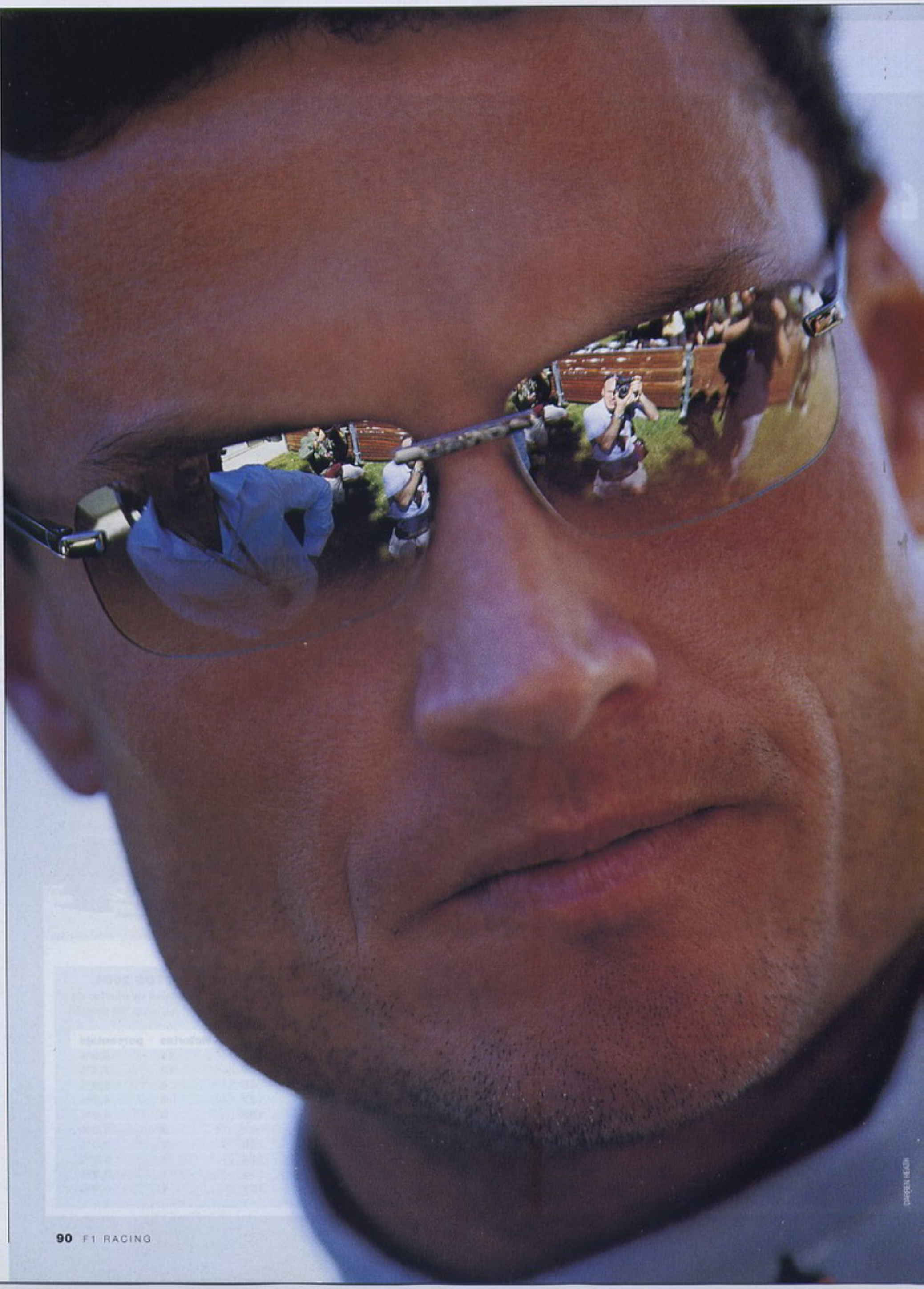
	Piloto	GP disputados	victorias	porcentaje
1	Juan Manuel Fangio	51	24	47,1%
2	Alberto Ascari	32	13	40,7%
3	Michael Schumacher	211	83	39,3%
4	Jim Clark	72	25	34,7%
5	Jackie Stewart	99	27	27,2%
6	Alain Prost	199	51	25,6%
7	Ayrton Senna	161	41	25,5%
8	Stirling Moss	66	16	24,2%
9	Damon Hill	115	22	19,1%
10	Nigel Mansell	187	31	16,6%

RELACIÓN GP/VICTORIAS DE LOS PILOTOS 2004

¿Por qué Michael es tercero en la lista de porcentajes de triunfos de todos los tiempos? Compárese su índice con el del resto del pelotón.

Piloto	GP disputados	victorias	porcentaje
Jacques Villeneuve	133	11	8,3%
David Coulthard	175	13	7,4%
Juan Pablo Montoya	68	4	5,9%
Ralf Schumacher	127	6	4,7%
Rubens Barrichello	195	9	4,6%
Kimi Räikkönen	67	2	3,0%
Fernando Alonso	50	1	2,0%
Jarno Trulli	128	1	0,8%
Giancarlo Fisichella	141	1	0,7%
Olivier Panis	157	1	0,6%

ARCHIVO LAT; MARK THOMPSON/GETTY IMAGES; CLIVE ROSE/GETTY IMAGES



DAME EL ARTE

Fue un acto sencillo en el box, como son siempre estas cosas: para reírse de la constante búsqueda de la perfección de DC, de sus constantes peticiones de un retrovisor más bajo aquí o un anclaje de la botella para beber más alto allá, los chicos habían preparado un retrovisor regulable para él. Era el domingo por la mañana en Brasil, 2004. Era el comienzo del último día del último fin de semana de DC con West McLaren-Mercedes. La ceremonia fue lo fácil; la respuesta de DC fue más difícil. ¿Qué podía decir? Había dado todo lo que tenía. Habían dado todo lo que tenían. Habían sido nueve años increíbles llenos de altibajos. No quería irse pero tenía que hacerlo, con mucho por demostrar. Sobre estos tipos –sus mecánicos– había girado su mundo durante lo que se antojaba como toda una vida. De pronto, sintió una punzada en el pecho. Intentó mantener la calma, decir algo agudo, pero no le salían las palabras. Bajó la mirada, tratando de no llamar su atención. Notó que se le saltaban las lágrimas. No podía hacer nada. Los chicos se revolvían nerviosos. Tras lo que pareció una eternidad, sucumbiendo por fin ante el momento, sin temer ya mostrarles lo emocionado que estaba, levantó la vista. "Gracias, chicos", dijo, con voz temblorosa…

"GRACIAS POR TODO. OJALÁ LO PUDIERA HABER HECHO MEJOR POR VOSOTROS"

Texto Peter Windsor



Al final, el GP de Brasil 2004 fue un ejemplo típico de la última fase de la carrera de David Coulthard. Entrenamientos libres y oficiales fueron vacilantes. Errores de pilotaje –una excursión por la escapatoria, un trompo en el pit lane– interrumpieron tandas muy rápidas. Pero cuando importaba, el sábado por la tarde, la vuelta no estuvo a la altura de lo que prometía sin estar presionado. Luego, sobre la parrilla mojada del domingo, aportando su granito de arena en el proceso decisorio del equipo, DC calzaba Michelins de seco en su McLaren-Mercedes MP4-19B. La pista le pareció resbaladiza pero conducible, sobre todo en las trazadas anchas. Había que jugársela: ¿intermedios o slicks? Pasaban los minutos. Casi en el límite, Kimi Räikkönen, el compañero de DC, en la segunda fila, optó por intermedios.

DC, habiendo probado los de seco, se arriesgó. En las primeras vueltas iría de puntillas, manteniendo el coche por lo negro, y luego, cuando la pista empezara a secarse, recuperaría todas esas posiciones perdidas en parrilla. Podría hacerlo. La suya podría ser una atrevida y sensacional última carrera con McLaren.

Pero al soltar el embrague y dar gas para el inicio de la vuelta de formación, sus esperanzas se desvanecieron. Las ruedas traseras patinaban como locas. No se movía de sitio. Embragó y volvió a probar. Lo mismo. Patinaje de ruedas descomunal.

"Chicos, me patinan las ruedas en todas las marchas. ¿Qué pasa?".

En Magny-Cours 2000 compartieron la primera fila de la parrilla, y al final ganó David, y no sólo por un dedo (arriba); fue una de las mejores victorias de Coulthard; hace cinco años DC fue un buen tercer clasificado en el campeonato.

La carrera en F1 de David Coulthard

Compilado por Dom Taylor



1990-1993 – Días de prueba
Primeros pasos en un F1 en noviembre de 1990, probando el McLaren MP4/5 (izda.) como premio por ser elegido Piloto Joven del Año *Autosport* tras su temporada en la F- Vauxhall-Lotus. En 1992 prueba el Benetton y en 1993 es piloto probador de Williams.



1994 – A los leones
Ascendido de probador a titular junto a Damon Hill en Williams tras la muerte de Ayrton Senna. La primera carrera de DC, España (izda.), llega apenas dos semanas después. Sólo un fallo de encendido le priva del podio. Nigel Mansell le sustituye en Francia y los tres últimos GP.

'Hubo un tiempo en que David y Michael corrían –luchaban, curva a curva– por el liderato'

Una corta pausa. Luego la respuesta:

"Tardará un poco en coger temperatura. Tranquilo, tranquilo".

Traducción: por increíble que parezca, justamente en esta carrera, le habían puesto el juego de ruedas que usó para alinearse en parrilla, neumáticos que ahora estaban fríos como un témpano. Los de seco e intermedios calentados habían sido llevados a la parrilla en cuanto salió de boxes; y, en parrilla, le quitaron las ruedas de la vuelta de preparrilla y las dejaron a un lado como juego de reserva. Tomaron la decisión… pero luego le volvieron a montar las ruedas 'frías' por error. Es de suponer que los de seco 'calientes' estaban ahora en el box.

Resbalando en la salida (¡en subida, además!) y frenando prontísimo para la primera curva, DC fue embestido por un Minardi. Bang. Por la recta de atrás, los coletazos del aquaplaning sacudían los brazos de tope a tope.

Avanzó a trancas y barrancas, viendo cómo los coches que le precedían se escapaban. Su última carrera para McLaren. Se acabó. Final del capítulo. Final del libro.

Más tarde, ya sobre pista seca y el coche medio competitivo en el centro del pelotón, a pesar del golpe, vio a Michael en sus retrovisores.

"¿Por la posición?", preguntó.

"Afirmativo. Lucha por la posición. Lucha por la posición".

Michael estaba pegado a su caja de cambios al llegar a la cerrada derecha en subida. DC se quedó en medio de la pista, haciendo dudar a Michael. El coche rojo se movió, y también DC, cerrando la puerta con firmeza. Con Michael o sin él, en medio del grupo o no, tanto si era el último GP como si no, seguía siendo un piloto de carreras. Tenía que demostrarlo. A McLaren. Al mundo. A sí mismo.

Hubo un tiempo en que DC y Michael corrían –luchaban, curva a curva– por el ▶

DARREN HEATH, ARCHIVO LAT



1995 – Ganador
Frank Williams elige a DC sobre Mansell como compañero de Hill. DC se anota una merecida victoria en Portugal (izda.) y es tercero en el campeonato, pero comete demasiados errores y Jacques Villeneuve le sustituye para la temporada de 1996.



1996 – Nuevo comienzo
DC entra en McLaren junto a Mika Häkkinen. El mejor resultado del año es un segundo en un Mónaco pasado por agua, tras Olivier Panis y por delante de Johnny Herbert (izda.). Temporada difícil en conjunto, coche muy lejos del Williams.

Una salida fatal en Mónaco 2001 (dcha.) tuvo como castigo rodar más de media carrera clavado detrás del Arrows de Bernoldi.



1997 – Otra vez ganador Victoria sorpresa en la primera carrera del año en Australia (izda.), un debut de ensueño para la multimillonaria campaña West McLaren-Mercedes. DC dice que esta victoria significa más que la primera que logró con Williams. También gana en Italia.



1998 – Escudero de Mika A la sombra toda la temporada mientras Häkkinen va lanzado al título. La pauta del año se fija en Australia (izda.), donde DC se siente obligado a ceder el liderato a Mika tras un malentendido de éste en boxes. Mika gana siete GP más, DC sólo uno, en Imola.



> 'McLaren siempre vio a DC como un gran piloto que tener junto a dos finlandeses aún más grandes'

liderato. Recordemos Argentina, 1998, o Magny-Cours, 2000. En ese momento DC era un piloto muy rápido, entregado y ganador de McLarens de F1. Era el chico que lo tenía todo: un gran físico, afinado por años de gimnasio y consumo disciplinado de comida y bebida; era un piloto con elocuencia, aplomo e inteligencia, y ser rico no le había vuelto desmañado. Con sus abultados ingresos no se compró un torrente de yates, aviones o discotecas; tenía apartamentos en Londres y Mónaco y adquirió un hotel. Uno bueno. Una inversión.

No maldecía ni salía pisando fuerte de las entrevistas. Cada año, como si fuera su obligación, invitaba a comer a los periodistas que gustaban de censurarle por ser "aburrido" o "decepcionante". Trabajó duro. Y nunca perdió su sentido de la ética.

Cuando Ron Dennis pidió a DC que dejara pasar a Mika Häkkinen en Jerez, 1997, al principio DC se indignó, pero luego se resignó. Antes de la carrera no se habló nada. Costaba entender lo que sucedía. Pero DC era un jugador de equipo y la petición estaba clara. Por alguna razón querían que ganara Mika.

Después, al darle las gracias, Dennis le explicó que habían querido que ganara Mika porque llevaba más tiempo trabajando en el programa motorista Mercedes; desde el principio, de hecho. DC no lo entendió, en el sentido de que todos forman parte del equipo y cada uno desempeña su papel, y su trabajo, como piloto, es tratar de superar a su compañero además de a sus rivales, pero aun así lo dejó estar: ¿qué podía hacer? ¿Qué opciones tenía?

Unos meses más tarde, en Melbourne, 1998, fue distinto. Mika y él habían llegado a un acuerdo precarrera: quienquiera que llegara primero a la primera curva –fue Mika–, ganaría. Luego Häkkinen oyó mal un mensaje por radio y enfiló el pit lane por equivocación. DC se iba a llevar la victoria que debería haber disfrutado en España.



Sólo que le explicaron por radio que Mika había parado por error. No hubo órdenes para que levantara el pie, para que dejara ganar a Mika. Sólo información… con la que DC podría hacer lo que le pareciera.

Era algo entre caballeros. Y DC iba a ser fiel a su palabra. Así que levantó el pie. Dejó pasar a Mika. Acabó segundo.

Pensándolo ahora, a partir de entonces la suerte ya estuvo echada, no por lo que DC aguantó en Jerez o Melbourne, sino por lo que otros *no* hicieron a cambio. Mika nunca le devolvió el favor a DC. McLaren siempre le vio como un gran piloto que tener junto a dos finlandeses aún más grandes. DC llegó a ganar muchas carreras –13– pero después de eso nunca llevó la delantera. Su psiche, y hasta cierto punto su dignidad, quedaron debilitadas.

Otros pilotos –un Michael, un Juan Pablo, un Jacques, incluso un Damon– podrían haberse servido de lo sucedido en Jerez y Melbourne para volverse duros como una piedra en su manejo del equipo y los rivales. Pero no DC. En mi opinión, posee una percepción más amplia que la mayoría de chicos del pit lane; además, tiene más sensibilidad para la ética del trabajo.

En el frenesí cotidiano de la F1, su reacción fue imperceptible entonces, pero ahora está clara: trabajó más duro en el gimnasio, se puso más en forma, pasó aún más tiempo con el departamento de márketing del equipo, haciendo su trabajo a la perfección. Frente al laconismo de Mika o Kimi, DC sería la diligencia personificada, ►

Es normal que David no parezca muy entusiasmado (arriba): en 1998 en Melbourne le cedió el triunfo a Mika según un acuerdo precarrera, después de que éste perdiera el liderato por un error; los McLaren doblaron a todo el grupo; David con su mánager, Brundle, y Dennis (abajo); ¿no habría sido mejor para DC fichar a un abogado que no duplicara tantos de sus propios atributos?



1999 – Triunfo en casa
Lo mismo que en 1998 en cuanto al título, pero la victoria en Gran Bretaña (izda.) destaca con luz propia. También se anota una memorable victoria en Bélgica, pero Häkkinen le supera en parrilla y en carrera. Tiene mala suerte pero le falta consistencia en



2000 – Al alza
Tres victorias: Inglaterra, Mónaco y Francia (izda.). En Francia McLaren confirma a DC para 2001. Devuelve el favor adelantando a Schumi en la vuelta 40 para anotarse uno de sus mejores triunfos. Parece candidato al título, pero luego pierde impulso.



abarcándolo todo, pensando en todo. Siempre se mostró coherente en las entrevistas, y a menudo daba a los periodistas la cita que ansiaban. Ni se le pasaría por la cabeza atravesar corriendo el paddock, como hace Michael a menudo, para no ser interceptado. En resumen, se convirtió en el piloto perfecto… o en su percepción del piloto perfecto.

Mirándolo ahora, en realidad DC estaba ocultando las imperfecciones desarrolladas a consecuencia de Jerez y Melbourne. Se observaba a sí mismo desde el exterior, diseñando el DC que creía que debería ser, y no siendo el DC que hiciera lo que la mayoría de pilotos hacen sin pensar, es decir, el que sólo pilotara el maldito bólido y no viera a nadie en su universo que no fuera él. Como Michael. Como Juan Pablo. Como Kimi. Como Mika. Uno intuye que si no hubiera sido tan apto, tan corporativo, habría podido ser un mejor piloto *de carreras*. Habría tenido menos muletas.

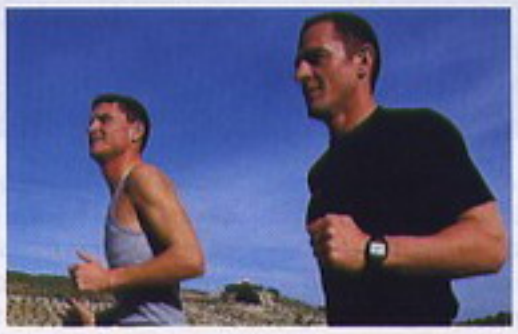
Pero la vida se complicó cada vez más. Cuando Mika se retiró, Kimi, un clon de Mika, sepultó a DC. Además, empleó como mánager al inteligente y de mucho mundo Martin Brundle, sin darse cuenta de que simplemente estaba aumentando algo que ya tenía, que esta fichando a un tipo en la misma onda, alguien que comprendía los 'problemas' de DC. La mayoría de pilotos emplea a un mánager que haga lo que ellos no pueden hacer, o lo que no quieren hacer.

En realidad, DC seguramente necesitaba poco más que un abogado discreto y de categoría que gozara del respeto de Ron Dennis y que sólo esperara que DC ganara; el bueno de Martin era de hecho otra muleta en la que apoyarse.

DC se volvió aún más apto, cada vez podía mezclarse mejor con los ricos y famosos, un gran tipo con el que pasar el rato… y sin querer entorpeció su desarrollo como piloto de carreras puro. Michael afinaba y pulía su equipo Ferrari, cambiando tipos de sitio, sustituyendo a Eddie Irvine por Rubens Barrichello, y mejorando todo el tiempo. Kimi forcejeaba con problemas de subviraje en calificación que un par de horas antes describiera como inaceptables. Juan Pablo abandonaba ruedas de prensa, tildaba el coche de "mierda" y luego metía el Williams en la pole. ¿DC? DC trabajaba como nunca en los tests, quedándose en el circuito en su motorhome, volando por toda Europa para los sponsors, siguiendo con dos o tres horas diarias en el gimnasio, pero cometiendo luego errores cruciales en la calificación a una vuelta o no acertando del todo en carrera.

Estoy generalizando, claro. DC disputó y ganó grandes carreras y le birlaron otras. Después de marcar una gran pole, debería haber dominado en Mónaco 2001; debería haber ganado en Francia 99.

Pero aquí hablamos de por qué no ganó más carreras –en Montmeló (en cualquier





El pit lane vio lo mejor de Coulthard en Suzuka 2003 (arriba), donde se concentró en el pilotaje en lugar de ponerse nervioso con temas secundarios; incluso superó a Kimi, pero lo dejó pasar para que sumara más puntos; DC siempre trabaja duro en su forma física (centro), aquí con su antiguo entrenador Andy Matthews en Jerez en 2001; Kimi impuso su autoridad (izda.) al adelantar a David y ganar en Spa en 2004.

año) por ejemplo– y de por qué no correrá en McLaren en 2005, a pesar de ser uno de los tipos más talentosos que jamás se haya subido a un coche de carreras, a pesar de estar tan en forma como nunca haya estado y tan motivado como siempre.

Creo que la respuesta es que se esforzó demasiado en ser el piloto de carreras perfecto para su época y no simplemente un piloto de carreras. Para mí quedó claro en Suzuka en 2003 y 2004. Abordó la carrera de 2003 de un modo muy distinto, trabajando duro en su pilotaje antes de la

ESTA PÁGINA: ARCHIVO LAT; PEEL DEL/MAMGETTY IMAGES; EN LA OTRA PÁGINA: DARREN HEATH; ARCHIVO LAT; CLIVE MASON/GETTY IMAGES; XPB.CC



2001 – Tan cerca y tan lejos
Más cerca que nunca del título por el mal inicio de temporada de Mika. Gana en Brasil y Austria, y está empatado con Schumi antes de Mónaco: cala el motor en la pole y rueda media carrera detrás de Enrique Bernoldi (izda.). De mal en peor a partir de entonces.



2002 – Adiós Mika, hola Kimi
Sin Mika, ahora DC tiene que lidiar con Kimi. Pero no puede con él. Kimi le vence 10-7 en parrilla, pero DC le supera en puntos. DC vence en Mónaco (izda.) presionado por Schumi. Pero el coche no es lo bastante rápido para luchar por el título.

Los 10 pilotos no campeones del mundo con más puntos

David Coulthard ha sumado más puntos que ningún otro piloto no campeón; en 2001 fue subcampeón del mundo. Compilado por Dom Taylor

1 David Coulthard
1994-2004
Puntos 475
GP disp. 175
Victorias 13
Podios 60
Poles 12
Vta. rápidas 18
Le faltó poco en 2001, pero el poco fiable MP4-16 le falló. Empatado a puntos con Schumi tras cuatro carreras, pero de mal en peor después.

2 Rubens Barrichello
1993-2004
Puntos 451
GP disp. 195
Victorias 9
Podios 57
Poles 13
Vta. rápidas 15
Mientras sea N°2 de Michael en Ferrari, tal vez nunca pueda aspirar de veras al título; 2004 fue su mejor año, pero Schumi fue demasiado dominante.

3 Gerhard Berger
1984-1997
Puntos 385
GP disp. 210
Victorias 10
Podios 48
Poles 12
Vta. rápidas 21
Nunca tuvo el coche para luchar por el título en Ferrari, y fue eclipsado por su compañero, Senna, cuando sí que lo tuvo, en McLaren.

4 Carlos Reutemann
1972-1982
Puntos 310
GP disp. 146
Victorias 12
Podios 45
Poles 6
Vta. rápidas 6
Estuvo a punto en 1981 con Williams, cuando Piquet se hizo con el título por un punto en el último GP tras la pole de Carlos.

5 Riccardo Patrese
1977-1993
Puntos 281
GP disp. 256
Victorias 6
Podios 37
Poles 8
Vta. rápidas 13
En teoría, se acercó mucho en 1992 en Williams, subcampeón tras su compañero y campeón del mundo Nigel Mansell, que dominó de cabo a rabo.

6 Ralf Schumacher
1997-2004
Puntos 259
GP disp. 127
Victorias 6
Podios 24
Poles 5
Vta. rápidas 7
En 2003 tuvo el coche, y parecía poder lograrlo tras dos victorias consecutivas en Europa y Francia. Un accidente en Alemania arruinó sus opciones.

7 Jean Alesi
1989-2001
Puntos 241
GP disp. 201
Victorias 1
Podios 32
Poles 2
Vta. rápidas 4
Nunca estuvo donde debía en el momento adecuado; trocó volante con Schumi (Ferrari a Benetton) en 1996, su mejor temporada, justo cuando Benetton perdía gas.

8 Jacques Laffite
1974-1986
Puntos 228
GP disp. 176
Victorias 6
Podios 32
Poles 7
Vta. rápidas 6
Dos victorias a finales de 1981 y el bajón de Reutemann le pusieron en liza por el título. Acabó cuarto, a seis puntos del campeón Piquet.

9 Juan Pablo Montoya
2001-2004
Puntos 221
GP disp. 68
Victorias 4
Podios 23
Poles 11
Vta. rápidas 11
Debería haber sido campeón en 2003; tenía posiblemente el mejor coche y estaba a sólo tres puntos a dos GP del final. Luego llegó su pesadilla en Indianápolis.

10 Clay Regazzoni
1970-1980
Puntos 212
GP disp. 132
Victorias 5
Podios 28
Poles 5
Vta. rápidas 15
Tercero en el campeonato en su primer año, 1970, con Ferrari. Podría haber ganado de no haber debutado pasadas cinco carreras.

carrera, especialmente en las Curvas 1, 1A, Degner y Spoon. Se dio cuenta de que no respondía bien a la calificación a una vuelta; tenía que crear una estructura de la vuelta en su mente que fuera invulnerable a las presiones.

Pilotó a la perfección. Desbancó con facilidad a Kimi en parrilla, a pesar de tener que subir al muleto en el último minuto, y le habría superado en carrera y acabado segundo si el campeonato no hubiera estado en juego. Tal como fue, acabó tercero. ¿2004? DC hizo lo que estaba acostumbrado a hacer: combinó la simplicidad de su enfoque sobre Suzuka con nuevos tipos de simulaciones de pilotaje, complicando así el tema. Fue más estricto con su conducta, volviéndose un poco menos disponible, menos dócil, pero se trataba de un esfuerzo consciente en lugar de un instinto natural.

Y luego, a medida que pasaba el tiempo, empezó a sentir la presión acerca de su futuro. Martin jugó todas las cartas que conocía; DC trató de mantener la calma. Pero los fundamentos eran confusos. Había avanzado respecto a la simplicidad de sus preparativos de Suzuka 2003 y ahora trabajaba en programas de ordenador en lugar de los principios básicos. Kimi era constantemente más rápido. Se deslizaron errores. Chocó contra Christian Klien en Spa, en la recta. En China casi se llevó por delante a Michael al final de la recta, antes

> 'En Suzuka David desbancó a Kimi en parrilla a pesar de tener que subir al muleto a última hora'

de embestir a Ralf Schumacher. En Japón volvió a empezar desde cero estudiando sus notas de 2003, y volvió a ser más rápido que Kimi. No obstante, en carrera, a las puertas de un buen resultado, se enganchó con Rubens Barrichello en la chicane; y luego, en Brasil, hizo un trompo en el pit lane durante los libres del sábado. DC y Martin explicaron que hubo un problema con el limitador de velocidad y los frenos traseros; los ingenieros de McLaren dijeron que simplemente llegó demasiado rápido. *El sábado por la noche en Sao Paulo, DC celebró el final de su carrera sin precedentes en McLaren, 150 GP. En las invitaciones aparecía un DC a lo Mel Gibson con el encabezamiento "Daveheart". Casi todos los miembros de McLaren estaban allí, junto con Jenson Button, Kimi y los viejos amigos de David, Gil de Ferran y David Cawthorne. Y también Michael. Con el brazo alrededor de los hombros de DC, le dijo al oído que entendía la clase de presiones a que se había visto sometido, y que el ambiente de su equipo seguramente no había sido brillante, y que lo había pasado bien en su*



Existe una sincera cordialidad entre DC y Michael (izda.), a pesar de Spa 98, donde Schumi acusó a David de "tratar de matarme" tras una colisión bajo la lluvia torrencial, cuando el alemán se disponía a doblar al escocés.

escaramuza con él ese día y que seguía respetándole muchísimo y esperaba que encontrara lo que quería en el futuro.

Hablando con DC, uno podía ver las lágrimas en sus ojos, y que Michael y él tienen este vínculo, y se hacía evidente que todo ha ido bien, se mire como se mire. Si no vuelve a correr en F1, al menos ha ganado muchas carreras y ha definido el resto de su vida. Sin embargo, si tiene otra oportunidad –como espera fervientemente–, podría simplemente salir ahí y ser un piloto de carreras, lisa y llanamente, y hacer gala del maravilloso talento que hace mucho tiempo debería haber sido premiado con mucho más que meras victorias.



2003 – Calificación indigesta Montoya regala la victoria a DC tras un trompo en un caótico GP de Australia. Luego DC es líder en Malasia (izda.) antes de abandonar por avería eléctrica. Kimi gana y casi se hace con el título, mientras que DC va todo el año apurado con la calificación a una vuelta.



2004 – ¿Tocado y hundido? DC sabe que es su último año en McLaren aun antes de ponerse al volante: el 17 de noviembre de 2003 anuncian a Montoya como su sucesor. Sigue sin aclararse con la calificación a una vuelta. Pésima carrera en Brasil, mientras Kimi lucha por ganar.

Querido Ron:
Bueno, parece que los tiempos cambian. No sé qué piensas tú, pero, por lo que veo en las páginas rosa de la prensa económica, un puñado de prestamistas han llevado ante el juez al pulcro tío de la camisa blanca que dirige este cotarro de la F1. Apoyar el susodicho negocio de Bernard los pilló desprevenidos.

Qué cosa más rara, desde cualquier punto de vista, pero, hasta donde pude enterarme, esta pandilla de banqueros desembolsó 1.600 millones de dólares para acabar con una participación en el imperio de Mr. E, aunque sólo se metieron en ello por defecto: financiaron la tentativa de cierto magnate alemán por hacerse con una parte del chollo de la F1 y acabaron sangrando económicamente por la nariz. Pero en lugar de escabullirse y lamerse las heridas, optaron por medidas más audaces: a saber, enfrentarse a Ecclestone, cara a cara, por haberles dado gato por liebre.

En fin, resumiendo, los usureros decidieron presentar una demanda en base a que hubo algo de gato encerrado en cuanto a quién era directivo con derecho a voto en las empresas de Bernie, y quién no. Toda esta penosa historia acabó ante un juez que escuchó los argumentos durante un par de días, conteniendo los bostezos por cortesía, antes de anunciar que se largaba durante una semana o dos para meditar el asunto. Por lo que me han explicado, a fin de cuentas a Bernie le enseñarán la puerta de sus lujosas oficinas londinenses en Princes Gate, le arrancarán los galones y le dirán que coja el primer autobús hacia su casa, supongo que haciendo uso de su tarjeta rosa. Acto seguido, la F1 se transformará inmediatamente en una tierra de paz y abundancia, los dólares fluirán en todas direcciones y tener la cuenta en descubierto habrá pasado a la historia.

Esto es casi tan realista como esperar que el año próximo Montoya supere al adusto y silencioso rubiales que llegó del frío en una lucha directa. Sea cual sea el resultado de las deliberaciones del juez, si alguno piensa que Bernie se limitará a recoger su carpa y pasar con satisfacción a los libros de historia, es que no ha estado prestando mucha atención estos últimos 30 años. Su inescrutable telaraña de empresas ha sido tejida con tanto mimo que es prácticamente imposible sonsacar exactamente quién posee qué cuando se trata de contratos televisivos, acuerdos con promotores de carreras o contratos con circuitos. Que es precisamente como le gusta, claro.

Todo lo cual me lleva a tu cómoda situación, tan elegantemente instalado en tu curvilíneo conservatorio gris, Chez Woking, y tan alegre acerca de las perspectivas de tu equipo para 2005, y es comprensible. Mientras que tu colega allá en Grove está ocupadísimo tratando de encontrar algo mejor que un ex kartista brasileño con cara de niño como sucesor del Burger Boy, el único problema que tienen tus chicos es cuál se meterá por la fuerza en la primera curva en Melbourne, y cuál se quedará en el arcén esperando que aparezca la asistencia con una rueda trasera de repuesto.

Volviendo a tus planes futuros, si finalmente a Mr. E lo ponen de patitas en la calle, eres tú uno de los favoritos para encabezar la lista como el candidato más probable para dirigir el aspecto comercial de lo que sea que quede de este negocio que ahora está tan alborotado. La idea de que pases tus últimos años recostado en la cubierta de un yate de lujo, mirando las carreras por la televisión vía satélite, no se sustenta por ningún lado. Mucho mejor, cabría pensar, que consumas tu energía intentando asegurar que el mundo feliz del que siempre habla el GPWC despegue de verdad.

Y si Bernie se larga, también pudiera ser concebible que el Tío Max decidiera que ya es hora de disfrutar de su exilio voluntario en Mónaco y renunciar a la presidencia de la FIA (esta vez en serio). Eso daría una oportuna entrada al Hobbit particular de Ferrari para que tomara las riendas administrativas del organismo rector.

El nuevo titular de los derechos comerciales y el próximo presi de la FIA. Viejos antagonistas. El Show Ron & Jean. Qué fácil es decirlo, ¿verdad?

Te saluda cordialmente,

Mr Paddock



SCHLEBUSCH PHOTOGRAPHY

En el país de la fantasía de Mr. Paddock, Jean y Ron formarían una sabrosa pareja, dirigiendo el mundo juntos.

'Si a Mr. E lo ponen de patitas en la calle, es Ron el candidato más probable para dirigir el aspecto comercial de este negocio de la F1'