

F1

RACING

ABRIL 2005 - Nº 74 - 4,95 €

FISICHELLA vs ALONSO



¿EL COCHE MÁS BONITO DE 2005?
¡Compruébalo!

¡VAYA PAR!

COMPañEROS,
RIVALES Y LA
GRAN AMENAZA
DE FERRARI...

PADRINO ECCLESTONE
A VECES TENGO
QUE MENTIR?
Bernie nos lo cuenta
todo... ¡tal como no es!

1.950 MILLONES

El verdadero coste (en €) de la F1

DE NUVOLARI A VILLENEUVE
NO TENÍAN QUE GANAR,
PERO GANARON...
Javier del Arco recuerda
las carreras de gran premio
con vencedor sorpresa

PROBADORES DE AÚPA
MARC GENÉ Y
PEDRO DE LA ROSA
Ferrari y McLaren en sus manos



Una flor no hace primavera

Renault tuvo un inicio de fábula en Melbourne, pero los demás van a reaccionar



'Lo único que demuestra Melbourne es que 2005 va a estar reñidísimo'

No queremos arrogarnos el papel de abogado del diablo, pero tampoco que los lectores de *F1 Racing* crean que, visto lo visto en las antípodas, todo el monte es orégano y Renault se dispone a emular con paso marcial sus dos temporadas triunfales de 1994 y 1995, por entonces bajo la denominación de Benetton.

En el fondo, lo único que demuestra el podio de Melbourne es que la de 2005 puede ser -va a ser- la temporada más reñida en muchos años. Y de eso nos hemos de felicitar todos los aficionados a la F1, porque es lo que queremos.

Los devaneos políticos entre equipos e instituciones tienen importancia e interés (aunque el toma y daca entre Paul y Max en Australia fue de reír para no llorar;

¿es que al estar cabeza abajo les llegaba demasiado riego sanguíneo al cerebro?). Pero lo que queremos ver son carreras. La vieja sentencia de Frank Williams de que la F1 es un deporte los domingos de 14.00 a 16.00 y el resto del tiempo es un negocio, nunca fue más cierta que en el arranque de la presente temporada. Pero esas dos horas han de valer la pena y haremos sentir felices de amar este deporte(-negocio).

La carrera, como decimos, es el plato fuerte, pero el aperitivo de las calificaciones deja mal sabor de boca. En fin, una flor no hace primavera tampoco aquí, así que habrá que dejar pasar más carreras antes de dictar sentencia. Eso sí, todo el mundo parece añorar ahora el viejo sistema de 12 vueltas (cuatro intentos) en una hora, vigente hasta 2002 inclusive. Se cambió porque nadie rodaba durante la primera media hora. Bueno, si el problema era ése, dividamos la sesión en cuatro partes de 15 minutos con un intento a realizar en cada una. Tal vez cuatro flores por parte de todos los corredores sí que hagan primavera...

Valentí Fradera

> Steve Cooper

Mientras la temporada empezaba a moverse, nadie en la redacción de *F1 Racing* ha estado más liado que nuestro Steve, que cubrió la presentación de Jordan/Midland (páginas 14 y 68) y se las hubo con Bernie (página 44). (Pero lo que está deseando es el estreno de la nueva peli de Star Wars: *La Venganza de los Sith*).



> Alan Henry

Una vez más, Alan desenreda las complejissimas finanzas de la F1, explicando cómo se gastan esos 2.500 millones de dólares anuales (página 34). ¿Te sorprendería saber que el presupuesto de representación corporativa de un equipo es mayor que el de motores de otro? No, creemos que no.



> Chris Harris

Chris, columnista de *Autocar* y reportero freelance, es buenísimo al volante. Su mejor registro en el Nordschleife del Nürburgring es de 7m 46s. Eso es ir deprisa de verdad. Pero era su destreza con el teclado la que nos interesaba cuando le mandamos a Tel Aviv para la presentación 2005 de Minardi (página 78).



> Javier del Arco

Columnista de *F1 Racing* desde hace ya más de cinco años, su página es lo primero que leen muchos de nuestros lectores. Consagrado en la actualidad a escribir libros *racing*, encontró tiempo para un dossier sobre vencedores sorpresa de carreras de gran premio, del que este mes publicamos la primera parte (página 80).



Avda. Diagonal 491, 2º 1º 08029 Barcelona

STAFF

redactor jefe

Valentí Fradera

colaboradores

Javier del Arco

Xavier Pérez

maquetación y preimpresión

Nuevos Prismas.com

tel. redacción

93 409 05 64

fax 93 491 51 91

e-mail f1racing@

nuevosprismas.com

publicidad

Carmelo Lobo

tel. publicidad

635 55 58 65

STAFF INTERNACIONAL

editor in chief

Matt Bishop

executive editor

Oliver Peagam

managing editor

Stewart Williams

news editor

Steve Cooper

chief sub-editor

John 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

secretaría

Bianca Stephens

publishing director

Karl Penn

publisher

Steve Coombes

commercial manager

Ben Guyan

advertising manager

Aleatir Lewis

senior sales executive

Neil Mallott

publishing manager

Jonathan Heines

production controller

Lara Piercy

licensing director

Tim Bulley

sales director

John Chambers

F1 Racing es una publicación de Ediciones B&B Media Ibérica S. L. 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, Corea, Noruega, Polonia, República Checa, Rusia y Ucrania, Suecia, Suiza, Tailandia y Turquía por Haymarket Corporate Media, una división de Haymarket Magazines Ltd.

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

Depósito Legal: B-4893-1999
Precio para Península: 4,95 €
Precio para Islas Canarias, Ceuta y Melilla: 5,10 €
PRINTED IN ITALY
Impresión in-Pirella Göttsche, Italia
distribución Depaña

• La reproducción total o parcial de textos, fotos o ilustraciones sin permiso por escrito del editor está prohibida.

• Aunque el contenido de *F1 Racing* se revisa con esmero, ni el editor ni el impresor pueden aceptar responsabilidad por errores u omisiones.

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

• *F1 Racing* se publica 12 veces por año.

© Haymarket Corporate Media 2005

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

haymarket

DISTRIBUCIÓN SUSCRIPCIONES B. C. Asesoramiento y Diseño Gráfico S. L.
teléfono 93 448 49 71 fax 93 448 62 46
e-mail suscripciones.f1racing@bcds.com

Físico vs Fernando
En Australia volaron, pero ¿cuál de los dos pilotos de Renault dejará fuera de combate a Ferrari?

> Secciones

- 3 **Editorial**
Una flor no hace primavera
- 6 **Parade**
Las mejores instantáneas de Australia
- 10 **Pitpass**
Lo más caliente del inicio de temporada
- 20 **Javier del Arco**
Había que cambiar, y vaya si se cambió
- 22 **Correo**
Nuestros lectores opinan sobre la F1
- 88 **Crónica GP: Australia**
Así se resolvió la primera prueba del año
- 94 **Previo GP: Malaisia**
El calor pasará factura a los débiles
- 96 **Previo GP: Bahrein**
El GP del desierto vuelve a las andadas
- 98 **Bandera negra: D. Coulthard**
Un DC 'relajado' podría sorprender

> Artículos

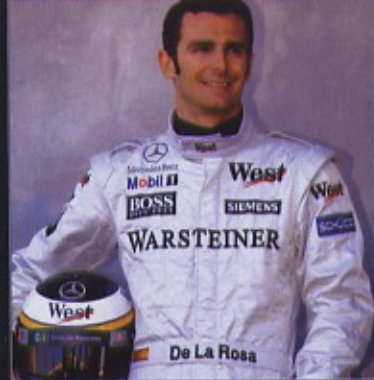
- 24 **Así es mi nuevo coche**
Fernando Alonso nos enseña y comenta su Renault R25, el coche que asusta a Schumi
- EN PORTADA
32 **¡Menudo pulso!**
Fisichella vs Alonso: compañero, rivales... pero ¿quién ganará este combate interno?
- EN PORTADA
34 **¡1.950 millones de euros!**
O, dicho de otro modo, 2.537.010.000 \$ es el verdadero coste de la F1. En serio...
- EN PORTADA
42 **Entrevista: Pedro de la Rosa**
El español nos cuenta su 'debut' como tercer piloto de McLaren-Mercedes
- EN PORTADA
44 **"A veces tengo que mentir"**
Eso dice el irrefrenable Bernie Ecclestone cuando nos lo cuenta como, esto... no es
- 48 **Entrevista: Max Mosley**
El presidente de la FIA responde a los temas que le han puesto en la picota
- EN PORTADA
50 **¿El coche más bonito de 2005?**
Puede que el Sauber C24 no sea coche de podio, pero se impone en las 'pasarelas'
- EN PORTADA
56 **Entrevista: Marc Gené**
Ferrari le ha cambiado la vida, pero Marc Gené sigue siendo el mismo de siempre
- 58 **Campeón en invierno**
No todos los días uno hace snowboard con Schumi. Ni mucho menos le gana
- EN PORTADA
64 **Los mitos técnicos de la F1**
Quién no ha oído que los F1 podrían correr por el techo. He aquí por qué no funcionaría
- 68 **Jordanski**
Con la presentación del EJ15 en Moscú, prosigue la 'rustanización' de Jordan
- 72 **Christian Horner**
¿El nuevo director deportivo de Red Bull Racing o el títere de la 'mafia' austriaca?
- 78 **Minardi en Tel Aviv**
Solo un equipo presentaría en Israel un piloto probador de 42 años. Si hace falta...
- EN PORTADA
80 **No tenían que ganar, pero...**
Primera parte de un dossier sobre carreras que depararon un vencedor sorpresa



>50

¡QUÉ COSA MÁS LINDA!

Si la belleza diera puntos para el campeonato, Sauber aspiraría al título



>42

DE LA ROSA YA CORRE

Si hoy es viernes, el más veloz es Pedro



>44

SR. ECCLESTONE, SUPONGO

Las cuatro estaciones según Bernie...



>34

LO QUE EL VIENTO SE LLEVÓ

Los equipos gastan 70 millones de dólares en operar sus túneles



>68

FÓRMULA UNESKI

Los rusos han llegado de verdad



>56

EL HOMBRE DE ROJO

Marc Gené, la apuesta de Ferrari en 2005



>58

SCHUMI A TUMBA ABIERTA

Equilibrio, velocidad, control; ¿les suena?



>78

NO PESAN LOS AÑOS

Minardi y su piloto probador de 42 años



>24

ALONSO Y EL R25

Fernando nos revela algún secretillo

parade





Ojos enrojecidos

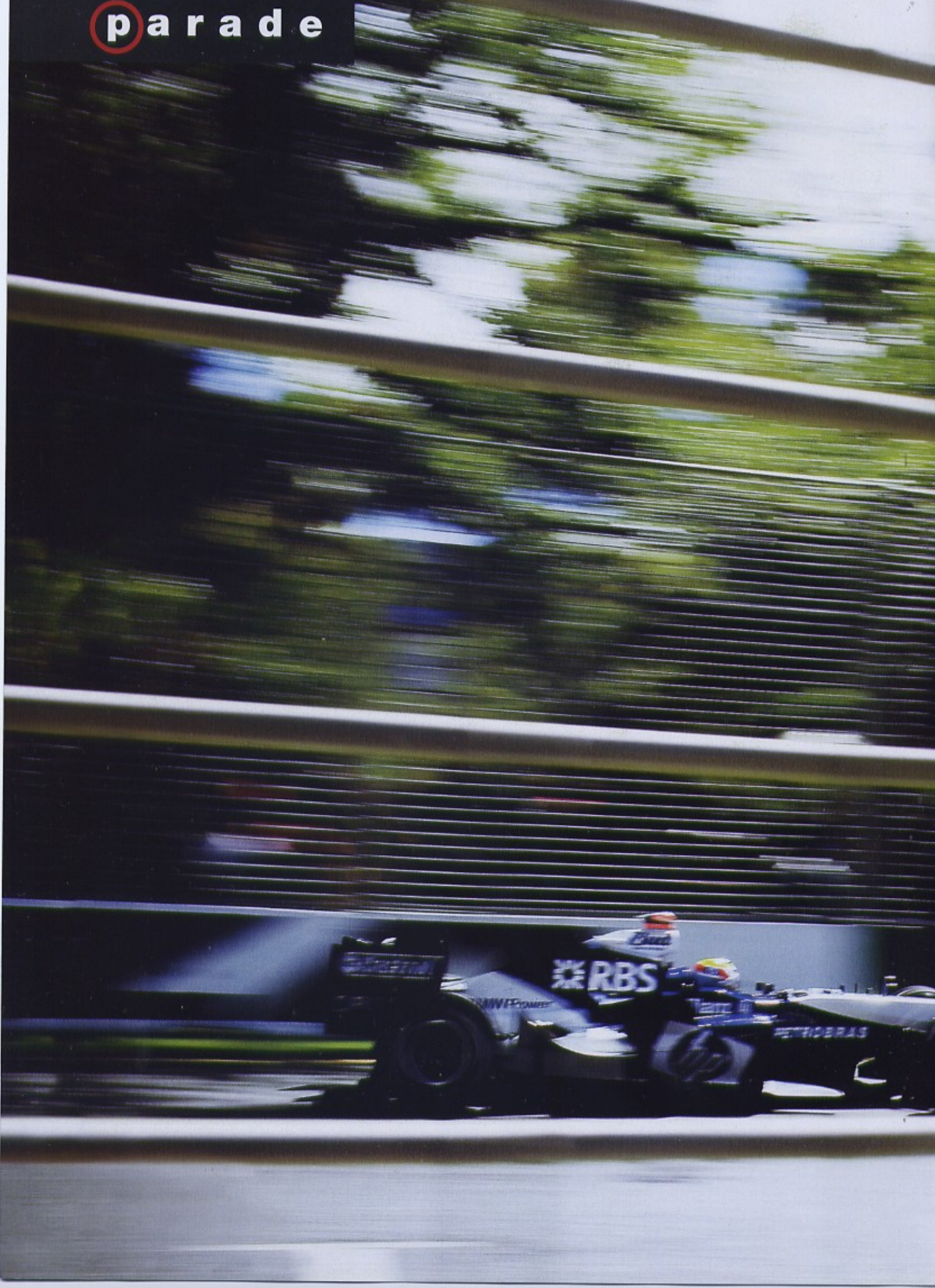
Como muchos otros, Schumi cayó en la emboscada de la lluvia y se hundió en la primera sesión de calificación. Seguramente se habría ido para casa con mucho gusto.

Circuito: Albert Park, Melbourne

Hora/fecha: 13.42, sábado 5 de marzo

Fotógrafo: Michael Cooper/LAT,
Canon EOS 1Ds MkII, objetivo 600 mm,
película Fuji Velvia, 1/250 a F4

parade



Los deberes se hacen en casa

Si, si que brilló el sol el sábado en Australia, a pesar de la lotería del tiempo. Pero sólo por la mañana. Y Webber, en su terreno, acabó más contento que la mayoría.

Circuito: Albert Park, Melbourne

Hora/fecha: 10.32, sábado 5 de marzo

Fotógrafo: Steven Tee/LAT,
Canon EOS 1Ds MkII, objetivo 35 mm,
película Fuji Velvia, 1/40 a F20



AUSTRALIA: LAS REPERCUSIONES

Melbourne fue una coctelera

Muchas preguntas quedaron sin responder por la parrilla condicionada por la lluvia, pero no otras, y de las sabrosas: ¿Se plantará cara a Ferrari este año? ¿Hubo suerte en la velocidad de Renault? ¿Y qué pasó con los McLaren favoritos?



Después de meses de tests, discusiones y cálculo numérico, ¿nos dio el GP de Australia las respuestas que buscábamos? La verdad es que no, porque la lluvia en la primera sesión oficial lo trastocó todo y no dio a nadie la posibilidad de recuperar el domingo.

Algo sí que sabemos: el ritmo de Renault en carrera es impresionante; no se puede considerar acabado a Ferrari, y BAR-Honda irá apurado para conservar a Jenson Button en 2006, a menos que encuentren velocidad de la buena en 2005.

Pero también hubo preguntas sin responder. Por ejemplo, ¿por qué el tan cacareado equipo McLaren no impresionó el domingo?, ¿y por qué Red Bull, un equipo que todos creían se había metido en la parte alta de la parrilla por gentileza del tiempo variable del sábado, mantuvo a tono a todo el mundo en carrera?

¿Cómo es que Red Bull batió a McLaren?

En contra de todos los pronósticos, el novato equipo Red Bull cumplió. Mientras que el RB1 no es más que una evolución lógica del chasis R5 del año pasado, las mayores mejoras han venido del motor. Se dice que el nuevo Cosworth TJ 2005 entrega 80 CV más que el del año pasado, y el comportamiento previsible y suave curva de potencia del coche permitieron a DC mantener a raya al Williams de Webber todo el día.

Pero puede que no todo sea pan comido. En ritmo absoluto, ni Coulthard ni Klien estuvieron a la altura de

'En contra de todos los pronósticos, el novato equipo Red Bull Racing cumplió'

los líderes, así que será interesante ver si la calificación favoreció la actuación del equipo.

En cambio, McLaren se negó a aceptar que el domingo fuera un fracaso, sobre todo después de que muchos predijeran que las flechas plateadas se pasearían después de los prometedores libres del viernes. De acuerdo, ambos pilotos perdieron partes de carrocería en sendos sustos por la hierba, pero Ron Dennis cree que Montoya habría subido al podio de no ser por ello. El equipo está lleno de confianza y dispuesto a golpear en condiciones uniformes, algo que la lluvia desbarató.



¿Cambian algo las nuevas normas?

Aunque muchos esperaban que las nuevas normas de neumáticos suscitarían interés en las últimas vueltas (cuando las gomas degradadas llevarían a los pilotos más allá del límite), pareció suceder lo contrario. Nadie se vio obligado a cambiar ruedas y nadie las recoció al final. Ahora que es obligado ser conservador, la calificación se ha vuelto más importante que nunca y el desempeño y técnica sólidos del piloto podrían sustituir a la estrategia como el factor más importante de la carrera.

Después de todo, los dos primeros en Melbourne tienen fama de finos. En 2004, en Sauber, Fisichella aprendió a correr relevos largos con gomas duras, mientras que la frenada con el pie derecho de Barrichello, siempre ha sido suave. Se puede contar con que Rubens cumplirá siempre que se vea clavado en mitad del pelotón, una destreza de la que carecen muchos pilotos.

El Red Bull de DC (arriba) sorprendió al conservar su posición contra el Williams de Webber, y mantuvo a tono a otros punteros; McLaren (izda.) cree que brillará en Bahrein.

El monopla de Renault es fantástico...

El nuevo Renault R25 parece haber exorcizado de modo satisfactorio los demonios del comportamiento que atormentaron al R24 del pasado año. El coche nuevo es mucho más previsible, y su aerodinámica sumamente capaz. También parece explotar sus neumáticos Michelin mejor que otros equipos. BAR y McLaren tuvieron problemas para hacer alcanzar la temperatura de ejercicio a sus gomas en una pista inesperadamente fría, pero Renault no, señal de los mayores niveles de agarre generados por el R25. Además, el motor RS25 está seguramente entre los tres más potentes en F1.

"Corrimos al nivel que esperábamos", dijo el director técnico Bob Bell. "Llegamos con confianza en la velocidad del coche y nos tranquilizó la relativa facilidad a la hora de reglarlo".

Fisichella añadió: "Creo que ahora estamos en gran forma. Creo que podemos luchar por el título. ¿Por qué no? Tenemos el coche adecuado para ser consistentes y sólo tenemos que seguir adelante con el desarrollo. Hemos de apretar a tope".

Véase 'Alonso nos enseña el R25', página 24

PAUL Y GOLIATH

Minardi promete liarla todavía más

Puede que el patrón de Minardi Paul Stoddart disfrute de su autoproclamado papel de policía del pit lane, enfrentándose con quienes considera que están "arruinando" el deporte. Que lo haga mientras pueda, porque en la próxima reunión del Consejo Mundial de la FIA, que se espera en breve, podrían hacerle bajar de la nube sin paracaídas.

Después de pasar el tiempo luchando contra la autoridad deportiva acerca del derecho de Minardi a hacer correr sus coches con la aerodinámica de 2004 (y afirmando que su equipo no contaba con los recursos para aplicar las nuevas normas con tan poca antelación), al final Stoddart se desdijo y preparó un apaño durante la noche para el sábado en Melbourne.

Sin embargo, esta corajuda jugada ha enfurecido al presidente del organismo rector, Max Mosley, que tirará a matar después de que los tribunales australianos tuvieran la temeridad de interferir con la F1 durante el fin de semana del gran premio.

Envalentonado por su breve triunfo al conseguir un mandamiento judicial que obligaba a los comisarios deportivos a dejar correr sus coches, ahora Stoddart exige que Mosley dimita. El jefe de Minardi cree que Max ha desacreditado el deporte y debería repetir la decisión de dimitir que tomara en 2004 lo antes posible. Y esta vez sin cambiar luego de opinión.



Paul (arriba) utilizó los tribunales para atacar a la FIA.



Tras los 300 km de carrera, tanto los Bridgestone (dcha.) como los Michelin parecían estar en buen estado.

YENDO A LO INSEGURO

El lío de los cambios de neumáticos

Sigue reinando la confusión acerca de cuándo se pueden cambiar los neumáticos. Las normas 2005 disponen que se cambien neumáticos 'dañados' como precaución, pero qué cuenta exactamente como 'dañado' sigue siendo objeto de un análisis subjetivo por parte de los comisarios deportivos.

Está claro que una goma cortada por objetos extraños cuenta como dañada, pero sólo si se pueden hallar pruebas de dicho contacto. Si no, es probable que caiga un minuto de penalización.

El desgaste excesivo o los 'planos' están menos claros. La FIA hizo pública esta apresurada aclaración

durante la carrera: "Un neumático muy gastado podría considerarse un neumático dañado".

El resultado de esta incertidumbre podría ser que los equipos se arriesguen a seguir en pista con un neumático potencialmente dañado y, por tanto, peligroso. El consejo del delegado de seguridad de la FIA, Charlie Whiting, es que los pilotos eviten los planos, y que los equipos les ordenen levantar el pie.

Dudamos que sea un consejo acertado. Max Mosley siempre ha dejado claro que consejos similares son un modo inadecuado y anticuado de abordar la seguridad en los circuitos.

> Sobre la calificación

La opinión de los 10 jefes de equipo:



> Así es como me gusta



Flavio Briatore (arriba) Renault

"Es difícil decirlo porque la primera sesión fue en mojado. Pero, sean cuales sean las condiciones, todos siguen tirando. No sé si mejorará el espectáculo o no, pero me gusta".

Colin Kolles Jordan

"Creo que fue interesante. Todos tienen que tirar en las dos sesiones, lo cual está bien. Cada uno lo ve de un modo algo distinto. Para ser sincero, me gusta. Lo cierto es que no presiono para que lo cambien".

> Borrón y cuenta nueva



Jean Todt (arriba) Ferrari

"La situación fue extraña el sábado, pero no puede decirse que el estreno fuera un éxito. Prefiero el viejo sistema de calificación a 12 vueltas".

Nick Fry BAR-Honda

"Fue aburrido. Deberíamos probarlo durante las tres primeras carreras y luego reevaluarlo".

Patrick Head Williams

"La TV ha de mostrar los parciales del domingo y el tiempo de esa vuelta, no sólo el acumulado".

Ron Dennis McLaren

"No creo que le hiciera buena impresión a nadie, pero nunca defendí lo que se proponía. Hay un error fundamental en calificar el domingo".

Peter Sauber Sauber

"La primera impresión no es buena, pero no sé si es correcto cambiar las normas durante el año".

Christian Horner Red Bull

"La suma de tiempos es un tanto confusa. Preferiría ver un registro verdadero y el domingo tener un desempate tipo 'superpole' entre los primeros".

Tsutomu Tomita Toyota

"Hemos de mejorar, porque seguramente los espectadores no entienden lo que pasa".

Paul Stoddart Minardi

"Por desgracia, como todos, creo que es una mierda. Cosas que pasan. No funciona y ya está".

¿HORA DEL HARAQUIRI?

El sol naciente no alumbra a los nipones

Tanto BAR-Honda como Toyota esperaban mucho ante la primera carrera de la temporada, así que la decepción fue de lo más dolorosa. Con todo el dinero que pulula a su alrededor, nunca ha habido tanta presión para cumplir lo prometido...

Seguramente, el lunes por la mañana, después de Melbourne, las banderas japonesas ondeaban a media asta, tan pésimos fueron los logros de los dos equipos nacionales del país en el GP de Australia. A pesar del relevo de 17 vueltas de Jarno Trulli

en segunda posición, no fue ninguna sorpresa ver al Toyota TF105 irse para atrás a medida que se desgastaban sus neumáticos. Y para BAR-Honda, el fin de semana fue toda una desilusión, pese a los indicios durante los tests de que al 007 le faltaba velocidad. Así pues, ¿qué es lo que salió mal?

BAR-HONDA

Es poco probable que su forma en Australia sea un caso único. Es preocupante que el equipo sea incapaz de explicar exactamente la dolencia del BAR 007. Conocen los síntomas —la incapacidad para generar suficiente temperatura en los neumáticos y para seguir de cerca a otros coches— pero no la causa ni el remedio, aparte de una falta general de apoyo.

Hay quien dice que aunque el 006 del año pasado era rapidísimo, el equipo nunca entendió del todo por qué. El 007 es una evolución audaz del 006, así que su comprensión del 007 sólo se puede basar en lo que saben del coche viejo.

Y llegar a comprender el comportamiento del coche nuevo restará tiempo en el túnel de viento del programa ideal de desarrollo del coche mismo.

Así pues, BAR ha de dar un paso atrás antes de avanzar, perdiendo un tiempo precioso (y puntos) frente a equipos como Renault, que ya entienden del todo su coche y pueden por tanto seguir adelante con su propio programa de desarrollo. Para BAR, la alternativa es hacer a toda prisa piezas de desarrollo no probadas, que podrían complicar todavía más su comprensión.

Cabe esperar alguna mejora en Malasia mientras las experiencias de Australia se condensan en lecciones valiosas. Pero no un milagro.

TOYOTA

No hay que dejarse engañar por la primera fila en parrilla de Jarno Trulli tras la lotería de las calificaciones en Australia. Su ritmo en carrera (o falta del mismo) y el noveno lugar dijeron mucho en contra de la velocidad y posición absolutas de Toyota este año. Parece que va a ser un año deprimente para los chicos de Colonia.

La mejor vuelta de Trulli en el Albert Park se quedó a 1,4s de la vuelta rápida de Fernando Alonso, y Jarno aguantó los mismos problemas de desgaste de las ruedas traseras que han afligido al TF105 desde su presentación a principios de enero. Las ampollas en la posterior derecha durante el relevo central de la carrera le relegaron de segundo a noveno.

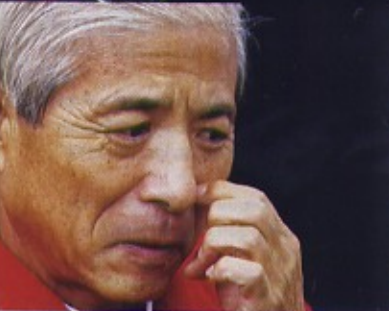
Para colmo, la poco competitiva actuación de Trulli (y de Ralf Schumacher, que fue 12º) fue representada ante los peces gordos de Toyota Hiroshi Okuda, Akihiko Saito y Shoichiro Toyoda (presidente, vicepresidente ejecutivo y presidente de honor y director, respectivamente), llegados de Japón para el GP.

Saito-san ha exigido resultados de su equipo este año, pero a tenor de lo visto en las antipodas, todavía están lejos. El TF105 ya ha recibido una importante remodelación aerodinámica (introducida dos semanas antes de Melbourne), y se espera otra para San Marino. El tercer piloto del equipo, Ricardo Zonta, dice: "Necesitamos más agarre en curvas lentas y medias. La próxima evolución ha de ser al menos tan grande como la última si hemos de ser competitivos".

El director técnico Mike Gascoyne tiene que responder. Si no, su estancia de ocho millones de dólares anuales podría tener un final prematuro.



Button (arriba) sabe cuáles son los problemas, pero nadie conoce la solución; Toyota castiga las ruedas traseras (dcha.); Saito (abajo) no quiere excusas.



‘Saito exigió resultados de su equipo, pero a tenor de lo visto, todavía están lejos’

LOS 'VETERANOS'



DC: impresionante



Webber: tirando



JV: qué horror

Caras viejas, volantes nuevos

De todos los pilotos que cambiaron de equipo en la pretemporada, tres llegaron a Melbourne con más que demostrar que el resto. Más que los cuatro debutantes, la reputación de este trío podía quedar encasillada para siempre si no aprovechaban su oportunidad en Australia.

Estos son los tres 'viejos' pilotos nuevos de 2005: David Coulthard, un hombre que quiere demostrar al mundo que sus actuaciones en McLaren no sólo eran cuestión de coche; Mark Webber, un piloto con interrogantes que planean sobre su velocidad absoluta tras tres temporadas en equipos modestos con compañeros mediocres; y Jacques Villeneuve, cuya fama se desvaneció penosamente languideciendo durante años en BAR y que a punto estuvo de quedar hecha pedazos después de tres carreras muy poco satisfactorias con Renault la pasada temporada.

¿Quién salió vencedor? ¿Y quién perdió el hilo?



David Coulthard

Dio mala espina el sábado, cuando DC fue más lento en la primera sesión oficial que su compañero Christian Klien, cuando la pista menos mojada le daba un segundo gratis de ventaja.

Peor aún, DC dijo que el comportamiento había cambiado a sobrevividor desde los libres. Sin duda, en McLaren debían pensar que

todo eso ya lo habían oído antes.

Pero David demostró que todo lo que necesita es un poco de tiempo para pensar. En la segunda sesión concretó de fábula, y en carrera estuvo impresionante de la primera a la última vuelta. Además, fue decisivo en la excelente elección de RBR de montar el Michelin más duro. Demostraste que estaban equivocados, David: aún tienes cuerda para rato.

F1 Racing opina: Héroe inesperado; se puso a la altura



Jacques Villeneuve

En ningún momento Jacques mostró indicio alguno de ser rapidísimo; al contrario, en carrera fue casi un segundo más lento que su compañero Massa, y pasó gran parte de la misma haciendo de tapón (y por tanto chafándoles la carrera) a coches más rápidos; y eso después de que la lluvia le regalara un puesto en segunda fila.

Jacques atribuyó sus flojas actuaciones con Renault en 2004 a la falta de forma física en carrera; en 2005 no tiene dicha excusa, pero pareció el mismo que decepcionó el año pasado. Pensemos que su vuelta rápida en carrera fue sólo 0,2s más rápida que la del debutante indio de Jordan, Narain Karthikeyan.

F1 Racing opina: Disminuyen las perspectivas de su carrera



Mark Webber

El australiano se adaptó bien al caos ordenado que sigue siendo el equipo Williams, dándole algún que otro empujón. Y a la hora de la verdad, ante su público, Webber cumplió. Rápido y pulcro con intermedios en mojado, y el más rápido de todos en los oficiales del domingo, partió desde la segunda fila.

También usó la cabeza. Las vueltas de formación de Fisi no fueron lo bastante rápidas para sus Michelin delanteros, obligándole a frenar pronto para la Curva 1 y no meterse en problemas. Por lo tanto, DC le taponó durante una eternidad, pero al final se colocó tercero, para perder mucho tiempo por una manguera defectuosa. Algunos habrían hecho una montaña de que DC les empujara a la hierba en un curvón rápido, pero Mark, como de costumbre, no hizo caso.

F1 Racing opina: Buen trabajo en un coche que ha de mejorar

> Los debutantes 2005

Narain Karthikeyan (IND), Jordan

Calificación 20/25

Su estilo brusco hacía preguntarse qué muro golpearía primero, pero lo hizo bien. Piloto Toyota más rápido en los libres y oficiales del sábado. En la sesión oficial sobre seco sólo cedió 1,5s a Ralf

Carrera 20/25

Acabó el GP (15) y fue rápido, rodando con Sato y Villeneuve. Caprichoso cuando le doblaban

RR PP 15/25

El menos accesible y refinado de los rookies. Ha pasado demasiado tiempo siendo un pez gordo. A pesar de -o debido a- eso, tiene un importante apoyo económico

Forma física 15/25

No parece especialmente a tono fuera del coche pero aun así es rápido y consistente en carrera

Total 70/100

Patrick Friesacher (AUT), Minardi

Calificación 10/25

Sólo rodó el sábado. Más lento que su compañero e irregular

Carrera 15/25

Dadas las circunstancias, lo hizo bien acabando (último). No tanto en el tráfico (cuando le doblaban)

RR PP 20/25

Afable, cortés y creíble. Tiene el potencial para ser una estrella

Forma física 20/25

Tipicamente austriaco: una roca

Total 65/100

Christian Albers (NL), Minardi

Calificación 18/25

Más rápido que su compañero en mojado, en el debut del coche 2005

Carrera 18/25

Estuvo con Friesacher pese a no tener segunda; abandonó pronto

RR PP 20/25

Evidentemente bueno: ha atraído un sólido apoyo económico del difícil mercado del Benelux

Forma física 19/25

Corría en el DTM; o sea, suficiente

Total 75/100

Tiago Monteiro (POR), Jordan

Calificación 10/25

En el fondo, entre 0,7-1,0s más lento que su compañero

Carrera 10/25

Ídem, pero además perdía mucho tiempo cuando le doblaban

RR PP 22/25

Este chico sabe venderse y por tanto debería ser un buen activo para Jordan/Midland en este apartado

Forma física 17/25

Acabó su primera carrera, pero su rendimiento empeoró de forma espectacular hacia el final; en parte por un asiento incómodo

Total 59/100

Los debutantes:

Karthikeyan, Friesacher, Albers y Monteiro



FOSTER'S AUSTRALIAN

Reportaje

▽ Klien espera seguir en RBR

Christian Klien (abajo) cree que su actuación en Australia fue lo bastante buena para convencer a Red Bull Racing para mantenerle como titular más allá de los tres primeros GP. Después de la carrera estaba seguro de que sus credenciales convencerían a Helmut Marko. El gran error de Vitantonio Liuzzi en la segunda sesión del viernes habrá ayudado a la causa de Klien.



▽ BAR explota una laguna

En Australia, BAR (abajo) fue el primer equipo en hacer abandonar a propósito a sus pilotos para disponer de un motor nuevo en el siguiente GP. Button fue a boxes en la última vuelta, Sato en la penúltima. Esto podría llevar a cambiar la norma. "Si se hace evidente que todos abandonan así, habrá que hacer algo", dijo Charlie Whiting, de la FIA.



▽ Los tests todavía colean

Ferrari y los otros nueve equipos siguen sin estar cerca de un acuerdo sobre la limitación de tests. Los otros equipos rechazan la propuesta de Ferrari de un sistema basado en el kilometraje, y se aferran firmemente a su límite voluntario de 30 días durante la temporada.

"Lo caro no son los kilómetros sino los vuelos para llegar allí, y el alojamiento", dijo el director técnico de Williams, Sam Michael.

Repostaje

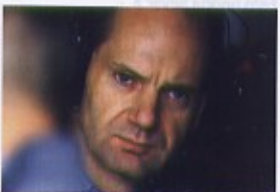
▼ Acusaciones simplistas

El ahora esbelto Juan Pablo Montoya ha devuelto el golpe a su antiguo jefe, Frank Williams, por llamarle gordo (abajo). "Siempre se quejaba de que estaba gordo y bajo de forma", dijo. "Es desmotivador. Pensaba que trabajaba duro... y luego alguien va y dice eso".



▼ Newey podría dejar McLaren

Es probable que el diseñador Adrian Newey (abajo) deje McLaren este año, pero no que entre de inmediato en un nuevo equipo, según Frank Williams: "Adrian me ha dicho que piensa en tomarse un año sabático antes de volver a la F1 o quizá a diseñar veleros. No hemos hablado de su posible regreso a Williams".



▼ Fuji quiere eclipsar Suzuka

Ralf Schumacher inauguró el renovado circuito japonés de Fuji dando varias vueltas con su Toyota F1 (abajo). "Los cambios son geniales", dijo. "Pero la larga recta y el carácter siguen ahí". El circuito propiedad de Toyota tratará ahora de sustituir a Suzuka como sede del GP de Japón.



En 2006, Sauber sustituirá sus Ferrari V10 por los BMW V8.

SAUBER, MÁS BLANQUIAZUL

Sauber troca Ferrari por BMW

Empieza a verse clara la verdadera razón por la que Peter Sauber se puso del lado de los otros ocho equipos –y en contra de Ferrari– durante las discusiones para reducir costes del pasado mes de octubre. El equipo suizo ha llegado a un acuerdo con BMW para que le suministre motores en 2006. Es probable que el acuerdo también exija a Sauber comprometerse a prestar apoyo a BMW y los otros fabricantes en su batalla con la FIA.

Hasta el giro de Sauber en el GP de Brasil de 2004, se suponía que el equipo de Hinwil se veía obligado a acatar la posición del jefe de Ferrari Jean Todt al montar sus motores.

"Una asociación Sauber-BMW fortalece el acuerdo de los fabricantes", reconoció Frank Williams. "Mario Theissen [director de competición de BMW] fue muy franco al respecto. Nos dijo: 'Vamos a suministrar motores. Tenemos dos propuestas y nos

decidimos por Sauber'. Pero no pasa nada. Seguimos siendo el equipo oficial".

Sin embargo, el temprano anuncio del acuerdo para 2006 ha dado lugar a rumores de que la marca de Múnich podría considerar la compra de Sauber si su asociación con Williams vuelve a no dar fruto en 2005.

El propio Sauber no ha ocultado su deseo de vender al comprador adecuado. De hecho, la reciente finalización del túnel de viento del equipo –considerado por casi todo el mundo el mejor en F1– tenía la finalidad de servir de enorme incentivo a posibles compradores.

La confirmación del acuerdo Sauber-BMW echará por tierra los planes de Red Bull Racing de cortejar también al motorista alemán. En estos momentos, lo más probable es que Red Bull siga con Cosworth o negocie un contrato cliente con Toyota.

PUÑOS FUERA

Se agudiza la ruptura en la F1

La ruptura entre Max Mosley y los equipos comprometidos con el Campeonato de Constructores –nuevo nombre del GPWC– no da muestras de ceder.

Tras la negativa unánime de los equipos a aceptar las últimas condiciones de Bernie Ecclestone a mediados de febrero, muchos creen que el tema se ha salido tan de madre que la reconciliación es prácticamente imposible.

La impopularidad de Mosley es tal que está acabando con la paciencia de muchos equipos. "La F1 nunca ha estado así antes", dijo Frank Williams. "Ni siquiera en 1980, cuando todos luchamos contra Jean-Marie Balestre [predecesor de Max]. Balestre nunca trató de entrometerse tanto en la vida cotidiana de los equipos".

Que Jean Todt afirmara: "Ferrari es una estrella y merece que se le pague como una

estrella", tampoco ha ayudado al clima general. Todt justificaba así el acuerdo por el que Ecclestone pagará 100 millones de dólares al legendario equipo italiano para garantizar su participación en el Campeonato del Mundo de 2008-12.

Es posible que Ecclestone haya cometido un error. Fichar a Ferrari podía parecer un golpe maestro que no dejara otra opción a los demás equipos que pasarse al bando de Bernie. Pero éste parece haber calculado mal la cólera contenida después de que Maranello rompiera con el GPWC. Y sólo Ferrari podría ser tan vanidosa para tratar de dar la vuelta a la situación insinuando que sólo estaba haciendo un favor a todos desbloqueando el panorama y abriendo la puerta para que otros cerraran un acuerdo parecido.

Parecido, pero no igual, claro.

PELÍCULA CARREROSA

G. Villeneuve: la película

El padre de Jacques Villeneuve, Gilles, siempre será recordado como una de las leyendas del deporte, y ahora su vida se va a llevar al cine. La película seguirá el argumento esbozado con brillantez por la biografía del escritor canadiense Gerald Donaldson, *Gilles Villeneuve: The Life of the Legendary Racing Driver*, publicada en 1989 (quien esté interesado, la puede solicitar a La Librería del Motor, info@lallibreriadelmotor.com).

El canadiense Christian Duguay dirigirá la película, que también repasará la carrera de Jacques tras la muerte de su padre. Todavía no se han confirmado los actores. El proyecto entrará en producción en 2006.



Gilles y Joann, con Melanie y Jacques.

1917-2005

Maurice Trintignant

Fue el primer francés en ganar una prueba puntuable, un personaje elegante con un apodo insólito. Maurice Trintignant, que falleció el mes pasado, a los 87 años, ganó el GP de Mónaco en 1955 al volante de un Ferrari y repitió la gesta en 1958 con un Cooper-Climax de Rob Walker.

Trintignant corrió con un Bugatti antes de la guerra, ganando el GP des Frontières de 1939 en Bélgica. Luego guardó el coche y lo despolvo para la primera carrera de la posguerra, por el Bois de Bologne parisino. El Bugatti se retiró, inutilizado por excrementos de rata –*les petoules*– en su sistema de combustible. Trintignant pasaría a ser conocido como Le Petoulet, un mote cariñoso aunque ridículo.



Maurice ganó en Mónaco 58 con Walker.

RON Y MICHAEL

La historia pudo cambiar

Que Ron Dennis deje escapar una noticia impactante no es algo inaudito. Así lo hizo el mes anterior al mencionado de pasada a un grupo de periodistas que su equipo mantuvo serias negociaciones con Michael Schumacher sobre su paso de Ferrari a McLaren.

Los reunidos se incorporaron de golpe mientras Dennis relataba los acontecimientos que en 2000 llevaron a un tal vez desencantado Schumi a buscar el consejo de Ron.

"Tuvimos la oportunidad pero no la aprovechamos", reconoció Dennis. "Creo que podríamos haber llegado a un punto en que pudiera haber corrido para el equipo. Pero hasta que no estás en esa situación no haces la pregunta. Hablamos largo y tendido, y quedamos en pensar en nuestras posiciones respectivas y luego decidir si la pregunta iba a ser formulada.

"No llegamos a dicho punto", añadió. "La decisión colectiva fue que no era lo correcto para la empresa. Pero no me arrepiento".

Más sorprendente aún fue la revelación de Schumacher en Australia de que McLaren y él tuvieron una charla más reciente todavía.

Sorprende esta confesión de Ron, ya que el equipo filial de Mercedes también ha sostenido que no querría fichar a Schumacher. No sería beneficioso para su marca porque Michael gana las carreras (no el coche) y Ferrari las pierde (no el piloto), o eso dicen en Stuttgart.

Asimismo, Ron siempre ha prometido no repetir su error de dejar que Ayrton Senna acaparara buena parte de los fondos del equipo en 1993: "Lo que le pagábamos a Ayrton iba en detrimento del desarrollo y la ingeniería. Mientras le pagábamos todo eso, Frank Williams fortalecía sus puntos fuertes técnicos".

Aun así, da qué pensar. ¿Quién podría haber sustituido a Michael en Ferrari? Seguro que Rubens se dio de tortas cuando se enteró de eso...



Schumi se arrima a un volante gris.



La nueva decoración de Midland para 2006 evoca la bandera rusa.

ÉSTOS SON SUS COLORES

Midland se alinea con Ferrari

El patrón de Midland F1 Alex Shnaider presentó los colores de su nuevo equipo en una suntuosa recepción en la Plaza Roja de Moscú. Además, aprovechó la ocasión para subrayar su intención de convertirse en un importante poder en la sombra del deporte, aunque los coches Midland no debutarán hasta dentro de 12 meses.

En Moscú también brilló la presencia de Bernie Ecclestone y Flavio Briatore, prueba de que Shnaider ya posee un perfil poderoso en F1. Además, también estaba Philippe Gurdjian, el contacto preferido de Bernie siempre que está en trámite un nuevo circuito. Se dice que estaba visitando escenarios potenciales para un futuro GP de Rusia. Después de todo, es natural que Shnaider desee promover el deporte en Rusia (y en Toronto, Canadá, otra sede potencial para un GP respaldado por Alex).

Ecclestone parecía tener especial interés por relacionarse con los abultados bolsillos e influencia de este canadiense nacido en Rusia en un país que tiene identificado como un mercado sin explotar desde hace al menos una década.

A decir de todos, la admiración es mutua. Es un secreto a voces que Shnaider ya ha firmado con Bernie y que Midland se pondrá firmemente del lado de Ferrari en cualquier próxima disputa por el Pacto de la Concordia entre Bernie, la FIA y el campeonato de constructores.

Dicha alianza podría ser beneficiosa para Midland en sentido práctico además de político. Tras la deserción de Sauber a BMW, Ferrari tendrá interés por atar un contrato cliente con otro equipo, y ¿quién mejor que su aliado más reciente?

Por desgracia, existe una pega para el antiguo equipo Jordan. Su socio Dallara acaba de quedarse sin su asesor Gary Anderson, que dimitió para pasar más tiempo con su familia.

La ausencia de Gary es importante: ahora Midland ha de dar con un técnico experimentado para reforzar la moral en Inglaterra e Italia. El problema es que el nuevo equipo diseñará y construirá un coche en la sede de Dallara en Parma y eso desilusionará a la plantilla de Silverstone.

• Véase 'Jordan en Moscú', página 68

IN FRAGRANTI: MICHAEL 'LA PIERNA ENCIMA'



El nuevo régimen de mantenimiento físico de Ferrari ha dado con un converso reticente en la persona del campeónísimo. Por mucho que trató de desenredarse de las duras atenciones de su bronceada y joven monitora, Schumi se vio obligado a darse por vencido y dejarse llevar.

Repostaje

▽ Ferrari quiere el F2005 ya

Aunque Ferrari fue a lo seguro haciendo correr el F2004M en Australia, los hombres de Maranello se mueren por utilizar el coche definitivo de este año, el F2005 (abajo), cuanto antes. Es muy posible que el debut previsto en España se adelante, quizá incluso a Bahrein, si el equipo teme que su ventaja haya disminuido mucho.



▽ De la F3 a probar el Toyota

El vigente campeón de España de F3, Borja García (abajo), probará un Toyota de F1 el próximo día 16 de abril en el circuito francés de Paul Ricard.

Esta oportunidad es el premio que la empresa GT Sport de Jesús Pareja, organizadora de dicho certamen monomarca Dallara-Toyota, ha atado para Borja y los futuros campeones de la F3 española.



El piloto valenciano, de 22 años, participará en 2005 en la primera edición de la GP2, campeonato que sustituye a la F3000 y que se disputará junto a las pruebas europeas de F1. Borja correrá integrado en la formación Racing Engineering de Alfonso de Orléans, con el antiguo probador de Sauber Neel Jani, de 21 años, como compañero de equipo.

"Estoy muy contento de poder participar en un test del equipo Toyota de F1", dijo Borja. "Es un sueño hecho realidad".

Repostaje

La guerra de neumáticos

Michelin parecía llevar la ventaja sobre sus rivales japoneses durante gran parte de la pretemporada. Por consiguiente, los McLaren y Renault encabezaron a menudo los tiempos en Jerez y Castele. Pero los pilotos Michelin podrían llevarse un susto a medida que la avance la temporada...

Parece que los ingenieros de Bridgestone hicieron grandes progresos al final del pasado verano, descubriendo una nueva gama de polímeros que resisten el aumento excesivo o desenfrenado de calor en el compuesto de un neumático.

Para prepararse para las nuevas normas, Bridgestone dedicó la mayor parte de noviembre y diciembre a mejorar la longevidad de la construcción de sus gomas. Sus esfuerzos también se concentraron en mejorar la durabilidad de la carcasa.

Esta investigación ha



producido una gama de cubiertas que, según fuentes de Ferrari, parece previsible y consistente en una distancia de carrera. Bridgestone empezó a experimentar con distintas 'familias' de compuestos en enero y febrero de 2005.

Ferrari evaluó la elección final de cubiertas y compuestos en el último test de pretemporada en Castele.

Así pues, ¿ha hecho Bridgestone (y Ferrari, claro) lo suficiente para mantener su dominio? El tiempo lo dirá, pero seguro que Bridgestone no es la única marca que ha invertido millones en nuevos polímeros...

Los cambios superrápidos de BAR son la envidia de la parrilla, y ahora son legales.



LEGAL Y SIN SALTOS

Luz verde al cambio de BAR

El director de competición de la FIA, Charlie Whiting, por fin ha dado luz verde a la última transmisión con truco de BAR.

Se ha especulado mucho dentro de la industria si su sistema de cambio ultrarrápido es legal bajo el actual reglamento técnico. La objeción original de la FIA respecto a la caja de cambios de BAR era que podía cambiar de marcha en menos de 25 milisegundos (ó 0,025s). El tiempo mínimo de cambio es de 30ms, así que parecería relativamente sencillo reducir la velocidad de cambio para cumplir lo estipulado por la FIA.

El reglamento técnico ya no permite el uso de transmisiones de variador continuo (CVT) o embragues dobles, así que BAR utiliza un único embrague multidisco de carbono. Además, la transmisión ha de usar un mínimo de cuatro relaciones y un máximo de siete.

Es probable que BAR haya desarrollado

un sistema usado por vez primera por Arrows a finales de los 90, cuando el director técnico John Barnard diseñó un tren de engranajes escalonado, en el que las relaciones no estaban dispuestas en un simple orden ascendente.

En un cambio 'árbol de Navidad' estándar, por ejemplo, un piñón de dientes rectos controla la selección de la tercera y la cuarta, y hace falta que el piñón mismo desacople la tercera antes de que pueda empezar a seleccionar la cuarta. Una ventaja es que evita que dos marchas se engranen a la vez, un fallo que arruinaría la caja, y la carrera.

Utilizar un tren escalonado permite que dos piñones funcionen al mismo tiempo: uno desengranando la tercera, mientras otro ya empieza a engranar la cuarta. Si ambas operaciones se coordinan a la perfección, ya tenemos los cambios de marcha superrápidos estilo BAR.

VOLVERÁN

Tecnología Terminator 2 en F1

Varios equipos se han pasado a la ciencia ficción y están investigando aplicaciones potenciales para aleaciones con 'memoria de forma' -como el Nitinol-, que poseen la milagrosa capacidad de cambiar de una forma a otra (y recuperarla), es de esperar que tantas veces como sea necesario.

Aunque parezca mentira, estos materiales retienen la consistencia de su forma, y pueden dilatarse y contraerse sin sufrir la fatiga habitual (y rotura inevitable) que se presenta cuando materiales más convencionales son hechos trabajar o doblados repetidas veces. Las aleaciones con memoria de forma permanecen en su formato original hasta que el calor las hace cambiar a otra forma predeterminada. Si se elimina el estímulo de calor, el material vuelve a su forma original.

Esta tecnología ya la emplean cazas

avanzados en las alas, donde resistencias eléctricas permiten alterar su perfil durante el vuelo. Una aplicación que ha llamado la atención de los cerebros de la F1.

Si estas aleaciones se pueden usar para cambiar el perfil del ala de un avión, no existe razón alguna para que no puedan utilizarse para fabricar los elementos de los alerones de un F1.

Aunque en teoría esta aplicación cae fuera del reglamento técnico, podría ser difícil de controlar. "El uso de dichos materiales contravendría varias normas", dijo el delegado técnico de la FIA, Charlie Whiting. "Pero estamos seguros de que podríamos descubrir cualquier cosa sospechosa; sería muy difícil de esconder. Además, hemos dejado claro que es muy poco probable que fueran aceptados".

A ver qué equipo los usará primero...

Cifras F1

Datos para los amantes del cálculo numérico y la F1

Promedio de posición en parrilla 2005 por equipos (hasta Australia)

1	Williams-BMW	5,0
2	Red Bull-Cosworth	5,5
3	Renault	7,0
4	Toyota	8,5
5	McLaren-Mercedes	9,5
6	Sauber-Petronas	12,0
7	Jordan-Toyota	13,0
8	BAR-Honda	13,5
9	Ferrari	14,5
10	Minardi-Cosworth	16,5

Km acumulados en carrera por piloto (hasta Australia)

1	Giancarlo Fisichella	302
1	Rubens Barrichello	302
1	Fernando Alonso	302
1	David Coulthard	302
1	Mark Webber	302
1	Juan Pablo Montoya	302
1	Christian Klien	302
1	Kimi Räikkönen	302
1	Jarno Trulli	302
1	Felipe Massa	302

Neumáticos: km recorridos en carrera, tests y entrenamientos (22.11.04*-06.03.05)

1	Michelin	153.307
2	Bridgestone	36.515

Estadística del mes

En 2005 se recorrieron casi 18.000 km de tests de pretemporada, un 8% más que en 2004.

Motores: km recorridos en carrera, tests y entrenamientos (22.11.04*-06.03.05)

1	Toyota	35.216
2	Honda	28.821
3	Ferrari	26.967
4	BMW	25.733
5	Mercedes	21.924
6	Renault	20.413
7	Cosworth	19.872
8	Petronas	9.656

Tests: más km recorridos (22.11.04*-06.03.05)

Equipo	Toyota	28.458
Piloto	Nick Heidfeld	9.667

* inicio tests de pretemporada 2005

con la colaboración de



Repostaje

Un trago para McLaren

El acuerdo de McLaren con Johnnie Walker tiene el apoyo del Portman Group, que controla la promoción responsable del alcohol en el Reino Unido. "No creemos que la conexión con las carreras estimule beber y conducir más que los anuncios en carretera", dijo un portavoz.



Sube el coste en Turquía

Noticias procedentes de Turquía dicen que los constructores del circuito de Estambul (abajo) han gastado un 25% más en su construcción. El coste previsto era de 80 millones de dólares, pero el gasto real se ha disparado hasta los 100 millones. Al parecer, la debilidad del dólar tiene parte de culpa.

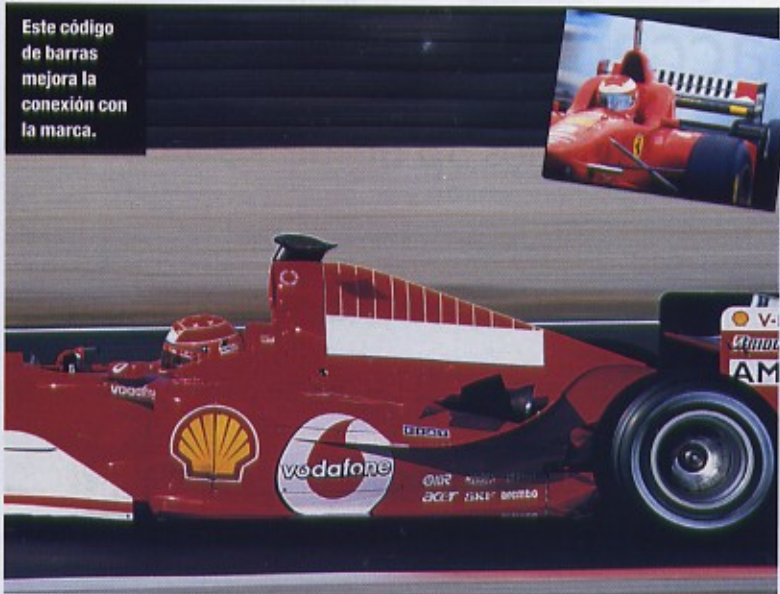


Shell renueva con Ferrari

Shell y Ferrari han acordado por fin prorrogar su actual asociación. La renovación del contrato tendrá una duración de cuatro o cinco años a partir de 2006.

La noticia es un mazazo para el gigante petrolífero chino Sinopec, que trató de reemplazar a Shell el año pasado. Ferrari se sirvió del interés de Sinopec en sus negociaciones con Shell, y parece que finalmente se llegó a un equilibrio entre el coste de la publicidad en el coche y la inversión técnica de Shell.

Este código de barras mejora la conexión con la marca.



SEÑALES DE HUMO

Marlboro F1, más subliminal

Cuando el patrocinio del tabaco en F1 tiene los días contados, Ferrari y Marlboro han intensificado su publicidad subliminal. En las carreras sin tabaco de 2005, los Ferrari presentarán una decoración pensada para maximizar la conexión con Marlboro sin la presencia de su logo.

En años anteriores, Marlboro usaba un capó motor blanco. Pero este año el capó motor presentará un código de barras rojo (arriba), que se ha demostrado que ofrece una asociación más fuerte con la marca Marlboro que el color blanco.

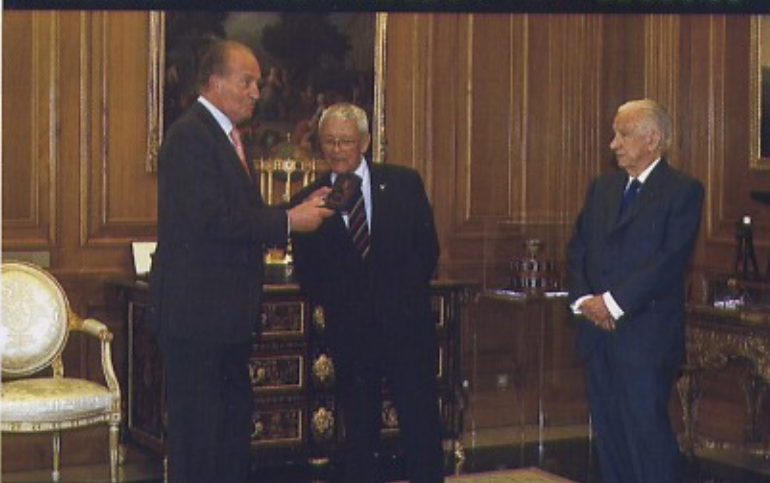
Marlboro ya ha probado la nueva decoración en los Peugeot del Mundial de Rallies, pilotados por Markko Martin, Marcus Grönholm y Daniel Carlsson en el pasado Rally de Suecia. El código de barras rojo recuerda la época de los códigos de barras negros que Marlboro utilizó hasta 1996 (arriba, recuadro). El

diseño negro retenía una sólida conexión con las letras negras de Marlboro, pero una legislación más estricta que entró en vigor posteriormente lo prohibió.

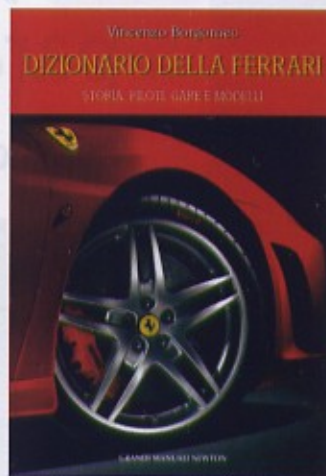
Mientras tanto, el alcance de la legislación europea y británica alrededor de la prohibición del patrocinio del tabaco en la UE, el próximo 31 de julio, sigue siendo objeto de discusión. No se sabe muy bien si a las empresas constituidas en el Reino Unido se les podrá imputar delito por cualquier participación en la promoción del tabaco, incluso fuera de la UE.

La confusión ya ha llevado a West a abandonar su contrato con McLaren. Su última aparición será en el GP de Hungría, aunque no lucirán sus logos en la carrera, el 31 de julio. La prohibición no entra en vigor hasta el día siguiente, pero es probable que se ofrezcan resúmenes del GP en Inglaterra pasada la medianoche.

RACC: CASI 100 AÑOS Y MÁS DE UN MILLÓN DE SOCIOS



El RACC, organizador del GP de España de F1 y el mayor automóvil club de España, hizo entrega del carnet de socio un millón al rey Juan Carlos. En la foto, el Rey observa el carnet junto al presidente del RACC, Sebastián Salvadó, y Juan Antonio Samaranch, presidente de honor del club.



TODO FERRARI Y MÁS

El diccionario de Ferrari

Hay tantos libros sobre Ferrari que topas con algo novedoso y atrayente sobre el Cavallino Rampante es todo un acontecimiento para los tifosi.

Es el caso de este *Dizionario della Ferrari*, un modo "totalmente nuevo" de explicar "las mil leyendas que rodean esta marca".

Para ello, el volumen está dividido en cinco partes: historia (con entradas que van desde Abetone Inferiore y ABS a Marco Visconti –el arquitecto del nuevo edificio de pintura– y Zagato), coches (sport, F1 y de calle), pilotos de F1 (entre ellos, Fon de Portago), circuitos (apartado un tanto fuera de lugar, pero históricamente interesante) y datos.

El texto está en italiano, cuesta 22 euros y se puede solicitar a La Librería del Motor, tel. 93 454 67 63; info@lallibreria delmotor.com.

SABER ES PODER

El equipo de competición

Una de las pequeñas joyas técnicas en lengua española vuelve a estar disponible tras un tiempo fuera de catálogo (se publicó en 2000).

El ingeniero Josep Castañé, en la actualidad profesor de la escuela de mecánicos de competición Monlau, es el autor de este tratado sobre los aspectos prácticos del equipo de competición, eminentemente de

circuitos, a pesar del protagonismo de los rallies en la portada.

Tiene 256 páginas, cuesta 20,50 euros y está a la venta en La Librería del Motor, tel. 93 454 67 63.





Javier del Arco

Algunas carreras de la temporada 2004 habían sido insufribles y era necesario hacer algo al respecto

La primera vez que oí hablar de cambios en los reglamentos de la F1 para 2005, me alegré. Algunas carreras de 2004 habían sido insufribles y era necesario hacer algo; sobre todo, después de que disputados nueve Grandes Premios y faltando otros tantos para acabar la temporada, ya se supiese quién iba a ser Campeón del Mundo y después quién iba a ser su delfín.

Y, sin embargo, la temporada 2004 también había estado precedida por un paquete de medidas reglamentarias. Pero una vez en Melbourne, el 'paquete' se lo metió Ferrari al resto de equipos al rebajar Schumacher el récord de la pole de Barrichello (2002) en un segundo y medio, situarse el propio Barrichello a su lado con medio segundo de ventaja sobre Montoya y el sorprendente Button, y llevar a cabo una carrera en perpetuo doblete que acabó como tal y, por supuesto, con la vuelta rápida incluida.

El resto de la temporada fue como para olvidarla..., salvo que uno fuese tan *tifoso* de los coches rojos que, mientras éstos ganaran, el resto importaba poco.

Recuerden que estamos hablando de 2004. Pasemos ahora a 2005 y las nuevas restricciones: motores más longevos; tienen que durar dos carreras; menos opciones de neumáticos: el mismo juego será usado para calificación y carrera; menor carga aerodinámica (dicen que hasta un 20%) a base de recortar por aquí, limitar por allá...; y, en principio, lo que parecía más difícil: hallar tiempo para ubicar dos verdaderas sesiones de entrenamientos separadas por un periodo de tiempo normal y que no supusieran jugarse a una sola carta la posición de salida: también lo han logrado.

Todo esto, así dicho, parece muy sencillo. Pero a la hora de redactarlos y controlarlos, los reglamentos técnicos resultan de una complejidad apabullante. Y ya se sabe que, en este tipo de actividades deportivo-

recreativas, cuanto mayor sencillez, mejor. Por eso es tan popular el fútbol: porque un 2-0 es un 2-0 y el respetable lo puede controlar sin papel ni lápiz, mientras que el espectador de un GP sigue necesitando un ordenador para calcular cómo va la formación de la parrilla. Sobre todo este año, en el que se acumulan los tiempos de las dos sesiones de sábado y domingo.

En esta ocasión, sin embargo, la parrilla quedó formada ya el sábado a causa de una meteorología que proporcionó al primer piloto hindú de la historia de la F1 -Narain Karthikeyan- sus minutos de gloria: fue *poleman* provisional durante casi cinco minutos, hasta que salió Jenson Button, calzado ya con neumáticos intermedios y con la pista secándose rápidamente y puso las cosas en su sitio... momentáneamente. Sí, porque después de un buen rato y de varios *poleman* sucesivos, salió Giancarlo Fisichella, el compañero de Fernando Alonso en Renault, con unos Michelin de seco y justo cuando acabó de marcar un 1m 33,171s, los nubarrones que cubrían el Albert Park reventaron con fuerza y ya no hubo quien lograra superarlo. El domingo, la segunda sesión fue sobre seco y, prácticamente sin cambios, la parrilla quedó formada con los tiempos del sábado y Fisichella puede dar gracias a su novena posición en el último GP de 2004 (Brasil), pues el orden de salida para los primeros entrenamientos de Australia 2005 venía impuesto por la clasificación final de aquél. Y quiso el azar que el turno bueno fuese el suyo.

Luego, en carrera, el R25 se mostró muy competitivo y sólo la presencia de un Barrichello 'Número Uno' de Ferrari por un día pudo impedir el doblete Renault.

¿Apasionante Gran Premio? Como muy acertadamente comentó Josefina (mi querida esposa y aficionada consorte) tras despertarse el domingo y ver los 'papeles' (un servidor la vio en directo): "¡Pero si han llegado pegados!". Y tenía razón: los 6,7s que separaban a Fernando Alonso del vencedor eran una cuarta parte de los 24,1s de hace un año, cuando él y Barrichello ocuparon exactamente las mismas posiciones (pero separados entre sí por 23s...) detrás del 'Rey Schumacher' que, por cierto, el muy cuco se retiró y en Malasia saldrá con motor nuevo. ¿Van 10 euros?

O sea que -recapitulando, porque si no, me paso-: (1) el Renault R25 va; y Fernando también: hizo una carrera soberbia, ganando 10 posiciones y logrando la vuelta rápida; (2) lo que le pasó a Fisichella hubiese podido pasarle a Alonso; (3) Barrichello y Schumacher conducían coches de 2004 'apaños'; cuando dispongan del F2005, veremos; (4) éste fue el 'GP horribilis' de Michael Schumacher; si en Malasia las cosas son más normales, veremos; (5) las nuevas normas técnicas del reglamento funcionan en parte: hacía tiempo que no se producía solamente un 20% de abandonos; pero también es cierto que los adelantamientos siguen siendo escasos y que el tapón que supuso Villeneuve para Alonso durante el primer tercio de carrera fue determinante para las aspiraciones del asturiano.

De modo que habrá que esperar a Malasia para aclarar el panorama; que seguirá siendo provisional hasta la llegada del nuevo Ferrari en España... si es que las circunstancias no aconsejan acelerar el programa. **1**

Giancarlo Fisichella y Fernando Alonso (abajo) tuvieron un feliz arranque de temporada; si el italiano ganó desde la pole, el español probó que el R25, más que correr, vuela.



'Fernando Alonso hizo una carrera soberbia, ganando 10 posiciones y marcando la vuelta rápida'



Desde 1972, Emerson Fittipaldi es el campeón del mundo más joven de la historia.

El campeón más joven

Quisiera hacer una corrección ante lo que me pareció un grave error de Antonio Lobato durante la retransmisión del GP de Australia de 2005, al señalar que Fernando Alonso estaba, en esta temporada, ante su última oportunidad de convertirse en el campeón más joven de la historia de la F1. Pues bien, revisando archivos he caído en la cuenta de que esto no es así: Fernando sería el campeón más joven incluso ganando el Mundial en 2006.

Emerson Fittipaldi (quien ostenta el honor de ser el campeón más joven de la historia), ganó el título mundial el 10 de septiembre de 1972, según recuerdo, al imponerse en el GP de Italia. Al haber nacido el 12 de diciembre de 1946, su edad exacta en ese momento era de 25 años y 273 días.

Por lo que a Fernando se refiere, nació el 29 de julio de 1981, así que, aunque el calendario de 2006 tuviera 20 carreras y terminara en diciembre, seguiría teniendo tiempo de sobra para ser el más joven vencedor, pues contaría con 25 años y algo más de cuatro meses (entre el 29 de julio y el 31 de diciembre hay 155 días).

Así que la última oportunidad de que Fernando sea el campeón

del mundo más joven de la historia, desbancando a Fittipaldi del récord que ha mantenido vigente durante 32 años, sería en 2006, nunca en esta temporada. Aunque, desde luego, a un servidor le encantaría que el *Nano* batiera el récord este mismo año.

Con 24 años, podría asegurarse el récord durante mucho, mucho tiempo. Cristóbal Cerrato García, Madrid
j.f.cerrato@wanadoo.es

Encuentro con Alonso

Cinco de noviembre de 2000. Voy paseando por el paddock de Cheste mientras se disputa la última prueba del Open Nissan cuando, de repente, detrás de un camión, veo aparecer a Fernando Alonso. Rápidamente me acerco a él. Le digo: "Hola, Fernando", y le doy la mano. Él casi se sorprende de que le reconozcan, pero yo ya llevaba tiempo siguiendo su carrera. Se muestra tímido, cortado.

Le digo que qué tal está y cómo le va todo. Contesta que bien, como queriendo escaparse, pero yo no iba a dejar pasar la oportunidad y le eché 'morro'. Le dije que le seguía desde hacía tiempo, que le vi ganar el Open el año anterior en ese mismo circuito y que mi padre y yo le vimos algo especial. Le dije que

quedé impresionado por su victoria unos meses antes en Spa (en la F3000).

Él me miraba un poco sorprendido. Y le hice la pregunta: "¿Para cuándo la F1?". Me dijo que bueno, que ya llegaría. Así que no tuve reparos en decirle lo que pensaba: "Tú llegarás, tú serás el primer español que gane un Gran Premio, y algún día serás Campeón del Mundo, lo sé, se te nota, tú eres capaz". Sonrió, me dijo que no sabía... que era difícil... y le dije: "Que no, que no, tú lo lograrás".

Le dije que estaba muy esperanzado con esa posibilidad y que no cambiara nunca, que siguiera pilotando como hasta entonces. Me dio las gracias. Le pedí un autógrafo, pero no llevaba boli ni él tampoco. Se rió cuando dije: "¡Qué mala suerte!". Y ahí acabó, le volví a dar la mano, le deseé toda la suerte del mundo y se fue.

Lo curioso, Fernando, fue que el año siguiente estabas en Minardi y yo te seguí en cada Gran Premio, cuando casi nadie se preocupaba de mirar hacia atrás en la parrilla. Me alegré de empezar a acertar.

Aquella carrera en Valencia, ganando el Open, tu impresionante carrera en Mónaco en la F3000, o la pole en Magny-Cours, el segundo de Hungría y la victoria en Spa. Toda tu magia y potencial estaban ahí. Y me emocionabas, como ahora. Sigue como entonces, olvídate de la gente maliciosa que nunca te ha seguido y que se te sube a la chepa del triunfo y te golpea en la



En F3000 Alonso ya apuntaba maneras.



La Fórmula 1 engancha; ya lo sabíamos.

derrota. Sé tú, conduce como aquellos días en que despertaste el sueño de los aficionados españoles a la F1, los que siempre estuvimos.

Ojalá leas esto y te acuerdes de mí (no creo), pero yo te vi cuando te conocíamos cuatro que sabíamos que lo lograrías.

Gracias. Me queda el recuerdo de un jovencito vergonzoso que fue abriéndose paso con su estilo hacia el Olimpo de la F1. No pares, sigue, vuela... ¡la gloria te espera!

Jose Miguel Vinuesa Navarro, Valencia.
semiv10@hotmail.com

Tele 5 sí lo hace bien

Quiero contradecir al amigo Alfonso González Calvo, de quien publicasteis un e-mail en la revista de marzo [*F1 Racing* N° 73] que rebatía a Nuria Sanmartín [*F1 Racing* N° 72], diciendo que en realidad Tele 5 no acercaba el gran circo rodante a la gente.

Es verdad que gracias a Alonso las audiencias han subido, porque antes veíamos la F1 cuatro gatos y el GP de España no existía. Pero también tiene mérito Tele 5, porque cuando las carreras las daba TVE, las retransmisiones eran aburridas, no había explicación de la carrera y si la había era muy escueta. En Tele 5 nos explican la historia del

circuito, hablan con los pilotos, etcétera.

En lo que sí estoy de acuerdo con Alfonso es que dan mucho protagonismo a Alonso. A ver, Alonso es mi piloto favorito, pero mi equipo es McLaren y lo será siempre, por eso quiero respeto para todos los pilotos y que Antonio Lobato no sólo se anime cuando Alonso haga una de sus espectaculares salidas.

Por último, quiero expresar mi total rechazo al nuevo sistema de formación de la parrilla.

Álvaro Rodríguez, e-mail

Enganchado a la F1

Todo empezó cuando un amigo mío me dijo que empezara a ver las carreras de F1, porque me engancharía.

Un día, aburrido, le hice caso. Y resultó que tenía toda la razón del mundo: me ha enganchado de una forma impresionante. Mis amigos me dicen que estoy loco y que no hago más que hablar del mismo tema, pero es lo que tiene la F1, que engancha demasiado.

Para finalizar, a ver si algún aficionado me puede facilitar el vídeo o DVD de las carreras de Brasil 2003 y Hungría 2003.

Y tú, Alonso, sigue así, que eres el mejor. No te rindas nunca, que llegarás muy lejos.

Daniel Martínez Molina
Puerto de Sagunto (Valencia)
dany_f1_a8@hotmail.com

Hay otros F1 bonitos

Ya deciais en el reportaje de los F1 más bellos [F1 Racing N° 72] que el resultado podría ser controvertido... ¡Todos



Ferrari regaló un F2004 a escala al Papa.



No ganó nada, pero el F92A era bonito...

pondríamos y quitaríamos coches! Y yo pensaba... ¿Qué os parecería darnos esta oportunidad? Es decir, ¿por qué no os planteáis una votación popular entre los lectores? Creo que a muchos nos encantaría revisar los libros para intentar hacer nuestra elección.

En fin. Es sólo una idea...

Pep Valls, e-mail

Una idea muy atractiva, qué duda cabe. Pero una votación popular tal vez sea algo demasiado complejo de llevar a la práctica, aunque, eso sí, la sección de Correo estará encantada de recibir aportaciones de los lectores al respecto... ¡empezando por la tuya!

La Iglesia y la F1

La revista ha mejorado mucho con el nuevo formato. Aunque el mayor tamaño pueda suponer un inconveniente para guardarla, las fotos y los textos mejoran al tener más espacio. Enhorabuena.

Pero lo que me lleva a escribir es que me sorprendió y decepcionó el comentario incluido en la sección Previo 2005 de F1 Racing N° 73, referido a la Iglesia católica. El Papa es el obispo de Roma, la ciudad eterna, que en sus viajes ha dado varias veces la vuelta al mundo, visitando los cinco continentes, reuniéndose no sólo con los gobernantes de los Estados, sino también, sobre todo, con los

habitantes de los países visitados; y cuyo mensaje se ha orientado siempre a apoyar a los débiles, a quienes sufren, y en defensa de la dignidad de la persona humana.

El Papa tampoco se olvida de la F1, como lo atestigua la recepción en el Vaticano del equipo Ferrari, hace unas semanas.

Joaquín Francisco Viaño Díez
Oviedo (Asturias)

Huelga decir que los comentarios jocosos sobre los equipos incluidos en el Previo 2005 sólo pretendían arrancar una sonrisa de complicidad de los lectores, no ofender a ninguna institución ni mucho menos herir la sensibilidad de ningún lector.

Aficionados de ayer y hoy

Me gustaba más la F1 cuando era de los pocos que sabían qué era la F1. Era mi mundo, me olvidaba de todo y de todos, estaba muy a gusto con mi deporte.

Ahora es distinto, me sigue gustando pero no es lo mismo. Ahora puedes verla en todas partes, todos saben, todos hablan y no dicen nada. Está bien, tiene sus ventajas, pero intento encontrar el sentimiento que tenía hace 10 años y por mucho que busque no lo encuentro.

De ahora en adelante, si te gusta la F1 nunca será porque la sientas, sino por obligación.

Carlos Fontenla González, e-mail

La pasión en el pecho

Desde los tres años mi padre me llevaba a ver carreras de F1 en la Diagonal barcelonesa [circuito de Pedralbes], con 10 años iba a las de Montjuïc y actualmente voy al Circuit de Catalunya.

Como veis, soy todo un 'tuerca', y quería mostrar a los amigos de F1 Racing el medallón que se puede ver en las fotos. En la parte central inferior aparece el nombre de Schumi, con los siete títulos que ha ganado, y en los costados aparecen las iniciales F y S en un círculo, por los otros dos mejores corredores de F1, Fangio y Senna.

En mi opinión, estos tres son los mejores pilotos de la historia de la F1 y por eso he querido que aparecieran los tres, con Michael Schumacher destacado porque es mi preferido.

El medallón pesa 483 gramos y es de oro macizo y brillantes (uno por cada título ganado por Schumi). Mi idea es ir ampliando el medallón si gana más títulos, así que no está acabado. Yo hago el diseño y un amigo joyero lo hace realidad.

Y es que para mí Schumacher lo tiene todo, es la máxima perfección al volante de un F1, porque es la conjunción exacta de lo que es un mecánico y un piloto.

Josep Vila Villanueva, Barcelona



Nuestro lector Josep Vila está orgulloso de sus pasiones; Schumi destaca con luz propia.

Así es mi

NUUEVO

Fernando Alonso presenta su bólido de 2005, el R25, y enseña a los lectores de *F1 Racing* sus talentos aerodinámicos y mecánicos más refinados

Fotografías Neil Cooper/Wake Upp



R25



...de los coches y
...de los coches
...de los coches
...de los coches
...de los coches
...de los coches
...de los coches
...de los coches
...de los coches
...de los coches



Las derivas del alerón trasero (arriba) ahora sobresalen más por la parte de atrás; Alonso está encantado de lo bien integrados que están los alerones delantero y trasero.



Mi coche nuevo, el Renault R25, es el mejor F1 que he pilotado. Aunque, mientras escribo -antes del inicio de la temporada-, todavía no ha demostrado lo que vale en lo más intenso de la lucha, todos en Renault están seguros de que por fin tenemos un coche capaz de luchar por el título.

Claro que nada de esto habría sido posible sin la fantástica contribución de todos en el equipo. Bajo la dirección del director técnico (chasis) Bob Bell en Enstone y todos los chicos en Viry-Chatillon, encabezados por Rob White, director técnico (motor), hemos avanzado más de lo que esperábamos.

Este año, todo parece perfecto. El equipo tiene ganas, tanto Giancarlo como yo sabemos que estamos listos para ganar, y el coche tiene un aspecto y tacto fantásticos. Después de probar el R25 en pista, empecé a conocerlo a fondo. Y esto es lo que pienso...

Los problemas del año pasado

Para entender qué hace que el R25 **parezca tan bueno** en pista, primero he de explicar los problemas que tuvimos con el coche del año pasado. Aunque **el R24 era muy veloz**, y en su día podía ser excepcional, Jarno Trulli y yo nos dimos cuenta de que era muy duro, rígido y **difícil de pilotar** desde que empezamos a probarlo.

Podía ser un coche muy físico: al pasar por un bache o golpear los pianos, todo el coche **se desestabilizaba**. Eso dificultaba pilotar con consistencia en carrera. En algunas carreras podíamos hacer frente a esas características, pero había circuitos en que era un auténtico problema.

Evidentemente, durante el año hicimos varias cosas para evitarlo: por ejemplo, en Mónaco **añadimos barras de refuerzo**. Aunque en realidad eso no abordó el problema de la dureza, seguimos adelante con ello porque daba otros beneficios de rendimiento.

Al final de la temporada, teníamos un coche **mucho mejor** que al principio de la misma. Por desgracia, en las últimas carreras perdimos frente a BAR porque **optamos por recortar** el desarrollo del R24 para concentrarnos en el coche de 2005. Y estamos seguros de que el R25 demostrará que tomamos la decisión correcta.

'Algunos equipos han ideado soluciones enrevesadas para lidiar con la falta de apoyo, pero la de Renault es sencilla y está bien integrada'

El chasis R25

A primera vista, el R25 no tiene nada de revolucionario: es una **evolución realmente lógica** del coche del año pasado. Pero creo que con el coche nuevo tratamos de hacer tres cosas: queríamos eliminar los problemas de que adolecía el 24; intentamos **manejar de manera eficaz** las **nuevas normas** y tratamos de aplicar las mejoras que normalmente habríamos hecho si no hubieran habido cambios de reglamento.

Las **diferencias visuales** más sorprendentes son los cambios en los **aleros delanteros y traseros**. Mientras algunos equipos han ideado soluciones bastante enrevesadas para lidiar con la falta de apoyo (como los apéndices extra de Sauber, las **aletas laterales de McLaren** y el ala inferior de Ferrari), el equipo Renault en Enstone ha hecho un buen trabajo con una solución sencilla y bien integrada.

Como **paquete aerodinámico**, el coche parece **muy completo**. Y las soluciones parecen funcionar: en cuanto piloté el R25 me di cuenta de que tenía una zaga muy sólida. Y ahora **perdona mucho más** cerca del límite: puedes tirar de verdad y sabes que puedes recuperarlo si se te escapa. ▶



El motor

El RS25 de este año es totalmente nuevo; **no comparte ninguna pieza importante** con el motor del año pasado. Por primera vez, Rob y su equipo en Viry pudieron sentarse con una hoja en blanco y crear un motor que **sacara provecho de nuestras experiencias** con el propulsor a 72° del año pasado y el V10 de ángulo ancho de 2003.

Seguimos con el concepto a 72° -una

filosofía probada en Renault- pero, en cuanto a **altura y centro de gravedad**, le debe más a los motores de V ancha que abandonamos al final de 2003. También hemos podido concentrarnos en desarrollos a largo plazo sin las limitaciones de tiempo que afectaron al programa del año pasado. Eso significa que las **soluciones de diseño** a las que hemos llegado son **más refinadas** y el

motor está mejor integrado en el chasis que el año pasado.

Y, cómo no, huelga decir que **el motor de este año parece muy fuerte, mucho** más impresionante que el del año pasado. Incluso con la norma de las dos carreras, estamos seguros de que el RS25 supondrá **una gran mejora sobre su predecesor**. Estoy deseando llegar a un circuito rápido como Monza para probarlo...

'Las soluciones de diseño a las que hemos llegado son más refinadas y el motor está mejor integrado en el chasis'

Fernando cree que el motor de este año parece especialmente fuerte; el nuevo V10 a 72° ofrece más potencia a regímenes medios y altos.



Unos cuantos extras...

Lo cierto es que el equipo ha **llevado la electrónica** a un nivel más alto para 2005. Junto con Magneti Marelli, hemos desarrollado un nuevo sistema llamado Step 11. **Antes, teníamos dos centralitas para el chasis y el motor;** ahora se ha integrado todo en un solo conjunto. Es una **enorme evolución de rendimiento** para nosotros y contribuye a que los sistemas de control

sean más potentes e interactivos. Es una pieza muy importante de nuestro futuro.

Además, hay **unas cuantas novedades** muy buenas, y muy satisfactorias para los diseñadores. Por ejemplo, mientras todos los demás equipos han optado por un chasis monoquilla o doble quilla, Renault ha escogido **una quilla en 'V'**, un diseño con todos los **avances aerodinámicos de la doble quilla** y todos los **beneficios**

estructurales de la monoquilla.

Pero, dondequiera que se mire en el coche, se aprecian **muchas respuestas lógicas** a los cambios de reglamento. Siempre que visito la fábrica de Enstone para hablar con los ingenieros, me marchó **impresionado por su aptitud** para reducir masa, mejorar la rigidez de instalación y **rebajar el centro de gravedad.** Es lo que los mejores diseñadores hacen mejor...

Manejabilidad

Hoy día, un **F1 moderno** tiene algo de enigmático. Mientras Rob y su equipo se esfuerzan por hacer **un motor más y más potente**, el equipo de Bob Bell en Enstone parece cada vez más capaz de construir un coche que **exija cada vez menos potencia máxima** para funcionar mejor.

Pero siguen estirando más y más el límite de régimen de giro, lo que significa que en la actualidad la banda de utilización de un motor ha de ser muy amplia.

Por suerte, el **R25 es un monoplaza muy manejable** y consistente de vuelta a vuelta, y de curva a curva. Fue todo un alivio constatar el tiempo por vuelta que ofrecía el coche sin necesidad de tirar a tope. **Todo permanece muy neutro;** y es cómodo de pilotar.

Todo esto fueron ámbitos que en el R24 nos dieron quebraderos de cabeza, y mi primera impresión parece confirmar que **todos esos problemas se han resuelto.**

En conclusión

Hay quien dice que los pilotos somos 'instrumentos' tremendamente sensibles. Yo no me doy cuenta, pero me agradó mucho que tanto Bob como Rob me dijeran que mis primeras impresiones del R25 reflejaban las expectativas que tenían después de los ensayos en el banco y el túnel de viento.

El rendimiento del motor a regímenes medios y además en alta me ha causado muy buena impresión. Evidentemente, siguen existiendo muchas incógnitas en el diseño de un F1, y sigue siendo muy difícil convertir exactamente todo nuestro conocimiento en rendimiento.

Pero, hasta ahora, estamos muy satisfechos con lo que hemos logrado; ha superado los objetivos que nos marcamos. Y para esta temporada nos marcamos objetivos muy audaces. En 2005 estamos aquí para ganar, y no se me ocurre un coche mejor para hacerlo que el R25. ►



Lo más peliagudo del Renault R25

Las nuevas normas para 2005 pusieron a prueba la inventiva del equipo Renault y sus dos fábricas

Construir un F1 ya es complicado mientras los diseñadores pasan noches en blanco detrás del mantra 'más ligero, más rápido, más eficaz'. Pero algunos elementos dan más quebraderos de cabeza que otros, así que resultan aún más satisfactorios cuando salen bien.

A continuación, los dos directores técnicos del R25, Bob Bell (chasis) y Rob White (motor), destacan las piezas y procesos de los que están más satisfechos.

Quilla en 'V'

Bob Bell: Desde el punto de vista del chasis, estamos muy satisfechos con esta solución. No parece más que una 'escuadra' esculpida con elegancia, pero posee ventajas aerodinámicas y estructurales. Es una pieza ingeniosa que me gusta mucho; de eso se trata.

En Renault están encantados con su quilla en 'V', que ofrece lo mejor de los diseños en boga; en conjunto, el R25 es simple y elegante.

Calidad de ajuste

BB: Hemos trabajado duro para mejorar la calidad del coche y el ajuste de todos los componentes de carrocería. Dicha minuciosidad es un paso adelante para nosotros; ahora el coche está muy bien montado, encaja bien y es fácil trabajar en él.

Deriva del alerón delantero

BB: Soy un fan de la ingeniería simple y eficaz. Estoy especialmente orgulloso de muchos pequeños detalles, cosas sencillas como el ajuste del flap del alerón delantero en la deriva. Y eso redonda en el rendimiento, porque sin un ajuste perfecto se pierde rendimiento.

Alerón delantero

BB: Me alegra que el coche parezca equilibrado; no parece deformado por el nuevo reglamento. Véase el alerón delantero; es muy lógico. No se parece a las soluciones de otros equipos, que han tenido problemas

para que el alerón delantero haga lo que tiene que hacer. El nuestro parece muy bien integrado.

Suspensión delantera

BB: Lo cierto es que nos causó algunos problemas; es uno de esos ámbitos que exige mucha interacción entre aerodinámica y chasis para acertar. Pero, al final, acabamos con una solución elegante y bien hecha.

Parte trasera

BB: Este sector pone de relieve la relación entre Viry y Enstone. Tuvimos que ir a los chicos del motor y decir: "Mirad, tenéis que hacerlo todo más compacto". Les correspondía a ellos dar el siguiente paso, pero respondieron, así que pudimos ser más audaces con la carrocería.

Integración del motor

Rob White: La sonrisa en el rostro del jefe de mecánicos Jonathan Wheatley cuando se juntaron por primera vez coche y motor es un buen indicador

de que los mecánicos podrán trabajar rápida y fácilmente con el conjunto, algo crucial durante el fin de semana.

Armonía en los dos bandos

RW: Sé que suelo dar la tabarra al respecto, pero los dos grupos están separados por 500 km y trabajan en dos idiomas. Nos hemos esforzado mucho para que eso no sea una desventaja, y respeto muchísimo a todos los chicos que se pasan la vida negociando en la lengua de otro.

Superar el reglamento

RW: Cambiar las normas en el último momento fue muy desagradable. Ha sido duro. Pero, por suerte, no llegaron de la noche a la mañana, así que hubo ocasión de estudiar las consecuencias. Pero no podíamos resetear. Así que trabajamos más duro que nunca para superarlo y espero que lo hayamos hecho bien... **1**





¡MENUDO PULSO!

¿Cuál de los dos supertalentos de Renault despuntará en 2005? ¿Se impondrá la técnica espectacular de Alonso a la suavidad de Fisichella? Diez expertos de *F1 Racing* deciden

Matt Bishop



¿Será reñido? Sí, mucho. ¿Alguno de los dos cree ser más rápido que su compañero? Aún no. ¿Tratarán de intimidar o desestabilizar al otro? Seguramente no; no es su estilo. ¿Cree saber el equipo quién será su hombre principal? Tampoco. ¿Tienen los ingenieros un favorito? Algunos sí; algunos no. ¿Quién? Depende de a quién se pregunte. ¿Favorecerá Briatore a Alonso? Tal vez. ¿Importará? Tal vez no. ¿Por qué no? También le gusta Fisi. ¿Irán muy parejos, pues? Sí. ¿Le supondrán la experiencia y suavidad de Fisi unos puntos más al final? Sí. **VEREDICTO:** Fisichella

Steve Cooper



En 2004, en sus largos relevos con el Sauber, Fisi aprendió a cuidar los neumáticos. Ha llegado a un nuevo punto de madurez, aunándolo con una técnica suave que no se encuentra en muchos pilotos menos experimentados. En cambio, 2004 demostró que Alonso todavía se está poniendo al tanto de la F1 y seguramente le llevará un año más comprender del todo el aporte necesario para sacar lo máximo del coche en relevos largos. En velocidad, es casi imposible juzgar. En puntos, el enfoque seguro de Fisi dará buenos frutos. Pero estará reñido. **VEREDICTO:** Fisichella

Maurice Hamilton



Una cuestión fascinante. Como piloto, lisa y llanamente, prefiero la actitud de Alonso de no dar nunca menos del 100% y que no dude en lanzarse a por los huecos. Pero precisamente eso podría ir en su contra en 2005, cuando habrán de adaptarse a las exigencias técnicas de completar 300 km de GP con un juego de ruedas. Eso es ideal para el suave Fisi. Alonso podrá dar mucha guerra en las primeras fases, pero espero ver remontar a Fisi, a lo Prost, a medida que avance la carrera. El veredicto final en puntos sonreirá a Giancarlo. **VEREDICTO:** Fisichella

Alan Henry



Por instinto, diría Fernando. Caray, es joven, de un talento deslumbrante y su carrera parece ir al alza. Vale, dejemos a un lado que ya hace 18 meses de esa brillante victoria en Budapest; y que en la primera mitad de 2004, Trulli le eclipsó. Ya ves, cuanto más lo piensas, más encaja Físico. De hecho, Giancarlo me impresionó con el Sauber después de años de pensar que no tenía lo que hay que tener. Pero tengo que optar por Fernando. Reconozcámoslo, su talento sigue subiendo y el de Fisi ya se ha estabilizado. **VEREDICTO:** Alonso

Matthew Marsh




Los dos tienen mucho talento y un solo triunfo, y Giancarlo la ventaja de la experiencia; tal vez sea más fuerte en condiciones adversas. Pero Fernando ha pilotado un Renault con la aerodinámica maltrecha más rápido que Jarno uno sano. Fisi sabe que ésta es su última oportunidad; Alonso está en el otro extremo de su carrera. Otros pueden alabar la depurada técnica del italiano, pero eso debería ser el sello de todo piloto puntero, ¿no? Fisi se podrá lucir de vez en cuando en calificación (por ejemplo, en mojado) pero Fernando se llevará los puntos. **VEREDICTO:** Alonso

F1 RACING OPINA ¿Vels? Está de lo más reñido. ¿El suave Físico o el sensacional Fernando? El veterano maduro se enfrenta al joven henchido de moral... pero nuestros expertos




Steve Matchett

 Dificil decirlo: los dos son pilotos duros, audaces. Me imagino que mucho dependerá de los rasgos del R25, cómo reaccione en pista, cuál de los dos tenga más confianza en el coche, se sienta más capaz de lanzarse. Los dos prefieren un comportamiento neutro, pero Alonso, con su tardía entrada en curva, parece bien adaptado para lidiar con el subviraje a media curva. A la inversa, Fisichella parece más capaz de manejar el sobreviraje. Si el menor apoyo y gomas más duras aumentan la tendencia del coche a subvirar, tendré que apostar por Fernando. **VEREDICTO:** Alonso


Oliver Peagam

 Los nueve años de Fisi en F1 no son muy brillantes —compárese su mejor campaña (2000, sexto, 18 pt) con la de Alonso (2004, cuarto, 59 pt)— pero hay que tener en cuenta los armarios que ha pilotado. Y esos años perdidos en Benetton y Jordan le han ayudado; aunque algunos ven su regreso a Renault como su última ocasión, creo que ahora es el momento oportuno. Con un coche que le entusiasma de veras, un estilo de pilotaje suave y afinado, y cuatro años más de experiencia que su compañero, Físico no sólo batirá a Alonso, se anotará una victoria. **VEREDICTO:** Fisichella


Dom Taylor

 Siempre ha sido un fan de Alonso. Su consistencia y desempeño son increíbles. Posee esa rara aptitud para sacarse una serie de vueltas rápidas medidas en una décima, una y otra vez. Como piloto de carreras sólo le gana Michael. Si su coche está hecho polvo, se adaptará al problema. Dicho esto, nunca ha tenido un compañero como Fisichella. Y nunca hemos tenido el placer de ver lo que Fisi puede hacer en un equipo grande. Al hablar con Giancarlo, da la impresión de que su momento ha llegado. Así que me temo que este año Alonso será segundo. **VEREDICTO:** Fisichella

Stewart Williams

 Mi reacción instintiva es Alonso: es el piloto consolidado frente al chico nuevo en el equipo. Pero no cualquier chico nuevo. Fisichella conoce Renault/Benetton y sabe que ésta es su última y mayor oportunidad de triunfar. Además, Alonso, después de un 2003 sensacional, no le hizo justicia a su labor la pasada temporada, sobre todo en calificación (uno de los fuertes de Físico) en la primera parte del año. Ésta y la de McLaren serán las batallas que seguiré. En velocidad pura, no hay mucha diferencia, así que me aferro a mi instinto y digo Alonso. **VEREDICTO:** Alonso

Peter Windsor

 Por muy ardiente que sea este enfrentamiento latino, tratemos de ser analíticos: Fernando castigará más los neumáticos delanteros —nadie en F1 tiene una entrada en curva más agresiva—, así que por definición los traseros estarán bien. Pero Fisi estará más en armonía con el coche; Fernando exigirá mucho y reaccionará a la perfección a todo lo que su coche le eche. Los dos son buenos bajo presión y tienen ganas. Fisi debería superar 12-7 a Fernando en parrilla, pero creo que Flavio tomará partido por Alonso en carrera. Y eso le dará ventaja. **VEREDICTO:** Alonso

coinciden en algo: los dos son grandes talentos, los dos son superrápidos, los dos son diestros en carrera y los dos reaccionarán de manera positiva al estímulo de tener que competir entre ellos.



CONTANTE Y SONANTE

Hora de volver a asombrarse de la magnitud de los costes en F1, que en 2004 llegaron a unos pasmosos 2.500 millones de dólares

Reportaje Alan Henry

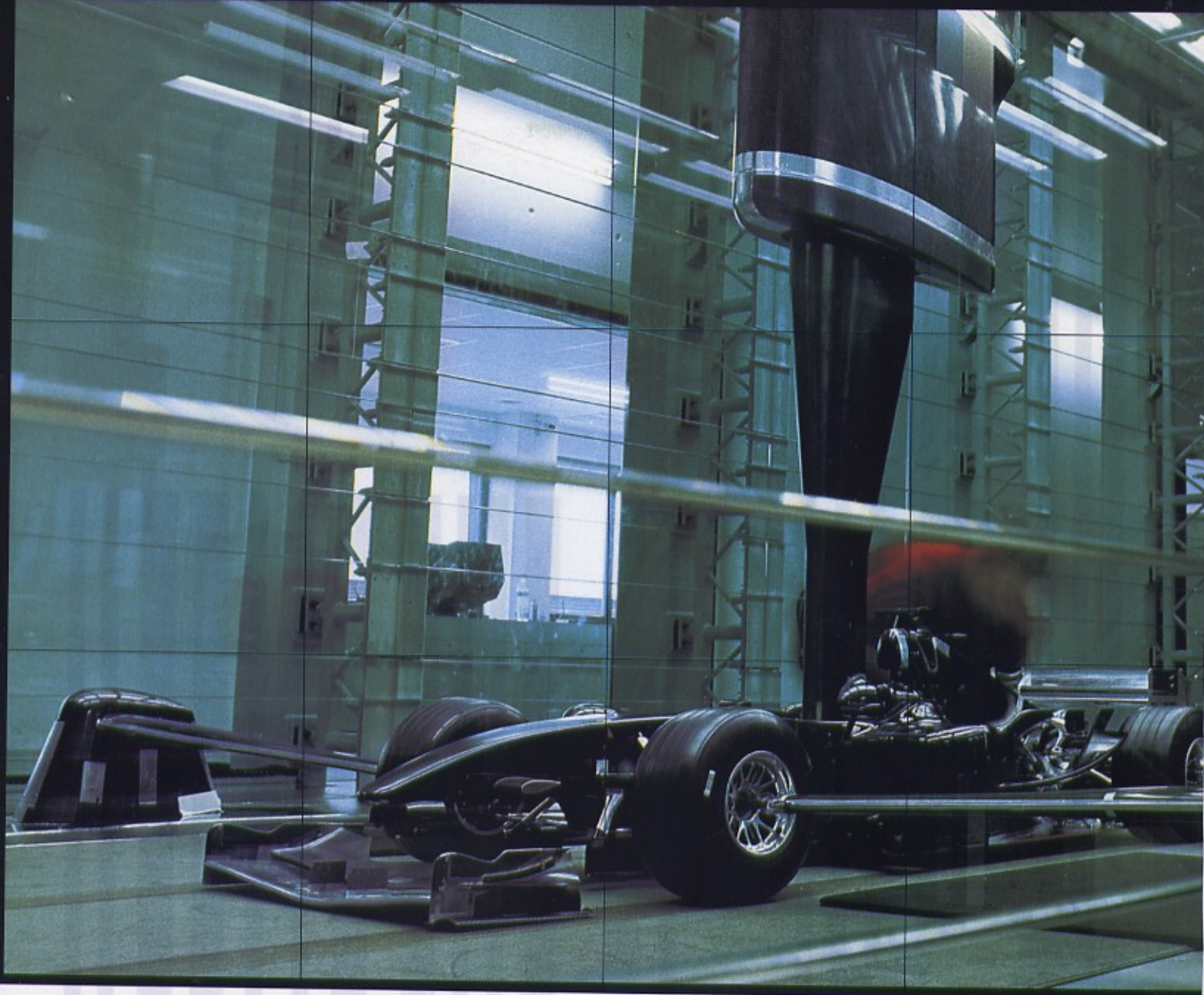
2.537.010.0

05 >



00 \$





Nuestro tercer análisis anual de los costes de este deslumbrante deporte global no podía llegar en mejor momento. En los últimos 12 meses, la cuestión se ha convertido en prioritaria, causando frustración e inquietud en casi igual medida mientras los equipos y el organismo rector parecen incapaces de encontrar puntos de acuerdo serios. Eso es lo que necesitan si han de levantar una plataforma estable para el desarrollo futuro del deporte.

Durante los últimos dos años nos hemos preocupado únicamente de los costes de competir en F1. Pero dicho análisis expone sólo la mitad de la ecuación comercial del deporte. La otra mitad –lo que los equipos ganan por sus esfuerzos– la han puesto de relieve otros acontecimientos radicales en F1. Así que aquí hay que tenerlas ambas en cuenta.

En primer lugar, Bernie Ecclestone, en su papel de titular de los derechos comerciales, ha librado una lucha sin cuartel para mantener el control del flujo de ingresos del deporte, mientras

‘Las cifras subrayan lo bien situado que está Bernie para sobornar la amenaza del GPWC’

sorteaba las demandas de los tres bancos que poseen una participación de 1.600 millones de dólares en el grupo SLEC de Bernie, que heredaron tras la quiebra del grupo alemán Kirch, que poseía el 75% de SLEC.

En segundo lugar, Ferrari ha cerrado un acuerdo unilateral con Ecclestone para seguir compitiendo en el Campeonato del Mundo FIA de F1 desde 2008 –cuando expira el actual Pacto de la Concordia– hasta 2012. Según fuentes bien situadas, los derechos comerciales generan unos ingresos de unos 800 millones de dólares (entre televisión, pagos de los promotores y el lucrativo Paddock Club de Allsport Management). Así que hablamos de 4.000 millones de ingresos por derechos comerciales durante esos cinco años, o 6.400 millones desde 2005 hasta 2012.

Según tenemos entendido, el acuerdo privado de Ferrari va más allá

de lo que jamás hubiera soñado cualquiera de sus rivales. No sólo ha negociado un pago de 100 millones de dólares por ‘afiliarse’, sino que fuentes de *F1 Racing* insinúan que Ferrari se llevará el 5% de todos los ingresos de la F1 antes de ser repartidos, lo que supone 200 millones en el período 2008-2012. Y según la especulación de que el trato de Ferrari empieza a partir de este año –un reclamo de Ecclestone para llamar la atención de los demás–, Maranello se embolsará 320 millones en ocho años.

Cómo no, la gracia es que estas cifras extraordinarias subrayan lo bien situado que está Ecclestone para ‘sobornar’ la amenaza del GPWC o la endeble alianza de cinco fabricantes de coches creada después de que Toyota y Honda se pusieran del lado de BMW, DaimlerChrysler y Renault. Lo irónico es que –en base a estas cifras– la repetida afirmación de Ron

Dennis de que la F1 es muy capaz de cuidar de sí misma sin una avalancha de medidas de reducción de costes, sin duda alguna parece un análisis correcto de la situación actual.

Con todo, pese al estratosférico nivel de ingresos de la F1, su reparto no equitativo es la causa de actual estado de inquietud de muchos equipos. Así que este último análisis de sus costes hay que colocarlo en este contexto distorsionado. Hablando claro, los equipos creen que luchan por su supervivencia comercial, aunque operan en un deporte que es lo bastante rico para todos. Cabría añadir que también creen que su estabilidad se ve amenazada por lo que consideran como medidas discutibles de reducción de costes adoptadas por la FIA que, aplicadas con escaso preaviso, han tenido el efecto de disparar los costes. Pero ésa es otra historia.



Los costes del túnel de viento son enormes (pero ineludibles) y la instalación de Toyota (izda.) es una de las mejores; parte del coste de la sede de McLaren (abajo) se apuntará a I+D; el desembolso de fabricación (dcha.) es bastante constante.

05 >

70.210.000 \$

Una figura prominente de la F1 sugirió hace poco que un modo de reducir con firmeza los costes en F1 sería prohibir los túneles de viento. En términos puramente económicos, podría tener razón. El año pasado, Frank Williams vendió el reactor Falcon 900 y el helicóptero de la empresa para liberar más capital de inversión para el equipo de Grove. La venta proporcionó un pegote de efectivo no sólo para contribuir a la inversión de 25 millones en un segundo túnel, sino también para paliar el razonable descubierto de la empresa.

Al estudiar nuestras cifras de 2004 para la explotación de los túneles, se deduce que antes sobrestimamos los costes implicados. Aun así, como sólo la factura de la luz para hacer funcionar un túnel de vanguardia las 24 horas asciende a más de 200.000 dólares al año, sigue siendo una cifra abrumadora. Y sin tener en cuenta la depreciación de capital de una inversión de entre 25 y 40 millones.

El nuevo túnel de viento de Sauber se acabó en marzo de 2004 y, debido a los más elevados costes de empleo en Suiza, bien puede ser el más caro del oficio. La instalación fue diseñada

EXPLOTACIÓN TÚNELES DE VIENTO

Ferrari	11,25 millones de dólares
McLaren-Mercedes	9,96
BMW-Williams	9,76
Toyota	8,95
Sauber-Petronas	8,78
BAR-Honda	7,80
Renault	6,18
Jaguar/Red Bull-Cosworth	3,95
Jordan-Ford	3,20
Minardi-Cosworth	0,38
TOTAL	70,21

y desarrollada por dos empresas especializadas, la alemana TLT Turbo GmbH y la norteamericana American MTS Systems Corporation. Es un indicativo de lo frugal que ha sido el gobierno de la casa de Sauber que un equipo privado haya podido financiar semejante proyecto; sobre todo cuando se le añaden los supuestos 28 millones de dólares anuales que pagan por sus motores Ferrari y el hecho de que perdieron 10 millones de patrocinio cuando Red Bull retiró sus fondos y se convirtió en un equipo rival.

LO QUE VALE, CUESTA

05 >

20.110.000 \$

FABRICACIÓN DE LOS COCHES

Toyota	3,40 millones de dólares
Ferrari	3,20
McLaren-Mercedes	2,70
BAR-Honda	2,40
BMW-Williams	2,25
Sauber-Petronas	1,70
Renault	1,62
Jaguar/Red Bull-Cosworth	1,45
Minardi-Cosworth	0,75
Jordan-Ford	0,64
TOTAL	20,11

El coste de los coches sigue siendo una variable bastante constante en la ecuación económica de la F1. Si se desea encargar a un proveedor externo acreditado por la FIA un monocasco que cumpla todos los requisitos de impacto y listo para el proceso de construcción, hablamos de unos 120.000 dólares más materiales. Equipado con depósito, sistema hidráulico y suspensión, un chasis rodante -sin incluir I+D- cuesta unos 250.000-300.000 dólares.

En términos puramente numéricos, Toyota encabezó la lista con 11 chasis, incluidos todos los TF104 y 104B asignados para las carreras, ensayos privados y crash tests. BAR-Honda construyó seis chasis 006 para carreras y tests, además de convertir dos chasis 005 en coches híbridos de pretemporada para usar con motor y cambio de 2004 (los así llamados 'concept cars'). Williams produjo siete FW26, hubo ocho Ferraris F2004 utilizados entre los equipos de carrera y tests, cuatro McLarens MP4-19 y tres 19B, cinco Renaults R24, seis Jaguars R5 (Red Bulls), seis Saubers C23, tres Jordans EJ-14 y cuatro Minardis PS04B.



05 >

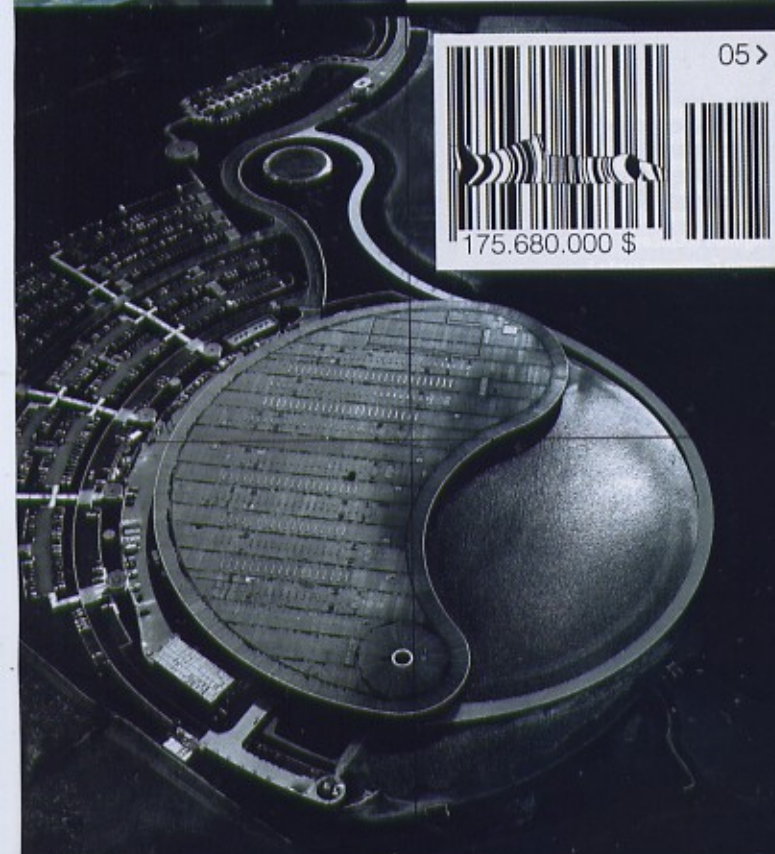
175.680.000 \$

INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO

McLaren	25,50 millones de dólares
Toyota	25,10
BMW-Williams	22,60
Ferrari	22,40
Renault	18,70
Sauber-Petronas	18,06
BAR-Honda	17,40
Jaguar/Red Bull-Cosworth	11,40
Jordan Ford	7,50
Minardi-Cosworth	7,02
TOTAL	175,68

Éste es uno de los apartados más difíciles de cuantificar, especialmente para los equipos que trabajan con grandes fabricantes. Por ejemplo, BAR ha recibido mucha aportación del departamento de I+D de Honda en el desarrollo de chasis y caja de cambios. El nuevo reglamento ha hecho subir los costes. Con la tardía definición de las normas de chasis y/o deportivas, el diseño del nuevo coche ha tenido que cambiar considerablemente. El tiempo perdido sólo se puede recuperar duplicando esfuerzos y pagando por un servicio urgente de los proveedores.

Todo esto afecta a los programas de I+D bien estructurados que, en muchos casos, se concentran en desarrollos para dentro de dos o tres años. Para un coche completamente nuevo, el coste de los prototipos sigue variando de 12 a 20 millones de dólares. Una parte de las instalaciones del equipo también hay que apuntarla a I+D. En el caso de McLaren, cabe suponer que sus cuentas de 2004 dejarán margen para una parte de los supuestos 150 millones de deuda del equipo, achacados al exceso de gasto en el McLaren Technology Centre.



EXPLOTACIÓN DE LOS COCHES EN LOS TESTS

McLaren	64,96 millones de dólares
BMW-Williams	63,04
Ferrari	62,72
BAR-Honda	56,65
Toyota	53,06
Renault	28,40
Sauber-Petronas	20,00
Jaguar/Red Bull-Cosworth	4,88
Jordan-Ford	4,20
Minardi-Cosworth	1,78
TOTAL	359,68

Aparte del tema de los motores, la cuestión de cómo limitar los tests ha seguido siendo el problema más polémico en este tercer año consecutivo de investigación de costes de F1 Racing. Se han discutido posibles 'tratados de prohibición de tests', pero la mayoría han caído a las primeras de cambio, ya que es prácticamente imposible asegurar la unanimidad entre los equipos.

El año pasado, Williams cubrió 56.286 km de tests. Eso es un poco menos que en 2003, pero, a 1.400 dólares por km en consumibles, suma

más de 78 millones. Y, de nuevo, no incluimos los costes de fabricación de los coches de tests, transporte o sueldos; sólo aceite, combustible, neumáticos y hardware de usar y tirar. Claro que la cifra está distorsionada por el hecho de que una parte de dichos gastos ha de incluir sueldos, I+D, costes de funcionamiento de la fábrica, salarios de pilotos, etc. Todo ello hay que tenerlo en cuenta al considerar estas cifras, así que hemos reducido el índice de prorrateo en un 20% para reflejar estos hechos.

El año pasado, Ferrari recorrió más de 56.000 km de tests y el reciente fichaje de Marc Gené como probador dice mucho de sus intenciones para 2005. McLaren hizo más de 58.000 km, Toyota 47.380 km y BAR 50.585 km.

"La eficacia de nuestros tests ha mejorado de manera espectacular", dice el jefe del equipo BAR, Nick Fry. "Nuestros costes fijos, o sea, sueldos, tamaño y costes de funcionamiento del equipo de tests, siguen prácticamente igual desde hace más de cuatro años".

Esta mayor eficacia implica que por los mismos costes fijos, BAR alcanza ahora un 60% más de kilometraje. Por otro lado, el coste variable de los tests (piezas, gasolina, etc.) es directamente proporcional al número de kilómetros recorridos. BAR recorrió un 30% más de kilómetros de tests en 2004 que en 2003, gracias a sus ahorros en costes fijos y al hecho de que la vida útil de muchos componentes ha aumentado hasta cuatro y cinco veces.

"Hay ejemplos como la carcasa del cambio de composite de carbono y la suspensión de carbono", dice Fry, "en que una tecnología al principio más sofisticada y cara ha dado como resultado aumentos de coste mínimos y mejoras sustanciales de seguridad, además de un mejor rendimiento".

Pero el problema de limitar los tests

también es filosófico. Antes, algunos de los equipos mejor financiados decían que limitar los tests sólo les animaría a utilizar esos recursos económicos liberados en suntuosos procesos de simulación por ordenador. Pero en los últimos 12 meses ha quedado claro que hasta a los equipos más ricos les preocupa la parte de su presupuesto dedicada a los tests. Todo esto contrasta de forma radical con Minardi, que afirma haber gastado menos de dos millones de dólares en tests para mantener su pequeño negocio en la cuerda floja.



...de los tests...
...de los tests...
...de los tests...



Sube la temperatura -en todos los sentidos- entre los fabricantes de motores (arriba); algunos técnicos, como Gascoyne (izda.) valen lo que un buen piloto; el personal más modesto (abajo) ha de ir tirando con un sueldo normal.

SUELDOS DEL EQUIPO

Ferrari	48,30 millones de dólares
Toyota	44,40
McLaren-Mercedes	36,12
BMW-Williams	35,64
Renault	34,20
BAR-Honda	33,30
Sauber-Petronas	32,40
Jaguar/Red Bull-Cosworth	26,28
Jordan-Ford	15,40
Minardi-Cosworth	7,60
TOTAL	313,64

La mayoría de equipos ha tratado de mantener su plantilla en los niveles existentes, pero el hecho de que algunos equipos ingleses todavía no hayan presentado sus cuentas complica el dilucidar la parte empleada por diversas asociaciones.

En cuanto a personal, Toyota bien puede ser el equipo más abundante, con unos 1.300 trabajadores, aunque algunos lo sean por cuenta propia. McLaren-Mercedes también tiene más de 1.000 personas en nómina, unas 500 en Woking, 450 en Mercedes-Ilmor y más de 100 en el

departamento motorista de Stuttgart.

Los ingenieros punteros ganan mucho dinero. Según dicen, Mike Gascoyne, director técnico de Toyota, cobra más de seis millones de dólares al año, y Adrian Newey, su equivalente en McLaren, unos ocho millones, como resultado negociado de su decisión de no ir a Jaguar hace tres años. El contrato de McLaren con Newey acaba este verano, y está por ver si habrá algún otro equipo interesado en igualar semejantes cantidades. Nuestra información parece indicar que bien podría haberlo.



‘En un momento dado, desarrollábamos un V10 de una carrera, un V10 de dos y un V8’



PRESUPUESTO DE MOTORES

Toyota	192,50 millones de dólares
BAR-Honda	181,50
BMW-Williams	169
Ferrari	165
McLaren-Mercedes	144
Renault	121
Jaguar/Red Bull-Cosworth	86
Sauber-Petronas	28
Jordan-Ford	10,50
Minardi-Cosworth	10
TOTAL	1.087,50

Una auténtica película de terror, tanto por lo que se refiere a los costes adicionales que los fabricantes de motores creen que la FIA les ha endosado con tres juegos de normas en tres años, como a la hora de decidir cómo repartir dichos costes. Por ejemplo, igual que está claro que Honda hace una contribución técnica al desarrollo de chasis de BAR, el imperio Honda ha compartido los gastos de otros aspectos del programa de desarrollo de F1.

Así que en este apartado los costes son difíciles de identificar pero, diga lo que diga Mosley, todos los fabricantes de motores con los que hablamos dijeron que los costes han aumentado "de forma espectacular" por los cambios de reglamento. "En un momento dado, desarrollábamos un V10 de una carrera, un V10 de dos y un V8", dijo un jefe de equipo. "El reto técnico de desarrollar el V10 para que dure dos carreras es importante, y el coste—desarrollo, pruebas en el banco alargadas y más tests en pista—es enorme. Lo mismo el V8".

En concreto, es bien sabido que BMW está furiosa por la tardía introducción del motor para dos

carreras de este año, que no se anunció hasta el pasado mes de agosto, dos meses después de que el nuevo BMW P85 de 'una carrera' fuera probado por primera vez. Por tanto, Múnich tuvo que convertir su motor de 2004 en el actual P84/5 que impulsa al nuevo Williams FW27; y la necesidad de piezas de fundición más gruesas y componentes más duraderos implica que apenas nada ha quedado sin cambiar.

Mosley sostiene que el coste en cuestión no es ni mucho menos el que afirman los fabricantes, porque de todas formas construirían motores completamente nuevos. Pero vamos, la FIA no paga los 19 millones extra que BMW se ha visto obligada a invertir aparte de sus 150 millones anuales. El hecho de que las leyes alemanas limiten rigurosamente la semana laboral exacerba este gasto adicional, hasta el punto de que Toyota, con sede en Colonia, necesita más de 1.000 personas en su división deportiva para hacer el trabajo.

"La FIA se arriesga a que algunos fabricantes piensen: 'Vale, queremos estar en F1, pero no es estas condiciones'", dijo un director técnico.

LO QUE VALE, CUESTA



05 >

141.100.000 \$

SUELDOS DE LOS PILOTOS

Ferrari	51 millones de dólares
McLaren-Mercedes	31
Toyota	24
Renault	11
BAR-Honda	8
BMW-Williams	8
Sauber-Petronas	4
Jaguar/Red Bull-Cosworth	3
Minardi-Cosworth	0,6
Jordan-Ford	0,5
TOTAL	141,10



En cuanto a resultados, no sería equitativo que Michael Schumacher no encabezara esta lista por un amplio margen, y nuestras fuentes insinúan que ha mantenido su poder adquisitivo en unos 42 millones de dólares, incluidos primas por triunfos y una tajada del pastel de merchandising de Ferrari. Ese huequito lo negoció muy hábilmente hace algunos años su despabillado mánager, Willi Weber.

Nuestras fuentes dicen que, a partir de 2005, Kimi Räikkönen y Ralf

Schumacher le siguen con 19 y 18 millones de McLaren-Mercedes y Toyota, respectivamente. Y Juan Pablo Montoya está en unos 12 millones como compañero de Kimi. Eso supone un ligero aumento respecto a su anterior sueldo en Williams, aunque en un principio se decía que JPM cambió de equipo por menos dinero, tan grande era su deseo de largarse de Grove.

Por tanto, está bastante claro que Williams ha efectuado el mayor ahorro en sus salarios de pilotos, según los supuestos honorarios de Mark Webber (seis millones) y Nick Heidfeld (dos millones). Se cree que el contrato de Rubens Barrichello con Ferrari se acerca a los nueve millones de dólares, mientras que Jenson Button, Fernando Alonso y Jarno Trulli rondan los 7-8 millones.

Asimismo, David Coulthard tiene un salario simbólico apoyado por unas generosas primas que podrían superar los 100.000 dólares por punto. Tanto los pilotos de Jordan como los de Minardi aportan fondos a sus equipos y no tendrán remuneración, salvo una parte de los premios.

Para los equipos cuyos costes se

contabilicen en libras o euros, pagar el sueldo de sus pilotos en dólares habrá contribuido a su movimiento de efectivo. Respecto a la libra, el dólar llegó a bajar a 1,93 dólares, mientras que el cambio actual respecto al euro es de 1,3 dólares. Por otro lado, los ingresos de la Formula One Management se pagan en dólares, así que se trata de hacer malabarismos. Un equipo puntero nos confesó que, pese a sus esfuerzos, los tipos de cambio variables les costaron más de cinco millones de dólares en 2004.



05 >

82.880.000 \$

VIAJES Y ALOJAMIENTO

Ferrari	17,61 millones de dólares
McLaren-Mercedes	12,72
Toyota	11,74
BMW-Williams	9,10
BAR-Honda	7,72
Renault	7,33
Jaguar/Sauber-Petronas	6,65
Red Bull-Cosworth	4,90
Jordan-Ford	4,16
Minardi-Cosworth	0,95
TOTAL	82,88

Mantener los costes de viajes y alojamiento bajo control es un reto enorme. Por un lado, la proliferación de líneas aéreas baratas en Europa permite efectuar ahorros. Varios equipos con los que hemos hablado durante el mes pasado han iniciado programas radicales de reducción de costes, y lo cierto es que en los meses venideros se verá más personal de los equipos cruzando Europa con EasyJet y Ryanair.

También vale la pena constatar una tendencia que apuntamos el año pasado, a saber, el sutil cambio de pasajes de varios ejecutivos de marketing y RR PP de clase Business en las grandes líneas aéreas (como British Airways y Qantas) a billetes parecidos en KLM, Gulf Air o Emirates.

No es que los jefes de equipo parezcan excesivamente preocupados por recortar sus costes: las cabinas de primera clase para Australia seguían atestadas de jefazos que pagaron hasta 18.000 dólares por el privilegio. Para que conste, un pasaje Londres-Melbourne-Londres en turista puede salir por menos de 1.000 dólares.

¿Ahorrar? ¿Perdón?





El consuelo que disfrutaron los sponsors por sus penas no es moco de pavo (abajo); viajar (recuadro abajo) es mucho más barato hoy día (salvo para los jefes de equipo); el manager de Schumi, Weber (recuadro arriba), sabe jugar sus cartas.



EXPLOTACIÓN DE LOS COCHES EN CARRERA

Ferrari	35,85 millones de dólares
Toyota	28,30
BMW-Williams	26,16
McLaren-Mercedes	24,10
Renault	23,90
Sauber-Petronas	22,89
BAR-Honda	22,14
Jordan-Ford	20,33
Jaguar/Red Bull-Cosworth	18,59
Minardi-Cosworth	9,77

TOTAL 232,06

Usando nuestra regla de unos 1.400 dólares por km, el coste de explotación de los coches en carrera en 2005 aumentará en un 9,4%, debido a la inclusión del GP de Turquía, que suponemos que será una prueba 'europea' en el sentido de que los coches y material viajarán a Estambul por carretera y no por aire. En el momento de redactar este informe, los equipos calculaban las repercusiones de ambas opciones, pero el transporte por carretera parecía el favorito.

Todo hace suponer que el cambio de formato de calificación afectará sensiblemente el kilometraje de los coches, aunque McLaren disputará los tests del viernes en pista de BAR, la penalización –o beneficio– por acabar entre los seis últimos constructores el año pasado. Dicho esto, pudiera ser que algunos equipos tuvieran que limitar su rodaje en los libres del viernes para conservar los motores, que ahora no se pueden cambiar sin sanción durante un periodo de dos carreras.



INVITADOS CORPORATIVOS

Williams	10,04 millones de dólares
Ferrari	8,91
McLaren-Mercedes	8,24
BAR-Honda	6,69
Renault	6,21
Toyota	5,76
Sauber-Petronas	3,96
Jaguar/Red Bull-Cosworth	2,59
Jordan-Ford	1,35
Minardi-Cosworth	0,4

TOTAL 54,15



Hacer correr un F1 cuesta unos 1.400 dólares por km, y con 19 carreras en 2005 el gasto es enorme, aunque a los equipos se los compensa.



TOTALES

Ferrari	426,24 millones de dólares
Toyota	397,21
McLaren Mercedes	359,33
BMW-Williams	355,59
BAR-Honda	343,59
Renault	258,54
Sauber-Petronas	146,44
Jaguar/Red Bull-Cosworth	143,04
Jordan-Toyota	67,78
Minardi-Cosworth	39,25

TOTAL 2.537,01

Qué nos dicen estas cifras

Recordando costes, operando con más eficacia y reaccionando a la presión de los sponsors, varios equipos de F1 han mantenido a raya los costes. Mientras tanto, luchan con Ecclestone por una parte mayor de los ingresos del deporte. Que el total sea un poco más alto que el año pasado refleja, hasta cierto punto, el mayor gasto de Ferrari y Toyota. La F1 sigue siendo muy costosa, pero que a pesar de –o tal vez debido a– sus problemas políticos siga prosperando, es prueba de su alcance global como herramienta de marketing.

PILOTO: McLAREN-MERCEDES

Pedro de la Rosa

Sobre su labor como tercer piloto, las nuevas normas y su 'debut' en Australia

¿Cómo se siente en estos momentos, siendo tercer piloto de McLaren al menos para los tres primeros GP?

Muy bien. La verdad es que estoy trabajando muy a gusto y que el equipo cuente conmigo los viernes es un orgullo. Para mí se trata de un salto muy importante respecto a la situación en la que estaba. Ya era muy importante estar como piloto de pruebas, y ser tercer piloto es para mí algo muy grande. Es una mejora importante en mi carrera y una gran oportunidad de sentirme útil.

¿Cuál es su objetivo en estas sesiones?

Mi trabajo será escoger los compuestos de los neumáticos y trabajar para los ingenieros de Kimi y Montoya en otros apartados, como los reglajes, elegir las relaciones de cambio y dejar definidos varios parámetros de los coches para la carrera. Probaré frenos, elementos del motor y quitaré trabajo a los pilotos titulares. También asumiré la responsabilidad de no salirme de pista y así aprovechar cada minuto de pruebas. Creo que se podrá valorar mi trabajo cada domingo después de la carrera. Si el equipo va para adelante y el coche va bien en carrera, yo habré aportado mi granito de arena. En todo caso, voy con mucha ilusión y con ganas de contribuir todo lo que he aprendido en F1.

¿Cómo ha vivido esta pretemporada?

Como es habitual, ha sido un periodo de mucho trabajo. Febrero es probablemente el mes más cargado de trabajo del año para los pilotos probadores de F1. Tuve el placer de pilotar el nuevo monoplaza del equipo, el MP4-20, antes de ir a Australia, un día en Valencia y dos en Jerez. Los resultados fueron buenos y, la verdad, me sorprendió lo fácil que es de pilotar, ya que no siempre sucede con un coche nuevo. Puestos a hacer una valoración personal de la pretemporada, sólo puedo decir que ha sido muy buena. Tuvimos muy poco tiempo para entrenar, unas tres semanas, aunque supimos aprovecharlas. El coche se mostró fiable, competitivo y rápido. Lo importante era acumular kilómetros, no sólo de cara a la primera carrera, sino al resto de la temporada.

¿Cuál fue su cometido este invierno?

Me concentré en tandas largas de vueltas para trabajar la fiabilidad, que en estos momentos es mi trabajo más importante, y también en los

neumáticos Michelin, que deben afrontar una gran exigencia este año. Los resultados fueron buenos, pero hay que continuar trabajando.

¿Cree que las nuevas normas aportarán cambios sustanciales en las carreras?

Pues no, no lo creo. Desde el punto del vista del piloto, el único factor que habrá que tener en cuenta son los neumáticos, sobre todo en las 10 primeras vueltas de carrera. También habrá que estar pendientes de que las gomas no se calienten demasiado en carrera, y por tanto no forzarlas en exceso en las frenadas. Por lo demás, aunque puede resultar interesante, creo que todo continuará igual. Las nuevas normas sí que provocarán un ligero descenso en la velocidad, pero mucho menor del que se pensaba hace cuatro meses. Para mí, esto demuestra lo importante que es contar con un buen departamento aerodinámico.

¿Cree que los cambios son positivos?

Estas normas han sido más para contener el avance y la velocidad de los monoplazas que para reducirlos. Sin ellas, ahora se estaría en más de 1.000 CV y con una adherencia brutal. El grado de desarrollo que se había alcanzado era una pasada. Nosotros fuimos a Australia con mayor carga aerodinámica que el pasado año, y eso que con la nueva normativa parecía que iba a haber menos adherencia.

¿Le ha sido más fácil adaptarse al coche este año o el pasado?

Debo reconocer que existen diferencias entre el estilo de pilotaje necesario para el MP4-20 y el coche del año pasado, pero no son muy

grandes. Las nuevas normas han obligado a subir el alerón delantero y eso hace al coche mucho más sensible al subviraje, pero somos conscientes de ello y nos adaptaremos.

En Australia marcó el mejor tiempo en la jornada el viernes. ¿Cómo lo vivió?

Hice un crono de 1m 25,376s y la verdad es que fue algo muy bueno. Rebajamos la pole del pasado año, lo que demuestra que estamos en el buen camino. Mi trabajo se basó en la evaluación de los neumáticos Michelin de cara a la carrera. Era la primera vez que pudimos rodar a temperaturas relativamente altas, así que aprendimos mucho. En una de mis vueltas, uno de los Jordan me llegó a tocar y acabé en la arena, pero no hubo daños y pude seguir. Disfruté mucho pilotando y pasé el resto del fin de semana ayudando a los ingenieros.

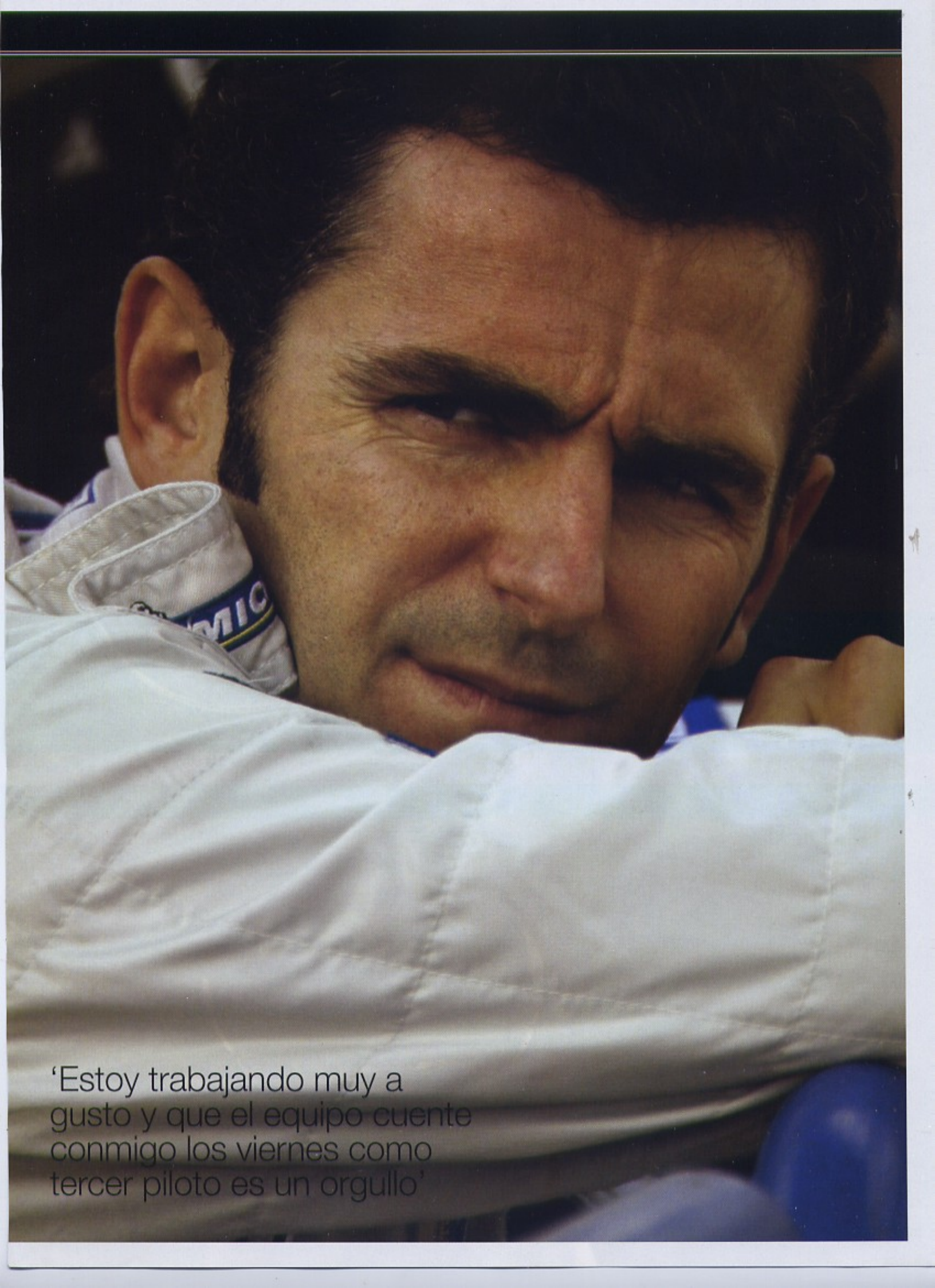
¿Qué piensa de esta primera carrera?

Que todos tenemos que mejorar. El gran interrogante era ver cómo se adaptaban los equipos, los coches y los neumáticos al calor. Fue una carrera impredecible y muy diferente respecto a las condiciones en que todos los equipos habíamos entrenado hasta el momento. McLaren-Mercedes ya había demostrado que en frío obtiene muy buenos resultados, pero nos quedaba por ver cómo nos adaptábamos a los climas cálidos. Fue importante ver cómo funcionaban los Michelin en temperaturas extremas y también cómo se adaptaban los Bridgestone en Melbourne. Para mí era el elemento principal para ver si Ferrari podía optar a la victoria en este Gran Premio. **1**

Pedro de la Rosa (dcha.) está llamado a ser la gran estrella de los entrenamientos libres del viernes, al menos en este inicio de temporada; si los McLaren están arriba, él también.



FOTO GRANDE: DR. REDUARD; STEVE ETHERINGTON/LAT



‘Estoy trabajando muy a gusto y que el equipo cuente conmigo los viernes como tercer piloto es un orgullo’



SR

ECCELESTONE, SUPONGO

Bienvenidos a la mente de Bernie Ecclestone, y vaya si es intimidante, exasperante y escurridiza. Si intentas que se defina, se sale por peteneras

Entrevista Steve Cooper **Fotografías** Ted Humble-Smith

Como si fuera tu abuelo, llega tan campante comiendo un caramelo. Pero sus ojos de lagarto están totalmente atentos, repasando el dispar grupo de periodistas europeos reunido en su guarida londinense. Luego, fugazmente, lo cierto es que parece desconcertado, una expresión bien afinada durante décadas de trapicheos; es un aspecto pensado para desamar, incluso para hechizar: este anciano entrañable sería incapaz de matar una mosca... ¿No?

Pero pronto salimos del error. "He empezado a grabar todas mis entrevistas", hace saber mientras se sienta. "Me daba cuenta de que mis citas no se anotaban fielmente". Echa una mirada furtiva por toda la mesa: "Ya sé cómo sois, cabrones; nunca estropeáis un buen artículo con la verdad".

Nadie supone que la 'verdad' es algo de lo que no tendríamos que preocuparnos durante la siguiente hora o así...

Como un cazador, Bernie Ecclestone siempre persigue a su presa silenciosamente. Por lo general, el zumbido del fax es el primer indicio de que estás

siendo acosado. Sólo cuando suena el teléfono, cogiéndote desprevenido por completo, y una voz dulcemente amenazadora dice: "Aquí el señor Ecclestone [con acento en la última sílaba, que en inglés significa piedra]", comprendes, demasiado tarde, que la trampa ya está echada. Una técnica que le ha convertido en un depredador temible.

Pero, dada su determinación a guardarse los secretos que hacen de él todo un enigma, casi sorprende encontrarse por fin cara a cara con el más listo del circo. Bernie es impenetrable, inescrutable, un personaje de diminuta grandeza, que uno está resuelto a desenmarañar y entender. Para mí, el hecho de que apenas le conozca y nunca haya entablado combate verbal con él empeora las cosas. Algo ligeramente desconcertante.

¿Cómo encararse con alguien como Bernard Charles Ecclestone? ¿Cuáles son sus vulnerabilidades, sus intereses? "Pregúntale por su época como piloto y jefe de equipo", apunta Peter Windsor. "Le gustan las películas, la escultura; come mucho fuera, le encanta la cocina fusión.

¿Por qué no le preguntas por eso?".

El 'dire', Matt Bishop, también dice la suya: "Pregúntale de la forma que sea por su disputa legal con los bancos, el futuro del GP británico y la importancia de Ferrari", suelta con seriedad, antes de brindar un último consejo. "Bernie es un cabrón; cada vez que le entrevisto, me marchó pensando que podría haberle presionado un poco más. Parece gustarle, así que no temas entrar a batear". Hummm...

Un atento Ecclestone se encarga de que todos tengamos un café o un té ("una ronda barata"), luego vuelve a modo débil, demasiado débil para presionar. Pero ahí está, imbécil. No juegues limpio.

Entramos en calor con la vista del pasado mes de diciembre, la que amenazaba con despojar a Bernie de su jurisdicción sobre la FOM (Formula One Management) y permitir que tres bancos alemanes asumieran un mayor papel en la dirección de la F1. En su momento, pareció una decisión que iba a sentar precedente, pero Bernie dio la impresión de negar la importancia del asunto. ¿Cómo es eso? ▶

Puede que Bernie ('abajo') parezca incapaz de matar un periodista ('dcha.')., pero la 'lógica' que despliega frustrará cualquier argumento metódico; no obstante, tiene nostalgia de los viejos tiempos y prefiere las calificaciones en su formato original.

"No tenía nada que ver conmigo", suelta fingiendo asombro. Las cosas ya no suenan muy bien, pero esto ya le ha caído tan mal que seguir por ahí parece difícil. Probemos otro camino, pero la presión creciente hace que me lie brevemente con mi información. Es la oportunidad que necesita Bernie. Me mira fijamente antes de preguntar con amenazadora lentitud: "¿Me lo pregunta o me lo cuenta?".

"Esto... se lo pregunto". Parece enfadado: "No, no, no; no tiene nada que ver con eso...". Y ya está otra vez, soltando una jerga complicada planeada para despistar. Me ha cogido desprevenido y temporalmente me retiro tocado mientras otro insensato sale en mi defensa.

Bernie estalla: "No tiene nada que ver con...". Se calla para dejar que se apague su ira antes de adoptar un tono más considerado, pero aun así irritable: "Voy a intentarlo una vez más y ya está, porque no tengo tiempo que perder".

Llevamos sentados menos de cinco minutos y Bernie ya ha hecho ¡pum! Ahora todos en la sala saben cuál es su lugar. Por fin fluye la conversación y descubrimos que los GP de Gran Bretaña y Francia son seguros "al millón por cien". Aunque su aritmética no esté muy allá (eso sí, está más acostumbrado a manejar millones que la mayoría), no cabe duda de que dice la verdad. Y da crédito a la leyenda de que Bernie sólo necesita un apretón de manos para sellar un acuerdo.

Pasamos al espinoso tema de las calificaciones; nadie parece contento con el actual formato sábado/domingo. Pilotos, jefes de equipo, televisiones y periodistas han expresado su reticencia a aceptar otro plan de juego confuso. Sin embargo, Bernie ha sido clave en promover la idea de disputar la sesión definitiva el domingo por la mañana. ¿Sigue creyendo que es una buena idea?

"Me opongo radicalmente a cualquier cosa que no sean las viejas calificaciones. Sólo las cambiamos porque nadie salía durante la primera media hora y las televisiones no querían pasar un Minardi dando vueltas y nada más".

Entonces, pregunto, ¿cree que las calificaciones volverán a cambiar antes de final de temporada?

"No, estamos atados. Hace falta acuerdo unánime para cambiar y todo el mundo tiene sus propias ideas. De todas formas, el sábado todos sabrán quién es el más rápido porque se rodrá con el depósito vacío. El año pasado, no sabíamos quién era el más rápido hasta la carrera. Este nuevo formato podría 'amañar' la parrilla, porque si un piloto es rápido el sábado, podría jugársela y rodar con mucha más gasolina el domingo

por la mañana; ése era uno de los objetivos".

Un momento, esto no cuadra. Los pilotos ya corrían descargados en la primera sesión tanto en 2003 como en 2004, y las cosas no eran mucho más claras. En fin, ¿por qué necesitamos la sesión oficial del domingo por la mañana para disparar la emoción? ¿No demostraba las cosas de modo satisfactorio la sesión con poca gasolina de los viernes en 2003? Lo cierto es que la lógica de Bernie no tiene sentido; no es más que un mosaico disperso de ideas con enormes agujeros.

Y, Bernie, existe el riesgo de que los espectadores no lo entiendan, ¿verdad?

"Le corresponde a la prensa hacer que lo entiendan", insiste, y vuelve a ponerse a punto de estallar. "Si lo hacéis ahora y empezáis a explicárselo a la gente, con un poco de suerte empezarán a retener los principios y sabrán lo que pasa".

Pero si la segunda sesión se disputa el domingo por la mañana, insisto a mi vez, la prensa tendrá sólo unas tres horas para informar a todo el mundo.

"¡Basta! Vas y lo imprimes mañana", dice, sin entender la lógica del argumento. "Los que estén interesados lo entenderán, los que no les dará lo mismo. En 2003, los coches iban vacíos el viernes cuando nadie miraba y no se publicaba nada. El sábado corrían con gasolina y nadie era capaz de informar el sábado de lo que habían hecho. Dejemos que los comentaristas de TV lo expliquen todo el domingo por la mañana. Es una bonita historia...".

Me doy cuenta de que discutir con él es inútil. Pero la discusión resume la actitud de Bernie. Por un lado, su interpretación de los acontecimientos es firme, implacable y con total intención: todos los rasgos necesarios para subrayar un acuerdo. Por otro, es idiosincrásica, estrecha de miras e innegociable, mostrando desvergonzadamente el carácter irascible y mordaz que, para bien o para mal, también ayuda a explicar por qué se niega a dejar de apretar tan fuerte el deporte.

Pero, poco a poco, baja las defensas y las frases se alargan. "A ver", dice, en lo que parece el tono más sincero de la mañana. "No tengo que hacer lo que hago para pagar el alquiler; hago lo que hago porque me gusta hacerlo. Soy un constructor, no un destructor; me gusta que las cosas salgan bien. Me metí en esto [la FOM, etc.] más por casualidad que por intención; tenía un equipo y organizaba las cosas, y al final no podía hacer las dos.

"Los viejos tiempos de Brabham fueron buenos para mí", continúa, casi con melancolía. "Había buenos chicos a mi alrededor, como [Nelson] Piquet y [Carlos] Reutemann. Pero no me gusta hablar de los viejos tiempos; había un ambiente distinto. La gente no aremetía contra otros sin más ni era envidiosa. Gente como Colin Chapman y el señor Ferrari eran hombres de las carreras. Fue una buena época; la gente era amable y se ayudaba mutuamente. Ahora no se puede hacer. Antes compartíamos piezas o prestábamos a otros equipos nuestra caja de cambios de



repuesto. ¿Alguien se imagina eso hoy día?

"Preferiría tener un equipo, incluso ahora", insiste, sacudiéndose el ensueño de encima. ¿De veras? "Ah sí, los resultados son inmediatos, ¿no es así? El domingo por la tarde, sabes si lo has hecho bien o mal. Echo mucho de menos ese colocón".

Parece un momento apropiado para finalizar nuestra conversación. Está bien saber que, a pesar de toda su potencia económica, en el fondo Bernie todavía se considera un hombre de carreras. Pero antes de concluir, pregunto, ¿hay algo más de lo que deberíamos enterarnos?

Apenas vacila: "No, no creo que vaya a pasar nada importante antes del inicio de la temporada...".

Misión cumplida, recogemos y nos vamos. Bernie sale disparado de la sala y vuelve a su despacho; todo muy impresionante para un hombre de su edad.

Un día más tarde estoy en casa transcribiendo la entrevista cuando recibo un e-mail que me deja boquiabierto: 'Nuevo Pacto de la Concordia - Comunicado de Ferrari'. En un instante, el encuentro de ayer casi carece de sentido, su relevancia perdida en los remolinos de la F1. ¿Cómo pudo Bernie mantener semejante cara de póquer mientras abrigaba una noticia tan radical (Ferrari prorrogaba su parte en el Pacto de la Concordia más allá de 2008 sin consultar con los demás equipos)? ¿Cómo pudo ignorar tan fácilmente la inminencia de semejante acontecimiento? ¿Cómo pudo tratarnos con tanto cinismo? Decido abordar el tema con el interesado al día siguiente.

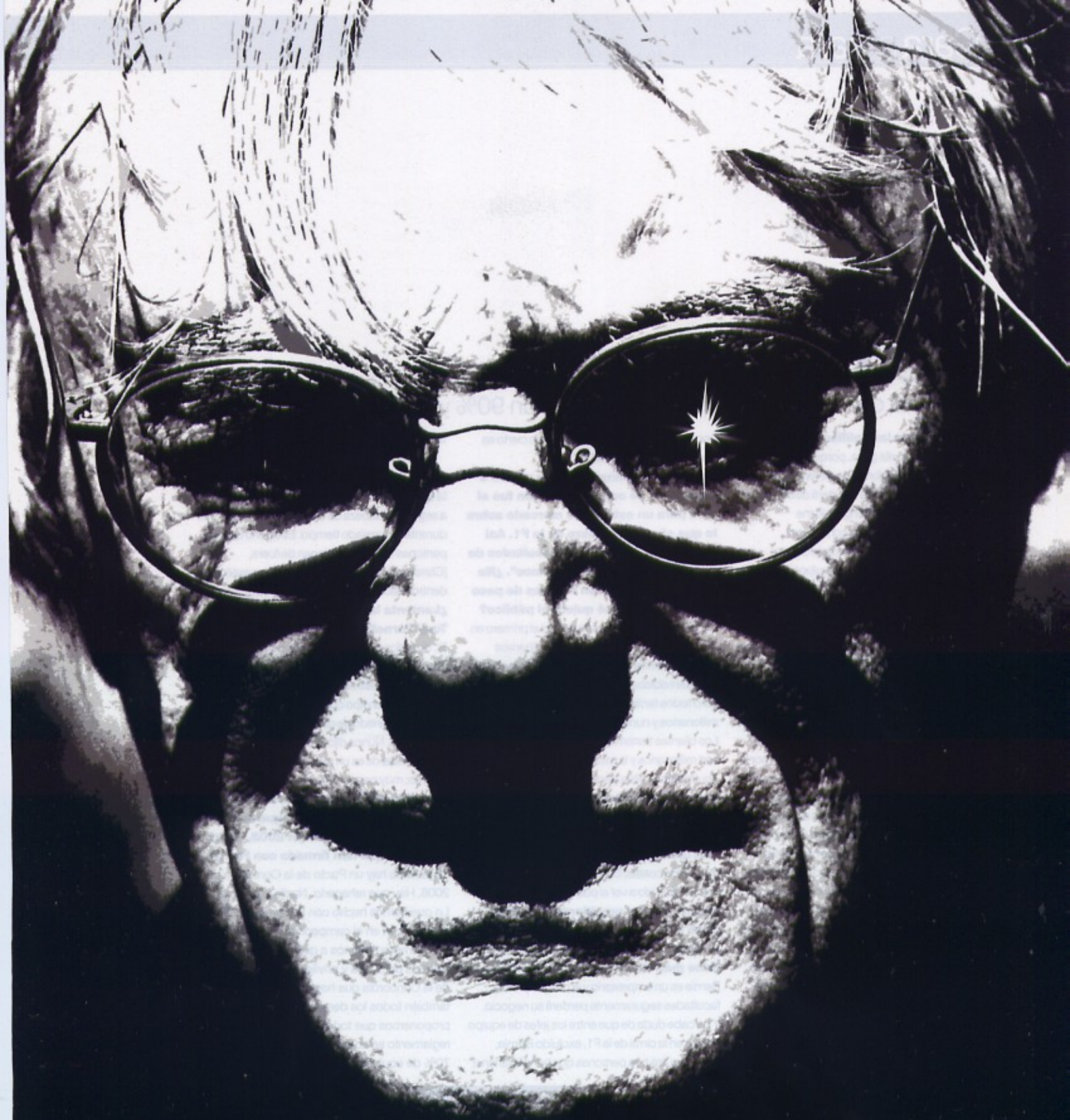
Llamo al sanctasanctórum de Bernie. Esa voz inescrutable ya familiar murmura al otro lado. "Esto... Bernie, cuando le pregunté si iba a suceder algo importante antes del inicio de la temporada, usted dijo que no. No estaba precisamente diciendo la verdad, ¿eh?".

Uno nota de inmediato que está sonriendo. Hay una ligera pausa, suficiente para hacer saber que está gozando de su fama de difuminar realidad y ficción; y no sólo saliéndose con la suya, sino también prosperando.

"Sí", susurra. "Bueno, a veces tengo que mentir, ¿verdad...?".

Menudo embaucador. 1





'Me mira fijamente antes de
preguntar con amenazadora lentitud:

“¿Me lo pregunta o
me lo cuenta?””

PRESIDENTE: FIA

Max Mosley

Sobre las calificaciones, reducir el apoyo en un 90% y mejorar el espectáculo

¿Qué opina de las calificaciones 2005?

Voté a favor de mala gana, porque veo la F1 por televisión. Tal vez habrá algo de rencor en algunas familias porque resultará difícil hacer alguna otra cosa el domingo. No me corresponde a mí estar en contra pero, personalmente, no soy partidario de este sistema. Pero creo que a los equipos les gusta, porque cuando tuvimos esa calificación en Japón le dio mucha emoción al domingo.

¿Perjudica el factor Schumacher a la audiencia de la F1? ¿Y qué opina de las pruebas anecdóticas de que los jóvenes ya no miran la F1?

Creo que quizá exista un factor Schumacher, pero eso es culpa de los demás equipos. Pero lo de los niños es un verdadero problema. Si resulta que uno no siente un interés ciego por la F1, y alguien más en la familia sí y lo miran por la tele, puede ser un rollo tremendo. Y existe tendencia natural por parte de los adolescentes a que no les guste lo que les gusta a sus padres.

Para ser sincero, las carreras no han sido muy buenas, y una de las cosas que hemos estudiado es una enorme reducción de apoyo y un gran aumento de agarre mecánico. Las simulaciones dicen que si tomáramos medidas extremas las carreras mejorarían de forma espectacular, y volverían los adelantamientos. Hablamos de reducir el apoyo a un 10% del valor actual, o menos.

¿Cree que eso sucederá en 2008?

Es posible, porque creo que los equipos sensatos firmarán con Bernie [Ecclestone, y abandonarán el GPWC]; cuatro, cinco o seis de ellos. Los otros resoplarán –"Vamos a hacer eso, vamos a hacer aquello"– pero al final se darán cuenta de que esto es lo correcto.

Usted ha dicho que el deporte goza de mejor salud que nunca desde que es presidente de la FIA. ¿Cómo cuadra eso con la disconformidad actual?

Existe todo este desacuerdo, pero fuerzas externas impiden que llegue a algo. Por ejemplo, el GPWC dice: "Vamos a hacer un certamen rival". Bueno, si van a hacerlo, han de poner al menos tanto dinero como Bernie, y ofrecer a la mayoría de equipos tanto como Bernie, si no ¿por qué correría alguien con ellos, incluso un fabricante? Ésa es la realidad

económica fundamental. Así que lo cierto es que nunca llegará a nada.

Salvo Ferrari, ningún equipo asistió a su reunión de enero. Una razón fue el plan para un estudio de mercado sobre lo que el público quiere de la F1. Así que dijeron: "Veamos los resultados de ese estudio antes de sentarnos". ¿No le parece que existen razones de peso para averiguar qué quiere el público?

No sólo me lo parece, sino que fui el primero en decirles a los equipos que necesitábamos estudios de mercado. Me senté con ellos y les dije que hablaban de mejorar el espectáculo, pero todos tenían más de 50 años, todos eran millonarios y nunca miraban la F1 por la tele. Los clientes tienen todos menos de 50 años, no son millonarios y la miran por la tele. Entonces, ¿quiénes son ellos para decirlo? ¿Por qué no preguntamos al cliente? Deberíamos hacer estudios de mercado. Poco a poco han adoptado esta idea. Por otro lado, es absurdo decir que no podemos empezar a hablar de reducir los costes, cosa que también hace falta, hasta haber ido a ver al público.

Bueno, pero el presidente de la FIA tiene más de 60 años y es millonario, y el titular de los derechos comerciales tiene más de 70 y es multimillonario...

Bernie es un empresario y el día que pierda facultades seguramente perderá su negocio. Y no cabe duda de que entre los jefes de equipo y otros en la cima de la F1, excluido Bernie, existen quizá tres personas que beneficiarían a

la F1 si se retiraran discretamente. Sin duda.

En mi caso, reflexiono mucho sobre esto de la edad. No habría que discriminar en razón de la edad, pero existe tendencia, si a uno le dejan, a seguir a la cabeza de un organismo deportivo durante demasiado tiempo. Es bueno que las personas obvias que vienen de fuera, [Christian] Horner y [Trevor] Carlin, ya estén dentro. Hace falta mucha gente nueva y joven.

¿Lamenta la marcha de David Richards, Tony Purnell o Eddie Jordan?

Sí, de todos ellos. Eddie podía ser irritante, pero era un empresario que levantó un equipo. Era uno de los nuestros, un auténtico hombre de carreras, no un tipo corporativo. Purnell era hábil en el sentido de que analizaba los problemas. Nunca dijo nada estúpido, jamás. David Richards es un personaje totalmente distinto; muy capaz, pero hacía las cosas a su manera, lo que tal vez no siempre nos vino bien.

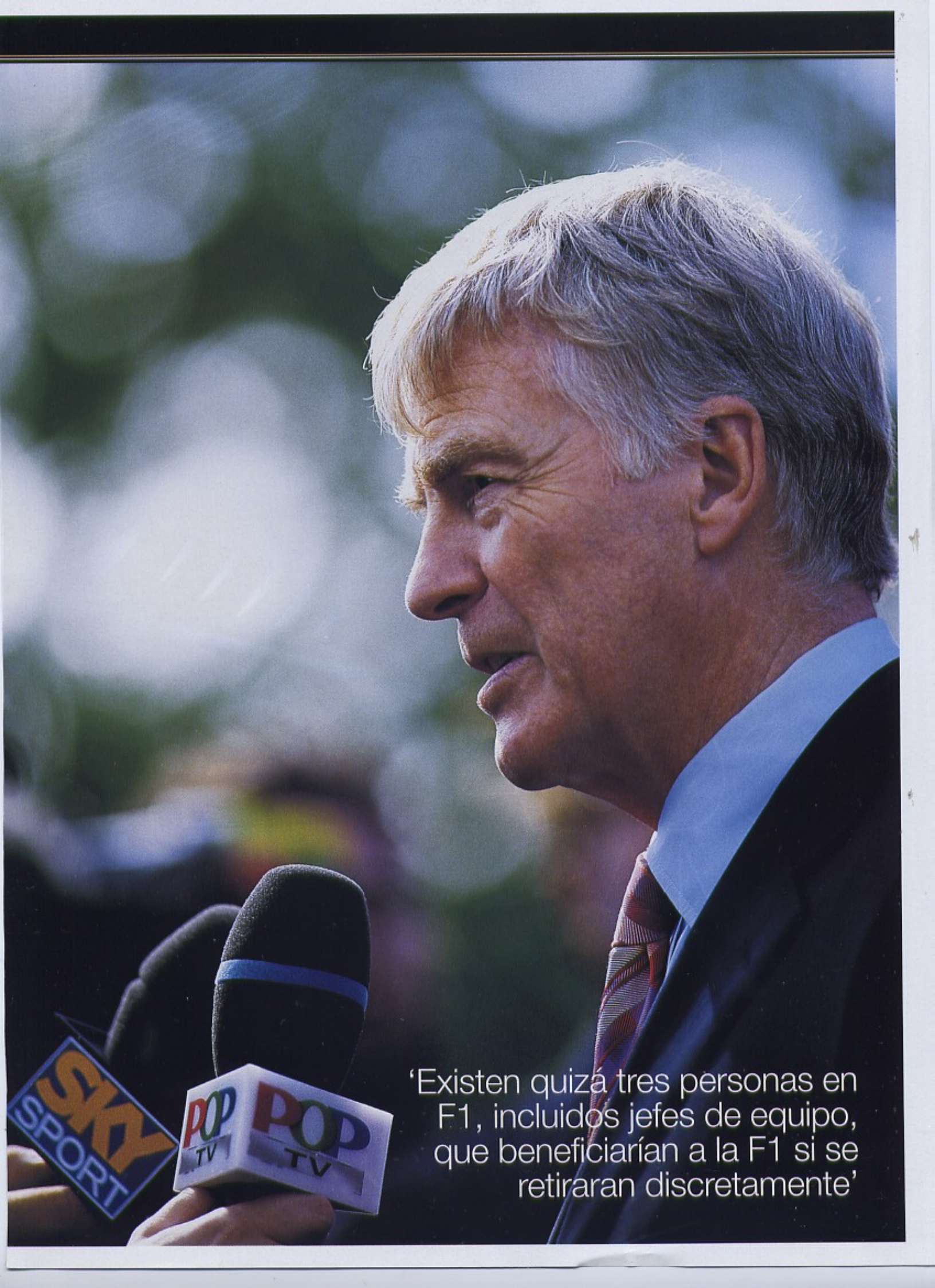
Después de que se dijera que no habría Pacto de la Concordia en 2008, ahora lo hay, porque han firmado con Ferrari...

Todavía no hay un Pacto de la Concordia para 2008. Hay que rehacerlo. Nadie lo ha firmado. Lo que hemos hecho con Ferrari es decir que si participan en el campeonato en 2008-2012 nos comprometemos a que tengan los mismos derechos y privilegios según el Pacto de la Concordia que hoy. Por deducción, también todos los demás equipos. Y proponemos que todos los cambios de reglamento se acuerden por una mayoría del 70% de equipos, no del 100%, como ahora. 1

"¿'Ulló Max? Ouh, cuenta con nosotros para las cinco temporadas siguientes al Pacto de la Concordia. Ciao". Jean Todt (dcha.) se sintió solo en la reunión del pasado mes de enero con la FIA.



FOTO GRANDE: DAMIEN HENRI; REDDIDAD: PETER SPINNEY/AT



'Existen quizá tres personas en F1, incluidos jefes de equipo, que beneficiarían a la F1 si se retiraran discretamente'

QUÉ COOSA MÁS LINDA

De común acuerdo, el Sauber C24 de 2005 es el F1 más bonito de la nueva temporada. El director técnico Willy Rampf comenta lo más destacado del mismo

Fotografías Marc Wright



Alta tecnología suiza:
el C24 de 2005 se
agazapa a la sombra
del espléndido túnel
de viento de Sauber
en Hinwil.



Dicen que el Sauber C24 es muy bonito, pero no lo diseñamos con la estética en mente; el concepto fue definido en el túnel de viento. Todas las soluciones de ingeniería estaban estrechamente relacionadas con el trabajo aerodinámico que llevábamos a cabo en nuestro nuevo túnel de Hinwil, y el resultado es un coche que ha mejorado de veras el diseño y la integración aerodinámicos.



Willy Rampf

"Pero el túnel de viento no es más que una herramienta que produce números y mediciones que hay que procesar, interpretar y asimilar. Uno puede tener el mejor túnel del mundo, pero si no puede trasladar de modo satisfactorio las conclusiones del túnel a la pista, su coche no va a triunfar.

"Hay que desarrollar confianza en los datos que registra el túnel. A la larga, no queremos depender demasiado de las reacciones del piloto para mejorar el coche; queremos desarrollar un grado de confianza en los ingenieros y una gran base de datos de información. Eso nos permitirá evolucionar de verdad el coche en el túnel de viento y con nuestras herramientas de simulación.

"Este enfoque es vital, porque nuestros recursos limitados y falta de tests en pista hacen que de vez en cuando nos veamos obligados a fabricar piezas, probarlas en el túnel y llevarlas directamente a una carrera. Ya no hay segundas oportunidades. Así funciona la F1 hoy día".



>Alerón delantero



"Las nuevas normas de 2005 han tenido especial impacto en el alerón delantero. Ahora está 50 mm más alto que antes, lo cual produce una reducción de apoyo porque ahora al morro le falta efecto suelo. No obstante, el apoyo se puede recuperar con flaps más grandes y un plano principal distinto, a costa de una mayor resistencia.

"Como los bigotes están más altos, también están más cerca de las ruedas delanteras. Y eso nos causa quebraderos de cabeza, porque las ruedas alteran el equilibrio aerodinámico del coche, y dan al traste con un flujo de aire suave".

>Tomas en los pontones



"El año pasado vimos que un pontón ojival era beneficioso. Esta temporada dimos un paso más, acentuando la forma de ojiva pero tratando de mantener la misma superficie de refrigeración. Por eso propusimos este diseño único. El pontón mismo no genera apoyo, pero ayuda a dirigir el aire de los deflectores, alrededor del pontón, y lo entrega al difusor trasero de manera más eficaz.

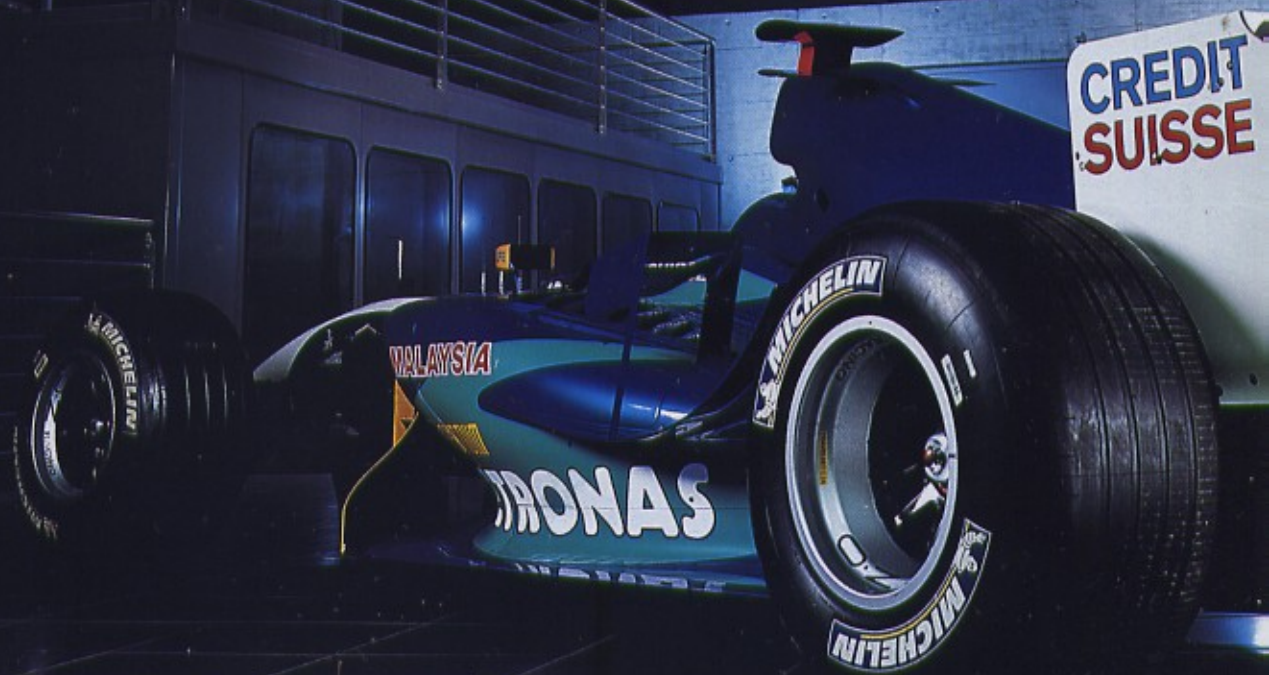
"La zona del pontón resulta difícil de integrar bien porque hay que encajar las estructuras deformables en las partes superior e inferior del coche. Aunque hemos producido una estructura del fondo muy estrecha, supera todos los crash tests de la FIA, algo que requirió mucho trabajo". ▶

"Las ruedas alteran el equilibrio aerodinámico del coche y dan al traste con un flujo de aire suave"

Teniendo en cuenta lo aerodinámicamente complejos que son los F1 modernos, el Sauber es casi milagrosamente armonioso.



Como explica Rampf, está muy bien dar con apoyo extra en una zona, pero hay que equilibrarlo con un beneficio equivalente en otras, un problema con las normas de esta temporada.



'El C24 es el Sauber más armonioso, integrado y eficaz que hayamos diseñado jamás'

>Rejillas de refrigeración



"Estamos contentos con toda la zona del pontón porque no tuvimos que llegar a arreglos frustrantes. Pero nos costó mucho, por la gran interrelación entre varios apartados para que todo llegara a funcionar a la perfección.

"Repetimos muchas iteraciones distintas en el túnel de viento y tuvimos que eliminar más radiador. Al final, añadimos estas branquias en la parte superior de los pontones para ayudar con la refrigeración, mientras refinamos y rediseñamos la forma y tamaño de los radiadores. Encajarlo todo bajo un capó motor bastante bajo y aun así alcanzar nuestros requisitos de refrigeración fue un proceso intenso".

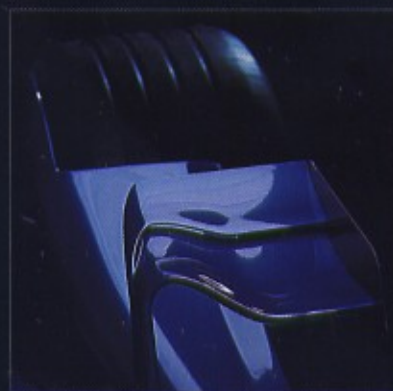
>Salidas de escape



"En 2004, pudimos hacer los pontones más compactos que nunca alrededor del motor, pero aun así los escapes sobresalían mucho por la parte superior de la carrocería. Este año hemos reconsiderado el diseño. Hemos desviado los escapes en el interior del capó motor, lo cual sólo se puede hacer donde el pontón es bastante alto; por eso los hemos resituado más adelante de lo normal.

"Estamos muy satisfechos de esta solución; es otro ejemplo de lo duro que hemos trabajado durante el invierno para hacer del C24 el Sauber más armonioso, integrado y eficaz que hayamos diseñado jamás".

>Aerodinámica posterior



"Al principio, las nuevas normas provocaron una pérdida de apoyo total de entre un 25-30%. Claro que siempre se puede recuperar algo en el túnel. Pero luego hay que encontrar el equilibrio aerodinámico correcto. Si uno da con apoyo extra en la parte trasera, ha de encontrarlo también en la delantera. Así de sencillo.

"Adelantar el alerón trasero 150 mm lo ha hecho menos eficaz, porque ahora trabaja en aire 'sucio'. La cantidad de apoyo que se puede recuperar tiene un límite físico, pero todo el mundo usa el máximo espacio permitido para dar con la mejor solución. Se pueden incluir apéndices adicionales, como éste en el pontón". ①

PILOTO: FERRARI

Marc Gené

Sobre ser probador de Ferrari, el secreto de Schumacher y las nuevas normas

Desde que se convirtió usted en piloto probador de Ferrari, las cosas le han cambiado bastante en la vida. Ahora que lleva un tiempo, ¿cómo ve su situación?

La verdad es que es cierto; la vida me ha cambiado. Todo es diferente y estoy muy contento de cómo están funcionando las cosas. Tengo más tiempo para mí, para prepararme mejor para los entrenamientos y los tests que tengo que hacer... aunque Marc Gené sigue siendo el mismo Marc Gené de siempre.

Ya ha estado en Maranello varias veces.

¿Cómo lo ha visto en comparación con lo que usted conocía de Williams?

La verdad es que es muy distinto. Te choca un poco ver unos edificios modernos junto a otros que no lo son tanto. No existe una correlación de estilos entre ellos, pero todo aquello parece una ciudad consagrada a Ferrari.

Cuando fue por primera vez, ¿se lo mostraron todo?

Pues sí, me lo enseñaron todo. Visité todos los departamentos, incluido el de motores, algo que no suele suceder en otras marcas. Me abrieron todas sus puertas y me enseñaron el equipo por dentro, sin ocultar absolutamente nada. En un equipo inglés, seguro que no habría sucedido lo mismo.

Su sintonía con el equipo es total...

Sí, los mecánicos es como si me conocieran de toda la vida -la verdad es que había coincidido con alguno de ellos en mi época de Minardi-. Trabajo muy a gusto con ellos y nos entendemos a la perfección.

¿Qué es lo que más le sorprendió?

En algunos aspectos me sorprendió lo avanzados que están, sobre todo a nivel tecnológico, aunque también hay que decir que en otras facetas tal vez los Williams lo están más. También me sorprendió el trabajo que hace Bridgestone, que es bastante diferente al que hace Michelin. En ese aspecto es donde he notado un mayor cambio. El neumático de Bridgestone es mucho más constante, pero no tiene el grip extra que ofrecen los Michelin en la primera vuelta.

¿Cree que Michael Schumacher ganará el Mundial?

Si no es él, lo hará Rubens Barrichello.

¿Cómo es su trato con Schumacher?

Es una persona extraordinaria. Muy exigente. Es excepcional. La verdad es que tenemos un trato muy cercano, mucho más de lo que yo me esperaba. Es una buena persona (ya me lo había dicho Luca Badoer). Nadie en Ferrari habla mal de Michael Schumacher. Es muy profesional y muy trabajador.

¿Y con Rubens Barrichello?

A Rubens ya le conocía de la época en que corría contra mi hermano, Jordi.

¿Dónde cree que está el secreto de las victorias de Schumacher?

Creo que gana los campeonatos fuera del coche. Le gusta muchísimo entrenar. Hace poco estuve en una reunión con él y con los ingenieros y, la verdad, jamás había tenido una reunión tan larga con los ingenieros en toda mi vida. Se fija mucho en todos los detalles. Está implicado al 100% durante las 24 horas. Incluso cuando no está entrenando, llama para ver cómo van los tests que hacemos.

¿Cuál es su función exacta en el equipo?

Piloto probador. En un principio no estaré en las tres primeras carreras, aunque después es posible que vaya a alguna por si puedo ayudar al equipo. No obstante, me han sacado la superlicencia este año por si tuviera que disputar algún GP esta temporada.

¿Hay que competir siendo probador?

Creo que sí. Mi experiencia en las World Series fue muy positiva, porque un piloto tiene que disputar algún campeonato cada dos o tres años, para mantenerse en tensión.

¿Cómo fue la pretemporada?

Trabajamos mucho. En un equipo así es muy importante estar siempre a la última, y la verdad es que creo que realizamos una buena labor. En Melbourne arrancamos con el coche del año pasado modificado y en un principio está pensado que si todo va bien estrenemos el nuevo coche en el GP de España que se disputará en el Circuit de Catalunya.

Hablando del Circuit, ha cambiado su asfalto. ¿Qué piensa de ello?

En las primeras tomas de contacto estaba un poco más deslizante, pero es algo normal al tratarse de un asfalto nuevo. Se habló mucho de si patinaba más o no, pero yo creo que el problema que tuvieron algunos equipos es que no tenían los neumáticos preparados para un cambio de asfalto y que por eso tuvieron algunos problemillas. Pero nada importante. Creo que el Circuit sigue siendo un escenario ideal en el que se trabaja muy a gusto.

En cuanto a las nuevas normas, ¿cuál cree que es el punto más crítico?

No sé. El tema de los neumáticos no creo que sea el más complicado de solventar, porque en apenas un mes las marcas consiguieron ruedas con las características que exigían las nuevas normas. A finales del año pasado, ya tenían lo que necesitaban. En el tema del motor es tal vez donde habrá un poco más de inquietud, ya que hay que afinar mucho para no dañarlo.

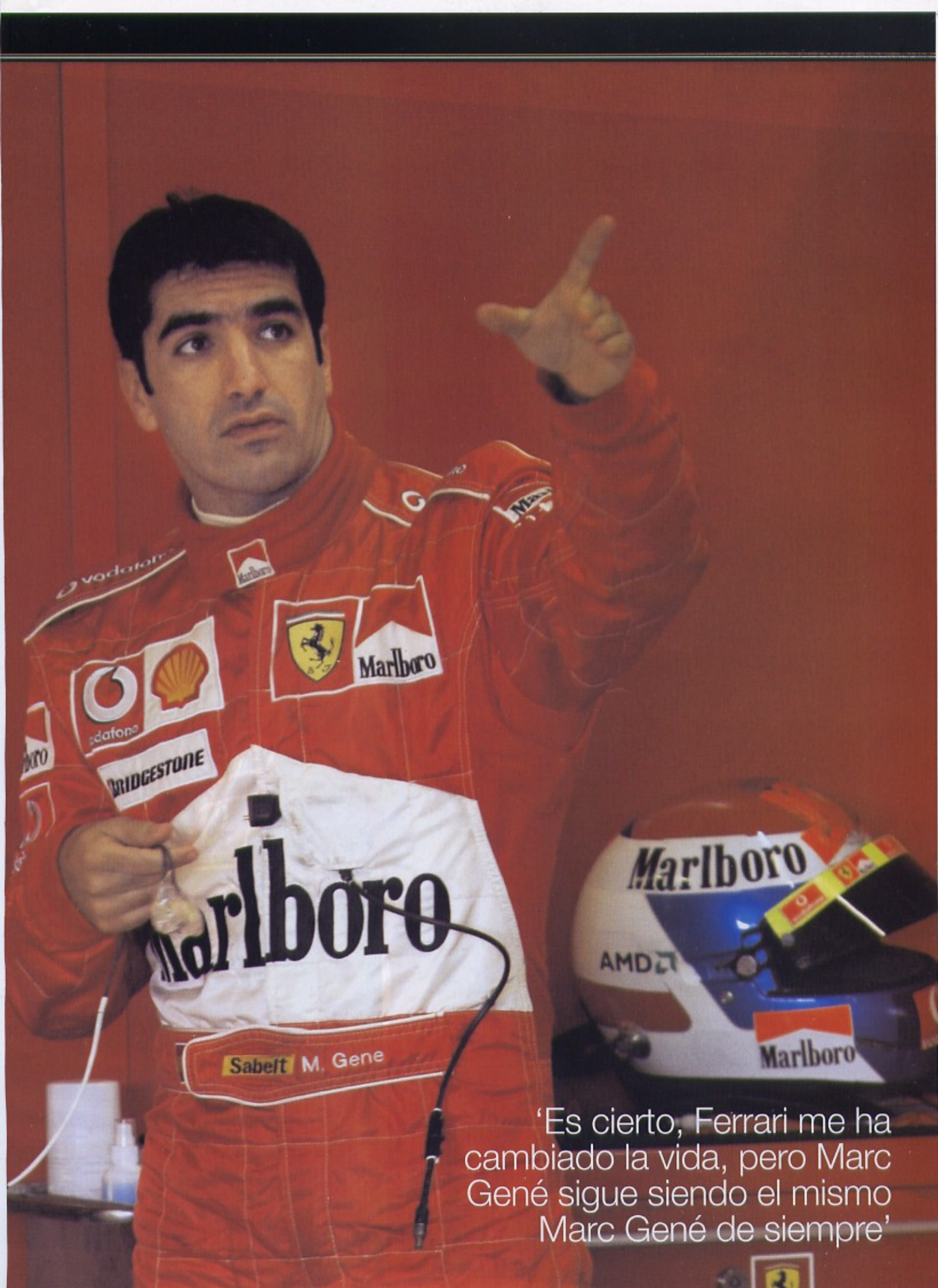
Por cierto, ¿ya tiene un Ferrari?

Pues no. Ahora voy con un Alfa GT que va de fábula y más adelante me dejarán un Maserati. **1**

Marc Gené (dcha.) posa junto a sus colegas Rubens Barrichello, Luca Badoer y Michael Schumacher en la presentación del F2005; el de Sabadell es un fichaje de lujo para la Scuderia Ferrari.



FOTO GRANDE: DP; REDUCIDO: ARCHIVO LAT



‘Es cierto, Ferrari me ha cambiado la vida, pero Marc Gené sigue siendo el mismo Marc Gené de siempre’

CAMPEÓN EN INVIERNO



viva el relax

Sí, el tío también sabe esquiar. Mejor aún; Michael sabe relajarse, una cualidad que escasea en cuanto empieza la temporada y está concentrado. ¿Dónde mejor que en las laderas de los Dolomites para profundizar en la actitud de Schumacher?

Texto Dom Taylor Fotografías Steven Tee/LAT

Michael Schumacher esquía a la perfección. Rodillas y tobillos juntos, tronco fijo en su sitio, todo el movimiento por debajo de la cintura, dejando que las piernas hagan el trabajo. Parece fácil, no especialmente audaz, y es rápido. Muy rápido. ¿Les suena?

Cabría pensar que a Michael le asustaría esquiar, centrado como está en su octavo título mundial. Sin duda, el riesgo de lesión es mayor que en un F1 hoy día. Ni hablar. No

se perdería los festejos de pretemporada de Ferrari en el espectacular complejo italiano de Madonna di Campiglio por nada del mundo.

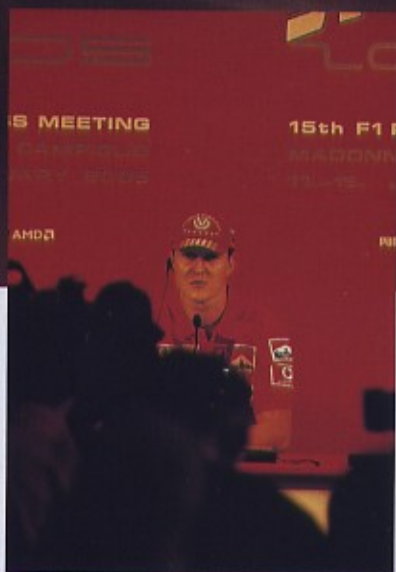
Corinna, la esposa de Schumi, también está aquí. Y su perro, Flea [Pulga]. Han venido a esquiar (bueno, el perro no), beber, reír, empaparse de la tranquilidad de las montañas antes de que se imponga la locura de la nueva temporada. Será el embajador ideal de Ferrari, pero Michael

sabe que en la vida hay más cera que la que arde en su trabajo habitual. Por eso ha pasado todo este invierno en Noruega, la mayor parte de días esquiando, sin preocuparse por los riesgos.

"Hay que vivir", dice. "Si haces lo que yo hago durante tanto tiempo, sacrificar del todo tu vida personal es insostenible. No funciona, porque perderías la motivación muy rápidamente. En ese sentido, Ferrari me apoya mucho. Creo que es el mejor ▶

Durante estos dos últimos meses, Schumacher ha estado de lo más fresco en todos los sentidos, sobre todo en Noruega y en los Alpes italianos.





La estancia en Madonna di Campiglio no es sólo diversión -karting sobre hielo (arriba), esquí (recuadro)-; también hay prensa que atender (dcha.) y sponsors a los que dar publicidad.

‘Michael se supera porque le encanta el proceso de superación. Vive por el desafío’

modo de tener contenta a la gente. Y la gente contenta rinde mejor”.

Ah, el rendimiento... Después de todo, es Michael Schumacher. En algún sitio tenía que haber un paralelo con la F1. Pero ¿por qué permitirse un deporte tan arriesgado como el esquí? Supongo que la forma física tendrá algo que ver...

“Tengo que estar en forma, sí, y prepararme. Pero esquiar no es un deporte que te ponga especialmente en forma. Se trata de divertirse”. Como quien no quiere la cosa, dicho comentario revela la buena forma que debe de tener Michael, como confirmará cualquiera que se haya desplomado tras un día sobre los esquís. Así que no es por el estado físico. Tampoco para fomentar la vinculación afectiva con el equipo. El vínculo entre Michael y Ferrari no podría ser más fuerte si se bañaran en pegamento y se metieran en una sauna.

La verdad es que Michael esquía

sencillamente porque puede. Le encanta hacer algo que le exija a su cuerpo. Si puede hacer algo, y disfruta haciéndolo, le parece que ha de hacerlo al límite.

Y aunque esto tal vez parezca trillado, lo cierto es que revela algo importante de Michael el piloto. Compruébese cualquier rueda de prensa de Michael Schumacher de estos últimos cinco años, y sin falta algún gacetillero sin imaginación le habrá preguntado cómo se mantiene motivado.

Su respuesta más probable es sencillamente que ama el deporte. Pero eso sólo explica por qué sigue en F1; no explica por qué sigue siendo tan bueno o por qué continúa esforzándose por mantenerse a la cabeza del pelotón. Muchos pilotos han destacado para perder luego su ventaja. Michael no da muestras de aflojar el paso.

Puede que sea un argumento gastado, pero su motivación sigue siendo crucial porque afecta a todo el mundo en F1. Nos

guste o no, sólo la crisis GPWC/Ferrari/FIA/Bernie en curso gana en importancia a la fecha de la retirada de Schumacher. ¿Por qué? Porque, justa o injustamente, millones de antiguos aficionados a la F1 esperan el día en que Schumi no esté ahí ganándolo todo para volver a encender sus televisores.

Cómo no, el secreto de la motivación de Michael es que descubrir los límites de lo que puede lograr le fascina. Eso explica por qué sigue estando tan sediento después de 14 años y siete títulos; por qué continúa esforzándose en todos los ámbitos de su profesión, desde mejorar su inmejorable control del vehículo en la entrada en curva hasta insistir en el desarrollo de su volante incrustado de chismes.

Se supera porque le encanta el proceso de superación. Vive por el desafío. Como un explorador insaciable, cada año escala el Monte F1 porque está ahí. Y ese mismo rasgo explica por qué en Madonna di Campiglio no se limita a calzarse los esquís: siguiendo el ejemplo de Rubens Barrichello y el piloto probador Luca Badoer, se sube a un snowboard para variar.

Pero en la tabla no está tan a gusto; de hecho, parece ir muy descontrolado. Esquía como Michael Schumacher; hace snowboard como Christian Klien. Prudente, nervioso, pero prometedor a pesar de una evidente falta de experiencia.

Badoer y él empiezan con más o menos el mismo nivel de pericia con el snowboard. El cuarto día Michael está muy por delante, empalmando virajes con mucha más suavidad que Badoer. Un poco como en un test en Fiorano...

Está claro que Michael se ha esforzado. La segunda noche de la estancia es ▶



Los actos heroicos de nuestro Dom Taylor (dcha.) pintarían mejor si hubiéramos suprimido las dos últimas instantáneas; pero lo cierto es que batió al poderoso Michael, aunque éste (izda.) parece que controla más.

> El día en que *F1 Racing* batió a Schumi... en una carrera

Desde ahora hasta el día que me muera, podré decir que una vez vencí a Michael Schumacher... en una carrera. Y lo diré. Una y otra vez, hasta que mi mujer no lo aguante más. Luego me lo diré a mí mismo en mi habitación de la pensión.

Vale, fue haciendo snowboard. De

acuerdo, él sólo llevaba cinco días haciendo snowboard. Pero aun así. Las carreras son las carreras. Y le di una soba de la leche.

Fecha: viernes 14 de enero de 2005. Lugar: una pista roja, Madonna di Campiglio, çara norte. Carrera: el eslalon gigante anual de Ferrari.

Dorsal de participante de Michael Schumacher: 1. Su registro: 2m 15,375s. Mi dorsal: 100. Mi tiempo: 1m 23,653s

¿Qué te parece esto, Michael? ¿Quién se lleva la palma? ¿Crees que puedes pillarme? ¿Ah, sí, rufián? ¿Eh? ¿Eh? Dejadme, que me lo como.





Aprendizaje rápido para los novatos del snowboard (Badoer -con el anorak de Schumi- y el propio Schumi); Michael lo pilló más rápido; Schumi es un magnífico esquiador (recuadro superior); la promoción del nuevo Panda 4x4 (centro) acabó de esta guisa.

tradición que todo el mundo haga un descenso llevando una antorcha. Este año Michael se atreve a hacerlo en snowboard en lugar de esquiar, tras el segundo día de snowboard de su vida.

Todo un atrevimiento. Hacer snowboard de noche es espeluznante, incluso para los expertos. Si tienes la suerte de mantener la antorcha encendida, puedes iluminar el suelo apenas un metro por delante de ti. Y la luz tampoco da para captar los sutiles contornos de la pista, así que has de dejar que la tabla te hable a través de las rodillas, no de los ojos.

Michael lo aprende rápido, agarrándose a su monitor al tirarse desde lo alto. A mitad del recorrido ya va en solitario, pero todavía tanteando. Al final, baja como un snowboarder nocturno profesional. Badoer, que también ha decidido bajar con una tabla, llega cuatro minutos más tarde, todavía en tándem con su monitor. Humm.

Lo cierto es que el entusiasmo de Michael por el snowboard procede de una fuente insospechada. No, no es Max Mosley, aunque este último tenga debilidad por los descensos freestyle.

"Mi hijo, Mick -que tiene seis años-, empezó a hablar del snowboard a los tres años, antes incluso de que empezara a esquiar. Este invierno me dijo: 'Yo hago snowboard, pero tú nunca vienes a hacer snowboard conmigo'. Mis dos hijos hacen snowboard y no paran de presionarme para que lo haga. Lo probé un día en Noruega. Fue mi primera vez. Pero empecé a aprender como es debido aquí".

A Michael nunca le ha gustado hablar de



su familia, pero es una actitud que parece estar cambiando: "Creo que mi familia es un apoyo muy subestimado para mí. Uno necesita un entorno en el que disfrute de su vida privada, en el que cargue las pilas, del que saque las fuerzas. Un entorno en el que, cuando pase por momentos difíciles, tenga a alguien en quien apoyarse, como Corinna y los niños. Siempre que les parece que he de aflojar el ritmo, echan el freno de mano. Toda persona de éxito necesita una pareja

fuerte y una vida feliz a su alrededor".

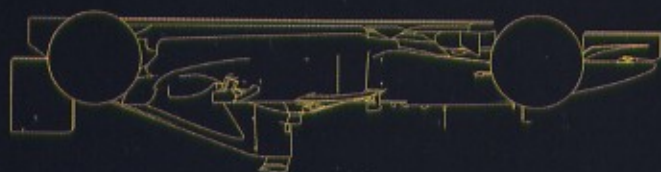
¿Y esto a qué se debe? ¿Recuerdan el inicio de la temporada 2004, cuando Michael parecía haberse quitado un peso de encima al lograr su sexto título mundial? Pues parece que el séptimo lo ha aliviado todavía más. Si entonces Schumi estaba relajado, ahora lo está por partida doble.

Claro que una semana de diversión y juegos en los Dolomites es poco probable que estrese a nadie. Pero quienes conocen bien a Michael sostienen que nunca le han visto tan relajado antes. Lo revela el modo en que hace el tonto en los muchos actos de RR PP y sesiones de fotos esparcidos por la semana. En uno para promocionar el nuevo Fiat Panda 4x4, se enfrenta mano a mano con Rubens, se tocan tratando de adelantarse, antes de que Michael se estampe contra un banco de nieve, todo lo cual le parece de lo más divertido. Luego, en la última noche de la prueba de karting sobre hielo, hace un trompo de 360° en la recta principal en todas las vueltas, para deleite de las 5.000 personas del público.

¿Qué significa todo esto para Schumi el piloto en 2005? En 2004, menos presión se tradujo en que mejoró. Este año es probable que haya aún menos presión, y todo parece indicar que se sentirá más a gusto consigo mismo que nunca. Aunque semejante supremacía inequívoca pudiera engendrar autosuficiencia en otros, en Michael Schumacher simplemente es la base desde la que relajadamente se esforzará aún más.

Kimi, Juan Pablo, Mark, Rubens, Fernando, Giancarlo, Jenson: lo sentimos.

¿Os apetece tomar una caña?



LOS PEORES MITOS TECNICOS DE F1



Los fragmentos de fibra de carbono pueden pinchar un neumático. Los coches han de rodar tan cerca del asfalto como sea posible. Lanzados, hasta podrían correr por el techo. A continuación, dos agudos prodigios de la F1 analizan y echan por tierra éstos y otros mitos técnicos. La desilusión la pintan calva



>>Fórmula 1

01 "Un F1 podría correr patas arriba"
Una de esas cosas que la gente dice sin pensarlas bien. Desde el punto de vista aerodinámico, sí, funciona. Por encima de 130 km/h, un F1 genera un apoyo superior a su peso; suficiente para pegarlo al techo. Pero el motor y el depósito de combustible están diseñados teniendo en cuenta la gravedad, y no funcionarían al revés.

02 "La tecnología de F1 no hace mella en la de los coches de serie"
Mientras antaño la filtración de la tecnología de F1 era considerada un hecho reconocido, hoy día está bastante de moda decir que el único beneficio para la industria de la automoción es de marketing. Pero la F1 sigue desempeñando un gran papel en el desarrollo de estructuras deformables y crash tests. Y también se filtra la tecnología del motor.

03 "La F1 es la fórmula más rápida del mundo"
Póngase un F1, sin modificar, en un óvalo contra un Indycar y seguramente ganaría este último. Los F1 no están diseñados pensando en la mayor velocidad punta posible. Pero donde un F1 es imbatible en un circuito es en aceleración (2 G), frenada (4-5 G) y paso por curva (4,5 G). Pero la F1 es la fórmula de aceleración más rápida del mundo.



La F1 no es la fórmula más rápida.

Que los F1 parezcan aviones deformes tal vez explique el mito de que podrían rodar cabeza abajo, pero mantener un F1 pegado al suelo (o al techo) tiene más tela de lo que parece.

04 "Los F1 son coches"
Desde el punto de vista de la tecnología y los materiales no lo son. Son cazas con las alas al revés. De hecho, la tecnología composite de carbono que usamos en F1 es aún más avanzada que la de la industria aeroespacial. Por ejemplo, el composite del amazón del caza Eurofighter de 2000, quedó obsoleto en F1 alrededor de 1991.

>>Reglamentos

05 "El reglamento técnico se puede cambiar para reducir costes"
Un cambio de reglamento técnico siempre lleva a un aumento de costes mientras los equipos tratan de adaptarse. Por ejemplo, la decisión de prohibir el aluminio-berilio. Todos los equipos lo usaban, así que todos



Cambiar no ayuda a los modestos.

tuvieron que invertir mucho dinero en encontrar un sustituto. Habría sido mucho más barato dejarnos seguir usándolo. Además, todo cambio favorecerá siempre a los equipos grandes, porque poseen el dinero y los recursos para adaptarse más rápido. Lo que favorece a los equipos pequeños es la estabilidad, porque al

menos pueden cerrar poco a poco la brecha. Los cambios de reglamento alejan su objetivo, así que la diferencia aumenta aún más.

06 "La reducción de tests rebajaría considerablemente los costes"
No se puede impedir que los equipos gasten dinero. Lo único que puede hacerse es reducir el beneficio de ese gasto. Si se prohibieran los tests, se gastaría más en simulación, pero el beneficio de dicho gasto seguiría ahí, porque seguiría dando una ventaja competitiva.

>>Fundamentos del diseño

07 "La imitación es el camino a seguir"
Aparte de que es casi imposible ver ciertas piezas —especialmente mecanismos internos y los detalles del fondo—, a uno le conviene mucho más hacer lo suyo. Se podrían copiar ciertas piezas aisladas, pero sólo funcionarían como es debido si forman parte del conjunto global de un equipo, que exige una comprensión correspondiente de los materiales y estructuras y cómo se usan. Es como copiar los deberes de otro: a la larga no sirve. ▶



Cuando Sauber se inspiró en Ferrari.

"Se podrían copiar ciertas piezas aisladas, pero sólo funcionarían si forman parte de un conjunto"



No, la suspensión composite no es más frágil que la de acero: si los triángulos y tirantes actuales no lo resisten (dcha.), tampoco lo harían diseños anteriores.

08 "Los equipos gastan millones para ganar 0,1s en pista"

Al contrario de lo que muchos creen, no tenemos un montón de dinero que echamos sin descanso por el retrete en busca de la menor tajada de tiempo. Hemos de dar cuentas de cada céntimo. Todo coste se traza como función de su beneficio potencial. Si no podemos prever una mejora que valga la pena, no lo hacemos. Por ejemplo, el sistema de transferencia de par delantero (FTT) que tuvimos el año pasado. Caro, sí, pero la mejora de rendimiento prevista por unidad nos indicó que valía la pena. Sin duda, el FTT nos ayudó a ser subcampeones, así que lo que costó resultó ser una fracción del dinero extra que ganamos por ser segundos.



El FTT (barra roja) compensó el gasto.

09 "Decidir entre doble quilla y monoquilla es lo más importante"

Doble quilla o monoquilla no es más que una decisión entre muchas, y desde luego no es tan importante como dice la prensa. Visualmente son muy distintas, pero sus efectos aerodinámicos no varían mucho. El resultado global no es esencial para el rendimiento del coche.

>> Materiales

10 "Los F1 están llenos de materiales imposibles de conseguir"

La impresión es que los metales usados en los F1 son superexóticos: aleaciones empleadas para ir a Marte o que sólo se encuentran en meteoritos en las montañas de

Uzbekistán. Pero la mayoría son aleaciones estándar de ingeniería. Usamos un material mejorado sólo si hay una necesidad concreta. Buscamos materiales que se adapten a aplicaciones concretas, no al revés.

11 "Fragmentos' de fibra de carbono"

Se ha vuelto frecuente culpar a los fragmentos de fibra de carbono –los supuestos restos de los toques en la carrocería– de los pinchazos. En verdad, el 'fragmento' de fibra de carbono no existe. En una pieza de composite partida, las fibras propiamente dichas son como la cabeza de un cepillo y lo cortante es producto de la resina usada para pegar las capas. Además, una delicada construcción del neumático también provoca pinchazos.



No culpen a los 'fragmentos' de fibra.

12 "El Kevlar es la respuesta"

Existe la suposición de que como el Kevlar se usa en los chalecos antibalas es un material milagroso, y que si se revistieran los coches con él, la F1 sería mejor y más segura. No es cierto. En realidad es un material muy malo para el automovilismo, y seguiríamos teniendo los así llamados 'fragmentos' de Kevlar, especialmente porque las fibras se degradan y se vuelven quebradizas por la radiación ultravioleta. El Kevlar tiene su lugar, pero no en las muchas aplicaciones que tratan de vendernos.

13 "La suspensión composite es enemiga de la competición reñida"

No es raro oír gente quejarse de que la

suspensión composite de carbono se rompe con demasiada facilidad cuando los pilotos golpean ruedas. La vieja suspensión de acero, dicen, sería más fuerte y permitiría a los pilotos luchar más reñidas. No hay que hacerse falsas ilusiones: un toque que rompiera un tirante de carbono también rompería uno de acero.

>> Motor

14 "Una V más ancha supone un centro de gravedad más bajo"

La parte más pesada de un motor es el cigüeñal en la parte inferior. Aumentar el ángulo de bancada tiende a alzar el cigüeñal, así que en realidad se eleva el centro de masa de todo el motor. Además, un ángulo ancho hace más difícil trabajar en el motor. La mayoría considera que lo ideal son unos 90°.

>> Aerodinámica

15 "En los F1 de lo que se trata es de aerodinámica"

El factor clave en el rendimiento de cualquier coche de carreras son los neumáticos y mantenerlos en buen contacto con el suelo. Incluso en F1 esto tiene mayor importancia fundamental que la aerodinámica, aunque, claro está, la aerodinámica desempeña un papel enorme en transmitir apoyo por esos neumáticos.

16 "Los alerones generan la mayor parte del apoyo aerodinámico"

De hecho, el fondo produce más apoyo que el alerón delantero o el trasero. Muy aproximadamente, un poco menos de un tercio del apoyo procede del alerón delantero, lo mismo del trasero y más de un tercio del fondo. Además, el apoyo generado por el difusor es el campo que más deseamos optimizar, porque casi no perjudica a la resistencia. El cambio de reglamento más drástico para 2005 es la limitación de altura del difusor, no los cambios en los alerones delantero y trasero.

17 "Reducir el apoyo en un 30% mejoraría los adelantamientos y las carreras"

La aerodinámica es sin duda enemiga de los adelantamientos, pero una reducción de apoyo del 30 o incluso del 40% surtiría muy poco efecto en el espectáculo. Creemos que haría falta reducirlo en alrededor del 90% para notar una mejora considerable. El problema es que entonces seríamos 15-20s por vuelta más lentos y lo cierto es que esto ya no sería F1.

20 "El trabajo en el túnel de viento consiste en que cada pieza produzca todo el apoyo posible"

Todo componente aerodinámico ha de trabajar como parte de un conjunto. Es inútil diseñar una pieza para producir montones de apoyo aisladamente, y luego perderlo todo cuando se integre en el resto del coche. Incluso hay superficies aerodinámicas que se diseñan para producir sustentación y no apoyo, para dirigir el flujo hacia la zaga del coche con más eficacia.

22 "Los pilotos cambian de marcha ellos mismos"

Es posible que ya no se nos permita usar cambios completamente automáticos, pero incluso con una caja semiautomática lo cierto es que el piloto no cambia de marcha él mismo, en sentido estricto. Se limita a accionar una leva que solicita un cambio. La centralita electrónica y el sistema hidráulico hacen el resto, e ignorarán cualquier solicitud que pudiera averiar la transmisión.

"Obtener el máximo rendimiento de un F1 moderno no supone un desafío menor que en la época de Fangio"

18 "Los F1 no utilizan el efecto suelo"

Puede que el efecto suelo se descubriera en la época del 'efecto suelo', pero hoy día los efectos de la proximidad al suelo siguen aprovechándose por todo el coche. Lo que no se permite en la actualidad son las faldillas deslizantes que antaño sellaban el coche al suelo. Pero en el fondo las derivas laterales del alerón hacen el mismo trabajo -aunque de manera menos eficiente-, reduciendo las turbulencias que interrumpen el flujo en el borde del alerón y haciéndolo lo más bidimensional posible.

19 "La aerodinámica es más eficaz si el coche rueda lo más bajo posible"

Este mito es producto de la época en que los F1 montaban patines de titanio que echaban chispas por la parte trasera. La gente imaginaba que teníamos que reglar los coches lo más bajos posible para la máxima eficacia aerodinámica. Aunque siempre habrá una altura de rodaje óptima, hace falta espacio debajo del coche para generar baja presión y, por tanto, apoyo aerodinámico.

>> Ayudas a la conducción

21 "Las ayudas electrónicas han eliminado la destreza del piloto"

Tal vez sea éste el mito más extendido de todos. Es como decir que hacía falta más destreza para pilotar un Spitfire que un F16, lo cual es una falacia. Las dotes, y por tanto el tipo de gente que se requiere, son diferentes; pero obtener el máximo rendimiento de un F1 moderno no supone un desafío menor que de un coche de la época de Fangio. Además, un coche es por definición una ayuda a la conducción, y lo sería aunque el piloto fuera pedaleando. El automovilismo nunca tuvo y nunca tendrá nada de puro.

23 "La arrancada automática todavía existe"

Subsiste la impresión de que cuando la FIA prohibió la arrancada automática, los equipos simplemente quitaron del volante el botón 'LC' (por sus siglas en inglés, *launch control*) pero se quedaron con sistemas de arrancada fantasmas. Pero en la actualidad las salidas son manuales de verdad. Aunque el control de tracción sigue entrando en juego, el piloto tiene que equilibrar el acelerador y el embrague y engranar las marchas manualmente. El piloto tiene el control absoluto de la situación (a través de la electrónica y el sistema hidráulico). 🚩



Las ayudas no coartan el talento.

El piloto controla la salida gestionando la 'mordida' del embrague y el régimen; pero el control de tracción asegura que el patinaje de ruedas no lo eche todo a perder.



La F1 está en un estado de cambio. Y dicha agitación la refleja el canje de propiedad de Jordan, acontecimiento celebrado en Moscú una semana antes de Melbourne

Texto Steve Cooper **Fotografías** Hugo Dixon

Dos cosas congestionan las glaciales calles de Moscú: el denso exceso de tráfico que obstruye todas las autopistas y paraliza virtualmente esta gran ciudad durante el día, y la espesa capa de nieve que recubre calles y aceras durante un invierno de cinco meses en que las temperaturas a menudo bajan a -12°. Es un frío penetrante que hace que se forme una delgada capa de hielo sobre casi todo. Así que, aunque se eviten las carreteras, ir a pie también es arriesgado.

Y no es que el humor de la ciudad no sea ya lo bastante hostil, que digamos; a las pocas horas de llegar, *F1 Racing* había tropezado con aduaneros corruptos, taxistas de poco fiar, prostitución flagrante

y policías dejándose sobornar. Moscú es vibrante, fascinante y estimulante, pero uno no para de recordar que, detrás de todo, esta ciudad tiene un corazón siniestro.

Y en una mañana de helada a finales de febrero, apenas una semana antes de que el circo de la F1 arranque en Melbourne, las últimas promesas de la F1 se presentan ante la madre patria y además la prensa mundial en Moscú, una sede comercial del multimillonario dueño del equipo Alex Shnaider, y hogar espiritual de un creciente foco de interés en el deporte.

El equipo rebosa de optimismo. El director deportivo Trevor Carlin luce su sonrisa de colegial mientras el piloto portugués Tiago Monteiro parece ▶

DESDE

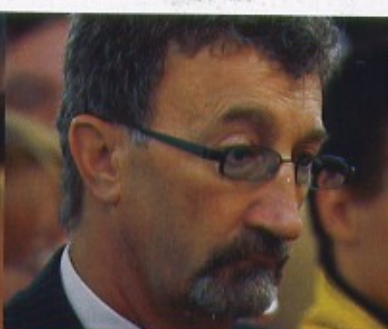




RUSIA CON AMOR

El renacimiento de Jordan F1 tuvo lugar en un doble acto en la Plaza Roja; una banda del ejército ruso (en la otra página y arriba dcha.) puso la nota musical, aunque en playback; Monteiro y Karthikeyan (arriba y abajo, junto a los probadores Rusinov, sentado, y Robert Doornbos); Bernie y Alex Shnaider (izda.) se divierten en la fiesta de Midland F1.





impaciente por agrandar y Narain Karthikeyan mantiene una sonrisa algo aturdida y beatífica durante todo el día. Todos parecen contentísimos de estar aquí.

El corto viaje hasta la presentación en la Plaza Roja pronto queda empantanado cuando el autobús se detiene en los atestados carriles de tráfico estático a lo largo de una de las muchas avenidas de Moscú. Es casi como si el tráfico se hubiera desregulado: no parece haber limitaciones o normas en el uso del automóvil. Mientras chorros de tráfico irrumpen en un cruce, un hombre cambia una rueda en su 4x4 en medio de la calle como si tal cosa.

Pero todo cambia en la Plaza Roja. Eclipsada por el imponente edificio carmesí del Kremlin y la descaradamente pintoresca Catedral de San Basilio, aquí es donde la ciudad empieza a respirar más hondo a medida que las calles se ensanchan y el tráfico se diluye.

De manera incongruente, un monoplaza amarillo fuerte yace justo en el centro de la enorme plaza adoquinada. Haciendo frente al frío —la extensión vacía hace llegar un viento glacial que despega del río Volga—, pilotos, personal del equipo, fotógrafos y periodistas flanquean el bólido.

De repente, una banda militar rompe a cantar. Las sonoras voces rusas reciben a Narain, Tiago y Trevor, todos ataviados con gruesos abrigos y grandes sombreros de piel negra. El coro empieza a tocar otra canción fúnebre, luchando contra los flashes. Es entonces cuando uno repara en que están haciendo playback, y que hasta la última palabra, redoble y acorde es artificial.

No es que haya mucho tiempo para asimilarlo. Si una cámara enfoca hacia donde no debe (es decir, hacia cualquier parte que no sea el coche), el puño enguantado de un guarda jurado bloquea rápidamente la visión. "Tienen mucho que aprender de F1", se queja un fotógrafo cuando lo echan. Es innegable que aquí mandan las fuerzas de seguridad.

Finalmente, nos sacan tranquila pero irresistiblemente de la plaza. Cómo no, es el caos, pero un caos energicamente controlado, un poco como la misma Rusia. "¡Volvamos al autobús, por favor!", suplica Helen Temple, veterana relaciones públicas de Jordan. "Está a punto de llegar la policía federal, así que más vale que nos vayamos".

De vuelta al centro, el equipo celebra una rueda de prensa con sus miembros clave. Falta Shnaider, y se nos recuerda que el nuevo patrón del equipo trata de pasar desapercibido hasta la presentación oficial

'Jordan está sentado en la primera fila de la rueda de prensa y no en el estrado. Se lo toma con filosofía y tristeza a la vez, como a punto de echarse a llorar. Ya no es el centro de atención'

de la marca Midland, que tendrá lugar esta misma noche en la Plaza Roja.

A pesar de la sensación de que ésta es una temporada de relleno para ellos, con un coche de 2004 puesto al día, directivos inexpertos y un equipo técnico todavía necesitado de una buena remodelación, todos parecen optimistas.

"Las primeras cuatro semanas han sido como un torbellino", dice Trevor con su franqueza habitual. "Ha sido caótico; había mucho que aprender y muchas caras nuevas que conocer. Pero éste es un equipo muy bueno; quiero que seamos fiables y respetables antes de empezar a luchar por el podio. Queremos ganarnos nuestra posición en el deporte".

De forma reveladora, Eddie Jordan está sentado discretamente en la primera fila de la rueda de prensa y no en el estrado. Parece que se lo toma con filosofía y tristeza a la vez, como si estuviera a punto de echarse a llorar. Después de 14 temporadas en el oficio, ya no es el centro de atención y parece a disgusto con la perspectiva de verse relegado al margen.

Las preguntas de los periodistas rusos están muy al corriente: ¿persigue Midland motores Ferrari cliente para 2006?; ¿por qué no ficharon dos pilotos probadores con superlicencia y más experiencia?; ¿seguirán con Bridgestone?; ¿cuál es el programa del probador ruso Roman Rusinov para esta temporada?; ¿cuál es el papel concreto de Eddie Jordan en el equipo...?

Esta última pregunta da lugar a la

Momentos agrídules para el personaje más pintoresco presente, EJ (arriba, con Shnaider, tratando de parecer contento, y en la rueda de prensa, al otro lado del estrado). ¿Qué será del querido equipo de Eddie? Nos tememos que ni siquiera él lo sabe.



Bernie (abajo, con su intérprete) dice lo que tiene que decir antes de que corra el champán; el director deportivo Trevor Carlin (izda.), radiante en la presentación de Midland; una boda local (inferior) pasa ajena a la F1.



de lo que les aguarda cuando el nombre Jordan desaparezca en 2006.

La decoración de la primera incursión de Midland en F1 se desvela con mucha fanfarria: el color negro también ofrece los serpenteantes colores de la bandera rusa, otra señal de la marcada identidad nacional que tendrá el equipo.

La animada fiesta continúa hasta bien entrada la noche. Bernie Ecclestone se deja caer, recién llegado de ver posibles escenarios para un próximo GP de Rusia. También está aquí su 'apañador' de circuitos, Philippe Gurdjian, junto con Flavio Briatore y un sinfín de ministros rusos, candidatos presidenciales y celebridades de la música y la televisión. El grupo Viagra —el equivalente ruso de Las Ketchup— canta mientras todo el mundo toma champán y caviar. Una fiesta de campeonato.

Mientras cada vez más figuras se retiran sumergiéndose en la oscuridad de la noche moscovita, un EJ con voz de borracho suelta a la cámara: "Lo de hoy es increíblemente importante. Una gran proclama para la F1". Pese a su intención de pasar desapercibido, está claro que le encanta estar en el candilero y parece de lo más probable que el período sabático que pretenda tomarse sea breve.

Pero ya ha entregado el testigo. Y el contraste entre ambos patrones no podría ser más notable. Shnaider permanece rígidamente discreto, impecablemente vestido, cortés y sobrio.

Y es probable que el equipo que está construyendo en ausencia de Jordan también sea una entidad muy distinta. Da la impresión de que todo va según lo previsto. Hasta bien entrada la noche, este multimillonario sigue al pie del cañón. Como Bernie, ha aprendido a no enfascarse demasiado en una sola conversación, manteniéndose alerta de todo.

Shnaider podrá ser un tipo pequeño, pero tiene grandes planes para la F1, y el dinero, poder e influencia para hacerles triunfar. Como al propio personaje, el afán de victoria impulsará a este equipo. 1

respuesta del hasta ahora mudo irlandés: "Me siento como un padre en una boda; y éstos son mis hijos e hijas", dice, señalando a quienes se sientan en el estrado. Su voz tiembla de emoción: "Pero igual que todo buen padre va a la boda, no va también a la luna de miel; por eso no voy a ir más a las carreras. Pero haré cuanto pueda por ayudar y estar ahí cuando se me necesite. La de Jordan y Midland es una buena unión".

Suenan aplausos espontáneos. El intérprete ruso sonríe sumisamente mientras trata sin éxito de traducir el farragoso y apasionado monólogo de Eddie. A pesar de todo, y de intentar no acaparar la atención, Eddie resulta ser la estrella del espectáculo. Le echaremos de menos.

Por la tarde, nos reunimos en una enorme carpa en la Plaza Roja para la presentación del auténtico equipo de F1 de Shnaider. Por el camino, el autobús cambia de carril al azar tratando de abrirse paso entre el tráfico. Adelantamos un montón de Ladas antiquísimos, cubiertos de una mugrienta capa de nieve, grava y sal. Pero a medida que nos acercamos al Kremlin, se hacen cada vez más frecuentes los Mercedes y BMW, símbolos de la riqueza recién adquirida tras la disolución de la Unión Soviética y la adopción de una forma de capitalismo occidental pasada por el escurridor. Son el tipo de gente de Shnaider, y el acontecimiento de esta noche está pensado para mostrar su marca a la flor y nata de la sociedad rusa y darles una idea

>Camaradas de la F1

Aunque la tentativa rusa en F1 aún ha de ponerse en marcha, hace varios años que el conocimiento y disfrute de la categoría reina del automovilismo sale por los poros de este país. Toda la gente con la que F1 Racing habló en Moscú conocía este deporte y lo sabía todo de Michael Schumacher.

Y por los testimonios que recogimos, parece que la F1 está perfectamente lista para sacar provecho de la creciente popularidad del deporte en Rusia. Hará falta un marketing ingenioso y accesible, pero está claro que va en aumento:

“Entiendo de F1 pero no me definiría como un fan. Pero la miraba con frecuencia cuando el canal deportivo ruso la emitía los domingos a la hora de comer. Ahora viene mal porque el Canal 2 la da muy tarde —los lunes a las dos de la madrugada— así que resulta difícil ver todas las carreras. Pero conozco a Schumacher, cómo no; todo el mundo conoce al Barón Rojo”.
Alexei, científico, Syktyvkar
(ciudad portuaria al norte de Rusia)

“Somos aficionados. Vemos las carreras en el canal deportivo ruso y conocemos los nombres de todos los pilotos y seguimos todas las carreras. Esta mañana vimos la noticia de la presentación de Jordan y la llegada de Midland F1. Estamos encantados”.
Roman y Vera, administrativos, San Petersburgo

“En Rusia todos conocen la F1. Todo el mundo conoce a Schumacher”.
Alexander, vendedor de sombreros en la Plaza Roja, Moscú

“Decididamente soy un fan de la F1. Mis pilotos favoritos son Schumi y Heidfeld. La miro desde 1999, así que soy bastante veterano. Espero que la den un poco antes por la tele; no es tan importante como el fútbol en Rusia, pero si la emitieran a una hora razonable podría ser fantástico”.
Sergei, estudiante, Moscú



¿Quién diablos es Christian Horner?

El antiguo Jaguar Racing, ahora Red Bull, tiene otro jefe más en el muro de boxes. Ha tenido mucho éxito en F3000 y habla con sentido común. ¿Le dejará Red Bull hacer su trabajo?

Texto Peter Windsor

Horner sabe lo que quiere, pero Red Bull ha tomado decisiones excéntricas en el pasado, entre ellas despedir al predecesor de Horner, Dave Pitchforth, un gran talento que valía la pena conservar.



Será capaz Christian Horner de dar un nuevo rumbo al viejo equipo Jaguar Racing, ahora que cuenta con los euros de Red Bull, el puesto de director deportivo y su voto de confianza? ¿Y quién es, por cierto?

Horner es cortés, tranquilo y relativamente modesto, y –al estilo de Frank Williams– hoy lleva camisa sin corbata y americana antes de otra reunión de jefes de equipo en Londres. No hay nada de Pollock-Zegna en Christian Horner. Ha optado por desayunar en el hotel Metropolitan, un lugar pseudo-minimalista más conocido por su restaurante japonés que por sus huevos con bacon. Aun así, Christian pide un desayuno inglés completo y da la imagen de un joven inteligente, hablando de todo con un tono correcto y mesurado. Hay tiempo de opinar de la GP2 –este año el equipo Arden de Horner cuenta con el brillante Heikki Kovalainen y por tanto debería ganar un título más–, de la F1 en general y del equipo Red Bull en particular. Sus respuestas son apolíticas; es un apasionado de las carreras sin llegar a ser impulsivo.

Empiezo preguntándole por Heikki, el hombre del momento. ¿Es el favorito para el título, viendo que tiene un contrato de probador con Renault y la marca del rombo también es el proveedor de motores de la GP2 (antigua F3000)?

"Ni mucho menos", dice Christian. "Es como si fueran a desvirarse por hacer lo contrario. Vamos a tener que trabajar muy



Helmut Marko charla con Liuzzi y Horner (izda.); hace tiempo que Marko tiene enchufe con el dueño de Red Bull, Mateschitz; Horner (abajo) con el director técnico, Steiner.

duro... Pero es increíble, ¿no? No me cabe en la cabeza que nadie le haya puesto aún en un F1. En nuestro test de F3000 fue excepcional. Siguió con el trabajo, olvidándose de lo que pasaba con el otro coche en el box, con los otros chicos que estábamos probando. La mayoría de pilotos querían ver constantemente cómo iban los tiempos y demás, pero Heikki sencillamente hizo lo suyo con confianza absoluta. Fue muy rápido y al final dijo: 'Ah, sí, ¿y qué tal lo hizo el otro?'".

Comento esto ahora, no necesariamente para recordar una vez más la calidad del pilotaje de Kovalainen sino para dar algo de idea de lo meticuloso de Christian y de su talento no sólo para sacar lo mejor de la gente sino también para ver lo mejor en la gente. Por ejemplo, no se me ocurre una persona más apropiada este año para hacer correr a David Coulthard: conociendo a David desde hace más de 10 años, Christian mirará los aspectos positivos y minimizará los negativos. Y es lo bastante inteligente como para escuchar a DC y aprender de su

experiencia en McLaren.

El año pasado eligió a Tonio Liuzzi y cree en él al 100% (pese a las dudas de otros lumbreras de la F1). Y sabe que Christian Klien es mucho mejor de lo que pareció el año pasado. Horner se toma la molestia de entender a los pilotos, de observarles en las curvas; y con su enorme éxito en la F3000 monomarca, demostró que sabe cómo dejar que los pilotos contribuyan a la victoria. Otro punto fuerte: cuando corría entrenó con el piloto/entrenador Rob Wilson y desde entonces ha usado los métodos de éste para algunos de sus pilotos.

La familia Horner lleva las carreras y los coches en la sangre: su padre trabaja en la industria del automóvil y un hermano suyo corre en pruebas locales. El propio Christian corrió en F3 y F3000 ("Más o menos al nivel de Eddie Jordan", según Wilson) antes de pasar a la dirección de equipos. El éxito de Horner en F3000 enseguida le valió aplausos; recientemente estuvo entre los contendientes para comprar Jordan; Red Bull no vaciló en ficharlo, y tiene amigos en



>Savia nueva en F1

Bienvenidos sean los jefes jóvenes, mientras se ciñan a las normas del club

El nombramiento de Christian Horner no es una sorpresa. Bernie Ecclestone nunca ha tenido miedo de ayudar a la próxima generación (mientras comprendieran que entraban en un club privado), y creo que le gusta mucho la experiencia de gente como Christian: F3, F3000. Buen pedigrí.

El respaldo de Ecclestone a hombres como Horner y Trevor Carlin (Jordan/Midland) también es un aviso para los jefes de equipo mayores. Sólo pueden quejarse de injusticias económicas hasta cierto punto. La realidad, como Bernie les recuerda con hechos y no con palabras, es que toda una panda de jefes de equipo bastante medocres se hicieron ricos entre 1980 y 2003. El momento en que alguno piense que

debería ser aún más rico es cuando debería recordar el lugar de donde salió. ¿Y quién fue que los hizo ricos? Sí, eso es: Bernie.

Lo que Ecclestone –y por tanto la F1– no necesita son dueños de equipo testarudos y demasiado acaudalados sin esta idea del club privado. Los fabricantes no son problema; son demasiado corporativos. Son los Mateschitz y los Shnaider los que hay que tener a raya. Horner debería poder hacerlo. Si Bernie quiere que RBR haga algo, Christian lo hará posible. Si necesita un voto de determinado signo, es la persona adecuada, un soplo de aire fresco después de la persuasión oculta necesaria hoy día para que algunos de los mayores vean la luz. Peter Windsor



El austriaco Klien en Jerez; luchará con Liuzzi para conservar su puesto; Klien tiene tres carreras para demostrar lo que vale, pero es probable que Liuzzi tenga su oportunidad en Imola.

‘Horner sabe que Klien es mejor de lo que pareció en 2004; se toma la molestia de entender a los pilotos’

los lugares oportunos. Por ejemplo, hasta hace poco su equipo de F3000 tenía su base en las instalaciones de David Richards, Prodrive, y los Horner son íntimos amigos de los Putnam: por una de esas extrañas vueltas que da la vida, el ex de Lotus Roger Putnam ahora es presidente de Ford Inglaterra... mientras Christian dirige el equipo de F1 que fuera propiedad de Ford.

En resumen, no cabe duda de que Horner puede hacer que la cosa marche en F1. Pero ¿puede hacerlo con Red Bull, la marca de bebidas que estos últimos 15 años ha ganado tanto dinero para su fundador, el austriaco Dietrich Mateschitz, que éste decidió zambullirse en ese pozo sin fondo llamado automovilismo?

Me dicen que Herr Mateschitz es inteligentísimo, aunque debería aclarar que mis fuentes son tipos de la F1, gente sencilla cuyas valoraciones se basan por lo general en la propensión a firmar cheques de su semejante. Sin duda, Mateschitz sabe cómo ganar dinero. ¿Sabe cómo gastarlo?

Los indicios son diversos. Por ejemplo, tras integrarse bastante bien en Sauber, a finales de 2000 Mateschitz se dio cuenta de que poseía el 64% del equipo de F1. No está mal, cabría pensar. Peter Sauber es un jefe de equipo bueno y trabajador, con buen ojo para el talento y el valor para creer en él. Pero, por extraño que parezca, Red Bull se fue de Sauber cuando Peter se empeñó en hacer correr a Kimi Räikkönen; en cambio, el bando Red Bull quería a Enrique Bernoldi. Me confieso culpable de ser uno de los pocos que creen que Enrique merece una oportunidad como titular con un equipo de

F1 decente, pero he de reconocer que Kimi es otra cosa, un campeón del mundo en potencia. Pero Red Bull dejó Sauber por lo de Bernoldi. Curioso.

Luego están las extrañas historias de los tipos de Red Bull apoyando a gran escala a un piloto –Patrick Friesacher y Christian Klien son buenos ejemplos– antes de cambiar repentinamente de opinión. Klien vuelve a estar en boga, pero dicen que sólo en ciertos círculos de Red Bull (y, cómo no, a ojos del pragmático Horner). Y no descarto sin más los rumores de que Red Bull también exige a sus pilotos un determinado aspecto y modo de hablar.

Hago un inciso para decir que esta empresa de bebidas energéticas también ha ayudado a varios pilotos jóvenes. Algunos norteamericanos de talento –Scott Speed, Colin Fleming– tienen por fin un presupuesto en su haber; otros tienen algo a lo que aspirar. Y estoy seguro de que hay mucha gente de Jaguar F1 que cree que le debe la vida a Red Bull.

Pero aquí hablamos de si Horner puede lograr en Red Bull lo que David Richards en BAR-Honda. Esto es otro tema.

Lo primero que hay que decir es que el responsable de algunas de las decisiones más extrañas de Red Bull –Helmut Marko– sigue siendo un actor importante en la empresa. Algunos recordarán a Helmut por esa brillante temporada del Europeo de 2,0 litros sport en 1971. O estabas con Marko o estabas con Lauda; está claro que Mateschitz estaba con Marko.

Helmut ascendió rápidamente a la F1 y en 1972 fichó por el equipo Marlboro-BRM, ▶

> Qué joven es mi jefe

¿Qué sucede cuando un jefe jovencito se enfrenta a un piloto veterano?

La posibilidad de que un jefe de equipo más joven intimide a un piloto de F1 puede parecer poco probable, pero podría suceder cuando David Coulthard, de 33 años, tenga que someterse a Christian Horner, de 31.

Por fortuna, los dos son muy sinceros, así que no es probable que haya problemas. Pero, si se le provoca, cabría imaginar la glacial reacción del veterano escocés ante una crítica demasiado mordaz. Así pues, ¿quién más se ha enfrentado a esta dificultad potencial?

Bruce McLaren era un año más joven que su compañero y buen amigo Denny Hulme. Pero Bruce era afablemente tranquilo y Denny nunca decía mucho, de modo que había poco campo para los roces. Luca Montezemolo era 10

años más joven que Clay Regazzoni cuando entró en el equipo Ferrari en 1974; pero Rega sonrió y no dejó que eso le preocupara. Ron Dennis era un año más joven que John Watson cuando tomó las riendas del equipo McLaren en 1980, pero no fue ninguna pega.

Así que no hay pruebas de que la edad complique las tensiones entre concursantes y pilotos. Son los factores que los han de hacer competitivos –coraje y entrega– lo que hará saltar chispas.

La diferencia de edad más reducida entre patrón y piloto fueron cuatro días, entre Frank Williams y Carlos Reutemann en 1980-82. Quién sabe si su relación habría sido distinta si Frank hubiese sido el más joven de los dos... Alan Henry

>El salto de Horner

Piloto mediocre, Christian acertó cuando decidió colgar el casco

Dario Franchitti, Kelvin Burt, Oliver Gavin, Gareth Rees, Warren Hughes: he aquí cinco pilotos participantes en la F3 británica de 1993 que pensó que tenían una posibilidad de llegar a la F1. Tal vez también Ricardo Rosset, que sí que daría el salto en 1996... pero ¿Christian Horner? Ni se me pasó por la cabeza.

Horner era un piloto pulcro, agradable y siempre accesible. En 1993 corría en la Clase B, para coches del año anterior, y acabó la temporada con tres victorias consecutivas y un nuevo récord de vuelta en Silverstone, que le valieron el

segundo puesto absoluto de clase. Sin embargo, la competición durante el año nunca fue especialmente fuerte, y al estar en la Clase B se hacía difícil juzgar su velocidad con respecto a los punteros.

Lo que por entonces ya sobresalía era su madurez. Siempre tuve la impresión de que tenía la cabeza muy bien amueblada, y su lógica decisión de colgar el casco con sólo 25 años de edad, en 1999, no hizo más que confirmarlo.

Y ahora ha conseguido llegar a la F1, y los otros no. Stewart Williams



'Un coche ganador necesita emociones y valentía, la clase de pasión que Horner entiende'

que alineaba cinco coches. Tras calificarse en un excelente quinto lugar en el GP de Francia en Clermont-Ferrand, resultó gravemente herido en su ojo izquierdo por una piedra lanzada por el coche que le precedía. Se recuperó, pero sus días de piloto habían acabado.

Durante los últimos 10 años, Marko -Dr. Marko, como le gusta que lo llamen- ha influido en el modo en que Red Bull se gastaba su dinero en las carreras. Cuando se le pregunta por la decisión Kimi/Enrique, Mateschitz sonríe y dice: "Eso fue idea de Helmut". Uno espera la siguiente frase lógica, algo como: "Se equivocó, ¿verdad?", pero... nada.

Por tanto, al evaluar el futuro de Horner hay que tener en cuenta el estafalario espíritu que ha caracterizado gran parte de la toma de decisiones de Red Bull. Claro que Horner no lo puede hacer todo solo, y no hace falta ser Michael Schumacher para saber que en las carreras el conjunto lo es todo. Muy pocos en McLaren recuerdan los Proyectos Uno, Dos y Tres. Fue el Project Four -con John Barnard, el monocasco de carbono, dinero de Marlboro y las acciones de McLaren- el que se hizo sinónimo con Ron Dennis. El conjunto era adecuado, igual que cuando BAR-Honda se hizo con Geoff Willis y luego David Richards. Fue la gente quien cambió las cosas.

Por tanto, me sorprendió que Christian me dijera que hacía muy poco que había conocido a Günther Steiner, nuevo director técnico de Red Bull. Supuse que Steiner era



un hombre de Horner, que Red Bull le daba carta blanca para trabajar con su equipo. En absoluto. Steiner era un fichaje de Red Bull. Está claro que Christian tendría que ocuparse sólo de dirigir el equipo.

No me malinterpreten. Hay muchos que creen que Steiner transformará el coche ahora que ya no tiene que responder ante la junta de Ford (Steiner fue ingeniero de Jaguar Racing en 2002). Podría ser. Pero si Horner ha de ser Horner -y alcanzar los objetivos que quiere Red Bull, como atar un nuevo contrato motorista-, debería poder trabajar con su gente. En eso consiste dirigir un equipo. Si, por ejemplo, Horner y Steiner no se llevan bien, la suma de sus talentos

será bastante menor que la de sus puntos fuertes individuales. No importará que Christian saque lo máximo de DC o Liuzzi, o que mejore mucho el modo de funcionar del equipo de carrera. En última instancia, es el coche lo que marcará la diferencia. Y el coche es la faceta técnica del oficio, la que, por definición, no se puede separar ni del aspecto financiero ni del estilo de gestión.

Y hay otro tema: supongo que el nuevo equipo Red Bull sigue estando con mucho como Jaguar lo dejó, es decir, lleno de tanta burocracia corporativa que en realidad no se podría acusar a nadie en cualquier nivel de responsabilidad de cometer un error.

Cualquier pazguato técnico puede servirse del reglamento técnico para diseñar un F1; pero los coches ganadores siguen necesitando emociones y valentía humanas en su génesis, la clase de pasión que Horner entendería pero que seguramente algunos de los anónimos miembros de la junta de Ford, avergonzados ya por las decisiones tomadas por su jefe, Jac Nasser, y sus cohortes, eliminaría por irrelevante. Los antecedentes de Steiner son totalmente corporativos (antes trabajó en el programa de Ford en el WRC y con Opel en el DTM), así que cabe preguntarse cómo encaja eso con la parca eficacia de la nueva estructura que Horner tiene que conseguir.

Christian puede hacerlo, pero sólo si (a) su personal técnico (pero no necesariamente sus instalaciones) demuestra estar a la altura de los mejores en Ferrari, McLaren, Renault, Williams y BAR; y (b) Red Bull le deja. No más hilos movidos desde detrás de los Alpes austriacos, no más rodeos corporativos. Son dos condiciones enormes, inextricablemente vinculadas... y ninguna de las dos está en la actualidad bajo el control total del nuevo jefe de equipo Christian Horner. 1

Teniendo en cuenta la publicidad negativa que rodea a la 'mafia austriaca', encabezada por Mateschitz (recuadro, abajo), es un alivio que Horner (arriba) sea el jefe de equipo; mientras el equipo se asienta, uno de sus mayores activos es el muy experimentado Coulthard (izda.).

No pesan los años...

Minardi tiene un nuevo probador para 2005, un israelí llamado Chanoch Nissany, que para lo que se estila en F1 es un jubilado. Pero no hay problema: la F1 necesita nombres pintorescos

Texto Chris Harris Fotografías Darren Heath

Risitas ahogadas retumban en el sótano del Tel Aviv Hilton. Algunas cabezas se inclinan y docenas de hombros se sacuden al tratar de disimularlas. No obstante, el patrón de Minardi, Paul Stoddart, está tranquilo y sonríe enigmáticamente. La presentación a la prensa de su nuevo piloto probador, Chanoch Nissany —el primer israelí que pilota un F1—, no marcha sobre ruedas. Así pues, ¿es ésa una sonrisa de satisfacción, Stoddy, o una mueca dibujada por la necesidad de dinero? Ya veremos.

La noche anterior tuvimos el primer encuentro con la realidad. El esnobismo regresivo de Minardi al enfocar la presentación se hizo patente en cuanto llegamos a la capital israelí. Nuestra caravana consistía en un taxi Seat de pacotilla, en el que fuimos aleccionados por

ese clásico periodístico, el taxista filósofo. ¿Su truco para allanar el camino en los controles armados? "Nunca llevo árabes".

Segundo: la fiesta de presentación se celebra en un rincón del Hilton's Buddha Bar, requisado por Minardi para la ocasión, y vistosamente decorado por una única bandera de dos metros que cuelga del techo. Pero todo eso no importa: Paul posee suficiente carisma para hacer algo así de peliagudo a la perfección.

Para ser sincero, mientras una imagen granulada de las primeras vueltas de Nissany en un F1 avanza a trompicones y en silencio por la pantalla, uno se pregunta qué diablos pasa aquí. Porque Nissany —ágil, afable, políglota (bebida preferida: agua mineral)— ha salido de la nada. Con 41 años, ni siquiera se subió a un coche de carreras hasta los 39: "Como muchos

jóvenes, siempre quise ser piloto, pero sin patrocinio no pude conseguirlo".

De modo que esperó el momento oportuno como agente de inversiones, ganó algo de pasta y, en 2002, a punto de entrar en su quinta década de vida, decidió inscribirse en el Campeonato de Hungría de Fórmula 2000. ¿De Hungría? Pues sí; será israelí, pero vive en Budapest). Ese año fue segundo, lo ganó en 2003, probó las World Series Light, volvió a ganar el certamen húngaro en 2004 y debutó en F3000. Acabó algunas carreras. Y ahora es piloto probador de F1. Como si uno fuera tercero en el campeonato escolar de atletismo y acto seguido apareciera en los Juegos Olímpicos.

Es tan fácil ser cinico que hay que poner los puntos sobre las íes de entrada. Vale, realmente existen docenas de tíos más

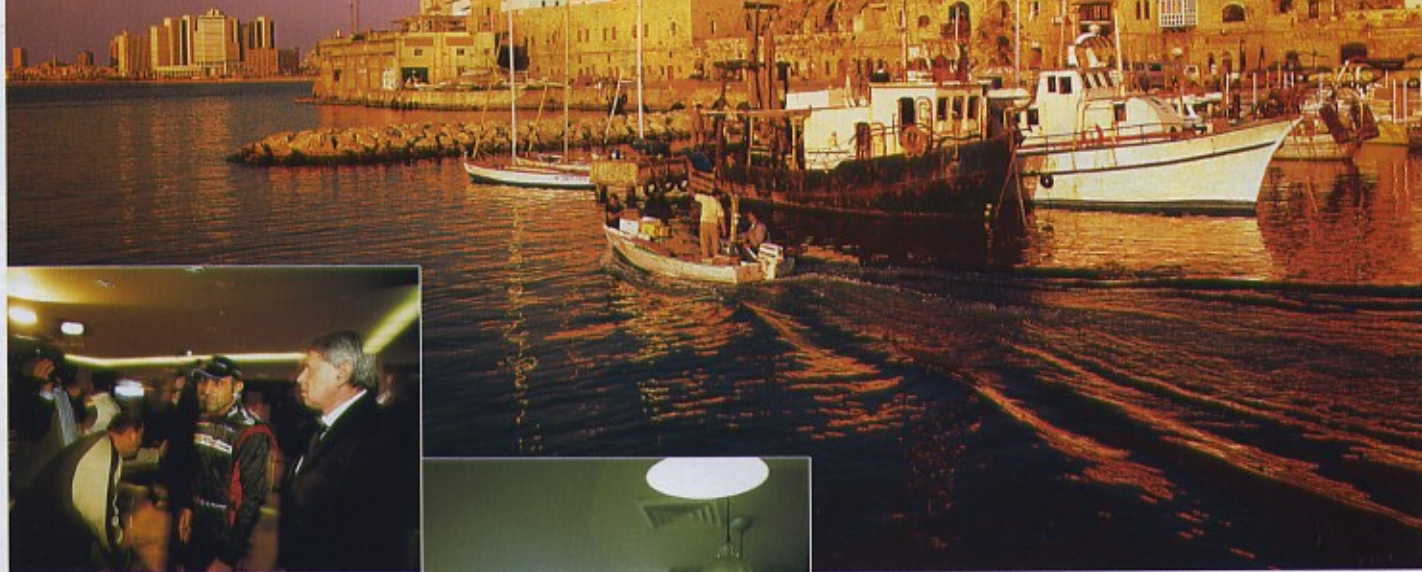
El patrón de Minardi Paul Stoddart (abajo, con Nissany), es el primer jefe de equipo de F1 que se vincula con Israel; Nissany, de 41 años, no se subió a un coche de carreras hasta los 39...



> Chanoch Nissany

Puesto Probador Minardi
Nació 29 de julio de 1963
Reside Budapest, Hungría
Su logro Esto... probador Minardi

El puerto de Jaffa en el Mediterráneo (dcha.) custodia la entrada a los edificios de oficinas del centro de Tel Aviv, a lo lejos.



rápidos y talentosos ahí fuera. De acuerdo, casi no tiene experiencia digna de ese nombre. Y, sí, con 41 años es bastante viejo, aunque parezca 10 años más joven y su chasis pudiera despertar la envidia del jinete más veloz. Pero quizá lo que parece ser una incompatibilidad tan extrema con el jardín de infancia que es la F1, hacia 2005, en realidad le hace el juego. Uno se puede quejar de que el hijo de algún industrial multimillonario consiga un volante por encima de un plebeyo hipertalento, pero fustigar a un hombre de 41 años por hacer realidad un sueño no es jugar limpio. Ya, en un mundo más justo y racional este asiento de probador sería para una estrella de la F3. Asimismo, en semejante utopía Minardi ni siquiera sería capaz de sobrevivir.

Las esperanzas de Nissany para 2005 son sencillas: "Estoy orgulloso de formar parte del equipo Minardi. Quiero progresar.

Quiero aprender para el equipo, y ofrecer la mejor información a los ingenieros".

Stoddart asiente: "Un piloto necesita tres atributos: buena forma, capacidad mental y motivación, y Chanoch los posee los tres. La publicidad que reciba con nosotros le colocará en una sólida posición para seguir y hacer otras cosas en F1; el primer paso es conseguir una superlicencia".


Pero, un momento: sólo ha dado unas vueltas con el coche, así que sin duda su nivel de reacciones técnicas será muy básico. Y como todavía no tiene esa superlicencia, Chanoch no puede ser el probador de los viernes. De modo que hará vueltas de instalación y tests de resistencia que le enseñarán los rudimentos del modo

Por primera vez en su carrera, Nissany (izda. y recuadro izda.), ha de hacer frente al torbellino de atención que cae sobre todo piloto de F1 en las presentaciones.

en que funciona un F1. El presupuesto es muy ajustado en Minardi, pero este año tendrán más posibilidades de probar, así que el pronóstico del proceso de aprendizaje de Chanoch pinta bien.

No es de extrañar que Nissany dé un sesgo positivo a su edad, y el modo en que maneja la atención de los medios lo justifica. Embutido en su nuevo mono, habla encantado del pasmoso rendimiento en frenada del coche: "Físicamente estoy muy en forma y no tengo problemas con las fuerzas de frenado". Hacer un test de distancia de carrera tampoco le perturba. En pocas palabras: ¿cree que conducirá en una carrera de F1? Me mira fijamente y dice: "Sí". Vale.

Más allá de toda esta palabrería de cara a la galería, estará encantado de estar aquí llevando un auténtico mono de F1, sabiendo que tendrá acceso a uno de los vehículos de carreras más emocionantes del planeta, ¿verdad? Repite sus objetivos para 2005 y más allá, mientras se asegura de que el cinturón con su nombre y la bandera israelí se vea bien. Este detalle le delata: es un niño en una juguetería, como tiene que ser. La mayoría de nosotros haría lo que fuera por conducir un bólido de 800 CV de vez en cuando.

Sin duda, los paddocks de F3 y GP2 mostrarán su indignación por su fichaje, pero eso no preocupa a Stoddart. La F1 es un negocio deseoso de establecerse en nuevos territorios: de ahí la beatífica sonrisa de Stoddy. Chanoch es una buena persona, aunque su velocidad es una incógnita, y aporta algo de dinero que ayudará a Minardi. Lo más importante de todo es que dará a conocer la F1 a Israel. A ver si probará en Bahrein este año... 

'Sin duda, los paddocks de F3 y GP2 mostrarán su indignación por su fichaje, pero eso no preocupa a Stoddart'



1^a
Parte

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

La historia de la competición automovilística está llena de agujeros negros, lagunas notables y... "no tenían que haber ganado, pero lo hicieron". He aquí unos cuantos ejemplos...

Texto Javier del Arco

Tazio Nuvolari (en la otra página) protagonizó una de sus gestas más sonadas en el Nürburgring en 1935 (dcha. y abajo), al derrotar a los poderosos Mercedes y Auto Unión con un vetusto Alfa P3.



La historia de las carreras de gran premio está repleta de episodios jugosos que el paso del tiempo no logra arrinconar; sólo hace falta encontrar la sabia pluma que sepa transmitir su leyenda a las nuevas generaciones y evocar su magia en la memoria de los veteranos.

Javier del Arco, columnista de lujo de *F1 Racing*, es una de esas plumas, tal vez la mejor que haya dado este país. De un tiempo a esta parte, Javier está consagrado a la divulgación histórica del automovilismo y a continuación nos ofrece la primera parte de un elaborado dossier sobre vencedores inéditos de grandes premios. Pasen y lean...

> 'El Maestro' en dos días 'de aquéllos'

Tazio Nuvolari (Alfa Romeo P3), GP de Alemania de 1935

El automovilismo era ya un deporte con solera y leyendas, cuando en 1932, la AIACR (*Association International des Automobile Clubs Reconnus*, predecesora de la FIA (*Fédération Internationale de L'Automobile*), asustada por los 'aviones' que algunos constructores estaban haciendo correr en las Grandes Pruebas internacionales, así como por las prestaciones de que éstos eran capaces (300 CV y 270 km/h...) prescribió que a partir del 1 de enero de 1934 los monoplazas de Gran Premio deberían pesar menos de 750 kg en vacío (y sin ruedas) y tener una anchura no inferior a 85 cm a la altura del habitáculo.

De este modo, pensaron, nadie será capaz de construir monstruos como los actuales. Alfa Romeo se contentó con mejorar su legendario P3, subiendo la cilindrada a 2,9 litros, y Maserati consideró que sus 4C y 8C, también de 2,9 litros, podían seguir siendo competitivos. En Francia, Bugatti dio su

toque final al Type 59, de 3,3 litros.

Pero hubo más. Meses antes del debut de la nueva fórmula, empezaron a llegar de la joven Alemania Nacional socialista rumores acerca de coches increíbles, soluciones innovadoras y prestaciones colosales. Y aunque, en general, siempre se exagera un poco ante lo desconocido, lo que llegó puso los pelos de punta a organizadores y federativos.

Hans Nibel, de Mercedes, diseñó el W25, con cuatro ruedas independientes y más de 300 CV, mientras que el Dr. Ferdinand Porsche sacó del cajón de su mesa un proyecto que había ido haciendo a ratos perdidos como ingeniero de la joven firma Auto Unión, formada por la fusión de cuatro marcas menores, y que rompía con todo lo visto hasta la fecha: motor de 16 cilindros en V, 4,4 litros de capacidad y 300 CV de potencia, colocado a espaldas del piloto y, por supuesto, cuatro ruedas independientes, las delanteras mediante barras de torsión.

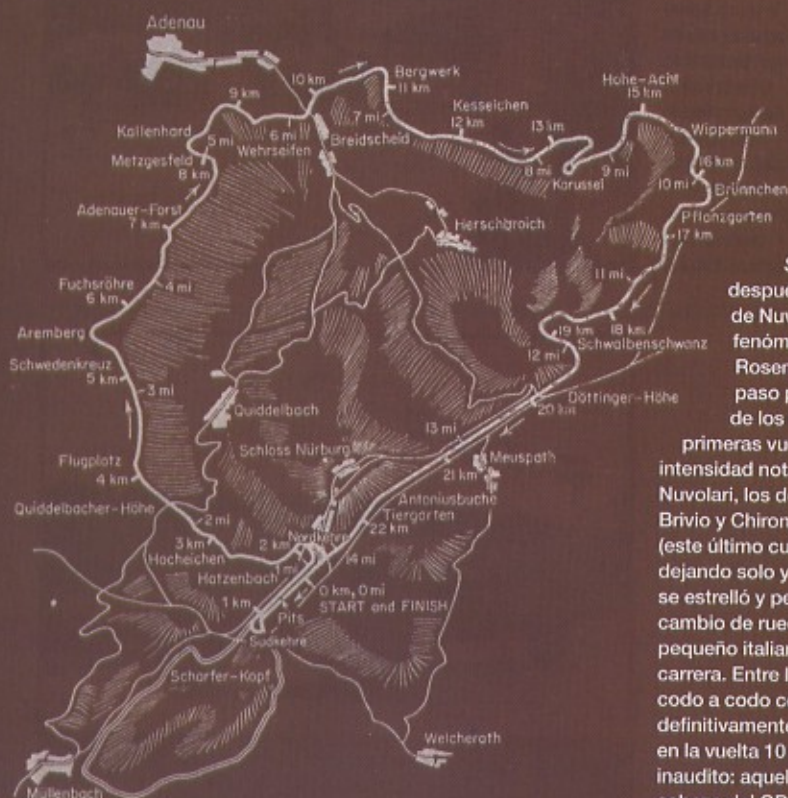
Ambos eran coches pensados hasta el milímetro para ganar. Y tras varios escauceos y pruebas para ponerlos a punto, lo hicieron: a partir del GP de Alemania ganaron cuantas pruebas disputaron. Y durante el invierno, Mercedes hizo subir la potencia a 430 CV y Auto Unión a 375. La Scuderia Ferrari subió sus 8 cilindros a 3,9 litros y los dotó de una especie de suspensión delantera independiente (tipo Dubonnet)... y se dispuso a aceptar lo irremediable tal y como fuese viniendo.

De triunfo en triunfo, los alemanes se dispusieron a celebrar con una apoteosis su Gran Premio nacional el 28 de junio de 1935. Tras los entrenamientos, celebrados sobre los 22,8 km de la *Nordschleife* de un Nürburgring que no llegó a estar en ningún momento totalmente seco, y en los que el alemán von Delius destrozó el segundo ERA, se obtuvo por sorteo la siguiente parrilla de salida (véase recuadro, dcha.): ▶



Parrilla de salida

11	R. Balestrero / 2.6 Alfa Romeo 8C
12	T. Nuvolari / 3.2 Alfa Romeo P3
1	H. Stuck / Auto Unión B
7	M. von Brauchitsch / Mercedes Benz W25
16	G. Zehender / 3.7 Maserati 34
14	L. Chiron / 3.2 Alfa Romeo P3
5	R. Caracciola / Mercedes Benz W25
17	Ph. Etancelin / 3.7 Maserati 34
10	R. Mays / 2.0 ERA B
21	H. Ruesch / 3.0 Maserati 8CM
6	L. Fagioli / Mercedes Benz W25
3	B. Rosemeyer / Auto Unión B
2	A. Varzi / Auto Unión B
4	P. Pietsch / Auto Unión B
20	L. Hartmann / 3.0 Maserati 8CM
23	P. Taruffi / 3.0 Bugatti 59
9	H. Lang / Mercedes Benz W25
22	P. Ghersi / 3.0 Maserati 8CM
15	A. Brivio / 3.2 Alfa Romeo P3
8	H. Geier / Mercedes Benz W25



Plano del circuito clásico de Nürburgring, cuya Nordschleife de 22,8 km fue la más utilizada y legendaria.

Solamente los cuatro Auto Unión, los cinco Mercedes y los dos ERA –invitados a participar por lo bien que lo habían hecho en la carrera de *Voiturettes* de la *Eiffelrennen* de junio– eran oficiales. Los Alfa P3 modificados de Nuvolari, Chiron y Brivio eran de la Scuderia Ferrari; Zehender, Etancelin y Siena representaban a la Scuderia Subalpina; Renato Balestrero representaba en solitario al Grupo San Giorgio, y Hartman, Ruesch, Ghersi y Taruffi corrían por su cuenta, aunque este último contaba con el apoyo de Bugatti.

El día de la carrera amaneció lluvioso, pero el circuito se llenó igual. La salida fue algo confusa y Stuck y Pietsch calaron sus motores, mientras Caracciola salía disparado hacia la curva Sur seguido de Nuvolari, enfilaron la curva Norte... y en la zona de boxes-prensa, todo pasó a depender del locutor y del marcador luminoso. El 5 seguía como líder en

Schwalbenschwanz y poco después pasaba por meta seguido de Nuvolari, Fagioli y el nuevo fenómeno de Auto Unión, Rosemeyer... que al segundo paso por meta ya era 2º a costa de los dos italianos. Estas

primeras vueltas fueron de una intensidad notable: Brauchitsch pasó a Nuvolari, los dos Alfa Romeo-Ferrari de Brivio y Chiron clavaron sus diferenciales (este último cuando iba 4º en la vuelta 4), dejando solo y 6º a Nuvolari. Rosemeyer se estrelló y perdió tres posiciones en un cambio de ruedas. Y justo entonces, el pequeño italiano rompió el ritmo de la carrera. Entre las vueltas 6 y 9 mantuvo un codo a codo con Brauchitsch, al que dejó definitivamente atrás junto con Fagioli. Y en la vuelta 10 pasó al líder Caracciola. Era inaudito: aquel 'viejo' de 43 años en cabeza del GP de Alemania, por delante de los equipos alemanes ¡y con un coche claramente inferior!

En la vuelta 11 –mitad de carrera– los cuatro líderes pararon a repostar y cambiar ruedas. Brauchitsch estuvo 47s, Caracciola 67s y Rosemeyer algo más, mientras en los boxes de Ferrari era el caos: la palanca de la bomba de gasolina se rompió, hubo que emplear un embudo y mientras Nuvolari se bajaba del coche y se agitaba como un poseído, pasaron 2m 14s.

El circuito seguía húmedo y el Alfa no sufría del exceso de potencia de sus rivales. Los 300 y pico CV pasaban dócilmente al asfalto controlados por el hábil pie de *Il Maestro*. Y de lo cerrado de la lucha daba fe el hecho de que Fagioli –líder eventual con parada pendiente para repostar– efectuaba esta última en la vuelta 12, tardaba 51s y en ellos perdía tres posiciones.

Tras establecer un nuevo récord oficial en 10m 30s, von Brauchitsch pasó por

meta con 1m 09s de ventaja, mientras detrás de él Nuvolari pasaba sucesivamente a Stuck, Fagioli y Caracciola como si estos condujeran *voiturettes*. Faltaban siete vueltas y el Mercedes de von Brauchitsch llevaba una ventaja de 1m 27s. Pero Nuvolari tenía uno de sus días y eso lo espoleó. En la vuelta 16, redujo la diferencia a 1m 17s; en la 17, a 1m 03s; en la 18, a 47s; en la 19 a 43s; en la 20 a 32s; y en la 21, a una del final, la reacción del alemán a la pizarra de su box hizo que aumentara a 35s. Pero von Brauchitsch no era Caracciola, no poseía la sensibilidad del renano para conducir uno de aquellos vehículos tan potentes (aunque también tenía sus días...) y las zapatas de freno y el caucho de los neumáticos se habían evaporado.

En el *Flugplatz*, la diferencia volvía a ser de 30s, pero en el *Karusell*, Nuvolari podía ver a su rival directamente: apenas los separaban 150 metros. El locutor vomitaba exclamaciones y cifras sin cesar... hasta que, de repente, comenzó a balbucear: el neumático trasero izquierdo del Mercedes se había desintegrado a 7 km de la meta y el alemán, rodando sobre la llanta, veía, inerte, como Nuvolari y luego otros tres pilotos lo pasaban en su agónico recorrido hasta la meta: Stuck, rehecho de su mala salida, que finalmente había rebasado a un Caracciola carente de frenos en la vuelta 20, y Rosemeyer, que, aunque menos espectacular que en la *Eiffelrennen* de mayo (cuando se ganó el título de *Nebelmeister* –Maestro de la Niebla–) ya apuntaba sus ambiciones de cara a 1936.

El silencio sepulcral que rodeó la llegada de Nuvolari a la meta, se fue tornando en un rugido de admiración y respeto por lo que el mantovano había hecho.

Veintidós años más tarde, Juan Manuel Fangio iba a protagonizar una gesta similar en el mismo escenario, pero antes...

Clasificación final: 22 vta. x 22,8 km = 501,8 km

- 1° Tazio Nuvolari / Alfa Romeo P3 S. Ferrari / 4h 08m 39s a 120,955 km/h.
- 2° Hans Stuck / Auto Unión B Typ / a 1m 38s
- 3° Rudi Caracciola / Mercedes Benz W25 / a 2m 24s
- 4° Bernd Rosemeyer / Auto Unión B Typ / a 4m 22s
- 5° Manfred von Brauchitsch / Mercedes Benz W25 / a 5m 46s
- 6° Luigi Fagioli / Mercedes Benz W25 / a 7m 19s
- 7° Hans Geier / Mercedes Benz W25 / a 1 vuelta
- 8° A. Varzi / Ppe. Zu Leiningen / Auto Unión B Typ / a 1 vuelta
- 9° Paul Pietsch / Auto Unión B Typ / a 2 vueltas
- 10° Hans Ruesch / Maserati 8CM / a 2 vueltas
- 11° Goffredo Zehender / Maserati 34 / a 3 vueltas
- 12° Pietro Ghersi / Maserati 8CM / a 3 vueltas

Retirados:

- Renato Balestrero / Alfa Romeo 8C / accidente
- Antonio Brivio / Alfa Romeo P3 S. Ferrari / transmisión
- Piero Taruffi / Bugatti 59 / accidente
- Louis Chiron / Alfa Romeo P3 S. Ferrari / transmisión
- Laszlo Hartmann / Maserati 8CM / encendido
- R. Mays / E. Von Delius / ERA / presión del aceite
- Hermann Lang / Mercedes Benz W25 / motor
- Philippe Etancelin / Maserati / ¿?

Vuelta rápida: 10m 32s, von Brauchitsch, a 129,924 km/h.



VENCEDORES SORPRESA

Gran Premio Peña Rhin, Montjuïc, 7 de junio de 1936: uno de los grandes días de Tazio, menos celebrado que otros, pero no por ello menos notable.

>... y Alfa Romeo 12C

GP Peña Rhin de 1936, Montjuïc

Al no tratarse de una *Grande Épreuve* puntuable para el Campeonato de Europa, cual había sido el caso del GP de Alemania de 1935, el GP Peña Rhin de 1936 suele ser tratado bastante superficialmente por los historiadores –cuando no ignorado!...

Sin embargo, aunque reducida, la inscripción era muy completa, el escenario magnífico... y la actuación de Nuvolari estratosférica: la conducción y la táctica del italiano le confirieron la victoria en una carrera que, en buena lógica, hubiese tenido que ser para Mercedes.

Hemos dicho que la participación era reducida. Y lo era: 11 coches en parrilla, de los cuales sobresalían los dos Mercedes –marca ganadora el año anterior– de Caracciola y Chiron, este último recién contratado por Stuttgart gracias a los buenos oficios de su amigo Caracciola.

También había dos Auto Unión, pero Montjuïc no era el tipo de circuito que mejor convenía a los peculiares coches de motor trasero; de modo que no era conveniente contar con ellos de cara a la victoria. Jean Pierre Wimille llegó por los pelos con un Bugatti oficial, pero el coche no era ninguna amenaza para Mercedes, como tampoco lo era el Maserati V8Ri del privado francés Philippe Etancelin.

En cambio, no podía decirse “de este agua no beberé” con respecto a Nuvolari y la Scuderia Ferrari, que contaba con un 12C de 4,0 litros –que era lo más parecido a un coche alemán que podía encontrarse en los circuitos– arropado por dos 8C 3.2 que tampoco aspiraban al triunfo.

Cerraban la lista los privados Raymond Sommer y José M. de Villapadierna. Esta inscripción era de un nivel muy superior a las de los tres años anteriores.

Consciente de la relativa poca competitividad de sus coches en circuitos sinuosos, y a sugerencia de su piloto Achille Varzi, Auto Unión construyó un ejemplar de su C Typ standard pero con el

chasis más corto. Y los entrenamientos, que todavía no servían (aquí...) para determinar el orden de salida, sirvieron de fondo a la opereta montada por Achille Varzi: el coche corto no iba bien, opinión que refrendó Rosemeyer tras probarlo. Varzi, que gozaba de un rango de piloto Nº 1 del equipo a igualdad con el ausente Hans Stuck, exigió entonces que le cambiasen su ‘corto’ por el normal de Rosemeyer, quien todavía era ‘el tercer piloto’.

Pero Bernd se había lastimado una rodilla en un ‘encuentro’ con una farola y no podía doblar la pierna lo suficiente para entrar en el coche ‘corto’, de modo que el director del equipo Auto Unión se negó en redondo al trueque. Varzi dijo entonces que no salía y no salió. En su lugar lo hizo el debutante reserva Ernst von Delius, mientras Varzi avanzaba un paso más por el peligroso camino de las drogas.

He aquí la parrilla surgida del orden de inscripción (veáse recuadro, abajo):

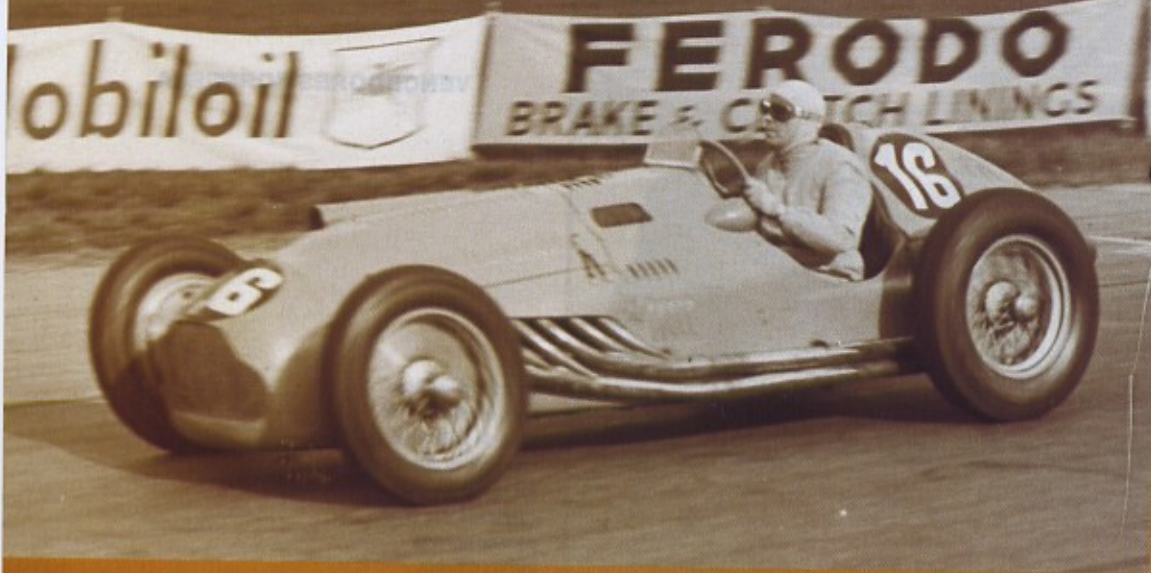
La salida se dio el domingo con sol y en presencia del *President* de la Generalitat Lluís Companys.

Una foto de la salida, si se publicaba demasiado cortada por arriba, justificaba el que se atribuyera a “Rosemeyer, Chiron, Caracciola y Nuvolari una salida espectacular”, pues al primero de los mencionados ni se le ve en la foto. Pero si tomamos la foto completa, veremos que están los once y que Rosemeyer ‘se quedó’ atrás en la arrancada.

Giovanni Canestrini, desde *La Gazzetta dello Sport*, había hecho un aventurado vaticinio: la carrera sería un vivo duelo entre Caracciola y Nuvolari. Y, en efecto, al cabo de dos vueltas, el Mercedes nº 16 marchaba escapado, con unos 100 metros de ventaja, y únicamente el tenaz Nuvolari a su rueda. En la vuelta 3, Caracciola igualaba el récord del circuito (2m 02s) establecido por él mismo, Fagioli y Nuvolari a 111,855 km/h en 1935. Tazio replicaba dos vueltas después con un ▶

Parrilla de salida

2	B. Rosemeyer / 6.0 Auto Unión C Typ
4	T. Nuvolari / 4.0 Alfa Romeo 12C/36
6	L. Chiron / 4.7 Mercedes Benz W25/36
10	J. P. Wimille / 3.6 Bugatti 59
12	E. Von Delius / 6.0 Auto Unión B Typ
14	A. Brivio / 3.8 Alfa Romeo 8C
16	R. Caracciola / 4.7 Mercedes Benz W25
18	Ph. Etancelin / Maserati V8Ri
20	G. Farina / 3.8 Alfa Romeo 8C
22	R. Sommer / 3.2 Alfa Romeo P3
24	J. M. De Villapadierna / 3.2 Alfa Romeo P3



Rosier y el T26C,... no en Spa (lo siento *very much*) sino en Silverstone, un mes antes -el 14 de mayo-, cuando acabó tercero en el GP británico. El coche es el mismo...

contundente 2m 01s y pasaba a liderar la carrera. Los demás, prácticamente, no contaban. Brivio, Wimille y Etancelin abandonaban. Rosemeyer tenía que parar en boxes e iba a reunirse con Villapadierna en la cola de la carrera.

Nuvolari volvía a estar aquel día fuera de sí. El público de Barcelona lo adoraba, no sólo por sus actuaciones de los tres años anteriores (aquel era el 4º GP Penya Rhin que se corría en Montjuïc) sino también por las mucho más antiguas de Sitges y Vilafranca. E *Il Mantovano Volante* respondía. En la vuelta 14 bajó a 2m 00s, en la 23 a 1m 59s y en la 28 a 1m 58s (115,616 km/h). Su ventaja sobre Caracciola ascendía a 14s, quedaban ocho coches en carrera y, salvo los dos líderes, los otros seis estaban doblados una o varias veces.

Rodando constantemente por debajo de 2m 02s, Nuvolari paró a repostar y cambiar ruedas en la vuelta 39 y sus mecánicos llevaron a cabo la doble operación en 40s según unas fuentes y en menos de 30s según otras.

Lógicamente, el liderato pasó a manos de Caracciola; pero sabiendo que éste tendría que parar, Tazio siguió rodando a un ritmo de mil demonios. En la vuelta 40, su retraso con respecto al Mercedes era de 30s; en la 50, se había reducido a 20s; y cuando Caracciola paró con la rueda trasera derecha destrozada (tras efectuar toda la bajada en aquellas condiciones), los mecánicos alemanes tardaron 43s en reparar y Tazio se colocó en cabeza con 40s de ventaja... que una parada intempestiva en la vuelta 58 para cambiar otra rueda, reducían considerablemente.

Así las cosas, en la vuelta 60 -a 20 del final- la ventaja de Nuvolari sobre Caracciola era de 26s. Ahora eran el alemán y su Mercedes quienes apretaban de firme, ganando en cada vuelta 2s sobre Nuvolari. Pero era demasiado y el director deportivo de Mercedes, Alfred Neubauer, ordenó a su piloto que se lo tomase con más calma, pues así podría llegar hasta la meta sin detenerse, mientras que el Alfa Romeo...

En la vuelta 70, el margen había ascendido de nuevo a 18,6s. Pero el mecánico destacado por Mercedes en Guardia Urbana, a principio de recta, confirmaba que los neumáticos del italiano, tras perder trozos enteros de caucho, dejaban ver las lonas interiores; en el box de Alfa parecían estar preparando un cambio de ruedas; e incluso Tazio parecía haber hecho un señal de que iba a parar...

Don Alfredo Neubauer se tragó el anzuelo por completo y cuando le mostró a Caracciola la pizarra, en la vuelta 76, la diferencia era de 14s; en la 78, 10s, y en la 79, al iniciar la última, 9s. El ambiente estaba electrizado. El público no necesitaba de explicaciones para comprender. Y Tazio coronó el Estadio sin neumáticos, pero en cabeza. Apenas había llegado a Font del Gat y el Mercedes enfilaba Rosaleda. Caracciola siguió recuperando. Al llegar a Guardia Urbana, a 200 metros de la meta, el Alfa derrapó: no había goma en sus ruedas. Pero de alguna manera, Tazio lo recuperó y logró enfilarlo hacia la bandera a cuadros, que pasó con 2,19s o 3,4s de ventaja, no lo sabemos, porque el RACE había establecido un sistema de cronometraje paralelo, unos

periódicos utilizaron unos datos, otros utilizaron los otros y, aunque ambos sean correctos (todo depende del punto en el que fueron tomados), me temo que la exacta verdad no la sabremos nunca.

Pero ni falta que hace: como no les hizo falta a las 70.000 voces que aclamaron al vencedor. El número de espectadores nos parece un pelín exagerado, pero gente, haberla, la había. En cantidad.

Con el curso de los acontecimientos -dos guerras, F1 en Pedralbes...-, el récord absoluto para una vuelta a Montjuïc establecido por Nuvolari se mantuvo imbatido durante 27 años hasta que lo mejoró... un motorista. Durante el GP de España de 250cc de 1962, en el ardor de la lucha entre los pilotos de Honda, el australiano Tom Phillis dio una vuelta en 1m 57,08s, acabando con el mito que incluso había dado nombre a una carrera muy popular: el Trofeo Nuvolari, disputada cinco veces entre 1955 y 1962.

Carreras como éstas -pues hubo más...- fueron las que cimentaron la fama y la leyenda de Tazio Nuvolari, nacido en Casteldario, cerca de Mantova, el 16 de noviembre de 1892.

Cuando ganó en Montjuïc, ya había cumplido los 44 años de edad...

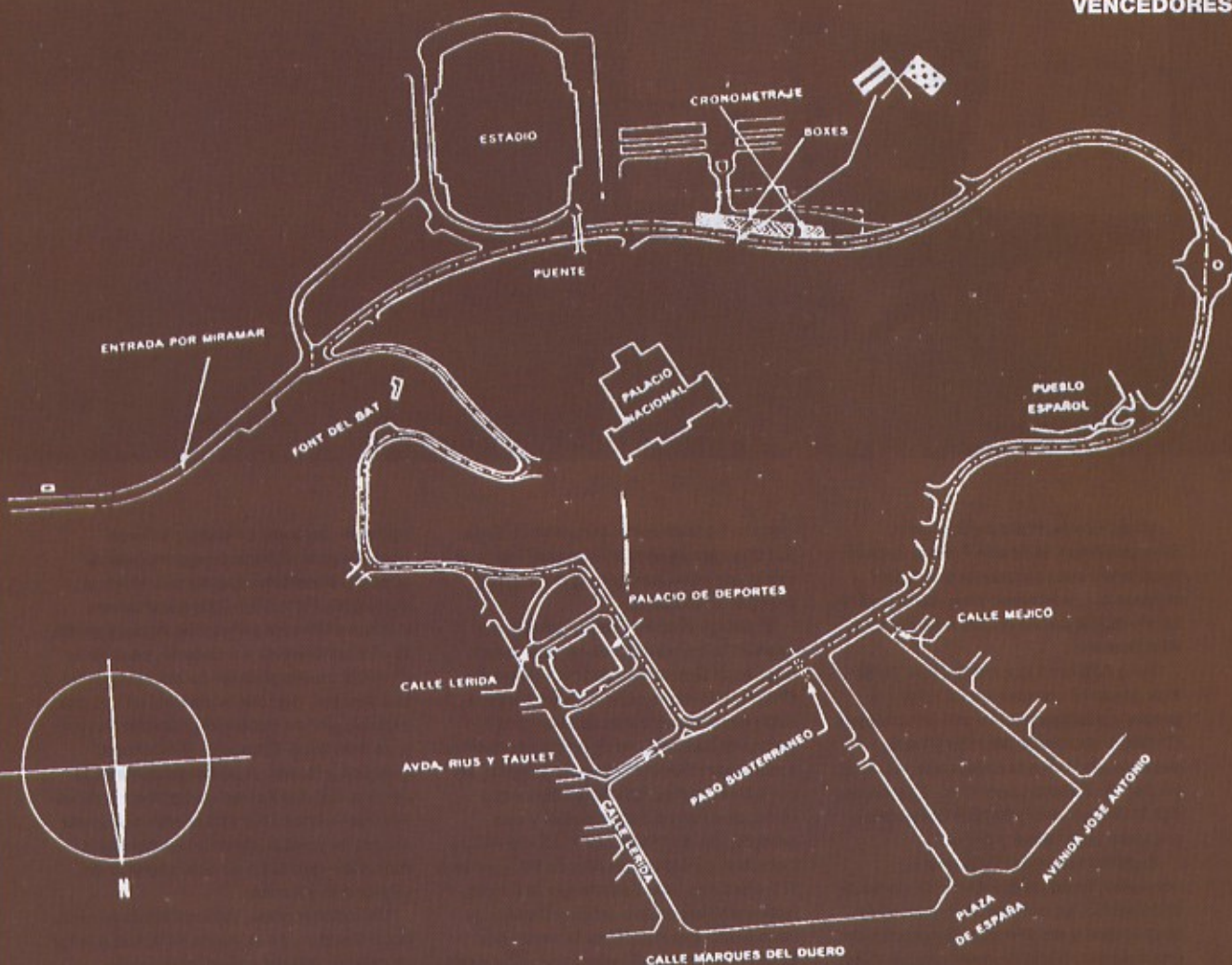
Clasificación final: 80 vta. x 3,79065 km = 303,25 km

- 1º Tazio Nuvolari / Alfa Romeo 12C S. Ferrari / 2h 43m 07,5s a 111,65 km/h.
- 2º Rudí Caracciola / Mercedes Benz W25/36 / a 2,19s
- 3º Giuseppe Farina / Alfa Romeo 8C S. Ferrari / a 4 vueltas
- 4º Ernst von Delius / Auto Unión Typ C / a 5 vueltas
- 5º Bernd Rosemeyer / Auto Unión Typ C / a 5 vueltas
- 6º Louis Chiron / Mercedes Benz W25/36 / a 5 vueltas
- 7º Raymond Sommer / Alfa Romeo B (P3) / a 6 vueltas
- 8º José M. de Villapadierna / Alfa Romeo B (P3) / a 6 vueltas

Retirados:

- Antonio Brivio / Alfa Romeo 8C S. Ferrari / fuga de aceite
- Philippe Etancelin / Maserati V8R1 / depósito roto
- Jean Pierre Wimille / Bugatti 59 / transmisión

Vuelta rápida: 1m 58s, Nuvolari en la 28ª, a 115,616 km/h (récord absoluto)



> "Aquellos coches azules que no paraban nunca..."

Louis Rosier (Talbot Lago 4.500), GP de Bélgica de 1949

Apenas acabada la II Guerra Mundial, y convencidos todos los implicados en el tema de las carreras de la necesidad de contar con un organismo fuerte y sólido que rigiese sus destinos con más profesionalidad que la AIACR, crearon la FIA, cuyo brazo deportivo era la CSI (Comisión Deportiva Internacional). Y una de las primeras tareas acometidas por la CSI fue la definición de unas categorías o fórmulas, la máxima de las cuales era la F1, por la que se registrarían los Grandes Premios y las *Grandes Épreuves* puntuables para un futuro Campeonato del Mundo: cilindrada máxima, 4.500cc sin compresor o 1.500 con compresor; su vigencia era del 1 de enero de 1947 al 31 de diciembre de 1953.

El estatus de Campeonato del Mundo no llegaría hasta 1950, de modo que entre 1947 y 1949 se iba a correr de carrera en carrera y sin ninguna ligazón entre ellas.

La nueva normativa aumentaba la separación entre motores aspirados y sobrealimentados, elevando a las *Voiturettes* de 1938-39 al rango de coches de Gran Premio... y convirtiendo al Alfa

Romeo 158 *Alfetta* en el rey indiscutible de la F1, sobre todo cuando estaba en manos de Varzi, Wimille o Trossi.

Simultáneamente, en Suresnes (Francia, cerca de París), por obra de Anthony Lago, nacia la S. A. Automóviles Talbot que, entre otras cosas, tenía el mérito de poner fin a 27 años de confusión entre Sunbeam, Talbot, Darracq y Talbot-Darracq, marcas que a menudo intercambiaban su nombre y también su nacionalidad a tenor de las circunstancias. A partir de 1947, un Talbot Lago sería un Talbot Lago y punto, tal y como podría verse grabado en las tapas de balancines de sus motores.

Al igual que Ettore Bugatti, Lago era residente francés de origen italiano (Venecia) pero su formación era más técnica y menos artística que la de su compatriota. Y poseía experiencia como constructor, pues junto con el ex ingeniero de Fiat Walter Becchia había construido coches sport que por el sencillo procedimiento de desmontar los faros y guardabarros, se convertían en coches de Gran Premio. Y viceversa. Algunos de ellos superaron los avatares de la guerra y compitieron después de ella, en particular el *Monoplaza*, casi un auténtico monoplace, con el que Louis Chiron y Raymond Sommer obtuvieron victorias y podios en eventos menores en 1946.

Durante el invierno, Lago y su nuevo

director técnico, Carlo Marchetti, se esforzaron en sacarle 10 CV más al motor, reemplazar el varillaje de los frenos por un sistema hidráulico y mejorar la suspensión. Pero lo realmente prioritario era acabar 20 coches y ponerlos en manos de clientes, el primero de los cuales fue Louis Rosier, que ya pudo correr en el GP de Mónaco de 1948.

El coche era, básicamente, convencional en todos los aspectos —demasiado, incluso, en alguno, como los árboles de levas laterales, que limitaban la potencia a unos 220 CV a 4.700 rpm—. Pero en otros, como la transmisión con caja de velocidades preselección Wilson, resultaba innovador: el piloto, mediante una palanca situada bajo el volante, seleccionaba la marcha en que iba a tomar una curva mucho antes de llegar a ella y una vez en el punto clave, un pisotón al embrague y la marcha se insertaba sola. Luego, el eje continuaba hacia las ruedas traseras desplazado por la derecha, con lo que el piloto se sentaba muy bajo.

La filosofía general del Talbot Lago era que resultase fácil de mantener por un equipo privado. Por eso, se evitaban sofisticaciones —caja de cambios aparte— y el peso era algo elevado: más de 910 kg en parrilla y sin piloto, frente a los 780 kg del *Alfetta* al que estaba destinado a enfrentarse... ▶

El circuito de Montjuïc (arriba): nada de extraño tiene el que lo considerasen como un pequeño Nürburgring...



Louis Rosier (izda.), vencedor en Bélgica... porque no tuvo que pararse; habitáculo de un Talbot-Lago reconvertido en Sport para Le Mans (dcha.); a la derecha del volante puede verse el mando de la caja de cambios preselección Wilson de cuatro velocidades.

Louis Rosier, Philippe Etancelin, Georges Raph, la *Ecurie France*, fueron recibiendo sucesivamente sus 'Lago' y, aunque lograron resultados, de inmediato se vio que el coche no era rival para los Alfa Romeo.

Pero Alfa optó por retirarse en 1949, tras ganar 10 carreras de un tirón... y perder a sus tres pilotos por enfermedad (Trossi) o accidente (Wimille y Varzi), dejando vía libre a la competencia... Los pilotos de Talbots Lago T26C, Maseratis 4CLT/48 *Sanremo* y Ferrari 125 podrían competir libremente y ganar.

El punto fuerte del T26C era el consumo, tanto de combustible como de neumáticos. Le convenían los circuitos despejados y las carreras disputadas de una sola vez. Nada de dos mangas y una final. Claro que en aquellos días casi nadie contaba con la pareja que el Automóvil Club Argentino había enviado a Europa con el fin de "ver lo que pasaba": Juan Manuel Fangio y Benedicto Campos.

Y lo que pasó fue que tras la victoria de Talbot en Montlhéry (Etancelin) y la tercera posición en Silverstone (Chiron), llegó Fangio con su Simca Gordini 15 y ganó el GP de Marsella, teniendo que conformarse Etancelin con la segunda plaza en un

circuito nada propicio para Talbot. Pero fue una carrera muy interesante, pues es la única vez -que yo sepa- que Fangio y Nuvolari coincidieron.

El *British Empire Trophy* (26-05) no registró la inscripción de ningún Talbot, pero en el *Grand Prix des Frontières* en Chimay (B), había ocho y Guy Mairesse supo llevar el suyo a la victoria. Dos semanas después, en Spa-Francorchamps, tenía lugar el Gran Premio de Bélgica, en cuya lista de inscritos figuraban, entre otros, dos Ferrari 125 oficiales y uno privado, los dos Maserati 4CLT del ACA y otros tres privados, un Alta de F2... y cinco Talbots-Lago, uno inscrito por la *Ecurie Nationale Belge* para Johnny Claes... y cuatro más inscritos directamente por fábrica -es decir, oficiales- para Etancelin, Levegh, Rosier y Mairesse!

Los entrenamientos servían ya para formar la parrilla de salida, pero en todas las fuentes consultadas, las carreras belgas carecen de tiempos en su parrilla (véase la de Spa en la otra página).

Villoresi llevó a cabo la mejor salida y pasó en primer lugar por *L'Eau Rouge*, seguido de Fangio y Farina. Pero al Maserati del argentino se le perforó un pistón en la segunda vuelta y tuvo que

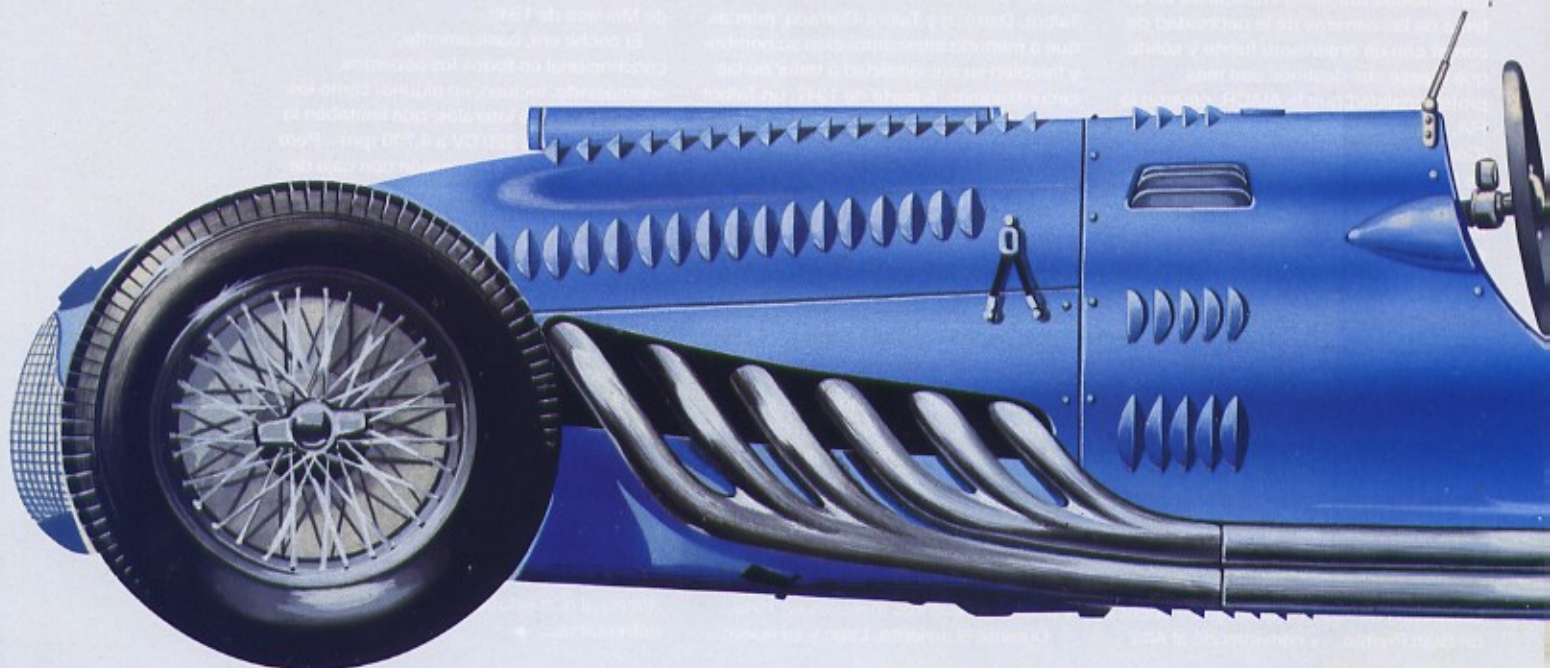
retirarse, dejando a Farina y Villorosi disputarse la victoria y proporcionar de paso un soberbio espectáculo sobre el veloz Spa. Farina fue líder durante dos vueltas y Villorosi en las tres siguientes. En la 7ª, Farina volvía a ir delante, pero en la 8ª sufrió un despiste en *La Source* y dañó la dirección, dejando a Villorosi en cabeza, seguido por su 'protegido' Alberto Ascari y, ya más lejos, Etancelin, Whitehead, Campos y Rosier. A pesar de dominar la carrera, los dos Ferrari no bajaban el ritmo y en las vueltas 10 y 11 tuvieron que parar a cambiar ruedas, dejando en cabeza a Etancelin, que iba a su aire, seguido de Whitehead y Rosier.

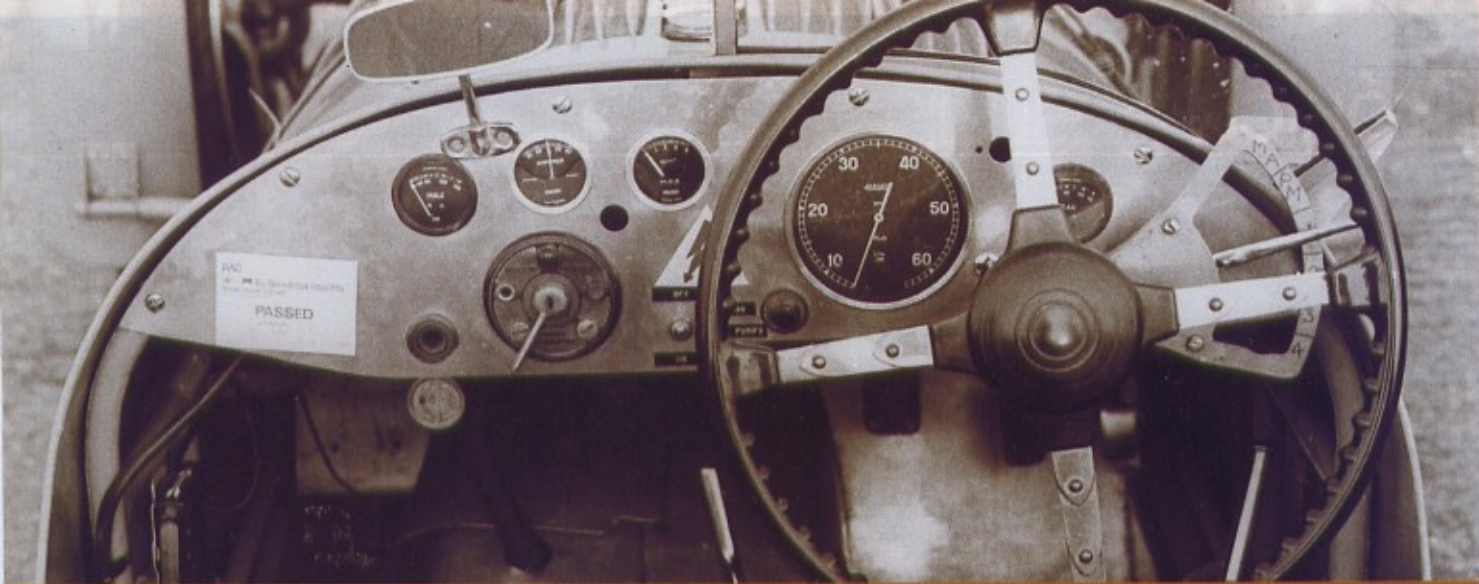
De todos modos, Villorosi había perdido poco tiempo y en la vuelta 14 volvía a estar en cabeza. No así Ascari, que perdió mucho terreno. Etancelin, que se mantenía segundo, se quedó sin caja de cambios en la vuelta 19 y a Campos le falló el motor en la 20.

En aquel momento, el líder era Villorosi, 2º iba Rosier 'chino chano', 3º Ascari a tumba abierta y 4º Whitehead: tres Ferrari y un Talbot Lago...

El desenlace real de la carrera, que era a 36 vueltas, tuvo lugar en la 21ª y en la 22ª, cuando los tres coches italianos

RODRIGO JAC. JAVIER DEL ARCO; ILUSTRACIÓN: 4 TIEMPOS/ARCO DEL ARCO





Parrilla de salida

2	L. Villoresi / 1.5 Ferrari 125 8
8	J. M. Fangio / 1.5 Maserati 4CLT/48
20	Ph. Etancelin / 4.5 Talbot-Lago 26C
12	G. Farina / Maserati 4CLT/48
6	P. Whitehead / 1.5 Ferrari 125
10	B. Campos / 1.5 Maserati 4CLT/48
24	L. Rosier / 4.5 Talbot-Lago 26C
4	A. Ascari / 1.5 Ferrari 125
14	F. Ashmore / 1.5 Maserati 4CLT/48
22	P. Levegh / 4.5 Talbot Lago 26C
26	G. Mairesse / 4.5 Talbot-Lago 26C
28	J. Claes / 4.5 Talbot-Lago 26C
16	R. Parnell / 1.5 Maserati 4CLT/48
18	G. Crossley / Alta GP

pararon a repostar y Rosier, el discreto, se colocó primero con 30s de ventaja sobre Villoresi, que no lograba reducir distancias –algo iba mal en el Ferrari– y finalmente tuvo que volver a parar en la vuelta 28. Los otros dos Ferrari estaban muy lejos y Louis Rosier pudo seguir a su aire hacia una victoria popular y merecida.

Una victoria que, lamentablemente, no iba acompañada de puntos, pues el Mundial no empezó hasta 1950. Pero una victoria que allá lejos, en Maranello, hizo ver a Enzo Ferrari que un 4.5 atmosférico podía ser tan veloz como un 1.5 sobrealimentado... y mucho menos voraz en ruedas y combustible. Dos años después, en Silverstone, Ferrari repetiría la

historia... pero con diferentes protagonistas: José Froilán González, al volante de un Ferrari 375 atmosférico, derrotaba a la escuadra Alfa por vez primera, abriendo una nueva vía hacia el Campeonato del Mundo... que no llegaría hasta 1952.

En cuanto a Rosier, siguió con Talbot y, aunque no ganó más Grandes Premios, subió varias veces al podio, sumó puntos y en 1950 le puso al T26C unos guardabarros y unos faros... y ganó las 24 Horas de Le Mans conduciendo él todo el tiempo, excepto un par de vueltas (10 minutos...) que le dejó el volante a su hijo Jean Louis mientras él se lavaba la cara. Tenía 47 años y se mató en Montlhéry en 1956. **1**

Clasificación final: 35 vta. x 14,492 km = 507,220 km

1° Louis Rosier

4.5 Talbot Lago T26C / 3h 15m 17,7s a 155,832 km/h.

2° Luigi Villoresi

1.5 Ferrari 125 F1 / a 49,1s

3° Alberto Ascari

1.5 Ferrari 125 F1 / a 4m 10,7s

4° Peter Whitehead

1.5 Ferrari 125 F1 / a 5m 27,9s

5° Johnny Claes

4.5 Talbot Lago T26C / a 1 vuelta

6° Fred Ashmore

1.5 Maserati 4CLT/48 / a 2 vueltas

7° Geoffrey Crossley

Alta GP / a 5 vueltas

Retirados:

Benedicto Campos

1.5 Maserati 4CLT/48 / vta. 20, motor

Philippe Etancelin

4.5 Talbot Lago T26C / vta. 19, cambio

Guy Mairesse

4.5 Talbot Lago T26C / vta. 15, accidente

Pierre Levegh

4.5 Talbot Lago T26C / vta. 10, ¿?

Giuseppe Farina

1.5 Maserati 4CLT/48 / vta. 8, accidente

Reg Parnell

1.5 Maserati 4CLT/48 / vta. 7, embrague

Juan Manuel Fangio

1.5 Maserati 4CLT/48 / vta 1, motor

Vuelta rápida: 5m 19,0s, Farina (1.5 Maserati 4CLT/48) a (aprox.) 163,6 km/h

Como no teníamos el coche de Rosier en Spa, lo hemos dibujado; obsérvese el enorme depósito de gasolina trasero, del que no hemos logrado averiguar su capacidad exacta.



#1 El gran día de Fisi (y de DC)

Giancarlo remató una calificación afortunada con una carrera perfecta; y David se relajó y corrió. Por P. Windsor

Nada iguala ese momento; ese instante en que las predicciones del ordenador, los modelos, la DCF y todos los números del mundo están a punto de ser validados por esas primeras vueltas en Montmoló. Es fundamental. Se puede trabajar en un coche, mejorarlo, desarrollarlo hasta hacerlo ganador. Si de entrada va bien, si le hace a uno sonreír, entonces... bienvenidos a otra dimensión.

Así fue con el Renault R25. Fue -de entrada- todo lo que no fue el R24, pese a las nuevas normas aerodinámicas, pese a los neumáticos más duros. El R24 era nervioso, inestable en la entrada en curva; era un coche difícil de equilibrar. Su ventana de manejo era pequeña. En cambio, el R25, con importantes cambios en el chasis (más peso delante, más

rigidez estructural, especialmente en la zona de los puntos de anclaje de la suspensión delantera con quilla en V) y por supuesto grandes modificaciones aerodinámicas, fue, desde el principio, una joya que pedía ser pilotada. Fernando Alonso sonreía al quitarse el verdugo ese día, Giancarlo Fisichella, 48 horas más tarde, hizo otro tanto.

El suyo fue un bonito regreso. En 2001, corrió la mar de bien con Benetton, cuando el coche era un hierro, y cuando todos lamentaron verle marchar. A finales de 2004, Fisi pudo por fin volver a la campaña de Oxfordshire, ver a sus colegas, saborear el momento.

Cómo no, nada había cambiado. Los chicos estaban más o menos igual que cuando los dejó -un par de canas por aquí,

música nueva por allá- y el nuevo gimnasio en la fábrica era enorme. Por lo demás, lo de siempre. Comieron en el bar, miraron el coche nuevo... era como si los años con Jordan y Sauber hubieran desaparecido sin dejar rastro. Volvía a estar en casa.

Pero Fisi lleva en esto el tiempo suficiente para saber que en el automovilismo nada es como uno espera. Ha liderado carreras, ha tenido la victoria a la vista... para perderla por un anclaje del asiento roto o un problema mecánico inesperado. Incluso se ha preguntado si es gafe, hasta el punto de no ganar la carrera en que por fin acabó primero. Sí, se llevó el trofeo. Sí, figura en el palmarés. Pero Brasil 2003 todavía duele: todavía preguntan si es un ganador. Hablan de Michael y Kimi y Juan Pablo y, sí, Fernando. ¿Fisi? Ah sí, Fisi. No nos olvidemos de Fisi.

Mientras tanto, en Milton Keynes, David Coulthard empezaba por fin a relajarse. Nada de preocupaciones corporativas. Nada de itinerarios enormes. Por primera vez en una década, parecía dueño de su propio destino. Hacía observaciones acerca de sistemas operativos y le escuchaban. Decía algo del ▶

¡Por fin Giancarlo ha ganado un gran premio como Dios manda! Claro que aprovechó su ocasión en la primera sesión, pero la remató con una gran victoria.



‘Era como si Jordan y Sauber hubieran desaparecido sin dejar rastro. Fisi volvía a estar en casa’



> Pilotos: 1ª prueba, Australia

1	Giancarlo Fisichella	10
2	Rubens Barrichello	8
3	Fernando Alonso	6
4	David Coulthard	5
5	Mark Webber	4
6	Juan Pablo Montoya	3
7	Christian Klien	2
8	Kimi Räikkönen	1

> Constructores

1	Renault	16
2	Ferrari	8
3	Red Bull Racing-Cosworth	7
4	Williams-BMW	4
5	McLaren-Mercedes	4



En el sentido de las agujas del reloj: Fisichella lider mientras Coulthard bloquea una rueda para birlarle el tercer puesto a Webber; el acierto de DC al elegir compuesto demostró su experiencia; JPM se mantuvo fresco e hidratado antes de la prueba; Schumi y Räikkönen tontearon en la cola sin resultado; Webber volvió a acabar quinto en casa.

EN LA OTRA PÁGINA: ROBERTO CARVALHO/GETTY IMAGES; ESTA PÁGINA: LORENZO BELLANCA/AG. CLIVE MASON/GETTY IMAGES; ROBERTO CARVALHO/GETTY IMAGES





Las remontadas de Barrichello (dcha.) y Alonso (abajo) pusieron al resto en evidencia; Fisichella (abajo, dcha.) disfruta de su mejor momento.



coche –que quería esto, eso y aquello– y los chicos se movían de inmediato. Sin reuniones, sin discusiones. Su experiencia y conocimientos se interpretaban como lo que eran: una gran ventaja para un equipo escaso de experiencia y conocimientos. Christian Horner, a quien DC hace años que conoce, estaba ahí para escuchar y responder. DC propuso cambios y métodos de personal. Ah, y un volante con una pantalla decente, por favor. Tengo que ver lo que hago.

El Jaguar-Cosworth modificado, ahora un Red Bull Racing RB1-Cosworth, fue como un Renault en sus primeros tests. Christian Klien notó de inmediato que el coche tenía mucha más estabilidad en la zaga, mucho más tacto. De hecho, si no se hubieran cronometrado sus primeras vueltas, habría jurado que iba mucho más rápido que en cualquier momento de 2004. El coche parecía firme, manejable y previsible, a pesar de su evidente reducción de apoyo. Las modificaciones invernales previstas –más rígido, más ligero, más sencillo– hicieron su papel. También la nueva aerodinámica.

Por lo tanto, mientras Melbourne se acercaba, DC empezó a vivir la vida como no ha hecho en mucho tiempo. La barba, el pelo más largo (por desgracia, se lo cortó antes de viajar a Australia) y, tal vez, una ventaja desleal: como hiciera varias veces en McLaren, DC se inclinó por la familia más dura de neumáticos, en contra de la tendencia Michelin. Presión, y el equipo fue a por ello. La novedad fue asombrosa.

Fisi empezó discreto en Melbourne, pues había mucho que aprender, mucho que lograr. Reduciendo al mínimo el kilometraje del motor, no rodó en la primera sesión y lo hizo con gasolina en la segunda, sintiendo el coche, sintiendo el agarre. P10. El sábado por la mañana hubo más tiempo muerto, con la pista mojada, que se fue secando en la cuarta sesión libre, cuando marcó un fino 1m 28,571s. P4. Aun así, el énfasis estaba en los McLaren, los Ferrari y Alonso, que giró casi un segundo más rápido.

Luego llegó la sesión oficial. Fisi, que salía 12º, fue el segundo piloto que optó por los neumáticos de seco. Jacques Villeneuve, que le precedía, hizo un trompo en su vuelta de calentamiento. Había mucho que perder y mucho que ganar.

Su vuelta fue impresionante en su perfección. Ni un error, sin levantar el pie ni siquiera cuando cayeron gotas de lluvia sobre su visera hacia el final de la vuelta. ¡P1! Y entonces empezó a llover.

DC, rápido en los libres del sábado, quedó decepcionado al ver que su coche iba dependido con intermedios en calificación. Dejó margen en todas partes; en frenada, en la entrada, al dar gas. A pesar de rodar en una pista más rápida que Klien, DC, con un sobreviraje inesperado, fue casi un segundo más lento que su compañero.

No obstante, durante la noche, DC encontró renovada confianza. Creían en él, trabajaban con él. Al día siguiente, con más gasolina que Christian, y de nuevo con

equilibrio, giró en 1m 28,892s: una pasmosa P3. Christian, más conservador, fue un segundo más lento. Suficiente para colocar a DC quinto en parrilla, por delante de su compañero y de Williams (un equipo al que DC ofreció sus servicios) y McLaren.

DC se valió de todo esto para alcanzar un resultado; es más, lo hizo al estilo de DC, bloqueando rueda en la Curva 1, pero haciéndose así con el tercer puesto de Mark Webber. Y ahí se quedó, rápido y consistente, durante la mayor parte de la carrera. Dio un toque a uno de los discos Minardi y echó a Mark a la hierba en la aceleración subsiguiente (“Tengo buena memoria”, dijo el australiano...); y, brevemente, cedió la posición a Webber, de nuevo en un doblaje. (DC la recuperó cuando la manguera del Williams causó problemas). No obstante, en pista, DC fue rapidísimo y decidido, como el ganador de GP que es. El Michelin ‘principal’ –el duro, único de su clase en carrera– se adaptó a la perfección a este coche en esta pista en este día. Otros –Button, Montoya, Trulli– se vieron apurados para dar con temperatura y agarre en sus gomas. Al final, sólo los dos Renault y el Ferrari de Rubens Barrichello superaron a Coulthard.

Fisi, poleman provisional por 2,1s, empezó el resto de su fin de semana el domingo con una vuelta de calificación perfecta y sin errores. Pole. Luego vino la salida abortada. Luego una salida perfecta, una primera curva perfecta, un equilibrio perfecto con mucho combustible. Luego un leve sobreviraje a medida que se aligeraba la carga de gasolina, pero nada preocupante. Luego algún que otro apuro en el tráfico y una reacción inmediata hacia el final de la carrera, cuando Rubens y Fernando empezaron a acercarse un poco. Desgaste de neumáticos perfecto, motor perfecto. Nada de vibraciones en las últimas vueltas. Ningún lapsus de concentración. Sólo una victoria, una victoria a lo Michael después de todos estos años. 🏆



#1 Cajón de sastre

Schumi absuelve de culpa a Nick; abandonos fantasma; Alonso irrumpe en el podio. Por Maurice Hamilton y V. F.



Con su abandono, Schumi (izda.) tiene derecho a un V10 nuevo en Sepang; Trulli (arriba) se fue para atrás después de una gran salida; Jenson (abajo) no encontró la velocidad necesaria.

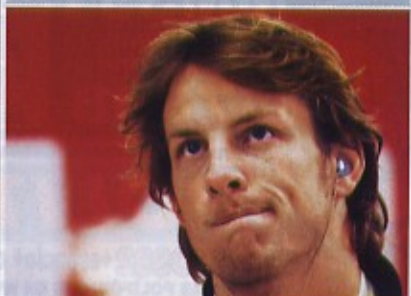


FOTO GRANDE: JEAN-FRANÇOIS GALEONNIER; CLIVE MASON/REUTERS IMAGES

Deporte de contacto

El paddock estaba dividido 50:50 sobre las culpas del incidente que eliminó a Michael Schumacher y Nick Heidfeld. Schumacher perdió impulso al salir de la Curva 2, y Heidfeld, que iba un largo por detrás, se lanzó al interior al llegar a la Curva 3. Schumacher mantuvo la trazada, así que Heidfeld se vio obligado a acabar su frenada en la hierba, los dos coches se tocaron y se salieron de la pista.

"Es imposible echar la culpa a uno de nosotros", dijo Michael. "Le vi detrás de mí al salir de boxes y dejé claro que iba a defender mi posición. En un momento dado, el perdí de vista en mis retrovisores, entré en la curva y noté que me golpeaban. He visto las imágenes del incidente. Heidfeld iba por la hierba, así que no controlaba el coche. No puedo culparle por tratar de adelantarme".

Heidfeld sostenía que Schumi no le dejó espacio. "Creo que hice una buena maniobra. Me empujó a la hierba, donde evidentemente es imposible frenar".

Abandono creativo

Una vez fuera de la puzolana, Schumacher abandonó, diciendo que no tenía sentido seguir. Lo cierto es que arrojar la toalla de forma tan inusual servía para explotar una laguna del reglamento que permite a un piloto cambiar el motor para la próxima carrera (sin sanción) si no acaba. BAR-Honda fue aún más cínico: Jenson Button y Takuma Sato (ambos fuera de los puntos) abandonaron en lugar de cruzar la meta. El director de competición Charlie Whiting dijo que la FIA controlará la situación.

Trabajado podio de Alonso

La lotería de las calificaciones hundió a Fernando Alonso en la parrilla, pero el español se resarcía el domingo con una actuación sensacional, que se saldó con un puesto en el podio y la vuelta rápida, la segunda de su carrera.

Alonso protagonizó además la mayoría de adelantamientos de la prueba. Por dos veces tuvo que superar a Jacques Villeneuve en la primera parte de la misma, cuando

rodaba décimo. En la séptima vuelta le superó en Ascari, pero Jacques le devolvió la jugada en la curva siguiente. Fernando tuvo que esperar 10 vueltas más para dar cuenta del Sauber, perdiendo un tiempo precioso que le alejaba casi irremediabilmente del cajón.

Salió séptimo de su primer repostaje, en la vuelta 25, por detrás de Jarno Trulli, a quien adelantó pasadas cinco vueltas. El segundo y último pit stop lo hizo en la vuelta 45, siendo el último piloto en parar, y esas vueltas extra le permitieron reincorporarse a pista tercero, desbancando a Montoya, Webber y Coulthard.

Los dos Renault fueron los únicos en rodar por debajo de 1m 26s en carrera.

Kimi y JPM no dan la talla

McLaren pareció pagar las consecuencias de enfrentar a Juan Pablo Montoya con Kimi Räikkönen, ya que ambos pilotos corrieron con menos cuidado del necesario tras unas sensacionales sesiones libres sobre seco.

Räikkönen estuvo a punto de estampar su MP4-20 en el muro en la sesión oficial del domingo, mientras trataba de rebajar el tiempo de Montoya. En carrera, otra excursión sobre un piano dañó un deflector, que se enganchó bajo el coche y afectó al comportamiento; no es que importara mucho porque ya había arruinado sus posibilidades al calar en la salida.

Por su parte, la carrera de JPM iba según lo previsto y se metió entre los seis primeros. Pero una salida por la hierba –al parecer doblando a un Jordan– le hizo perder un deflector y, según Ron Dennis, un puesto en el podio.

Rubens salva el honor rojo

Rubens Barrichello apareció entre los seis primeros casi a hurtadillas en la vuelta 18. Quien considerara acabado a Ferrari, allá él, porque fue una actuación memorable. Barrichello siguió remontando –a pesar de unos frenos traseros que se bloqueaban– y acabó segundo exclusivamente por sus méritos.

Todos los datos Melbourne

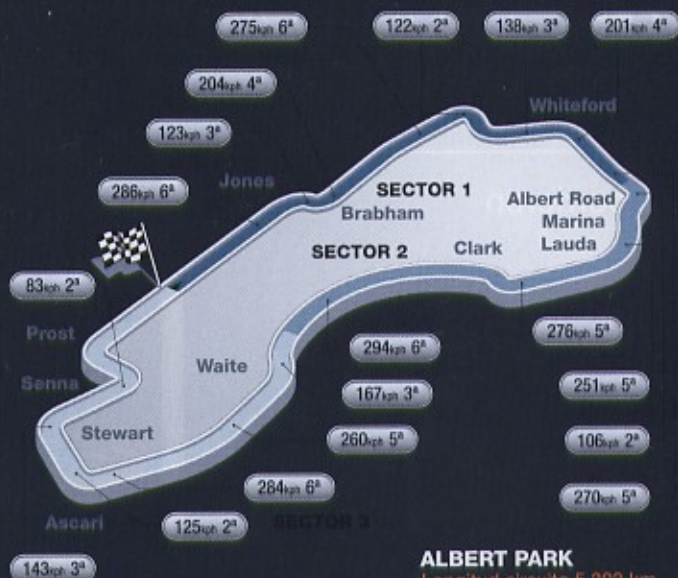
Tiempo Nublado y seco 19° Temperatura asfalto 24° Vueltas 57 Distancia 302,271 km Espectadores 118.200 (domingo)

CLASIFICACIÓN

Posición	Piloto y coche	Tiempo total	Pos. 1ª vuelta
1	Giancarlo Fisichella Renault R25 (Michelin)	1h 24m 17,336s	1
2	Rubens Barrichello Ferrari F2004 (Bridgestone)	+5,553s	8
3	Fernando Alonso Renault R25 (Michelin)	+6,712s	10
4	David Coulthard Red Bull-Cosworth RB1 (Michelin)	+16,131s	3
5	Mark Webber Williams-BMW FW27 (Michelin)	+16,908s	4
6	Juan Pablo Montoya McLaren-Mercedes MP4-20 (Michelin)	+35,033s	7
7	Christian Klien Red Bull-Cosworth RB1 (Michelin)	+38,997s	6
8	Kimi Räikkönen McLaren-Mercedes MP4-20 (Michelin)	+39,633s	16
9	Jarno Trulli Toyota TF105 (Michelin)	+63,108s	2
10	Felipe Massa Sauber-Petronas C24 (Michelin)	+64,393s	13
11	Jenson Button BAR-Honda 007 (Michelin)	R - 56 vueltas/cambio motor	11
12	Ralf Schumacher Toyota TF105 (Michelin)	+1 vuelta	12
13	Jacques Villeneuve Sauber-Petronas C24 (Michelin)	+1 vuelta	9
14	Takuma Sato BAR-Honda 007 (Michelin)	R - 55 vueltas/cambio motor	14
15	Narain Karthikeyan Jordan-Ford EJ15 (Bridgestone)	+2 vueltas	18
16	Tiago Monteiro Jordan-Toyota EJ15 (Bridgestone)	+2 vueltas	17
17	Patrick Friesacher Minardi-Cosworth PS04 (Bridgestone)	+4 vueltas	19

NO CLASIFICADOS

Michael Schumacher Ferrari F2004 (Bridgestone)	colisión - 42 vueltas	15
Nick Heidfeld Williams-BMW FW27 (Michelin)	colisión - 42 vueltas	5
Christijan Albers Minardi-Cosworth PS04 (Bridgestone)	cambio - 16 vueltas	20



ALBERT PARK

Longitud circuito 5,303 km

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

¿Lo sabías?

Fisichella y Trulli, primero y segundo en la parrilla por suma de tiempos, integraron la primera fila de parrilla totalmente italiana en 21 temporadas, desde que Elio de Angelis y Michele Alboreto coparan la primera fila del GP de Brasil 84 en Río.

VUELTA A VUELTA

VUELTA 1 Räikkönen cala en la parrilla; el pelotón da otra vuelta de formación (la distancia se reduce a 57 vueltas) y Kimi sale del pit lane. Fisichella líder seguido de Trulli, Coulthard, Webber, Heidfeld, Klien, Montoya, Barrichello, Villeneuve, Alonso y Button. M. Schumacher 14º, Kimi 15º

VUELTA 7 Alonso adelanta a Villeneuve en Ascari y Jacques le repasa en Stewart

VUELTA 9 Alonso sale largo en Waite

VUELTA 16 Coulthard golpea a Friesacher pero conserva el tercer lugar frente a Webber

VUELTA 17 Alonso supera a Jacques, 9º

VUELTA 21 Dos vueltas después de parar, Ralf vuelve a boxes para apretarse el arnés

VUELTA 23 Fisichella para, Rubens líder

VUELTA 24 Alonso baja de 1m 26s la vuelta antes de su primer pit stop

VUELTA 29 Fisi líder a media distancia seguido de Coulthard, Webber y Barrichello

VUELTA 30 Alonso adelanta a Trulli, 6º

VUELTA 43 Schumi y Heidfeld chocan

VUELTA 45 Alonso para y sale tercero detrás de Barrichello; ambos han desbancado en boxes a DC y Webber

VUELTA 57 Fisichella cruza la meta

Velocidades y paradas

VUELTA RÁPIDA

Fernando Alonso
1m 25,633s en la vuelta 24 (222,807 km/h)

VELOCIDAD MÁS RÁPIDA PUNTO MEDICIÓN
Michael Schumacher 322,7 km/h

VELOCIDAD MÁS LENTA PUNTO MEDICIÓN
Christijan Albers 302,4 km/h

PIT STOP MÁS RÁPIDO

Fernando Alonso 18,751s

PIT STOP MÁS LENTO

Narain Karthikeyan 26,034s

PARRILLA DE SALIDA

Posición	Piloto	1ª sesión	2ª sesión	Tiempo total	Primer pit stop
1	Giancarlo Fisichella	1m 33,171s	1m 28,289s	3m 01,460s	23
2	Jarno Trulli	1m 35,270s	1m 29,159s	3m 04,429s	18
3	Mark Webber	1m 36,717s	1m 28,279s	3m 04,996s	20
4	Jacques Villeneuve	1m 36,984s	1m 29,862s	3m 06,846s	22
5	David Coulthard	1m 36,320s	1m 28,892s	3m 07,212s	21
6	Christian Klien	1m 37,486s	1m 29,991s	3m 07,477s	20
7	Nick Heidfeld	1m 39,717s	1m 29,413s	3m 09,130s	18
8	Jenson Button	1m 41,512s	1m 30,616s	3m 12,128s	21
9	Juan Pablo Montoya	1m 45,325s	1m 29,320s	3m 14,645s	23
10	Kimi Räikkönen*	1m 44,997s	1m 30,561s	3m 15,558s	25
11	Rubens Barrichello	1m 45,481s	1m 31,341s	3m 16,822s	25
12	Narain Karthikeyan	1m 44,357s	1m 32,735s	3m 17,092s	19
13	Fernando Alonso	1m 47,708s	1m 29,758s	3m 17,466s	25
14	Tiago Monteiro	1m 46,846s	1m 33,483s	3m 20,329s	18
15	Ralf Schumacher	1m 51,495s	1m 31,222s	3m 22,717s	19
16	Patrick Friesacher	1m 50,864s	1m 37,499s	3m 28,363s	16
17	Christijan Albers	1m 49,230s	sin tiempo	sin tiempo	17
18	Felipe Massa	sin tiempo	sin tiempo	sin tiempo	27
19	Michael Schumacher**	1m 57,931s	sin tiempo	sin tiempo	26
20	Takuma Sato**	sin tiempo	sin tiempo	sin tiempo	20

*salió del pit lane **penalización motor

GP DISPUTADOS

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

CLAVE: R Retirado; NS No salido; DC Descalificado

#2 Primer ciclo de dos carreras

Por primera vez en la F1 moderna, los motores tendrán que aguantar un segundo GP consecutivo

Así corrieron

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



La visita a Malaisia tiene mucha más tela que ver los bñidos más sofisticados del mundo durante un par de horas. Uno de los platos fuertes de Kuala Lumpur es el mercado Chow Kit; es digno de ver.

Resultados 2004

Ocho primeros carrera

- 1 Michael Schumacher**
Ferrari F2004
1h 31m 07,490s
(204,384 km/h)
- 2 Juan Pablo Montoya**
Williams-BMW FW26 +5,022s
- 3 Jenson Button**
BAR-Honda C06 +11,568s
- 4 Rubens Barrichello**
Ferrari F2004 +13,616s
- 5 Jarno Trulli**
Renault R24 +37,360s
- 6 David Coulthard**
McLaren-Mercedes MP4-19
+53,098s
- 7 Fernando Alonso**
Renault R24 +1m 07,877s
- 8 Felipe Massa**
Sauber-Petronas C23
+1 vuelta

Ocho primeros parrilla

- 1 Michael Schumacher**
Ferrari F2004
1m 33,074s
(214,397 km/h)
- 2 Mark Webber**
Jaguar R5 +0,641s
- 3 Rubens Barrichello**
Ferrari F2004 +0,682s
- 4 Juan Pablo Montoya**
Williams-BMW FW26 +0,980s
- 5 Kimi Räikkönen**
McLaren-Mercedes MP4-19
+1,090s
- 6 Jenson Button**
BAR-Honda C06 +1,147s
- 7 Ralf Schumacher**
Williams-BMW FW26 +1,161s
- 8 Jarno Trulli**
Renault R24 +1,339s

Vuelta rápida

- Juan Pablo Montoya**
Williams-BMW FW26
1m 34,223s
(211,782 km/h)

Horarios

- Entrenamientos libres**
4.00-5.00 viernes 18 marzo
7.00-8.00 viernes 18 marzo
2.00-2.45 sábado 19 marzo
3.15-4.00 sábado 19 marzo
- Calificaciones**
6.00 sábado 19 de marzo
4.00 domingo 20 de marzo
- Carrera**
8.00 domingo 20 de marzo

¿Quieres ir?

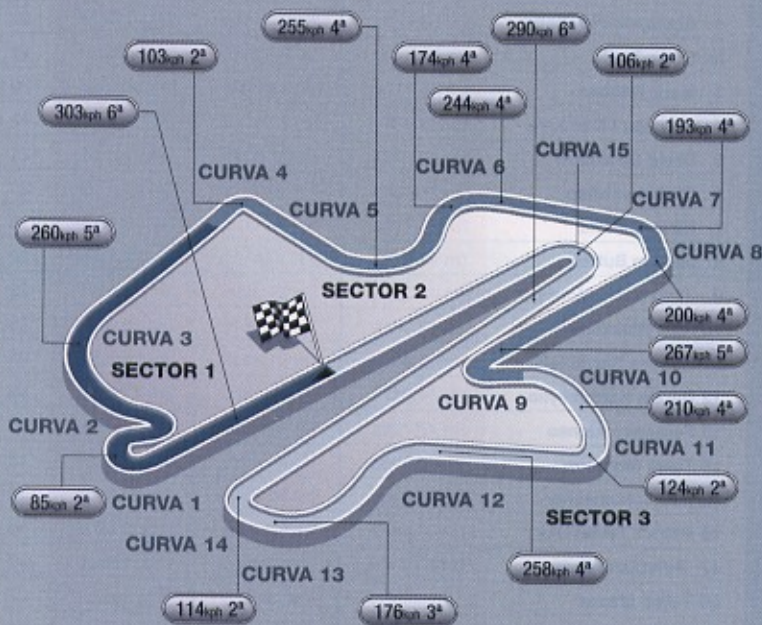
Información circuito
www.malaysiangp.com.my
Tel.: 0060 3 8526 2000

Según el piloto



Anthony Davidson

"Es un circuito con elevadas fuerzas G; dependes mucho de la aerodinámica, y es muy físico y técnico. La ancha y larga recta de boxes te hace pensar que llegas muy lento a la frenada de la Curva 1. Luego la pista baja y hace falta buena tracción. La 3 es bacheada, lo que afecta al coche hacia la 4, que es ciega. Las Curvas 5 y 6 son geniales; la 5 es casi plana y es importante una trazada cerrada. Si se hacen bien, las Curvas 7 y 8 son una sola. La 9 y 10 son fáciles pero en la 11 siempre piensas que podrías haber ido más rápido. Luego la pista desciende otra vez. La 13 es fácil y la 14 es igual que la 11 pero más cerrada. En la horquilla hay que apurar la frenada todo lo posible porque no te perjudica a media curva".



SEPANG, MALAISIA

Longitud circuito 5,543 km Número de vueltas 56
Distancia de carrera 310,408 km



En Sepang 2004, Webber se sacó una de las vueltas de calificación más brillantes de los últimos años.

STEVEN TESTA/AT; ARMANDO LAI; MARK THOMPSON/GETTY IMAGES; GETTY IMAGES

RINCÓN HISTÓRICO

Webber se mete en primera línea

Fue el año pasado en Malasia que Mark Webber dio el golpe que cambiaría su carrera

Hay circuitos, como Mónaco, en los que las calificaciones pueden arrojar sorpresas, pero no suele ser así en Malasia. En los cinco primeros años de la carrera, la primera fila de la parrilla fue copada por un equipo en tres ocasiones.

Ferrari (Michael Schumacher y Eddie Irvine en 1999, y Schumacher y Rubens Barrichello en 2001) y Renault (Fernando Alonso y Jarno Trulli en 2003) maximizaron sus reglajes de Sepang, relegando a todos los demás en parrilla. Incluso en 2000 y 2002, Ferrari calificó primero y cuarto, y primero y tercero.

Pasemos pues a 2004 y una vez más Schumacher, por quinta vez en seis carreras en Malasia, marcó la

pole. Y Barrichello fue tercero. Pero esta vez entre ellos se intercaló, para asombro general, el Jaguar R5 de Mark Webber, que seguramente hizo más por su carrera en esa sesión oficial que en el resto de sus dos años con Jaguar. Fue una vuelta sensacional, aunque cediera más de seis décimas a Schumi (el segundo Jaguar de Christian Klien estaba en un mediocre 13º lugar).

Por desgracia, tanto para Webber como para el equipo, el potencial que el R5 mostró ese día no volvería a repetirse. Un fallo en el sistema anticalado le apartó de los 10 primeros en la primera curva y, aunque en la tercera ya era octavo, un incidente con el Williams de Ralf

Schumacher, un pinchazo y una penalización de drive-through precedieron al trompo que le hizo abandonar en la vuelta 24.

Ahora Jaguar es Red Bull pero, aunque parezca mentira, de los 22 pilotos participantes en el primer GP de Malasia, 13 siguen en F1. No obstante, sólo siete —M. Schumacher, Barrichello, David Coulthard, Juan Pablo Montoya, Jarno Trulli, R. Schumacher y Jacques Villeneuve— son titulares; dos, Ricardo Zonta y Pedro de la Rosa, participarán al menos en los libres del viernes. Para Marc Gené, Luca Badoer, Alex Wurz y Olivier Panis, su función está, por ahora, limitada a los tests.

Stewart Williams

‘AUNQUE PAREZCA MENTIRA, DE LOS 22 PILOTOS DEL PRIMER GRAN PREMIO DE MALASIA, 13 SIGUEN EN F1’

BOLA DE CRISTAL

¿Cuántos sobrevivirán a Sepang?

Hará calor y será una tortura para motores y neumáticos

Ya verán que a los responsables de los motores se los verá pálidos en la última fase de la carrera, sobre todo si uno de sus coches está en zona de podio. Los 5,3 km del circuito de Sepang se harán eternos mientras los pilotos llevan sus motores al final de su ciclo de 1.500 km de vida útil, casi cuatro veces la distancia que tenían que recorrer hace apenas dos años.

Eso va a poner a prueba los mecanismos internos de los V10 al final del periodo obligatorio de dos carreras que entró en vigor este año. Se pueden llevar a cabo todos los ensayos en el banco que se quieran, pero nada puede reproducir exactamente el hacerlo el día en cuestión, especialmente si Malasia está a la altura de su fama de calor bestial. El año pasado, el termómetro alcanzó los 36º, suficientes para tener a los ingenieros preocupados por el posible recalentamiento causado por lo compacto de la carrocería y el capó motor, en aras de la aerodinámica.

La única y pequeña compensación para los motoristas es que Sepang no es un circuito de potencia a pesar de las dos largas rectas que flanquean la tribuna principal. Pero está entre las cinco pistas más severas en cuanto a uso del motor, pues esas dos rectas hacen que el 55% de la vuelta se recorra a todo gas. Eso es mucho tiempo rozando las 19.000 rpm.

Luego están los neumáticos. Con la temperatura del asfalto que estará en los 50º, se armará la gorda cuando los pilotos se vean apurados para hacer que un juego de ruedas les dure toda la carrera. Se trata de reglar el chasis para que no castigue las gomas, pero toda variación de temperatura y humedad podría cambiar el equilibrio del coche.

Lo irónico es que Sepang se diseñó expresamente para la F1, con rectas superanchas, amplias escapatorias y espléndidas instalaciones. Pero los motoristas no repararán en ello si uno de sus pilotos deja una estela de humo azulado por la pista a una vuelta del final.

Maurice Hamilton



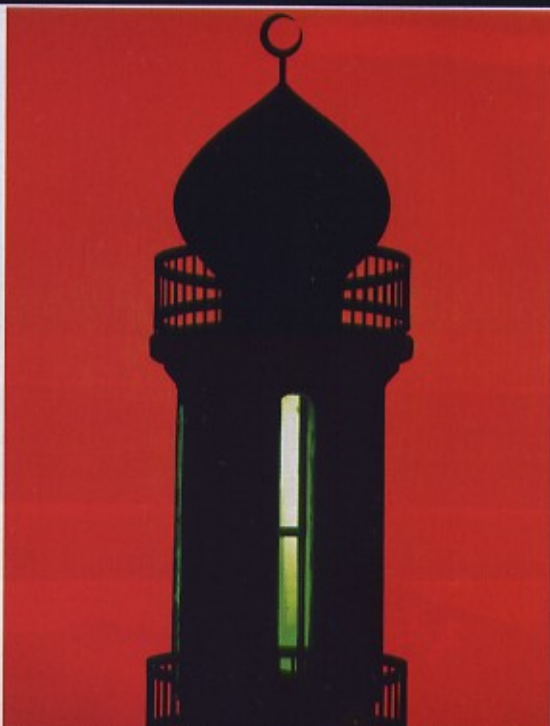
Sepang estará a la altura de las circunstancias.

#3 El desierto castigará las gomas

Incluso después de tres cambios en condiciones inesperadamente frías, en 2004 la degradación de ruedas fue alta

Así corrieron

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



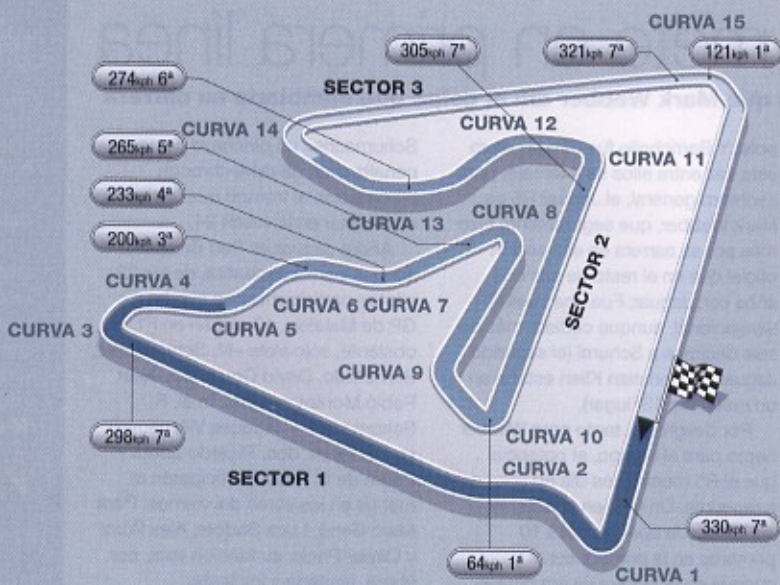
Si vas a ir al GP de Bahrein, vale la pena explorar la ciudad de Manama y sus mezquitas, calles peatonales y mercados, así como algunos de los hoteles más elegantes del golfo Pérsico.

Según el piloto



Anthony Davidson

"Han hecho un gran trabajo—visto que está en el desierto—y le han dado mucho carácter. La recta principal es larguísima, parece la de Malasia, pero la frenada para la Curva 1 es más emocionante porque es más cerrada y hay mucho agarre. La 2 es a fondo, la 3 y la 4 serpentean en bajada. La 5 es más lenta que Becketts y reduces a cuarta. La horquilla de la Curva 8 es un buen punto de adelantamiento. La 9 es genial, una izquierda en bajada que se cierra. La Curva 11 es divertida: es en subida y se va abriendo. La Curva 13 es a fondo y la 14 tiene una larga zona de frenada; si la clavas, puedes superar a otro en la 15, que tiene una entrada muy cerrada pero se abre a la salida".



SAKHIR, BAHREIN

Longitud circuito 5,417 km Número de vueltas 57
Distancia de carrera 308,523 km

Resultados 2004

Ocho primeros carrera

- 1 Michael Schumacher**
Ferrari F2004
1h 28m 34,875s
(208,976 km/h)
- 2 Rubens Barrichello**
Ferrari F2004 +1,367s
- 3 Jenson Button**
BAR-Honda 006 +26,687s
- 4 Jarno Trulli**
Renault R24 +32,214s
- 5 Takuma Sato**
BAR-Honda 006 +52,460s
- 6 Fernando Alonso**
Renault R24 +53,156s
- 7 Ralf Schumacher**
Williams-BMW FW26
+58,155s
- 8 Mark Webber**
Jaguar R5 +1 vuelta

Ocho primeros parrilla

- 1 Michael Schumacher**
Ferrari F2004
1m 30,139s
(216,345 km/h)
- 2 Rubens Barrichello**
Ferrari F2004 +0,391s
- 3 Juan Pablo Montoya**
Williams-BMW FW26
+0,442s
- 4 Ralf Schumacher**
Williams-BMW FW26
+0,494s
- 5 Takuma Sato**
B.A.R.-Honda 006 +0,688s
- 6 Jenson Button**
BAR-Honda 006 +0,717s
- 7 Jarno Trulli**
Renault R24 +0,832s
- 8 Olivier Panis**
Toyota TF104 +1,547s

Vuelta rápida

Michael Schumacher
Ferrari F2004 1m 30,252s
(216,074 km/h)

Horarios

Entrenamientos libres
9.00-10.00 viernes 1 de abril
12.00-13.00 viernes 1 de abril
7.00-7.45 sábado 2 de abril
8.15-9.00 sábado 2 de abril
Calificaciones
11.00 sábado 2 de abril
8.30 domingo 3 de abril
Carrera
12.30 domingo 3 de abril

¿Quieres ir?

Información circuito
www.bahraingp.com
Tel.: 00973 1745 0000

Moss (Vanwall), lanzado a la victoria en Marruecos 58, pero Hawthorn ganó el título.

STEVEN TZOGANIS, LORENZO BELLANCAIAT, ARCHIVO LAR, GETTY IMAGES



RINCÓN HISTÓRICO

Circuitos de F1 que no cuajaron

Este año, dos carreras –Bahrein y China– harán un bis, pero muchas no lo consiguieron

Cuando el circuito de Sakhir haya acogido su segundo GP, ya lo habrá hecho mejor que la larga lista de circuitos que sólo han celebrado una prueba puntuable; en total, son 10.

Algunos, como Riverside, Sebring y Dallas en EE UU, y Monsanto, una pista ratera en Lisboa, se explican por el baile constante de escenarios en algunos países. Otros, como el circuito Bugatti de Le Mans, el ultrarrápido Avus y Zeltweg, sencillamente no fueron muy bien recibidos.

Donington Park hizo su única incursión en F1 en 1993 –cuando organizó el GP de Europa–, lo que nos deja Pescara y Ain Diab.

Pescara entró a hurtadillas en el calendario en 1957, tras la anulación de los GP de Bélgica y Holanda. Organizado con poca antelación, este circuito rutero y bastante peligroso de 25,58 km sigue siendo el más largo usado para una prueba puntuable de F1.

Ain Diab (Casablanca), escenario del único GP de Marruecos y de la única carrera jamás celebrada en el norte de África, fue otra historia. Marruecos se independizó de Francia en 1956 y solicitó una carrera, en el veloz circuito rutero de Ain Diab, para contribuir a afirmar su identidad nacional. Lo consiguió y, para darle más sabor, le concedieron la última fecha de la temporada 58.

Stirling Moss y Mike Hawthorn llegaron con opciones al título, aunque a Hawthorn le bastaba el tercer puesto y Moss tenía que ganar y marcar la vuelta rápida.

Moss ganó y sumó el punto de la vuelta rápida, pero Mike fue segundo después de que Phil Hill, siguiendo las órdenes de Ferrari, dejara pasar al inglés en una carrera empañada por la muerte de Stuart Lewis-Evans. Hawthorn se retiró, pero falleció tres meses más tarde en un accidente de tráfico, en un pique entre su Jaguar y el Mercedes de Rob Walker.

Y Marruecos, tras realzar en efecto su imagen internacional, no volvió a solicitar la carrera.

Stewart Williams

'STIRLING MOSS Y MIKE HAWTHORN LLEGARON AL GP DE MARRUECOS CON OPCIONES A GANAR EL TÍTULO'

BOLA DE CRISTAL

Aquí sólo valen las conjeturas

Las nuevas normas podrían hacer estragos en Bahrein

El año pasado la F1 visitó Bahrein por primera vez. Evidentemente, había mucho que aprender: el circuito era nuevo en todos los sentidos, porque no había habido tests precarrera. Aun así, algunas indicaciones preocupan a los equipos ante su regreso a Sakhir.

En 2004 sólo hubo tres abandonos, pero todos fueron relacionados con el motor. Y los dos primeros clasificados –Michael Schumacher y Rubens Barrichello– tuvieron problemas con los neumáticos ampollados. Fue una carrera con no menos de tres pit stops, y en un día 10º más fresco que en calificación. Vale, tal vez Bridgestone fuera demasiado agresiva en la elección de neumáticos dada la limitada información disponible, pero es preocupante, habida cuenta de que los libres del viernes volverán a ser el estreno con los coches de 2005.

Los pilotos deberían percibir un cambio a mejor después de las quejas del pasado año de que las zonas arenosas 'pegadas' al borde de la pista dejaban que arena y restos pasaran al asfalto cada vez que un piloto salía largo, que era a menudo. Una solución más permanente se habrá añadido a una lista de saneamiento que incluyó asegurar las rejillas de drenaje de los pianos.

Aparte de los neumáticos, la otra preocupación son los frenos. Las fuertes frenadas del circuito exigen prudencia en las fases en que los coches ruedan cargados de gasolina. Al menos eso encajará con la necesidad de cuidar los neumáticos, sobre todo en el primer cuarto de carrera. Este año no se producirán conductos de frenos más grandes en el circuito; la refrigeración necesaria formará parte del paquete de fábrica.

El efecto del circuito de Sakhir sigue estando por ver. Las instalaciones podrán ser magníficas, pero un paddock immaculado y sin alma hace suspirar por Silverstone y Spa. Seguramente los pilotos sentirán lo mismo mientras luchen por completar sus 57 difíciles vueltas.

Maurice Hamilton



En 2004 Schumacher ganó con tres paradas.

bandera negra

Querido David:

Tengo entendido que el pez gordo de Red Bull dice que puedes dejar a un lado los convencionalismos en tu papel clave como jefe de filas en ese Jaguar R6 repintado. No te afeites, si no quieres. No tienes por qué aprenderte el dossier de prensa como un loro. Y, lo mejor de todo, no hay ningún maldito escandinavo a la vista.

Räikkönen, Häikkönen, Gilipöikkönen; desde luego, los finlandeses ya no son lo que eran, ¿verdad? Tú ya me entiendes. Entre nosotros, DC, soy bastante ingenuo en lo de empinar el codo. Mis gustos tiran hacia lo conservador, ya te haces una idea, ¿no? Una botella de vino tinto y una taza de té prácticamente definen mis gustos, aunque preferiría no hablar de los niveles de consumo, si a ti te da igual. Todo lo cual me lleva a la mercancía ésta de Red Bull que parece que va a impulsar tu coche esta temporada.

Evidentemente, el tal Mateschitz hizo algo gordo. Se cuenta que hace 20 años estaba viajando por Asia cuando tropezó con un brebaje de brujería que bebían unos camioneros tailandeses con cara de sueño. Al parecer les ayudaba a mantenerse despiertos mientras conducían de noche, algo que siempre es conveniente, o eso cabría pensar.

Eso es, DC, sé auténtico y déjate crecer un poco de barba, para variar. A ver si así conjuras el frío ambiente de Red Bull.

En fin, resumiendo, el amigo Mateschitz se procuró la receta, la afinó para los gustos europeos y todo el tinglado despegó a lo grande en 1987. Y, a pesar de ir envasado en latas que más bien parece que fueran a contener algún aditivo Wynn's, ha acumulado una fortuna de tropecientos millones de dólares desde que lo sacó al mercado.



MARK THOMPSON/GETTY IMAGES

'Dos títulos que razonablemente podrías haber esperado ganar fueron echados por la ventana, en beneficio de D. Hill y JV'

Ahora posee los medios para volar por ahí en un reactor Falcon 900, y además ha adquirido el antiguo equipo Jaguar F1 con la calderilla. He de añadir que habla muy bien de ti, igual que sir Frank Williams, que hace poco expresó su opinión de que en 2005 tu Red Bull RB1 podría estar en disposición de dar alguna que otra sorpresa. Qué vista, el tío.

Un oficio raro, la F1, ¿no te parece? Éste es el tipo que te puso fuera de juego al final de 1995, permitiéndote embarcarte en un periplo de nueve años en el bajel de McLaren-Mercedes. En tu lugar, fichó a ese chaval canadiense, Juanito Pueblonuevo. ¿Resultado final? Dos títulos que razonablemente podrías haber esperado ganar echados por la ventana, en beneficio de D. Hill y el susodicho, respectivamente. Esta nostalgia sentimental está muy bien, pero no me fijé en que los jefazos de Williams perdieran el trasero por ficharte esta vez. Pero vamos, siempre es posible que el Tío Frank le hubiera estado dando a la Budweiser y por lo tanto fuera un poco lento de reflejos.

También me tienen perplejo las afirmaciones de que de algún modo Cosworth está listo para hacer aparecer como por arte de magia un V10 supervitaminado a tiempo para el ecuador de esta temporada. Desde luego espero que así sea, pero esto elude el problema de por qué demonios no lo hicieron hace cuatro años. También me preocupa un poco que el equipo Red Bull parezca un grupo totalmente austriaco, con Helmut Marko y Günther Steiner claramente al timón, aunque sea el contraamaestre Christian von Horner quien esté atento a los icebergs en el puente y es de suponer que también sea el primero de la lista si todo esto acaba siendo una reedición del Titanic.

Con todo, si hemos de creer a algunos en el paddock, puede que acabes saboreando el champán después de abrirte paso entre los restos para hacerte con un lugar en el podio. Y si no —y necesitas algún tipo de reconstituyente—, estoy seguro de que tus viejos colegas de McLaren no vacilarán en ofrecerte un vaso de cualquier jugo que se te antoje. Caray, tienen Warsteiner y Johnnie Walker a bordo, junto con Nescafé para las resacas.

En fin, buena suerte en esta nueva temporada. Y mantente alejado de ese tal Calvin Klien en el otro Jaguar. Si este año vas a embestirle, al menos asegúrate de que esta vez lo estás doblando.

Chinchín. ¿O tendría que decir *gingin*?

Te saluda cordialmente,

Mr. Paddock