AYRTON SENNA RECUERDOS Y ANECDOTAS DEL GRAN CAMPEON

F1 RACING

F1 RACING

100% FORMULA 1

JUNIO 2004 - Nº 64 - 4,95 €

GRAN REPORTAJE

McLAREN: EL PORQUÉ DE LA DEBACLE

¿CÓMO HA IDO TODO TAN MAL? ¿DE QUIEN ES LA CULPA?

ENTREVISTA

FERNANDO ALONSO

Las remontadas y adelantamientos del español animan el inicio del Mundial

ENTREVISTA

JENSON BUTTON

BAR-Honda destapa el tarro de las esencias y el piloto inglés presiona a Ferrari

FERRARI F2004

REVELAMOS LOS SECRETOS DE SU INCREÍBLE VELOCIDAD

ADEMÁS: LA OTRA CARA DE MICHAEL SCHUMACHER, EMBAJADOR DE LA SEGURIDAD VIAL

8 424094 000586 00064

Contenido

Junio 2004

OFERTA DE SUSCRIPCION EN LA PAGINA 81



60

McLaren: la debacle
Trayectoria negra: *F1 Racing* reconstruye la caída en picado del equipo de Woking.

>Secciones

8 **Parade**
Imágenes de Imola para el recuerdo

12 **Pitpass**
Max Mosley rehace las normas de la F1

18 **Joan Villadelprat**
La estrategia de carrera es toda una ciencia

20 **Javier del Arco**
Un viejo rockero de visita en Montmeló

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

94 **Previo GP: Mónaco**
Montoya quiere repetir la victoria de 2003

96 **Previo GP: Europa**
Williams obtuvo el doblete el año pasado

98 **Bandera negra: Eddie Jordan**
Que sólo corran Jordans, Minardis y McLarens

>Artículos

EN PORTADA
24 **Por qué es tan bueno el F2004**
Nuestro redactor técnico analiza qué hace del último Ferrari un grande en potencia.

EN PORTADA
32 **Fernando Alonso**
El español llegó a Montmeló con un podio, dos remontadas y muchos adelantamientos.

36 **Entrevista: Bob Bell**
El director técnico de Renault habla de su puesto, la evolución del R24... y de BAR.

EN PORTADA
38 **Dennis: mi amigo Ayrton**
El patrón de McLaren revela las anécdotas de sus años con el campeón desaparecido.

EN PORTADA
42 **¿Cómo de bueno es Jenson?**
De repente se ha abonado al podio y de pronto ya no es un segundón. Escuchémosle.

EN PORTADA
48 **El otro Michael Schumacher**
Una faceta del campeón distinta de la que estamos acostumbrados, lejos de la pista.

56 **Bruni, ¿otra estrella Minardi?**
Aquí hay un talento prometedor, como se vio en la Euro 3000, y también es rápido en F1.

EN PORTADA
60 **¿Volverá McLaren a sonreír?**
La peor crisis de la historia de McLaren se remonta a cierto momento a finales de 2000.

68 **Tres generaciones de pilotos**
F1 Racing reunió por primera vez a Jack Brabham, Alan Jones y Mark Webber.

76 **Crónica GP: San Marino**
La cuarta de Schumi, pero Button brilló con luz propia y se anotó su primera pole position.

86 **Crónica GP: España**
Ejem, la quinta. Y doblete de Ferrari. Esta vez Renault volvió a ser el mejor de los demás.

F1 RACING

Fotografía Portada Lorenzo Bellanca/LAT **Fotografías Contenido** Neil Cooper, xpb.cc, Lorenzo Bellanca/LAT, Archivo LAT, Michael Cooper/LAT, Steve Etherington/LAT **Agradecimiento especial a** Danny Bainton, Emma Bearpark, Hanspeter Brück, Nova Brishmohsti, Ian Brown, Steve Burgess, Eddy Butcher, John Button, Jane Chapman, Liam Clogger, Luca Colajanni, Laura Copper, Paul Cottingham, Iain Cunningham, Alan Donnelly, Dirk de Beer, Ross Gregory, Dave Hennessey, Peter Highett, Silvia Hoffer Oleni Hughes, Samantha Jampton, Graham Jones, Sabine Kehm, Bradley Lord, Ruth Mathewson, Ann Norris, Tracy Novak, Angie Pusciuli, Barbara Premoli, Helen Temple, Desmond Tumulty, Simon Wachter, David Ward, Claire Williams, Jonathen Williams, Richard Woods

Próximo número El próximo número de F1 Racing saldrá a la venta el día 10 de junio



>42
Una racha de podios ha convertido a Jenson en el hombre de moda.

>38
Recuerdos y anécdotas sobre Senna de labios de su ex patrón Ron Dennis.





>24
Ferrari no para. El F2004 es el mejor F1 de su historia.



>86
La F1 pasó por España en olor de multitudes: 108.300 espectadores.

>56
Gimmi Bruni: conozcamos mejor al último descubrimiento de Minardi.





>48
Exclusiva mundial: acompañamos a Michael y Max.

Dinero para todos



Se ha abierto el debate sobre el futuro de la Fórmula 1. La Federación Internacional del Automóvil (FIA) ha lanzado sobre el tapete todas las figuras de la baraja que guarda en su mano, nuevas normativas sobre la concepción de los monoplazas y la competición: neumáticos monomarca, restricciones aerodinámicas, motores V8, nuevo sistema de calificación, reducción de costes, etc.

Max Mosley, el presidente, les ha puesto fecha, 2008, no se trata de una acción previsora, simplemente es una jugada con ventaja, porque en 2007 vence el famoso Acuerdo de la Concordia, el pacto entre todos los equipos que rige, de verdad, la F1 actual y que contempla el reparto de los beneficios. Cualquier cambio o modificación exige el consenso y la unanimidad de todos, la más mínima insinuación que rebaje el negocio o comprometa la ventaja de los grandes queda automáticamente descartada. El casino ha abierto las puertas, todos hablan de neumáticos slick con estrías o de cartón piedra para soportar todo un fin de semana de carreras. A los motoristas que quieren vender turismos V10 les cuesta pensar en los propulsores V8 de carreras, pero lo que realmente les importa a todos y de lo que no conversan en público es del dinero. Bernie Ecclestone disfruta del mayor porcentaje de ganancias por los derechos de televisón y está más fuerte que nunca con el mundial paralelo fracasado. Más que retener su porción o aumentarla, lo que de verdad le preocupa es mantener el control y evitar que las tensiones de todos acaben por rebajar el actual nivel de la F1 que el genio inglés ha convertido en un espectáculo mundial.

Xavier Guillén Elena

nuestras firmas

> Steve Matchett
Cada vez parecen hacerse más sofisticados, pero no importa lo complejos que sean los monoplazas de F1, el redactor técnico de *F1 Racing* no sólo lo controla todo, sino que también posee una asombrosa capacidad para explicarlo en términos sencillos. Este mes nos describe la base fundamental del rendimiento del Ferrari F2004 (página 24).



> Barbara Premoli
El décimo aniversario de la muerte de Ayrton Senna ha despertado el recuerdo del gran campeón brasileño. Barbara, directora de la edición italiana de *F1 Racing*, nos ofrece un artículo de homenaje a Senna (página 38) a partir de los recuerdos, anécdotas y vivencias de Ron Dennis, su patrón en McLaren.



> Matt Bishop
Matt acompañó a Schumi a Dublín, donde el piloto de Ferrari respaldó la firma de la Carta Europea de Seguridad Vial, codo con codo con Max Mosley, presidente de la FIA (página 48). Una ocasión única para desvelar una faceta desconocida del seis veces campeón del mundo, un hombre que ya es mucho más que un piloto de F1.



> Michael Cooper
Parece que Michael tiene la cabeza ocupada en más cosas aparte de sacar fotos, ¿verdad? Cuando no está de viaje a las carreras de F1 por todo el mundo, le gusta pasar el tiempo en su casa en Belfast. Así que dio un salto para acercarse a Dublín y cubrir la visita que efectuó Michael Schumacher a Irlanda para la FIA.



F1 RACING

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

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

gerente
C. Bonicel
editor y director
Franc Machado

redacción
Xavier Guillén
Valentí Fradera
colaboradores
Javier del Arco
Joan Villadelprat
Álvaro Rubio
Xavier Pérez

jefe de producción
Guillermo Escudero
maquetación
Montserrat Planas
fotomecánica
Jéssica Cabana
Carolina Rodríguez
responsable comercial
Roger Roca
publicidad.f1racing@ixo.es
comerciales
Eva Matute
Iván Arroyo

responsable de suscripciones
Mónica Losada
suscripciones@ixo.es

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

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

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

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

F1 Racing es una marca comercial de Haymarket Magazines Ltd. utilizada bajo licencia por Ixo Publishing Ibérica en español.

F1 Racing se publica cada mes en Alemania, Australia, Brasil, China, EE.UU., España, Finlandia, Francia, Gran Bretaña, Grecia, Holanda, Hong Kong, India, Indonesia, Italia, Japón, Oriente Próximo, República Checa, Rusia y Ucrania, Suecia, Sudáfrica, Suramérica y Turquía por Haymarket Autosport Classic Publications Ltd., una división de **Haymarket Magazines Ltd. Fórmula Uno, Fórmula 1 y F1 son marcas comerciales de Formula One Licensing BV, empresa del Formula One Group, y se utilizan bajo licencia**
director editorial Mal Nichols
director financiero Brian Freeman
presidente Eric Vardon-Roe
Depósito Legal: B-4883-1999
Precio para Península 4,95 €
Precio para Islas Canarias, Ceuta y Melilla 5,10 €

PRINTED IN SPAIN
impresión Litografía Rosés
distribución Disperia

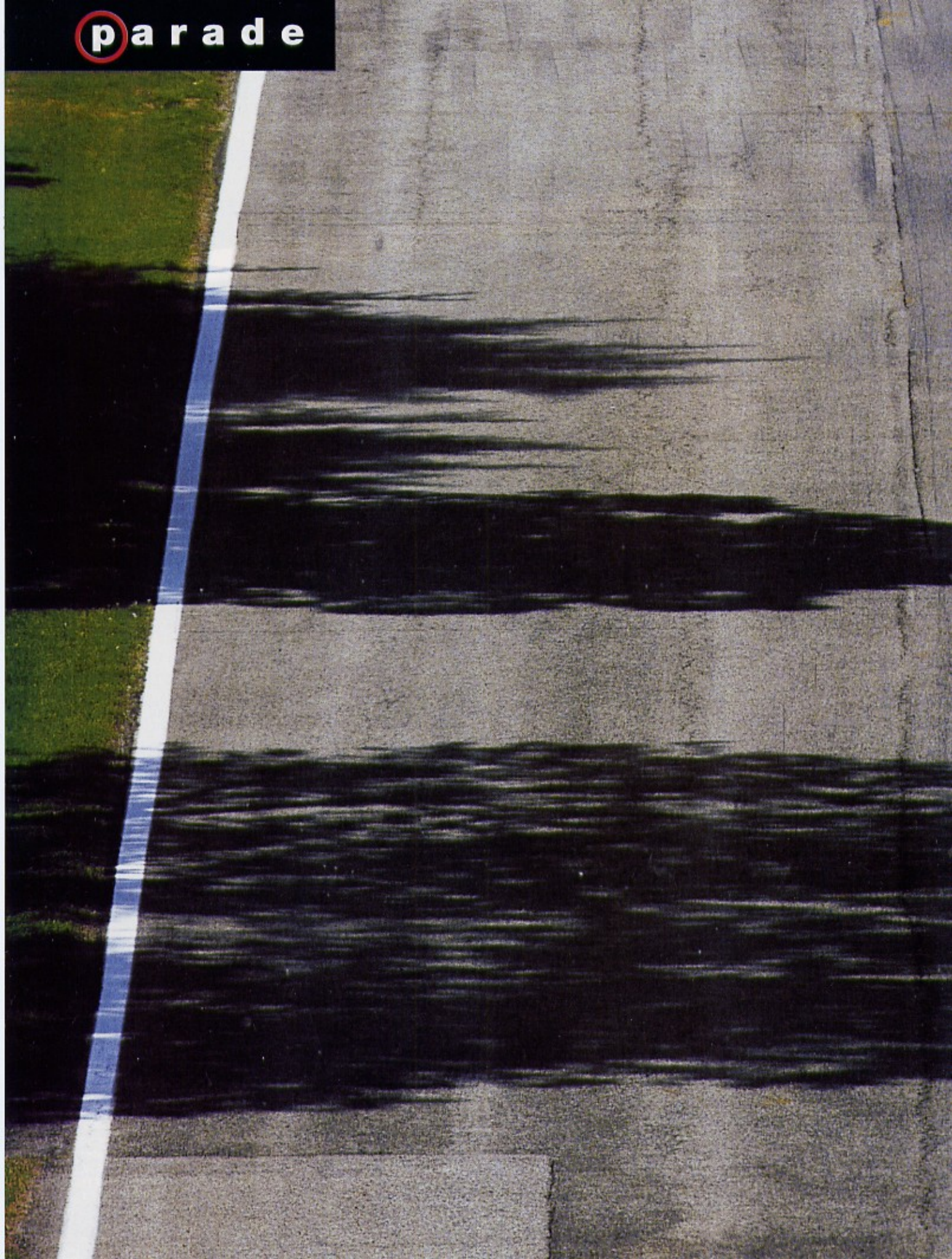
• La reproducción total o parcial de textos, fotos o ilustraciones sin permiso por escrito del editor está prohibida.
• Aunque el contenido de *F1 Racing* se revisa con esmero, ni el editor ni el impresor pueden aceptar responsabilidad por errores u omisiones.
• Ixo Publishing Ibérica, S.L., no se hace responsable de las opiniones vertidas por sus colaboradores y/o lectores, así como del contenido del material redaccional y gráfico por ellos remitido, física o telemáticamente, aquí reproducido.

10/06/2004
• *F1 Racing* se publica 12 veces por año.
© Haymarket Corporate Media 2004.


Marlboro
Marlboro



Schumi no deja piedra sobre piedra
Imola se desmorona, pero Schumi no. Tal vez sea un veterano, pero el viernes fue el más rápido de todos, aunque Jenson le birló la pole position el sábado.
Circuito: Imola, San Marino
Hora/fecha: 14.32 h, viernes 23 de abril
Fotógrafo: Martyn Ellord/LAT. Canon EOS 1V, objetivo 70-200 mm, película Fuji Velvia, 1/250 a F11





Gato por liebre

Después de calificarse octavo, Mark Webber se llevó un chasco en carrera. Problemas eléctricos y pérdida de potencia le retrasaron a la 13ª plaza.

Circuito: Imola, San Marino

Hora/fecha: 15.13 h, domingo 25 de abril

Fotógrafo: Darren Heath, Canon EOS 1V, objetivo 600 mm, película Fuji Velvia, 1/500 a F7,1

MAX & BERNIE VUELVEN A TENER EL CONTROL

¿F1 renovada? Aún no has visto nada

Tras la serie de propuestas presentadas por la FIA y aprobadas en principio por los equipos, puede que las carreras de F1 no vuelvan a ser lo mismo. Y las repercusiones potenciales podrían ser aún más considerables

Los cambios de reglamento que se proponen para la temporada 2008 indican en potencia la remodelación más radical de la F1 en 40 años.

Los planes que soltó la FIA en San Marino y que los equipos aprobaron antes de España (detallados en la página siguiente) constituyen una plantilla para la vuelta a una F1 más básica, con motores menos potentes, electrónica menos sofisticada, un solo proveedor de neumáticos y menos materiales exóticos, entre otras propuestas.

Propuestas pensadas para combatir el temor generalizado de que la F1 corre el riesgo de autodestruirse si no frena sus costes; de que hoy por hoy el espectáculo es flojo, y de que las velocidades en aumento comprometen la seguridad.

Los seis objetivos de la FIA son: mejorar las carreras sin normas artificiales; prohibir las ayudas electrónicas para poner de relieve la destreza del piloto; reducir el coste de un equipo puntero; reducir considerablemente el coste de un equipo competitivo más pequeño; alentar la entrada en F1 de nuevos equipos, y por ende una parrilla de 24 coches.

El presidente de la FIA Max Mosley estaba decidido a hacer entrar en vigor los cambios en 2008 y, tras una productiva reunión con los equipos, es muy posible que gran parte de ellos puedan implementarse en 2006. El año 2008 era significativo, pues seguía al vencimiento del actual Pacto de la Concordia, el documento que rige la F1. Liberada de esa restricción, la FIA, como organismo rector de la F1, podía redactar las reglas que quisiera para una 'nueva Fórmula 1'. Si los equipos no desearan participar en este campeonato renovado de 2008, su única alternativa sería correr en otra parte.

Mosley ha 'solicitado' los comentarios de los equipos antes de que su borrador vaya al Consejo Mundial el 30 de junio; el reglamento técnico para 2008 ha de darse a conocer antes del 31 de diciembre de 2005.

El mismo día que la prensa publicó detalles de los cambios, el viernes del GP de San Marino, el GPWC, el supuesto certamen rival de la F1 (respaldado por Ferrari, BMW, Mercedes, Jaguar y Renault), emitió un comunicado en el que declaraba haber "decidido poner fin a las negociaciones" con el titular de los derechos comerciales de la F1, Bernie Ecclestone, encaminadas a establecer una distribución de los ingresos de la F1 más favorable a los fabricantes.

Hasta entonces los miembros del GPWC creían que Ecclestone trabajaba para promover las disposiciones del principio de acuerdo por él firmado el pasado 19 de diciembre, según el cual, creían, los miembros del GPWC recibirían mayor porcentaje de los ingresos televisivos.

Pero en una carta del 22 de abril (esto es, la víspera de que la FIA anunciara sus propuestas) al presidente del GPWC y miembro de la junta de DaimlerChrysler, Jürgen Hubbert, Ecclestone dejó claro que no se sentía obligado a cumplir dicho principio de acuerdo. Subrayó que la FIA no permitiría cambios importantes en su papel de legislador y administrador. Vaya, les estaba diciendo dónde se podían meter su mayor tajada del pastel.

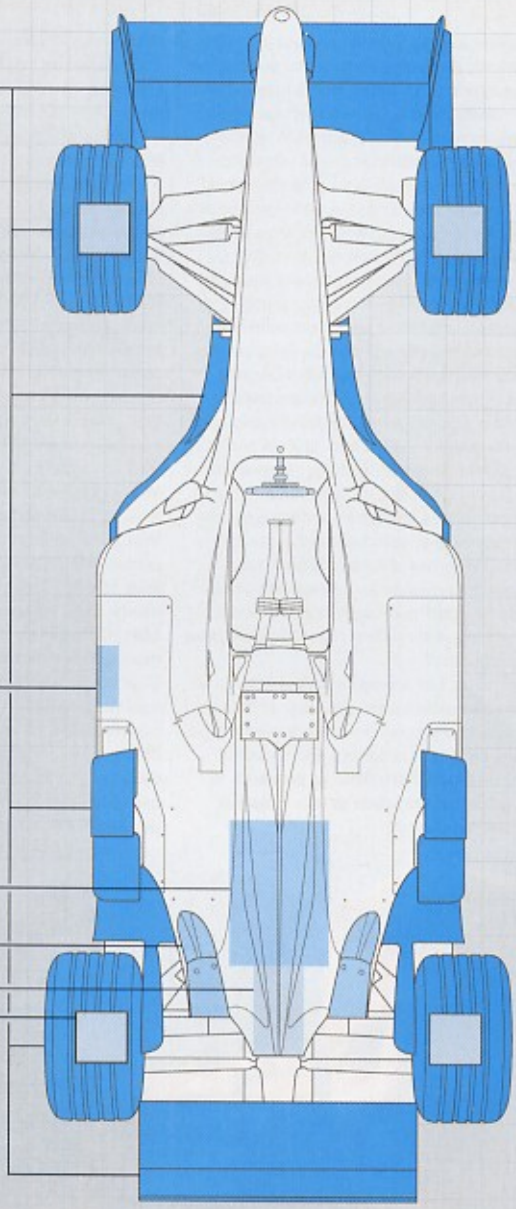
Lo más intrigante de la carta de Ecclestone es su oportunismo. ¿Sería muy cínico suponer que sabía exactamente lo que Mosley y la FIA planeaban hacer público un día más tarde? ¿O que Mosley dio a conocer dichas propuestas, que casi seguro se alejaban de los fabricantes, porque sabía que Ecclestone acababa de apartarles la mano? Así pues, ¿sería muy cínico suponer que el eje Max-Bernie trabajaba explícitamente para sofocar la amenaza de una 'F1 paralela' auspiciada por el GPWC, y lo había podido hacer, mira por donde, con el pretexto de salvar a la F1 de sí misma? Puede que sí, puede que no.

Posiblemente el destino de los fabricantes del GPWC es el aspecto más importante de este asunto. Ferrari, cuya presencia continuada en F1 dicen que le valdrá un incentivo de 100 millones de dólares de Ecclestone en 2008, es probable que renuncie a su postura pro-GPWC y respalde las nuevas normas. Ross Brawn reconoció que si le hubieran solicitado una lista de futuras normas de la F1, habría propuesto algo muy parecido al plan de la FIA. (Casualmente, Ecclestone, Mosley y el director de competición FIA Charlie Whiting, entre otros, visitaron a Luca Montezemolo en Maranello la semana antes de San Marino).

Renault también, entre los rumores de que el fabricante de motores Mecachrome estaría bien situado para producir V8 de 2,4 litros, si fuera ésta la arquitectura finalmente adoptada.



>Así cambiará la Fórmula 1 con las normas propuestas



CHASIS

- Paquete neumáticos/aerodinámica a definir antes del 31 de diciembre de 2004, para alcanzar objetivos concretos de paso por curva, velocidad punta, agarre y frenada. El límite de peso podría reducirse más de los 50 kg propuestos
- Anchura del neumático reducida en la parte delantera y aumentada en la trasera, para una distribución de pesos acorde con la ausencia de lastre y para aumentar la resistencia

MOTOR

- Cilindrada del motor: se estudiará si seguir con los actuales V10 de tres litros con una vida útil de seis carreras será más económico y los hará más lentos que cambiar a V8 de 2,4 litros para dos carreras
- Máximo cuatro válvulas por cilindro
- Lista de componentes a fabricar de un material y/o según un proceso de fabricación concretos
- Prohibición sistemas de inyección directa de combustible, controlada mediante una centralita FIA
- Prohibición sistemas de admisión/escape de geometría variable
- Centralita electrónica estándar
- Coeficiente de elasticidad (rigidez) de materiales reducido de 40 GPa a 32 GPa (en todo el coche).

TRANSMISIÓN, FRENOS Y DIRECCIÓN

- Se descartó el retorno al cambio manual porque el semiautomático actual es más económico
- Embrague accionado a mano
- Se mantendrá el diferencial de control electrónico, pero la dirección asistida seguramente desaparecerá
- Discos, pastillas y pinzas de freno estándar se usarán lo antes posible

REG. DEPORTIVO

- No habrá muleto, tal vez ya en 2005
- Régimen de parque cerrado en todo el GP, también en 2005
- Un solo proveedor de neumáticos; aspectos deportivos del contrato de suministro bajo el control de la FIA
- Limitación de tests privados, según límite de kilometraje controlado con la centralita FIA
- Dos juegos de gomas idénticos para calificación y carrera
- Viernes: paquete que asegure que los coches ruedan; tal vez incluya una sesión de calificación
- Se analizarán nuevas calificaciones
- Si la calificación sigue con combustible de carrera, se estudiará fijar la cantidad de gasolina en la máquina de repostaje anualmente, con la cantidad de gasolina en el coche para calificación y carrera libre (para fomentar la economía de consumo)
- No habrá cambios de ruedas (salvo pinchazos), pero sí repostajes
- Se estudiará si un máximo de cuatro coches (dos equipos) podrían sumar puntos para un constructor en el campeonato, o la introducción de un campeonato de marcas de motores

GENERAL

- No habrá restricción a la venta, préstamo o intercambio de componentes y chasis entre equipos o a nuevos equipos; los equipos exigen garantías de no devaluar la F1 o sus propios equipos; se votará la norma definitiva y si un 50% la aprueba entrará en vigor ya en 2005
- 12 inscritos aceptados cada año; cierre de inscripción para la temporada siguiente el 1 de julio
- Inscripción asegurada cada año para equipos con contratos a largo plazo para competir en el campeonato
- Cambios de reglamento técnico y deportivo para próximas temporadas por mayoría de votos de las partes implicadas (o sea, los motoristas sólo votan en temas del motor)
- Cambios técnicos anunciados en junio entrarán en vigor el 1 de enero del segundo año tras el anuncio
- No se aceptarán cambios de reglamento tras el cierre de inscripción sin unanimidad

La FIA revisó todos los aspectos del reglamento técnico (izda.); los cambios podrían entrar en vigor antes de 2008 (arriba).

GLENN DUNBAVAND, ILUSTRACIONES TÉCNICAS DE PATRICIA SOLER

BMW debería hacer otro tanto, aunque el director de competición Mario Theissen se mostró contrario a los V8 propuestos por Mosley y preferiría seguir con los V10 actuales, con una vida útil de seis carreras.

El equipo Jaguar Racing, propiedad de Ford, podría salir perdiendo en todo esto. La junta de Ford tiene fama de considerar la F1 como una inversión no-rentable; el fracaso de las negociaciones entre el GPWC y Bernie no ayudará a la falta de dinero actual del equipo, mientras que la posibilidad de que Mecachrome pudiera entrar en el mercado cliente de la F1 tampoco contribuye a que Cosworth sea dirigido como un centro autónomo de beneficios.

Las nuevas normas están pensadas en gran medida para ayudar a la precaria posición de los independientes, que seguirán donde están: del lado de Ecclestone. Pero las propuestas tienen su contrapartida. Con la posibilidad de que se suprima el depósito de inscripción de 48 millones de dólares (que ha de pagar todo nuevo concursante en F1), serán menos atractivos para un aspirante a equipo de F1 (ya no tendrán que pagar 48 millones por inscribirse, así que, ¿por qué comprar un equipo pequeño existente para evitarlo?).

Lo que nos deja Mercedes. Uno de los promotores del GPWC, ahora está cada vez más aislado, y sólo el patrón de McLaren Ron Dennis defiende su posición. La política de la F1 vuelve a representar un 'Ron versus Max'.

CARA A CARA CON EL PRESI

Mosley traza el futuro de la Fórmula 1

El presidente de la FIA Max Mosley habló en exclusiva con Matt Bishop, director de *F1 Racing*, acerca de la razón fundamental de sus propuestas para una F1 renovada, que podría entrar en vigor antes de 2008

Matt Bishop: ¿No sería carísimo diseñar y construir V8 de 2,4 litros?
Max Mosley: Una cilindrada de 2,4 litros significa que buen número de componentes pueden ser los mismos que ahora. De todos modos, los fabricantes ya hacen motores nuevos cada año, y varios nos han dicho que podrían presentar V8 de 2,4 litros ya en 2006 si lo supieran con certeza no más tarde de julio de 2004. Además, los costes de diseño serían compensados por el menor número de partes móviles. En todo caso, hablaremos con los fabricantes sobre si sería más barato aumentar la vida útil de los V10 de tres litros actuales.
MB: ¿En qué se basa la reducción del coeficiente de elasticidad máximo de 40 Gpa a 32 Gpa (que obligará a los equipos a usar materiales menos rígidos)?
MM: Por ejemplo, para eliminar la posibilidad de emplear aleaciones exóticas de titanio. Con este límite volverá el acero de toda la vida.
MB: La prohibición de la dirección asistida, ¿pretende provocar errores y, de ese modo, adelantamientos?
MM: En parte, sí. Pero es que en un coche más ligero con ruedas delanteras más estrechas no haría tanta falta.
MB: ¿Cómo puede ser que reducir el límite de peso en 50 kg vaya a eliminar el lastre, si algunos equipos ya llevan más de 50 kg?
MM: Debería expresarlo de otra manera. No queremos reducir tanto el límite de peso que obliguemos a algún equipo a meterse en complicaciones y gastos enormes para limar los últimos 20 kg de su coche. Así que hemos de estudiar muy detenidamente la reducción del límite de peso que impondremos para que podamos eliminar el lastre sin obligar a los equipos a fabricar un coche ultraligero.
MB: ¿Por qué un solo fabricante de gomas?
MM: Tres razones. Primera, podemos reducir los tests todo lo que queramos: si no tienes ruedas, no puedes ir a probar. En estos momentos la mayoría de tests son tests de neumáticos, así que estipular un único fabricante tiene enormes repercusiones de reducción de gastos. Segunda, nos permite reducir rápidamente la velocidad de paso por curva de los coches. Si hiciera falta reducir el agarre y aumentar las distancias de frenada, podríamos hacerlo diciéndole al proveedor único que ofreciera compuestos más duros. Y, tercera, es cuestión de justicia. Los neumáticos son tan importantes para el rendimiento que, con dos fabricantes de gomas, corremos el riesgo de tener un campeonato de marcas de neumáticos en vez de uno para pilotos y/o constructores.
MB: ¿Por qué eliminar el muleto? ¿Sólo para reducir costes?
MM: Eso es. Las únicas circunstancias en las que se necesitaría un muleto bajo el nuevo régimen es si un coche rompiera mientras se lo calentaba para la carrera. Estuvimos a punto de prohibir el muleto ya este año.
MB: ¿Cómo de drástica es una 'drástica' reducción de tests?
MM: Pretendemos limitar el kilometraje de tests en vez de los días de tests, y, si controlas la centralita electrónica, es relativamente sencillo. Nuestra meta es que no hagan falta equipos de tests separados.
MB: ¿Le preocupa que sus cambios vayan a provocar despidos?
MM: Sí, y puede que haya muchos. Pero es que si no se deshacen de alguna gente en un futuro cercano, muchos equipos acabarán teniendo que deshacerse de *toda* su gente.
MB: ¿Por qué prohibir los cambios de ruedas en carrera?
MM: Costes y velocidad. Hacen falta 20 personas para un pit stop completo; sólo cinco o seis para repostar.
MB: ¿Se perderá el espíritu de la F1 al dejar que los equipos hagan correr el coche de otro, o que compren chasis del año anterior?
MM: No, a menos que uno piense que la F1 no tuvo espíritu en sus primeros 25 años.
MB: ¿Qué presupuesto necesitaría un equipo sub-F1 para entrar en F1 en 2008?
MM: 15-20 millones de dólares a lo sumo; no mucho más de lo que cuesta la F3000 ahora.
MB: ¿Cómo es que los equipos han mostrado tanto apoyo a estas propuestas?
MM: La gran diferencia es que esta vez no había regateo. Normalmente he de tratar de convencerlos, porque necesito su acuerdo. Esta vez no, porque en 2008 no habrá Pacto de la Concordia. De hecho, las propuestas que recibirá el Consejo Mundial el 30 de junio serán aún más radicales.

Mosley (abajo) se puso a pensar sin ningún tipo de límite en sus propuestas para una F1 renovada; todos los implicados esperan nerviosos las futuras novedades.



'LAS PROPUESTAS QUE RECIBIRÁ EL CONSEJO MUNDIAL SERÁN AÚN MÁS RADICALES'
MAX MOSLEY



¿ÚLTIMA CALADA?

Los pitillos salvan a Imola

El GP de San Marino podría salvarse por la despreocupación de las autoridades locales hacia la prohibición de la publicidad del tabaco. En Imola los equipos con sponsors del tabaco corrieron con sus logos y sólo fueron multados con 24.000 dólares cada uno.

Bernie Ecclestone reconoció la situación acerca del futuro de la prueba: "Nunca digo nunca a nada; ya veremos. Tal vez aquí tengamos alguna ayudita, como mostrar las marcas de tabaco".

El presidente de Ferrari Luca Montezemolo también apoyó la causa de Imola: "Italia con un solo GP es inconcebible. Estamos unidos a Imola. Lo defenderemos".



SI TU CABEZA VALE 10$...

Nuevo casco más efectivo

En Imola, Jarno Trulli y Felipe Massa fueron los primeros pilotos de F1 en correr con cascos que cumplían la nueva 'super-norma' de la FIA.

Los cascos son producto de ocho años de desarrollo, y han sido diseñados para cumplir con nuevas y rigurosas normas FIA que mejorarán la eficacia del casco en los severos accidentes que pueden ocurrir en F1.

Bell, que suministra cascos a Trulli, Massa y Jenson Button, es el primer fabricante que supera la norma FIA 8860/2004. Los demás pilotos tendrán que llevar este tipo de casco a partir del 1 de julio de 2004.

Los nuevos cascos costarán unos 5.000 dólares, y están hechos de la fibra de carbono más cara. Cada casco hay que 'cocerlo' 48 horas durante la construcción.

EN LA OTRA PÁGINA: DARREN HEATH; ESTA PÁGINA: ARCHIVO LAT; GETTY IMAGES; FRANÇOIS FLAMAND/DPPI



Ahora el pit lane (asfalto rojo) está separado de la recta de meta por los boxes (izda.).

NUEVO PIT LANE LISTO

Mónaco crece a lo ancho en 2004

El alcance de las mejoras en el circuito urbano de Mónaco se observa por primera vez en esta fotografía (arriba).

La mayor parte del trabajo, que ha costado más de 100 millones de dólares, se centra en el complejo de boxes y la zona del puerto justo delante del mismo, entre la piscina y La Rascasse.

La reconstrucción del pit lane y boxes se inició a mediados de 2002, y se acabó a tiempo para la carrera de este año, el 23 de mayo. Las obras pretenden responder a las ruidosas críticas de las instalaciones, las más incómodas y desfasadas de todas en F1. Cada uno de los 12 boxes tendrá 10 metros de ancho, 15 de fondo y 2,4 de alto. Los coches estarán en la planta baja, a nivel de la calle, y los ingenieros y directivos tendrán instalaciones propias en el piso superior. El pit lane mismo, ahora el doble de ancho, pasará por detrás de los boxes y no junto a la recta principal, como es tradicional en los circuitos de carreras.

El ensanchamiento ha obligado a desplazar el trazado original de la pista entre la piscina y La Rascasse, ahora 10 metros más cerca del paseo marítimo. Esto ha sido posible al ganarle 5.000 metros cuadrados de tierra al puerto. Por tanto, ha habido que modificar la salida del complejo de la piscina y la entrada de La Rascasse.

A la derecha de la imagen se observa una nueva y enorme tribuna, levantada también sobre el terreno ganado al mar.

El presidente del Automobile Club de Mónaco, Michel Boeri, presentó las nuevas instalaciones el pasado mes de abril. Una fuente de la F1 dijo: "Se trata de una transformación asombrosa. Sólo en Mónaco podría hacerse realidad algo así".

SPONSOR CONTENTO, SPONSOR FERRARI

Ferrari también gana el GP de la TV

El dominio de Ferrari en la primera parte de la temporada 2004 ha supuesto que sus sponsors hayan recibido casi el doble de publicidad televisiva que su rival más cercano, Renault.

Las últimas cifras de la empresa de análisis de retransmisiones Margaux Matrix muestran que Ferrari otorgó a sus sponsors un total de 1h 47m de publicidad televisiva legible durante las tres primeras carreras. En el mismo periodo, los sponsors de Jordan recibieron apenas siete minutos.

La clasificación adjunta parece un campeonato de constructores inflado, que confirma el valor de patrocinar equipos punteros. Los cinco podios de Ferrari consiguen muchos minutos en la fase poscarrera de la retransmisión, que también incluye la rueda de prensa de los pilotos.

No obstante, curiosamente, Ferrari no se muestra tan dominante ni de lejos en la difusión de las carreras, porque los realizadores de la FOM en los tres primeros GP se centraron en la acción en medio del pelotón tanto como en los Ferrari en cabeza. Por ejemplo, Renault tuvo más difusión en carrera en Bahrein, escenario de la trepidante remontada de Alonso.

Publicidad (segundos): tres primeros GP

Equipo	Calif.	Carr.	Post.	Total
Ferrari	809	2.187	3.438	6.434
Renault	1.233	1.945	675	3.853
Williams	1.097	1.324	872	3.293
BAR	768	841	1.200	2.809
McLaren	883	857	0	1740
Jaguar	1.078	384	0	1462
Toyota	782	232	2	1016
Sauber	483	192	0	675
Minardi	528	12	0	540
Jordan	266	167	0	433

Repostaje

▽ Ferrari sigue fumando

F1 Racing puede revelar en exclusiva que Philip Morris, propietaria de la marca Marlboro, tiene pensado seguir en F1 con Ferrari más allá de la prohibición de la publicidad del tabaco en todo el mundo, en 2006.

La palabra 'Marlboro' desaparecerá de los coches en conformidad con la prohibición, pero se mantendrá la característica decoración rojiblanca. De modo que los Ferrari de F1 seguirán pareciendo cajetillas gigantes de Marlboros, a pesar de no mostrar marca ni logo alguno.

La decisión de Philip Morris de explotar esta laguna en la ley es una gran noticia para Ferrari.



▽ Más potencia para Renault

En Imola, Renault montó una versión B más potente (abajo) de su ya fiable motor RS24 a 72°.

El RS24B mantiene el mismo bloque de fundición de aluminio, aunque los ingenieros han llevado a cabo "cambios en la parte inferior del motor". Este propulsor cuenta con nuevas culatas y sistema de admisión; y se ha rehecho el software de gestión del motor.

La potencia aumenta en 25 CV y la velocidad del cigüeñal en 400-500 rpm. Los resultados de los tests fueron positivos: una sola rotura en el Paul Ricard. La siguiente evolución está prevista para Montreal, donde la potencia debería alcanzar los 850-855 CV.



F1 RACING

De compras

▽ Anuario F1

Un lienzo original de Juan Carlos Ferrigno para la portada; un extenso artículo de Javier del Arco acerca de los pilotos españoles de la F1 (canela fina); un perfil de Fernando Alonso firmado por Javier Rubio; fotografías del prestigioso Jean-François Galeron; colaboraciones de Lorenzo Milá, Joan Villadelprat, Marc Gené, Raimón Durán; prólogos de Pedro de la Rosa y –toma ya– José Froilán González... Ah, y la crónica vuelta a vuelta de los 16 GP de 2003. Se ha hecho esperar este nuevo anuario de F1, nacido del tesón, afición y entrega del periodista Jordi Camp, pero el resultado vale la pena. Habrá que coleccionarlos.

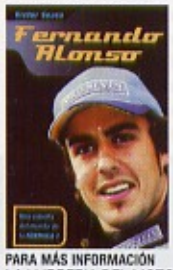
Precio: 30 €. Castellano



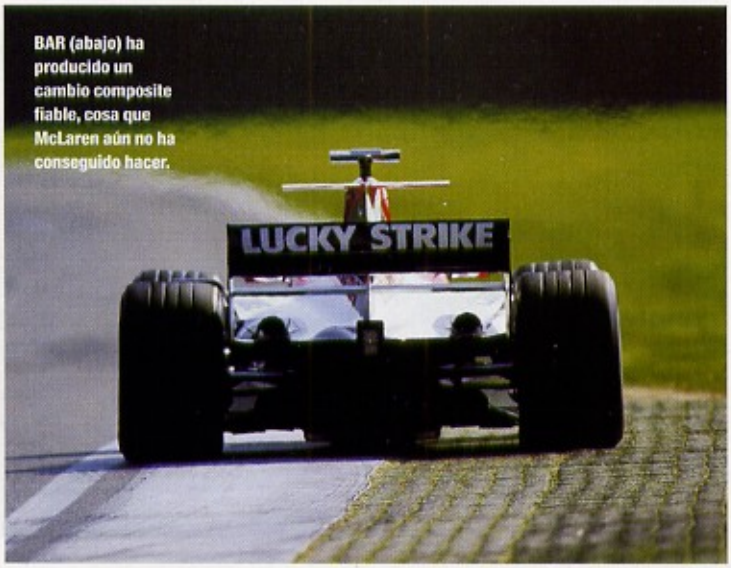
▽ Alonso y más

Víctor Seara repasa la biografía de Fernando Alonso (excelente primera parte sobre sus inicios en el karting) y la salpica de interesantes apuntes de F1 para situar mejor al protagonista en su contexto. Incluye 50 páginas de historia de la F1.

Precio: 18 €. Castellano



PARA MÁS INFORMACIÓN
LA LLIBRERIA DEL MOTOR
tel. 93 454 67 63
info@lallibreriadelmotor.com
www.lallibreriadelmotor.com



BAR (abajo) ha producido un cambio composite fiable, cosa que McLaren aún no ha conseguido hacer.

TRANSMISIÓN DE CARBONO

BAR monta un cambio composite

McLaren –cuyo problemática transmisión composite todavía no ha sido declarada apta para correr– no es el único equipo que ha producido un cambio de carbono. Desde principios de temporada, BAR monta una caja composite diseñada por Gary Savage y, hasta ahora, su fiabilidad ha sido buena. De hecho, el equipo está muy orgulloso de la misma. Y con razón.

La primera carcasa composite de BAR salió del autoclave el pasado invierno. Savage se muestra reacio a hablar de cifras concretas (los equipos rara vez lo hacen, pero ¡que me aspen si entiendo por qué!), pero, totalmente montada, la unidad de siete marchas, con engranajes diseñados por Honda, era un 23% más ligera que el diseño anterior de fundición de aluminio. Pesaba alrededor de 30 kg, pues.

El pasado 25 de noviembre se llevó a cabo el ensayo preliminar del proyecto; esa primera caja, que Savage describe ahora como 'Amiga Fiel', ha recorrido más de 25.000 km, unos 26 fines de semana de GP.

Al hablar de transmisiones composite, los ingenieros siempre mencionan las dificultades que tienen para conseguir una unión duradera entre las molduras composite y los soportes de los rodamientos de titanio. El proceso de grabado químico previo al procedimiento de montaje y unión exige una manipulación muy cuidadosa.

Una anécdota interesante de la génesis de la transmisión de BAR es que a principios de los 90 Savage trabajaba en McLaren, en la investigación y desarrollo de triángulos composite. Estas suspensiones eran el futuro y Gary fue un precursor de este arte, experimentando para descubrir cómo unir carbono y titanio.

Entretanto, la nueva, ligera y compacta transmisión composite de McLaren todavía se ha de quitar los duendecillos de encima. Y ahora mismo, lo último que necesita el equipo es una transmisión poco dispuesta a cooperar atornillada a un motor y chasis nada colaboradores.

EL MICROPROCESADOR MANDA

La electrónica veta los cambios

Ahora que el reglamento técnico prohíbe toda función automática o preselección programable del cambio, cabría pensar que los ingenieros temen, por ejemplo, que un piloto reduzca en el momento equivocado y pase el motor de vueltas.

En pocas palabras, la subida de marchas automática gas a fondo, o una serie de reducciones preprogramadas –de séptima a tercera, por ejemplo– están prohibidas. Cada cambio de marcha han de iniciarlo las acciones sensatas del piloto, y eso es lo que podría poner nerviosos a los ingenieros.

Sin embargo, como no existe conexión física entre las levas de cambio del piloto y las horquillas del selector del cambio, la electrónica sigue siendo responsable en última instancia de lo que suceda cuando se accionen las levas. Y eso sí que es legal.

Los ingenieros pueden programar los microprocesadores del coche con detalles de las relaciones instaladas. Por tanto, la electrónica puede tener en cuenta la velocidad del coche y proteger el motor del error humano. El sistema no activará ninguna reducción si calcula que rebasaría el límite de régimen de giro.

En vez de eso, aplazará el cambio durante 30 milisegundos mientras espera una disminución de velocidad. Si ésta no llega, seguirá denegando la reducción. Así que aunque el piloto sí que elige cuándo cambiar, sigue sin ser el amo absoluto.

Cifras F1

Datos para los amantes del cálculo numérico y la F1

Promedio de posición en parrilla 2004 por equipos *(hasta España inclusive)*

1	**Ferrari**	2,2
2	**Williams-BMW**	4,5
3	**BAR-Honda**	7,3
4	**Renault**	9,2
5	**Jaguar-Cosworth**	11,3
6	**Toyota**	11,3
7	**McLaren-Mercedes**	12,0
8	**Sauber-Petronas**	13,2
9	**Jordan-Ford**	16,2
10	**Minardi-Cosworth**	17,9

Km acumulados en carrera por piloto *(hasta España)*

1=	Michael **Schumacher**	1.537
1=	Rubens **Barrichello**	1.537
1=	Fernando **Alonso**	1.537
4	Jenson **Button**	1.533
5	Jarno **Trulli**	1.532
6	Giancarlo **Fisichella**	1.515
7	David **Coulthard**	1.483
8	Juan Pablo **Montoya**	1.439
9	Christian **Klien**	1.399
10	Olivier **Panis**	1.358

Neumáticos: km totales en carrera, tests y entrenos *(25.11.03*-09.05.04)*

1	**Michelin**	209.551
2	**Bridgestone**	78.677

Estadística del mes

El pelotón entero ha completado un promedio del 86% de vueltas de las cinco primeras carreras

Motores: km totales en carrera, tests y entrenos *(25.11.03*-09.05.04)*

1	**BMW P84**	35.813
2	**Honda RA004E**	34.434
3	**Toyota RVX-04**	31.826
4	**Mercedes FO110Q**	27.504
5	**Ferrari 053**	20.730
6	**Renault RS24**	17.055
7	**Petronas 04A**	14.963
8	**Cosworth CR-6**	14.095
9	**Ford Cosworth RS2**	11.614
10	**Cosworth CR-3L**	7.215

Tests: más km recorridos *(25.11.03*-09.05.04)*

Equipo	**BMW.WilliamsF1**	36.026
Piloto	**Franck Montagny**	13.609

** Inicio tests de pretemporada 2004*

con la colaboración de

FORIX www.forix.com

EN LA OTRA PÁGINA, FOTO GRANDE: PATRICK GOSLING, RECUADRO: MARK THOMPSON/GETTY IMAGES; ESTA PÁGINA: STEVEN TEE/LAT

INCÓGNITAS EN TOYOTA

¿Quién correrá en Toyota en 2005?

¿Y cómo afectará eso al mercado de pilotos? Ralf es la clave. Si ata un acuerdo con Toyota, eso implicará la marcha de al menos uno de los titulares de Toyota; y también que habrá dos vacantes en Williams

Como Williams, y a diferencia de todos los demás equipos pudientes, es muy posible que Toyota sustituya a sus dos pilotos de cara a la próxima temporada.

A final de temporada expira el contrato de dos años de Olivier Panis, y entonces ya tendrá 38 años. Aunque tiene una enorme experiencia, es muy ducho técnicamente y sigue siendo rapidísimo, es poco probable que Toyota le ofrezca un nuevo contrato que le llevaría a acariciar los 40. Asimismo, Cristiano da Matta, de 30 años, que también está en el segundo de sus dos años de contrato, no ha hecho los progresos que el equipo esperaba.

"No paramos de hablar de futuros pilotos", reconoció el jefe del equipo Tsutomu Tomita. "Toyota quiere ganar, y para hacerlo realidad tenemos muchas estrategias. La selección de pilotos desempeñará un papel importante".

Willi Weber, mánager de los hermanos Schumacher, fue visto hablando largo y tendido en Sepang con el presidente de Toyota Motorsport John Howett y, a juzgar por sus ceños fruncidos, no debían de hablar del precio del pescado. Sin duda –como ya es un secreto a voces (aunque sigan desmintiéndolo) que Ralf ha caído en desgracia en Williams, y por tanto es poco probable que renueve contrato–, Weber estaba soltándole su rollo a Howett.

Schumi Jr cobra actualmente 14 millones de dólares al año, y nos habían dado a entender que Weber había puesto como condición un sueldo parecido (o incluso mayor) para que su chico pasara a Toyota. Como el contrato de Mike Gascoyne es de 28 millones de dólares por cuatro años –un récord para un director técnico– se comprende que Willi pique alto. Pero tenemos entendido que la baja forma de Ralf hasta ahora este año ha sembrado la duda en la junta de Toyota; si Toyota le ficha, será por menos de lo que Weber esperaba.



'TOYOTA PODRÍA COMETER UN ERROR SINGULAR, QUE UN EQUIPO EN SU TERCER AÑO NO DEBERÍA COMETER'

Tomita no pareció tomárselo en serio cuando se le preguntó si pagaría a Ralf lo que cobra actualmente en Williams: "No, eso es demasiado. No tenemos pensado fichar a un piloto tan caro".

Entonces, ¿quién se hará con el/los volante/s de Toyota? "Necesitamos un piloto experto y un piloto joven", fue todo cuanto dijo Tomita.

Está claro que, siempre que esté dispuesto a aceptar un salario más normal, Ralf sigue entre los aspirantes, igual que Da Matta e incluso, tal vez, Panis (si consigue hacer indispensable su aportación a Gascoyne, lo cual es el mejor cartucho del francés). El problema es que el tercer piloto del equipo, Ricardo Zonta, está haciendo un buen trabajo en el apartado técnico, lo bastante bueno como para compensar la eventual pérdida de las reacciones de Panis.

Aparte de este trío, muchos otros pilotos *podrían* tener posibilidades: Coulthard, Wurz, Trulli, Davidson, Fisichella, Webber, Heidfeld o hasta Villeneuve o Dixon. "Hasta pasada mitad de temporada no efectuaremos anuncio alguno", dijo Tomita, "pero será antes del verano".

Si eso es cierto, es probable que los dos pilotos ya sepan quiénes son. Nuestra suposición es Ralf y un joven, posiblemente Dixon, a quien ya le han dicho que no correrá en Williams (equipo con el que ha estado probando) en 2005.

De ser así, muchos creen que Toyota habrá cometido un singular error, uno que un equipo en su tercer año no debería cometer. Dos años después de que Ove Andersson reconociera haber subestimado los efectos negativos de echar a sus dos pilotos de 2002 (Mika Salo y Allan McNish), Tomita y Howett deberían pensárselo bien antes de volver a hacerlo, a no ser, claro, que lo hagan para forjar un *dream team*. Y Ralf y Scott Dixon no son un *dream team*.

Cristiano da Matta (foto grande) aún no ha ofrecido las prestaciones que Toyota esperaba; Ralf (recuadro) no ha de picar tan alto.



Joan Villadelprat

Las estrategias se construyen a partir de programas matemáticos; antes las elaboraba el *team manager*.

En los entrenamientos del viernes y los libres del sábado se toman infinidad de datos y se analiza el tiempo constante que marca el piloto con un determinado peso de combustible, y se compara con el registro conseguido con otro peso diferente. Se añade también lo que se tarda en abandonar la pista y volver al circuito.

Se aplica el programa informático y se obtiene una referencia clara de cuál es la estrategia más ventajosa; si interesa entrar una, dos o tres veces a boxes. También se tiene en cuenta lo que hacen los otros equipos, y variables muy importantes como el tipo de neumático, el asfalto, la temperatura ambiente, etc.

Con el estudio de toda la información se obtienen varias opciones, normalmente la duda está entre una estrategia de dos o de tres pit stops. Si la diferencia entre elegir una y otra supone sólo tres o cuatro segundos, quiere decir que las dos son válidas, cualquiera de las dos es correcta.

Un ejemplo claro se apreció en el Gran Premio de España entre los dos pilotos de Ferrari. Michael Schumacher quería salir desde la pole, optó por menos gasolina en los entrenamientos oficiales e ir a tres paradas. Rubens Barrichello entendió que conseguir la pole sería difícil y decidió jugar con un poco más de carburante, con gomas un poco más duras, y se decantó por dos paradas.

Con neumáticos más duros existe el hándicap de calificar más atrás, pero la ventaja de recuperar durante la carrera al entrar menos veces en boxes. Las dos eran muy buenas, con la diferencia de que Michael ganó, aunque creo que también lo hubiera hecho con dos, porque fue el más rápido durante todo el fin de semana.

(Abajo) Decidir cuántas veces se detendrá un coche en boxes no es algo casual; lo determinan complejos cálculos matemáticos.



Si la diferencia entre dos opciones se establece a partir de siete u ocho segundos, entonces se debe elegir la más rápida.

Toda esta estrategia funciona muy bien cuando tú vas delante, cuando estás en la pole position, porque te permite calcar lo que has previsto. Si ocupas el cuarto o el quinto puesto en la parrilla de salida, entonces se complican tus cálculos, porque hay cosas que no puedes prever, por ejemplo, que un piloto vaya más lento y ralentice a todos, impidiendo adelantamientos, etc.

Con la estrategia definida por el ordenador, queda un pequeño margen para la intervención humana, aunque cada vez es menor, y recae en el ingeniero de pista, el director de ingeniería en el caso de Renault, el piloto o, en algunos equipos, el *team manager*, aunque la verdad es que siempre se acepta lo que indican los cálculos y casi nunca se pone en duda.

Sobre la marcha se introducen variaciones; si no puedes adelantar al piloto que tienes delante y rueda más lento que tú, entras un poco antes para intentar adelantarlo en boxes. Si entra el coche de seguridad, el piloto levanta el pie del acelerador, que es la forma más efectiva de ahorrar combustible. Si dispones de suficiente ventaja, no vas a fondo en todo el circuito para consumir menos y si has de entrar a boxes otra vez, como habrás gastado menos, cargarán menos combustible, menos peso y estarás menos tiempo parado.

En Estados Unidos, una empresa ha creado un súper ordenador que está llegando a un nivel de sofisticación increíble, ya que permitirá planificar todo en tiempo real, según cómo evolucione la carrera te dirá qué es lo mejor. Incluso el papel del ingeniero desaparecerá y será sólo un programa informático quien lo decida.

Otro elemento clave en la estrategia es la máquina del repostaje, un equipo realizado por la empresa francesa Intertechnique, que se dedica al *refuelling* de aviones y helicópteros. Al principio dio mucho problemas, pero durante los años se ha modificado y ahora está en un punto de funcionamiento bastante fiable, siempre y cuando el equipo ejecute el mantenimiento pertinente.

La gasolina se cuenta en kilos, cuatro células hacen la función de báscula dentro del tanque y sabes siempre la cantidad de carburante de que dispones. Antes del pit stop lo programas, una vez conectas la manguera al coche no se puede poner ni más ni menos gasolina de la que se había programado. En el último pit stop cargas únicamente la gasolina necesaria para acabar la carrera. Es obvio que en una estrategia de tres paradas, en la última estarás menos tiempo en boxes.

DARREN HEATH

'Si la diferencia entre dos estrategias de carrera es de sólo tres o cuatro segundos, las dos son válidas; pero si es de siete u ocho, hay que elegir la más rápida'



Javier del Arco

¡Al fin pude hablar con Fernando Alonso! Ya casi me daba vergüenza escribir sobre él sin conocerle en persona.

El pasado viernes día 7 de mayo se me ocurrió darme un voltio por el Circuit de Catalunya, donde se iban a disputar los entrenamientos libres para el GP de España. Toda una experiencia que comparar con mi última visita de hace tres años o con mi último GP como periodista... en 1992. Era una pequeña aventura, pero quería conocer personalmente a Fernando Alonso, saludar a Jean Todt y, a ser posible, también a Frank Williams.

Quedé horrorizado: con el pase que me dieron en el RACC (al fin y al cabo, estoy trabajando para ellos...) tenía acceso visual excelente sobre el paddock y el pit lane, pero... ¡no podía entrar en ninguna de ambas áreas! Eso sí: podía ir adonde quisiera por todo el circuito, pero no entrar en esos dos lugares para los que, por lo visto, sólo hay una manera de entrar si no tienes pase: comprando uno a precio de oro. Y se venden. La gente es así.

(Abajo) El paddock, auténtica fruta prohibida de los grandes premios de F1; sin la tarjetita magnética de marras, aquí no entra ni Dios (no, Bernie tampoco).

De modo que me apoyé en la baranda que daba al paddock, junto a una de las escaleras que dan acceso al mismo... y esperé. Era una zona muy concurrida; pasó por allí una clase entera de un colegio (¿de dónde demonios sacarían tantos pases?), que se plantó ante el camión de Renault y se puso a corear "¡Alonso, Alonso!". Desde mi posición, no tenía ángulo para ver si Fernando salía o no a saludar, pero poco después apareció en persona por la escalera junto a la que me hallaba, y entre el torniquete de acceso al paddock y la entrada a la escalera que conducía a la zona VIP –donde debía de tener que hacer acto de presencia en algún montaje de Renault y cuya entrada (la de la escalera) estaba protegida por dos 'gorilas' que ríete tú del *Padrino*–, Fernando estuvo unos instantes en tierra de nadie, al alcance del público... teóricamente, porque a medio metro detrás suyo iba un tercer 'gorila' de dos metros y con gafas oscuras que sólo con verlo ni se te ocurría acercarte. Al cabo de diez minutos, se repitió la escena en sentido inverso... y ésa hubiese sido mi más próxima visión de nuestro héroe... si no hubiesen funcionado mis viejos contactos: un ex colega me vio allí, se me acercó y me saludó efusivamente. No os digo el nombre, porque se dice el pecado, pero no el pecador. Y al enterarse de mis cuitas, me dijo: "¡Es una m.....!, pero si estás aquí a las cinco en punto, veremos qué puedo hacer por ti".



Confieso que me emocionó el énfasis con el que lo dijo y, a la vez, tuve la certeza de que cumpliría. Y cumplió: a las cinco en punto, con una sonrisa de complicidad de oreja a oreja, apareció con un pase 'atómico' en la mano (justo en el momento en que yo estaba charlando con un grupo de personas que se quedaron de piedra cuando me colgué del cuello la tarjeta milagrosa, toqué con ella la lucecita verde del torniquete y desaparecí en las profundidades del paraíso prohibido). Disponía de media hora: a las 17.30 tenía que devolver el pase a quien me lo había dejado... Como Cenicienta, pero eso no es novedad: me pasa lo mismo con las pastillas.

Creo que fueron los 30 minutos más activos de los diez últimos años. Alonso, tímidamente encantador, me recibió en el motorhome principal de Renault, y le expresé la razón que me había llevado allí: "Ya que escribo sobre ti, lo mínimo que podía hacer era conocerte personalmente". Le dediqué un ejemplar de mi libro sobre Montjuïc... y a otra cosa, mariposa. Jean Todt, que entre otras virtudes tiene una memoria de elefante y todavía me saluda cuando me ve desde que le hice una entrevista para *Solo Auto* cuando aún no estaba en Ferrari, también tuvo su ejemplar, dedicado "al verdadero Campeón del Mundo". Y a Frank Williams no pude verlo, porque justo entonces comenzaba una reunión de constructores y ya se había ido.

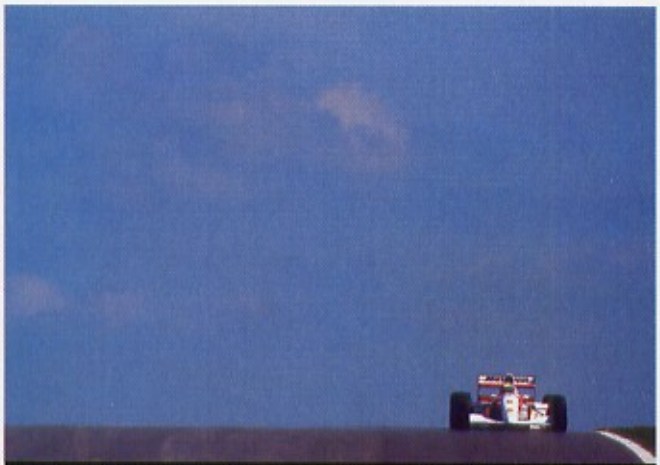
Vi a mucha gente. Gente que un día estuvo en lugares prominentes y ahora trabajan de cualquier cosa en cualquier equipo, porque están enganchados a la droga de la F1 y no pueden desengancharse. Y a las 17.30 –un poco antes, incluso– devolví el *abracadabra* a quien me lo había prestado, me reuní con Jordi Camp, que me había llevado hasta el circuito, y nos fuimos.

¡Adiós Montmeló! Ahí te quedas con tus pases, tus paraísos prohibidos y tus atascos descomunales. Los entrenamientos del sábado y la carrera del domingo los vi desde mi casa, arrellanado en el sofá y no estando muy seguro de si lo que veía era el GP de España o un vídeo de uno de los cuatro anteriores...

Bueno, en realidad, tenía que ser San Marino o España, porque después de toda la verbena de cambios que se ha producido en TV-3 y que han llegado hasta las retransmisiones de F1, alguien tuvo la feliz idea de invitar a Vicenç Aguilera a comentar la carrera de Imola y, realmente, ha sido un hallazgo: Aguilera sabe explicar con palabras sencillas los complicados fenómenos técnicos y las complejas situaciones que se producen en una carrera de F1 y eso, amigos Roca y Rosés, es un mirlo blanco. ¡No lo dejéis escapar! Fue capaz de mantener mi interés hasta la última vuelta... y eso que, a veces, a partir de la segunda ya empiezo a aburrirme... O

CHARLES COMTESSAT

'Vicenç Aguilera sabe explicar cuestiones técnicas y complejas con palabras sencillas, y eso es muy importante'



La silueta del McLaren MP4-8 de Senna se recorta en el cielo azul; adiós, campeón.

a los lectores

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

• En mensajes de correo electrónico, indicar nombre completo y población. Si deseas que publiquemos tu dirección electrónica, indícala también.

sorteo GP España

• **Luis Cabañas Gutiérrez,** de Recas (Toledo) fue el suscriptor que resultó agraciado en el sorteo de dos entradas y alojamiento para el GP de España que convocamos en *F1 Racing* Nº 62 (agradecemos la colaboración de WorChamp Tours para la realización del mismo).

Carta a un amigo

Querido amigo, cuánto tiempo sin vernos, 10 años ya, cómo pasa el tiempo… Mi infancia estuvo marcada por tu presencia, tu valentía, tus actuaciones, tu magia, tu ser…

Te conocí más bien poco mientras estabas aquí, no tenía conciencia de tu grandeza, pero disfruté de tu genio y de tu magia.

¡Eras tremendamente querido! ¡La gente te adoraba! En tu país dejaste de ser un ídolo para pasar a ser un personaje y todo un símbolo. Diste muchas alegrías a tu país, un país que las necesitaba de veras.

Tu vida era correr, se te notaba cada vez que te ponías frente al volante, y nos dejaste por ello. Nunca te lo echamos en cara, todo lo contrario.

Te echamos de menos, sin ti esto ya no es lo mismo… Siempre te tendremos en nuestros corazones, de eso puedes estar bien seguro, porque calaste hondo en ellos.

Tu casco dorado con los colores de tu país es ya una leyenda, un espejismo que a veces soñamos con volver a ver pasar fugazmente a los mandos de un veloz bólido azul y blanco, como sólo tú sabías hacer.

Eres ya una estrella, que ahora brilla en el cielo. Fuiste el líder de toda una generación. Guardo el recuerdo de verte correr como un valioso y preciado tesoro que nunca olvidaré, de eso también puedes estar bien seguro.

Aún recordamos con mucha tristeza el día que te fuiste… No nos avisaste, y –¿sabes?– creemos que tú ya lo sabías… Se te notaba, pero nunca lo sabremos.

Gracias por todo y espero que disfrutes mucho allá donde estés. Nunca te podremos olvidar.

Adeus, Ayrton.

PD: diles a Jimmy Clark y a Graham que pronto les escribiré.

Carlos Carballo Fernández, e-mail

¿Progreso o paso atrás?

Querría proponer un tema a tratar en *F1 Racing:* Las restricciones técnicas que propone la FIA, ¿progreso o paso atrás?

José M. Rodríguez Bautista, Tarragona
schumipersempre@yahoo.es

El año del cinco

1. Muchas felicidades, porque este año habéis cumplido vuestro quinto aniversario; seguid así mes a mes, y esperamos felicitaros dentro de 25 años.
2. Tele 5 nos ha demostrado que con ganas y fe en un proyecto se puede convencer a la audiencia. La F1 era rentable en todo el mundo menos aquí. ¿Qué fallaba? La profesionalidad de esta cadena responde a la pregunta por sí sola.
3. La quinta prueba de la temporada correspondió al GP de España, sin duda la cita ineludible para todos los aficionados; por fin dejamos de sentir envidia de las banderas finesas, escocesas o alemanas que normalmente poblaban el Circuit. Este año la marea azul de los aficionados asturianos se hizo notar.
4. Los cinco títulos de Fangio ya son historia. ¿Dónde pondrá el próximo récord el señor Schumacher?
5. Como no se me ocurre nada más relacionado con el cinco (no hay quinto malo, ya sabéis…), sólo me queda recomendaros que visitéis la web f1rejects.com, y no dejéis de leer la comparativa entre Perry McCarthy y Schumacher, imprescindible para entender la F1 actual.

Alejandro Becerra
Oviedo (Asturias)



La FIA va a cambiar la F1, ¿para mejor?

Eduardo, Fernando: gracias

Antes que nada, felicitaros por vuestra revista, es fantástica.

En segundo lugar, quisiera explicaros un poco mi situación. Tengo 37 años y soy viuda desde hace tres. Mi hijo, de 13 años, es seguidor de la F1 desde hace dos, aunque siempre le ha gustado el mundo del motor.

Él me ha introducido en este mundillo, en el que he de confesar que soy una principiante, pero leer vuestra revista me da la posibilidad de mantener una conversación con mi hijo sobre el tema.

Me gustaría que publicarais esta carta, porque quiero expresar mi agradecimiento a dos personas de este fantástico deporte.

La primera es Eduardo, de WorChamp Tours, que nos organizó el viaje al GP de San Marino en Imola. Fue fantástico; os facilito su número de teléfono (659 92 21 42) por si algún aficionado desea viajar a algún gran premio. Ellos se encargan de todo: avión, entradas, hotel… Gracias, Eduardo.

La segunda es Fernando Alonso. Después de seis horas de espera en el hotel donde se alojaba en Imola, nos recibió con

PODÉIS ENVIAR VUESTRAS CARTAS POR CORREO: *F1 RACING,* C/ÁLAVA Nº140, 7ª PLANTA. 08018 BARCELONA; FAX: 93 414 45 34; O CORREO ELECTRÓNICO: F1RACING@IXO.ES

una calurosa sonrisa, a pesar de su cansancio.

Fernando, te doy las gracias por mi hijo. Desde que falleció su padre no había visto brillar sus ojos de emoción y alegría, y fuiste tú quien lo consiguió.

Espero y deseo que las cosas te vayan muy bien, pero si no es así puedes dormir tranquilo y satisfecho, porque has hecho feliz a un niño de 13 años. Yo, como madre, te doy las gracias.

Te queremos.

Gemma Palomares
Xàtiva (Valencia)

Button se lo merece

Aunque sois la mejor revista de F1, me decepcionó que en el número de mayo no saliera un reportaje sobre Button (sólo la Bandera Negra).

Este piloto se merece que le hagan una entrevista, como se le hizo a Alonso. Aunque soy *alonsista* (qué remontadas tan magníficas), hay que ser justos y respetar a otros pilotos.

Saludos a todos los aficionados y a Maite (una fan de Button), que envió este e-mail por mí.

Héctor Estévez Castro, Pontevedra
nano_jarno_fisichela_juancho@hotmail.com

Tenemos mujeres en F1

Soy una joven aficionada a la F1 que de niña jugaba a las carreras con los cochecitos Majorette por el pasillo de mi casa.

Aún conservo (y en lugar privilegiado de mi habitación) las reproducciones del Ferrari 642 de Alain Prost y del McLaren-Honda MP4-5 de Ayrton Senna. Y si hubiese tenido la oportunidad, habría seguido los pasos de mujeres como Lella Lombardi, primera mujer que puntuó en la F1 moderna. Porque son pocas las mujeres que han destacado en este 'circo', pero las hay, y deben ser tenidas en cuenta.

Sólo me queda agradeceros el trabajo que realizáis en esta revista, que nos acerca un poco más a este complicado mundo; y recordar de manera especial a Senna, grande entre los grandes.

Clara I. López Basanta
Fraga (Huesca)
klasky1987@hotmail.com

¡Un bólido para Kimi!

Kimi es el mismo del año pasado y puede plantar cara a Schumi, pero necesita un coche más fiable que espero que tenga pronto.

José María Pinar, Murcia

Schumi, pasión por ganar

Es inútil negar lo evidente, y es que Michael Schumacher ha batido casi todos los récords y no siempre ha contado con el mejor coche (ni neumáticos), por lo que no debe ser casualidad. Y por lo visto aún tiene cuerda para rato.

Felicito a esta leyenda viva por todo lo que ha logrado y va a lograr, y por su pasión por pilotar y ganar.

Por último, estoy interesado en conocer a otros aficionados a la Fórmula 1.

José Manuel Soria Marín, Valencia
josemanuel_soria@hotmail.com

No es cuestión de caché

Me siento aludido por la carta en la cual Pablo Celdrán [Correo, *F1 Racing* Nº 63] comentaba que le parece "triste" que los que llevamos mucho tiempo siendo aficionados a la F1 "intentemos reivindicar caché" por esta razón.

Nada más lejos de la realidad, estimado Pablo. Lo único que creo que tanto yo como la gente que ama este deporte desde hace décadas hemos tratado de reivindicar, es lo que (y ahí sí que estoy de acuerdo contigo) tú comentas acerca de que hasta ahora parecíamos "bichos raros" y que hemos estado solos con nuestra afición.

Ahora hay mucha gente atraída por el fenómeno Alonso, y de eso nos hemos de alegrar. Así, seremos más los bichos raros.

Por otro lado (y cito una frase que se publicó en esta revista), en la madrugada en que Alonso consiguió su primera pole, para muchos "empezaba un cursillo acelerado de F1".

Esto a mí sí que me parece triste, porque pienso que estas personas, tan rápido como les llegó la afición, se les irá...

En cualquier caso, demos la bienvenida a todos los nuevos aficionados; esperamos teneros mucho tiempo con nosotros, y a ti, estimado Pablo, sólo comentarte que, si disfrutaste mucho de tu ídolo Piquet cuando corría con Benetton, yo y muchos más lo hicimos cuando se proclamó campeón en 1981 y 1983 con Brabham, y en 1987 con Williams (¿os acordáis del adelantamiento a Senna por el exterior en Hungría 86?).

José Gómez Lázaro, Valencia

A propósito de Jenson

En primer lugar, quisiera daros mi más sincera enhorabuena por la fantástica revista que elaboráis y por dejarnos este espacio para que los lectores podamos expresar nuestra opinión sobre temas de F1.

También quisiera hablar sobre Jenson Button, ese fantástico piloto británico por el que yo siempre aposté desde que saltó a la palestra, ya que me parecía y me sigue pareciendo un piloto con una calidad impresionante.

Me gustaría que la gente que tanto lo ha criticado cuando no ha estado a un nivel alto por culpa de las circunstancias rectificara, porque él es un magnífico piloto que no se merecía todo ese reproche.

Me sabe mal, entre otras cosas porque algunos de sus antiguos críticos ahora dicen que es un piloto excepcional, y eso se llama oportunismo.

Algunos pueden pensar que escribiendo este mensaje el oportunista soy yo, y a ellos les digo que esto lo llevo diciendo desde siempre, pero que nunca se me había ocurrido hacer que se publicara en una revista.

Pedro Guirao Soriano, Murcia



Bravo, Jenson. Ya iba siendo hora, ¿no?

ARCHIVO LAT; GETTY IMAGES

PODÉIS ENVIAR VUESTRAS CARTAS POR CORREO: *F1 RACING*, C/ÁLAVA Nº140, 7ª PLANTA. 08018 BARCELONA; FAX: 93 414 45 34; O CORREO ELECTRÓNICO: F1RACING@IXO.ES



UN LOBO CON PIEL DE LOBO

Mucha gente que debería tener más juicio no reparó en el F2004 hasta que llegó a Australia y les arreó en el trasero. Vamos a ver cómo es que el último bólido rojo es tan bueno.

Texto Steve Matchett



CARNE ROJA

Schumacher (izda.) y Barrichello pusieron la directa de entrada, en parte porque las condiciones le fueron bien a Ferrari y sus Bridgestones, y en parte porque la genialidad conjunta del diseñador Rory Byrne, el motorista Paolo Martinelli y sus respectivos equipos, resultó imparable.



La multitud reunida no paraba quieta, ansiosa porque Ferrari revelara su última creación, el coche que les mantendría por delante del resto. Sin embargo, cuando se retiró la lona escarlata se produjo un inequívoco y embarazoso momento de silencio. Todo el mundo se quedó perplejo. El coche nuevo era... bueno, en realidad no era nada nuevo, ¿verdad? El coche del año pasado algo remozado y ya está. ¿Dónde estaba la parte delantera achaparrada que caracterizaba al 'revolucionario' Williams FW26? ¿O el esbelto morro de aguja del 'radical' McLaren MP4-19?

Pero por su parte el equipo técnico de Ferrari sonreía satisfecho antes de anunciar que el F2004 era el mejor F1 que jamás había salido de Maranello. A juzgar por los resultados de este inicio de temporada, su optimismo estaba más que justificado.

AERODINÁMICA

El F2004 es parecido tanto al F2003-GA del año pasado como al dominante F2002, no porque el departamento de diseño de Ferrari sufriera una crisis de imaginación, como algunos observadores se apresuraron a declarar, sino más bien porque saben reconocer algo bueno cuando lo tienen. Durante los últimos tres años han estado en racha, de modo que sus nuevas creaciones han sido esmeradas evoluciones de la misma y muy exitosa fórmula.

No obstante, este año ha habido numerosas revisiones aerodinámicas sutiles. Las más perceptibles quizá sean el aumento de superficie vertical del capó motor y la extensión de 100 mm de las derivas laterales del alerón trasero. Pero las dos son retoques del reglamento impuestos simplemente para saciar el apetito de espacio publicitario de los sponsors. El tercer elemento del alerón trasero también ha desaparecido, pero asimismo esto es debido a un cambio de reglamento. Tras darle un repaso al coche en el túnel de viento, la pérdida de dicho elemento ha reducido el apoyo aerodinámico en un nimio 6%. La resistencia también ha disminuido, como es lógico. Resultado final: el coche es levemente más veloz en línea recta e igual de rápido en curva (ahí le echan una mano neumáticos y electrónica mejorados).

Los aerodinamistas siguen ciñéndolo todo alrededor del grupo motriz tanto como sea posible. Sin duda, estas líneas cada vez más ajustadas y tomas de los radiadores más pequeñas (todo más pequeño) mejoran el rendimiento aerodinámico del coche, pero se paga caro: disipar la acumulación de calor bajo la carrocería se hace cada vez más problemático. Limitarse a eliminar el calor podría ser fácil: bastarían cinco minutos con una sierra. El truco reside en hacerlo sin fastidiar la calidad del flujo de aire sobre los contornos de la carrocería. Por suerte para Ferrari, Rory Byrne –posiblemente el mejor del oficio– sobresale en esta especialidad. Se han retomado las branquias de tiburón del F2003-GA, y ahora hay dos salidas de aire caliente suplementarias junto a los escapes.

Ferrari es el único de los tres grandes que sigue usando un chasis monoquilla. Es evidente que han evaluado las ventajas potenciales de un monocasco doble quilla, pero Rory Byrne y Ross Brawn han dado con resultados parecidos: sencillamente las cifras no cuadran. Puede que un doble quilla ofrezca una ligera ventaja aerodinámica, pero, según sus cálculos, el peso adicional invalida cualquier mejora. Un chasis así pesa unos 11 kg más que su equivalente monoquilla, una desventaja importante, porque esos 11 kg están ubicados justo encima del eje delantero, provocando en potencia un subviraje mortal. Además, debido a la posición externa de sus pilares dobles de anclaje, un doble quilla limita el abanico de geometrías de suspensión delantera y de dirección, y también cualquier ajuste potencial.

SUSPENSIÓN

En vista de la difícil temporada 2003 de Bridgestone, ni Ferrari ni su proveedor de neumáticos se planteaban la idea de limitar los ajustes de geometría. Si acaso andaban buscando más posibilidades de ajuste, no menos.

La suspensión por empujadores *(pushrod)* del F2004 es una evolución afinada de un diseño probado: triángulos composite superiores e inferiores reforzados con filos añadidos de titanio, acoplados a puntos de anclaje en el centro del monocasco. Para garantizar su integridad, las placas de titanio son tratadas químicamente (para contrarrestar la fatiga) antes de ser adheridas a los triángulos y curarse en un autoclave.

El reglamento técnico prohíbe terminantemente que los equipos confieran influencia aerodinámica alguna a sus triángulos; es decir, no pueden ser perfilados para producir apoyo. No ►

Rubens (arriba) ha sido casi tan inmune a la presión de los rivales como Michael; las dificultades que hicieron tan de armas tomar al F2003-GA la pasada temporada han sido eliminadas milagrosamente sin introducir delicados efectos secundarios.

Evolución de los Ferrari de morro bajo

Durante las últimas temporadas, los Ferrari de F1 han sido pulidos de forma sutil y con suma cautela. Este año no hay novedades 'radicales', pero el F2004 se hace respetar.

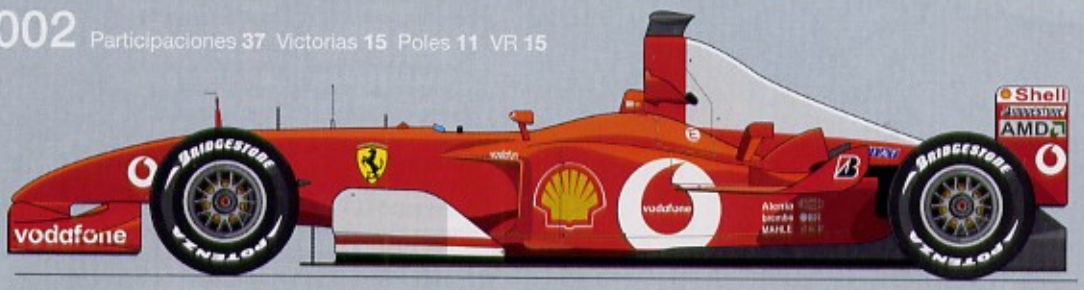
Ilustraciones Patricia Soler

F2001 Participaciones 39 Victorias 10 Poles 13 VR 3



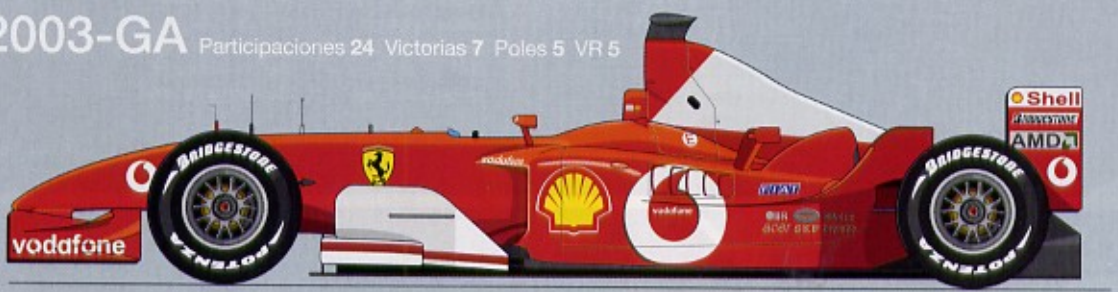
Primer Ferrari de la generación de morro bajo (el F1-2000 era de morro alto); nótense los grandes y convencionales pontones cuadrados; la zaga está cuidada pero también es convencional; aletas y apéndices básicos aparecen delante de las ruedas traseras; salidas de escape a ras de la carrocería; batalla 3.010 mm.

F2002 Participaciones 37 Victorias 15 Poles 11 VR 15



Una zaga mucho más ceñida, sobre todo el cambio, que se amolda a la carrocería; el morro va un poco más alto pero sigue siendo bajo; se prolongan las aletas traseras y los escapes sobresalen por detrás a través de chimeneas en la carrocería; la batalla es 50 mm más larga que la del F2001, llegando a 3.060 mm.

F2003-GA Participaciones 24 Victorias 7 Poles 5 VR 5



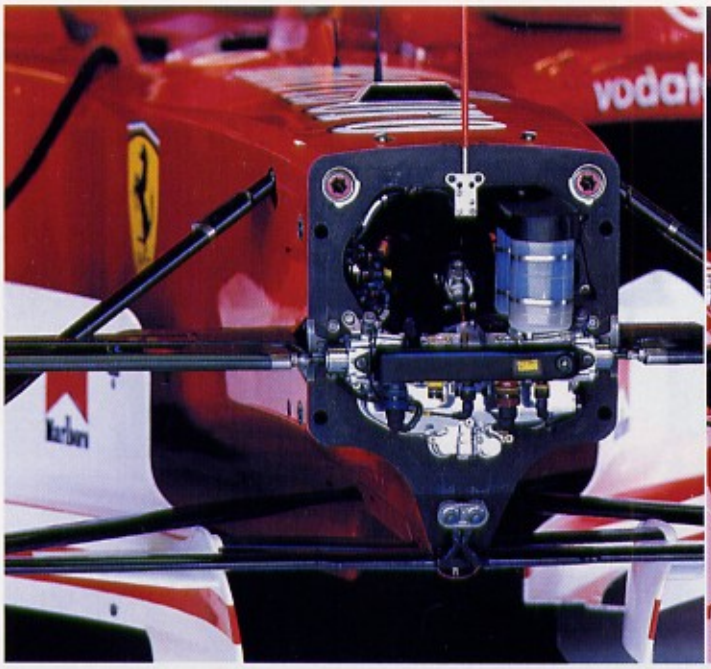
La batalla crece otros 50 mm (hasta 3.110 mm) para mejorar el rendimiento aerodinámico en curvas rápidas, pero causa problemas en las lentas; pontones más pequeños y redondeados; capó motor más pequeño, zaga aún más ceñida; aparecen los deflectores dobles y las aletas traseras discurren por todo el pontón.

F2004 Participaciones 8 Victorias 4 Poles 3 VR 3*



La batalla vuelve a ser la de F2002 (3.060 mm); capó motor y derivas del alerón trasero más grandes, según nuevas normas; las alas en los costados de la toma de aire mejoran el flujo de aire hacia el alerón trasero; zaga aún más ceñida; escapes más centralizados; se avanza el deflector más pequeño. *Hasta Imola 2004

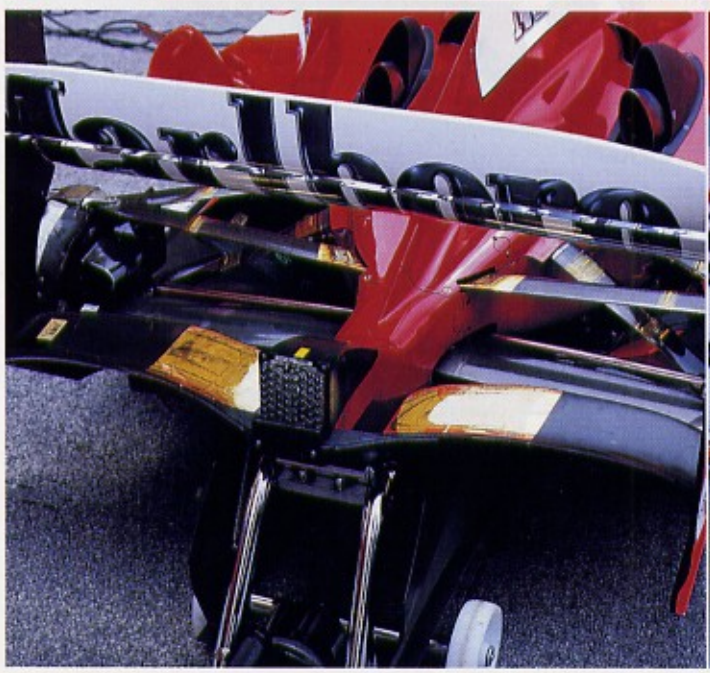
EN LA OTRA PÁGINA: MICHAEL COOPER/LAT







Los triángulos delanteros inferiores izquierdo y derecho (arriba izda.) son, de hecho, una sola unidad en forma de rombo fijada al monocasco en una disposición monoquilla; Ferrari cree que dicho diseño contribuye a una rigidez sin par; los apéndices en la toma de aire (arriba) no son una idea nueva, pero la magnífica integración de este diseño supone un adelanto; por primera vez, los apéndices en los pontones (izda.) tienen una superficie ondulada; en 2004, el reglamento limita el alerón trasero (abajo izda.) a dos elementos, lo que supone una pérdida del 6% de apoyo aerodinámico, que Ferrari ha recuperado en otras partes del paquete aerodinámico; el alerón delantero (abajo) presenta un brusco pliegue en el elemento inferior y en las derivas laterales; Rory Byrne asumió el 90% del trabajo aerodinámico tras la marcha de Nicolas Tombazis a McLaren.





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

Uno de los espectáculos más impresionantes del inicio de temporada fue la facilidad con que el F2004 (abajo) digería los baches. Los pasaba sin esfuerzo, casi como si no estuvieran allí; pero estaban, como demostraba el saltarín Williams cada vez que pisaba el mismo tramo de asfalto desigual.

obstante, su forma es objeto de gran consideración, y cada pieza se somete a un desarrollo exhaustivo en el túnel de viento. Claro que los triángulos no han de influir en el apoyo, pero nada impide a los equipos asegurar que las piezas de la suspensión produzcan la mínima resistencia.

Nótese, además, que las barras de acoplamiento están perfectamente alineadas horizontalmente con el brazo delantero de los triángulos superiores. Están tan estrechamente unidos que los dos componentes parecen ser el mismo. Disponer la barra de acoplamiento y el brazo delantero del triángulo en el mismo plano reduce considerablemente la superficie frontal de la suspensión, lo cual disminuye aún más la resistencia; una especie de dos por el precio de uno.

El ajuste de la altura de rodaje se lleva a cabo añadiendo o quitando cuñas en el extremo superior de los cuatro tirantes. Estas cuñas –de entre 0,5 y 5,0 mm de grosor– permiten a los mecánicos efectuar cambios rápidos y predecibles de altura de rodaje durante los entrenamientos sin el pesado proceso de reglar el coche en una plataforma nivelada y medir físicamente el ajuste. El tiempo en pista es demasiado preciado para tales demoras.

No hay rodamientos esféricos que permitan libertad de movimientos a los triángulos; así que todo el movimiento vertical se consigue por la flexión de las hojas de titanio. Puede que esto suene precario, pero en la práctica el sistema funciona la mar de bien. Como consecuencia de la carga aerodinámica cuando el coche corre, la suspensión pasa la mayor parte de su tiempo clavada firmemente sobre sus amortiguadores, con el resultado de que prácticamente no hay movimiento de suspensión del que ocuparse.

NEUMÁTICOS

Ferrari y Bridgestone disfrutan de una relación simbiótica. Cuatro equipos calzan gomas niponas, pero indiscutiblemente Ferrari es el más importante, y la pareja ha tenido mucho éxito. Dicho esto, sin duda alguna la asociación Bridgestone/Ferrari dio un traspié el año pasado. Desde el comienzo de 2003, Michelin fue a por todas, porque sus rivales japoneses les pusieron en situación tan embarazosa en 2002. A pesar de los elogios dirigidos al F2002, Ross Brawn siempre se apresuró a destacar la contribución de Bridgestone. En el invierno de 2002/2003 señaló que bastaba con que Michelin mejorara para hacer de la temporada siguiente un campeonato mucho más reñido. Palabras proféticas.

Algunos ingenieros –gente a la que admiro mucho– han insinuado que Michelin parece aprender más rápido que Bridgestone, que durante los tests entre carreras Michelin se muestra muy proactiva con su programa, mientras que Bridgestone parece más reactiva. No acabo de convencerme; tal vez se trate más de culturas distintas trabajando de modos distintos, o que *parece* que lo hacen.

Hemos visto que los Michelin van bien en circuitos de alta velocidad; circuitos con rectas largas que producen elevadas cargas longitudinales, y hemos visto lo contrario en Bridgestone, pues sus gomas funcionan bien en circuitos revirados con elevadas cargas laterales. Durante 2003, Michelin tuvo a menudo el mejor neumático de seco, mientras que Bridgestone siempre contó con un intermedio superior. Eso no me indica que Bridgestone haya perdido el hilo, simplemente que la química (¿o alquimia?) de la producción de neumáticos de F1 es un arte cada vez más complejo.

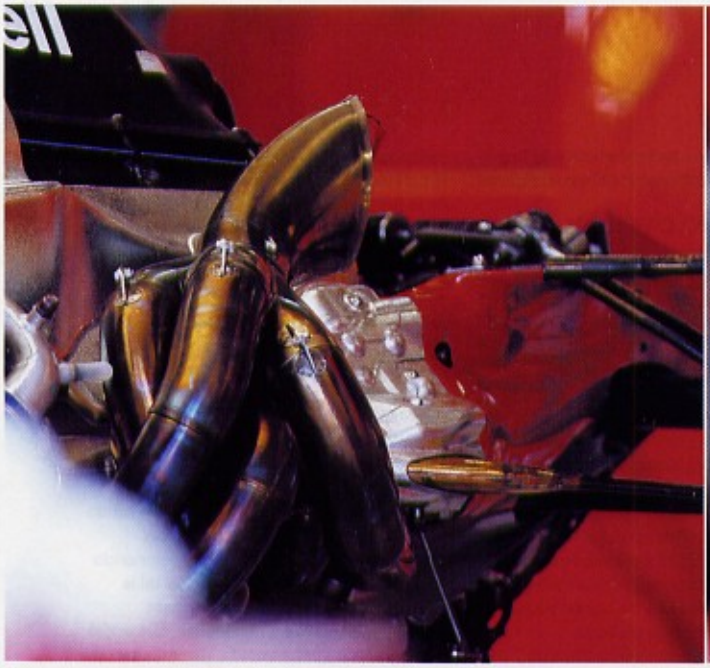
En la pretemporada de 2003/2004, los pilotos Michelin marcaron tropecientas vueltas rápidas, mientras que la asociación Ferrari/Bridgestone permaneció muy discreta. Interrogados acerca de su aparente falta de velocidad, Bridgestone dijo que trabajaban hacia la mejora de la longevidad de sus neumáticos, realzando su rendimiento en carrera. La velocidad de calificación vendría después, añadieron.

Bueno, la actuación de Ferrari y Bridgestone en el inicio de la temporada da una clara muestra de que estuvieron trabajando a tope, cada parte presionando a la otra. Tengo entendido que fue tal la mejora del F2004 entre el último test invernal y la llegada a Melbourne, que cogió a Bridgestone desprevenida. Durante los libres del viernes, el Ferrari se mostró tan rápido que incluso en este circuito sólo ligeramente abrasivo, que castiga poco los neumáticos, trituraba el compuesto blando que Bridgestone había desarrollado para ellos. Por tanto, el dominio de Ferrari en Australia fue total aunque tuvieran que montar el más duro de los dos compuestos. Además, Bridgestone ya tenía en proyecto más mejoras (trabajaban en un neumático delantero más ancho, una solución provista de hombros más cuadrados, a lo Michelin).

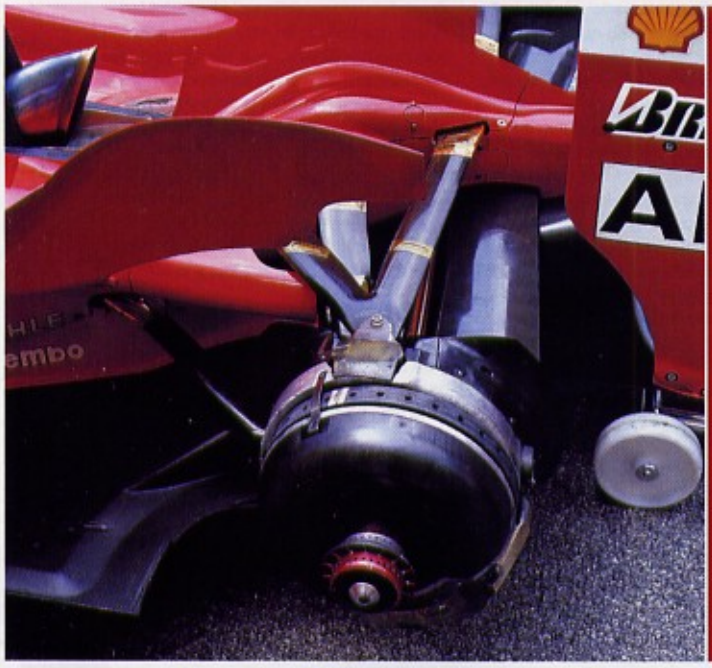
MOTOR

El mayor cambio en el reglamento técnico para 2004 hace referencia al motor. Sólo se permite uno por fin de semana, así que su ciclo vital ha pasado de 400 a unos 750 km. Los motoristas con un pobre historial de ►









El brazo delantero del triángulo inferior trasero está anclado al motor (arriba izda.); nótese el esmerado perfil de los brazos de suspensión para reducir la resistencia aerodinámica, aunque no está permitido que generen apoyo; los frenos de carbono-carbono (izda.) vienen siendo muy eficaces desde hace tanto tiempo que no hacen falta muchas mejoras, porque el factor restrictivo bajo deceleración máxima son los neumáticos; la cubierta de composite ayuda a controlar el flujo de aire en el interior de las ruedas; nótese también cómo se ciñe la carrocería alrededor del cambio; en Australia se tuvo que usar el más duro de los dos compuestos Bridgestone (arriba) porque los coches eran demasiado rápidos para la goma más blanda; hasta aquel momento, Bridgestone había trabajado en el rendimiento en carrera más que en el de calificación.

fiabilidad deberían estar preocupados, pero Ferrari no se cuenta entre ellos. Juntos, Gilles Simon y Paolo Martinelli producen los motores más sólidos de la F1.

La última rotura de motor de Ferrari (antes de España 2004) fue allá en 2002 –el propulsor de Barrichello expiró en Malasia, vuelta 40–, hace 34 carreras, o 68 participaciones individuales. Bueno, puestos a ser quisquillosos, Barrichello no logró pasar de la vuelta de formación en España y Francia en 2002, así que podríamos rebajar esa estadística a 66. Pero en ese mismo periodo de 34 carreras BAR-Honda ha sufrido 13 roturas (18 si incluimos las de cuando Honda motorizaba a Jordan); Renault, 12; Mercedes, ocho; y BMW, cinco.

El V10 Ferrari 053 a 90°, su primer motor de larga duración, ya entrega 900-910 CV y gira a casi 19.000 rpm; o, dicho de otro modo, más de 316 revoluciones por segundo. El ciclo vital extendido ha hecho que hayan tenido que aumentar el grosor de la cabeza del pistón para evitar que se calcine, pero la construcción del bloque, una fundición de aluminio, sigue igual.

Los ingenieros de Ferrari han reforzado las culatas para contribuir a asegurar la durabilidad durante el fin de semana, pero lo han conseguido sin penalizar el peso, gracias a lo que Paolo Martinelli describe enigmáticamente como "nuevas soluciones de metales". De momento no hay información más detallada acerca de cuáles podrían ser exactamente estas nuevas soluciones de metales. Bueno, no sería F1 sin un poco de misterio e intriga, ¿verdad?

Tanto los colectores como los escapes dobles del 053 están fabricados a mano en una aleación de níquel-cromo, Inconal: un acero inoxidable de calidad superior capaz de aguantar temperaturas de combustión. A veces los escapes de Inconal se rompen, a menudo cerca de las culatas; un problema casi inevitable causado por el intenso calor y vibraciones de alta frecuencia que corren por el coche. Esto podría haber acarreado problemas para los motores versión 2004, pero el reglamento sí que permite cambiar los componentes auxiliares del motor –escapes incluidos– sin penalización. Las salidas de escape tipo periscopio están montadas sobre el capó motor (una tendencia iniciada por Ferrari en 1998, en el GP de España, y que permite ceñir los paneles de la carrocería posterior a la carcasa de la transmisión): otra moda inducida por la aerodinámica. Hoy día todo va a parar a la aerodinámica.

TRANSMISIÓN

Igual que los motores más recientes, las transmisiones de F1 también son súper compactas, y tal vez un 50% más pequeñas que las de hace 10 años. De acuerdo, una década es mucho tiempo en F1, pero lo

CHARLES COATES/LAT; SUPERDRIVE; ZITA.; ERIC WARDOUP/OPPI; EN LA OTRA PÁGINA: DARREN HEATH

La segunda victoria del año llegó en Malasia (abajo); la sofisticación electrónica del control de tracción hace tan manejable el coche como cuando tenía control de arrancada y cambio programado; el bloqueo del diferencial controlado por el piloto ayuda al coche a negociar las curvas más deprisa.

básico, los componentes esenciales necesarios para que funcione el mecanismo, no han cambiado: embrague, eje primario, piñones, horquillas de selector del cambio, corona, bridas de salida; no se puede negar que todas estas piezas (y muchas más todavía) son fundamentales para el conjunto. Luego tenemos la propia carcasa de la caja de cambios, claro. Y sin embargo los diseñadores han conseguido reducir tanto el tamaño como el peso de la caja a la mitad. Es algo que no deja de entusiasmarme y sorprenderme.

Un proceso de reducción continua del tamaño de las piezas internas ha hecho posible estas transmisiones minúsculas. Materiales de primera y una mayor calidad de producción han contribuido a hacer las relaciones de cambio más ligeras, delgadas y duraderas que nunca. Las relaciones de la tercera y la cuarta marchas, las que están sujetas a las mayores cargas de par, tienen aproximadamente 8 mm de grosor. Algunas tienen menos de 6 mm. Durante mis años en Benetton, ni siquiera la marcha atrás era tan fina; y la marcha atrás nunca tuvo la finalidad de ser usada, y se incluía sólo para que el coche cumpliera el reglamento técnico.

La carcasa de la transmisión del F2004 es de fundición de titanio y extraordinariamente ligera. Luego se refuerza pegando un revestimiento de composite en la parte exterior de la carcasa, en las zonas más críticas sometidas a mayor tensión. A diferencia de Toyota, Ferrari no fabrica dentro de la fábrica los engranajes internos del cambio, sino que lo hace un especialista local según el diseño propio de Ferrari.

Los triángulos traseros inferiores sólo se pueden montar una vez que la transmisión ha sido atornillada a la pared posterior del motor 053. El brazo posterior del triángulo se acopla a un punto de anclaje situado en la carcasa del cambio, mientras que el brazo delantero está montado directamente sobre el bloque motor. Repartir los soportes de la suspensión entre la transmisión y el motor posibilita una carcasa aún más compacta, mientras que la resistencia integrante de los triángulos inferiores, con sus brazos sujetos a la caja y además al motor, contribuyen a fijarlos sólidamente.

ELECTRÓNICA

El control de arrancada y cambios de marcha programados han sido eliminados del arsenal de la F1, pero su pérdida está teniendo un efecto apreciable nulo sobre las prestaciones. Con el cuidadoso control del punto de mordida del embrague por parte del piloto inmediatamente antes de la salida, y la cartografía del motor regulable por él mismo, resulta imposible ver patinar las ruedas. Las cajas semiautomáticas permanecen y, sin tener en cuenta toda acción demasiado ambiciosa o prematura por parte del piloto, la electrónica y el sistema hidráulico de a bordo sólo permitirán que la transmisión cambie de marcha en el momento óptimo.

Mucho más importante es el hecho de que el control de tracción y la libertad de ajustar las presiones hidráulicas dentro del diferencial siguen siendo legales. En el F2004 estos ajustes de diferencial se efectúan mediante mandos giratorios montados en el volante, que permiten al piloto modificar el grado de bloqueo de curva a curva. De hecho, los pilotos de talento son capaces de cambiar el bloqueo durante los ciclos de aproximación, ápice y salida de cada curva. Bloquear el diferencial en la aproximación mejora la estabilidad de la zaga en la apurada de frenada; liberar el diferencial en el ápice ayuda a prevenir un sobreviraje repentino al dar gas.

En cuanto a gestión del motor, Ferrari ha perfeccionado su sistema de control de tracción a la enésima potencia. La estructura física del motor –los componentes mismos– ha sido configurada expresamente para sacar el máximo partido del control de tracción. Si está diseñado específicamente para aprovechar el control de tracción, se puede construir un motor con una relación diámetro por carrera distinta de uno que no cuente con dicho sistema; la gestión electrónica permite que el comportamiento del motor se incline a favor del rendimiento. Además, un motor diseñado alrededor del control de tracción puede usar un mecanismo del acelerador, distribución, y componentes de admisión y escape distintos.

Para Ferrari –de hecho para todos los equipos punteros– la electrónica sofisticada se ha convertido en una parte esencial de su filosofía de diseño. Los neumáticos también están construidos expresamente alrededor del uso del control de tracción; la electrónica controla la degradación del neumático durante las 15 vueltas o así de una fase de carrera, permitiendo el uso de un compuesto más blando. Hacia el final de esas 15 vueltas, cuando la goma de seco ya no está en su mejor momento, el control de tracción puede producir un beneficio de entre 0,5 y 1,0 segundos por vuelta. Ah, sí, también viene muy bien en mojado.





Mejor inicio, imposible. Fernando Alonso (dcha.) acabó tercero en Australia, su mejor resultado antes de la disputa del Gran Premio de España.

Dos meses más

Hasta el Gran Premio de España, Fernando Alonso se ha hartado de protagonizar remontadas épicas, pero sólo ha conseguido instalarse una vez en el podio, y no ha podido atacar la supremacía de Ferrari.

Texto Xavier Guillén

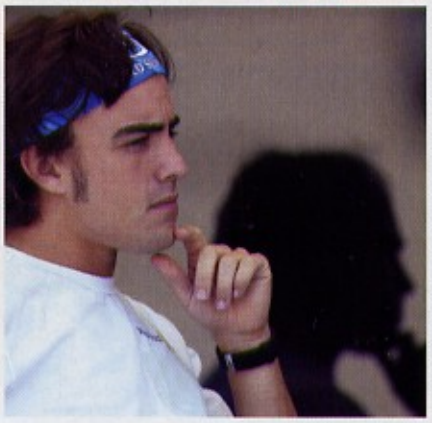


'FERRARI ESTÁ MUY ARRIBA, AHORA MISMO ES MUY DIFÍCIL ASPIRAR A GANARLOS'





Alonso rueda pegado al Ferrari de Rubens Barrichello en Imola (arriba); el español lo superó en el último pit stop; Fernando (dcha.) parece reflexionar en sus remontadas, como la de Bahrein, donde superó a Mark Webber (izda.) tras dos vueltas de acoso y derribo.



EN LA OTRA PÁGINA: FOTO GRANDE: MICHAEL COOPER/LAT; RECUADRO: ANDANDO LAT; ESTA PÁGINA: STEVE ETHERINGTON/LAT; LORENZO BELLANCA/LAT

Ya la espera va para largo, porque la escudería italiana está en otro planeta y en Renault les queda mucho trabajo para obtener un monoplaza que permita al asturiano plantar cara de verdad a Michael Schumacher. Y no sólo es eso, la ascensión de Jenson Button y los podios de Juan Pablo Montoya han dejado a Alonso en una situación extraña. A su favor juega el hecho de meter a Renault en la segunda posición de los constructores, gracias también al papel de Jarno Trulli, que a pesar de todas las críticas es junto al español y a los dos pilotos de Ferrari, de los pocos que han sumado puntos en las cuatro primeras carreras de año. En estos momentos se trabaja intensamente en Viry-Chatillon para aportar una nueva evolución del RS24 para dentro de dos meses. Fernando reconoció que de momento luchar de tú a tú con Ferrari es imposible.

"En estos momentos ellos están muy arriba, dentro de dos meses estaremos en condiciones de afrontar las carreras con otro material, ahora mismo es muy complicado aspirar a ganarlos".

Después de las dudas de Australia y Malasia, dos circuitos muy peculiares, en Bahrein fue un puro espejismo. La peculiaridad de una carrera marcada por la recuperación constante enmascaró la situación real, los Ferrari todavía estaban más lejanos. Así se expresaba Fernando:

"He hecho todo lo que he podido hoy. Honestamente, me ha sorprendido la actitud de algunos pilotos: un Jaguar ha estado a punto de echarme contra el muro en la salida de la carrera, después ha habido otros que se han mostrado demasiado agresivos cuando he intentado adelantarles. Pero dicho esto, y después del fin de semana que hemos vivido, los tres puntos que he sumado son una buena recompensa de cara al campeonato. En realidad, he comenzado la carrera medio minuto por detrás del resto de mis rivales tras haber tenido que entrar en boxes en la primera vuelta, pero después he forzado al máximo. El equilibrio del coche ha sido perfecto en todo momento. Tenemos previsto introducir algunas mejoras en el coche de cara a Imola y creo que con ello contaremos con un conjunto más fuerte. Y lo que es más importante, si logramos completar algunos Grandes Premios sin sufrir problemas, entonces estoy seguro de que seremos capaces de subir al podio de forma regular".

Y llegó Imola y aparecieron claros para todo el mundo los récords que una semana antes de comenzar el campeonato consiguió Michael Schumacher en la pista italiana. El GP de San Marino supuso un jarro de agua fría para todos los rivales, quizá con la única excepción de Jenson Button, aunque por motivos diferentes. El inglés no optó a la victoria, pero ha resurgido de las cenizas y cuenta con un BAR-Honda que recuerda las mejores épocas de la marca japonesa en el mundial.

Alonso estrenó pack aerodinámico y se quedó a un pasito de entrar en el podio, cuarto.

"Un muy buen resultado después de una carrera muy dura para mí, una mala salida, al coche le ha faltado tracción, y eso lo ha aprovechado Coulthard para darme caza y prácticamente sacarme de la pista en la primera curva: ¡algunas piezas de su alerón han llegado a golpearme en el casco! En aquel momento ya había perdido demasiadas posiciones como para poder luchar con los líderes de la carrera, así que me limité a seguir de cerca a los coches que tenía por delante y lo confié todo a las paradas en boxes, el único sitio en que podía adelantarles; el coche ha vuelto a mostrarse algo nervioso, pero aun así he forzado al máximo. En cuanto al incidente con Ralf, desde mi punto de vista ha sido él quien me ha cerrado la puerta cuando lo estaba superando, pero afortunadamente mi coche no ha resultado dañado. Estoy satisfecho de haber finalizado cuarto en este circuito y de haber podido mantener nuestra posición en el campeonato".

El año pasado Alonso deslumbró en el Circuit de Catalunya, una pista muy exigente y apreciada por todos los pilotos que –al margen de la victoria de Hungría– supuso su candidatura a aspirar a todo este año.

El impecable trabajo en boxes de Renault en Imola (en la otra página, recuadro) permitió a Fernando escalar posiciones en la fase final.

"El Circuit es algo mucho más complicado que otros, pero todo depende del coche y de tu capacidad al volante. Puedes ganar tiempo en las frenadas, y también hay hasta cuatro curvas de alta velocidad en las que con un poco más de determinación y velocidad puedes arañar algo de tiempo, sobre todo en las dos últimas. Pero estamos hablando únicamente de fracciones de segundo, así que para obtener una ventaja real sobre tus rivales es necesario hacer toda la vuelta perfecta. Es muy importante ser tan consistente como sea posible".

Montmeló se caracteriza por una gran carga aerodinámica y por las condiciones cambiantes del viento, pero también por ser muy duro con los neumáticos. Pat Symonds, director de ingeniería de Renault, conoce a la perfección cada detalle del funcionamiento de las gomas.

"El de Barcelona es un circuito que podríamos catalogar como clásico en cuanto a los neumáticos. No sólo están expuestos a unas altas cargas (el sexto circuito en este aspecto del campeonato), sino que también deben enfrentarse a un asfalto muy abrasivo, lo que convierte a este trazado en todo un desafío para las gomas. A diferencia de otros circuitos, como el de Malasia, donde las cargas también son muy



'EL CIRCUIT DE CATALUNYA TIENE CURVAS RÁPIDAS EN LAS QUE ES POSIBLE ARAÑAR ALGO DE TIEMPO'

importantes para los neumáticos, el tipo de asfalto es muy distinto.

"Cuando hablamos de neumáticos, hemos de distinguir los conceptos de carga y desgaste de las gomas. La carga mide el total del trabajo que un neumático debe soportar, y representa la suma de las exigencias que recibe a la hora de trazar las curvas, las frenadas y en la tracción. A pesar de que son unas cargas diferenciadas y que suelen actuar en direcciones distintas, normalmente se dan a la vez, ya que un piloto puede estar frenando y trazando una curva simultáneamente, o acelerando a la vez que sale de un viraje. Esta suma de cargas que soportan los neumáticos es indicativa de hasta qué punto puede llegar a ser duro un circuito para las gomas, y de las exigencias que cada uno de los cuatro neumáticos deberá afrontar en un determinado trazado".

En el caso de Barcelona, el neumático que más sufre es el trasero izquierdo. Partiendo de que éste soporta una carga del 100%, el trasero derecho se queda en el 86%, el delantero izquierdo en el 63% y el delantero derecho en el 42%. Estas cifras nos permiten hacernos una idea de cuál es el trabajo de los neumáticos en este circuito: el neumático delantero izquierdo trabaja un 150% más que el derecho, ya que la dirección de la pista sigue el sentido de las agujas del reloj y las largas curvas del circuito son de derechas, como la tercera del trazado. Por otro lado, también existe una gran diferencia entre las exigencias que la pista plantea para los neumáticos delanteros y traseros: si bien el de Barcelona es un circuito especialmente severo con los neumáticos, y sobre todo con el trasero izquierdo, la exigencia para los neumáticos delanteros sólo es de un 56% del total de las cargas que soportan los traseros, lo que nos permite hacernos una idea del gran trabajo que exige a las gomas, la tracción y el control de la potencia del motor.

El reto de Michelin es grande, con Renault, McLaren, Williams y BAR no han sumado una sola victoria en las cuatro primeras carreras de la temporada. La llegada a Europa les devuelve el ánimo y cierta ventaja por la rapidez de reacción, pero ahora mismo Bridgestone les lleva demasiada ventaja.

DIRECTOR TÉCNICO: RENAULT F1

Bob Bell

Sobre la promoción interna, el desarrollo del R24 y la inquietud acerca de BAR

¿Se ha adaptado bien al puesto de director técnico de Renault?
En la época de Mike Gascoyne, ya era responsable, en su ausencia, de todos los aspectos técnicos de la empresa. Así que en ese sentido su marcha no ha cambiado nada, aparte del hecho de que ahora tengo esta responsabilidad a tiempo completo. Antes era director técnico adjunto en Renault F1, y mi responsabilidad principal era coordinar los grupos de diseño, lo que implicaba la gestión diaria directa de estos equipos y sus programas. Este papel reviste una importancia especial aquí en Renault, pues el sistema de doble turno [programas de desarrollo para años alternos] conlleva dos diseñadores jefe [Tim Densham y Mark Smith]. Cuando surgían problemas contradictorios y hacía falta dirección técnica, mi labor era proporcionarla.

¿Cuál es el punto fuerte de Renault?
Tras haber trabajado en varios equipos, creo estar capacitado para decir que aquí tenemos un grupo de gente de gran calidad. Hace tiempo que respeto la capacidad, experiencia y conocimientos profundos en este equipo, y los últimos años eso ha sido complementado con el fichaje de más personal de alto nivel.

¿Es muy distinto trabajar para un gran fabricante?
No mucho. Renault entiende que Enstone tiene que conservar la libertad, y trabajar como siempre lo ha hecho. Pero sabemos que contamos con un buen presupuesto e instalaciones extraordinarias cuando hacen falta. Así que lo tenemos todo.

¿Han tenido un efecto perjudicial los cambios en el departamento técnico en el rendimiento del equipo?
Los cambios no me preocupan en absoluto. La clave del éxito de otros equipos punteros –Ferrari, McLaren o Williams– es la estabilidad; el hecho de que la gente que trabaja allí se haya mantenido estable durante mucho tiempo ha sido un factor importante en sus logros. Las estructuras que hemos establecido nos ayudan a recuperarnos de cualquier pérdida, permitiéndonos ascender internamente y proporcionar así seguridad y continuidad.

Hasta ahora, ¿ha estado a la altura de las expectativas el rendimiento del R24?
Sabemos que este coche tiene un nivel altísimo de rendimiento. Desde un punto de vista puramente técnico, nuestro reto es cómo ayudar a los pilotos a exprimir este rendimiento sistemáticamente. En pocas palabras, tenemos que hacer el coche más fácil de pilotar. Tenemos que liberar nuestro potencial.

Sus pilotos dicen que este coche puede morder, que es difícil al límite...
El comportamiento del R23 del año pasado era fácil de predecir. Era, en cierto sentido, cómodo. El R24 tiene más rendimiento absoluto, pero perdona menos. Tenemos varios programas en marcha para solucionar el problema, sabiendo que tal vez dependa de pasos diminutos. Por otro lado, hasta ahora su velocidad, desgaste de neumáticos y fiabilidad en carrera han sido muy buenos. Antes de Imola llevábamos 3.746 km en fines de semana de gran premio, más que nadie.

¿Es fácil equivocarse al diseñar un F1?
Sí. Aún existen muchas incógnitas a la hora de sacar lo mejor de un F1. Nuestro trabajo es administrar el riesgo. Si no te arriesgas, te vas para atrás. Si arriesgas demasiado, te encallas en problemas de rendimiento o fiabilidad. El inicio de 2004 muestra que con el R24 hemos encontrado un buen equilibrio. Avanzamos en algunos ámbitos, pero sabíamos lo que hacíamos. Por ejemplo, toda la parte trasera es diferente. Eso podría haber causado problemas de refrigeración, pero en pista se comportó como esperábamos que hiciera.

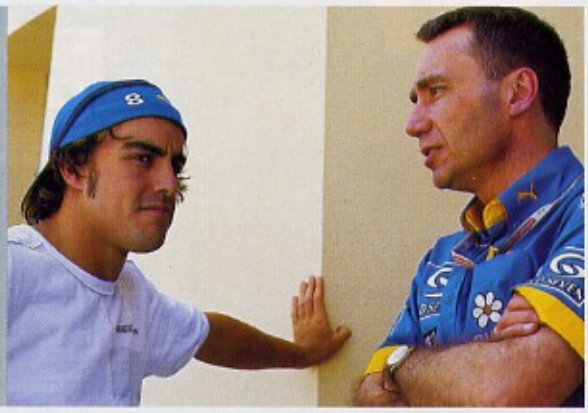
¿Es justo decir que las calificaciones han sido su perdición hasta ahora?
Sí, en Malasia, hubiéramos puesto nuestros coches en parrilla donde deberíamos, podríamos haber acabado tercero y cuarto. Estamos seguros. Asimismo, si Fernando [Alonso] hubiera partido sexto o séptimo en Bahrein, donde esperábamos, habría ganado fácilmente otro puesto en la clasificación, o más.

¿Han cambiado su filosofía de diseño? En lugar de algo nuevo en cada GP, parece que van a por saltos mayores...
Cierto. Planeamos nuestras mejoras antes y suelen ser más eficaces. La mejora de Imola, 0,4 segundos por vuelta, lo demuestra.

¿Qué desarrollos vendrán luego?
En cuanto a chasis, el salto de Imola fue bastante grande. Tenemos otro, menor, para Barcelona. Luego tendría que aparecer algo en Montreal, Silverstone y Monza. Por lo que se refiere al motor, tendremos evoluciones en Hockenheim y a lo mejor en Montreal.

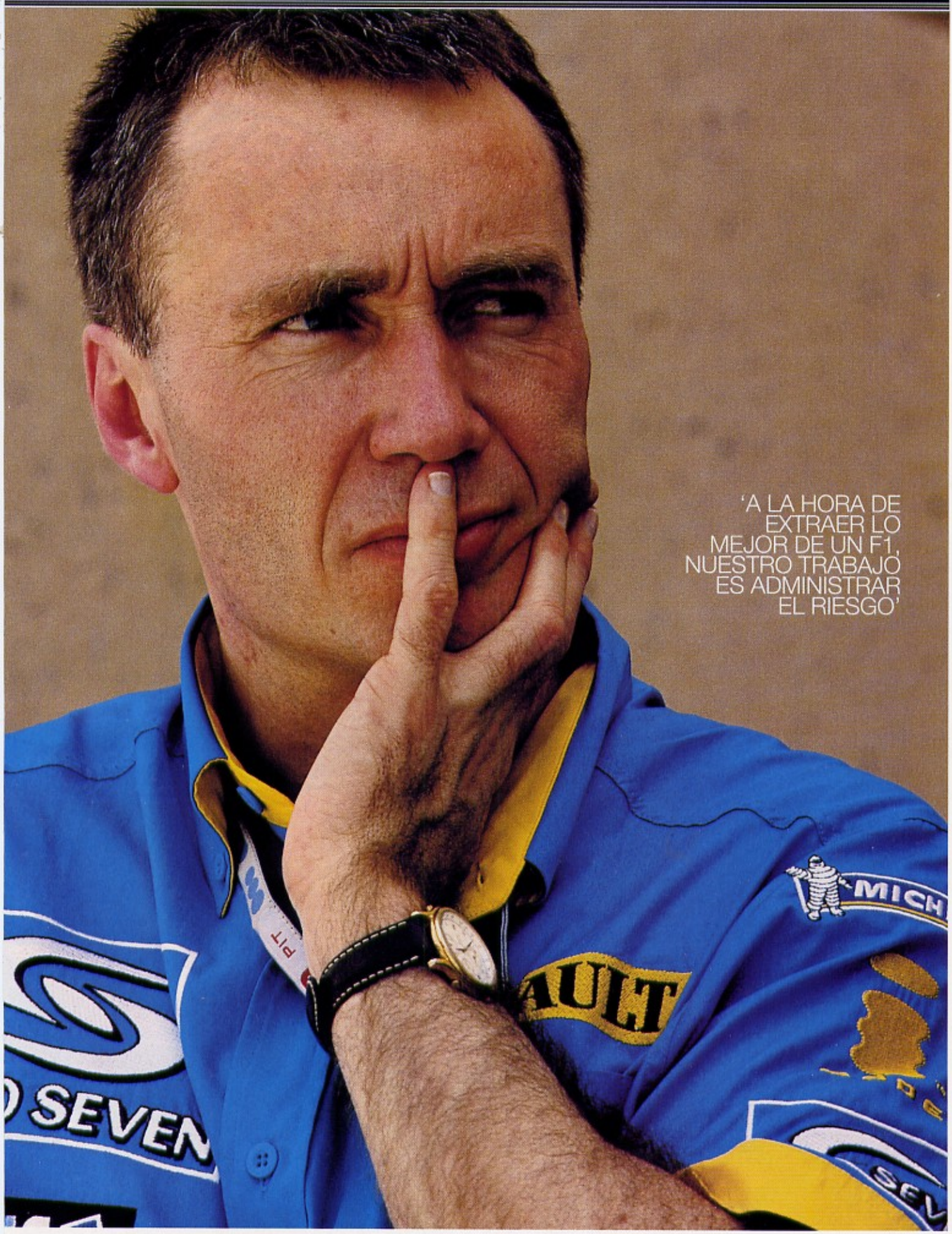
¿Le preocupa el rendimiento de BAR?
Sí. Hicieron un trabajo increíble este invierno y preocupan, igual que Williams o McLaren. Este año la lucha del segundo al cuarto lugar entre los constructores estará muy reñida. No se decidirá hasta el final, y por pocos puntos. De modo que no podemos permitirnos ni un error.

¿Siguen aspirando al título en 2005?
Antes del año que viene no lucharemos por las victorias. De momento, no miramos mucho la velocidad de Ferrari. Preferimos fijarnos objetivos de rendimiento sin tratar de entender cómo lo hacen los demás equipos.



El potencial del R24 está oculto en alguna parte, y Alonso y Bell (dcha.) lo buscan con fruición; Fernando también trata de resolver las calificaciones con mayor limpieza y rapidez.

CHARLES COATES/LAT


'A LA HORA DE EXTRAER LO MEJOR DE UN F1, NUESTRO TRABAJO ES ADMINISTRAR EL RIESGO'
MICH
AULT
SEVEN


NACIONAI
KENWOOD
TENCEL
TAG HEUER
BOSS
HUGO BOSS
BOSS

MI AMIGO AYRTON



Pocas horas antes del GP de Bahrein, Ron Dennis se reunió con la prensa para hablar del piloto y del hombre Senna. Un relato verdadero, en el que el patrón de McLaren dejó fluir los recuerdos de los años que pasaron juntos, repletos de momentos irrepetibles.

Texto Barbara Premoli

Ayrton (izda.) fue piloto McLaren de 1988 a 1993, y allí ganó sus tres títulos (1988, 1990 y 1991); Senna con Ron Dennis (recuadro), patrón del equipo McLaren.

Domingo 4 de abril, circuito de Sakhir. Falta poco para la salida del GP cuando McLaren comunica que Ron Dennis se encontrará con los periodistas. No para hablar de la situación que atraviesa su equipo, sino de Ayrton Senna. El carácter excepcional de Dennis vuelve a ponerse de manifiesto: ha decidido hablar ahora (evitando la retórica de los discursos 'oficiales') y como amigo, no como jefe de equipo, refiriéndose al hombre y a los mil fotogramas de sus años en común.

"No quiero hablar del accidente, sólo de lo que concierne a nuestro equipo, del compromiso de Ayrton con nosotros. Para dejar atrás ese día, he tenido que hacer acopio de ánimos. Cuando uno está implicado emocionalmente, ha de hacerse idea de lo sucedido, separar las cosas en la mente y concentrarse en la vida que sigue.

"Creo que Ayrton no cambiaría nada de lo sucedido: perdió la vida haciendo algo que le apasionaba y, para correr, asumió muchos sacrificios. Estaba consagrado del todo a su mundo, completamente centrado en las carreras. Para él correr, ganar, traía consigo una tremenda satisfacción y una edificante experiencia emotiva.

"Pasó momentos muy difíciles. Por ejemplo, después del GP de Japón 89, tras la colisión con Alain Prost. Lo que sucedió le afectó profundamente. De hecho quería retirarse, y tuve que esforzarme mucho para hacerle desistir. Se sentía víctima de una injusticia, y nunca soportó las injusticias: había ganado la carrera, y a lo mejor ni siquiera así ganaría el título, pero emocionalmente estaba hecho polvo.

"Ayrton era un perfeccionista y abrió nuevos caminos en el campo de la preparación física. Comprendió que el entrenamiento era fundamental para dar el máximo en carrera y ser el mejor.

"Cuando llegó al equipo no tenía sentido del humor, así que empecé por tratar de enseñarle que la risa era una gran manera de descargar tensiones. Se convirtió en una divertida misión para Gerhard Berger y yo. Las bromas eran frecuentes en nuestro equipo, y extremas. Entre nosotros se inició una auténtica competición y, como él era competitivo en todo, le cogió gusto.

"Recuerdo la primera vez que lo vi: corría en F-Ford y quería pasar a la F3. Le propuse que yo asumiría los costes a cambio de una opción sobre sus ganancias futuras. Me respondió que ya se pagaría la temporada por su cuenta, que no quería opciones sino contratos, que llegaría a ser piloto de F1. Recuerdo que pensé: '¡Es arrogante este joven brasileño!'.

"Para él todo era competición, también las negociaciones. Se preparaba mentalmente como si fuera una carrera. Cuando empezamos a negociar para 1988 [cuando Senna entró en McLaren], la cosa se alargó varios días. Nos encallamos por una cuestión de medio millón de dólares, e iniciamos un pulso al respecto, más que nada por principios. Al final le propuse que nos lo jugáramos a cara o cruz. Era algo ►



Ayrton en Mónaco en 1991, cuando conquistó su cuarto triunfo en el Principado, al volante del McLaren MP4-6. Volvió a ganar los dos años siguientes y llevó su total a seis.

que en Brasil no se hacía, así que tuve que explicarle en qué consistía. El asunto se volvió serio de verdad y tuvimos que repasar las normas una y otra vez, para que no hubiera malentendidos. Lanzamos la moneda y, por increíble que parezca, se deslizó hasta debajo de la cortina. Antes de que la levantara, le dije: 'Recuerda, si no está plana no vale'. Lo estaba, y gané. Más tarde recordé que hablábamos de un contrato de tres años, así que nos acabábamos de jugar un millón y medio de dólares a cara o cruz. A él no le interesaba el dinero, la cuestión era no ceder en una parte de las negociaciones.

"Recuerdo una apuesta ese año de 1988, en el GP de México. Estábamos esperando que nos sirvieran la cena y la mesa estaba llena de salsas picantes. Ayrton probó una y dijo que era incomestible, así que le solté: 'Te apuesto mil dólares a que me como todo el bote'. Cómo no, aceptó. Cogí una cuchara y me lo zampé todo tan deprisa como pude, para gran sorpresa suya. Después de media hora bebiendo agua pensé que jamás había ganado mil dólares con tanta facilidad, pero unas horas más tarde descubrí que aquéllo no sólo tuvo un efecto entrante sino también saliente... ¡Lo importante era no confesar nunca lo sucedido!

"La mejor fue una vez en Australia. Gerhard le birló el pasaporte a Ayrton sin que éste se enterara y con precisión quirúrgica le quitó la foto. Recortamos unos genitales masculinos de una revista muy dudosa y los colocamos en su lugar. De vuelta a Brasil, tenía que hacer escala en Argentina. Era la primera vez que tenía que mostrar el pasaporte y a la policía argentina no le hizo mucha gracia. Tuvo que permanecer 24 horas allí para hacerse un nuevo pasaporte.

"Era un piloto extraordinario, era capaz de visualizar la vuelta mentalmente, y hacer frente a las adversidades. La diferencia entre un gran piloto y un piloto bueno es ser capaz de ganar con un coche que no es perfecto. A menudo sabíamos que corríamos con un neumático que iba a durar apenas unas vueltas, o teníamos un punto flaco en el coche que el piloto iba a tener que compensar.

"Siempre hemos sido amigos, incluso cuando decidió dejarnos para ir a Williams. Me molestó que sus exigencias económicas en aquel último año de 1993 fueran tan extremas. El equipo se resintió, porque nos faltaba dinero para desarrollar el coche. Intenté hacerle entender que, si reducía sus pretensiones, todos nos beneficiaríamos. Pero también comprendí que él corría para ganar y que por tanto buscaba estar en la mejor posición posible para ganar.

"Con todo, en 1993, en Magny-Cours, Ayrton me dijo que tenía sentimientos encontrados y que en parte se arrepentía de su decisión [de fichar por Williams]. No recuerdo exactamente sus palabras, pero el sentido fue: 'No me siento a gusto y algún día volveré a correr para ti'. No le guardé rencor por su decisión.



ARCHIVO LAT

Así hay que recordar a Ayrton Senna: exultante en lo más alto del podio. Ganar lo era todo para él, y en 161 GP disputados marcó 65 pole positions y consiguió 41 triunfos.

"Era fuerte, pero muy humano en sus sentimientos y reacciones. Piénsese en Mónaco 88: estaba frustrado y enfadado consigo mismo [golpeó el raíl cuando era un cómodo líder], sabía que había perdido la concentración y no podía soportar su error. Se fue a su apartamento y no volvió al paddock hasta pasadas tres horas, para disculparse con el equipo.

"Creció en una familia con una actitud muy normal hacia la religión, salvo su hermana Viviane, que buscaba y encontraba respuestas en la fe. Ella le impulsó hacia la religión; Ayrton leía la Biblia y buscaba respuestas en los versículos.

"Era tolerante hacia los demás y le gustaba rodearse de personas educadas y de las que se pudiera fiar. Con el tiempo, esas personas cada vez fueron menos. Era consciente que una parte de la F1 –equipos o miembros de equipos– estaba dispuesta a todo con tal de ganar, y pensaba que Michael también formaba parte de esa categoría. Ayrton nunca estuvo dispuesto a todo con tal de ganar, no era su estilo.

"Era consciente de los riesgos y sabía que no era invulnerable. Recuerdo cuando se salió de pista en México [en 1991]. Lloraba, temblaba, decía que sentía un dolor insoportable en una oreja. Una reacción un poco exagerada, pero incidentes así pueden tener graves consecuencias. Era presa del pánico, creía que ese dolor no desaparecería nunca. Luego el profesor Sid Watkins le quitó una piedrecita de la oreja... y ya está. El miedo gasta bromas pesadas a los pilotos, porque comprenden que no son invencibles. Ayrton era consciente de sus límites y de los peligros. Y los aceptaba.

"No creo que Ayrton tuviera planes de retirada, pero Brasil le atraía mucho. Estaba dispuesto a efectuar larguísimos viajes para pasar allí apenas 24 horas. Estaba orgulloso de ser brasileño y hacía todo cuanto estuviera en su mano por tratar de mejorar las cosas, incluso las más insignificantes. Por ejemplo, la Fundación Senna fue idea suya, no de otros.

"Creo que, una vez que dejara de correr, iba a abandonar la F1 del todo, por la política, que no soportaba y que ya entonces dejaba sentir todo su peso sobre el deporte. En su mente estaba Brasil y ya había empezado a preparar el terreno para su regreso, con un acuerdo para la importación de coches Audi, por ejemplo, vigente todavía hoy. No aspiraba a un cargo político en su país, pero quería servirse de su fama para ayudar a los necesitados, los habitantes de las favelas, construir una nación mejor.

"Su personalidad era única e insólita para un piloto de F1. Se implicaba totalmente y en el equipo daba mucho a todos. Si alguien tenía un problema, dejaba cualquier actividad para buscar una solución. Para él, la amistad era sagrada. No creo que hubiéramos vuelto a verle en el paddock, pero, si siguiera entre nosotros, estoy seguro de que podría llamarle y él sería capaz de ayudarme de verdad".


LUCKY STRIKE
J.BUTTON
www.jensonbutton.com



EN LA CÚSPIDE

Podios, esa pole en Imola... BAR lo está haciendo la mar de bien y Jenson está que se sale. Este año existe una nueva madurez en Button y, como Schumi ya ha visto, nada le hará aflojar el paso.

Entrevista Anthony Rowlinson

DARREN HEATH

'JENSON SUBIÓ A SU PRIMER PODIO MIENTRAS A SU PADRE LE INVADÍA EL JÚBILO JUNTO A LOS MECÁNICOS'







EN LA OTRA PÁGINA: DARREN HEATH; ESTA PÁGINA: CLIVE MASON/GETTYIMAGES; LORENZO BELLANCA/LAT; CHARLES COATES/LAT

Jenson balancea sus delgadas caderas dentro del asiento envolvente, se acurruca, se pone cómodo, mueve los dedos por el volante que tiene enfrente, acciona las levas del cambio, y pisa el freno y el gas.

Cierra la visera de golpe y, a su orden, se encienden 10 cilindros Honda de la mejor calidad, pero... Esto no es auténtico. Jenson está sentado en un simulador de F1 PlayStation, en el que la consola y la pantalla están montadas en una estructura que incluye baquet, pedalier y volante. Está en un estudio de televisión londinense, para participar en un programa de la ITV, cadena que retransmite la F1 en el Reino Unido.

El artilugio es una mala imitación del BAR 006 de Jenson, pero eso no reprime su instinto de piloto. En menos de dos segundos de 'pilotaje', ya se está quejando del tacto de su coche virtual.

Hace una semana de ese primer podio de Button en Sepang, y la imperturbable jefa de comunicación de BAR, Tracy Novak, sostiene el trofeo –todavía manchado de champán– a su lado. Pero ese cetro le es indiferente a Jenson; ahora está por el dominio de un tipo distinto de máquina.

"¿Puedes cambiar el control de tracción?", le pide a un inquieto ayudante. "Hay demasiado, no se puede equilibrar el coche. ¿Y puedes reglar el apoyo y el alerón trasero? Se va mucho de atrás".

Y tanto que se va. Mientras el ayudante toquetea los ajustes del juego, Jenson gira el volante de izquierda a derecha y al revés, tratando de obligar al falso 006 a dar una vuelta digital al circuito de Bahrein. Mientras tanto, sus pies juguetean con el gas y el freno en busca del equilibrio del chasis.

Sonriendo, soltando alguna que otra palabrota, sin apartar la mirada de la pantalla ni por un momento, pregunta: "¿Dónde ha ido Lou [su novia Louise Griffiths]? ¿Todavía está David [Richards] aquí?". Ahí está, Button retratado: la F1, la familia, y su jefe y mentor. Las tres cosas más importantes de la vida de Jenson Button ahora mismo.

Una escena similar se representó a escala global una semana antes en Sepang. Mientras Jenson subía a su primer podio en F1, un poco más abajo su padre, John, sentía cómo lo invadía el júbilo junto a los mecánicos. Allá en Inglaterra, Louise lloriqueaba sin poder contenerse ante el televisor. Diez minutos más tarde, mamá Simone hablaba por teléfono con su querido hijo, interrumpiendo la rueda de prensa improvisada de Jenson en el paddock. "Perdona, mamá, sí, es fantástico, perdona, te llamo en un minuto".

Desde el principio andaba rondando un beatífico Richards, rebosante de satisfacción por lo que no sólo era el primer podio en F1 de Jenson, sino también el suyo, desde que en enero de 2002 se convirtiera en jefe del equipo BAR.

Luego sucedió algo curioso: Jenson fue y lo repitió... y volvió a repetirlo.

Los dos siguientes podios, en Bahrein e Imola, fueron menos emotivos pero más significativos, pues demostraron a los escépticos que el éxito-confianza recién descubiertos –y ganados con esfuerzo– de Button-BAR no eran un golpe de suerte. La conciencia colectiva de la F1 empezaba a caer en la cuenta: el joven prometedor cuyo talento pareció en su día haber sido aplastado por el peso de una desagradable presión y excesivas expectativas, había demostrado por fin lo que valía.

Entre esas dos carreras, Jenson pasa por otro circuito. Esta vez, el de Catalunya.

El abrazo de Jenson con su padre (arriba izda.) después del podio de Sepang; Schumi hace los honores, también en Sepang (arriba): bienvenido al club del podio, chaval; Jenson es todo sonrisas con su novia Louise Griffiths (superior), participante en la versión británica de *Operación Triunfo*.



Esto va en serio. Aquí están los dos pilotos titulares de BAR; el tercer piloto Anthony Davidson está 300 kilómetros más al sur, en Valencia. En días así, el equipo de pruebas no está por monsergas y exige mucho de sus pilotos (Takuma Sato ha dado 110 vueltas), quienes, a su vez, esperan que sus esfuerzos sean premiados con retoques en el coche que les permitan limar décimas en los tiempos por vuelta.

Aun asi, fuera del coche Jenson –que lleva un holgado chándal gris con capucha mientras deambula cerca del motorhome BAR– está relajado. Su ademán todavía destila cordialidad y entusiasmo juveniles (después de todo, sólo tiene 24 años), pero el Button de 2004 tiene un ligerísimo aire de seriedad añadida. Estatus, porte, presencia... Desde la marcha de Jacques Villeneuve en vísperas del GP de Japón de 2003, cuando, de la noche a la mañana, BAR se convirtió en el equipo de Jenson, ha adquirido todos estos matices intangibles.

Jenson saluda a *F1 Racing* con un cálido apretón de manos, y uno presiente que ésta es una de esas poquísimas ocasiones en que la atención del piloto no tendrá que repartirse entre ingenieros, sponsors y otros medios de comunicación.

Jenson pide un zumo de frutas y se pone a charlar. A los pilotos les cuesta pensar en el pasado, aunque sea una o dos semanas, pero mientras rebobina hasta ese momento dulce en Malasia, no puede menos que esbozar una gran sonrisa.

"Cruzar la meta fue fantástico, sí, increíble. Hubo mucha emoción, y un torrente de sentimientos que no se pueden explicar del todo al darse uno cuenta de que ha conseguido algo con el equipo por lo que tanta gente ha trabajado tanto".

El podio se ganó incluso con más sudor de lo que parecía. El motor de Jenson tenía problemas de aceite desde las primeras vueltas, lo que le obligó a reajustar continuamente la bomba de aceite durante la carrera. Tenía que pulsar el botón de la bomba hasta 10 veces en rápida sucesión, en ocasiones más de una vez por vuelta. ¿Se imaginan hacerlo mientras uno mete marchas y sin perder el hilo de las curvas? Ah, sí, y con Rubens Barrichello al ataque y dispuesto a hacerse con el tercer puesto... Por un momento, Sepang 2004 pareció una repetición de la edición de 2002, cuando Jenson, entonces con Renault, llegó a estar a media vuelta de saborear el champán, y sufrió una rotura de suspensión trasera que dio vía libre a Michael Schumacher.

Hace uno o dos años, a un Jenson más joven, con menos experiencia y confianza, la situación de Malasia 2004 podría haberle superado, haciéndole levantar para llevar el coche a la meta en un cuarto lugar todavía valioso. Pero esta vez no. No ahora que BAR-Honda disfruta de una floreciente cultura de equipo basada en la convicción de que el éxito sólo llega a través de la aceptación del fallo ocasional.

Ese mantra atraviesa el equipo como un hilo de seda. El cuerpo técnico de Honda rompió motores a tutiplén en los tests invernales, mientras sus ingenieros, encabezados por Shuhei Nakamoto, redescubrían el gusto por las revoluciones y la potencia. Tras dar con ambas, a costa de muchos motores rotos, añadieron fiabilidad y comportamiento.

Lo mismo hicieron los chicos del chasis en la sede de BAR en Brackley, donde el director técnico Geoff Willis y su adjunto Gary Savage sacaron provecho de los puntos fuertes innatos del 005 de 2003 ►

'SALIR ILESO DE UN ACCIDENTE ASÍ TE DA UNA GRAN CONFIANZA EN EL COCHE'
JENSON BUTTON







EN LA OTRA PÁGINA: DARREN HEATH. ESTA PÁGINA: DARREN HEATH; CHARLES COATESWLAT

(composites buenísimos, componentes mecánicos sólidos, buena aerodinámica) incorporando un nuevo e intrincado conjunto de alerones, desechando los acartonados Bridgestones a favor de los más expresivos Michelin y reubicando las piezas mecánicas ocultas. Sus esfuerzos limaron 2,5-3,0 segundos por vuelta, gracias a una cultura de la que se había eliminado el temor al fracaso.

¿Y Jenson? "Hace un par de años", dice Richards de su protegido, "Jenson parecía estar encerrado en su caparazón. Todavía era muy joven, sin mucha experiencia en F1 y muy mal manejado. Todos sabíamos que su talento estaba ahí, pero se vio en una situación que no le permitía hacer uso de su capacidad, y carecía de un marco de referencia para lo que hacía. No podía ayudarse a sí mismo".

Entrar en BAR, después de dos años deprimentes en Renault, lo cambió todo. Jenson en seguida se subió a las barbas del jefe de filas Jacques Villeneuve, y antes de acabar el año lo llevó al retiro.

Richards, cuya reputación como jefe de equipo de F1 está ligada en gran medida al éxito o no de Jenson, vio florecer a su chico en 2003. Y hacerlo fue como el eco de una experiencia anterior con un piloto que llegaría a ser campeón del mundo.

Colin McRae ganó el Mundial de Rallies de 1995 con el equipo Subaru-Prodrive de DR, pero cuando llegó al equipo en 1991 todavía estaba por pulir. No obstante, Richards vio en McRae la chispa de la grandeza y la nutrió permitiéndole moverse en un entorno en el que experimentar y ampliar sus dotes sin temor a las consecuencias si planchara algún que otro coche (cosa que hizo, y bastantes).

Richards ha seguido un planteamiento parecido con Button, animándole a presionar al equipo tanto como se presiona a sí mismo: "No es que en BAR se mime del todo a los pilotos –o a cualquier otro miembro del equipo, en realidad– y se les diga que nada de lo que hagan podría estar mal. Pero tampoco se reacciona con fuertes represalias ante los fallos".

El espíritu fue severamente puesto a prueba el año pasado en Mónaco, cuando el 005 de Jenson se estrelló contra las barreras de la chicane después de perder el control del coche en la salida del túnel. La deceleración al chocar fue de 32 G, pero Jenson, aunque conmocionado, salió ileso, y se construyó un coche nuevo a partir del monocasco intacto, que corrió durante el resto de la temporada.

"Fue increíble", reflexiona Jenson, riendo entre dientes. "Lo sometí a un crash-test límite". Luego se pone serio de repente: "Al equipo no le gustará que diga esto, pero perdí el control al salir del túnel porque era la primera vez que hacíamos correr el coche tan rígido atrás, con la parte delantera blanda. Y se me fue. No pude hacer nada. Pero salir ileso de un accidente así te da una gran confianza en el coche".

'Libertad para experimentar', 'sin represalias': la consecuencia puede ser un accidente de esta magnitud. Pero –algo crucial para alguien cuyo futuro está invertido en el equipo– no hubo luchas internas ni recriminaciones al respecto. Jenson hasta escribió una carta a Willis y Savage la semana después de Mónaco, con copia a la fábrica BAR, dándoles las gracias por hacer un coche tan robusto.

A este tipo de gesto alude Richards al hablar del potencial de liderazgo natural de Jenson. Ha habido otros: dos días después de llegar a casa procedente de Malasia,

Y lo volvió a hacer: Jenson en el podio de Bahrein (arriba izda.), sin champán, claro, tratándose de un país musulmán; con un sonriente David Richards, patrón y mentor (arriba); en acción en Bahrein (en la otra página y superior), donde fue el piloto más rápido en los libres.



>Robodiplomacia

Cuando Jenson Button visitó la sede de Honda en Tokio, le dieron la bienvenida 6.000 ingenieros, y su anfitrión, Asimo (arriba), el robot más avanzado del mundo.

Tienen mucho en común: Asimo nació en 2000, año del debut de Jenson en F1; Asimo posee un potencial enorme en el futuro de la tecnología móvil, lo mismo que Jenson en F1; y los dos son, cómo no, grandes esperanzas de Honda.

Con un rápido "Yoroshiku onegai shimasu", Jenson rompió el hielo. La frase venía a decir: "A ver si trabajamos bien juntos". Asimo ofreció a Jenson un ramo de flores. "¡Vaya, fantástico!", dijo, esbozando una sonrisa de oreja a oreja.

"Hola Jenson", dijo Asimo en inglés. Para la ocasión se doblaron las frases que puede comprender y decir en japonés.

"Gracias. ¿Cómo te llamas?", continuó Jenson.

"Me llamo Asimo. Significa *Advanced Step in Innovative Mobility* [Paso Avanzado en Movilidad Innovadora]".

"¿Qué puedes hacer?".

"Puedo andar a 1,6 km/h. De todo menos conducir un F1".

"¿Qué tiempo hará este fin de semana?".

"Va a hacer buen tiempo durante tres días".

"Bien... ¡Choca esos cinco!".

Y se dieron la mano.

Stéphane Samson/ Masako Imamiya

Jenson visitó la fábrica BAR para levantar el ánimo de la tropa, y esa noche invitó a cenar a todo su equipo de carrera.

"Creo", dice Richards, "que ahora Jenson está en un ambiente agradable en el que se siente apreciado, y quiere contribuir todo lo posible al mismo. Le ha dado la confianza para probar cosas nuevas y cometer errores, y está sacando provecho de ello, ya que le permite ampliar sus límites. Es como si le hubieran rescatado de la orquesta para tocar el solo estelar".

Desde luego Jenson no se ha echado atrás a la hora de producir grandes actuaciones. En Bahrein fue el no-Ferrari más veloz; en Imola, esa contundente primera pole no fue ninguna sorpresa, mientras que el segundo puesto final en cierto modo fue, si acaso, una decepción.

Sin Ferrari en liza por el título (¡ni en sueños!), Jenson encabezaría la tabla de pilotos después de San Marino, algo que no hace más que mejorar su reputación y colocarle bien arriba en las agendas de los jefes de equipo rivales. Es bien conocida la admiración de Frank Williams por este joven de 19 años a quien dio la alternativa en F1 en 2000. Y en una época post-Schumacher (sea cuando fuere) existen motivos para creer que Ferrari podría cortejar a Button.

Pero cualquiera que fuera el otro equipo puntero que pudiera o no llamar a la puerta, casi seguro que Jenson no es libre de marcharse. Su actual contrato de dos años expira al final de 2004, pero incluye una cláusula que permite a BAR conservar sus servicios durante dos años más si el equipo acaba entre los seis primeros constructores. Así, cuanto mejores sean los resultados de Jenson, más difícil le resultará marcharse, aunque tampoco es que quiera hacerlo, por ahora.

"Siempre he creído en los contratos a largo plazo", afirma Richards. "De ese modo ambas partes pueden recoger los beneficios de la continuidad".

> 'YA ESTAMOS EN EL RITMO DE RUBENS, ASÍ QUE SÓLO NOS FALTA ARAÑAR UNAS DÉCIMAS'
> JENSON BUTTON

Así es, y ahora mismo esta asociación particular disfruta de una larga luna de miel, equipo y piloto casi amantes ideales: los dos son jóvenes y dinámicos; ambos están en alza; ninguno tiene que cargar todavía con las expectativas que acarrea una historia de éxito (pregúntese a Ron y Kimi al respecto).

"Si no está roto...", empiezo, "... no lo arregles", continúa Jenson.

Por primera vez en su carrera en F1, Jenson cuenta con el respaldo de un coche y un equipo que le permitirán asegurar su futuro; por primera vez posee la experiencia y madurez suficientes para comprender que, de hecho, él decide su propio destino. Un destino, cree (como todo piloto puntero), que podría hacer de él un ganador habitual y campeón del mundo. Este año el título es imposible, pero ¿puede Jenson plantar cara a Schumi siempre?

"¡Seguro! El coche no va a parar de evolucionar, y con el material adecuado sé que puedo lidiar con él. Ya estamos en el ritmo de Rubens, así que sólo nos falta arañar unas décimas. Tenemos los mejores pit stops; todo el equipo está confiado y relajado. Si el coche está a la altura, podríamos hacerlo con facilidad, y existe una posibilidad de que suceda este año. Es muy emocionante para todos nosotros".

Y que lo digas, Jenson.



Más que un piloto...



Schumi es una figura tan simbólica que hasta los políticos han caído en la cuenta de que puede ayudarles a preconizar su mensaje. *F1 Racing* pasó un día con el más grande de la F1.

Entrevista Matt Bishop **Fotografías** Michael Cooper/LAT

Dos días después del GP de Bahrein –que, como tiene por costumbre, ganó fácilmente desde la pole position– Michael Schumacher vuelve a estar a la vista de todos. ¿Un acto promocional de Vodafone, tal vez? ¿Una aparición en persona para Shell? ¿Una sesión de firma de gorras para Deutsche Vermögensberatung? No, no y otra vez no. Hoy –6 de abril de 2004– los únicos logos a la vista son los de la Unión Europea, el Gobierno irlandés, la Organización Mundial de la Salud y la Fédération Internationale de l'Automobile.

Estamos en Dublín para la ceremonia oficial de firma de la Carta Europea de Seguridad Vial, promovida por la FIA y celebrada la víspera del Día Mundial de la Salud, dedicado este año a la seguridad vial. ¿Por qué Dublín? Porque el Gobierno irlandés ocupa en la actualidad la presidencia de la UE, por eso. Asisten los ministros de Transportes de los 15 estados miembros de la UE para rubricar su apoyo, además de representantes de otras 40 empresas y asociaciones de todo el mundo, pero no, por cierto (y, cabría decir, por desgracia) de ningún fabricante de coches afiliado a la ACEA (Association des Constructeurs Européens d'Automobiles). De hecho, hasta ahora sólo un gran fabricante ha aceptado firmar, y es Honda. Michael asiste por la FIA, no por Fiat Auto.

Uno no se puede imaginar a, digamos, Juan Pablo Montoya renunciando a un día libre para hacer algo así, sobre todo cuando ese día está intercalado entre un GP intercontinental y el decisivo test antes de Imola en Montmeló. Pero, aunque así es, el comportamiento de Michael, cuando baja de su jet privado, pasa por la aduana y le acompañan a la pequeña sala VIP del Aeropuerto de Dublín, es el de un hombre en paz consigo mismo y con su papel.

Michael cumplió 35 años en enero. Aunque su cuerpo cincelado parece el de un californiano adicto al gimnasio de 25 tacos, y aunque ni se está quedando calvo ni tiene canas, esta temporada es su 14ª en F1, lo que le convierte en todo un veterano. De hecho, de sus 'rivales', sólo Olivier Panis (de 37 años, y, a diferencia de Michael, en el ocaso de su carrera en F1) es mayor que él.

'DESDE JACKIE STEWART EN 1973 NINGÚN PILOTO GOBIERNA LA F1 TAN IMPERIOSAMENTE COMO MICHAEL HOY'

De modo que Michael no sólo se lleva la palma en cuanto a aptitud y logros, sino que ahora también es el profesional de más antigüedad, la figura respetada, y, por tanto, indiscutiblemente, el personaje principal. Desde 1973, cuando el sabio pero superrápido Jackie Stewart parecía ser un hombre entre muchachos, un solo piloto no había gobernado todos los aspectos de la F1 tan imperiosamente como Michael hoy.

Además, lo sabe. "Sí, creo que ser una figura pública como somos los pilotos de F1, conlleva ciertas responsabilidades. Y hacer lo que hago hoy, en Dublín, forma parte de eso. Siempre he estado preocupado por mejorar la seguridad. Soy uno de los cuatro directivos de la GPDA [Asociación de Pilotos de Gran Premio, junto con David Coulthard, Jarno Trulli y Mark Webber], y me tomo la seguridad muy en serio. Pero hoy de lo que se trata es de la seguridad vial, que es aún más importante. De modo que, sí, me lo tomo muy en serio. La verdad es que creo que todos los pilotos de F1 deberían hacerlo".

Michael lleva un traje gris de aspecto caro, camisa blanca y corbata marrón claro que combina demasiado bien con sus ►

Bishop, Schumi, Mosley y Donnelly (recuadro superior) en una antesala del Dáil antes de reunirse con el primer ministro irlandés; Michael (dcha.) en el despacho de este último.





Hoy trabaja para la FIA, no para Ferrari (o Fiat): Michael dedica un único día de descanso entre carreras y tests en curso para divulgar el mensaje de la nueva carta de seguridad vial; llega a Dublín en su jet privado, recoge su pase (arriba) y aprende mucho sobre la tragedia de nuestras carreteras.





zapatos para ser algo casual. Aunque su vestimenta informal de los jueves en el paddock (cuando no es obligatoria la ropa corporativa) ha sorprendido a muchos –especialmente este año en Malasia, donde su ceñida camiseta negra como de seda y bermudas azul claro le daban el aire de, bueno, un fan de Schumi 'chequeando' en una cervecería bávara–, hoy es un *eurofigurín* metido en faena.

Dos monovolúmenes esperan, y él y su coordinadora de prensa, Sabine Kehm, suben al primero junto con Richard Woods, director de comunicación de la FIA. El fotógrafo Michael 'Coops' Cooper y yo subimos al segundo. Mientras los dos vehículos serpentean entre el tráfico de hora punta de Dublín, mato el rato mirando las tres siluetas en el asiento trasero del coche que nos precede: el característico corte de Michael, rapado en el cogote y costados y en punta arriba, contrasta con la melena rubia de Sabine y los cabellos grises hasta los hombros de Richard.

Al llegar al Castillo de Dublín (antigua fortificación medieval, en la actualidad centro turístico y de convenciones), el campeón del mundo queda impresionado. "Estuve en Dublín una vez [en marzo de 2000, para visitar una exposición de Alfa Romeos históricos en la Royal Dublin Society]", me dice. "Pero, por desgracia, en esa visita no pude ver mucho de la ciudad. Esta vez también voy a tener que marcharme después de acabar la jornada. Pero aquí la gente parece muy simpática. Está claro que es un lugar agradable".

Una vez dentro del castillo, nos llevan a una antesala, donde aguarda Max Mosley. El presidente de la FIA será uno de los oradores que presentará el acto, y, como luego Michael tendrá que atender a la prensa, Max quiere charlar con él. Me sitúo a una distancia prudencial, pero lo bastante cerca como para oír parte de lo que dicen. Hablan del GP de Bahrein, de Ferrari, Jenson Button y McLaren-Mercedes (y, sí, noto algo de vergüenza ajena en este último punto).

> 'LA EMOCIÓN DE SCHUMACHER ES MANIFIESTA. NO EXISTE NADA DISPLICENTE EN SU ACTITUD'

Al final, Max pasa a temas más serios. Ahora no oigo más que fragmentos, porque Alan Donnelly (el ex eurodiputado que ejerce de representante oficial de Mosley en los grandes premios) y David Ward (director general de la Fundación FIA) se han colocado entre los protagonistas y yo, sin querer, claro. Pero lo que consigo entender hipnotiza. Casi todo lo dice Max: "... 1,2 millones de personas mueren en la carretera en todo el mundo cada año..."; "... 50 millones de personas resultan heridas en la carretera en todo el mundo cada año..."; "... el coste económico mundial de las lesiones de tráfico asciende a 518.000 millones de dólares cada año..."; "... para los hombres de 15 a 44 años, las lesiones de tráfico son la segunda causa de muerte prematura y problemas de salud en todo el mundo, detrás del VIH/sida..."; "... nuestro objetivo es reducir las muertes en carretera en un 50% antes de 2010..."; "... a no ser que se tomen medidas, antes de 2020 se prevé que las lesiones de tráfico aumenten alrededor de un 65% en conjunto...". Michael lo escucha todo atentamente, sopesando las estadísticas.

"Esto, 1,2 millones de personas mueren cada año", repite, visiblemente afectado.

"Sí", confirma Max. "Haz cuentas. Son 3.200 personas cada día. Un 11-S cada día".

Entramos en el salón San Jorge, donde Michael, Max y David se reúnen con el campeón del mundo de rallies metido a eurodiputado Ari Vatanen, Loyola de Palacio (vicepresidenta de la Comisión Europea), Pat Cox (presidente del Parlamento Europeo) y Séamus Brennan (ministro irlandés de Transportes). Por lo general, oigo que Brennan le dice a Michael, un acto como éste puede atraer en el mejor de los casos a media docena de periodistas. Pero gente como Schumi agota el aforo. Y así es que, tras haber tenido a Michael sólo para mí, ahora me acompaña un pelotón de unos 80 periodistas y fotógrafos, desesperados por tener su propio pedazo de Schumi.

Brennan presenta el tema. El siguiente es Vatanen, que hace un llamamiento apasionado al cambio. "No hay que ahorrar esfuerzos para salvar vidas. Lo sé. De veras, lo sé. Cuando tenía ocho años, mi padre murió al volante de un coche. En la vía pública. Todavía hoy puedo verle, caído encima del volante, sin moverse". De nuevo, la emoción de Michael es manifiesta. No hay nada displicente en su actitud.

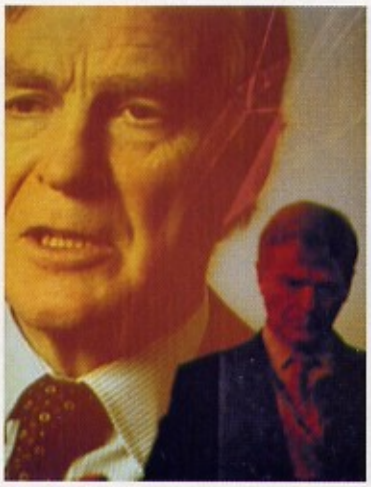
Max habla a continuación, con la elocuencia habitual. "La Carta Europea de Seguridad Vial es una iniciativa muy bienvenida, pero hace falta más que firmar un pedazo de papel para demostrar que uno se toma la seguridad vial en serio. La mayoría de muertes en la carretera son evitables. Hemos de tener la voluntad política de que deje de morir gente".

A continuación, un mensaje en vídeo del secretario general de las Naciones Unidas Kofi Annan: "La ONU debe conseguir que los gobiernos reconozcan que la seguridad vial es un verdadero problema. Estoy agradecido a la Fundación FIA, y aplaudo su liderazgo y la iniciativa que han tomado".

Después de otro vídeo –conmovedor ▶

Max abruma a Michael con espantosas estadísticas de seguridad vial y muertes en carretera en el Castillo de Dublín (izda.): "un 11-S todos los días del año".







Schumi y Mosley (izda.), dos de los tres peces gordos de la F1 (¿cómo?, ¿no estaba Bernie?), antes de la exposición de la FIA en pro de la Carta Europea de Seguridad Vial; el discurso del Gran Hermano Max (centro): "hace falta voluntad política"; Michael (dcha.) justifica su participación ante la prensa.

(dirigido, por cierto, por Richard Stanley, hijo de Louis Stanley, famoso por el equipo BRM), que muestra el modo en que la seguridad vial se está convirtiendo en un problema cada vez más terrible en los países en vías de desarrollo–, concluye la conferencia de prensa. Aun así, cuando Michael abandona el escenario, los reporteros locales despliegan un ramillete de micrófonos frente a su rostro y disparan sus flashes. Vaya, igual que un domingo a la hora de comer en un paddock cualquiera. Por tanto, como era de esperar, se queda como si nada. Pero no es fácil esquivar estas preguntas, ni tampoco responderlas.

"Michael, ¿diría que es un embajador apropiado de la seguridad vial, cuando para usted todo se reduce a conducir a fondo?"; "Señor Schumacher, señor, usted es un profesional de la velocidad, ¿por qué tanto dale que te pego con la seguridad vial y todo eso?"; "Me imagino que corre que se las pela en la carretera, Michael, ¿a que sí?"; etcétera.

"La seguridad vial es una preocupación vital para todo el mundo", dice en voz baja. "Como piloto profesional, exijo y espero los niveles de seguridad más elevados posible en mi coche de carreras y en el circuito. Todos deberíamos esperar la misma atención a la seguridad en nuestros coches y en nuestras carreteras". Creo que hay que reconocer que es una respuesta muy buena.

Más tarde, tras la sesión de fotos con el simulador normativo del cinturón de seguridad, le pregunto si puede ampliar qué le parece el conflicto aparente entre su profesión y una iniciativa que incluye forzosamente el mensaje de que la velocidad mata. "De verdad que creo que es algo bueno de lo que formar parte", dice. "Uno de los políticos irlandeses presentes [Brennan] me dijo que la

> 'QUE GENTE COMO ARI VATANEN COMPARTIERA SUS EXPERIENCIAS ME AFECTO MUCHO'
> MICHAEL SCHUMACHER

asistencia de medios de comunicación fue mucho más elevada debido a mi presencia. Y creo que si uno tiene la suerte de ser famoso, es genial que pueda servirse de su fama, y del poder que su fama le confiere, para atraer la atención hacia cosas que importan de veras. En fin, la F1 es muy segura. Los accidentes son inevitables, pero en la actualidad las muertes y lesiones son muy poco frecuentes".

Bueno, es lógico que diga eso, lo cual no significa que se equivoque. En muchos sentidos, la F1 es una de las culturas de la seguridad más sofisticadas del mundo, no sólo por el alto grado de tecnología y destreza, sino también por la aceptación de la inevitabilidad del error humano y/o fallo técnico esporádicos. Es decir, desde el punto de vista de la seguridad pasiva, la F1 es un modelo. En la actualidad, forma parte de la rutina de los pilotos volver a paso ligero a boxes después de accidentes que hace 10 años les habrían costado la vida en el acto.

Michael, Max, David, Alan, Richard, Sabine, Coops y yo subimos a un microbús. Nuestra próxima parada es el Dáil (el Parlamento irlandés) y una reunión con el primer ministro, Bertie Ahern. El tráfico es denso, y un silencio impaciente impregna el vehículo. Vamos tarde. Michael está sentado delante de mí. Parece pensativo, con el ceño fruncido.

"Mira, soy padre de dos hijos", dice de repente, volviéndose en su asiento. "De modo que, sí, suelo relacionar las cosas con mi propia vida y mi propia familia. Ese vídeo fue muy conmovedor, todas esas historias de niños muertos en la carretera en países en vías de desarrollo. Me horrorizó, sí. No conocía todas esas estadísticas. No era consciente de que hubiera tantas muertes en carretera en el mundo. Y que gente como Ari compartiera sus propias experiencias personales, sí, claro que me hizo sentirme muy afectado.

"Tanto si soy piloto como si no, también soy padre. E, igual que con el trabajo benéfico que hago, creo que eso me da una mayor motivación para hacer cosas que, de verdad, supongan una diferencia. Y sé que tengo suerte, y que mis hijos tienen suerte. Así que uno se compara con otros que son menos afortunados, y eso le lleva a querer cambiar las cosas".

¿Es éste el mismo hombre que le hizo lo que le hizo a Damon Hill en Adelaida en 1994, o a Jacques Villeneuve en Jerez tres años después? Sí... y no. No porque eso fue entonces... y esto es ahora. Y este Schumi, el hombre de mundo de vuelta de todo, que se acerca a su quinta década, es un tipo más tranquilo. No más lento, pero quizá un poco más considerado.

Llegamos al Dáil, y nos hacen pasar a otra antesala. Nos dicen que el primer ministro estará con nosotros dentro de unos 20 minutos. Nos sentamos, y empezamos a charlar, un poco de todo. Sabine dice que tiene frío, así que Michael le pasa su gabardina. Max, David, Alan y Richard están relajados, contentos de que el día haya ido tan bien. Y Coops no deja de disparar, inmortalizando la escena.

Por fin nos avisan: el primer ministro aguarda. Nos acompañan a su despacho, revestido de madera y con cuadros de figuras de la historia irlandesa de aspecto solemne. Se lleva a Michael y a Max a un ▶

El grupo sale del Castillo de Dublín (de izda. a dcha., en la otra página): Donnelly, Mosley, Declan Hayes (número dos del Ministerio irlandés de Transportes, en parte tapado), el Dr. James McDaid (viceministro de Transportes), Schumi, Ari Vatanen, Sabine Kehm y Séamus Brennan.





Un Schumi atónito se somete a los rigores del trineo de ensayos del cinturón de seguridad (izda.) bajo la mirada despiadada del ministro irlandés de Transportes, Séamus Brennan; fue un día ajetreado: del Castillo de Dublín, Michael se dirige al Parlamento irlandés para reunirse con Bertie Ahern.









¿Fue todo bien? Ya lo creo. La causa de la seguridad vial ya cuenta con el prominente respaldo de la FIA, el Gobierno irlandés y Schumacher (izda., con Max y el primer ministro irlandés, Bertie Ahern); Michael entra en el Dáil irlandés (superior dcha.) y firma el libro de visitas del primer ministro (arriba).

lado, hacia una imponente chimenea, para una charla privada. Observo la escena con cierto regocijo, ya que aunque sólo sea una conversación entre tres hombres trajeados, su porte ofrece un marcado contraste. Max está más tieso que un palo de escoba, las manos apretadas a la espalda; cualquiera diría que es un mariscal de campo retirado calentándose el índice en su hacienda después de pasar la mañana de caza. Michael luce una sonrisa de satisfacción permanente, las manos a veces a la espalda, a veces por delante, como un alumno que ha sido invitado al despacho del director para tomar un jerez el último día del trimestre. Bertie, radiante, las manos en los bolsillos, parece un granjero acomodado en la boda de su hijo, ansioso por pillar una Guinness. Detrás de ellos, inmortalizado al óleo, Eamon de Valera, tres veces primer ministro del Estado Libre de Irlanda y primer presidente de la República de Irlanda, observa con atención.

Me acerco para poder captar algo. Max invita a Bertie al GP de Gran Bretaña, y éste acepta. Bertie felicita a Michael por sus éxitos en pista, y el piloto lo agradece. Ahora los tres hablan del patrocinio del tabaco, un tema candente en Irlanda, pues hace apenas una semana se prohibió fumar en lugares públicos.

"Es un tipo simpático", dice Michael, cuando dejamos que Bertie siga con sus asuntos de estado y salimos fuera. "Es muy –¿cómo se dice?– llano".

Cuando llega el coche de Michael para llevarle al aeropuerto, le pregunto a Max qué opina de la contribución del seis veces campeón del mundo al evento. "Siempre que le pedimos [la FIA] a Michael que asista a un acto de seguridad vial, dice que sí. Probablemente haya hecho más por esta causa que ningún otro piloto".

El día siguiente, *herr* Schumacher sale en portada en el *Irish Times*.

¿Misión cumplida? Sí, por lo que a promover la Carta Europea de Seguridad Vial se refiere, pero queda mucho camino por delante. Y lo suyo es que la F1 y sus estrellas puedan estar en la vanguardia de ese viaje, y contribuir a atraer la atención hacia estos difíciles cometidos.

¿Por qué? Bueno, yo lo veo así. Este año había un ambiente extraño en el paddock de Imola, y los que estaban allí hace 10 años dedicaron un poco de tiempo a recordar a Ayrton Senna (y esperemos que también al pobre Roland Ratzenberger). Inevitablemente, el día menos pensado un piloto volverá a resultar herido de gravedad o tal vez incluso morirá en un gran premio; y entonces estaría bien que la F1 tuviera mucho en el haber, en lo que respecta a la seguridad vial, con lo que hacer frente a los fanáticos anticoches si mencionaran dicha tragedia como una razón para prohibir las carreras de coches para siempre.

Y Michael Schumacher, entre otros, está en esa vanguardia.



El trampolín de Bruni

Senna es el inspirador, Minardi es el medio… al menos de momento. La trayectoria de Gianmaria Bruni pinta bien.

Entrevista Alan Henry **Fotografías** Darren Heath

Gianmaria 'Gimmi' Bruni intenta contener una carcajada. Carraspeo. Antes de empezar, le digo, permíteme disculparme por lo de Melbourne. Sabe muy bien de lo que hablo. Atribúyase a que el *jet lag* me endureció las arterias, o lo que sea, pero el caso es que me encontré charlando con el piloto italiano cuando tenía la impresión de que se trataba de su compañero, el húngaro Zsolt Baumgartner.

Iba a darme cuenta justo cuando empecé a asombrarme de cuánto más alto parecía desde que pilotara ese Jordan en el Hungaroring el año pasado… Bruni se me adelantó por un instante y me dio una ayudita. "Me parece que usted debe de estar buscando a mi compañero", dijo de modo cortés. "Si quiere, puedo ir y avisarle".

Bruni cumplirá 23 años este mes (el 30 de mayo, día del GP de Europa), pero ya en 1990, a los ocho años, se subió a su primer kart. Ahora reconoce que fue un poco zorro acerca de su edad, afirmando que tenía 10 años cuando resultó que pesaba un pelín demasiado para la categoría en que corría.

"Mi padre sugirió que tal vez tendríamos que cambiar algo", recuerda Gimmi maliciosamente mientras nos sentamos en la terraza de las dependencias de Minardi en el espléndido circuito de Sakhir, en Bahrein. "Era casi tres años más pequeño. El problema fue que al final tuvimos que confesarlo y hacer que lo rectificaran. Para entonces tenía 12 ó 13 años. Cuando la federación lo descubrió, me suspendieron la licencia durante cuatro meses".

'SI HACES ECLOSIÓN DENTRO DE MINARDI, SEGURO QUE SALDRÁS DE ALLÍ, COMO ALONSO'

Hoy en día Bruni pasa de 1,80 m y bulle de carisma. Mientras se inclina sobre la mesa, salpica su conversación de palabras coloquiales. Así pues, su "papá" le ayudó a meterse en el karting, y su héroe era Ayrton Senna, a quien seguía por la "tele" durante la última temporada completa del gran brasileño, en 1993.

"Cuando sólo tenía cinco años, un amigo de la escuela primaria me enseñó

Partir 17º en parrilla en Bahrein (abajo) no es algo atípico para un piloto de Minardi, incluso para uno de talento, pero Bruni le sacó 1,2s a su compañero, y eso es lo que importa; durante la charla con *F1 Racing* (recuadro).

una foto de su kart y quedé prendado en seguida", dice. "Fui a casa y le hablé de ello a mi padre. No creo que le sorprendiera, porque desde los dos o tres años cualquier cosa con ruedas y motor me volvía loco. Le rogué que me llevara a una pista de karts, pero dijo que era demasiado pequeño, así que tuve que esperar un poco.

"Sus primeras reacciones fueron un tanto prudentes. Se notaba que estaba preocupado, pero cuando vio hasta qué punto me gustaba este deporte una vez que hube empezado, aprobó mi entusiasmo. Cuando empecé a correr, me enganché del todo y no podía parar. Y ha sido exactamente igual hasta hoy. Es que me encanta, sencillamente me encanta".

Admite que su único e incomparable héroe de las carreras estimuló su entusiasmo por el automovilismo: "Ayrton Senna, en serio, sólo Ayrton, era mi héroe. Le vi correr una vez en Barcelona en 1993, con el McLaren-Cosworth [acabó segundo] y siempre le veía por la tele.

"Todavía recuerdo su genial actuación en Donington [en el GP de Europa de 1993], donde se calificó cuarto, cayó a quinto tras una mala salida, y luego remontó para acabar la primera vuelta como líder. No sé si eso tuvo que ver, pero siempre me ha gustado Donington y siempre he ido bien allí, especialmente el año pasado, cuando gané la prueba de la Euro 3000 disputada allí. Fue algo muy especial".

Y ahora aquí está, metido en el equipo que constituye el parvulario de la F1. Haz eclosión dentro de los estrictos límites de Minardi y, tan seguro como que la Tierra no es plana, serás rescatado de allí, como lo fueron Fernando Alonso y Mark Webber en los últimos tiempos, y gente como Giancarlo Fisichella y Jarno Trulli hace ya unos años. ¿Llegará la mano redentora esta vez? Estemos pendientes de Bruni durante la próxima media docena de carreras y bien podrían surgir algunas pistas reveladoras.

En resumen, el progreso de Gianmaria ha sido bastante lineal, lo cual resulta alentador. Allá en 1995 acabó tercero en el europeo de karting. Los monoplazas estaban a la vuelta de la esquina y en 1997 se pasó a la F-Renault italiana.

Sabiamente, luego opto por ponerse a prueba en el británico de F3, pasando dos temporadas con el equipo Fortec. Acabó quinto en 2000, un año serio, por detrás de Antonio Pizzonia, Tomas Scheckter, Takuma Sato y Narain Karthikeyan. Su ▶



mejor resultado fue un segundo tras Pizzonia en Donington, un circuito que cada vez desempeñaba un papel más importante en la formación de su carrera.

Siguió con Fortec en 2001 y acabó el campeonato cuarto, al final de un año en que los pilotos de Carlin Motorsport y futuros compañeros en BAR, Takuma Sato y Anthony Davidson, convirtieron el certamen en su propio coto privado de caza. Esa temporada incluyó una victoria de Bruni en Donington –¿dónde si no?–, otros cinco podios y un quinto puesto en el clásico Marlboro Masters en Zandvoort.

"Bruni tenía mucho talento", dice el patrón de Fortec Richard Dutton. "En su primer año formó equipo con Michael Bentwood, el segundo con Alex Gurney [hijo del legendario as norteamericano de la F1 Dan Gurney], pero los superó a ambos. Tiene claras las prioridades y se exige mucho en cuanto a forma física y preparación. Para mí no fue ninguna sorpresa que fuera rápido con el Minardi el año pasado".

Luego pasó dos temporadas en la Euro 3000. Disputar esa categoría de segunda división de implantación predominantemente italiana, y de la que salió Felipe Massa dos años atrás, mejoró sin duda el estatus del joven italiano. Al final acabó tercero en 2003, por detrás de Augusto Farfus y Fabrizio del Monte, pero para cuando Jaime Melo ganó la última carrera en el espléndido circuito urbano de Cagliari, Cerdeña, Bruni ya había pasado a la F1 como probador del viernes de Minardi.

"La Euro 3000 me vino muy bien, aunque sólo disputé seis carreras antes de que llegara la oferta de Minardi", dice. "Pero tres victorias de seis carreras no estuvo nada mal, y había muchos buenos pilotos contra quienes competir.

"Casi no podía creerlo", dice de la oferta de Minardi. "Era difícil de explicar, un sueño hecho realidad. Entre diciembre y enero por fin pude ligarlo todo y fui confirmado como uno de los pilotos titulares del equipo. Eso fue aún más difícil de creer.

'BRUNI TENÍA MUCHO TALENTO. NO FUE UNA SORPRESA QUE FUERA RÁPIDO CON EL MINARDI'

"Me lo tomé con calma durante las dos primeras sesiones del viernes porque tenía que concentrarme de verdad para familiarizarme con todas las normas y procedimientos de la F1. Indianápolis fue mi cuarta sesión del viernes y para entonces iba adquiriendo confianza, y fue muy satisfactorio marcar un tiempo mejor que el de mi compañero, Jos Verstappen".

Bruni está encantado de formar parte de la nueva generación de pilotos italianos de F1 que secunda a Jarno Trulli y Fisichella. "Seguramente Giancarlo sea mi único amigo de verdad entre los pilotos", dice. "Los dos somos romanos, y ya era amigo mío mucho antes de que yo llegara a la F1. Hablamos mucho y pasamos tiempo juntos cuando no estamos en los circuitos".

Pero cuando se trata de afinar sus ambiciones, Bruni etiqueta a Fisichella como otro piloto a batir, nada más. Y no le sería difícil hacer frente al posible reto de ser un piloto puntero de F1.

"Puedo arreglármelas corriendo en cabeza", dice. "No hay problema; no me asusta. Desde la temporada pasada en la Euro 3000 siempre he estado en cabeza. No veo diferencia alguna. Siempre se trata de pilotar, nada más".

Agárralo con fuerza, Minardi, o éste también se te escapará de las manos.

>Gianmaria Bruni



Nació 30 de mayo de 1981, Roma
Reside Roma
Estado civil Soltero
Estatura 1,82 m
Peso 70 kg
Carrera
1991-94 Karting
1995 Europeo de karting (3º)
1997 Fórmula Renault Campus, campeonato de Italia
1998 Fórmula Renault Campus, campeonato de Italia (1º)
1999 Europeo de Fórmula Renault (1º); vencedor del Casco d'Argento *Autosprint*
2000 Británico de F3 (5º)
2001 Británico de F3 (4º, una victoria); F3: Marlboro Masters, Zandvoort (5º)
2002 Euro 3000 Series (12º)
2003 Euro 3000 Series (3º); Minardi Fórmula 1: piloto probador
2004 Minardi F1: piloto
Debut Australia 2004; GP disputados 5; Puntos 0; Victorias 0; Poles 0; VR 0

Comienzo poco propicio en Australia (abajo): Bruni quedó último en parrilla por un fallo de encendido, pero ganó tres puestos en la salida.





El mes pasado, tres coches abandonaron en el GP de Bahrein, y dos de ellos fueron los McLaren; la rotura de Kimi en carrera (arriba) fue espectacular y, de hecho, rompió dos motores durante ese fin de semana.



¡McCachis!

El inicio de temporada de McLaren distó poco de una humillación, plasmada en la lucha de Räikkönen con un Sauber por el 12º lugar en Australia. ¿Pero cómo? En realidad, el declive de McLaren empezó en Indianápolis 2000.

Texto Alan Henry



Michael Schumacher mantuvo el Ferrari en el liderato hasta el final de la vuelta 16, entró para un pit stop de 7,0s y se reincorporó 10,9s por delante de Mika Häkkinen. Desde luego Michael parecía estar muy bien colocado, pero sólo por unos momentos. En pocas vueltas comprendió que su rival más temido, en el McLaren gris metálico, iba a por él.

Mika podía intuir la victoria. De 10,9s por detrás del Ferrari en la vuelta 17, se acercó hasta sólo 4,1s en la 25. Justo cuando parecía que los aficionados norteamericanos en Indy –que en 2000 presenciaban su primera muestra de F1 en una década– presentían una repetición de Spa (cuatro semanas antes, cuando Mika ejecutó una de las maniobras más osadas que se recuerdan para doblegar a su viejo enemigo), las llamas empezaron a salir del vano motor del coche de Häkkinen. Se detuvo en la entrada del pit lane con el motor roto.

Michael ganó, y volvió a ganar dos semanas más tarde en Suzuka. De llevar dos puntos de ventaja, Häkkinen pasó a ceder 12 y perdió así sus aspiraciones al título. Michael y Ferrari iniciaban un monopolio de la F1 que todavía no han cedido.

Häkkinen llegó al GP de EE UU de 2000 con dos puntos más que Schumi en la tabla. Calificó su McLaren-Mercedes MP4-15 segundo, a sólo 0,126s del Ferrari F1-2000 de Michael, y parecía segura una gran batalla táctica entre ambos. En cambio, fue el momento en que las esperanzas de Mika de un tercer título consecutivo se fueron al traste. Y, en duros términos históricos, fue el momento en que McLaren-Mercedes inició su larga e inexorable caída, que tocó fondo en el GP de Bahrein de 2004, cuando los dos coches, después de correr lejos de la cabeza, abandonaron por avería de motor.

'INDY 2000 FUE EL MOMENTO EN QUE McLAREN INICIÓ SU LARGA E INEXORABLE CAÍDA HASTA BAHREIN 2004'



La tempestad antes de la calma (izda.): Mika va a por Schumi en Indy en 2000, antes de reventar el motor (arriba); Martin Whitmarsh (en la otra página) reconoce el fracaso: Mika (recuadro) también abandona en Australia 2001.

McLAREN LEVANTA LA MANO

El nombramiento de Martin Whitmarsh como director general de McLaren Racing y además de Mercedes-Ilmor el mes pasado, fue la primera admisión pública por parte del equipo de la crisis en que se hallaba y de la necesidad de una gran reestructuración organizativa. Pero en este contexto, es importante no ver esta cuestión como una reacción instintiva frente a tres carreras decepcionantes en 2004, en Australia, Malasia y Bahrein. McLaren ya sabía que el rendimiento de Ilmor corría el riesgo de irse para atrás, y hace casi dos años puso a Mercedes sobre aviso. De hecho, determinar cómo abordar la crisis ha llevado hasta hoy.

Por mucho que les decepcionara no ganar el título, McLaren disfrutó de una temporada muy exitosa en 2000, con siete victorias de 17 carreras. Pero una serie de problemas inquietantes en el inicio de 2001 suscitaron un indudable desasosiego. El primer descarrilamiento llegó en la primera



carrera, Australia. Häkkinen se estrelló tras una rotura de suspensión, un suceso que afectó profundamente a su modo de enfocar toda la temporada. Más tarde reconocería que le costó asimilar una rotura así, teniendo en cuenta cuántos tests llevan a cabo los equipos punteros de F1 en general, y McLaren en particular.

EL 2001 DE MIKA SE VA AL GARETE

Es difícil valorar el alcance verdadero de las consecuencias de ese accidente, que provocaba lamentables ecos del terrible choque de Mika en 1995 en Adelaida, debido a un pinchazo en los entrenamientos, en el que resultó gravemente herido. Indiscutiblemente, y a pesar de acariciar el triunfo en Barcelona, Häkkinen tuvo una mala racha al principio de 2001, que culminó en una deslucida actuación en Mónaco, donde se le metió en la cabeza que al coche le pasaba algo, y abandonó.

Desde ese momento, Mika empezó a pensar en la retirada, planteándose con Ron Dennis la posibilidad de tomarse un año sabático en 2002. Entretanto, Coulthard disputaba la mejor temporada de su carrera y finalizaría el año subcampeón, aunque con la mitad de puntos que Schumacher. Con todo, a pesar de la habilidad de Dennis ▶

ARCHIVO LAT



Dificultades para DC en Mónaco 2001 (abajo), donde pasó 43 de las 78 vueltas de carrera bloqueado tras el Arrows del debutante Enrique Bernoldi; David (izda.) recoge a Mika después de que éste fundiera el embrague en España 2001.

'MARIO ILLIEN Y WERNER LAURENZ SE RELACIONAN LO MENOS POSIBLE. NI SIQUIERA PARA IR EN TAXI'

a la hora de proyectar una imagen pública aplomada de McLaren, se asomaban problemas preocupantes. El interés de Häkkinen disminuía; se hacía cada vez más patente que los motores Ilmor se estaban quedando atrás con respecto a BMW y Ferrari en cuanto a potencia; y el chasis MP4-16 tuvo un problema aerodinámico que no se resolvió hasta la quinta carrera.

EL FALLECIMIENTO DE PAUL MORGAN

Pero todas estas dificultades se volvieron insignificantes unas semanas más tarde, cuando Paul Morgan, el director gerente de Ilmor Engineering, que prepara los motores Mercedes, se mató en un accidente de avioneta en la víspera del GP de Austria. Morgan fundó Ilmor en 1983 con su colega ex Cosworth Mario Illien, y formaba parte de la estirpe de ingenieros prácticos y sensatos que fueron la base del automovilismo británico desde la II Guerra Mundial.

La muerte de Morgan dejó un vacío en el programa F1 McLaren-Mercedes que resultaría muy difícil llenar. Cuando Mercedes aumentó su participación en Ilmor al final de 2002, colocaron a Hans-Ulrich Maik como nuevo director gerente. Según se dice, se resistía a tomar decisiones y por tanto optaba por eludirlas si podía. Mientras Illien lidiaba con el reto de hacer competitivo su V10, se podía percibir en él cierto grado de malestar por el hecho de que le hubieran endosado dicho hombre de Mercedes, una tirantez que la llegada poco después del ex ingeniero de BMW Werner Laurenz no hizo sino acentuar. A decir de todos, Illien y Laurenz se relacionan lo menos posible, y ni siquiera van juntos en taxi. (Menudo contraste con las relaciones entre el personal superior –Todt, Brawn, Martinelli, Byrne, Schumacher– de Ferrari).

ADRIAN NEWEY TRATA DE DESERTAR

Pero no adelantemos acontecimientos. El equipo todavía no se había recuperado de la pérdida de Morgan cuando, la noche después de Mónaco 2001, empezó a verse claro que Adrian Newey, director técnico de McLaren, había firmado un contrato para incorporarse a Jaguar en agosto de 2002. Pero dos días más tarde se comprometió a seguir con McLaren hasta 2005.

"Adrian cambió de opinión", dijo Dennis sencillamente. "En la vida, todo el mundo cambia de opinión". Al final el asunto se arregló con una disculpa a Jaguar por parte de Dennis y Newey, pero uno sólo puede hacer conjeturas sobre las delicadas tensiones que el episodio generó entre bastidores en McLaren.

Con el turbulento telón de fondo en el que actuaban, no estuvo nada mal que McLaren ganara cuatro carreras en 2001. En realidad deberían haber sido siete, pues Melbourne, Montmeló y Mónaco se les escaparon de las



ARCHIVO LAT





Mika y Ron (abajo) tratan de entender qué va mal en 2001, aunque McLaren ganara cuatro GP; Bobby Rahal, de Jaguar (izda.), engatusa a Adrian Newey en 2001; Kimi se une al equipo en la presentación del MP4-17 (dcha.).

manos por problemas técnicos. Aun así, a fin de cuentas el MP4-16 nunca fue un conjunto técnico capaz de batirse sistemáticamente con los últimos Ferraris.

El coche también padeció fallos en el control de arrancada que echaron por tierra las posibilidades de Coulthard en España y Mónaco. Martin Whitmarsh sintetizó la situación: "A mediados de temporada creo que tanto DaimlerChrysler como McLaren admitieron que ninguno de los dos había hecho tan buen trabajo como debería. Y a partir de Barcelona nuestro rendimiento en el ámbito del control de arrancada nos puso en una situación embarazosa".

Estudiando la temporada 2001 de McLaren, es fácil concluir que sus problemas se multiplicaban mes a mes. Nadie dudaba de que la filosofía básica de Dennis era correcta, a saber, que hay que abordar los problemas metódica, objetiva e individualmente. Pero hacia finales de año parecía como si hubiera fuerzas que conspiraran para alejar aún más al equipo del podio, y no para acercarlo.

Sin embargo, para ser justo, McLaren podría alegar que la posición de la FIA sobre diversas cuestiones técnicas les perjudicó. Newey perdió mucho tiempo en el desarrollo de un diferencial sensible al par que en un principio recibió luz verde del organismo rector, pero que luego sería rechazado. Sea cual sea la verdad, fuentes de McLaren consideraron que la presión de Ferrari en contra tuvo la culpa del aparente cambio radical de postura de la FIA.

Aún más crucial fue la prohibición del uso de componentes de aluminio-berilio en los motores de F1. Este material es ligerísimo, muy resistente y posee cualidades ideales de disipación de calor, lo que lo convierte en un material perfecto para los pistones. Illien puso todo su empeño en este terreno, así que cuando la FIA anunció su prohibición de cara a 2001, tal vez fuera inevitable que McLaren dedujera que, como Ferrari no pudo usarlo en beneficio propio, ejercieron presión para que también fuera prohibido.

Algo que evocaba ese viejo dicho ingenioso: "¿Paranoico? Tú también estarías paranoico si todo el mundo fuera a por ti".

FERRARI F2002: EL DESTRUCTOR

Luego vino 2002, y Schumacher y Ferrari machacaron a sus rivales, sentenciando el título en el GP de Francia, 11ª de las 17 carreras del año. Häkkinen había optado por retirarse y su puesto en el equipo fue para su joven y dinámico compatriota, Kimi Räikkönen, que atrajo las miradas con algunas actuaciones batalladoras durante su primer año en F1 con Sauber, en 2001.

Sin embargo, a estas alturas, Michelin aún tenía que avanzar mucho para plantar cara a Bridgestone, y eso perjudicó a sus equipos asociados. En McLaren se quedaron un tanto decepcionados por ganar sólo cuatro carreras en 2001, pero 2002 hizo que dicho logro pareciera estratosférico; sólo la magnífica victoria de Coulthard en Mónaco se sumó al palmarés de McLaren, aunque Räikkönen casi venció al Ferrari de Schumi en una lucha directa en Magny-Cours, cayendo a segundo en la fase final tras pasarse de frenada sobre ►





Una mancha de aceite a cinco vueltas del final privó a Räikkönen de la victoria en Francia 2002 (abajo); Schumi sentenció el título ese día, 21 de julio; al menos McLaren ganó el concurso de presencia en el paddock (izda.).

'QUIZÁ NOS HAYAMOS DESVIADO DE LO ESENCIAL: GANAR GRANDES PREMIOS'
ADRIAN NEWEY

una mancha de aceite no señalizada.

Uno de los problemas a los que se enfrentan las personas ajenas al evaluar a los grandes equipos de F1 hoy en día es el de la percepción, acertada o no. En el caso de McLaren, Dennis es considerado como el impulsor pertinaz de la organización. Puede que ése fuera el caso hace 20 años, cuando McLaren International contaba con apenas 50 empleados, pero ahora el grupo tiene más de 1.000, y la gestión se ha disparado más allá del férreo control de un individuo.

McLAREN DIVERSIFICA INTERESES

Además, la venta de un 40% de McLaren a DaimlerChrysler ha hecho que desde fuera las cosas parezcan más complicadas de lo que probablemente son. Y sin embargo, a medida que el grupo se volvía más complejo y variado, resultaba difícil eludir la sensación de que McLaren estaba perdiendo de vista su razón de ser: ganar carreras de F1. Desde luego Newey así lo cree: "Como organización, demasiados problemas distintos nos han distraído", dijo hace poco, "y quizá nos hayamos desviado de nuestra actividad principal, ganar grandes premios".

Puede que fuera una impresión, pero cuando el equipo presentó su 'centro de comunicaciones' de un millón de dólares en Imola en 2002 –un bloque de oficinas portátil que sería transportado a todas las pruebas europeas– uno empezó a preguntarse si no se estaría diluyendo el compromiso entre demasiados proyectos.

Además, el nuevo McLaren Technology Centre, que según dicen costó 100 millones de dólares *más* que los 200 presupuestados en un principio, estaba siendo terminado cerca de Woking. Al final de 2003 empezaba la producción del nuevo supercoche Mercedes-McLaren SLR, la primera vez que DaimlerChrysler autorizaba la fabricación de un coche de calle con la estrella de tres puntas fuera de una de sus propias fábricas.

Aunque 10 años atrás McLaren lanzó su propio coupé F1, legendario por ser el coche de calle más rápido jamás producido, fabricar un coche según los rigurosos niveles de calidad de Mercedes era harina de otro costal, y no habría que subestimar la naturaleza del reto que representó para la plantilla de McLaren.

EL MP4-18A NO LLEGA A CORRER

En 2003, McLaren no tuvo una mala temporada. El MP4-17 del año anterior fue sometido a una gran renovación mientras el equipo luchaba para sacar algo en claro de su tan cacareado MP4-18A, un bólido totalmente nuevo diseñado para competir de tú a tú con Ferrari.

Pero este ambicioso coche se convirtió en un embarazoso fracaso para McLaren, a pesar de los esfuerzos de los directivos del equipo por darle un lustre optimista al





Un primer GP desafortunado en Bahrein (abajo), donde DC lo dejó hasta el día siguiente el viernes al salirse por un pinchazo; Valencia, noviembre de 2003: más problemas para David (izda.), ahora con el MP4-18A.

proyecto. Además, fue un error importante. Es casi inaudito que un equipo puntero de F1 invierta en un nuevo bólido radical y luego no llegue a hacerlo correr. Pero ése fue el destino del MP4-18A.

"Estudiando nuestra competitividad con respecto a nuestro principal rival, a saber, Ferrari, decidimos que teníamos que adoptar un planteamiento más agresivo sobre el programa técnico, para dar un salto adelante mayor", dijo el director gerente de McLaren Martin Whitmarsh, el hombre que aguantó lo más duro de las críticas desde dentro de la organización por el fracaso del coche.

Aunque el nuevo coche iba a revelarse muy rápido en potencia, su programa de tests estuvo plagado de problemas, incluso teniendo en cuenta que por dos veces no superó los tests de impacto lateral de la FIA. Además, el nuevo motor Mercedes FO110P V10, más ligero y más bajo, generaba excesivas vibraciones, que repercutieron en una serie de componentes auxiliares. Peor aún, hubo dos fuertes accidentes – Alex Wurz en Jerez y Räikkönen en Montmeló– que dejaron dos chasis muy dañados, y no digamos ya los comentarios sobre si el papel de Newey como director técnico se estaba deshilachando tan rápido como el nuevo coche del equipo.

REVÉS EN LAS CALIFICACIONES

Coulthard ganó en Australia con el MP4-17D y Räikkönen se anotó su primera victoria en F1 en Malasia. Después de eso, la temporada se desarrolló bastante bien, dentro de lo que cabe, aunque las flojas actuaciones de Coulthard en la calificación a una vuelta iban a preocupar todavía más que los tontos errores de Räikkönen en las calificaciones de España y Canadá, sin los cuales bien podría haber enjugado los dos puntos que al final le separarían de Schumi y haberse hecho así con el título.

Resulta fascinante reflexionar sobre cómo habría quedado la reputación de McLaren si Räikkönen hubiese ganado el título en 2003. De ninguna manera dicho triunfo habría influido sustancialmente en el nefasto inicio de 2004, cuando el MP4-19 –en realidad una versión 'B' del desastroso MP4-18A del año pasado– fracasó tan estrepitosamente en las primeras carreras.

"Grabamos con láser el tipo de chasis en la mayor parte de componentes de nuestros coches", dijo una fuente de McLaren a finales del año pasado. "Nuestros rivales podrían estar interesados en acercarse lo suficiente al MP4-19 para ver cuántas de sus piezas llevan grabado 'MP4-18A'".

¿PONDRÁ LA DIRECTA UN 'MP4-20'?

Pero aún más interesante será acercarse lo suficiente al MP4-19B para ver si, de hecho, sus componentes llevan una etiqueta 'B'. La realidad es que este próximo nuevo coche será el paso adelante definitivo que el MP4-18A no fue. La verdad es que debería llamarse MP4-20; que no sea así parece un vano intento de ocultar el hecho de que el MP4-19, como el MP4-18A, fue –y lo sigue siendo– una birria.

Sólo a mediados de temporada podremos decir si McLaren ha salido del apuro y ha demostrado, como en 1994 y 1995, que aún posee la fortaleza para salir de una crisis más endurecido que nunca.

Por último, señalar que este mes estaba previsto que Wolfgang Bernhard –antiguo jefe de AMG– sustituyera a Jurgen Hubbert como presidente de Mercedes-Benz. Pero la junta directiva de DaimlerChrysler decidió que Hubbert –partidario acérrimo de la F1– siguiera en su puesto. Bernhard pensaba ejercer una tiranía implacable sobre McLaren, e iba a exigir una revisión de toda la operación. Entretanto, Dennis y Whitmarsh contarán los días que faltan para el debut en carrera del nuevo coche con su imperturbable confianza habitual. Atemperada por una pizca de inquietud.



EN LA OTRA PÁGINA: ARCHIVO LAT; ESTA PÁGINA, FOTO GRANDE: MICHAEL COOPER/LAT; RECUADRO: MALCOLM GRIFFITHS/LAT



En las antípodas del oficio

Brabham, Jones, Webber; nombres mágicos, grandes pilotos y australianos hasta la médula. Cada uno ha aportado algo especial a la Fórmula 1 en su época respectiva; *F1 Racing* conversó con tres generaciones de pilotos.

Entrevista Peter Windsor **Retratos** Sage

Entraron en el fresco claustro del Hotel Intercontinental de Sydney procedentes de mundos diferentes, de eras de las carreras separadas por eternidades. A Jack Brabham, el chico de los suburbios, le esperaban tres títulos de pilotos, dos de constructores y –en los momentos finales de reverencia australiana a la Corona británica– uno de sir. Sigue siendo el único hombre que ha ganado un título mundial con un coche diseñado y desarrollado por él mismo.

Alan Jones era hijo de un gran piloto australiano, Stan Jones. Veneraba a su padre, pero el fallecimiento prematuro de Stan hizo que Alan no tuviera más remedio que dar la talla sin ayuda, como un arquetípico australiano que vivía en una VW Kombi en la Europa de los años 70. Uno de sus compatriotas –Brian McGuire– se mató durante su lucha por derrotar a las altas esferas. Pero Alan sobrevivió, y alcanzó la cumbre. Con un equipo Williams todavía en sus comienzos, Alan Jones fue campeón del mundo en 1980.

Nunca se han puesto en duda el talento, profesionalidad y suprema forma física de Mark Webber, pero su confianza habitual



pareció flaquear cuando sir Jack y Alan entraron en la sala. "Fue como, oye, ¿qué hago yo aquí con éstos?", diría Mark más tarde. "Amigo, estos tipos lo han logrado todo. Yo aún estoy en ello".

Claro que por eso estaba Webber allí. Tres australianos, dos de los cuales han demostrado al mundo lo buenos que son. El tercero –lo bastante modesto como para comprender su lugar en la historia– está a sólo unos tentadores pasos.

De modo que comienzo preguntándoles por el camino que tuvieron que andar. Sir Jack empezó su carrera deportiva corriendo en midgets en los óvalos cortos de Sydney; Alan agarró el toro por los cuernos y decidió correr en F3 en Europa; y Mark, con no mucho en su haber, se lanzó a la F-Ford británica. Por tanto, al haber dado este gran salto, ¿estaban mejor preparados que, por así decirlo, los locales, para los obstáculos a los que inevitablemente se enfrentarían?

'FUE COMO, OYE, ¿QUÉ HAGO YO AQUÍ CON ÉSTOS? AMIGO, ESTOS TIPOS LO HAN LOGRADO TODO. YO AÚN ESTOY EN ELLO'

Alan Jones: Sí. A menudo he dicho que lo más duro de la F1 es llegar allí. Creo que una de las razones por las que australianos y neozelandeses son mecánicos muy buenos, por ejemplo, es que –así era sin duda en el pasado– han crecido sin poder ir y comprar lo que necesitaran. Han tenido que hacérselo, y creo que es esta clase de actitud la que infunde en los australianos, quizá aún más que en los europeos, el deseo de triunfar.

Jack Brabham: Puedo corroborarlo, porque cuando me metí en esto no había mucho que había acabado la guerra y era imposible comprar recambios para los coches. Teníamos que improvisar, y eso fue una formación fantástica para todos los que ►

El triunvirato australiano de la F1 (arriba, de izda. a dcha.): Jack Brabham, Alan Jones y Mark Webber; con Peter Windsor (recuadro); Jack y Alan suman cuatro títulos entre los dos, y Mark espera emularles.

> Mark Webber

Nació 27 agosto 1976, Queanbeyan, Australia
Reside Buckinghamshire, Inglaterra
Estado civil Soltero

CARRERA
Debut en F1 GP de Australia 2002
GP disputados 36 (hasta Imola 2004); **Puntos** 20; **Victorias** 0
Poles 0; **Vueltas rápidas** 0
1991-93 Karting regional y nacional australiano
1994 Fórmula Ford australiana:14°
1995 Fórmula Ford australiana: 4°
1996 Fórmula Ford británica: 2° (gana el F-Ford Festival)
1997 Británico de F3: 4°
1998 Campeonato FIA GT: 2°; Premio BRDC Bruce McLaren
1999 Campeonato FIA GT; piloto probador en F1, Arrows
2000 F3000: 3°; piloto probador en F1, Arrows-Supertec
2001 F3000: 2° (gana en Mónaco); probador en F1, Benetton-Renault
2002 Minardi-Asiatech: 16°, 2 pt
2003 Jaguar-Cosworth: 10°, 17 pt
2004 Jaguar-Cosworth



RECUADRO: PETER SPINNEKJAT

trataron de consagrarse en el extranjero.
Mark Webber: Así es. No hemos visto un montón de pilotos de esta parte del mundo porque es muy duro venirte para Europa, empezar y mantenerlo todo en marcha. En cualquier época –ya sea con Jack, Alan o conmigo– implica un gran sacrificio. Uno decide que esto es lo que quiere hacer. Pensándolo ahora, no es casualidad que varios australianos hayan contribuido decisivamente a mi carrera –por ejemplo, Alan Docking y Paul Stoddart–. Alan me dio mucha seguridad en mí mismo. Me decía: "¡Vayamos allí y hagamos esto juntos! ¡Podemos hacerlo!", esta clase de cosas. En aquel momento sólo llevaba en Europa alrededor de un año, así que fue genial contar con el apoyo de alguien que ya había trabajado con muchos grandes pilotos. Siempre había ese dos o tres por ciento extra, también con *Stoddy*.
Peter Windsor: Y entonces, en Europa, uno se encuentra con alguien de las antípodas y congenia. Existe este vínculo común…
AJ: Desde luego. Todos nos damos cuenta de que estamos a miles de kilómetros de casa y estamos allí por la misma razón. Es casi como un club de masones. Fue pura coincidencia que Wayne Eckersley, mi mecánico número uno en Williams, fuera australiano, pero Wayne y yo éramos como hermanos. Sin duda me salvó el trasero en varias ocasiones trabajando hasta un poco más tarde o yendo ese poco más allá, algo que tal vez no habría hecho de no haber sido un australiano trabajando con un australiano.
JB: Y, cómo no, yo tuve la suerte de asociarme con Ron Tauranac, otro australiano. Tuve que irlo a buscar a Sydney porque no tenía a nadie en



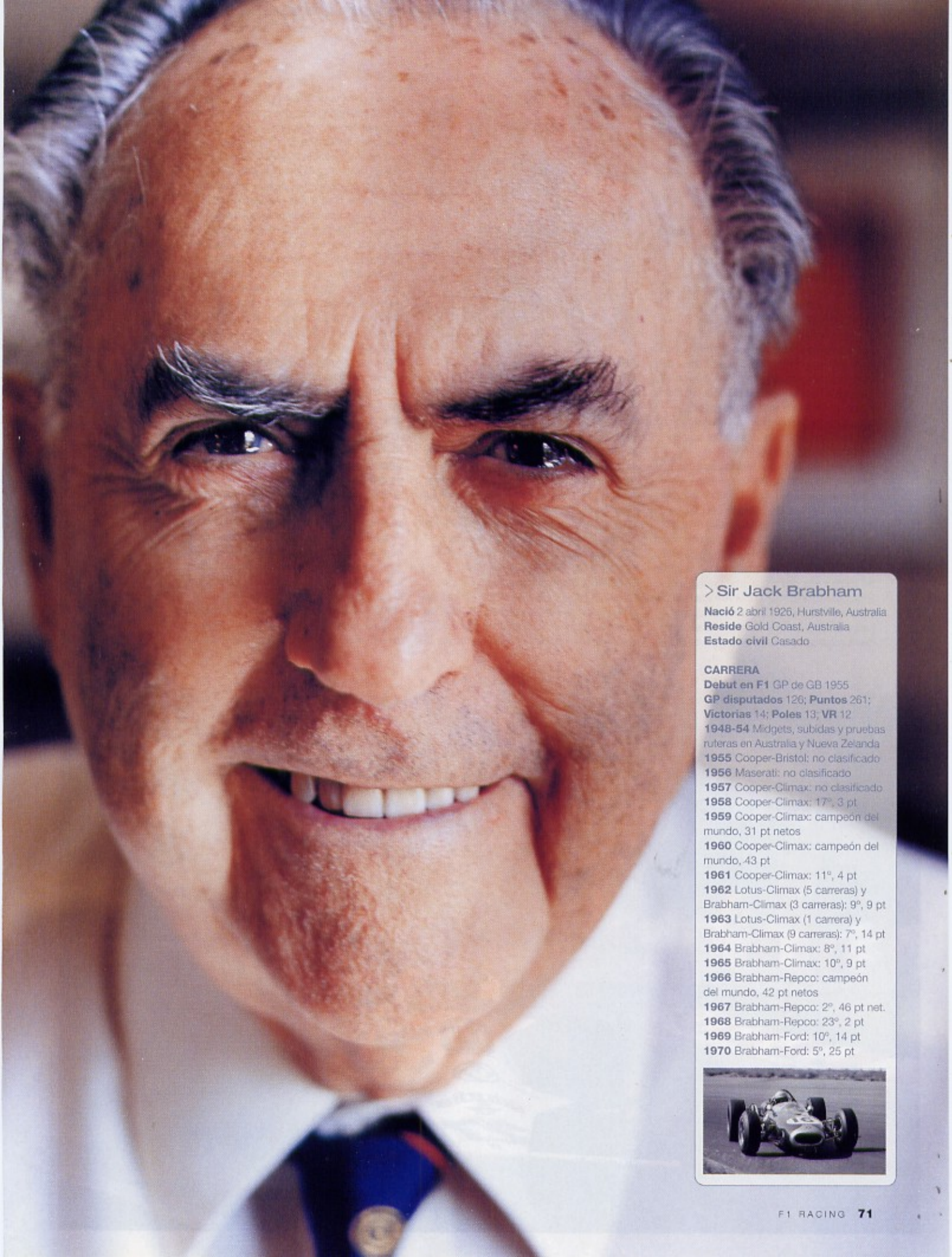
'HACÍAMOS UNAS 50 CARRERAS AL AÑO. F1, F2, SPORTS, TURISMOS. ABSOLUTAMENTE DE TODO'

Inglaterra que pudiera hacer el mismo tipo de trabajo. En cierto modo lo hicimos a pulso, que era a lo que los australianos estábamos acostumbrados.
MW: Escucho a Jack y me quedo pasmado de lo que logró. Salir de los suburbios de Sydney, y ganar lo que ganó es muy, muy especial; y, como él dice, tal vez fuera la necesidad de improvisar lo que hizo tan especial la combinación Brabham-Tauranac. Nunca lo volveremos a ver. Nadie más igualará jamás los logros de Jack. Es un gran estímulo para muchos chicos.
PW: Es muy difícil, como Michael Schumacher no para de recordarnos, comparar épocas, pero algo que me llama la atención es que, Jack, en sus tiempos en Cooper, por ejemplo, podía ir a John Cooper con una idea –un nuevo cambio, por ejemplo– y hacerla realidad, a veces a espaldas del propio John Cooper. Asimismo, Alan, usted encajó de inmediato con Patrick Head en Williams. Mark, para usted es muy distinto. En Jaguar forma parte de una gran organización. Hoy día es mucho más difícil para un piloto entrar en un equipo y empezar a manejarlo.
MW: Sí, existen muchos más departamentos especializados con control sobre el producto final, el coche. El piloto puede dar su opinión acerca de ámbitos que sean especialmente flojos, o le cuesten tiempo, pero supongo que antes se podían hacer cosas de manera algo más eficaz. No había tanta ciencia involucrada, era más fuerza intelectual e intuición mecánica. Hoy día los pilotos están un poco más distantes.
AJ: Creo que así es. La última vez que fui a la fábrica Williams tenían más de 200 personas trabajando turnos de 24 horas. El tipo que hacía triángulos de suspensión salía del trabajo y dejaba una nota para el que entrara después de él. Así es difícil forjar el compañerismo. Cuando estábamos en Didcot, a finales de los años 70 y principios de los 80, había unas 80 personas, si es que llegaban. Creo que el equipo de tests actual de Williams quizá sea cinco veces mayor que el equipo de carrera cuando estaba yo. Y es probable que eso haga mucho más duro familiarizarse con todos los empleados.
JB: Nosotros teníamos tres mecánicos y dos pilotos. El conductor del camión no siempre aparecía, así que a menudo también teníamos que conducir el camión. Era un poco diferente de la actualidad… Creo que hoy día es difícil para un piloto dedicarse *técnicamente* al coche. Reglarlo, solucionar el comportamiento, está bien; puedes hacerlo con cualquier coche. Pero la ingeniería se ha vuelto tan complicada, que hay gente especializada por todas partes. ▶

Brabham se impuso en el GP de Alemania de 1966 en el Nürburgring (izda.), y en el GP de Gran Bretaña en Brands Hatch (abajo), al volante de su propio coche en ruta hacia su tercer título.



ARCHIVO LAT



> Sir Jack Brabham

Nació 2 abril 1926, Hurstville, Australia
Reside Gold Coast, Australia
Estado civil Casado

CARRERA
Debut en F1 GP de GB 1955
GP disputados 126; **Puntos** 261; **Victorias** 14; **Poles** 13; **VR** 12
1948-54 Midgets, subidas y pruebas ruteras en Australia y Nueva Zelanda
1955 Cooper-Bristol: no clasificado
1956 Maserati: no clasificado
1957 Cooper-Climax: no clasificado
1958 Cooper-Climax: 17º, 3 pt
1959 Cooper-Climax: campeón del mundo, 31 pt netos
1960 Cooper-Climax: campeón del mundo, 43 pt
1961 Cooper-Climax: 11º, 4 pt
1962 Lotus-Climax (5 carreras) y Brabham-Climax (3 carreras): 9º, 9 pt
1963 Lotus-Climax (1 carrera) y Brabham-Climax (9 carreras): 7º, 14 pt
1964 Brabham-Climax: 8º, 11 pt
1965 Brabham-Climax: 10º, 9 pt
1966 Brabham-Repco: campeón del mundo, 42 pt netos
1967 Brabham-Repco: 2º, 46 pt net.
1968 Brabham-Repco: 23º, 2 pt
1969 Brabham-Ford: 10º, 14 pt
1970 Brabham-Ford: 5º, 25 pt

Creo que realmente debe de ser muy difícil hacer aportación alguna.

PW: Tomemos un año medio de su carrera, Jack; tomemos 1966, cuando ganó los campeonatos de F1 y F2, y muchas otras carreras. ¿Cuántas carreras hacía en una temporada como ésa?

JB: Algo así como 50 carreras al año. F1, F2, sports, turismos; corríamos en todo lo habido y por haber. Y a veces corrías en las cuatro categorías durante un fin de semana. Luego, al final del año, nos íbamos a Australia y Nueva Zelanda, así que corríamos prácticamente todo el año. ¿Cuántas carreras haces ahora, Mark?

MW: Diecisiete en mi primer año en F1, 16 el año pasado y 18 este año, así que, sí... habría sido muy especial correr en tu época, Jack, manejar distintos tipos de coches, con comportamiento y prestaciones diferentes, cambiar tu estilo; un gran reto para un piloto y algo que te haría más completo como piloto. Corremos en circuitos distintos pero nos concentramos en un solo coche. Así están las cosas ahora.

PW: Alan, usted pilló el final de esa era prolífica: un poco de ProCar, un poco de F5000, un poco de CanAm. ¿Tiene envidia de Jack y del tipo de calendario que tenía?

AJ: ¡No! [se ríe]. ¡La verdad es que prefiero la época actual de Mark, en la que uno hace lo menos posible y le pagan todo lo posible! Hoy día los tests están limitados y el número de vueltas que das en un gran premio está limitado. En 1978 hice la CanAm y la F1: una carrera en Europa, una en América, casi cada semana. Lo hice porque no creía que Frank me pagara lo suficiente y el volante en



'ÉRAMOS FRANK, PATRICK Y YO CONTRA EL RESTO. TENÍAMOS LA DETERMINACIÓN DE VENCER A FERRARI'

la CanAm era como un seguro.

PW: Pero usted corrió en una gran época. Williams saboreaba sus primeros éxitos; eran ustedes contra Ligier: la rivalidad franco-británica...

AJ: ¡Sí que lo era! Éramos Frank, Patrick y yo contra el resto. Teníamos la determinación de superar a Ligier, Ferrari y los demás equipos más grandes y mejor financiados, de modo que nos unimos y fuimos a por ello.

JB: Quisiera añadir que me alegro de no estar ahí fuera tratando de vencer a Ferrari hoy día. En mi época era bastante fácil...

PW: No era *tan* fácil. Ferrari ganó el título en 1964 y fue muy deprisa en 1966.

JB: Bueno, empezamos a vencer a los Ferrari en 1959, y ahí radicaba la mitad de la satisfacción de correr: vencer a Ferrari. Eso es lo que teníamos que hacer. Nunca tuve el placer de correr para Ferrari, pero me divertí tanto venciéndoles que no daríais crédito.

PW: Jack, hace poco dijo que uno de sus mayores logros fue sobrevivir a su época, e hizo ver que parte de la razón de ello estribaba en que no temía acabar segundo.

JB: La verdad es que en aquella época no era muy prudente emperrarse en ganar a toda costa. Correr nos gustaba *de verdad*. No era algo que *tuviéramos* que hacer. Yo tenía la satisfacción añadida de poder ayudar a diseñar los coches e involucrarme en el apartado mecánico, de modo que eso me ocupaba mucho tiempo. Además de eso, pilotaba los coches, más que nada por gusto, la verdad. El resto era trabajo duro. Siempre traté de mantener dicho equilibrio, no dejar que el pilotaje llegara a ser algo más que un placer.

PW: Una pregunta para los tres: ¿creen que el arte básico de pilotar un coche de carreras ha cambiado durante los años? ¿O siguen contando las mismas cosas?

JB: Creo que todos siguen teniendo el mismo objetivo: ganar. Ganar te da la motivación para hacer todo lo posible para ti y para tu equipo. Lo único que puedo decir es que fue una experiencia fantástica correr cuando lo hice; la camaradería y las carreras eran fantásticas. En nuestra época todos los pilotos se respetaban los unos a los otros. El domingo por la noche después de una carrera nos íbamos de juerga juntos, y eso, por lo que a mí se refería, era lo que hacía de la F1 lo que era. No sé cómo es ahora para Mark, pero me imagino que muy distinto.

MW: En cuanto al pilotaje, creo que la época de Jack implicaba más precisión a la hora de equilibrar el coche, porque se movían ►

Alan Jones en sus buenos tiempos (izda.) y en ruta hacia el segundo puesto –por menos de un segundo– en el GP de Austria de 1980 en el Österreichring con el Williams FW07B; Jones ganó tres carreras en 1980, el año de su título.



ARCHIVO LAT; RECUADRO: SCHLEGELMILCH PHOTOGRAPHY



> Alan Jones

Nació 2 noviembre 1946, Melbourne, Australia
Reside Gold Coast, Australia
Estado civil Casado

CARRERA
Debut en F1 GP de España 1975
GP disputados 116; **Puntos** 206; **Victorias** 12; **Poles** 6; **VR** 13
1973 Británico de Fórmula 3
1974 Fórmula Atlantic
1975 Hesketh-Ford (4 carreras) y Hill-Ford (4 carreras): 17°, 2 pt
1976 Surtees-Ford: 14°, 7 pt
1977 Shadow-Ford: 7°, 22 pt
1978 Williams-Ford: 11°, 11 pt; campeón de la CanAm
1979 Williams-Ford: 3°, 40 pt netos
1980 Williams-Ford: campeón del mundo, 67 pt netos
1981 Williams-Ford: 3°, 46 pt
1982 No participó
1983 Arrows-Ford (1 carrera): no clasificado en el campeonato
1984 No participó
1985 Lola-Hart (4 carreras): no clasificado
1986 Lola-Hart (2 carreras) y Lola-Ford (14 carreras): 12°, 4 pt



'LOS PILOTOS PODRÍAN ESTAR UN POCO MÁS UNIDOS, PERO YO NO TENGO AMIGOS CUANDO ME PONGO EL CASCO'

mucho más. Sí, eran más lentos, pero realmente había que equilibrarlos. Hoy día no se equilibra mucho con el gas. Un poco sí, pero hemos de saber exactamente lo que hace la aerodinámica y las cosas suceden muy, muy deprisa. Creo que los pilotos actuales podrían estar un poco más unidos en cuanto a amistad y tal, pero, dicho esto, yo no tengo amigos cuando me pongo el casco. Creo que hay tipos ahí fuera tratando de entender quiénes son en realidad, porque tienen mucha gente a su alrededor diciéndoles lo formidables que son, y tal vez empiecen a creerse muchas cosas que no son ciertas.

AJ: Lo que yo digo a menudo es que una curva de 270 km/h es una curva de 270 km/h. Un piloto lento la toma a 265 y un piloto *enfermo*, a 275. El buen piloto es el que la toma a 270, y eso siempre será así.

PW: Alan, ¿qué coche preferiría pilotar en un hipotético ensayo? ¿El Brabham-Repco de Jack de 1966 o el Jaguar de Mark?

AJ: Fácil. En el coche de Mark no entraría.

PW: ¿Jack? ¿El Jaguar o el Williams FW07?

JB: Los dos. No podría decidirme. Los dos serían fantásticos, aunque puestos a elegir quizá me decantaría por el Jaguar porque, viéndolos rodar, no puedo dar crédito a lo rápido que negocian las curvas y lo rápido que frenan. Es sencillamente increíble. Eso sí, seguro que uno acaba acostumbrándose, y a la larga sería otro coche con todos los problemas corrientes.

PW: ¿Mark? ¿El Williams o el Brabham?

MW: Estoy con Jack; los dos. El monoplaza con efecto suelo de Alan sería muy especial. Los niveles de apoyo aerodinámico que tenían entonces eran impresionantes para esa época, y me encantaría experimentar el efecto suelo, sobre todo en curvas de alta velocidad. Seguramente no disfrutaría tanto del coche de Jack por lo que respecta a sus derrapajes controlados, porque no estoy seguro de que le hiciera honor. Ese coche había que pilotarlo con precisión en circuitos como el viejo Nürburgring. Hoy día no puedes hacer eso.

PW: Por último, unas palabras acerca de las perspectivas de Mark por parte de los dos campeones veteranos...

JB: Espero que este año suba alguna vez al podio, y creo que en el futuro puede llegar a ganar el título. Os garantizo que ahí estaré yo, animándole.

AJ: Sólo diría: "Sigue haciendo lo que haces". Cada vez estás más y más arriba en la parrilla y haciendo auténticos progresos.

> Cuarto en discordia

De los 16 australianos que han corrido en F1, sólo cuatro han puntuado: Webber, Jones, Brabham y... Tim Schenken.

La carrera en F1 de Schenken, hoy con 60 años, prometía mucho pero no estuvo a la altura del potencial que su talento había insinuado: aunque su palmarés incluye un podio, sólo sumó siete puntos.

Debutó en F1 en 1970, con Williams, después de sólidas actuaciones en Fórmula Ford y F3. En cuatro carreras no logró puntuar, pero le bastaron para convencer a Brabham de que merecía un volante oficial para 1971. En su sexta carrera con el equipo, en el Nürburgring, Schenken marcó su primer punto. Dos semanas más tarde, en el Österreichring, acabó tercero, tras una sólida carrera partiendo séptimo de la parrilla. Y ése fue el punto culminante.

Sólo volvería a puntuar una vez más, en el GP de Argentina de 1972, cuando corría en Surtees. Después de eso, la carrera en F1 de Schenken quedó en nada: una carrera aislada con Williams en 1973; media temporada con Trojan en 1974, antes de una ignominiosa cita final con Lotus en el GP de EE UU de ese año, en el que le descalificaron por tomar la salida cuando en realidad era un reserva.

Terminada su carrera en F1, Schenken se dedicó a los prototipos antes de involucrarse en la federación australiana y trabajar más tarde como director de carrera del GP de Australia.

Anthony Rowlinson



Webber y Schumi charlan este año en Melbourne (arriba), pero los pilotos ya no confraternizan como antes; (abajo) el R5 de Mark en Australia.



FOTO GRANDE: MICHAEL COOPER/LAT. RECUADROS: MICHAEL COOPER/LAT; ARCHIVO LAT

TAG HEUER
TAGHeuer
WHAT ARE YOU MADE OF ?



KIMI RAIKKONEN

#4 BAR fuerza a Ferrari

Ferrari tuvo que utilizar más reservas de superioridad de lo que esperaba. Por P. Windsor



Cómo no, se trata de un montón de cosas; siempre es así. Se trata de lo que llaman "un buen conjunto", una expresión bastante clara como resumen pero muy ácida como corolario: si hoy por hoy BMW-Williams no es un conjunto muy bueno, entonces el conjunto de West McLaren-Mercedes es pésimo. Entretanto, en Lucky Strike BAR-Honda todo encaja perfectamente…

Por ejemplo, nadie predijo el enorme impacto que tendría la norma del 'tercer piloto' en 2004. Ahora, después de cuatro carreras, está claro: sin preocupaciones por el uso del motor, y con neumáticos más que suficientes apilados en el box, Anthony Davidson puede mover montañas, sobre todo en circuitos como Imola, donde los frenos están muy solicitados. Antes de este fin de semana, Anthony no conocía Imola, así que Jenson Button le enseñó la trazada el jueves por la tarde. Recorrieron la pista sobre sendos escúteres, parando aquí, mirando atrás allá, probando los pianos, buscando baches.

"¿Qué tal? ¿Te haces una idea? ¿Quieres dar otra vuelta, para hacerla toda seguida?".

Vale. "Vamos a fundir estos mosquitos. El último paga la cena…". (Ganó Jenson, pero sólo, dicen, porque su limitador de régimen estaba algo más arriba).

Así que Jenson se lo tomó con calma el viernes por la mañana, limitando su rodaje y confiando en Anthony. Anthony probó nuevos frenos. Eran mejores –le permitían apurar mucho más que Jenson y Takuma Sato– pero empezaron a desfallecer en tandas más largas por la tarde, y por tanto serían descartados para la carrera. Buena información. Anthony probó los pianos en la Variante Alta y descubrió que el chasis BAR absorbía bien las sacudidas. Buena información. En Williams y Renault –los rivales Michelin más cercanos de BAR– los pilotos titulares fueron de puntillas por esta primera fase del fin de semana, ▶

Michael y Jenson (arriba) encabezaron los tiempos el viernes, y el sábado lo protagonizó Jenson; pero el domingo se restableció el orden habitual con el ataque preciso de Schumi.

> Pilotos: 4ª prueba, San Marino

1	Michael Schumacher	40
2	Rubens Barrichello	24
3	Jenson Button	23
4	Juan Pablo Montoya	18
5	Fernando Alonso	16
6	Jarno Trulli	15
7	Ralf Schumacher	9
8=	Takuma Sato	4
8=	David Coulthard	4
10=	Felipe Massa	1
10=	Mark Webber	1
10=	Kimi Räikkönen	1

> Constructores

1	Ferrari	64
2	Renault	31
3=	BAR-Honda	27
3=	Williams-BMW	27
5	McLaren-Mercedes	5
6=	Sauber-Petronas	1
6=	Jaguar-Cosworth	1





Primera pole en 87 carreras de existencia para BAR, y primera también para Jenson Button (arriba), pero no lo parecía: un JB superfrío hizo una salida perfecta y deslumbró al pelotón con su velocidad hasta el primer pit stop; por detrás de él, la cosa fue algo más peliaguda: Montoya salió perdiendo tras su ataque a Schumi por el exterior de la Tosa (dcha.).

EN LA OTRA PÁGINA: LORENZO BELLANCA JR; ESTA PÁGINA: PAUL GILHAM/GETTY IMAGES; STEVE ETHERINGTON/LAT

TAG HEUER
TAGHeuer
WHAT ARE YOU MADE OF ?
KIRIUM
SWISS AVANT-GARDE SINCE 1860
Para más información y catálogo telf. 91 781 07 82

contenidos en su rodaje tanto por los neumáticos como por el motor. No os acerquéis a los pianos. Reservad las revoluciones. Anthony completó 20 vueltas en la primera sesión libre del viernes, mientras que Jenson sólo dio dos auténticas vueltas lanzadas. En la segunda, desentumeciéndose, Jenson fue el más rápido en apenas su quinta vuelta lanzada (1m 20,966s), Sato fue segundo (1m 21,159s). Anthony, entorpecido por el problema de frenos, pero con 50 vueltas en su haber, fue sexto.

El panorama general era alentador. Como de costumbre, Bridgestone pareció ser rápido de entrada sobre la pista sucia, pero Michelin se metió en la pomada a medida que la superficie de Imola ganaba agarre el viernes por la tarde. La semana anterior, Michelin trabajó con sus equipos clave en la instalación de tests mejor preparada del mundo (Le Castellet, en el sur de Francia), construyendo pianos 'positivos' tipo Imola, de filos dentados, sobre una chicane provisional. Este test no consistía sólo en agarre y tracción; se trataba de usar bien los pianos, de pasar por los baches. Michelin, de vuelta a Europa, respondía por fin al sensacional inicio de temporada de Bridgestone. Los Bridgestone siempre han sido buenos sobre los pianos, y ahora también son magníficos en frenada y tracción. Como respuesta, ahora Michelin estudiaba de cerca uno de sus puntos débiles históricos.

'LA POLE FUE PARA JENSON BUTTON. DE IGUAL A IGUAL, FORZÓ EL ERROR DE MICHAEL SCHUMACHER'

A excepción de los Toyota y Kimi Räikkönen, el sábado por la mañana los pilotos Michelin optaron por calzar el más duro de los tres compuestos; el Principal no parecía mucho más lento que los Opción más blandos, y no parecía haber señal del *graining* que molestó a los pilotos Williams en países más cálidos. Desde luego que en tandas 'largas' de ocho vueltas el FW26 empezaba a parecer por fin un coche de carreras. Juan Pablo Montoya empezaba con un 1m 21s alto y luego sólo perdía alrededor de un segundo a medida que se desarrollaba el ciclo de la goma. A primera vista, la disminución del neumático de Jenson era mayor. Era más rápido en la primera vuelta pero luego perdería tal vez de un segundo y medio a dos segundos. O eso creía Williams.

En realidad, dejando de lado el tráfico y otros problemas menores, las tandas de Jenson en los libres del sábado fueron un estudio de consistencia y velocidad. La disminución no era de más de un segundo, y eso partiendo de un tiempo más rápido. A Jenson le molestó constatar en Bahrein que podría haber cargado más alerón en calificación. Se concentraron en los reglajes de carrera y en consecuencia se calificaron en la tercera fila. Para las calificaciones de Imola, con interés por extraer lo mejor del coche pero aun así permanecer al borde de la configuración de carrera, llevaron una carga relativamente ligera de combustible, 6 kg (o dos vueltas) menos que el Ferrari de Michael.

El sábado por la tarde, BMW-Williams complicó las cosas al correr demasiado descargados en las precalificaciones. JPM fue el primero en bajar de 1m 20s (1m 19,8s); Ralf fue segundo (1m 20,4s). Michael y Jenson, que salieron antes, cuando la pista estaba más lenta, fueron tercero (1m 20,4s) y quinto (1m 20,6s).

Michael diría más tarde que no le sorprendió lo que sucedió a continuación, que Ferrari esperaba que BAR-Honda fuera deprisa en Imola. Tal vez. O tal vez fuera la manera de Michael de *no* decir lo que la mayoría de periodistas quería oír (esto es, "La velocidad de Jenson Button me dejó estupefacto").

Sin embargo, la impresión era patente.

Empezó con otras distracciones. Räikkönen abortó su intento por otra rotura de motor. Giancarlo Fisichella, que tenía que salir justo antes de Button, no se movió del box por un problema de cambio. De pronto, tras la pausa para la publicidad, sería el turno de Jenson.

Dio una vuelta perfecta, visualmente sin errores, frenando exactamente donde

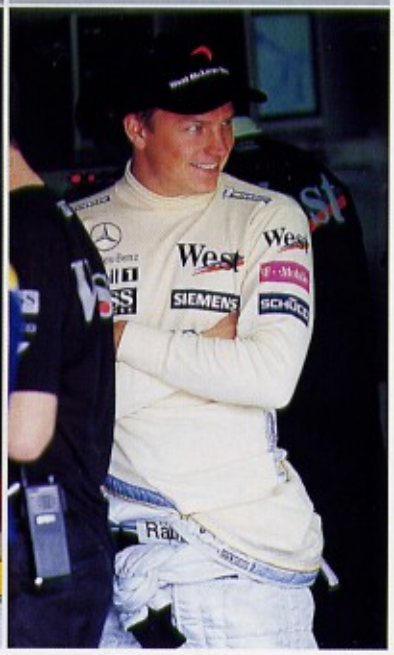
Una táctica común del campeón del mundo (abajo) neutralizó el inspirado ataque de BAR: aguantar hasta que el joven candidato pare, y luego subirse por las paredes antes de adelantarle durante el pit stop.





El astuto trabajo en boxes de Renault (izda.) ayudó a Fernando a desbancar a Barrichello y a su compañero Trulli antes de preparar un exitoso asalto sobre Ralf para acabar cuarto; Juan Pablo (abajo izda.) alimentó su enfado con Michael durante toda la carrera y dio rienda suelta a sus quejas en la rueda de prensa; ¿por qué sonríe Kimi (abajo)? Bueno, acabó la carrera, ¿no?





EN LA OTRA PÁGINA: STEVEN TEE/LAT; ESTA PÁGINA: MICHAEL COOPER/LAT; STEVEN TEE/LAT; PATRICK GOOLPAS

quería, mordiendo cada piano por el lugar adecuado, sujetando el coche mientras soltaba los caballos Honda. ¿Tiempo? 1m 19,753s. El pit lane quedó alucinado.

DC fue el siguiente, con una actuación decepcionante, y luego vino Michael, intenso como siempre pero preguntándose sin duda si la pole estaba a su alcance. Había seguido a Jenson por la mañana y le impresionó cómo pasaba el BAR por los pianos, especialmente en la Variante Alta. (BAR siempre ha saltado bien por los pianos de Imola: Jacques Villeneuve –¿se acuerdan de él?– se calificó quinto en 1999). Michael vio que para hacer el tiempo tenía que llevar al menos 0,3s de ventaja al final del segundo sector (salida de Acque Minerali) y luego prepararse a perder 0,2s por la Variante Alta.

Cuando Michael aceleró por la subida, tras dejar atrás la veloz zambullida hacia la cerrada Acque Minerali, su display le dijo que estaba 0,235s arriba. ¡No bastaba! No tenía otro remedio que ir a "todo o nada", como él mismo diría más tarde, por la chicane. Golpeó el piano del ápice interior, el coche saltó de costado, lo sujetó con un golpe de muñecas, con la rueda delantera izquierda en el aire, y se acabó. Se arriesgó y perdió alrededor de medio segundo.

Cómo no, siguió a por todas en las cuatro curvas restantes, sin dejar que el error le pusiera nervioso. De todas formas partiría desde la primera fila.

Pero la pole fue para Jenson Button. De igual a igual, forzó el error de Michael. Esta pole fue una bonita vuelta, prueba numérica del nuevo nivel alcanzado por Jenson. Siempre ha sido rápido y atlético en el cockpit; ahora, no obstante, combina la confianza en el coche con un modo tranquilo y mesurado de enfocar la vida de piloto. Los pilotos de BMW-Williams –ahora con la misma carga de combustible que el BAR-Honda– cedieron medio segundo.

¿Podría durar? Jenson maximizó sus opciones con una salida perfecta. Michael no partió tan bien, y se tocó con Juan Pablo en la salida de la Tosa. Se recuperó, se colocó segundo y acabó la primera vuelta a nada menos que 2,7s de Button, el líder.

Poco a poco, a medida que Michael ►





EL DATO: Sólo dos equipos –Ferrari y Renault– han llevado sus dos coches a los puntos en todas las carreras disputadas este año.



¿Se cansará alguna vez Michael de ver a sus leales mecánicos saludando un triunfo más (arriba izda.)? Fernando rueda pegado a Rubens y Ralf (arriba): al final acabará por delante de ambos; Schumi y Jenson se están convirtiendo en un dúo habitual en el podio (izda.), y esta vez Jenson se acercó un peldaño más a su primera victoria.

CLIVE MASON/GETTY IMAGES; STEVE ETHERINGTON AT; MICHAEL COOPER AT

notaba que su nivel de agarre aumentaba, empezó a cerrar la brecha. Michael creía que llevaba más combustible –que el BAR tendría que parar antes– pero no podía estar seguro. Empalmó una brillante serie de vueltas –tres de ellas en la misma centésima– y cuando Jenson enfiló el pit lane para la primera de sus tres paradas, en la novena vuelta, estaba pegado al BAR, buscando una oportunidad para pasar.

La parada de Jenson fue tirando a lenta (9,7s), y ahora Michael hizo lo que hace mejor: aprovechar el momento. Se sacó dos vueltas en 1m 20s (una de las cuales sería la más rápida de la prueba por 0,8s) y luego paró en boxes durante sólo 7,8s. Salió del pit lane con un liderato de cinco segundos.

El BAR de Jenson no parecía tan equilibrado con su nuevo juego de Michelins, así que de allí en adelante corrió para acabar segundo. El domingo hizo más viento y Jenson dijo que el coche parecía algo "nervioso".

Aun así, Jenson superó al Williams-BMW de Montoya, tercero, por nada menos que 21,6s, que podrían haber sido más si Fernando Alonso no hubiera despertado a JPM de su letargo. Pensativo, Jenson no podía sino sonreír mientras escuchaba a Juan Pablo después de la carrera: "No me podía creer el ritmo de Jenson. Iba como sobre railes. Increíble. Yo sabía a qué ritmo podíamos ir, y fuimos a ese ritmo, así que BAR nos sorprendió. No pude hacer nada. No éramos lo bastante rápidos".

El que hablaba era el piloto de BMW-Williams Juan Pablo Montoya, no uno de mitad del pelotón. Y así, modesto y cortés, recibió Geoff Willis, director técnico de BAR, la enhorabuena de los admiradores al dejar Imola: "Seamos realistas, esto no tiene nada de especial", dijo, el eterno ingeniero pragmático. "Imola no es un circuito muy difícil. Dio la casualidad de que todo nos fue bastante bien…".

¿Que Imola no es difícil? ¿Nada de especial? Que se lo diga a Williams, Renault, McLaren, Jaguar y los demás. Imola *es* difícil. Y sí que hubo algo especial. Tuvimos la pole de Jenson. La carrera de Jenson. Y una visión más del genio que es Herr Michael Schumacher.

#4 Cajón de sastre

Añoranza por Imola. Toques y toques por doquier: DC, Fernando, Schumi, JPM, Ralf. Por M. Hamilton y V. F.





Alonso (izda.) saca la mano para protegerse de los restos del McLaren de Coulthard; Berger (arriba) al volante de un Lotus ex Senna; así quedó el coche de Ralf (abajo) tras el toque con Alonso.



CHARLES COATES/AT, PATRICK GOSLING

Imola: la arruga es bella

¿Fue éste el último GP en Imola? Está por ver, pero los pilotos opinan que debería seguir. "Sería una lástima que realmente fuera el último", dijo Michael Schumacher. "Antes ya hemos visto carreras amenazadas que luego siguen. Todavía hay esperanza".

"Sería lamentable perder esta carrera", dijo Jenson Button. "Es un gran circuito de pilotaje. Tiene historia y un público fantástico".

Puede que a los pilotos les gusten sus casi 5 km, pero la opinión de los equipos está influenciada por unos boxes y paddock que urge renovar. A la inversa, se subrayó la sensación de estar en un circuito con carácter y tradición.

Schumi-JPM: sin perdón

Tras la carrera, Juan Pablo Montoya no tardó en expresar su opinión acerca de la táctica de Schumacher en la primera vuelta. El Williams trató de pasar al Ferrari por el exterior en la Tosa, pero Montoya acabó la maniobra con las cuatro ruedas en la hierba a la salida, cuando Schumi mantuvo la trazada buena.

"No le vi", dijo Michael. "Por el exterior de una curva se pierde terreno, así que la verdad es que no esperaba que siguiera allí".

Mientras hablaban, las pantallas de televisión mostraron una repetición. "Oh no", terció Juan con un dejo de sarcasmo. "Ahí no me vio... Ya, qué va". Schumi parecía incómodo pero impenitente, y el director de competición Charlie Whiting tampoco apreció nada impropio en la acción.

Montoya criticó este aparente doble rasero. "En Indy [2003] toqué apenas a Rubens y me cayó un drive-through que arruinó mi campeonato. Lo hace él [Schumacher] y sale impune".

Un Lotus negro en Imola

Gerhard Berger dio dos vueltas al circuito Enzo e Dino Ferrari de Imola con el mismísimo chasis Lotus 97T con el que Senna marcó la pole en el GP de San Marino 85.

"Fue algo muy emotivo", dijo Berger. El austriaco (compañero de Senna de 1990 a 1992) también rindió homenaje a su compatriota Roland Ratzenberger, que falleció en Imola un día antes que Senna.

Buena táctica de Renault

No empezó bien la carrera de Fernando Alonso, pues su Renault fue embestido por David Coulthard. El McLaren rompió el morro, y algunas piezas golpearon el casco de Alonso. Los daños en la zaga del R24 fueron mínimos.

"Desde el muro de boxes fue una carrera muy tensa", dijo el director de ingeniería Pat Symonds. "Hizo falta discurrir bastante para controlarla. En este circuito los coches suelen ir más rápido hacia el final de cada fase, así que era lógico hacerlos correr más vueltas. Les dijimos a Jarno y Fernando que esperaran y, en cuanto empezaron los pit stops, que fueran a por todas. El objetivo era el mismo para ambos pilotos, y funcionó. Fernando aprovechó al máximo la última parada y Jarno habría sacado más partido de esta táctica de no verse entorpecido por el tráfico; y tuvo un problema de alimentación del motor".

Toque en la Tosa

"Va a ser arriesgado, pero voy a intentarlo", dijo Alonso por la radio a su equipo después de salir del tercer repostaje con el Williams de Ralf Schumacher, cuarto, a tiro. Un error del alemán en la vuelta 50 propició la maniobra. Ralf salió largo en Villeneuve y Fernando se lanzó al interior en la Tosa. El Williams cerró la puerta, se tocaron, y Ralf hizo un trompo. El cuarto puesto era del español.

Los comisarios deportivos examinaron el incidente tras la carrera, pero se juzgó que ninguno de los dos pilotos tuvo la culpa en lo que fue un incidente de carrera.

El asturiano marcó la que sería la tercera vuelta más rápida de la prueba en el 59º giro, a sólo tres del final, en su infructuoso ataque por el tercer lugar de Montoya.

"Pero no había nada que hacer", dijo Fernando. "Se puso a rodar a mi ritmo y mantuvo la distancia".

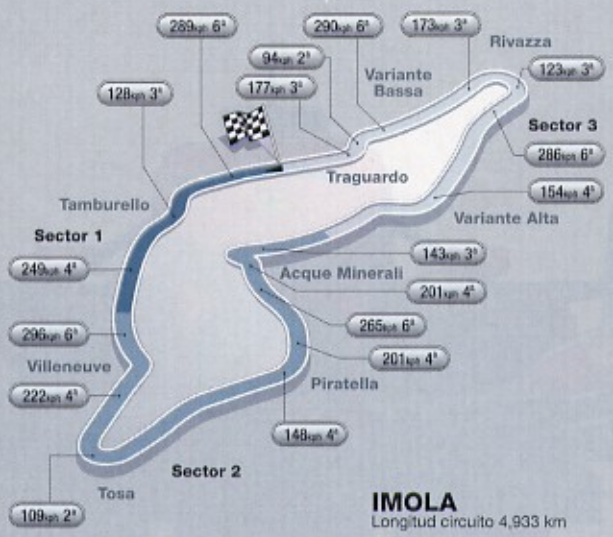
TAGHeuer
SWISS AVANT-GARDE SINCE 1860
Te ofrece...

Todos los datos Imola

Tiempo Cálido y seco 22° **Temperatura asfalto** 32° **Vueltas** 62 **Distancia** 305,609 km **Espectadores** 82.000

Parrilla de salida

Posición	Piloto	Tiempo	Primer pit stop
1	**Jenson Button**	1m 19,753s	9
2	**Michael Schumacher**	1m 20,011s	11
3	**Juan Pablo Montoya**	1m 20,212s	8
4	**Rubens Barrichello**	1m 20,451s	10
5	**Ralf Schumacher**	1m 20,538s	9
6	**Fernando Alonso**	1m 20,895s	11
7	**Takuma Sato**	1m 20,913s	10
8	**Mark Webber**	1m 20,921s	8
9	**Jarno Trulli**	1m 21,034s	12
10	**Cristiano da Matta**	1m 21,087s	7
11	**David Coulthard**	1m 21,091s	1
12	**Felipe Massa**	1m 21,532s	7
13	**Olivier Panis**	1m 21,558s	9
14	**Christian Klien**	1m 21,949s	9
15	**Giorgio Pantano**	1m 23,352s	-
16	**Nick Heidfeld**	1m 23,488s	14
17	**Gianmaria Bruni**	1m 26,899s	12
18	**Zsolt Baumgartner**	1m 46,299s	14
19	**Giancarlo Fisichella**	sin tiempo	20
20	**Kimi Räikkönen**	sin tiempo	21



IMOLA
Longitud circuito 4,933 km

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

¿Lo sabías?

Los pilotos con motor Honda han subido 13 veces al podio en Imola. Damon Hill fue el último inglés que marcó una pole, en Estoril 96. Olivier Panis siguió su poco envidiable récord de 10 participaciones y ningún punto en Imola al acabar noveno

Vuelta a vuelta

VUELTA 1 Montoya y Michael se tocan en Tosa. Coulthard para a cambiar el morro tras embestir a Alonso. Button líder por delante de Michael, Montoya y Sato
VUELTA 9 Primera parada de Button
VUELTAS 10 y 11 Michael marca vueltas rápidas antes de parar, y sale por delante de Button
VUELTA 12 Trulli es el último de los pilotos punteros en parar. Schumi líder por delante de Button, Montoya y Trulli
VUELTA 25 Montoya inicia la segunda tanda de pit stops
VUELTA 26 Button para
VUELTA 27 Michael para y sale con 18s de ventaja en primera posición
VUELTA 31 Trulli para. Schumacher líder por delante de Button y Montoya
VUELTA 44 Tercera parada de Button
VUELTA 48 Alonso para y sale por delante de Trulli y Barrichello, quinto
VUELTA 50 Alonso supera a Ralf en la Tosa, éste hace un trompo y cae a 7°
VUELTA 62 Michael cruza la meta

Velocidades y paradas

VUELTA RÁPIDA
Michael Schumacher
1m 20,411s en la vuelta 10 (220,850 km/h)
VELOCIDAD MÁS RÁPIDA PUNTO MEDICIÓN
Rubens Barrichello 320,3 km/h
VELOCIDAD MÁS LENTA PUNTO MEDICIÓN
Gianmaria Bruni 300,2 km/h
PIT STOP MÁS RÁPIDO
Cristiano da Matta 14,380s
PIT STOP MÁS LENTO
Zsolt Baumgartner 35,378s

Clasificación final

Posición	Piloto y coche	Tiempo total	Pos. 1ª vuelta
1	**Michael Schumacher** Ferrari F2004 (Bridgestone)	1h 26m 19,670s	2
2	**Jenson Button** BAR-Honda 006 (Michelin)	+9,072s	1
3	**Juan Pablo Montoya** Williams-BMW FW26 (Michelin)	+21,617s	3
4	**Fernando Alonso** Renault R24 (Michelin)	+23,654s	9
5	**Jarno Trulli** Renault R24 (Michelin)	+36,216s	7
6	**Rubens Barrichello** Ferrari F2004 (Bridgestone)	+36,683s	6
7	**Ralf Schumacher** Williams-BMW FW26 (Michelin)	+55,730s	5
8	**Kimi Räikkönen** McLaren-Mercedes MP4-19 (Michelin)	+1 vuelta	15
9	**Giancarlo Fisichella** Sauber-Petronas C23 (Bridgestone)	+1 vuelta	14
10	**Felipe Massa** Sauber-Petronas C23 (Bridgestone)	+1 vuelta	12
11	**Olivier Panis** Toyota TF104 (Michelin)	+1 vuelta	11
12	**David Coulthard** McLaren-Mercedes MP4-19 (Michelin)	+1 vuelta	10
13	**Mark Webber** Jaguar R5 (Michelin)	+1 vuelta	8
14	**Christian Klien** Jaguar R5 (Michelin)	+2 vueltas	16
15	**Zsolt Baumgartner** Minardi-Cosworth PS04 (Bridgestone)	+4 vueltas	19
16	**Takuma Sato** BAR-Honda 006 (Michelin)	+6 vueltas – R/motor	4

NO CLASIFICADOS

Nick Heidfeld Jordan-Ford EJ14 (Bridgestone)	transmisión – 48 vueltas	17
Cristiano da Matta Toyota TF104 (Michelin)	trompo – 32 vueltas	10
Gianmaria Bruni Minardi-Cosworth PS04 (Bridgestone)	frenos – 22 vueltas	18
Giorgio Pantano Jordan-Ford EJ14 (Bridgestone)	dirección – 6 vueltas	13

Resultados hasta la fecha

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

CLAVE: R Retirado/NS No salido

MAPA: ALAN FLORIDGE

Ferrari encauza bien el flujo de aire

Ferrari demuestra que la monoquilla no interfiere en la aerodinámica del fondo. Por S. Samson. Ilustraciones de Patricia Soler

Ferrari F2004



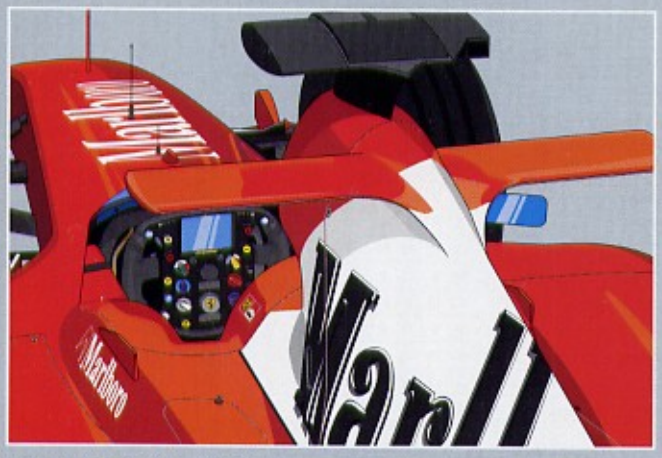
▲ Lo que hay debajo
Esta vista del Ferrari F2004 tan poco común (arriba) revela cómo el morro ha sido diseñado para maximizar la eficacia del flujo de aire. El alerón delantero de tres planos crea parte del apoyo que el coche necesita para alcanzar un buen equilibrio, mientras que sus derivas laterales están diseñadas para minimizar la perturbación no deseada de las ruedas delanteras. En esta zona, el flujo de aire es muy turbulento, y las derivas están hechas para adaptarse a las características de los Bridgestone.

Obsérvese el canal que dirige el aire de la parte inferior del alerón a los deflectores dobles y luego al difusor en la zaga: la monoquilla no parece estorbar lo más mínimo. El objetivo principal es optimizar la eficacia del difusor: más de un 40% del apoyo total es producto del control del aire debajo del chasis.

En Imola fue difícil descubrir modificaciones en el F2004. Pero la suspensión trasera presentaba nuevos perfiles, había ligeros cambios hacia la parte de atrás del capó motor, un nuevo alerón en la toma de aire (abajo dcha.) y una leve evolución de la forma de las chimeneas de escape.

En calificación, el coche de Michael Schumacher pesaba 6 kg más que el de Jenson Button, lo que equivalía a 0,2s por vuelta. Eso significa que Ferrari y BAR rodaron al mismo ritmo el sábado. Pero en carrera Michael dio 29 vueltas por debajo de 1m 22s, mientras que Jenson sólo seis. El Ferrari Nº 1 fue el único coche rojo en cabeza: su mejor vuelta fue 1,462s más rápida que la de Barrichello. Así pues, Rubens está más lejos del ritmo de Michael que el año pasado.

La vista inferior del F2004 muestra que una supuesta desventaja de la monoquilla (la interferencia con el flujo de aire del alerón delantero al difusor) no es tal; las derivas reducen la turbulencia de las ruedas delanteras.



AUSTRALIA 2004: Al principio de la temporada (Melbourne, Sepang, Bahrein), Ferrari usó un ala de 60 cm de ancho en lo alto de la toma de aire para mejorar el flujo.



IMOLA 2004: En San Marino, la anchura de este apéndice se redujo a 40 cm. Este alerón no proporciona carga aerodinámica pero contribuye a la eficacia aerodinámica.



McLaren MP4-19



Williams FW26

McLaren (arriba izda.) emplea una solución mucho más compleja que Williams para dirigir el flujo de aire alrededor de la suspensión. Los deflectores también son muy distintos.

▲ Trazos distintos

Aunque en 2004 McLaren y Williams usan un diseño de suspensión delantera de doble quilla, han adoptado soluciones aerodinámicas muy distintas. El MP4-19 es muy complejo, y emplea un sistema de deflectores dobles independientes. El primer elemento está situado delante de las entradas de los pontones, y el segundo está unido a las quillas. Entre los dos, McLaren usa una pequeña deriva vertical. Obsérvese la compleja minuciosidad de esta zona del MP4-19.

En comparación, el sistema Williams parece mucho más sencillo. Un deflector frontal está unido a cada pilar. Está situado entre las ruedas delanteras y el monocasco a cada lado del coche, y desde Bahrein incorpora un pequeño escalón en la parte inferior. Williams usa este concepto desde hacia varios años. El equipo trató de reintroducir un deflector convencional al principio de 2003, pero al final volvió a lo que conocía mejor. Este sistema sólo funciona si en el piso se coloca un canalizador lateral justo delante de la entrada del pontón.

Hoy día, los deflectores son casi indispensables. Dirigen el flujo de aire alrededor y por debajo del coche, y su influencia resulta útil para el difusor. Sin ellos, los coches actuales perderían al menos un 15% de apoyo aerodinámico.

'SIN LOS DEFLECTORES, LOS F1 PERDERÍAN AL MENOS UN 15% DE SU APOYO AERODINÁMICO'



◄ Williams se inspira en BAR...

Tres semanas después de adoptar derivas tipo BAR en el alerón trasero, Williams decidió probar un ala sobre la línea del eje posterior, igual que el BAR 006. En realidad este apéndice no genera carga aerodinámica, pero su supone que ayuda a condicionar el flujo de aire que va hacia el alerón trasero. Sin embargo, Williams no lo usó ni en calificación ni en carrera, ya que no ofreció las mejoras de eficacia que se esperaban.

Tras una aclaración de la norma por parte de Charlie Whiting, delegado técnico de la FIA, tanto Williams como BAR tuvieron que revisar sus derivas en el alerón trasero de cara a Imola. Williams decidió abandonar la idea, ya que como el BAR ha desbancado al FW26, lo que les hace falta son nuevos enfoques.

BMW está considerando reforzar su relación con el equipo, posiblemente en los ámbitos de la transmisión y la aerodinámica.

Parece que Williams no quita los ojos de BAR en la actualidad; la última idea que han probado es el 'acondicionador' del alerón (izda.) que monta BAR, pero Williams no ha encontrado ventajas.

► ... y también Toyota

En Bahrein, Toyota montó chimeneas de escape con una forma nueva, tipo BAR. Como aseguraban una mayor eficacia aerodinámica, también se vieron en Imola.

El TF104 también era 5 kg más ligero que al principio de la temporada. Eso permitió al equipo cargar más lastre y colocarlo donde más contribuyera al equilibrio del coche. Toyota también usó nuevos alerones delantero y trasero. Las cosas van mejorando, aunque Toyota espera ahora un 'coche nuevo' para Silverstone. Mike Gascoyne, director técnico de chasis, cree que habrá que homologar un nuevo monocasco antes de hacerlo correr este verano. El motor es tan fuerte como siempre, pero el Honda parece algo mejor (915 CV a 18.800 rpm).



Toyota también ha estado observando lo que hacía BAR, y parece que sus nuevas chimeneas de escape les han ido bien: las estrenaron en Bahrein y volvieron a usarlas en Imola.

TAG HEUER
TAGHeuer
WHAT ARE YOU MADE OF ?



KIMI RAIKKONEN

#5 Más de lo mismo... y van

Otro GP, otro triunfo y otra exhibición de Schumi y Ferrari. Esto se acaba... Por X. Pérez

De seguir así creemos que el Mundial de F1 puede estar visto para sentencia en el momento que nuestros lectores adquieran el número de julio, agosto a lo más tardar. El Gran Premio de España, segunda cita europea de la temporada, estaba repleto de incógnitas antes de su disputa. ¿Demostrarán los Williams su recuperación en la pista de Montmeló, una de las que más conocen? ¿Despertará Mclaren de su ya preocupante letargo? ¿Podrá Jenson Button y su BAR-Honda meterle miedo a Ferrari? ¿Triunfará Fernando Alonso ante su público? Todas estas cuestiones eran, por decirlo de algún modo, las prioridades del fin de semana. Y todas tuvieron su cumplida respuesta. La otra pregunta que muchos se hacían era saber si Michael Schumacher seguiría con su racha... aunque la contestación parecía obvia, sobre todo después de ver la vuelta de calificación efectuada por el piloto alemán.

Lo que está claro es que el Gran Premio de España sirvió para poner las cosas en su sitio y desvelar algunas alarmantes situaciones que de prolongarse pueden convertir la parrilla en un polvorín, aunque eso sí, tras la estela de Michael Schumacher y Ferrari. Ni Williams estuvo a la altura (no supieron aprovechar el segundo puesto de la parrilla de Montoya), ni McLaren despertó de su letargo (más bien profundizó en el), ni Jenson Button pudo demostrar su potencial (sobre todo por culpa de un error en la vuelta de calificación, aunque en contrapartida habría que destacar el buen papel de Takuma Sato en los entrenamientos) y ni Fernando Alonso pudo subir al podio para festejar el GP de casa con su afición (aunque Renault hizo un carrerón, con Trulli tercero y Fernando cuarto).

La única previsión que sí se cumplió fue la del campeonísimo Michael Schumacher, que encadenó en el Circuit de Catalunya ▶

El Circuit de Catalunya presentaba un ambiente sensacional, con las gradas y pelouses a rebosar, y en este marco inmejorable Michael Schumacher (abajo) hizo una nueva demostración.



> Pilotos: 5ª prueba, España

1	Michael Schumacher	50
2	Rubens Barrichello	32
3	Jenson Button	24
4=	Fernando Alonso	21
4=	Jarno Trulli	21
6	Juan Pablo Montoya	18
7	Ralf Schumacher	12
8	Takuma Sato	8
9	David Coulthard	4
10	Giancarlo Fisichella	2
11=	Felipe Massa	1
11=	Kimi Räikkönen	1
11=	Mark Webber	1

> Constructores

1	Ferrari	82
2	Renault	42
3	BAR-Honda	32
4	Williams-BMW	30
5	McLaren-Mercedes	5
6	Sauber-Petronas	3
7	Jaguar-Cosworth	1



Esta vez el papel de héroe de la carrera (tras los intocables Ferrari, se entiende) le correspondió a Jarno Trulli (dcha.), quien partió como un tiro desde la segunda fila y encabezó el GP hasta su primer pit stop; Barrichello (abajo, por delante de Alonso y Panis en los compases iniciales) sacó buen partido de su táctica a dos paradas e incluso pareció poder disputarle el triunfo a su jefe de filas.



EN LA OTRA PÁGINA: STEVE ETHERINGTON/LAT. ESTA PÁGINA: STEVE ETHERINGTON/LAT



su quinta victoria consecutiva de la temporada, igualando la gesta de Nigel Mansell en el arranque de 1992, y lo hizo arrollando en su 'presencia' número 200. Ya lo apuntábamos en nuestro número anterior: El Gran Premio de España es la única carrera del calendario actual que sólo ha tenido como ganador a Michael Schumacher. Ninguno de los pilotos que conforman el resto de la parrilla ha ganado en Montmeló jamás. Y cumplió. El GP de España fue un paso más del alemán hacia su séptima corona. En los entrenamientos puso la directa y marcó un tiempo estratosférico. Montoya, segundo en la parrilla, tuvo que sacar el hígado por la boca para marcar un registro que según el propio Frank Williams "fue mérito del piloto, no del coche"; Button cometió un error fatal en la curva Campsa y perdió todas sus opciones, y Fernando Alonso se lamentó de una racha de viento que entorpeció su vuelta rápida. O sea, como siempre, Michael Schumacher estuvo donde tenía que estar.

Quien parece que no acaba de encontrar la magia que arrastró la pasada temporada y que le valió incluso subir al podio en la primera carrera de este año es Fernando Alonso. El piloto asturiano de Renault volvió a 'fallar' en los entrenamientos cronometrados del Gran Premio de España y sólo pudo conseguir un octavo puesto en la parrilla de salida. Alonso, del que ya se han publicado tres libros biográficos (algo que parece que ni a su entorno ni, por contagio, a él mismo les ha gustado lo más mínimo), no estuvo lo fino que se pretendía.

'A FERNANDO ALONSO LE HACE FALTA UNA MEJOR CALIFICACIÓN. EN CARRERA VA COMO UN TORO, AL LÍMITE'

No creemos que fuese objeto de la presión de correr en casa, porque eso es algo que precisamente Fernando sabe controlar, sino más bien de la falta de conexión entre el piloto y el coche. Alonso no está haciendo buenas calificaciones en las últimas carreras (todo lo contrario que su compañero Trulli) y eso se traduce en una posición de salida poco favorable.

Viendo la carrera del Circuit de Catalunya y observando cómo le fueron las anteriores, podemos afirmar que a Alonso le hace falta una mejor calificación. En carrera va como un toro, al límite, adelantando a la más mínima oportunidad (si no, que se lo pregunten a los dos McLaren, a los que dobló como si fueran Minardis). Eso lo hace a la perfección y de ahí el gran peso deportivo que está cogiendo con sus espectaculares remontadas. Sin embargo, esas remontadas siempre (o casi siempre) le dejan a las puertas del podio. Alonso no anda fino, él mismo lo vaticinó a finales del pasado año cuando dijo que esta temporada se le iba a exigir mucho más y que lo que no fuera podio sería visto como un fracaso. Razón no le faltaba, pero el principal problema que está teniendo Fernando Alonso, el de los tres libros –aunque no le guste–, es que Jarno Trulli está calificando mucho mejor que él. Sólo con un poco más de acierto en las sesiones del sábado el asturiano habría subido a muchos más podios que el de Australia.

Así que, a afinar el instrumento tocan. No será fácil, ya que al asturiano se le está mirando con lupa, pero creo ciegamente en el talento de este joven que quiere subirse a las barbas de Schumacher (si las llevara) pero que deberá mejorar mucho para ser tan completo como el indomable piloto alemán de Ferrari.

Pero prescindiendo del sabor patrio, si tuviésemos que encontrar un segundo protagonista en el GP de España (teniendo en cuenta que a Rubens Barrichello lo englobamos en el paquete triunfal de Ferrari y de Michael Schumacher),

El intento de calificación de Alonso (abajo) se vio afectado por el viento, que le relegó al octavo lugar; en carrera, el español volvió a luchar como un jabato y acabó entrando a rebufo del cajón.





Trulli encabeza el primer paso por la curva Elf (izda.) tras una salida meteórica desde la segunda fila; a la chita callando, Giancarlo Fisichella (abajo izda.) se metió en los puntos yendo a una táctica de dos paradas en boxes, como Barrichello; Sato (abajo) perdió de vista a Alonso en la fase final, pero su quinto puesto dio unos puntos valiosos a BAR-Honda el día que 'falló' Button.





EN LA OTRA PÁGINA: STEVE ETHERINGTON/LAT; ESTA PÁGINA: STEVE ETHERINGTON/LAT; PETER SPINNEY/LAT; LORENZO BELLANCA/LAT

deberíamos quitarnos el sombrero ante Jarno Trulli, el compañero de equipo de Fernando Alonso, que esta vez sí pudo aguantar la presión de la carrera tras realizar unos entrenamientos excelentes. Trulli se colocó en la segunda fila de la parrilla en una sesión que fue muy productiva para él, aunque como todo en la F1 tenía su parte de truco. El italiano de Renault salió bastante descargado de combustible en la sesión cronometrada (algo que también había hecho Alonso, pero que no le sirvió de mucho más que para adelantar dos posiciones en la salida) y marcó el cuarto mejor registro por detrás de Michael Schumacher, Juan Pablo Montoya y Takuma Sato. Sin embargo, lo mejor estaba por venir, ya que tras apagarse las cinco luces rojas del semáforo de salida, Trulli se lanzó a tumba abierta por el hueco que dejaron Michael y Montoya (pésima salida la del colombiano) y se colocó líder de la carrera sorprendiendo a propios y extraños. Prodigioso. Extraordinario. Su maniobra fue perfecta. "Me la he jugado aguantando al límite y casi salgo antes de tiempo", admitía tras la carrera. Jarno subió al tercer escalón del podio, el tercer cajón de su trayectoria en F1, y lo hizo sabiendo que había ganado a su compañero y amigo Fernando Alonso.

Jarno Trulli mandó de forma total en el GP de España durante nueve vueltas después de su fulgurante salida, las mismas que le separaron de su primer repostaje. Iba seco, casi sin gasolina. Pero ésta era la única baza que se podían jugar los de Renault ante la destacada superioridad mecánica de Ferrari. Sin embargo, no funcionó. Por detrás de él Michael Schumacher supo esperar a que Jarno saboreara sus minutos de gloria antes de arrebatarle la cabeza en la maniobra de repostaje. El alemán se pegó tras él, sin inmutarse, permitiendo que tirara mientras sonreía (a carcajada limpia) para sus adentros al ver que Montoya estaba rabioso tras una penosa salida y que Takuma Sato se encargaba de hacer de tapón tras él al colombiano, a Rubens ▶

Barrichello y a Fernando Alonso (que partió desde el octavo puesto de la parrilla y se colocó tras el brasileño).

Instalado en la cabeza del Gran Premio con total autoridad, Michael Schumacher marcó su ritmo, hizo su carrera, como si el resto de contrincantes no estuvieran en la misma pista. Ni siquiera la táctica de dos paradas de su compañero Rubens Barrichello le inquietó. La ausencia de un calor extremo y el buen comportamiento de los neumáticos Bridgestone ayudaron a que el alemán alcanzara sus mejores prestaciones a medida que transcurrían las vueltas. Ferrari sorprendió a propios y extraños cuando presentó dos estrategias distintas. Schumacher iría a tres paradas, mientras que para Barrichello se decidieron sólo dos. "Era la única manera que tenía de poder luchar por la victoria ante Michael", admitió el brasileño tras la carrera. Pero Schumi fue superior, muy superior, a su compañero de equipo. Marcó los mejores registros en carrera y culminó magistralmente su quinta victoria consecutiva, permitiéndose incluso un gesto que dice mucho de lo tranquilo y relajado que vivió los instantes finales del GP . Se paseó saludando desde el coche durante toda la zona de *l'Estadi*... cuando todavía le faltaba completar la última vuelta. Lo dicho, un genio que ganó la carrera a lo campeón.

'SCHUMACHER MARCÓ SU RITMO, HIZO SU CARRERA, COMO SI EL RESTO NO ESTUVIERA EN LA MISMA PISTA'

Jarno Trulli hizo lo imposible para alcanzar a los dos Ferrari, pero las mejores prestaciones de los monoplazas rojos impidieron que el Renault les presionara. Fernando Alonso, que luchó lo indecible por alcanzar a su compañero Trulli, tampoco pudo hacer nada, aunque en un alarde de gallardía apretó los dientes en las últimas vueltas y se lanzó a por Jarno, pero habría necesitado diez giros más a Montmeló para dar cuenta del italiano.

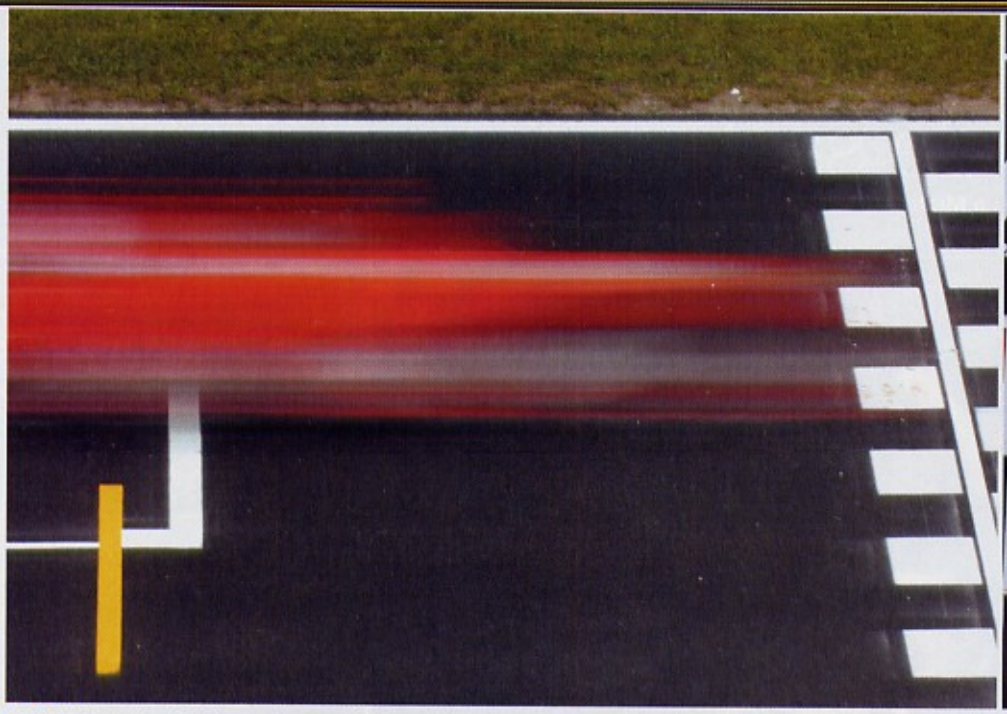
Las últimas vueltas de los dos Renault fueron realmente apasionantes. Muchos soñaban con ver a Alonso en el podio, Briatore tragaba saliva y rezaba para que no se encontraran, ya que un exceso de fogosidad por parte de uno de los dos podría dar al traste con la genial carrera de Renault. Pero lo dicho, a Fernando le faltó GP para superar a Trulli, que en el Circuit de Catalunya fue mejor que el asturiano a lo largo de todo el fin de semana. En Renault estaban más que contentos, porque con la actuación de Trulli y Alonso, la foto de final de carrera no podía ser más publicitaria. Telefónica y el resto de patrocinadores del equipo seguro que estuvieron contentos al ver en la recta del Circuit de Catalunya a los dos monoplazas azules y amarillos cruzar la línea de meta muy juntitos, siendo además los más rápidos tras los dos Ferrari y ganando en la lucha por ser el mejor equipo después de los imbatibles monoplazas rojos.

De todos modos, si lo miramos con ojos semicríticos, no dejaremos de ver a Trulli en el podio y a Alonso recogiendo las migajas de su excelente carrera y llevándoselas envueltas para casa sin ver recompensada su actuación. La sonrisa y la alegría del italiano fueron tales que cuando llegó al podio lo hizo de forma tan acelerada que se olvidó de saludar a don Juan Carlos. Pasó por delante del monarca español como un rayo, queriendo subir cuanto antes al tercer cajón del podio, no fuera que algún desaprensivo le privara de su merecida sesión de gloria deportiva.

Hemos hablado del dominio de Schumacher y del duelo de Renault. ¿Y el resto? Pues la verdad es que poco se puede contar del resto. Exceptuando el rojo de Ferrari y la pelea de los dos Renault, poco más hubo entre el resto de equipos de la parrilla. El Gran Premio de España fue un calvario para muchos. Sólo viendo el

Carrera a olvidar para Williams: Montoya (abajo, detrás del BAR de Sato) echó por tierra su gran calificación con una mala salida y acabó retirándose en su box por problemas de frenos.







EL DATO: Antes del tercer lugar de Sato, Ukyo Katayama ostentaba el mejor puesto en parrilla de un japonés: dos quintos en 1994.



EN LA OTRA PÁGINA, STEVE ETHERINGTON/LAT; ESTA PÁGINA, STEVE ETHERINGTON/LAT

Pues no, todavía no se cansa: un saltito más para Schumi (arriba), y van 75; para sus rivales, el Ferrari número 1 es visto y no visto en pista (arriba izda.), pero el cronómetro no miente; Fernando Alonso (izda.) clava frenos a la altura del box de su equipo para celebrar un magnífico resultado conjunto de Renault: el equipo anglo-francés se afianza en el segundo puesto del Mundial.

vuelta a vuelta podremos observar indicios de filosofías que si no cambian pronto pueden acabar con la paciencia de más de un patrocinador. El ejemplo más claro lo tenemos en los McLaren, que se fueron hundiendo ellos solitos (baste con ver cómo los dobló Fernando Alonso en las últimas vueltas). Ni David Coulthard ni Kimi Räikkönen están obteniendo la ayuda necesaria del equipo para conseguir mejorar. El coche está al límite de la evolución y ni siquiera la abnegada labor de Pedro de la Rosa como probador sirve para sacar a McLaren del fango.

Quienes no están tan hundidos pero no han demostrado nada en un circuito que a priori es como su segunda casa fueron los Williams. Otro ejemplo de trabajo constante y escasez de resultados. Marc Gené se ha tirado más horas que un reloj dando vueltas a Montmeló y todo para que Ralf Schumacher sólo acabara sexto tras una discreta carrera y Juan Pablo Montoya tuviese que abandonar cuando su coche le dejaba tirado a 18 vueltas de final. La verdad es que la decepción de Williams fue notable, ya que partían como los únicos que podían plantar cara a la supremacía de Ferrari. El equipo británico, que parece estar pensando ya en quiénes van a sustituir a sus dos pilotos la próxima temporada, no pudo sacar el mejor rendimiento de su conjunto motor-neumáticos, una parcela en la que Ferrari y Bridgestone le ganaron la partida a los BMW-Michelin.

También fue un fin de semana aciago para el hombre que parecía destinado a inquietar a los Ferrari. Jenson Button y su veloz BAR-Honda no tuvieron la suerte de cara. Se enmarañó en una lucha suicida tras tener que salir desde la segunda mitad de la parrilla. Eso le limitó mucho, ya que de haber estado en una posición más avanzada (pongamos la de Trulli) probablemente habría conseguido inquietar a los Ferrari.

En definitiva, la carrera del Circuit de Catalunya tuvo dos partes, la de Ferrari y la de Renault. El resto pasó desapercibido. Prácticamente no existió.

#5 Cajón de sastre

El Circuit renueva hasta 2011; a Michael no lo para nada; Renault se afianza tras Ferrari. Por M. Hamilton y V. F.







Trulli (izda.) dedicó su segundo podio con Renault a Dino Toso; a Panis (arriba) le cayó un drive-through por exceso de velocidad en su segundo pit stop; Button (abajo) no adelantó todo que que hubiera querido.

STEVE ETHERINGTON/LAT

GP de España hasta 2011

Durante el GP de España, los representantes del Circuit de Catalunya, encabezados por el *conseller en cap* de la Generalitat, Josep Bargalló, y el presidente del RACC, Sebastià Salvadó, firmaron con Bernie Ecclestone una prórroga de cinco años del contrato de la carrera (hasta 2011), que expiraba en 2006.

No obstante, el anuncio también sirvió para constatar que la F1 se plantea seguir con la publicidad del tabaco más allá de la prohibición global de 2006.

"Este contrato es el contrato estándar que tenemos en toda Europa", dijo Ecclestone, "e incluye una cláusula acerca de la legislación del tabaco. El contrato está sujeto a lo que vaya a suceder con el tabaco". En otras palabras, la FOM puede cancelar la carrera en caso de restricciones a la publicidad del tabaco.

Bernie aboga por la introducción de una exención de 15 días al año (pensando también en el MotoGP) dentro de los límites del circuito.

Nada puede con Schumi

Cuando el motor de Schumi empezó a 'desafinar' después de 11 vueltas, Ross Brawn ya se veía como en Mónaco 2000. En aquella ocasión, un escape rajado sobrecalentó la suspensión trasera y provocó su rotura, costándoles una victoria segura.

Al principio, Michael no era consciente del problema porque no perjudicaba al rendimiento. Brawn estaba más preocupado por el aumento de temperatura en los elementos auxiliares debajo del ceñido capó motor.

"Sabíamos que el problema no eran las prestaciones", dijo Brawn, "pero la carrocería del costado izquierdo empezaba a sufrir daños. De hecho, hubo algo de fuego en la segunda parada. De allí en adelante, Michael tuvo que tomárselo con calma. La verdad es que pensaba que no acabaría".

Renault se afianza

Renault puso de manifiesto su ya habitual excelencia estratégica al llevar a Jarno Trulli y Fernando Alonso al tercer y cuarto puestos.

"Una resultado magnífico para nosotros", dijo Pat Symonds, director de ingeniería. "Los pilotos estuvieron irreprochables: agresivos cuando hacía falta y consistentes. Todo salió según lo previsto. Aunque Jarno fue líder al principio, sabíamos que los Ferrari eran más rápidos. Pero acabar justo detrás de ellos (después de que Alonso partiera octavo) reforzó nuestra posición como segunda fuerza del campeonato".

Trulli dedicó su podio a Dino Toso, de 35 años, aerodinamista jefe del equipo, a quien se le ha diagnosticado un cáncer.

Lo que el viento se llevó

Jenson Button pagó con creces el domingo el error cometido el día anterior. Con la pole en juego, Button salió largo en la derecha ciega de Campsa y se calificó 14º. En un circuito cuya curva de entrada a la recta de meta, rápida y aerodinámicamente sensible, hace muy difícil adelantar, Button sólo pudo sumar un punto.

No fue el único que se quejó del viento racheado en calificación. Alonso también. ¿Schumi? "No, supongo que tuve suerte. No hacía viento cuando pasé. Fue perfecto".

Remodelación en Toyota

Toyota es uno de los tres equipos –junto con Minardi y Jordan– que aún no ha puntuado. Unos entrenamientos prometedores no tuvieron continuidad en carrera.

En consecuencia, el director técnico del equipo, Mike Gascoyne, ha pasado a asumir la responsabilidad del departamento aerodinámico, en sustitución de René Hilhorst.

Un espontáneo en pista

Un individuo que responde a las iniciales JMC se escondió en el paddock de las pruebas teloneras e irrumpió en la recta principal cuando los coches daban la vuelta de formación. El espontáneo fue reducido por los oficiales de pista y al parecer resultó ser un habitual de actos de esta índole. Eso sí, el contrato del GP ya estaba firmado...

TAGHeuer
SWISS AVANT-GARDE SINCE 1860
Te ofrece...

Todos los datos Catalunya

Tiempo Cálido y seco 22° **Temperatura asfalto** 37° **Vueltas** 66 **Distancia** 305,256 **Espectadores** 277.300 (cuatro días), 108.300 (domingo)

Parrilla de salida

Posición	Piloto	Tiempo	Primer pit stop
1	Michael Schumacher	1m 15,022s	10
2	Juan Pablo Montoya	1m 15,639s	9
3	Takuma Sato	1m 15,809s	11
4	Jarno Trulli	1m 16,144s	9
5	Rubens Barrichello	1m 16,272s	17
6	Ralf Schumacher	1m 16,293s	10
7	Olivier Panis	1m 16,313s	8
8	Fernando Alonso	1m 16,422s	8
9	Mark Webber	1m 16,514s	9
10	David Coulthard	1m 16,636s	10
11	Cristiano da Matta	1m 17,038s	9
12	Giancarlo Fisichella	1m 17,444s	17
13	Kimi Räikkönen	1m 17,445s	9
14	Jenson Button	1m 17,575s	10
15	Nick Heidfeld	1m 17,802s	9
16	Christian Klien	1m 17,812s	16
17	Felipe Massa	1m 17,866s	18
18	Gianmaria Bruni	1m 19,817s	4
19	Giorgio Pantano	1m 20,607s	10
20	Zsolt Baumgartner	1m 21,470s	12



CATALUNYA
Longitud circuito 4,627 km

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

¿Lo sabías?

Desde 2001, Schumi gana en España desde la pole. ¿Fue el 200º GP de Schumi, como dice Ferrari? Sólo si incluimos Francia 96 (abandonó en la vuelta de formación) y Silverstone 99 (no tomó la salida definitiva). Para *F1 Racing*, Francia no cuenta...

Vuelta a vuelta

VUELTA 1 Trulli se coloca líder tras una gran salida; Montoya sale mal y cae a 4º; Alonso pasa de 8º a 6º, Schumi 2º, Sato 3º
VUELTA 8 Alonso es el primer puntero en parar; la vuelta siguiente lo hace Trulli
VUELTAS 10 Schumi para y sale por delante de Trulli
VUELTA 11 Sato para, Barrichello líder, 11s por delante de Schumi
VUELTA 13 Alonso adelanta a Massa, sexto, que todavía no ha parado
VUELTA 17 Barrichello para y sale 3º; Schumi líder, 5,7s por delante de Trulli
VUELTA 25 Schumi para y sale por delante de Rubens, cuando a ambos les queda una parada por efectuar
VUELTA 26 Sato para y sale por detrás de Alonso, que lo hizo la vuelta antes
VUELTA 41 Trulli inicia la última tanda de repostajes; Alonso para en la siguiente
VUELTA 43 Segunda parada de Rubens
VUELTA 45 Tercera parada de Schumi
VUELTA 47 Ralf pasa a Fisichella, 6º
VUELTA 66 Michael cruza la meta

Velocidades y paradas

VUELTA RÁPIDA
Michael Schumacher
1m 17,450s en la vuelta 12 (215,070 km/h)
VELOCIDAD MÁS RÁPIDA PUNTO MEDICIÓN
Jenson Button 334,1 km/h
VELOCIDAD MÁS LENTA PUNTO MEDICIÓN
Zolt Baumgartner 314,9 km/h
PIT STOP MÁS RÁPIDO
Jarno Trulli 20,997s
PIT STOP MÁS LENTO
Kimi Räikkönen 31,696s

Clasificación final

Posición	Piloto y coche	Tiempo total	Pos. 1ª vuelta
1	**Michael Schumacher** Ferrari F2004 (Bridgestone)	1h 27m 32,841s	2
2	**Rubens Barrichello** Ferrari F2004 (Bridgestone)	+13,290s	5
3	**Jarno Trulli** Renault R24 (Michelin)	+32,294s	1
4	**Fernando Alonso** Renault R24 (Michelin)	+32,952s	6
5	**Takuma Sato** BAR-Honda 006 (Michelin)	+42,327s	3
6	**Ralf Schumacher** Williams-BMW FW26 (Michelin)	+1:13,804s	9
7	**Giancarlo Fisichella** Sauber-Petronas C23 (Bridgestone)	+1:17,108	11
8	**Jenson Button** BAR-Honda 006 (Michelin)	+1 vuelta	14
9	**Felipe Massa** Sauber-Petronas C23 (Bridgestone)	+1 vuelta	15
10	**David Coulthard** McLaren-Mercedes MP4-19 (Michelin)	+1 vuelta	8
11	**Kimi Räikkönen** McLaren-Mercedes MP4-19 (Michelin)	+1 vuelta	10
12	**Mark Webber** Jaguar R5 (Michelin)	+1 vuelta	12
13	**Cristiano da Matta** Toyota TF104 (Michelin)	+1 vuelta	13

NO CLASIFICADOS

Giorgio Pantano	Jordan-Ford EJ14 (Bridgestone)	dirección asist. – 51 vueltas	16
Juan Pablo Montoya	Williams-BMW FW26 (Michelin)	frenos – 46 vueltas	4
Christian Klien	Jaguar R5 (Michelin)	acelerador – 43 vueltas	17
Olivier Panis	Toyota TF104 (Michelin)	sist. hidráulico – 33 vueltas	7
Nick Heidfeld	Jordan-Ford EJ14 (Bridgestone)	sist. hidráulico – 33 vueltas	18
Gianmaria Bruni	Minardi-Cosworth PS04 (B)	frenos/trompo – 31 vueltas	19
Zolt Baumgartner	Minardi-Cosworth PS04 (B)	salida de pista – 17 vueltas	20

Resultados hasta la fecha

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

CLAVE: R Retirado/NS No salido

MAPA: ALAN EDRIDGE

#6 ¿Podrá colarse Williams?

En ninguna parte es tan crucial calificarse arriba como en Mónaco. Montoya ganó en 2003 y quiere repetir a toda costa

Así corrieron

Año	1999 parr.	1999 carr.	2000 parr.	2000 carr.	2001 parr.	2001 carr.	2002 parr.	2002 carr.	2003 parr.	2003 carr.
Michael Schumacher	2	1	1	R	2	1	3	2	5	3
Rubens Barrichello	5	9	6	2	18	R	5	7	7	8
Juan Pablo Montoya	-	-	-	-	7	R	1	R	3	1
Ralf Schumacher	16	R	9	R	5	R	4	3	1	4
David Coulthard	3	R	3	1	1	5	2	1	6	7
Kimi Räikkönen	-	-	-	-	15	10	6	R	2	2
Jarno Trulli	7	7	2	R	8	R	7	4	4	6
Fernando Alonso	-	-	-	-	18	R	-	-	8	5
Jenson Button	-	-	14	R	17	7	8	R	-	-
Takuma Sato	-	-	-	-	-	-	16	R	-	-
Giancarlo Fisichella	9	5	8	3	10	R	11	5	12	10
Felipe Massa	-	-	-	-	-	-	13	R	-	-
Mark Webber	-	-	-	-	-	-	19	11	9	R
Christian Klien	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cristiano da Matta	-	-	-	-	-	-	-	-	10	9
Olivier Panis	18	R	-	-	12	R	18	R	17	13
Nick Heidfeld	-	-	18	8	16	R	17	8	14	11
Giorgio Pantano	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gianmaria Bruni	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zsolt Baumgartner	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



Una vista muy distinta de la Plaza del Casino de la que están acostumbrados los aficionados –y la mayoría de pilotos–. Pero ahí radica la magia. Nada encarna el *glamour* de la F1 como Mónaco.

Resultados 2003

Ocho primeros carrera

1 **Juan Pablo Montoya**
Williams-BMW FW25
1h 42m 19,010s
(152,772 km/h)
2 **Kimi Räikkönen**
McLaren-Mercedes
MP4-17D +0,602s
3 **Michael Schumacher**
Ferrari F2003-GA +1,720s
4 **Ralf Schumacher**
Williams-BMW FW25
+28,518s
5 **Fernando Alonso**
Renault R23 +36,251s
6 **Jarno Trulli**
Renault R23 +40,972s
7 **David Coulthard**
McLaren-Mercedes
MP4-17D +41,227s
8 **Rubens Barrichello**
Ferrari F2003-GA +53,266s

Ocho primeros parrilla

1 **Ralf Schumacher**
Williams-BMW FW25
1m 15,259s (159,768 km/h)
2 **Kimi Räikkönen**
McLaren MP4-17D +0,036s
3 **Juan Pablo Montoya**
Williams-BMW FW25 +0,156s
4 **Jarno Trulli**
Renault R23 +0,241s
5 **Michael Schumacher**
Ferrari F2003-GA +0,385s
6 **David Coulthard**
McLaren MP4-17D +0,441s
7 **Rubens Barrichello**
Ferrari F2003-GA +0,561s
8 **Fernando Alonso**
Renault R23 +0,625s

Vuelta rápida
Kimi Räikkönen
McLaren-Mercedes MP4-17D
1m 14,545s (161,298 km/h)

Horarios
Entrenamientos libres
11.00-12.00 jueves 20 mayo
14.00-15.00 jueves 20 mayo
9.00-9.45 sábado 22 mayo
10.15-11.00 sábado 22 mayo
Precalificaciones
13.00 sábado 22 de mayo
Calificaciones
14.00 sábado 22 de mayo
Carrera
14.00 domingo 23 de mayo
Horarios sujetos a variación

¿Quieres ir?
Información circuito
www.acm.mc
Tel.: 00377 93 25 47 01

Según el piloto



Juan Pablo Montoya
"Después de mi victoria allí el año pasado, volver a Mónaco será muy emocionante para mí. Esa carrera también fue importante para el equipo, pues supuso su primer triunfo en Mónaco en 20 años. Es un circuito implacable que exige un pilotaje de precisión. Para empalmar la vuelta perfecta, hace falta mucho peso hacia la zaga y que el coche entre muy rápido en los ápices. Como prácticamente no se puede adelantar, hay que asegurarse de reglar bien el coche para las calificaciones, porque si no arrancas en cabeza en Mónaco, puedes ceder más de 10 segundos al líder en unas vueltas. Así que espero que seamos capaces de repetir el éxito del año pasado".



MÓNACO
Longitud circuito 3,340 km
Número de vueltas 78
Distancia 260,520 km



Puede que De Filippis no se calificara en Mónaco, pero eclipsó a Bernie y al gran Chiron.

ARCHIVO LAT, GETTY IMAGES, CLAIRE ROSE/GETTY IMAGES

RINCÓN HISTÓRICO

Mónaco es cosa de hombres, casi

Hasta ahora las mujeres no lo han hecho muy bien en F1, pero ha habido intentos

Todo el mundo tiene que empezar en alguna parte, pero cuando Lella Lombardi, Desiré Wilson, Divina Galica y Giovanna Amati intentaron, con más o menos éxito, introducirse en la categoría reina, todas seguían los pasos de la primera mujer de la F1, Maria Teresa de Filippis, que empezó su corta pero dulce carrera en Mónaco en 1958.

Tras sus éxitos en pruebas locales de sports, la italiana eligió quizá el circuito más difícil en el que intentar calificarse. El hecho de que hubiera 30 inscritos para una parrilla de 16 coches no facilitaba las cosas y, como era de esperar, De Filippis no lo logró, estableciendo el 22º tiempo con su Maserati 250F.

Pero estaba bien acompañada. Aparte de Louis Chiron, estrella de antes y después de la guerra, y del valiente escocés Ron Flockhart, que tenía un podio en el GP de Italia en su haber, un tal Bernard Ecclestone fue 28º. A decir de todos, el suyo no fue un intento serio de calificarse, y cuando Jack Fairman tomó el volante de su coche en la otra única carrera en que se inscribió, terminó el flirteo con el pilotaje en F1 del actual jefazo.

Pero De Filippis estaba resuelta a dejar huella, y se convirtió en la primera mujer que disputaba una prueba puntuable de F1, acabando 10ª en Spa en 1958 tras calificarse 19ª de 20. Tras sendos abandonos en Portugal e Italia, volvió a Mónaco para un segundo intento en 1959.

Bajo la tutela de Jean Behra, y al volante de un Behra-Porsche, Maria Teresa tampoco lo logró, esta vez con el 21º tiempo de 24 inscritos. Poco se imaginaba en aquel momento que iba a ser su último coqueteo con la F1. Tras la muerte de Behra en el Avus alemán a finales de ese año, se retiró.

De las mujeres que la siguieron, sólo Lombardi consiguió repetir el hito de calificarse para una carrera, e incluso lo hizo mejor todavía, al convertirse en la única mujer que ha puntuado (en España en 1975). Sin embargo, como De Filippis, no logró calificarse en Mónaco en su único intento, esa misma temporada.

Stewart Williams

'EN 1958, MARIA TERESA SE CONVIRTIÓ EN LA PRIMERA MUJER QUE DISPUTABA UNA PRUEBA PUNTUABLE'

BOLA DE CRISTAL

Hay que ir con los tiempos

Se modernizan los boxes y Michael va a por la sexta



Victoria desde la pole: Ayrton en Mónaco 89.

Por extraño que parezca, Mónaco presenta la curva más rápida del campeonato del mundo (el túnel). Por otra parte, no es más que otro hecho curioso relacionado con la carrera más lenta y estrafalaria del calendario. Si el GP de Mónaco no tuviera una historia que arrancara en 1929 y alguien propusiera disputar una carrera por el Principado, le acompañarían discretamente a la Residencia Ecclestone para Personas Idas de la Olla.

Pero el gran premio más famoso del mundo sobrevive, ayudado por la tradición, el *glamour*, el comercio y la increíble emoción de ver y oír un F1 tratando de liberarse de tanta estrechez.

Eso sí, en algunos sitios ya no hay tanta. Otra razón por la que la carrera prospera es el deseo auténtico del Automobile Club de Mónaco de ir con los tiempos y hacer algo respecto a un pit lane que era realmente peligroso. Este año entra en juego la segunda parte del proceso de reestructuración, que a la larga proporcionará a los equipos boxes decentes y acabará con el trajinar yendo y viniendo del paddock. Lo único que uno lamentará al perder el pit lane estrecho será el fin del fácil acceso a los coches, expuestos a la vista de todo el mundo.

Pero todo eso es puramente cosmético comparado con el reto que perdura, más o menos igual, en la pista misma. Las calles, con sus alcantarillas y suciedad, ofrecen un desafío único mientras estos bólidos se ven apurados para descargar 850 CV.

La pista tiene poco agarre, lo que permite calzar compuestos blandos que no durarían ni una vuelta en otro sitio. El motor ha de ser lo bastante elástico para negociar la horquilla a 5.000 rpm y el túnel a 18.000 rpm, saliendo a 280 km/h.

Pero, a fin de cuentas, en Mónaco lo que importa es el piloto y su aptitud para manejar circunstancias extraordinarias. ¿Apostamos por la sexta victoria de Michael Schumacher, que igualaría el récord de Ayrton Senna en el Principado?

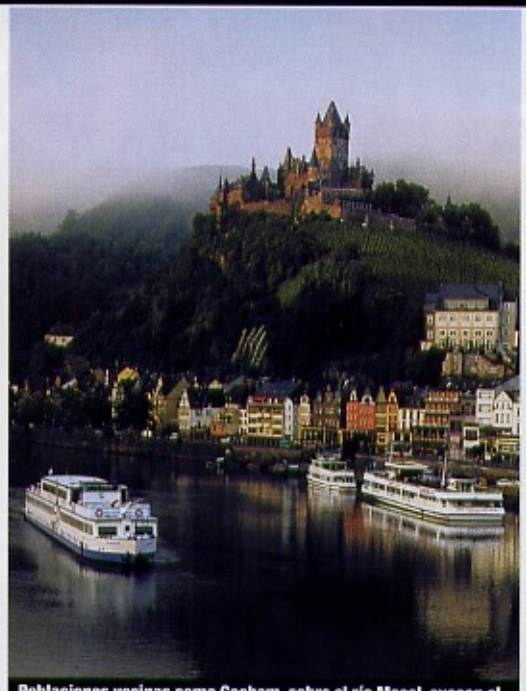
Maurice Hamilton

#7 ¿Qué tal un transplante de carácter?

Un poco de lucha en cabeza, por favor... Si nos dan eso los aficionados le perdonarán lo insulso al nuevo Nürburgring

Así corrieron

Año	1999 parr.	1999 carr.	2000 parr.	2000 carr.	2001 parr.	2001 carr.	2002 parr.	2002 carr.	2003 parr.	2003 carr.
Michael Schumacher	4	3	1	5	1	1	1	1	2	5
Rubens Barrichello	7	DS	3	3	4	R	2	NS	5	3
Juan Pablo Montoya	-	-	-	-	12	2	4	2	4	2
Ralf Schumacher	10	5	5	4	5	R	3	11	3	1
David Coulthard	3	2	4	2	3	5	7	3	9	15
Kimi Räikkönen	-	-	-	-	9	8	5	R	1	R
Jarno Trulli	9	6	7	12	6	4	9	10	6	R
Fernando Alonso	-	-	-	-	18	13	-	-	8	4
Jenson Button	-	-	10	17	21	15	6	12	12	7
Takuma Sato	-	-	-	-	-	-	18	R	-	-
Giancarlo Fisichella	13	9	13	9	19	14	12	R	13	12
Felipe Massa	-	-	-	-	-	-	11	5	-	-
Mark Webber	-	-	-	-	-	-	20	NS	11	6
Christian Klien	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cristiano da Matta	-	-	-	-	-	-	-	-	10	R
Olivier Panis	15	R	-	-	11	7	13	R	7	R
Nick Heidfeld	-	-	19	16	10	6	8	4	20	8
Giorgio Pantano	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gianmaria Bruni	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zsolt Baumgartner	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



Poblaciones vecinas como Cochem, sobre el río Mosel, evocan el ondulado dramatismo de los 22 km del Nürburgring original. La ciudad y el circuito están al ladito, en las montañas del Eifel.

Resultados 2003

Ocho primeros carrera

1 **Ralf Schumacher**
Williams-BMW FW25
1h 34m 43,822s
(195,633 km/h)

2 **Juan Pablo Montoya**
Williams-BMW FW25
+16,821s

3 **Rubens Barrichello**
Ferrari F2003-GA +39,673s

4 **Fernando Alonso**
Renault R23 +1m 05,731s

5 **Michael Schumacher**
Ferrari F2003-GA
+1m 06,162s

6 **Mark Webber**
Jaguar R4 +1 vuelta

7 **Jenson Button**
BAR-Honda 005 + 1 vuelta

8 **Nick Heidfeld**
Sauber-Petronas C22
+1 vuelta

Ocho primeros parrilla

1 **Kimi Räikkönen**
McLaren-Mercedes MP4-17D
1m 31,523s (202,493 km/h)

2 **Michael Schumacher**
Ferrari F2003-GA +0,032s

3 **Ralf Schumacher**
Williams-BMW FW25 +0,096s

4 **Juan Pablo Montoya**
Williams-BMW FW25 +0,242s

5 **Rubens Barrichello**
Ferrari F2003-GA +0,257s

6 **Jarno Trulli**
Renault R23 +0,453s

7 **Olivier Panis**
Toyota TF103 +0,827s

8 **Fernando Alonso**
Renault R23 +0,901s

Vuelta rápida
Kimi Räikkönen
McLaren-Mercedes MP4-17D
1m 32,621s (200,092 km/h)

Horarios
Entrenamientos libres
11.00-12.00 viernes 28 mayo
14.00-15.00 viernes 28 mayo
9.00-9.45 sábado 29 mayo
10.15-11.00 sábado 29 mayo
Precalificaciones
13.00 sábado 29 de mayo
Calificaciones
14.00 sábado 29 de mayo
Carrera
14.00 domingo 30 de mayo
Horarios sujetos a variación

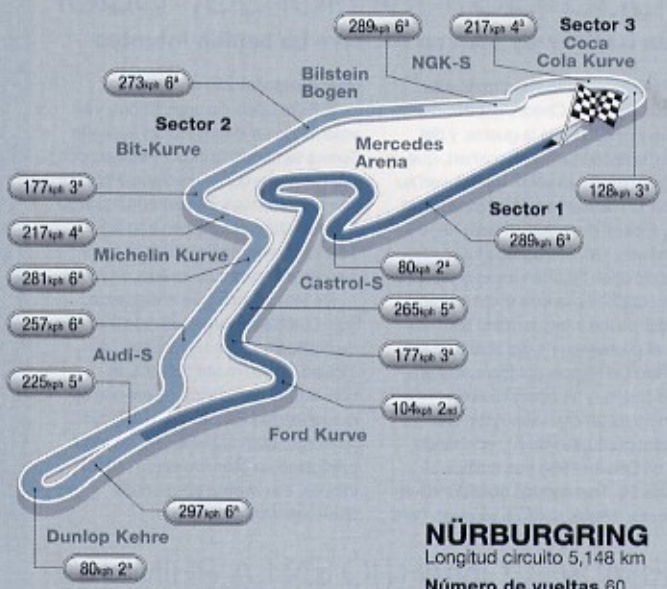
¿Quieres ir?
Información circuito
www.nuerburgring.de
Tel.: 0049 2691 302 620

Según el piloto



Kimi Räikkönen

"En la recta de meta se llega a 290 km/h antes de la fuerte frenada para la horquilla en primera. Siguen una larga izquierda y una derecha cerrada, que lleva a una corta recta. En la bajada hacia la Dunlop Kehre, se frena de 300 km/h en sexta a 100 km/h en segunda. Luego se acelera en subida, levantando un poco para la 'ese' izquierda/derecha, antes de frenar para la curva Michelin, a 135 km/h. Una derecha parecida –y crucial– te lleva a la recta de atrás, que se toma a fondo en séptima hacia la chicane NGK, la principal oportunidad de adelantamiento. Se pasa de la velocidad punta del Nürburgring a 100 km/h, y hay que morder con agresividad los pianos para llevar una buena velocidad hacia la última curva".



NÜRBURGRING
Longitud circuito 5,148 km
Número de vueltas 60
Distancia 308,863 km



Donington 2003 fue un triunfo de Senna, que superó a todos en una confusa carrera en agua.

ARCHIVO LAT, GETTY IMAGES, CLIVE ROSE/GETTY IMAGES

RINCÓN HISTÓRICO

Senna irrumpe en la inmortalidad

Pocos momentos plasmaron el don de Ayrton como su ataque inicial en el GP de Europa 93

Una Semana Santa pasada por agua no debía de ser el marco que el dueño del circuito, Tom Wheatcroft, tenía pensado para el regreso de los grandes premios a Donington Park. Pese a su célebre historia de antes de la guerra, este circuito inglés nunca había tenido una prueba del campeonato del mundo, y ahora que Wheatcroft podía organizar una, parecía condenada al fracaso.

Paradójicamente, lo que favoreció a Donington fue que se malograra la segunda carrera prevista en Japón. Se consideró que el nuevo circuito de Autopolis estaba demasiado apartado para los gustos de la F1, así que Wheatcroft recibió luz verde.

Eso sí, es probable que el tiempo hiciera la carrera más memorable de lo que habría sido. El viernes llovió, en las calificaciones del sábado no, y el domingo volvió a llover. Esto le hizo el juego al McLaren de Ayrton Senna.

Su célebre primera vuelta, cuando adelantó a Michael Schumacher al salir de Redgate, a Karl Wendlinger por las enlazadas Craner, a Damon Hill antes de Coppice y al líder Alain Prost en la horquilla de Melbourne, habría bastado para que la carrera pasara a la historia, pero aún hubo más.

La lluvia intermitente acarreó un pit stop tras otro; Prost hizo nada menos que siete cambiando de gomas de agua a slicks y viceversa. En vano. Además, Senna marcó la vuelta rápida cuando trataba de hacer un pit stop. El diseño de Donington hacía el trazado más corto por el pit lane, pues se saltaba la lenta curva final, Goddards. Senna pasó de largo al darse cuenta de que el equipo no estaba preparado, estableciendo así la vuelta rápida.

Mención especial para el sexto, Fabrizio Barbazza. En 1991, con AGS, no se calificó ni una vez, y abandonó en las dos primeras carreras de 1993, con Minardi (no corrió en 1992). Así que la primera vez que recibió el banderazo en F1, aunque a dos vueltas, consiguió puntuar. Y para demostrar que no fue de chiripa, volvió a hacerlo en la prueba siguiente, San Marino.

Stewart Williams

'EN SU MEMORABLE PRIMERA VUELTA, AYRTON SENNA ADELANTÓ A SCHUMACHER, WENDLINGER, HILL Y PROST'

BOLA DE CRISTAL

¿Carrera animada en pista sosa?

Una buena tracción es lo más importante en el Nürburgring



Juan Pablo acosa a Schumacher en 2003.

El nuevo Nürburgring es una pista sosa. El problema es que el anodino trabajo de los diseñadores en los años 80 es eclipsado en todos los sentidos por uno de los mayores retos jamás concebidos: el Nordschleife, que se sumerge en los bosques cercanos a través de 22 kilómetros increíbles.

Sí, sí; claro que el viejo circuito, sede del GP de Alemania hasta 1976, no podría usarse hoy día. Pero la impresión –sobre todo cuando cruzando la frontera belga encontramos el hábilmente remozado Spa– es que se podría haber hecho más para conservar el carácter del original.

Pero eso no tiene relación con el GP de Europa de 2004. Los 20 pilotos en parrilla sólo pensarán en disfrutar al máximo lo que tienen. Puede que el Nürburgring no sea un desafío técnico, pero sí que exige un buen ritmo. Más aún después de la introducción hace dos años de una nueva sección que aporta poco a la carrera.

El mejor tramo es la bajada hacia la Dunlop Kehre, una paella de derechas ubicada de forma perfecta para el anfiteatro de excelentes tribunas. Fue aquí que Juan Pablo Montoya se alzó con el Adelantamiento del Año *F1 Racing* en 2003, cuando pasó descaradamente a Michael Schumacher por el exterior y provocó el trompo del Ferrari. Ojalá esta vez veamos una carrera tan reñida.

La clave será producir la carga aerodinámica suficiente para permitir una buena velocidad punta en un circuito en el que ante todo se trata de tener buena tracción a la salida de las diversas curvas lentas. De hecho, el agarre lo es todo. Eso significa que la temperatura será fundamental; y la carrera se disputa casi un mes antes que el año pasado.

Sean cuales sean las condiciones, la F1 necesita que se repita una situación como la de 2003, cuando Williams-BMW obtuvo el doblete y los Ferrari fueron tercero y quinto. McLaren no querrá pensar en el año pasado: Räikkönen marcó la pole pero rompió el motor. Esta vez, subir al podio sería todo un logro para Mercedes.

Maurice Hamilton

Querido Eddie:
Me he enterado de que a Max Mosley se le ha metido en mente que la F1 iría mejor servida si los autos locos de alta tecnología que pueblan la parte alta de la parrilla se vieran complementados con unos cuantos McLarens M23 y Tyrrells P34 de segunda mano. Para dar algo más de chicha al pelotón, claro.

Es que cualquiera que viera uno de tus Jordan-Yamaha allá en 1992 debiera haber usado tu presupuesto de funcionamiento y contrato de suministro de motores como plantilla para una F1 a precio reducido, ¿verdad? Pero en serio, en realidad es bastante absurdo que lucharas con regularidad por los puntos y dieras el pego como contendiente formal en tu primer año, 1991, con un presupuesto de siete millones de dólares, y sin embargo 13 años después te tengas que gastar unas 10 veces esa cantidad por el privilegio de someterte a una humillación ritual 18 domingos al año.

Por el modo en que Michael y la Brigada Roja han jugado con todos los demás hasta ahora esta temporada, podrías deducir con toda la razón que ya hay suficientes cacharros amontonados donde la parrilla pierde su casto nombre sin tener que invitar a un puñado de bandas de F3 y F3000 por la puerta de atrás.

"Anda, es Max. Ni una palabra, Paul, pero el viejo diablo lo ha resuelto todo. El año que viene por estas fechas seremos los únicos coches en parrilla".

Claro que eso es lo que decían de gente como Vuecencia y el difunto Ken Tyrrell. Pero cuando fue necesario, ambos –es verdad que a distintos niveles– subrayasteis la necesidad de inyectar savia nueva en la F1 con regularidad para sustituir a los pensionistas hechos polvo esforzándose por mantener el ritmo. Y no me refiero sólo a los gacetilleros, Eddie. De hecho, la semana pasada intenté llamarte al móvil para hablar de todo esto, pero tengo entendido que tu línea Vodafone ya no se encuentra disponible después de esas desavenencias legales del año pasado.



STEVEN TEE/LAT

El argumento de Max parece bastante sencillo. Todo cuanto hace falta es que dos fabricantes decidan que ya están hartos de F1 para que de repente nos quedemos con 16 coches y todo el negocio empiece a parecer un poco raído. El problema es que se supone que la F1 es una meritocracia, y una convincente corriente de opinión sostiene que no se puede jugar con las leyes de la oferta y la demanda. En serio, cuando ese pez gordo de la Ford se encabritó y defendió que sería posible controlar los presupuestos de la F1 asegurando que todo el mundo presentara cuentas debidamente auditadas a la FIA, se pudieron oír ecos de risas histéricas de Maranello a Milton Keynes. No me malinterpretes: los enérgicos empresarios que participan en F1 son individuos sumamente honrados. Lo sé porque me lo dicen muy a menudo. Pero si alguien cree seriamente que se puede redactar una norma para limitar los gastos en F1, debería regresar al planeta de donde vino y echarse un sueñecito eterno.

He aquí un ejemplo. Prueba a pedirle a ese simpático *monsieur* Todt si estaría dispuesto a sopesar la conversión del circuito de pruebas de Ferrari en Fiorano en un parque temático, porque no es justo que su equipo disponga de semejante instalación y el tuyo no. Completa disconformidad es una mala descripción de lo que te soltaría a modo de réplica. Puede que en 1971 pareciera algo excéntrico construir tal cosa, pero, como Napoleón Todt señala rápidamente, les corresponde a los equipos en cuestión decidir cómo se gastan su dinero.

Ese encantador Mr. Mosley cree que la respuesta es asegurar que nadie saque ventaja por gastarse pasta por un tubo. Eso denota no comprender que históricamente los técnicos de los equipos han sido más listos que la FIA. Tal vez sea un concepto difícil de entender, pero –como Max recordará de su época al otro lado de la barrera, hará unos 20 años, cuando machacó a ese otro *grand fromage,* Jean-Marie Balestre (por entonces mandamás de la FISA)– está muy cerca de la verdad.

Supongo que la auténtica solución a la contención de costes sería exigir que todos los equipos de F1 usaran un Jordan EJ14 o un Minardi PS04B. O tal vez incluso un McLaren MP4-19. Se matarían tres pájaros de un tiro: reducir costes; mantener Cosworth a flote, y resolver de inmediato la preocupación acerca de las velocidades que se disparan (porque de pronto todos irían tan lentos que las carreras durarían tres horas). Paul Stoddart y tú volveríais a ser ricos, y los presupuestos de todo el mundo se reducirían en un 60%.

Le haré saber a Max mis ideas. Seguro que Jean, Frank, Ron y los demás estarán dispuestos, ¿a que sí?

Te saluda cordialmente,

Mr PADDOCK

'La solución a la contención de costes sería que todos los equipos usaran Jordans EJ14, Minardis PS04B... o McLarens MP4-19'