MARC GENÉ EL 'CORRECAMINOS' DE WILLIAMS NO DESCANSA

F1 RACING

F1 RACING

ABRIL 2004 - Nº 62 - 4,95 €

¡RADICAL! WILLIAMS FW26



ENTREVISTA

FERNANDO ALONSO EN DIRECTO

El español se sube al podio para empezar

PERFIL

FLAVIO BRIATORE

El hombre que puede coronar a Renault y Alonso

ENTREVISTA

HABLA BERNIE ECCLESTONE

"Los costes de la F1 se han desmadrado"

publishing ixo

OFERTA DE SUSCRIPCION EN LA PAGINA 96

Contenido

Abril 2004

>Secciones

10 **Parade**
Imágenes únicas y llamativas de las antípodas

14 **Pitpass**
Lo más caliente del inicio de temporada

20 **Joan Villadelprat**
La victoria de Ferrari era de esperar

22 **Javier del Arco**
Los demás van a tener que reaccionar

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

94 **Previo GP: Malasia**
Sepang, un circuito rompedor y espectacular

97 **Previo GP: Bahrein**
Un nuevo y exótico circuito en el desierto

98 **Bandera negra: Frank Williams**
Vamos, Frank, los pilotos son personas

>Artículos

EN PORTADA
26 **Entrevista: Fernando Alonso**
El piloto de Renault nos habla de su primer podio del año, el reglamento y más cosas.

EN PORTADA
28 **El ultrarradical Williams FW26**
Cómo y por qué nació el monoplaza de aspecto más radical y prometedor de 2004.

36 **Montoya sienta cátedra**
Sus rivales, el FW26, Ron y Frank, las penalizaciones, Michael, el dinero... y más.

EN PORTADA
42 **Marc Gené, el 'Correcaminos'**
El piloto español sigue probando a destajo para Williams con la vista puesta en 2005.

EN PORTADA
46 **Entrevista: Bernie Ecclestone**
El jefazo de la F1 pone los puntos sobre las íes más candentes de la categoría reina.

48 **Frenos de F1: parada técnica**
Ningún motor ni truco aerodinámico iguala la potencia dinámica de los frenos de F1.

54 **Exclusiva: el poli bueno de la F1**
Hablamos con Charlie Whiting, el hombre que controla todo el fin de semana de GP.

EN PORTADA
62 **¡Bravo Briatore!**
Tal vez sea el jefe de equipo más inconformista, pero también puede hacer campeón a Alonso.

68 **El ingeniero de pista de Michael**
En 2003, Chris Dyer asumió uno de los retos más duros de la F1: trabajar con el campeón.

74 **El bólido multicolor de Jaguar**
Pininfarina redecora un Jaguar de F1 para destacar dónde actúa el apoyo aerodinámico.

80 **Al volante del Lotus 21 de 1961**
F1 Racing en acción al volante del primer Lotus oficial que ganó un gran premio de F1.

84 **Crónica GP: Australia**
El bajón de McLaren en Albert Park fue tan o más sorprendente que el doblete de Ferrari.



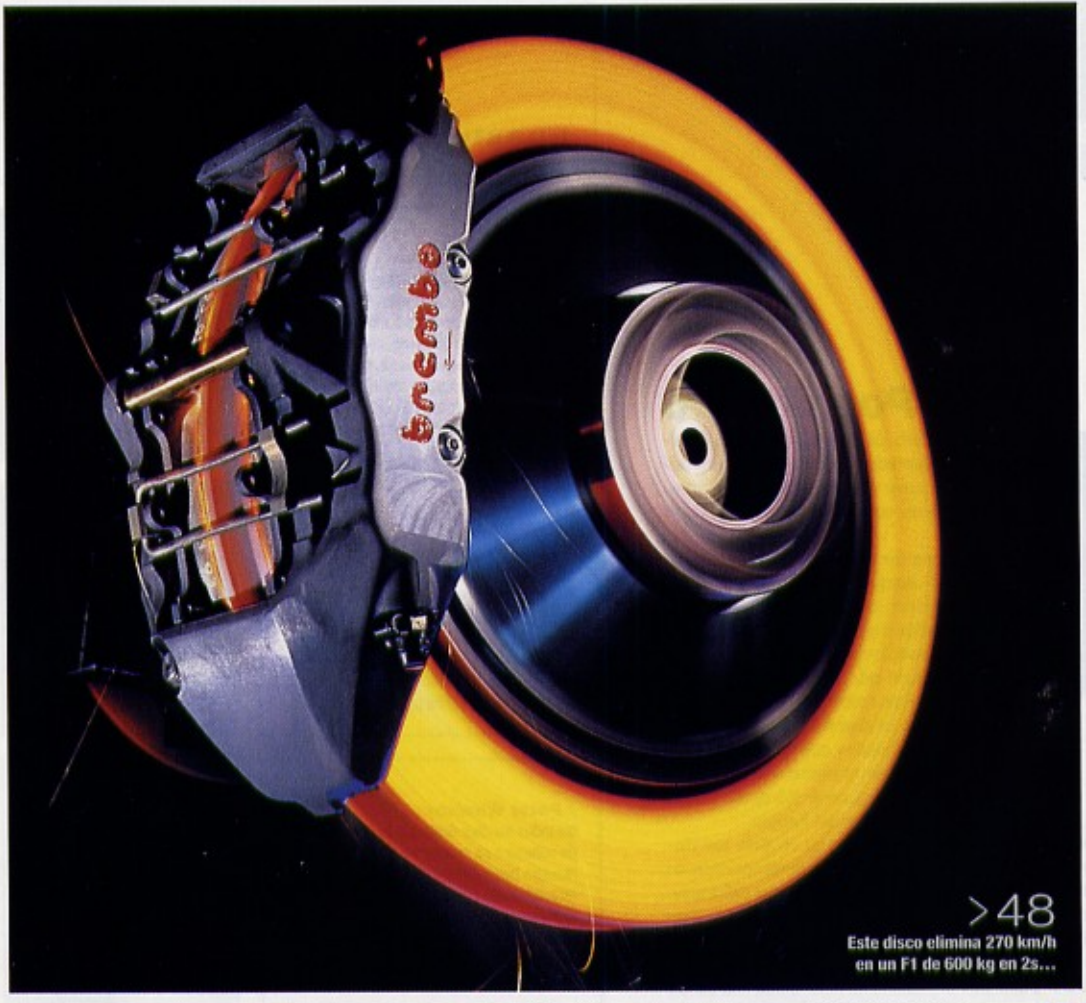
36

¡Montoya sienta cátedra!
No cabe duda de que Juan Pablo puede ser un entrevistado de armas tomar, pero nuestro original enfoque le sedujo de principio a fin.

F1 RACING

Fotografía Portada Alex P **Fotografías Contenido** Lorenzo Bellanca/LAT, Steven Tee/LAT, James Bareham, Patrick Magee, Archivo LAT, Brembo **Agradecimiento especial a** Ben Agathangelou, Massimo Arduini, Danny Bahlton, Hanspeter Brook, Ian Brown, Martin Brundle, Riccardo Ceccarelli, Liam Glogger, Iain Cunningham, Dexter Dennis, Steve Double, Kerry Fenwick, Andrew Frankl, Patrick Head, Norman Howell, Mark Hughes, Eduardo Kissian, Bradley Lord, Ruth Matheweson, Sam Michael, Monica Michelini, Frank Mountain, Jasmin Müller, Flora Myers, Ann Neal, Emma Noble, Ian Phillips, Elisabetta Rezzani, Martin Rosen, Aldo Sanu, Nav Sidhu, Patrizia Spinelli, Lynden Swainson, Helen Temple, Desmond Tomulty, Ilka Wendlandt, Claire Williams, Frank Williams, Rob Wilson, Richard Woods

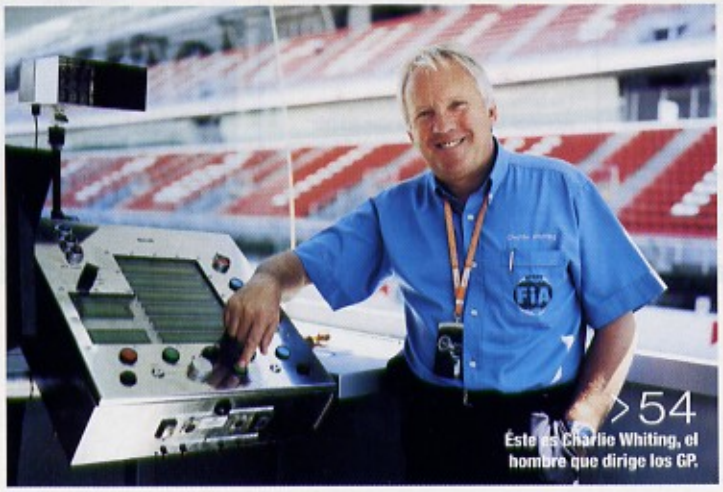
Próximo número El próximo número de *F1 Racing* saldrá a la venta el día 16 de abril



>48
Este disco elimina 270 km/h en un F1 de 600 kg en 2s...

>42
Marc Gené nos habla del morro del Williams y de sus perspectivas.





>54
Éste es Charlie Whiting, el hombre que dirige los GP.



>26
Mejor imposible. Fernando Alonso se subió al podio a la primera.

>62
Briatore rompió esquemas en F1, pero puede hacer campeón a Alonso.





>80
Rememoramos los días de gloria de la F1 al volante del Lotus 21.

Pole Position 56



Es el número de pole positions que Michael Schumacher atesora en su palmarés, 56, nueve menos que el récord establecido en su día por el mítico Ayrton Senna.

Después de entrar en Ferrari y observar como Jacques Villeneuve primero, y Mika Häkkinen después, ganaban títulos y el finlandés se paseaba por los circuitos engrandeciendo a McLaren y Mercedes, el 'kaiser' por fin despegó. Y voló a otro nivel. Resultaba toda una profecía imaginar que el alemán conseguiría cuatro títulos mundiales consecutivos y que se convertiría en el piloto más laureado de la historia, al superar los cinco títulos del afable Juan Manuel Fangio.

Michael Schumacher, con seis entorchados (dos al volante del Benetton y cuatro pilotando un Ferrari), ha emprendido esta temporada un nuevo reto, batir uno de los pocos récords que le quedan por destrozar. Antes de Melbourne, en el casillero del alemán aparecían 55 poles, diez menos que las 65 de Senna.

Una cifra sagrada, intocable, marcada por la personalidad del mágico brasileño. Después del paso por el Albert Park, la distancia es de nueve. El carácter del alemán, una mezcla de perfección, rapidez y superioridad le ha comportado la crítica de algunos puristas de la F1. Le han echado en cara falta de calidez y de acercamiento a los fans.

Un grupo más o menos numeroso, pero siempre muy bullicioso, que se ha aferrado al 65 como argumento definitivo para preferir a Senna sobre todos los demás. Tengan razón o no, sea cuestión de números o de sentimientos, lo cierto es que Michael ha iniciado una nueva cuenta atrás, va camino de ser también el más grande en cuanto a poles. Por cierto, el campeonato ha dado sólo un paso, pero si algo está claro es que una vez más el favorito es Michael Schumacher y que sólo Fernando Alonso lo puede batir.

Xavier Guillén Elena

nuestras firmas

> Stéphane Samson
Menudo mesecito que ha pasado el bueno de Stéphane. Pero se lo tiene merecido por estar dotado de un estilo periodístico que nos cautiva en sumo grado, porque consigue entrevistas que a muchos se les escapan. Este mes, tres puntazos, los tres fascinantes: Juan Pablo Montoya (p36), Charlie Whiting (p54) y Flavio Briatore (p62).



> Alan Henry
Qué duda cabe de que el protagonista de nuestra portada de este mes, el Williams FW26, ha supuesto una bocanada de aire fresco en la parrilla 2004 de F1, independientemente de cuál acabe siendo su éxito en pista. Por ello, Alan se enfrascó en la tarea de trazar el largo proceso de gestación de un coche radical (página 28).



> Peter Windsor
No todos los días tiene uno la oportunidad de subirse a un monoplaza clásico de F1. Nuestro Peter probó hace poco un Lotus 21 (el mismísimo chasis que dio la primera victoria puntuable en F1 al Team Lotus) y la experiencia desató sus recuerdos acerca de una época que sólo podíamos recordar en blanco y negro (página 80).



> Patricia Soler
Los lectores habituales de *F1 Racing* reconocerán en seguida la simplicidad clásica de los dibujos de Patricia Soler, que vuelven a nuestras páginas con el inicio de una nueva temporada de F1 (página 92). El arte con el que sabe plasmar los detalles técnicos de los coches modernos nos ayuda a entender cómo funcionan.



F1 RACING

administración y redacción
Alava 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 08 86
fax 91 521 28 97

gerente
C. Boniol
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 Guyman
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 Foubister
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 Mel Nichols
director financiero Brian Freeman
presidente Eric Verdon-Roe
Depósito Legal: B-4893-1999
Precio para Península 4,95 €
Precio para Islas Canarias, Ceuta y Melilla 5,10 €

PRINTED IN SPAIN
impresión Litografía Rosés
distribución Disgrafa

• 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.

15/04/2004
• *F1 Racing* se publica 12 veces por año.
© Haymarket Corporate Media 2004.



Rojo por doquier
Schumi dio al traste con el guión. ¿Desmotivado? ¿Coche demasiado conservador? Pues no... El F2004 dio un buen baño a todos sus rivales.
Circuito: Melbourne, Australia
Hora/fecha: 15.41 h, sábado 6 de marzo
Fotógrafo: Darren Heath, Canon EOS 1V, objetivo 90 mm, película Fuji Velvia, 1/20 a F22




HONDA
HONDA
BAR



No digas que fue un sueño
Bueno, pues a la hora de la verdad resultó que el BAR 006 no iba nada mal. La 'veracidad' de los tests de pretemporada quedó a salvo gracias a Button.
Circuito: Melbourne, Australia
Hora/fecha: 11.11 h, sábado 6 de marzo
Fotógrafo: Lorenzo Bellanca/LAT, Canon EOS 1V, objetivo 300 mm, película Fuji Velvia, 1/500 a F7,1



MAREA ROJA

Se puede ganar a Ferrari en 2004

Ferrari rindió estupendamente en Australia, y dejó a sus rivales preguntándose qué hacer para ponerse a la altura de los coches rojos. Pero la Scuderia no lo tendrá tan fácil en Malasia. *F1 Racing* lo explica.

Después de una pretemporada en la que los tests de Ferrari fueron los menos prometedores desde el invierno de 1997-98, aun así los coches rojos coparon la primera fila de la parrilla en la primera prueba de la temporada. El día siguiente machacaron con una naturalidad que no se veía desde... bueno, desde 2002.

Michael Schumacher ya lleva ganados cuatro títulos seguidos, y Ferrari cinco. Aburrido, ¿verdad? Bueno, sí, para ser sinceros, a pesar de lo majestuoso de dicho logro. Pero lo peor, e igualmente soso, es que Schumi y la supertriunfal Scuderia pueden hacerse con los títulos consecutivos cinco y seis, respectivamente, a juzgar por lo que ha sucedido en la primera prueba de 2004, ¿no es así?

Bien, no necesariamente; no hay que perder la esperanza. Albert Park siempre ha sido del agrado de Bridgestone. A pesar de la fortuita victoria de McLaren y Michelin con David Coulthard el año pasado, es la marca japonesa la que más a menudo ha marcado el ritmo desde el primer GP de Australia en Melbourne en 1996.

¿Por qué? Porque los Michelin rinden mejor en circuitos con bastantes curvas largas y tirando a rápidas... de las cuales el Albert Park carece, a diferencia de muchas otras pistas. Pero ¿por qué la ausencia de tales curvas hace el Albert Park más favorable a Bridgestone que otros? Porque las solicitudes que ejerce sobre los neumáticos de F1 la tensión de tener que proporcionar a la vez agarre al asfalto y robustez en los flancos, tiende a someter a los Bridgestone delanteros más estrechos al tipo de presión que, sobre seco, no pueden resistir sin perder rendimiento.

> 'SEGURO QUE WILLIAMS SERÁ TOTALMENTE COMPETITIVO EN MALASIA; RENAULT Y BAR ESTARÁN AHÍ'

Para colmo, las temperaturas del asfalto en Melbourne fueron un poco más bajas que la media. Desde que los coches empezaron a rodar el viernes 5 de marzo, la temperatura ambiente cayó de los 38 °C de máxima al principio de la semana hasta unos 25 °C.

Por tanto, cabe esperar que las condiciones en el GP de Malasia sean mucho menos favorables para Ferrari. El año pasado los Michelin fueron muy iguales a los Bridgestone en Australia, pero un segundo por vuelta mejores en Sepang. Seguro que Williams será totalmente competitivo, Renault y BAR estarán ahí, y McLaren habrá mejorado mucho.

>¿Fracaso calificado?

Si estuviste ante el televisor en la madrugada del sábado 6 de marzo, nos sorprendería que dijeras que te lo pasaste muy bien. De acuerdo, tu sed de F1 televisada quedaría saciada, sintonizando primero la RTL alemana antes de que Tele 5 conectara para la segunda y definitiva parte de las calificaciones, pero en conjunto la doble sesión duró demasiado, y distó muy mucho de resultar inteligible en cuanto a lo que iba pasando y a lo que hacía cada cual.

En la rueda de prensa FIA posterior, se le pidió su opinión al respecto al poleman Michael Schumacher: "Quizá la prensa debería quejarse", contestó. "La verdad es que a los pilotos no nos parece muy interesante el nuevo formato".

Apenas acabada la sesión, el jefazo de Jaguar Racing Tony Purnell fue a ver a Bernie Ecclestone, al cual formuló una queja informal, más o menos de acuerdo con la andanada de Schumi. Por su parte, el director de Jaguar David Pitchforth dijo: "Parece que no tiene mucho sentido organizar dos sesiones seguidas, dado que la mayoría de coches siempre rodarán con la misma configuración [de reglajes y aerodinámica] en cada sesión. Además, el programa es demasiado largo, y debe haber resultado muy confuso por la tele".

El veterano comentarista de TV Jim Rosenthal añadió: "Digamos que los momentos que había que ver fueron contados".

• ¿Qué opinas? Escribe a f1racing@ixo.es

Coche rojo en cabeza y en solitario. Debe ser Schumi, otra vez. Pero hay motivos para creer que los rivales pueden recuperar terreno.

ESTA PÁGINA: DARREN HEATH; EN LA OTRA PÁGINA: MARK THOMPSON/GETTY IMAGES

Los debutantes no lo hicieron mal

Bruni brilló, a pesar de un pit stop de 17 minutos y de pilotar un Minardi; Klien tuvo un susto en calificación, pero mostró lo que vale en carrera; Pantano mantuvo la compostura, pero acabó último.



Gianmaria BRUNI

Nació 30/5/1981, Roma, Italia
Reside Roma, Italia
Estatura 1,82 m
Peso 70 kg

Carrera
1991-95 Karting
1997-98 F-Renault italiana (campeón 1998)
1999 Europeo de F-Renault (campeón)
2000-01 Británico de F3 (5º 2000, 4º 2001)
2002-03 Euro 3000 (3º 2003); probador Minardi
Melbourne Parrilla: 20; carrera: no clasificado



Cualquiera a quien represente Franco Panariti merece que se lo tome en serio, y así es con Gianmaria. Pilota bien y tiene una cabeza muy bien 'amueblada'. En vista del material con el que tiene que trabajar, tiene a su favor ser un italiano frío en un equipo Minardi semi-italiano.

Gianmaria giró al ritmo de los Jordan durante gran parte del viernes y el sábado, pero saldría el último tras quedarse sin marchas a la hora de calificarse. 'Gimmi' arrancó como un disparo y adelantó a Zsolt Baumgartner, Olivier Panis y Christian Klien en la primera vuelta, algo para recordar. Fallos de encendido arruinaron la mayor parte de su carrera, pero salió de boxes y se reincorporó a la pista a 10 vueltas del final para recibir el banderazo, aunque no se clasificó.

Panariti, su mánager, lleva mucho tiempo en esto y es poco probable que deje que Gimmi desaparezca sin dejar huella.

Puede que el Albert Park (abajo) disfrute de un entorno idílico, pero es una pista delicada para que un piloto reciba la alternativa en F1.



Christian KLIEN

Nació 7/2/1983, Hohenems, Austria
Reside Hohenems, Austria
Estatura 1,65 m
Peso 61 kg

Carrera
1996-98 Karting
1999 Fórmula BMW ADAC Junior Cup (4º)
2000-01 Fórmula BMW ADAC (3º 2001)
2002 F-Renault alemana (5º)
2003 F3 Euro series (2º)
Melbourne Parrilla: 19; carrera: 11

Christian fue bastante bien todo el fin de semana, aunque su tan cacareada velocidad en los tests no se manifestó en Melbourne. Un tanto agresivo en la aproximación a curvas lentas, empezó su carrera en F1 a 1,5s de Mark Webber, pero en los primeros libres del sábado ya estaba a sólo un segundo. No obstante, a la hora de la verdad un fallo hidráulico le sacó de la pista y le relegó a la cola de la parrilla.

En carrera Christian corrió bien, a pesar de una salida tirando a lenta y de retrasar a Michael Schumacher un pelín más de lo necesario. Al final acabó en un loable 11º puesto; loable en el sentido de que lo más fácil era meter la pata (y no lo hizo); que atrapó y superó al Toyota de Panis; y que llevó un Jaguar a la meta, un logro en sí mismo. El R5 parece ser un coche mucho más rápido y mejor que su predecesor, de modo que hay bastantes posibilidades de que la gráfica de Klien suba muchísimo.





Giorgio PANTANO

Nació 4/2/1979, Conselve, Italia
Reside Londres, Inglaterra
Padua, Italia
Estatura 1,66 m
Peso 67 kg

Carrera
1993-99 Karting
2000 Alemán de F3 (campeón); test con Benetton
2001 F3000 (9º); test con McLaren
2002 F3000 (2º); test con Williams
2003 F3000 (3º)
Melbourne Parrilla: 16; carrera:14

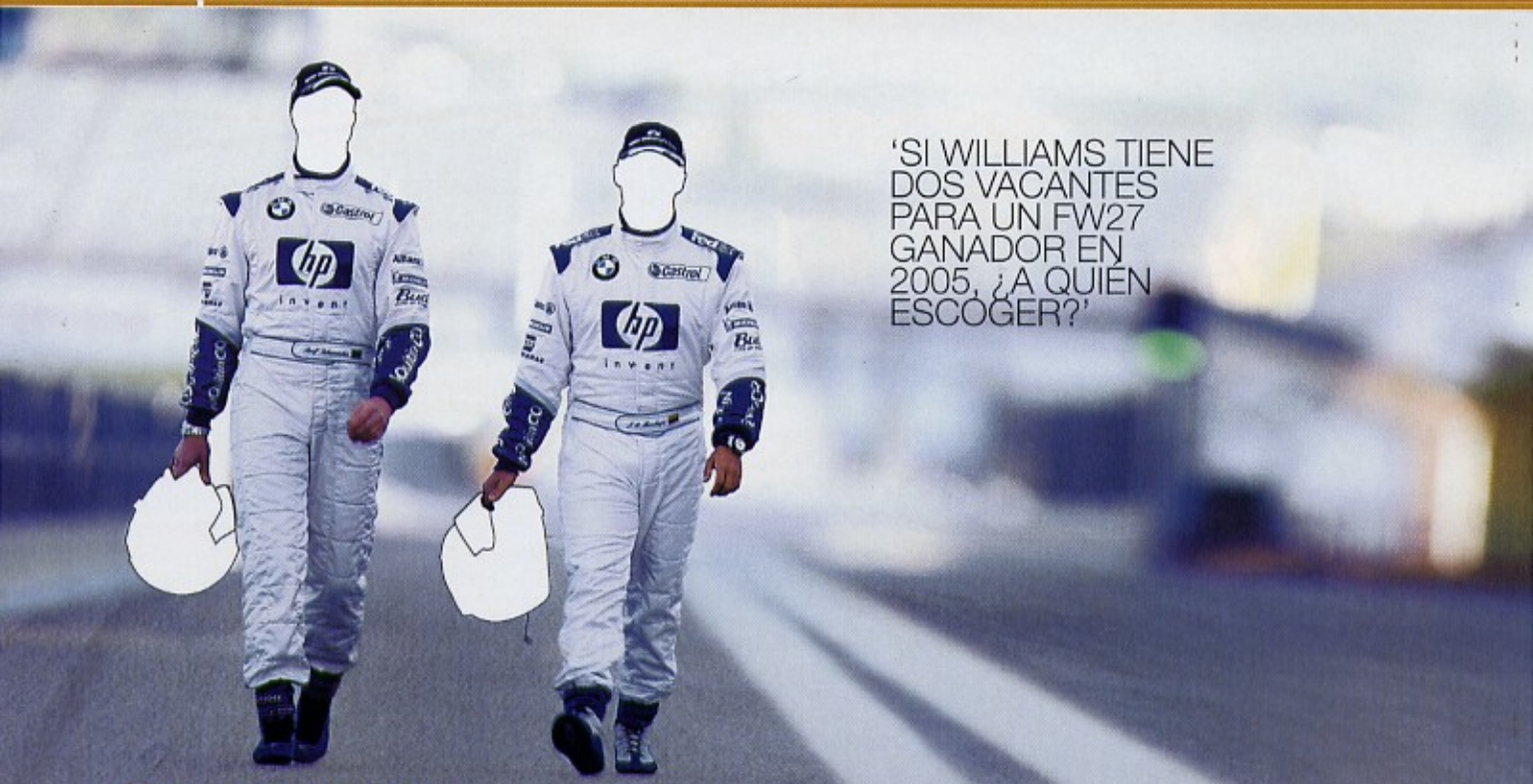


Nada fue fácil para Jordan-Ford en Melbourne: el EJ14, concebido por el nuevo diseñador jefe John McQuilliam, estaba sin probar; era la primera carrera de James Robinson como responsable de ingeniería de carrera y tests; y los tres pilotos de Jordan eran nuevos.

Dadas las circunstancias, Giorgio Pantano hizo exactamente lo que tenía que hacer: el vencedor de seis carreras de F3000 rodó a la vista de su más experimentado compañero, Nick Heidfeld, se calificó a su lado y llevó el coche a la meta.

La actitud de Giorgio es típicamente italiana –es impulsivo, apasionado y por encima de todo un piloto de carreras–, así que será interesante ver cómo maneja este difícil periodo para Jordan. Jordan necesita un piloto que salga ahí fuera y lleve el coche al límite, y seguro que Pantano puede hacerlo. Esperemos que todo el conjunto tenga tiempo de encajar y evolucionar.





'SI WILLIAMS TIENE DOS VACANTES PARA UN FW27 GANADOR EN 2005, ¿A QUIÉN ESCOGER?'

ADIÓS JUAN PABLO... ¿Y RALF?

Todo va a cambiar en Williams en 2005

Que un equipo rival te birle un piloto puntero puede ser mala suerte; pero dos parece falta de cuidado. Y ésa bien puede ser la situación de Williams al final de 2004. ¿Dónde irán a buscar Frank y Patrick para 2005?

Ningún equipo es menos sensiblero respecto a los pilotos que Williams. Ya han dicho adiós a cinco campeones del mundo antes, así que no sorprende que se mostraran confiados cuando McLaren les birló a Juan Pablo Montoya el pasado verano. Después de todo, no había ganado más que tres carreras.

No obstante, más intrigante es la probabilidad de que Williams también se despida de Ralf Schumacher después de Brasil. Ralf es el piloto más longevo de Williams (83 carreras y subiendo) y su contrato actual, por 14 millones de dólares al año, expira al final de esta temporada. Su agresivo mánager, Willi Weber, ha estado tratando de arrancar de Williams un salario de 18 millones a partir de 2005, pero sir Frank ha dicho que "ni hablar". Preferiría pagar 8-9 millones, una cifra que según él refleja mejor los esfuerzos de Schumi Jr, que sólo fue quinto en 2003, con 58 puntos, a pesar de tener a su disposición un coche ganador.

F1 Racing tiene entendido que Ralf está cada vez más cerca de firmar un contrato por varios años con Toyota, uno de los pocos equipos dispuestos a satisfacer sus reivindicaciones salariales. Una fuente dijo a *F1 Racing* que no creía que Weber hubiera firmado aún un contrato para Ralf con Toyota, pero tal vez sí cartas de intenciones. A todo esto, la prensa alemana hizo circular el rumor de un acuerdo casi cerrado entre Ralf y Renault, que Flavio Briatore no tardó en desmentir por parte de la marca francesa. Tal vez fuera una estratagema de Weber para reforzar su posición negociadora.

Por su parte, Ralf ya parece preparar el terreno para su marcha de Williams, declarando a la prensa alemana: "Me costaría dejar atrás a nuestros amigos de BMW, pero podría suceder. Frank dice que no soy más que un avaro. Estoy muy decepcionado con él".

También Williams lo está, pues sigue sin convencerse de que Ralf pueda ganar el título. Por ejemplo, el año pasado dominó el ecuador de la temporada, pero después sólo marcó cinco puntos, sin ningún abandono por causas mecánicas.

Frank dice que no volverá a discutir el contrato de Ralf hasta que el equipo haya visto cómo rinde en este inicio de 2004; a no ser, claro, que Ralf haya firmado ya con otro.

Entonces, ¿y si Williams tiene dos vacantes para un FW27 potencialmente ganador en 2005? ¿A quién escoger?

Su elección de pilotos punteros es limitada. Michael Schumacher acabará su carrera en Ferrari; Ron Dennis protegerá a Kimi Räikkönen con su vida y un sustancioso sueldo. Flavio Briatore guiará el futuro de Fernando Alonso, lo que significa que casi con seguridad seguirá en Renault hasta que Schumi se retire, momento en que cabe esperar que Flavio trate de colocar al español en la Scuderia. Por tanto, Frank tendrá que elegir entre David Coulthard, Jenson Button, Giancarlo Fisichella y Mark Webber.

DC es atrayente como probado ganador con un buen perfil corporativo. Debutó en F1 con Williams y ganó su primer GP allí. También saldría relativamente barato y le encantaría seguir en un equipo puntero.

El socio motorista de Williams, BMW, también podría tener interés por DC, aunque no sea su primera elección. Una cláusula en su contrato con Williams les permite vetar, por razones de márketing, el fichaje de un piloto que no acabe entre los seis primeros en el campeonato del año anterior. DC debería poder hacerlo, incluso con un McLaren imperfecto. Sus rivales puede que no.

Button, con el veloz BAR 006, está bien situado para sumar puntos y bien considerado por Williams. Pero el jefe de BAR David Richards dijo a *F1 Racing*: "La probabilidad de que Jenson corra en Williams el próximo año es de uno en un millón". El contrato de Button acaba al final de 2004, pero si BAR está entre los seis primeros constructores esta temporada ejercerá su opción sobre el piloto. En caso contrario, Jenson sería libre de marcharse.

Pasamos a Mark Webber, que el año pasado impresionó a Williams con su actitud. Pero su mánager, Briatore, tal vez quiera colocarlo en Renault en caso de que Alonso pase a Ferrari, o que Jarno Trulli no renueve al final de 2004, cuando acaba su contrato con Renault. Así pues, podría ser que Williams quisiera a Webber y Button, pero no pudiera hacerse con ninguno de los dos.

Lo que nos deja a Fisi. Sería la elección más rápida, y al final de 2004 será agente libre. Pero sólo tiene ojos para Ferrari.

Pero todo esto no va a quitar el sueño ni a Frank ni a Patrick. La decisión no se tomará hasta finales del verano. Como dijo Frank: "Con un coche ganador, uno puede escoger los pilotos que quiera".

¿Quiénes serán en 2005 (arriba)? Si Ralf se va a Toyota, dará pie a uno de los enigmas más fascinantes de la temporada 2004.

ESTA PÁGINA: GLENN DUNBAR/LAT. EN LA OTRA PÁGINA: DARREN HEATH, CRAIG SCARBOROUGH, STEVE ETHERINGTON/LAT

Cifras F1

Datos para los amantes del cálculo numérico y la F1

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

1	**Ferrari**	1,5
2=	**Williams-BMW**	5,5
2=	**BAR-Honda**	5,5
4	**Renault**	7,0
5	**McLaren-Mercedes**	11,0
6=	**Jaguar-Cosworth**	12,5
6=	**Sauber-Petronas**	12,5
8=	**Toyota**	15,5
8=	**Jordan-Ford**	15,5
10	**Minardi-Cosworth**	18,5

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

1=	Michael **Schumacher**	307
1=	Rubens **Barrichello**	307
1=	Fernando **Alonso**	307
1=	Ralf **Schumacher**	307
1=	Juan Pablo **Montoya**	307
1=	Jenson **Button**	307
7=	Jarno **Trulli**	302
7=	David **Coulthard**	302
7=	Takuma **Sato**	302
7=	Giancarlo **Fisichella**	302

Neumáticos: km totales en carrera, tests y entrenos *(25.11.03*-07.03.04)*

1	**Michelin**	127.938
2	**Bridgestone**	46.446

Estadística del mes

El GP de Australia arrojó el mayor porcentaje de la historia de pilotos menores de 25 años en parrilla: 35%

Motores: km totales en carrera, tests y entrenos *(25.11.03*-07.03.04)*

1	**BMW P84**	22.777
2	**Honda RA004E**	18.612
3	**Mercedes FO110Q**	15.122
4	**Toyota RVX-04**	12.765
5	**Ferrari 053**	8.778
6	**Petronas 04A**	8.422
7	**Renault RS24**	7.695
8	**Cosworth CR-6**	7.002
9	**Ford Cosworth RS2**	4.714
10	**Cosworth CR-3L**	1.981

Tests: más km recorridos *(25.11.03*-07.03.04)*

Equipo	**BMW.WilliamsF1**	27.757
Piloto	**Takuma Sato**	9.457

** Inicio tests de pretemporada 2004*

con la colaboración de





El rendimiento de Toyota en Melbourne fue deplorable. Muy pronto habrá cambios en el chasis TF104.

MOTOR OK, CHASIS KO

Toyota, a comenzar de nuevo

La actuación de Toyota en Melbourne fue decepcionante en sumo grado, tanto más cuanto que son el segundo equipo mejor financiado de la F1.

Fue de lo más sorprendente, dado que el análisis acústico del motor Toyota RVX-04 llevado a cabo por ingenieros rivales mostraba que tal vez fuera el más potente de la parrilla.

"Si se hace como es debido, el margen de error puede ser de sólo 250 rpm", dijo uno de ellos. "Creemos que el Toyota es en la actualidad el motor de mayor régimen de giro, y por tanto seguramente el más potente".

Pero el chasis TF104 es tan flojo que Olivier Panis y Cristiano da Matta tuvieron que pelear la posición con los Jordan. Los tests cara a cara entre el nuevo TF104 y el chasis TF103 del año pasado han demostrado que el coche nuevo anda tan falto de apoyo aerodinámico que es más lento que el coche al que sustituye. Los dos pilotos dicen que el coche carece de agarre y resulta difícil de equilibrar.

Por tanto, el director técnico Mike Gascoyne podría estar a punto de poner en marcha un coche totalmente nuevo, imitando al excelente Renault R24, cuyo diseño supervisó. A Gascoyne se le oyó en Melbourne tranquilizando a sus ingenieros: "Está bien, chicos. Calma. Mirad el coche que acabó tercero. Lo hice yo. Llegaremos...".

Si Gascoyne se sale con la suya, un 'Renault' con motor Toyota podría ganar carreras en la segunda mitad de la temporada. Pero si un plan tan radical no recibiera luz verde de Japón, cabe esperar un remozado TF104B muy pronto.

Gascoyne dijo: "Este chasis posee un buen agarre mecánico, pero una mala aerodinámica. Podemos solucionarlo con una nueva carrocería durante el año".

ADIÓS A UN SOCIO HISTÓRICO

TAG Heuer para el 'crono' en F1

TAG Heuer ha puesto punto final a sus 12 años de asociación con Formula One Management (FOM) y la FIA como cronometrador oficial de la F1. El anuncio se hizo público el 24 de febrero, a menos de dos semanas del GP de Australia. De hecho, a tres días vista de la primera sesión libre, la F1 seguía sin cronometrador oficial, aunque se mantenían conversaciones con varios candidatos.

Para TAG Heuer, el cronometraje de la F1 ha sido un ejercicio tremendamente exitoso de consolidación de marca. El acuerdo con la FOM era en su mayor parte de patrocinio, y a TAG Heuer le costaba unos 20 millones de dólares anuales. Aunque la marca proporcionaba material y conocimientos técnicos de cronometraje, en los últimos años, tras el establecimiento de la TV digital de Bernie Ecclestone, la FOM pasó a encargarse de dirigir la infraestructura de cronometraje en todos los GP. Puede que eso explique que no cundiera el pánico ante la retirada de TAG Heuer.

Ahora que Ecclestone ha abandonado su experimento de la TV digital, la FOM bien podría estar buscando un cronometrador dispuesto a proporcionar infraestructura además de dinero. Es posible que TAG Heuer no quisiera volver a un acuerdo así.

Sea como fuere, TAG Heuer insiste en que ahora desea afrontar el reto del cronometraje en la IRL y la Indy 500 americanas, las cuales se cronometran hasta 0,0001 segundos, en lugar de 0,001s como en F1. TAG Heuer sigue en F1 como sponsor de McLaren.

Técnica

▽ Radiadores radicales

Renault ha hecho un pliegue a sus radiadores (abajo) en un intento de hacer la carrocería más ceñida y más baja.

Estos radiadores reducen la altura de la matriz conservando la máxima superficie de refrigeración.

Los equipos suelen reducir esta altura inclinando los radiadores a 45°, pero hoy día esta solución es difícil de realizar: un vano motor más pequeño y los escapes saliendo a través de la carrocería hacen que interfiera con el remolino de colectores primarios que salen de las culatas.



▽ Despegue vertical Renault

Alonso y Trulli hicieron salidas frenéticas en Australia, ayudados por un sistema de control de arrancada manual y, por tanto, del todo legal.

En 2003, el software del control de arrancada Renault controlaba el grado de uso del embrague en la vuelta de formación. En parrilla, embragaba con cuidado, buscando el punto perfecto de 'mordida', y volvía a calcular los reglajes de arrancada.

Ahora todo esto lo ha de controlar el piloto, así que el Renault está equipado con un 'pestillo' accionado a mano en el embrague, una leva accionada a mano en el volante. El piloto busca el punto de mordida y bloquea la leva en posición. Al soltarla, ya está embragado del todo.

Steve Matchett

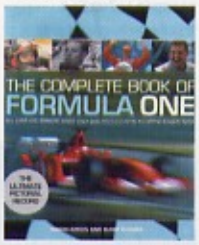


F1 RACING

De compras

▽ Fotos de todos los F1

Atentos, modelistas, historiadores y amantes de rarezas en general. Por primera vez se han reunido en un libro fotos de todos los F1 participantes en todos los GP puntuables. Mil y una versiones de monoplazas, y coches casi inéditos. No te lo acabas.
Precio: 67 €. Inglés



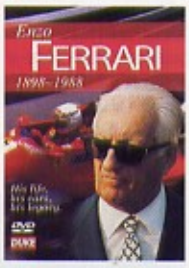
▽ F1 en acción

Este anuario no será una obra de referencia, pero sí que ofrece una atractiva visión de la temporada 2003 a través de imágenes que buscan ese a veces escurridizo "algo más".
Precio: 19,95 €. Castellano



▽ Enzo en DVD

Magnífico documental sobre Enzo Ferrari. Impagables escenas de entrevistas y ruedas de prensa del personaje.
Precio: 33 €. 52 min. Inglés, francés e italiano



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



TODO POR UN VOLANTE

El poder popular impulsa a Zsolt

Puede que Zsolt Baumgartner (arriba), el primer piloto húngaro de F1, no vaya a dejar huella en los libros de historia, pero su esfuerzo por llegar tiene tintes heroicos.

Recibió la alternativa en el GP de Hungría de 2003, pero sus negociaciones con Eddie Jordan para un volante en 2004 se quedaron en nada porque Zsolt y su mánager, Thomas Frank, no podían satisfacer las exigencias de EJ.

Pasaron a considerar Minardi, donde Paul Stoddart ofrecía un volante por 8 millones de dólares. El Gobierno húngaro accedió a apoyar a Zsolt con 4 millones, notable cantidad teniendo en cuenta que el Comité Olímpico húngaro iba a recibir muy poco más para 38 deportes en un año olímpico. Pero todavía tenían que encontrar 4 millones más a base de sponsors.

Al principio parecía que los aportaría MOL, la mayor petrolera húngara, hasta que decidieron supeditar su apoyo a que Zsolt pilotara un Jordan. Cuando quedó claro que la única opción era Minardi, retiraron la oferta. Hubo fuertes protestas en la prensa húngara, que obligaron a MOL a dar marcha atrás. Pero condicionaron su apoyo a que Zsolt acabara las carreras. Si abandonaba, no pagaban.

Zsolt y Thomas rechazaron el acuerdo, así que seguían faltándoles 4 millones. Ahí fue cuando el público húngaro, ultrajado por MOL, empezó a mandar dinero a la familia Baumgartner. En tres días llegaron 120 millones de forintos, la sexta parte de lo que hacía falta. Los colegiales vaciaron sus huchas, amigos de Zsolt extendieron recibos y, a medida que llegaba la pasta, sponsors antes reacios se apuntaron al carro, ante tal oportunidad de márketing.

Fue suficiente para sentar a Baumgartner en el Minardi y cimentar su reputación como héroe nacional, antes de dar siquiera una vuelta para el equipo.

LA F1 QUE PODRÍA SER

Jaguar plantea el sistema 20-20-20

El jefe del equipo Jaguar Racing, Tony Purnell, ha revelado a *F1 Racing* planes radicales para una F1 renovada.

Después de que Bernie Ecclestone abogara por un calendario de 20 carreras, Purnell dice que la F1 debería adoptar un formato '20 GP, 20 pilotos, 20 coches'.

Según su plan, 10 equipos harían correr los 20 coches, como ahora, pero cada piloto tendría que pilotar todos los coches durante la temporada, y se impondría un límite presupuestario de 100 millones de dólares a todos los equipos. "Así", dijo Purnell, "el campeón del mundo sería el mejor piloto, y no el que pilotara el mejor coche, como hemos visto a veces en el pasado.

"Y el campeonato de constructores significaría mucho, porque el ganador sería por definición el mejor, ya que se eliminarían las variables de presupuesto y pilotos".

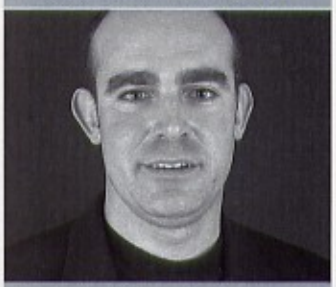
La propuesta, aunque es muy poco probable que llegue a adoptarse, daría pie a carreras en las que, por ejemplo, Kimi Räikkönen y Jenson Button pilotarían los Ferrari, y dos semanas más tarde lo harían Zsolt Baumgartner y David Coulthard. Y Michael Schumacher y Juan Pablo Montoya podrían verse al volante de los Minardi en Sepang, o donde fuere.

Como era de esperar, Purnell cree que su equipo, acostumbrado a moverse con un presupuesto ajustado, florecería con este sistema. "Seguro que nuestros chicos lo harían la mar de bien", dijo.

El directivo de Ford Richard Parry-Jones reiteró la necesidad de controlar los costes en F1, y aconsejó la introducción del límite presupuestario de 100 millones de dólares –controlado por auditores–, independientemente de otros cambios.

Punto de vista

La temporada 2004 llegó con una nueva forma de ver la F1



La F1 regresó a nuestros hogares con un GP de los que dejan un buen sabor de boca. El podio logrado por Fernando Alonso no hace más que confirmar las aspiraciones de aquel tímido asturiano al que le pedí que ganara en Spa en el año 2000. Han pasado cuatro años y ya es un ídolo de masas en un país que, mal que nos pese, suele juzgar muy duramente a los deportistas.

Los españoles nos podemos sentir más que orgullosos de disponer de un piloto de tamaña calidad, pero también debemos estar satisfechos de poder disfrutar de la F1 en toda su plenitud gracias a que dos canales de televisión, Tele 5 y TV-3, han sabido comprender la realidad de este deporte y han apostado por él.

De TV-3 ya no nos sorprende nada, porque llevan ya ocho años con retransmisiones de extrema calidad y puntual y preciso sentido del humor por parte de grandes profesionales que ejercen con celo su labor.

Pero Tele 5 también merece un gran aplauso. Sus retransmisiones de hace unos años han cambiado diametralmente, por suerte, y, tras lo visto de momento, no puedo hacer menos que elevar a la calificación de sobresaliente el trabajo de nuestros compañeros. Los datos, las opiniones y la retransmisión en sí estuvo plagada de informaciones interesantes para todos los públicos y, permítanme una observación, quedé gratamente impresionado por la buena filosofía encontrada con el tema de la publicidad. Una pequeña pantalla en el extremo superior izquierdo permitió seguir la carrera sin perder detalle mientras se emitían los anuncios. A eso le llamo yo un buen e imaginativo trabajo mediático. El ritmo de los locutores y la experta y siempre agradecida opinión de Marc Gené, bordaron el resto.

Así que, tanto a TV3 como a Tele 5, vaya nuestro aplauso de felicitación esperando compartir con ellos una temporada de lo más apasionante.

XAVIER PÉREZ

ESTA PÁGINA: GETTY IMAGES. EN LA OTRA PÁGINA, FOTO GRANDE: LORENZO BELLANCA/LAT; RECUADRO: GLENN DUNBAR/LAT



HONDA CREE EN BAR

Por fin: Honda decide ir en serio

A finales de los 80, Honda producía el mejor motor de F1 de la parrilla, lo que hace su regular forma actual aún más desconcertante para quienes lo recuerdan. Pero eso podría estar a punto de cambiar.

Por fin, los jefazos de Honda parecen satisfechos de su programa F1. Animados por el ritmo de Jenson Button y Takuma Sato en la pretemporada, parecen dispuestos a redoblar esfuerzos en un deporte que castiga cualquier tentativa que no sea incondicional. Por consiguiente, el optimismo ha sustituido a la frialdad de 2003.

Dicho ambiente es muy diferente del letargo de los últimos años, en que Honda no ha sido ni la sombra del equipo que, de 1986 a 1991 –en asociación con Williams y luego con McLaren– estuvo a la vanguardia de la excelencia en ingeniería.

Gran parte de dicha excelencia hallaba inspiración en el legendario presidente de Honda, Nobuhiko Kawamoto, quien trabajó en el Honda F1 de John Surtees en 1967-68 como mecánico. Bajo la dirección de Kawamoto, el programa F1 estuvo guiado por la ingeniería, y los técnicos de la marca rebosaban entrega, cualidades ambas que hasta ahora se han echado de menos desde la alianza de la marca con BAR.

Pero ahora todo va a cambiar, prometen llenos de confianza. Shuhei Nakamoto, director de ingeniería de Honda, habla con entusiasmo del inicio del trabajo sobre un motor para 2005, insinuando claramente que Tokio quiere proseguir su asociación con BAR más allá del final de 2004. Es indudable que la prominente presencia de Toyota en F1 supone un gran estímulo para Honda.

La positiva pretemporada de Jenson Button y Takuma Sato (recuadro) ha rejuvenecido el compromiso de Honda con la F1.



Quienes comprenden la psique japonesa creen que ante el desafío de sus rivales de casa tenían dos opciones: dejarlo o ir en serio.

En sus primeras cuatro temporadas, su asociación con BAR arrojó pésimos resultados: apenas dos podios. Puede que sean dos más de los que ha conseguido Toyota en sus dos primeros años, pero Honda percibió el impulso de sus rivales, y eso fue amenaza suficiente.

También se puede suponer con seguridad que para Honda resulta más sencillo tratar con el nuevo régimen de BAR bajo David Richards que con la anterior estructura directiva bajo el fundador del equipo, Craig Pollock. Antes de la llegada de Richards la opinión era que el equipo iba perdido, y andaba escaso de las dotes de organización necesarias para hacer de BAR una fuerza unida.

"Me alegró unirme a BAR y quiero ganar el título con ellos", dijo Nakamoto, como era de esperar. Dicho objetivo sigue siendo distante y esquivo, pero un vistazo al progreso de Honda en 2003 sirve para recordar el potencial de la marca. Incluso antes de que empezara la temporada 2003, un motor Honda totalmente nuevo giró en el banco en agosto de 2002, y se instaló en un chasis híbrido desde los primeros tests invernales en Barcelona. La política fue mejorarlo durante la pretemporada y sumar cinco mejoras de potencia y peso durante el año.

> 'ANTE EL DESAFÍO DE SUS RIVALES DE TOYOTA, HONDA SÓLO TENÍA DOS OPCIONES: DEJARLO O IR EN SERIO'

Claro que está por ver si a Honda le gustaría integrar aún más su programa en BAR. Extraoficialmente, el equipo está en venta, ya que la casa matriz de BAR, British American Tobacco, trata de librarse del mismo antes de la prohibición paneuropea de publicidad del tabaco en 2006. Si la asociación BAR-Honda cuajara durante los próximos dos años, podría ser una adquisición tentadora para una marca nipona enzarzada con un rival que actualmente disfruta del valor añadido de fabricar tanto el motor como el chasis. De momento, Honda se contentará con maximizar el potencial de su motor.

Seis títulos de constructores seguidos de 1986 en adelante... y luego dicen que Honda no puede hacer el trabajo.



Joan Villadelprat

A pesar de la sorpresa general con que ha sido acogida por muchos la victoria de Ferrari en la primera carrera de 2004, para mí ha sucedido, más o menos, lo esperado.

La Scuderia ha trabajado durante este invierno de forma callada, pero cuando ha llegado el momento ha dado el callo mejor que nadie, mientras se acumulaban a su alrededor los rumores sobre si Michael Schumacher estaba pensando en la retirada o si había perdido la motivación. Como siempre, dan pasos pequeños y algunos grandes, pero muy probados y experimentados, es la clave de su éxito.

En las semanas previas a Australia ya se vio claro que iban por el buen camino, Michael rompió los récords de Imola, se mostró muy contento con el material y para aquellos que dudaban, se le vio tan en forma como el primer día que se subió en un monoplaza rojo. La victoria en Albert Park fue rotunda, prácticamente desde mitad de carrera ya estaba todo sentenciado, sólo una avería mecánica lo podía haber evitado. Uno de los artífices del triunfo es Bridgestone, que ha desarrollado unos neumáticos muy buenos. Los japoneses han acertado, cierto que también les ayudó una temperatura inusualmente moderada, fresca, pero ahora no están tan lejos de Michelin. En este terreno, quizás lo sorprendente fue que Rubens y sobre todo Schumacher tardaron mucho en realizar el cambio de gomas, con lo cual todavía no imaginamos el potencial real que poseen. En definitiva, un diez al equipo, a los neumáticos y por supuesto a los dos pilotos, Michael Schumacher y Rubens Barrichello.

Fernando Alonso fue el único de toda la parrilla que dio réplica, dentro de las posibilidades del Renault. Ejecutó una salida espectacular, en la que ganó la tercera posición y supo aguantar, apretar y distanciarse de los otros. No así Trulli, que aunque salió bien, Takuma Sato lo tocó por detrás y le rompió el difusor, algo que le perjudicó durante toda la carrera. Alonso no cometió ni un solo error, para aspirar a algo más le deben dar un coche mejor, aunque desde luego Renault ha trabajado muy bien porque en cinco meses han diseñado un motor muy fiable. Una de las diferencias entre Trulli y Fernando es la actitud; cuando el italiano tiene problemas se desinfla, justo al contrario de lo que sucede con Alonso, que se crece. En los entrenamientos clasificatorios, el español le 'metió' ¡seis décimas¡ Se podía pensar que Trulli llevaba mas gasolina, pero no era así.



(Abajo) En Australia, por detrás de los Ferrari, Fernando Alonso estuvo genial y subió al podio. Mejor, imposible.

Al margen de Ferrari y Renault, los otros dos grandes causaron una pobre impresión. Williams decepcionó, también es verdad que Juan Pablo perdió muchas posiciones en la salida y que eso le perjudicó durante la carrera, pero otra vez en los pit stop, Williams volvió a fallar. Continúa mostrando con demasiada frecuencia equivocaciones en los cambios de ruedas y en el repostaje, parece mentira, pero no acaban de aclararse. Montoya luchó como un campeón, adelantó pilotos, algo complicado en Albert Park, mientras que Ralf estuvo discreto.

McLaren no levantó cabeza en todo el fin de semana, ni en los libres, ni en los oficiales, ni en carrera. Räikkönen sufrió problemas mecánicos, una perdida de agua y la consiguiente rotura del motor. Coulthard, después de haber salido en la 12ª posición, se la jugó y fue a dos cambios de gomas. Al menos acabo octavo y sumó un punto. Es raro lo que pasa en McLaren, durante este invierno han probado muchas cosas pero han cometido despistes imperdonables para un equipo de su nivel, como se dice popularmente se fueron de Melbourne "con el rabo entre las piernas". Les costará bastante salir del túnel, tienen gran capacidad de reacción, pero de todas maneras no están, en estos momentos, para luchar por el campeonato.

Junto a estas dos decepciones, contrasta la positiva sorpresa de BAR. En la pretemporada marcaron tiempos muy rápidos, muchos no se los creyeron –entre ellos yo–, pero han demostrado que eran ciertos. Tienen un potencial para luchar entre los cinco o seis primeros. Es un paso muy grande en un equipo donde no han tenido nunca la certeza de hacer las cosas como Dios manda. Button realizó una carrera estupenda, consiguió estar en los puntos y Sato finalizó, lo cual ya es importante. El balance de Toyota es negativo. Mike Gascoyne no ha podido aplicar todavíasu experiencia para mejorar el coche. Sauber, después de toda la polémica sobre si su monoplaza era una copia del Ferrari de 2003, tampoco se les vio nada especial, teniendo en cuenta que los pilotos son, a priori, de lo mejor de la parrilla. Mark Webber estuvo a punto de dar la sorpresa con el Jaguar, daba la impresión de que corría mucho más que el año pasado, se notaba el espíritu de jugar en casa. Realizó unos entrenamientos formidables, sexto, y se le vio competitivo hasta que un problema con el cambio le obligó a retirarse. Su compañero, Klien, supo aguantar el coche, cometió los errores del novato pero llegó a la meta, proporcionando mucha información al equipo. En Jordan, se suman al grupo de los rezagados, a Nick Heidfeld ni se le vio, mientras que su compañero Giorgio Pantano estuvo mucho mejor. En Minardi, problemas y problemas por todos los sitios, mecánicos y electrónicos, pero ellos siguen trabajando. Buen debut para Gianmaria Bruni, más rápido que su compañero Baumgartner.

'Cuando tiene problemas, Trulli se desinfla, justo al contrario de lo que sucede con Alonso, que se crece'

AUTOMOVILISM



Javier del Arco

La Scuderia Ferrari y Michael Schumacher marcan la pauta en un suma y sigue de la temporada 2003.

Bueno, ya estamos de nuevo en la piscina: se acabó el invierno y todos –los equipos, los pilotos y nosotros– tenemos que echarnos al agua y nadar los 18 largos previstos hasta llegar a Sao Paulo y rubricar lo ya decidido o lo que quede por decidir el 24 de octubre.

Mejor dicho: nos hemos tirado ya. El domingo, día 1. Y estaba más bien fría... para casi todos. Porque ¿dónde estaban las maravillas cantadas por McLaren y Williams en el Circuit, en Jerez o en Cheste? Desde el viernes por la mañana, los Ferrari marcaron la pauta en un suma y sigue de la temporada 2003 y ni los cambios reglamentarios ni los nuevos monoplazas ni la preparación invernal pudieron evitar que Michael Schumacher llevase su récord personal a 56 poles (y ¡ojo, Ayrton!, que sólo le faltan 9...), 92 salidas en primera línea, 71 victorias, 57 vueltas rápidas y 123 podios en 195 Grandes Premios disputados, a la par que el *score* de la Scuderia –en 687 participaciones– se enriquecía con una nueva pole (la 167ª), otra primera línea de parrilla copada (la 43ª), un nuevo doblete (y van 62...) y una nueva victoria partiendo de la pole (92ª). En fin, apabullante. Al párroco de Maranello se le debieron quedar las manos peladas de tanto tirar de las cuerdas para tocar las campanas.

(Abajo) Los *tifosi*, versión australiana, dieron rienda suelta a su pasión con el doblete de la Scuderia Ferrari en la primera prueba.

¡Lástima que la carrera apenas durase 10 segundos, unos 200 metros, que es la distancia que separaba al poleman de la primera curva. En ese breve lapso de tiempo –o en esa corta distancia, como prefieras– se fraguó no ya la carrera sino nada menos que el podio definitivo: mientras los Ferrari iniciaban el despegue que menos de hora y media más tarde los haría amos y señores de todo lo ganable y dejaría bien sentada su increíble superioridad inicial, Fernando Alonso arrancaba con una autoridad y un dominio de la situación impropios de su relativa experiencia y desde la tercera línea se catapultaba a la tercera posición, ganándole nada menos que a Juan Pablo Montoya un mano a mano que le costó muy caro al colombiano, pues se salió de la pista y ahí mismo quedó relegado a la lucha por un punto más o menos, pero lejos del podio en movimiento que formaban los dos Ferrari y el Renault de Alonso.



Y ya está: las restantes 57,8 vueltas tuvieron como alicientes algunos duelos menores y la tensa espera, vuelta a vuelta, pit stop tras pit stop, para ver si "a los de delante les pasaba algo".

Pero no les pasó nada. Al contrario: el imperturbable líder –el que "este año ya no tendría la motivación de los anteriores"...– llevó a cabo una carrera que en muy poco o en nada se distinguió, desde dentro del cockpit, de los simulacros llevados a cabo durante el invierno en Fiorano, Mugello o Imola.

De modo que, aparte de la humorada de tirarse uno la noche en blanco para vivir la carrera con la magia añadida del directo, nada: todo sigue igual.

Ferrari con varios largos de ventaja, Schumi con más hambre que nunca por conseguir su 7º título mundial –que lo confirmaría como el mejor piloto de todos los tiempos (si es que todavía hay quien crea que no lo es...)– tras doce temporadas y media en F1, ocho de ellas con Ferrari (ésta es la 9ª, todo un récord), Barrichello feliz con su puesto de 'segundo del mejor' y dispuesto a serlo mientras éste no confirme su título (luego, ya vendrán las victorias y las recompensas para Rubens...) y Fernando Alonso confirmándose en el estrellato de la F1 como el valor más firme... entre los que no llevan un Ferrari. O sea que Telefónica puede estar tranquila con su inversión: se va a ver mucho alerón trasero de Renault esta temporada...

Los demás, van a tener que reaccionar. El Williams FW26, con su aspecto poco convencional, no está a la altura del Ferrari F2004, pese a que el 4º y 5º puestos de Ralf Schumacher y *Juancho* Montoya en Melbourne, permiten al equipo de sir Frank Williams ocupar la segunda posición provisional del Campeonato (con la mitad de puntos que Ferrari). Y el McLaren MP4-19, en el que tantas esperanzas se han depositado...

En fin, que, como dijo Michael Schumacher, "ésta ha sido la primera carrera de la temporada y es arriesgado sacar conclusiones" y, como apostilló su 'guardaespaldas' Rubens Barrichello, "conviene poner los pies en el suelo".

Correcto. Pero luego va Fernando Alonso y dice: "El R24 todavía puede ser más competitivo; cuando lleguemos a Europa...".

¿Más competitivo? Pues si en Melbourne llega a ser más competitivo, gana. O sea que...

A título de curiosidad: 26 de los 55 Campeones del Mundo desde 1950 iniciaron la temporada ganando el primer Gran Premio de la misma. Y, concretamente, Fangio lo hizo en sus cinco años triunfales (1951, 54, 55, 56 y 57) y Schumacher en cinco de sus seis; la única vez que rompió la norma fue en 2003.

De modo que repito: o sea, que...

'Fernando Alonso dice que el R24 será más competitivo en Europa. Pues si lo llega a ser en Melbourne, gana'

MARK HORSBURGH/LAT



He aquí el aspecto definitivo del R24 en Australia, pero lo viste en *F1 Racing* primero.

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, integras o extractadas, así como de responder personalmente a su remitente.

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

Puntualización sobre BRM

Me sorprendió ver el mes pasado en *F1 Racing* un pequeño error en la columna de Javier del Arco –cuya pasión y conocimientos son de todos conocidos–, ya que se habla, en el homenaje a Louis Stanley, de un BRM con motor H16 y compresor rugiendo en Pedralbes. Pero esos BRM eran los P15 V16, no H16.

Dicha participación de BRM en Pedralbes se produjo en 1950, en el GP de la Peña Rhin, prueba no puntuable. El modelo P15 tenía efectivamente un motor V16 a 135° con compresor y, como apuntaba Javier, la prensa de la época –pecando de entusiasmo– le atribuyó una velocidad punta de 300 km/h.

En cuanto al motor H16, dos *flat 8* invertidos, entró en liza con el cambio de reglamentación de 1966; equipaba al modelo P83 de BRM, pero también al Lotus 43 pues, en aquella época, Lotus, como muchas otras escuderías, montaba viejos motores Climax de 4 cilindros y 2.500cc o V8 de 1.500cc ligeramente subidos de cilindrada, cuando el tope era de tres litros, como los magníficos V12 de Ferrari o los V8 Repco que hicieron campeón a Jack Brabham.

El H16 fue un capricho del ingeniero Tony Rudd, que provenía del mundo de la aeronáutica y concibió dicho motor como si de un avión se tratara; extremadamente complejo y difícil de poner a punto, nació en teoría con 420 CV que nunca aparecieron y se esperaba que en su última evolución llegara a los 600. Sólo obtuvo una victoria, con Jim Clark y su Lotus 43 en Watkins Glen, después del abandono de Brabham, Bandini y Surtees, que habían dejado atrás a todos sus rivales. En el 67 el H16 dio un sinfín de disgustos a los pilotos y a final de temporada ya estaba en marcha un V12 que mandó al H16 al museo.

Guillermo Romaní, Formentera (Baleares)
rumanix@terra.es

Mucho por muy poco

Soy socio colaborador del Circuit de Catalunya desde la temporada 99 y he notado que cada año las cuotas se han ido incrementando, así como los precios de las entradas normales.

Hasta aquí lo encuentro del todo lógico, pero desde hace un par o tres de años los socios ya no podemos entrar en la zona de colaboradores con un acompañante que haya comprado una entrada de pelouse. Hace unas temporadas se dijo que se haría una segunda zona de colaboradores, porque en la de final de recta ya no cabíamos y por esta razón ya no podíamos entrar con acompañante; ¿alguien la ha visto? Por otro lado, los precios siguen subiendo poco a poco y, aun así, este año decidimos hacer socio a mi padre, pero cuál fue mi sorpresa cuando me llamaron del Circuit para decirme que era imposible hacer nuevos socios colaboradores de pelouse porque el cupo estaba lleno y, lejos de decirme que el nombre de mi padre restaría en una lista de espera, me propusieron que me hiciera socio de tribuna (con unos precios bastante más elevados, lógicamente).


Un GP sería inviable sin estos hombres.

¿Cómo puede ser que el Circuit, que nunca se ha llenado, tenga un límite de socios colaboradores? ¿No será que se ven venir muchas ventas de entradas con la *Alonsomanía*? ¿Por qué a los socios de tribuna se les 'mima' más y se les regala una gorra de Renault y a los de pelouse nos tienen en una zona que parece una lata de sardinas? ¿No será que cuesta más llenar las tribunas y por eso quieren captar socios? Cuando nos captaron a nosotros también nos ofrecieron mucho, y ahora que ya no nos necesitan nos van recortando las ventajas.

Recuerdo que la publicidad del Circuit es *'Molt per molt poc'* ('Mucho por muy poco'). ¿Qué es mucho, el precio? ¿Qué es poco, las ventajas?

Joan Codina Onofre, Barcelona
uglidibussin@hotmail.com

¿Cómo aguanta Minardi?

Siento un interés especial por saber cómo se las ingenian los equipos más modestos de la parrilla para sobrevivir una temporada tras otra soportando los tremendos gastos que origina el increíble espectáculo de la F1.

Cómo es el día a día de una escudería como Minardi, con unos recursos económicos ajustados, y cómo consiguen poner dos monoplazas en pista todas las temporadas.

Y otra cuestión, como Oficial de Pista del Circuit de Catalunya, me gustaría que toda la nueva afición que se incorpora por primera vez a la F1 conociera realmente la importancia de

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

nuestro trabajo junto al muro, un reportaje al menos, en honor a la memoria de los Oficiales y compañeros fallecidos en carrera, en el transcurso de estos años.

Somos tan protagonistas como los que van dentro del cockpit. Rescatar un F1 en una escapatoria sin que intervenga el Safety Car y ver pasar el resto de coches junto a ti, sin levantar el pie y con sus bigotes acercándose como amenazantes cuchillas, requiere 'algo' de sangre fría.

Un saludo a los Oficiales del Control 1, los de la pata de jamón.

Javier Rosales, Barcelona

Descubrir el Renault R24

Tras leer los números 60 y 61 de *F1 Racing* no he podido resistirme a escribir.

Sólo quería daros la enhorabuena por los magníficos artículos de 'El R24 en exclusiva'. Me han entusiasmado y he aprendido mucho con ellos.

Esto es lo que me gusta de la revista, que nos enseñéis cosas que no podemos saber desde otras fuentes de información.

También estoy de acuerdo con Marc Sanz Pérez *(F1 Racing* Nº 61) acerca de lo del especial de Senna; sería un buen homenaje al hombre gracias al cual sigo este maravilloso deporte.

Alberto Canales, e-mail

Gracias a Tele 5

Antes de nada me gustaría hacerles saber que me encanta el trabajo que hacen, y lo más sorprendente es que cada nuevo número es mejor que el anterior.

Quería manifestar que me alegré muchísimo al saber que Tele 5 retransmitiría este año y el siguiente la F1.

Yo era un crío cuando ellos me acercaron el poder de este deporte que finalmente ha acabado por enamorarme. Si no llega a ser por ellos, no hubiese disfrutado de todos esos grandes premios que retransmitieron con tanta profesionalidad y probablemente no estaría interesado por este deporte.

Y por eso me alegro de que sean ellos, al igual que vosotros, los que nos enseñen cómo Fernando Alonso gana carreras y lucha por el campeonato.

Francisco José Valero Martínez, e-mail

La estrella más brillante

Algunos acabáis de llegar a esto de la F1, otros llevamos más de una década y otros (les envidio) llevan toda una vida, quizás desde 1950 o antes. Algunos habréis oído hablar del fenómeno Ayrton Senna, otros le vimos pilotar y por desgracia perder la vida un trágico 1 de mayo en Imola hace ya 10 años, y los más veteranos le vieron debutar con un Toleman en Brasil allá en 1984.

No puedo explicar con palabras lo que la F1 perdió aquel día, quizás al mejor piloto de todos los tiempos, quizás al ser humano más obstinado y dedicado que ha tenido este bendito deporte, pero sobre todo perdimos a Ayrton Senna.

Yo nunca le consideré un mito, ni mucho menos un Dios como se le consideraba en su Sao Paulo natal, pero sí un fuera de serie, el eslabón perdido de la cadena de los escogidos, el mago de la perfección, el rey de la Pole Position y el sinónimo más fiel del riesgo y la temeridad.

Nunca sabremos lo que le mató, pero podemos estar seguros de que murió haciendo lo que más le gustaba. No puedo evitar llorar cada vez que recuerdo lo sucedido: "Un momento, hay esperanza, ha movido la cabeza", comentaba el locutor de Tele 5 aquel día. Por desgracia una pieza del Williams había impactado en su cabeza y Ayrton murió en el acto; aquel movimiento era sólo la última gota de sangre que llegó a su cabeza, intentando salvar una vida que desde entonces comenzó a mitificarse.

Ahora han pasado 10 años, existen grandes pilotos y el relevo generacional está asegurado, pero entonces la F1 se quedó huérfana. Aquella noche, en mi habitación, lloré porque habíamos perdido al último 'Gran Guerrero'. Lo cierto es que pude contemplar como una nueva estrella, que antes no estaba allí, brillaba ahora en el firmamento con más fuerza que ninguna otra.

Puede que la F1 perdiera para siempre a Ayrton, pero el firmamento ganó una estrella. Incluso pocos meses después pude comprobar cómo el cielo ganaba otra estrella y se situaba junto a la que entonces había pasado a ser mi favorita, y es que Juan Manuel nos había abandonado también.

No puedo expresar lo difícil que ha sido para mí escribir estas líneas. Lo he hecho porque creo que el 1 de mayo de 1994 perdimos algo más que un piloto, perdimos la ilusión por sentarnos delante del televisor a presenciar el espectáculo de antaño y ganamos un miedo terrible al ver salirse un monoplaza del trazado.

Hoy la pesadilla ha terminado, pero él nunca volverá. Descanse en paz, Ayrton Senna da Silva.

Daniel Crespo de Lama, Madrid
merdannyry@hotmail.com



Senna, 10 años ya, 10 años tan sólo.

ARCHIVO LAT

2004 será nuestro año

Siento que el que acaba de comenzar será uno de los más emocionantes campeonatos del mundo: nuevas normas, nuevos circuitos y Fernando Alonso... demostrando todo lo que puede llegar a conseguir.

Para Fernando Alonso este año puede ser crucial en su trayectoria. Como piloto ha logrado batir récords, pero como persona ha demostrado una enorme humildad con respecto a todo lo que sucedió en la temporada pasada.

Por ello animo a todos los aficionados a ser consecuentes y estar con él en los malos momentos, los que espero que nunca llegue a sufrir.

Suerte a Fernando y ojalá lleguen más españoles a la F1.

Isidro Clemente Ricolfe, Valencia

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

PILOTO: RENAULT

Fernando Alonso

Sobre el podio en Australia, un año repleto de cambios y la sucesión de Schumi

Hay que empezar hablando del podio de Melbourne. ¿Realmente lo esperaba?
Subir al podio es algo que nunca debes dejar a un lado. Siempre es bueno pensar que puedes subir a él. La verdad es que la carrera fue perfecta. Creo que fue la carrera soñada, y la verdad es que al final logré un podio más fácilmente de lo esperado, porque mi intención era la de puntuar. Hice una buena salida y si no llega a ser porque Montoya me desplazó un poco, hubiese podido llegar incluso a pelear con los Ferrari. Habíamos decidido hacer dos tandas cortas con neumáticos nuevos y poca gasolina para intentar abrir hueco con respecto a los demás. Sabíamos que con los Ferrari iba a ser muy difícil, pero al menos con esta táctica pude abrir un hueco que nos permitió hacer una última parada tranquila y conservadora.

Este año se ha eliminado el control de arrancada para la salida. ¿Cómo consiguió una maniobra tan brillante?
La verdad es que el equipo ha hecho en la pretemporada un gran trabajo con el sistema de salida. Aunque sea manual, seguimos teniendo un gran control de tracción y eso permite maniobrar con mayor seguridad en los primeros metros de la carrera. También ha habido otros cambios, y creo que el tema de disponer de un solo motor es algo que condiciona bastante. Con la nueva normativa del motor único siempre tienes que estar pendiente del propulsor y con la mosca detrás de la oreja. No se puede arriesgar más de lo necesario porque te la juegas. Hay muchas piezas y muchos factores en F1 y es delicado, puede surgir cualquier problema aunque no sea el motor. La carrera es larga, el fin de semana es largo y acabar sabemos que es siempre complicado.

¿Cree que las nuevas reglas cumplirán el objetivo de reducir los costes en F1?
No lo creo. Utilizamos un motor por fin de semana, pero tenemos que probar el doble que el año pasado para tener fiabilidad, gastar más para tener mejores materiales en el motor y que aguante más, y tenemos un equipo de investigación en Francia, para desarrollar el motor y que aguante más, así que el presupuesto es bastante mas elevado que el del año pasado.

Más novedades. ¿Echan de menos la sesión de tests privados del viernes?
La verdad es que sí, porque el sábado quizá no haya el tiempo necesario para hacer todo lo que pensamos y nos puede resultar un poco más difícil elegir los neumáticos con tan pocas tandas de vueltas, pero es lo mismo para todos y todos estamos en la misma situación. Creo que las cosas eran mejores el año pasado. Tener las sesiones ahora tan juntas, significa que en la primera no se puede sacar el máximo partido, porque si cometes un error no puedes salir en la segunda o lo tienes que hacer con el coche de reserva y perder diez puestos; creo que no sirven de mucho y no me gustan.

Volviendo a Australia. ¿Piensa que esta primera carrera sirve de referencia para la primera parte de la temporada?
Como dice Michael Schumacher, la primera carrera no puede servir de referencia, es pronto para hacer cálculos, y no creo que la tónica de esta primera carrera se repita en los próximos Grandes Premios. Lo que es evidente es que tenemos un coche mejor que el del año pasado, más fiable y que nos permite correr con más confianza. La carrera de Australia no creo que sea significativa; luego, en Malasia, vamos a un circuito con mucho calor; luego a Bahrein, a un circuito que no conocemos. El campeonato de verdad empezará más avanzada la temporada.

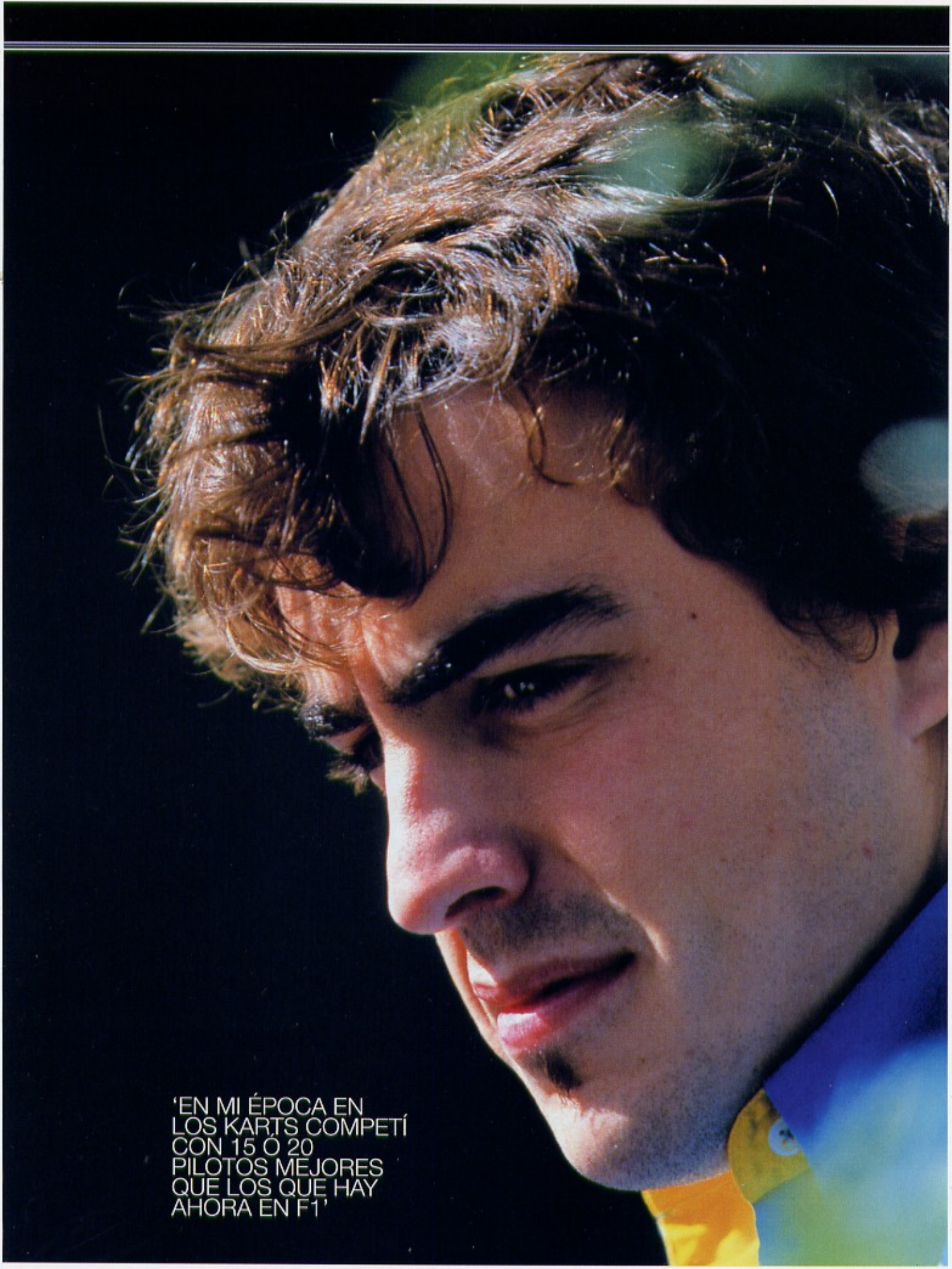
Ha subido al podio junto a Michael Schumacher y ya hay mucha gente que le ve como su sustituto. Incluso Luca di Montezemolo dice que pueden pensar en usted. ¿Cómo lo valora?
Cuando vengan a hablar conmigo y lo oiga con sus palabras me lo creeré, ya que mientras lo lea en la prensa no sabré si es verdad o es mentira. Pero siempre es bueno que se hable bien de ti. Cuando haces unas buenas carreras, se habla bien de ti y cuando las haces malas, se habla mal; lo importante es seguir haciendo lo tuyo. Soy joven, tengo 22 años, tengo tiempo para aprender y crecer como piloto. Luego veremos si puedo ganar tanto como Schumacher.

¿Cree que hay un nivel de élite en la F1 o piensa que harían falta más pilotos con opciones?
Para mí los mejores no están en la parrilla. En mi época en los karts yo tuve la oportunidad de competir con 15 ó 20 pilotos mejores que los que ahora hay en la actual F1. Y ellos no están aquí simplemente porque no han tenido suerte. Los mejores pilotos no están en la F1 porque quizás no han dispuesto del presupuesto necesario o de la suerte que les hacía falta. En cambio, he de admitir que yo sí tuve esa fortuna y la oportunidad de conseguirlo.

Para finalizar, ¿piensa que ese podio puede incrementar la presión sobre usted y el equipo?
Presión es difícil tener más. La presión aumenta cuando hay mejoras en el motor o llegas a un circuito en el que puedes conseguir el podio o la victoria. Ellos saben que en carrera los dos pilotos cumplimos al 110 por cien. A veces es verdad que en entrenamientos nos falta un pelín de tensión, pero al final de la carrera todos los del equipo estaban felices, así que no creo que tengamos más presión. Ya vamos al límite cada día.



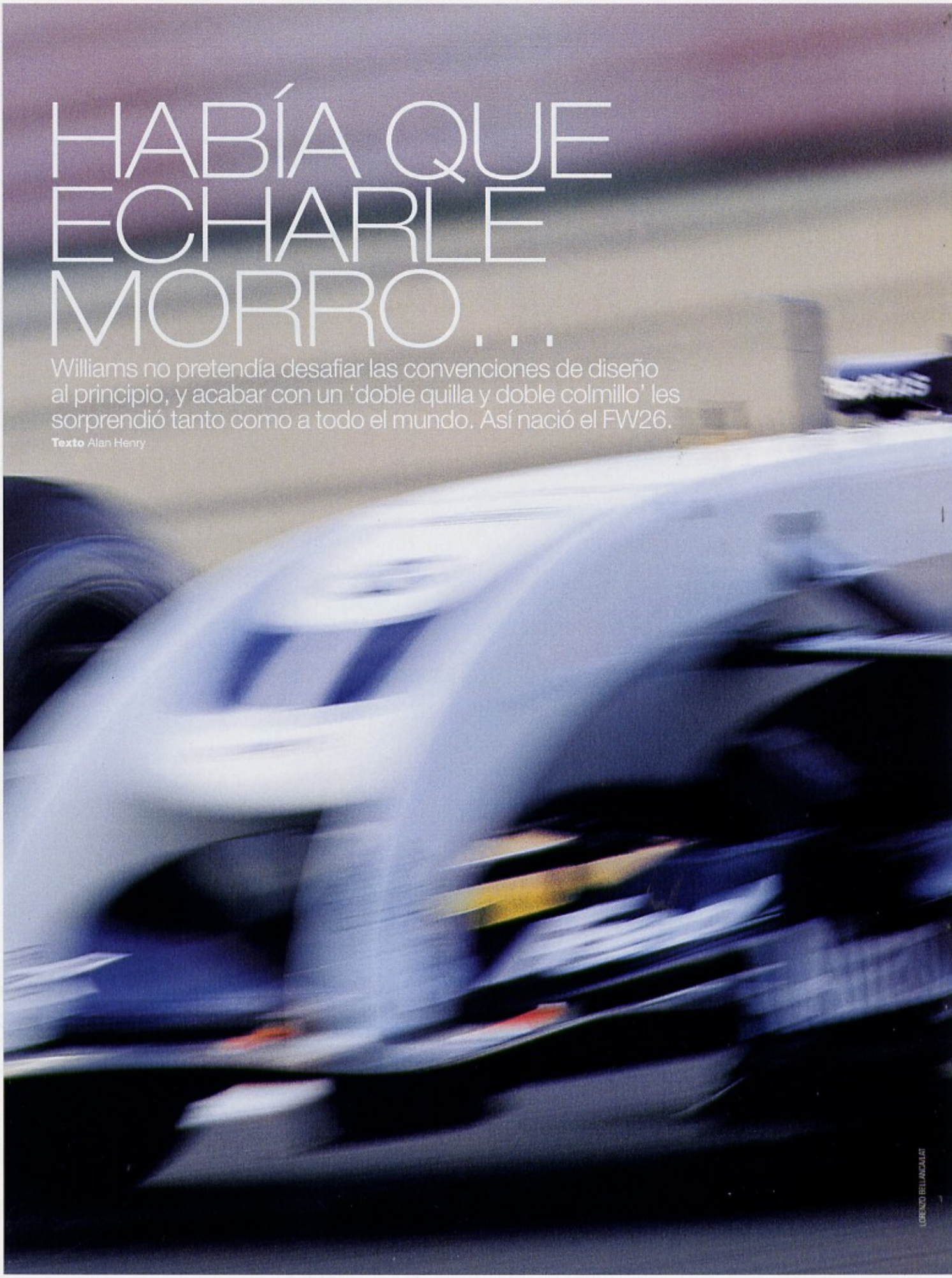
El quinto podio de Fernando Alonso en F1 fue fruto de una actuación tan impecable como la que dio el doblete a Ferrari. El piloto asturiano de Renault no renuncia a nada y su equipo tampoco.


'EN MI ÉPOCA EN
LOS KARTS COMPETÍ
CON 15 Ó 20
PILOTOS MEJORES
QUE LOS QUE HAY
AHORA EN F1'

HABÍA QUE ECHARLE MORRO...

Williams no pretendía desafiar las convenciones de diseño al principio, y acabar con un 'doble quilla y doble colmillo' les sorprendió tanto como a todo el mundo. Así nació el FW26.

Texto Alan Henry



LORENZO BELLANCALAT



Montoya se familiariza con el FW26 en Montmeló, donde los primeros tests se centran en largas tandas para probar los Michelin.

'CUANDO EL FW26 APARECIÓ EN VALENCIA, HUBO EXCLAMACIONES DE INCREDULIDAD Y ADMIRACIÓN'

Que no quepa la menor duda, en enero y febrero este F1 puso a todos sus rivales en la necesidad de hacer algo. Cuando el Williams-BMW FW26 de 'doble colmillo' apareció en Valencia, las reacciones variaron entre exclamaciones de incredulidad y callada admiración. Entre la competencia también fueron muy diversas. Por un lado estaban los engreídos que 'ya lo habían probado y no funcionó'. Por otro, los que entonaron el 'más vale que echemos un vistazo en el túnel de viento'.

Con todo, Patrick Head –el curtido director técnico de Williams, ya en su cuarta década de F1– se muestra tajante acerca del FW26 y su discutible aspecto.

"Me importa un rábano que la gente subestime lo que hemos hecho", dice resueltamente. "El coche hablará por sí mismo durante la temporada. Ya es mejor que el FW25, y nos ofrece una sólida base sobre la que evolucionar durante el año".

Y desde luego, el FW26 habló por sí mismo en la pretemporada. Es la culminación de más de un año de trabajo. Y, mientras os disponéis a observar su progreso durante la temporada 2004, pensad en esto: el proceso de diseño en F1 es tan continuado y sin fisuras que en la sede del equipo en Grove ya tienen entre manos el trabajo de conceptualización del FW27.

Pero, de momento, nuestro interés radica en el diario del desarrollo del FW26. Así pues, recordemos con Patrick los ►



Head (izda.) sigue los progresos en Montmeló junto a Sam Michael, ingeniero jefe de operaciones; Montoya (dcha.) en el box en Jerez, en los tests de febrero.



primeros días del FW26, cuando no era más que una 'vida' en potencia.

ENERO 2003

Llega el nuevo año y el equipo de diseño de Williams está por empezar a conceptualizar el coche de 2004. Pero hay un contratiempo: problemas con el FW25 de 2003 retrasarán durante varias semanas la marcha del FW26. Es frustrante. "Cuanto antes empieces a diseñar un nuevo coche", dice Patrick, "más tiempo tendrás para distintas iteraciones y cálculos antes de que tengas que fijar de manera definitiva la geometría de ciertos elementos.

"Al principio se preparó un plan que definió la geometría del monocasco y la célula de supervivencia. Éste es un punto de partida crucial, puesto que los pontones se integran con la célula de supervivencia; e igualmente la toma de aire del motor está relacionada con la célula de supervivencia. De modo que tenemos que facilitar la geometría del chasis bastante pronto".

Patrick dice que no se puede elaborar el molde para el chasis hasta haber entregado el diseño para la geometría del mismo –desarrollado en el túnel de viento– al departamento de diseño. Una vez hecho esto, el archivo informático se pasa a fabricación.

"Pero no existe un momento concreto en el que uno dice, bien, ésta es la configuración del FW26, ya podemos fabricarlo", explica Head. "En realidad, se trata de un camino continuado".

MARZO 2003

El trabajo en serio en el FW26 ya está en marcha, pero el diseñador jefe Gavin Fisher y la aerodinamista jefe Antonia Terzi están enzarzados en una discusión sobre la configuración del coche.

Pero, como dice Patrick, el diseño contemporáneo en F1 es un proceso ininterrumpido. Uno no se despide de un coche y luego piensa: "Bien, ¿y ahora qué hacemos?".

"Lógicamente, existe mucha interacción entre Gavin y Antonia en las etapas de diseño, y el programa de ensayos en el túnel está muy detallado. Así que Gavin sabrá lo que se está evaluando, y cuándo.

"Asimismo, cuando Antonia tenga algo que quiera incluir como parte del nuevo diseño, hablará con Gavin y le explicará cuál

'LA CONFIGURACIÓN DEL FW26 FUE OBJETO DE DISCUSIÓN ENTRE FISHER Y TERZI EN MARZO DE 2003'

es la geometría óptima de sus tests. Todo esto forma parte de la interacción normal, especialmente si afecta considerablemente al proceso de diseño, en cuyo caso Gavin me mantendrá informado".

"Todo el proceso es un compromiso entre las necesidades aerodinámicas y mecánicas", dice Antonia. "Así que el diálogo es constante entre Gavin, Patrick y yo. Yo hago propuestas aerodinámicas para las geometrías del coche y Gavin estudia la integración de los sistemas, principalmente mecánicos, dentro del conjunto. Esto implica compromiso por ambas partes, porque una solución rara vez es 100% eficaz tanto aerodinámica como mecánicamente".

En el FW25, la convergencia del morro y el alerón delantero aceleraba el aire que pasaba sobre el alerón. Pero la clave es ►



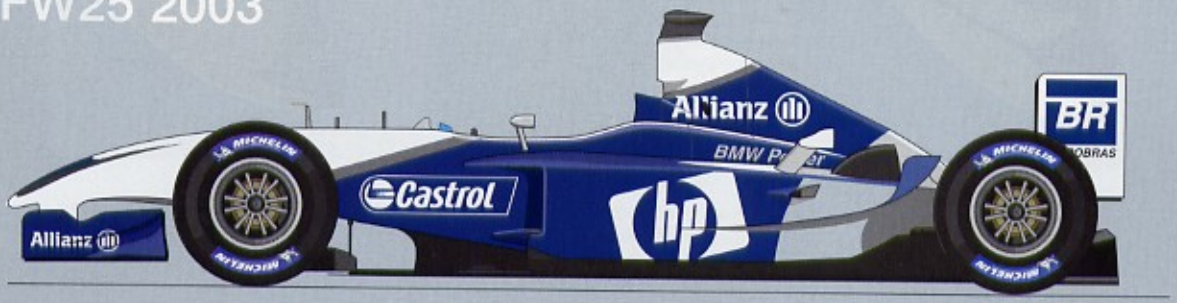
Circuit de Catalunya, 19-23 de enero: Gené (izda.) acumula kilómetros con el FW26 junto a los pilotos titulares.

El juego de las diferencias

Para los lectores de *F1 Racing*, el FW25 de 2003 fue el Coche del Año. El FW26, con los inconfundibles rasgos aerodinámicos visibles aquí, es un sólido candidato este año.

Ilustraciones Patricia Soler

FW25 2003



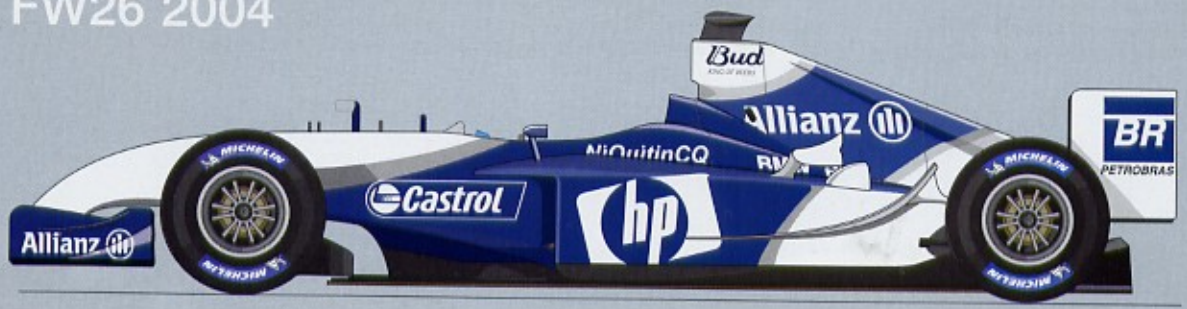


Morro estrecho clásico y la probada monoquilla. Tiene que ser el FW25.

>Datos técnicos FW25

Chasis	Composite de carbono
Disposición parte delantera	Monoquilla
Peso (con piloto)	600 kg
Motor	BMW P83
Ángulo de la V	90 grados
Cilindrada	2.998cc
Transmisión	Seis velocidades semiautomática
Frenos	Discos y pastillas Carbone Industrie, pinzas AP

FW26 2004



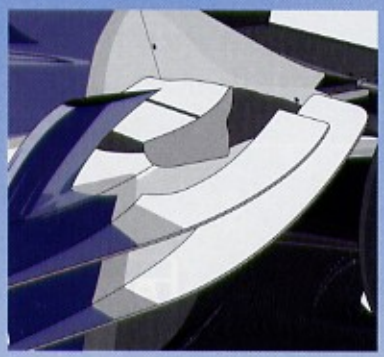


Ese morro de morsa que sigue la silueta de la doble quilla ha de ser el FW26.

>Datos técnicos FW26

Chasis	Composite de carbono
Disposición parte delantera	Doble quilla
Peso (con piloto)	600 kg
Motor	BMW P84
Ángulo de la V	90 grados
Cilindrada	2.998cc
Transmisión	Siete velocidades semiautomática
Frenos	Discos y pastillas Carbone Industrie, pinzas AP

EN LA OTRA PÁGINA, FOTO GRANDE: PETER SPIMEVLAT; RECUADRO IZDO.: CHARLES COATES/LAT; RECUADRO DCHO.: GLENN DUNBAR/LAT; ESTA PÁGINA, ARRIBA, LORENZO BELLANCA/LAT; ABAJO: DARREN HEATH



La doble aleta vista en Suzuka en 2003 (izda.) ha sido sustituida en 2004 por una única aleta curvada hacia arriba, junto con un winglet o apéndice aerodinámico modificado (dcha.).



'EN MAYO DE 2003 SE DECIDE SEGUIR EL PROGRAMA DEL NUEVO MORRO RADICAL. UNA BUENA JUGADA'

acelerar el aire en la parte inferior del ala, para generar baja presión y, por tanto, carga aerodinámica. Un agujero en el morro para evacuar aire de la parte superior rectificaría el problema, pero en lugar de eso sencillamente cortaron la parte delantera de un tajo. Y, *voilà*, ya tenemos el morro característico del FW26.

MAYO 2003

Se toma la decisión de seguir el programa del nuevo morro radical. Patrick recuerda por qué fue una buena jugada. "Siempre es posible dar un gran salto hacia delante, pero la parte del morro es una pequeña mejora de rendimiento para nuestro coche. Hacer un F1 mejor es cuestión de aplicar muchas mejoras muy pequeñas.

"No habríamos dedicado energía, esfuerzo y tiempo al aspecto estructural de la nueva configuración si no hubiera valido la pena. Pero no es que estemos hablando de algo como el efecto suelo".

Pero no va a soltar cifras concretas. "Hablamos de valores pequeños", repite.

La eficacia del nuevo morro dependerá de la adopción de puntos de anclaje 'desdoblados' de la suspensión delantera inferior. En retrospectiva, Patrick considera que está convencido, pero por poco. "La gente ha hablado de la doble quilla, la monoquilla y todo eso", dice pensativo. "Es interesante el hecho de que los coches que acabaron primero y segundo en el campeonato de constructores los dos últimos años tenían un único anclaje central".

La cuestión es muy simple. Por el brazo delantero del triángulo inferior pasan cargas de tracción muy elevadas, y toda esa carga vertical se transmite por el empujador. Como éste está dispuesto en diagonal para contener toda esa carga de alta compresión, se crea una carga complementaria a través del triángulo formado por los empujadores inclinados y los brazos delanteros de los triángulos de suspensión inferiores. Los brazos tratan de separarse enérgicamente, así que lo lógico sería empalmarlos en un único anclaje central. Eso es la monoquilla.

Patrick lo explica: "En cuanto empiezas a usar dos anclajes separados sin estructura de conexión, pierdes rigidez. Y el único modo de recuperar esa rigidez es añadir mucho material, y por tanto peso. Así que es necesaria una ventaja aerodinámica considerable para compensar esa falta de rigidez y ese peso extra".

Bien, Fisher y Terzi consiguieron convencer a Patrick de que la ventaja aerodinámica era mayor que la pérdida en peso/rigidez. Antes del FW26, Head habría afirmado lo contrario.

"Pero aun así es algo muy sutil", dice. "Hoy día ya no me llaman y me dicen que hemos ganado un 5% de apoyo aerodinámico. Es más probable que sea un 0,5 ó un 0,2%. Pero no puedes decir: 'Oh, eso es tan poco que vamos a dejarlo correr'. Sumadas, todas estas pequeñas cosas se convierten en un 1 ó 2%".

JUNIO 2003

El nuevo cambio de siete marchas recibe la luz verde. El de seis cae víctima de las nuevas normas del motor. Las simulaciones no muestran mejora en los tiempos por vuelta; de hecho, la nueva caja será ligeramente más larga y pesada.

Los tests de Jerez se centraron en las gomas, pero la fiabilidad y potencia del motor fueron todo un alivio.





"El nuevo reglamento motorista hace necesario ser capaces de administrar la vida del motor, y el principal modo de hacerlo es variar el régimen al que lo hacemos girar", dice Patrick. "Un cambio de siete marchas nos permite administrarlo mejor. Podríamos escalonarlo para seis marchas y luego, si concluimos que no podemos ganar otra posición, tenemos una superdirecta, de modo que podemos reducir el régimen del motor en 500-600 rpm o así".

El cambio se diseñó en Grove; la carcasa, fundida en aluminio de pared fina, la fabricó en Landshut el mismo equipo que hizo las culatas y el bloque del propulsor P84. BMW diseñó la geometría de los engranajes de la caja, que fueron tallados y fabricados en Dingolfing, donde BMW fabrica los engranajes cónicos para sus motocicletas con transmisión por cardán.

JULIO 2003
El BMW P84 V10 ruge por primera vez en el banco de pruebas de Múnich. En un principio, el director de competición de BMW, Mario Theissen, espera una reducción del 10% de potencia respecto a los 925 CV disponibles antes de que se introdujera la norma de un solo motor por fin de semana para 2004. Pero Theissen no tarda en darse cuenta de que tal vez fuera algo pesimista. Parece que el nuevo P84 igualará la potencia del motor de 2003, a pesar de la necesidad de mayor durabilidad.

18 SEPTIEMBRE, 2003
Primer test del FW25B laboratorio. Básicamente se trata del chasis del año pasado con el motor BMW P84 y la transmisión de siete marchas, hecha en la fundición de BMW en Múnich.

OCTUBRE 2003
El primer chasis FW26 está terminado. Se llevan a cabo los tests de presión e impacto en el morro; el departamento de composites de Grove finaliza todos los ensayos preliminares y labores de valoración. "La combinación del diseño y construcción del morro era distinta a como lo hacíamos antes", dice Patrick. "Hemos sido capaces de mantener las fuerzas longitudinales controlando el modo en que el morro se deforma y hasta dónde se deforma".

7-13 ENERO, 2004, JEREZ
Tras la presentación oficial en Valencia, el equipo se desplaza a Jerez, donde el probador Marc Gené sigue con el desarrollo del FW25B. Ralf Schumacher prueba el FW26 y lo califica de "muy prometedor", a pesar del mal tiempo. ►

Máximo despliegue de fuerzas en febrero en Jerez (abajo), incluido Antonio Pizzonia, que vuelve como probador.

sF1 Team



EN LA OTRA PÁGINA, FOTO GRANDE: GLENN DUNBAR/LAT; ILUSTRACIONES: PATRICIA SOLER; ESTA PÁGINA: DARREN HEATH





Marc Gené probando el FW25B en Jerez (izda.) el pasado mes de diciembre; Montoya y el director de competición de BMW Mario Theissen (dcha.) hablan de sus progresos en Valencia.

19-23 ENERO, MONTMELÓ

El equipo se pone manos a la obra de verdad, con Gené, Montoya y Schumacher presentes, mientras que Nico Rosberg se foguea con un FW25. La atención se centra en el índice de degradación de los Michelin en tandas largas.

27-29 ENERO, CHESTE

El equipo completa más de 2.000 km con el coche nuevo durante tres días. Dolores abdominales impiden rodar a Ralf el tercer día, y Gené le sustituye para acompañar a Montoya. Antonio Pizzonia vuelve al equipo de tests Williams y corresponde la buena acogida que le dispensan marcando el mejor tiempo con el FW25B. "No nos preguntéis qué le hizo Jaguar", dice una fuente de Williams. "No tenemos ni idea".

2-6 FEBRERO, MONTMELÓ

Cinco pilotos en acción. Schumacher, Montoya y Gené se turnan en las tareas de reglajes del motor y de los sistemas de control de tracción, además de recorrer tandas de carrera. Pizzonia y Nelson Piquet Jr. ruedan con el FW25, practicando salidas manuales (el reglamento FIA 2004 prohibe el control de arrancada).

11-15 FEBRERO, JEREZ

Ralf Schumacher, Montoya, Pizzonia y Gené en pista. Inesperados problemas de cambio frustran lo que hasta el momento estaban siendo unos útiles tests de neumáticos. "Estos problemas de transmisión no habían surgido antes", explica Patrick. "Ya tenemos arreglos en cantera, pero al principio tuvimos que quedarnos en el box mirando toda esa metralla".

18-20 FEBRERO, CHESTE

Montoya, Schumacher y Gené vuelven a rodar. Un test provechoso. El FW26 se revela consistente, rápido y versátil, pero nadie se deja llevar por el optimismo. Queda menos de un mes para Melbourne. La tensión aumenta.

25-26 FEBRERO, IMOLA

Último esfuerzo antes de Melbourne, y las condiciones no podrían ser más distintas de las que se esperan en Australia. La pretemporada del FW26 acaba con un frío glacial, mientras una incesante cortina de lluvia helada envuelve el circuito. El invierno italiano rara vez es peor que esto.

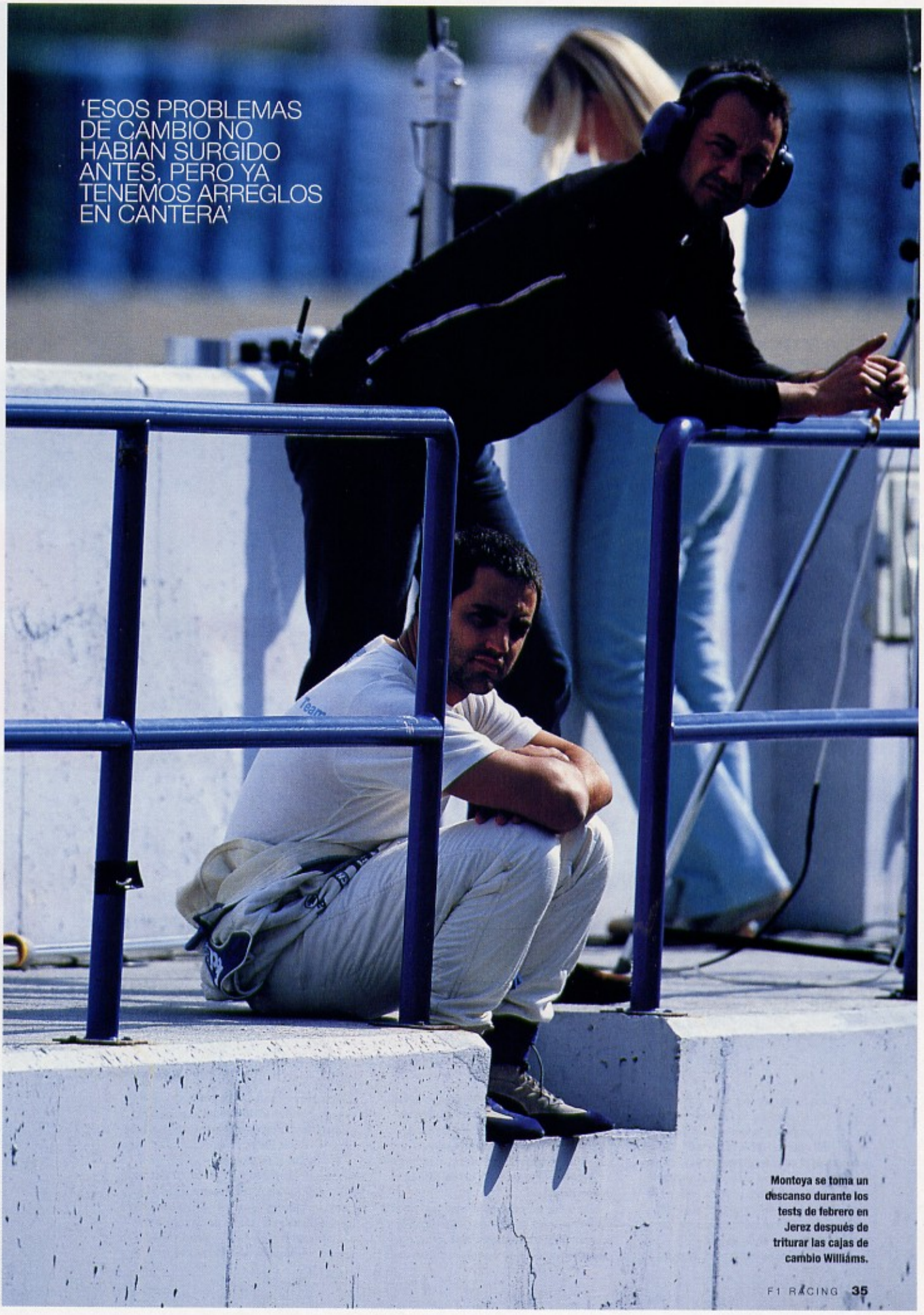
Ralf rueda el primer día. Se concentra en las últimas labores de reglajes y evalúa brevemente un nuevo neumático Michelin destinado al GP de San Marino. Acaba la jornada con un mejor tiempo de 1m 21,869s, el más rápido por delante del Ferrari de su hermano Michael.

Montoya toma el volante el día siguiente bajo un tiempo sombrío. Al principio la pista está resbaladiza y con hielo, pero lleva a cabo interesantes tests del control de tracción con intermedios. Luego compara otro par más de compuestos Michelin.

La preparación está por fin completada; los coches embarcan en los aviones rumbo a Australia. Y ya sabéis lo que sucedió allí.



Ralf (arriba) da una paliza a los frenos en Jerez; desde el principio el FW26 le pareció "muy prometedor".



Montoya se toma un descanso durante los tests de febrero en Jerez después de triturar las cajas de cambio Williáms.

EN LA OTRA PÁGINA, FOTO GRANDE Y RECUADRO ODO.: GLENN DUNBAR/LAT; RECUADRO DCHO.: MALCOLM GRIFFITHS/LAT. ESTA PÁGINA: GLENN DUNBAR/LAT

El bola

Hace falta algo de estrategia para sacar lo mejor de algunos pilotos, y Juan sabe apreciar una maniobra original. Bola azul, pregunta amable; bola roja, pregunta peliaguda. He aquí su entrevista más reveladora en mucho tiempo.

Texto Stéphane Samson **Fotografías** Steven Tee/LAT



Juan Pablo Montoya nunca ha brillado por su disposición a expresarse ante un grupo de periodistas o de socios del equipo BMW.WilliamsF1. Genial y ardoroso al volante, el colombiano da su brazo a torcer y pone mala cara cuando los flashes y las grabadoras cobran vida. Arrastra los pies, refunfuña, pide ir a otro sitio, se esconde en su motorhome cuando los de Williams le requieren.

Además, a pocos minutos de nuestra entrevista, los miembros del equipo están preocupados. Juan está de un humor de perros, pero no importa: conociendo al personaje, *F1 Racing* ha pensado en un sistema especial de entrevista, destinado a llamar la atención de Juan del primer al último minuto.

Las bolas de plástico azules que podéis ver en las fotos contienen preguntas bastante agradables; las rojas, otras más picantes, polémicas y provocadoras. Juan puede elegir. Y la receta funciona. Al final, nuestro hombre es todo sonrisas después de pasar 45 minutos de esparcimiento a pocos días de volar a Melbourne.

Entonces, ¿un tipo encantador, Montoya? Desde luego. ¿Rápido? Sin duda. ¿Un niño mimado? Totalmente. Pero Juan Pablo, con su carácter y sus contradicciones, ha sabido sacudir una F1 adormecida por sus pláticas corporativas y sus miradas altivas. Y eso ya es una primera victoria. ►



Eso es lo buenos de los personajes susceptibles... Cuando se ablandan su encanto salta a la vista. JPM incluso se resiste a ser incluido en el ramillete de pilotos punteros.



LORENZO BELLANCA/LAT

¿Cuál fue tu reacción cuando viste el FW26 por primera vez? "¿En serio?", pregunta Juan Pablo como si pidiera permiso para decir lo que le parezca. "Recuerdo que a finales del verano pasado fui al túnel de viento de Grove y pedí echar un vistazo al proyecto 2004. No quedé decepcionado. '¿Qué diablos estáis haciendo?', grité espontáneamente. Hay que reconocer que este coche es como mínimo desconcertante. Y creo que observé la misma reacción en los periodistas en su presentación. Eso sí, desde su primer test el FW26 ha demostrado ser rápido y fiable.

"Mientras que tenía que pelearme con el FW25 antes de la primera carrera del año pasado, sin saber realmente cómo iba a reaccionar en tal o cual situación, el nuevo coche se pilota casi con el codo en la ventanilla". ¿Así que este Williams tendrá calado al Ferrari? "Podría ser. Por nuestra parte, todos los indicios son positivos. Deberíamos tener una buena temporada".

¿Qué tres pilotos actuales consideras los mejores? Puedes incluirte en la lista... "Oh, no, prefiero nombrar mis tres mayores rivales: Räikkönen, Michael Schumacher y... Fernando Alonso empatado con Ralf Schumacher".

La F1 está en pleno periodo de transición y Juan Pablo está de acuerdo: los chicos nuevos son ambiciosos. "Además, la nueva generación tiene una manera de ver el oficio distinta de los 'viejos'. No somos estrellas, creo. Intentamos seguir siendo tipos normales, realistas. Mi mejor amigo en el paddock es Rubens Barrichello. Creo que nuestros valores son parecidos...".

Los de Williams podrían atragantarse leyendo estas líneas. Según ellos, a veces el carácter de JPM es problemático, 'cien veces más difícil que Nigel Mansell'. Pero hoy, aquí, relajado, parece sincero.

Como la F1 pasa por un periodo difícil en su búsqueda de sponsors, cada vez más pilotos de los 'de pago' llegan a la parrilla. ¿Se merecen su puesto en F1 todos que participarán en el campeonato en 2004?

"Creo que sí", dice. "Todos los pilotos actuales son diestros". Sin embargo, recientes comentarios han calificado el estilo agresivo de Felipe Massa de descuidado, incluso peligroso. "¡Bah!", responde. "Seguir a Felipe siempre es divertido. ¡Uno se pregunta cómo consigue mantenerse sobre la pista! En fin, no acabar contra el rail pilotando así exige cierto talento...".

¿Ha impuesto el dinero alguna decisión en tu carrera profesional? "No, nunca. Decidir pilotar para un nuevo equipo es el resultado de una reflexión bastante racional. Por lo que se refiere a mi marcha de Williams, sopesé infinidad de parámetros, pero todos concernían a la competitividad del equipo en años venideros, la confianza que disfrutaría, el ambiente en el seno del equipo. Cuando Ron Dennis y yo finalizamos nuestras conversaciones, el tema de mi salario no había ocupado más de tres minutos. Y cuando firmé mi contrato, la cantidad todavía estaba escrita a mano".

¿Y si Kimi fuera a ganar más? "Así es la vida", dice JPM encogiéndose de hombros. "Negocié un contrato y estoy contento del acuerdo alcanzado. Y ya está".

¿Hablas con tu coche? "La verdad es que no", sonríe Juan Pablo. "No soy de los que acarician el pontón de su Williams y le dan los buenos días. Por otra parte, me suelto mucho cuando estoy al volante. Hablo, grito, sobre todo cuando cometo errores o alguien me hace una jugada sucia. En un test en Valencia, estaba en vuelta rápida y Panis me estorbó. No dije nada. Al final del giro siguiente, lo mismo. Entonces me despaché a gusto por la radio, y en un lenguaje bastante fuerte... En calificación, trato de darme ánimos. 'Vamos, vamos...'. Eso me ayuda a permanecer concentrado y a dar lo mejor de mí mismo". ►

"No, mi coche y yo no hablamos...", y aunque el morro de morsa del FW26 (arriba) sorprendió a Juan tanto como a todo el mundo, su fealdad es sólo superficial; tampoco duda en afirmar que el dinero nunca ha sido el origen y fin de todas las cosas.



'EL FW26 ES COMO MÍNIMO DESCONCERTANTE, PERO DESDE SU PRIMER TEST HA DEMOSTRADO QUE ES RÁPIDO Y FIABLE'



¿Cuál fue la última vez que quisiste dejar la F1? "No creo que alguna vez haya querido dejarla. Claro que he tenido muchas decepciones y más de una vez me he irritado, pero he trabajado duro para llegar hasta aquí y sería estúpido dejarlo por un cabreo". Tras la penalización que recibió en Indy, Juan se marchó del circuito sin decir ni una palabra. "En ese momento tuve que aceptar la decisión de los comisarios. Más tarde, Rubens reconoció que tenía un problema de cambio. Yo ya estaba en la hierba cuando nos tocamos: ¿dónde tenía que meterme para no ser penalizado?".

¿Ron o Frank? "¡Me la esperaba!", exclama Juan. "Desde que estoy en Williams, Frank siempre se ha mostrado muy correcto conmigo. De veras. Y no querría que mi paso a McLaren se interpretara como el resultado de una mala relación con él. Por otro lado, Ron me parece un jefe bastante duro. Eso sí, todos los pilotos que han pasado por su equipo siempre han hablado del bienestar psicológico que han disfrutado. Si se les cree, McLaren es como una familia. Veremos".

¿Cuál ha sido tu mejor maniobra en pista en F1? "Tiene que ser adelantar a Michael en Brasil en 2001", dice JPM sin dudar. "Recuerdo que seguía a su Ferrari muy de cerca en la subida hacia la línea de meta, salí de su rebufo e intenté ganar el interior en la primera curva. Salió bien y recuerdo que grité como un loco dentro del coche al ver a Michael en mis retrovisores".

¿Te arrepientes de algo que hayas hecho en F1, dentro o fuera de la pista? "Creo que el GP de Australia de 2003 sigue siendo el momento más doloroso. Todavía me acuerdo. En cierto modo, fue ridículo: estaba en cabeza de carrera con un coche que nos había causado bastantes preocupaciones, ¡y voy y cometo un error, yo solito! Recuerdo que pisé el freno y el coche derrapó, con suavidad. Apreté los dientes y traté de controlarlo, pero no había nada que hacer. Una pesadilla".

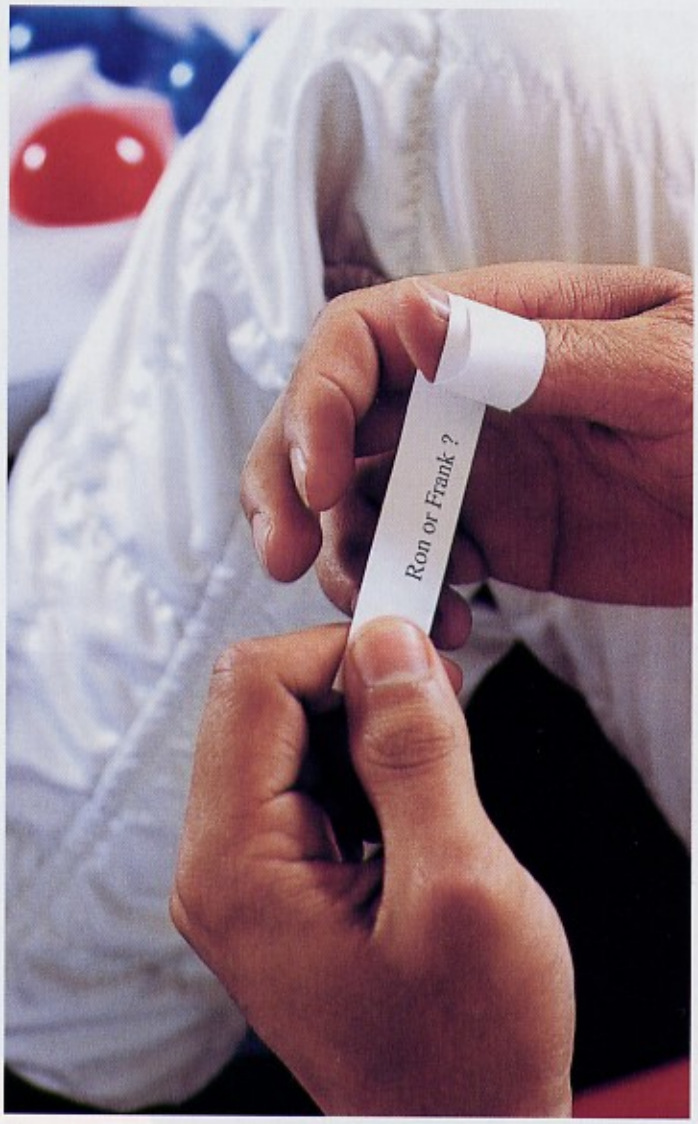
¿Podrías estar más en forma? "Ya veo adónde quieres ir a parar", sonríe. "Si insinúas que no soy de los que se pasan cinco horas diarias en el gimnasio, entonces tienes razón. Prefiero los grandes espacios: puedo montar en bicicleta o moto durante horas. Me siento a gusto con mi cuerpo y acabo las carreras en una condición física satisfactoria. A veces me siento algo cansado después de 30 vueltas o así, pero la sensación desaparece tan de repente como se presentó". Patrick Head no siempre ve la cosas de este modo, pero a Juan Pablo le gusta provocar y no duda en zamparse una gran bolsa de patatas segundos después de que el director técnico de Williams le suelte un sermón.

¿Contra qué pilotos te gustaría haber corrido? "Ayrton Senna es sin duda el número uno de mi lista. Es mi ídolo. Juan Manuel Fangio no está lejos, seguido de Gilles Villeneuve, Jackie Stewart y Niki Lauda. Michael también estaría en la lista. Recuerdo haber participado en un evento al volante de coches de serie, y montarme de copiloto con sir Jackie. Al principio no me impresionó: se tomaba todo su tiempo para cambiar de marcha, descomponía todos sus movimientos de manera lenta y precisa. 'Este tío va parado', me dije para mí. Cuando me puse al volante, ataqué como un loco… ¡y acabé a ocho décimas de su tiempo!".

¿Y con qué coches le gustaría haber corrido a Juan? "Un F1 turbo de los años 80 o uno más antiguo, de mediados de los 60. Debían de ser fantásticos de pilotar…".

Describe el estilo de pilotaje de Michael Schumacher. "Es difícil", reconoce Juan. "Michael es rápido, de eso no hay duda, pero sus rivales han de saber

A pesar de que JPM afirme que todo va bien en Williams, muchos aficionados recordarán que Frank le leyó la cartilla después de que el año pasado insultara al personal del equipo tras un malentendido en boxes en Francia.



MONTOYA EN CONFIANZA

>¿Será McLaren un gran error?

Uno puede entender –más o menos– el enojo y frustración que Montoya sintió después de Francia 2003, cuando creyó que los miembros del equipo más próximos a él le habían dejado colgado; pero es más difícil comprender qué tiene esto que ver con pasarse a McLaren (por parte de Juan) o dejar que lo haga (por parte de Frank Williams y Patrick Head).

La mala comunicación entre pilotos y directivos en Williams no es algo nuevo. Pregúntese a Nigel Mansell o Damon Hill. Pero a pesar de las bravatas de Juan, la verdad es que podría haber ganado en Magny-Cours si hubiera estado pegado a su compañero en la última fase de carrera. Ralf salió largo en una curva y Juan podría haberle adelantado; habría sido un ganador triunfal. Asimismo, al levantar el pie enfurruñado en las últimas vueltas, dejó que Michael Schumacher, tercero, se acercara peligrosamente.

Es muy fácil criticar a posteriori, decir que Williams debería haber alimentado mejor un ego fuera de control, o que Juan, con lo talentoso que es, debería haber recordado que en última instancia forma parte de un gran equipo. Sin embargo, tenemos la descabellada situación de Williams esforzándose por ganar con un piloto 'McLaren' y Montoya volviendo la espalda a un equipo que, casi con seguridad, tiene el mejor coche de nuestra época. Si Juan cree de veras que los problemas actuales de McLaren se deben a su traslado a Paragon, y que las cosas mejorarán como por arte de magia, entonces quizá sea el genio despistado del que hablan muchos críticos. Un piloto como JPM necesita una única cosa: un gran coche de carreras. Todo lo demás que reclama –dinero, gloria, poder, estatus– vendrá por añadidura. Lo que no necesita es un conjunto técnico medio bueno. No es un Michael; no puede motivar a la gente y sacar lo mejor de ella. Juan es un piloto de carreras, y punto.

En Williams tiene lo que necesita: un gran ingeniero llamado Patrick Head; los otros defectos desde su punto de vista son pegas menores. En McLaren puede que tenga lo que necesita, o puede que no. Seguir en Williams, como digo, era de cajón. Y es por eso que no entiendo nada.

Peter Windsor

que cerrará sistemáticamente la puerta o que, en último extremo, dejará apenas el espacio suficiente para que le adelanten. Eso es especialmente cierto cuando sabe que su coche es menos competitivo que el tuyo. Además, Michael puede cometer errores bajo presión. Claro está, no somos amigos y, desde que llegué a la F1, no habremos hablado más que unos momentos. Pero existe un respeto mutuo, porque a los dos nos gusta una buena lucha".

¿Tendría Williams que aplicar la misma filosofía que Ferrari para ganar el título este año? "Creo que Williams puede ganar el título este año conservando su filosofía, es decir, sin elegir un piloto número uno. Ferrari decidió centrar todos sus esfuerzos en Michael, una apuesta que ha valido la pena. Pero creo que ese estatus se adquiere en la pista, no gracias a un contrato; por ejemplo, la pasada temporada Rubens fue mejor que Michael en muchas ocasiones. Entonces, ¿por qué limitarlo al papel de número dos?".

¿Crees que las penalizaciones se aplican de un modo justo? "El problema es que no son coherentes de una carrera a otra porque el colegio de comisarios no es el mismo. A mí me penalizan en Indianápolis mientras que Michael empuja a Fernando a la hierba a 300 km/h en Silverstone... y no pasa nada. Al final, ya no sabemos lo que podemos hacer en pista. Pero una cosa está clara: esto jamás me hará renunciar a intentar un adelantamiento. Mi filosofía es tratar de adelantar al piloto que tengo delante".

A veces pareces irregular de una carrera a otra. ¿Estás de acuerdo? "La verdad es que no. Creo que lo doy todo siempre. Tal vez esta imagen venga de mis posiciones en parrilla el año pasado. A menudo era el Williams más rápido al principio del fin de semana, y luego Ralf se calificaba por delante de mí. Creo que no se puede criticar mi ritmo de carrera. Además, el FW25 era muy sensible; el menor cambio en las condiciones de la pista, y los reglajes definidos antes de los oficiales ya no servían. Y la presión de los neumáticos tenía gran influencia sobre el rendimiento de ese coche. El FW26 parece haber corregido el defecto".

¿Qué te impidió sacar el 100% del coche en todas las sesiones oficiales del año pasado? "Era demasiado prudente", dice, como si le costara hacer esta confidencia. "Las calificaciones a una vuelta exigen ante todo cruzar la meta. Además, vas con un coche que no está reglado para ir a fondo, sino para un relevo de unas 20 vueltas. Así que es difícil de pilotar, pesado, poco ágil. Me acuerdo de Hockenheim 2003. Después de los dos primeros sectores era dos décimas más lento que Ralf y me decidí a atacar a tope. Me dije: '¡Despierta!', y crucé la meta con el mejor crono. Con un sistema como el de 2002, habría marcado muchas más poles".

¿Ganas mucho menos dinero que Ralf? "Sí, está claro. Pero no voy a decir nada más al respecto". Una sonrisa de complicidad. Según los cálculos, Juan ganaría entre siete y nueve millones de dólares menos que su compañero.

Describe a tu compañero en tres palabras. "Rápido, inteligente... pero irregular. No sé por qué, pero se muestra muy veloz un fin de semana y luego pasa un momento crítico. Eso sí, no soy la mejor persona para explicar sus altibajos. Ralf y yo no nos hablamos. En toda la temporada pasada habremos cruzado tres palabras. 'Hola. Adiós'. Ya está. Ralf no es de la clase de persona con la que pasas una velada tan agradable que llegas a casa, llamas a tus amigos y les dices: '¡Oye, ¿sabes qué...? He salido a cenar con Ralf!'. No, ni hablar".

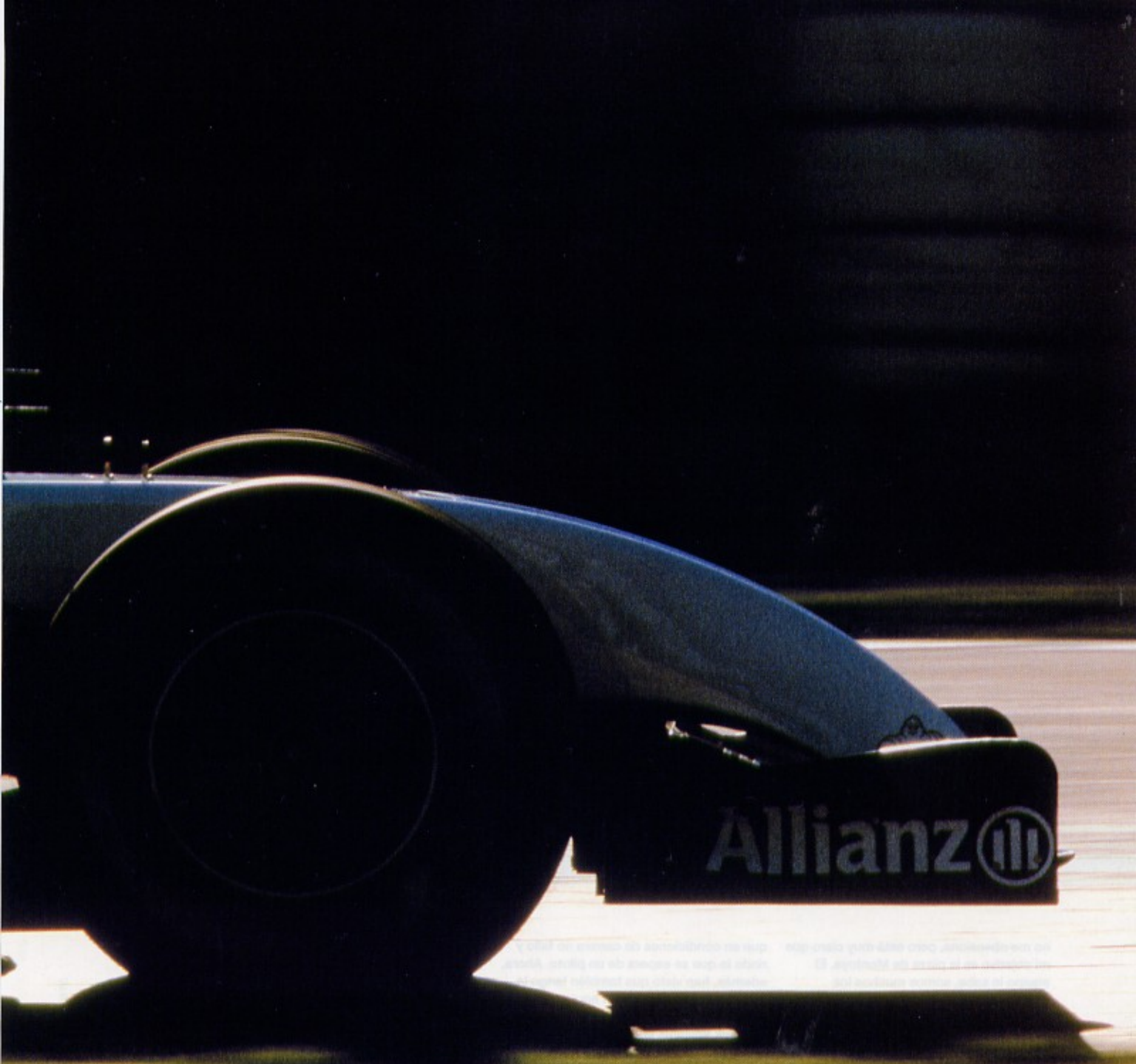


Rodando rápido

Rápido, veloz, Gené se ha colocado entre los mejores de la pretemporada. Marc reclama su puesto en Williams y nos desvela los secretos de la nueva montura del equipo, el FW26.

Texto Xavier Guillén

STEVEN TEE/LAT



Marc ha sido uno de los objetivos preferidos de los fotógrafos en el Circuit de Catalunya durante la pretemporada. Ha estado de forma regular entre los más rápidos y es, seguramente, uno de los que más kilómetros acumula en la pista de Montmeló.

Un volante que no quedará libre hasta el 2005, pero que suscita interés desde que Juan Pablo Montoya sucumbiera el año pasado a la oferta de McLaren para 2005. Desde entonces, ha arrancado la carrera electoral para gobernar el volante del Williams, sin pausa y con prisas, porque los candidatos aumentan cada día, aunque por suerte para el piloto español, Marc se mantiene siempre entre los mejor valorados. El conocimiento del equipo, la competitividad en los tests y el resultado de Monza 2003 lo catapultan hacia el éxito.

Marc se ha ganado la confianza de los 'jefes' de Williams porque trabaja con honestidad y eficacia en los entrenamientos; los ingenieros esperan sus indicaciones, que son tan atendidas como las de Ralf o Juan Pablo. Se ha situado en una esfera superior, al lado de los dos pilotos, a pesar de ser un probador. Su implicación con BMW ha crecido desde el primer día, hasta el punto de realizar parte de los actos promocionales de Ralf Schumacher, por supuesto expresándose en alemán. Su grado de integración le ha garantizado un acercamiento impensable para un piloto no alemán. Todo esto está muy bien, pero faltan dos pilares igual de importantes, correr mucho y responder a la presión de una carrera. Marc también lo ha conseguido, sin duda su actuación en los meses de enero y febrero y el quinto puesto del gran premio disputado en Monza le han acabado de abrir las puertas para optar en 2005 al volante del Williams.

"No me hago ilusiones, pero soy optimista. Creo que tengo más posibilidades y mucha confianza, llevamos mes y medio de tests y nunca había sido tan competitivo y de forma tan constante. En los tiempos he estado más veces por delante de ellos [Ralf Schumacher y Juan Pablo Montoya] que no al revés, sigo haciendo mi trabajo y ►







no me obsesiona, pero está muy claro que mi objetivo es la plaza de Montoya. El equipo lo sabe, somos muchos los pretendientes, pero me gusta imaginarme que seré yo, me da más confianza".

La figura del tercer piloto es odiada y querida a la vez, por un tiempo es una opción profesional excelente, ideal. Pero pasados los apuros iniciales de verse fuera de la especialidad, las pruebas acaban pasando factura, incluso si conduces el mejor coche del mundo. Convertir un pura sangre en un caballo de tiro es una mala faena, por muy bien pagada que esté. Por eso Marc se subió a las World Series, a pesar de que tenía mucho que perder. Pero se arriesgó y acertó, porque dio rienda suelta al instinto más primario de un piloto, correr. Y eso se notó en Monza cuando sustituyó a Ralf.

"En 2005, si tengo plaza será en parte gracias a la carrera de Monza. Ha habido dos cambios, uno el antes y el después de Monza, y el otro los tiempos que estoy anotando ahora. Estos registros de los entrenamientos y la carrera de Monza me han ayudado. Sin la carrera y sólo con los tiempos dudaría, ellos [Williams] saben que en condiciones de carrera no fallo y rindo lo que se espera de un piloto. Ahora, además, han visto que también tengo la velocidad que necesita un equipo puntero".

Frank Williams se fijó en Marc desde que lo vio correr en Minardi, Patrick Head lo considera un elemento determinante en la evolución del coche, un monoplaza que este año ha revolucionado los cánones habituales con un morro sorprendente. Marc conoce mejor que nadie la nueva arma de Williams.

"El nuevo frontal permite una mejor refrigeración del motor. En las carreras donde haga mucho calor seremos muy competitivos, es una de las tres ventajas, junto a una aerodinámica mejor en curva rápida y a mantener (en el ámbito teórico) la misma resistencia al aire. Esto, unido a los neumáticos, nos ha de permitir mostrar un poco de ventaja respecto a los demás, en los circuitos rápidos. En las zonas lentas no hemos visto unas grandes mejoras, el antiguo era muy bueno en circuitos lentos. En Barcelona y en Jerez el nuevo es mejor. En Valencia no fue del todo convincente, el morro mucho más corto nos hace más difícil jugar con los pesos, pero en general tiene más ventajas".

En general, los nuevos coches tienden a ser más cortos, se recogen todos en el centro, se acortan.

"Lo que se intenta cada vez es diseñar coches más cortos, cajas de cambio cortas, los motores situados lo más bajos posible, las cúpulas del motor, se considera que un coche más pequeño y más bajo es más eficiente".

Si por una lado ha llegado la revolución, por el otro se ha echado mano de soluciones ya conocidas, como la suspensión delantera. "El nuevo chasis permite colocar el motor más bajo, con una caja de cambios más pequeña y en el sistema de suspensiones nos pasamos a la doble quilla, tal como está montada la suspensión delantera en McLaren, o antes en Sauber. Williams nunca la había utilizado, es diferente. El coche es más fácil de conducir, menos nervioso que el del año pasado, funciona desde el primer día. El año pasado nos costó dos meses, y además es mejor en tandas largas. Detrás, la aerodinámica es mejor".

(Arriba izda.) Marc bromea con Montoya en la presentación oficial del equipo en Valencia; (arriba) Marc ha marcado muy buenos tiempos con el FW26 en Montmeló; (en la otra página) Gené en una de las pruebas realizadas en el circuito andaluz de Jerez.

EN LA OTRA PÁGINA: GLENN DUNBAR/LAT; ARCHIVO LAT; ESTA PÁGINA: STEVEN TEE/LAT; PETER SPINNEY/LAT; ARCHIVO LAT

'MI OBJETIVO ES LA PLAZA DE MONTOYA. HAY MUCHOS PRETENDIENTES PERO ME GUSTA IMAGINAR QUE SERÉ YO'

La gran duda es saber cuánto tardarán los rivales en enseñar un frontal 'tipo Williams', cuánto tiempo podrán disponer de la ventaja que se le supone. Para el mejor imitador, por lo menos pasarán unos meses, no es sólo cuestión de un alerón más o menos extravagante.

"Es todo un pack, no solo el alerón frontal, es todo un conjunto que al menos si alguien lo quiere copiar tardará cinco meses en conseguir resultados. Por lo que respecta al motor, está en potencia muy poco por debajo de los mejores del año pasado, es increiblemente fiable, desde el inicio del año no he tenido ninguna rotura de motor en los tests. En cuanto a potencia, la sensación es que estamos a la par o muy poco por debajo del anterior".

La gran incógnita era saber si los constructores se verían obligados a modificar sensiblemente la arquitectura de los motores, y no ha sido así. En poco tiempo se han acercado a rendimientos como los de antes y seguro que en la primera evolución de 2004 se van a conseguir cifras de potencia superiores a las de 2003. En cuanto a los neumáticos, la simbiosis entre Michelin y Williams cada día es más sólida.

"Michelin está consiguiendo neumáticos que no pierden tanto tiempo en unas diez vueltas. Son mejores en



Los tres pilotos de Williams posan en el mismo plano en la presentación del equipo, aunque sean sólo dos los que luego compitan.

calificación que Bridgestone, no sé si hemos mejorado en neumáticos de agua, un apartado donde Bridgestone sigue teniendo muy buenos neumáticos. Michelin es mejor a una sola vuelta, pero a larga distancia estamos muy parejos".

Ferrari, Williams, McLaren... el club de los tres está amenazado también por Renault y Honda. Esta nueva temporada se presiente más disputada que nunca.

"El día que probamos el nuevo coche nos sorprendió. Pensábamos que ganaríamos, no me atrevería a decir que de manera fácil, pero sí muy factible. Después hemos visto que Renault, Honda y Ferrari están mejor de lo que nos esperábamos. A día de hoy Williams es tan favorito como otros porque no hay un favorito claro. Ya se sabe que Ferrari siempre prueba con el híbrido, no creo que el nuevo sea mucho más rápido, como cinco décimas, estará a la altura de nosotros. Esta temporada es la primera en la que no veo a nadie claramente destacado. Renault ha sorprendido por sus tiempos en simulacros de gran premio y Honda en vueltas solitarias. Parece evidente que el salto de Honda es que han acertado en el conjunto y la conjunción con los neumáticos, han diseñado un coche que les ha salido bien; el motor ya era de los más potentes. A veces se puede dudar de la gasolina, incluso cuando pones poca, es fácil calcular lo que harían con el tanque lleno y sería también un buen tiempo".

Marc arquea las cejas y desde la otra punta del pasillo, Tama, su gata, encogida sobre un escalón, continúa inmóvil, con la mirada clavada hacia nosotros. Antes de marchar, me inclina su felina cabeza y en una panorámica perfecta persigue mis pasos hasta la puerta, en el sentido inverso a como lo hizo cuando llegué. Observa sin cimbrear ni un solo pelo de la cabellera, concentrada y preparada para saltar como un muelle descomprimido. Su amo también está a punto para saltar sobre el FW26.



TITULAR DERECHOS COMERCIALES: FORMULA 1 MANAGEMENT

Bernie Ecclestone

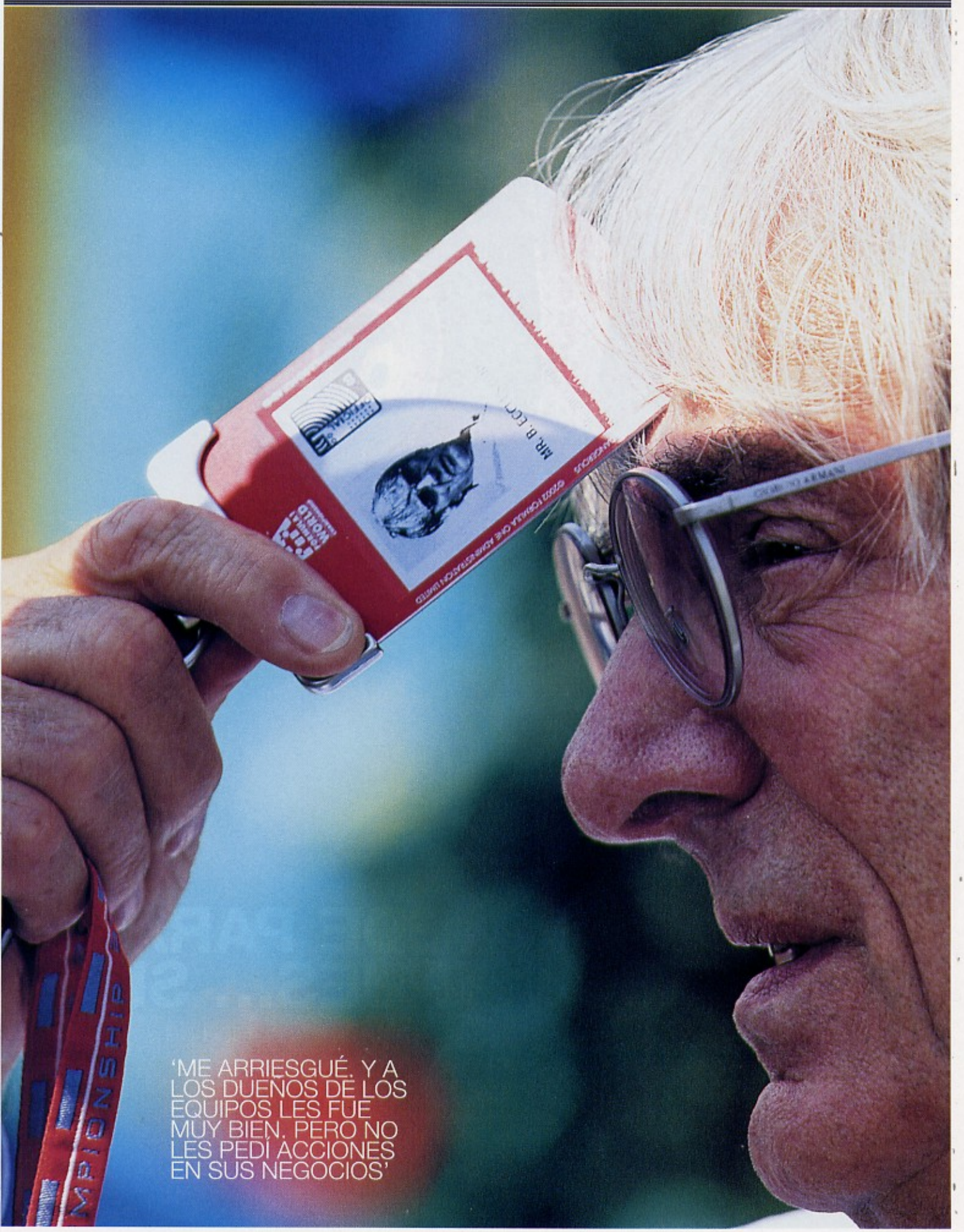
Sobre el espectáculo de la F1, su tajada del pastel, el patrocinio del tabaco y Michael

¿Sigue siendo un deporte la F1?
Sí.
¿Y es un buen espectáculo?
En 2002 había que apostar por Michael Schumacher en todas las carreras. El año pasado fue mejor. Este año será todavía mejor, porque habrá cuatro equipos competitivos.
¿Está seguro de que los 10 equipos sobrevivirán a la temporada?
Sí. Pero tenemos que hacer algo respecto a los costes. La cosa se ha desmadrado. No se trata de reducir la cantidad de dinero que se gasta; se trata de reducir la que se *malgasta*. Un tipo que se encarga de los transportes en un gran equipo me dijo hace poco que se lleva 45 toneladas de material a cada carrera extraeuropea. De locos. Y mire el lastre. A cada equipo le cuesta millones de dólares hacer sus coches lo más ligeros posible, y luego utilizan los materiales más densos y caros del mundo para devolverlos al límite mínimo de peso. Piense en ello. Cuando uno trata de explicárselo a la gente normal –cosa que los de la F1 no son, claro– creen que es una locura. Y también lo es la cantidad de tests que se llevan a cabo en la actualidad.
¿Va a tratar de reducir los tests?
Sí, claro. Si redujéramos el número de jornadas de tests y aumentáramos el de carreras, los equipos cobrarían [por cada carrera extra por encima del máximo de 17 estipulado en el actual Pacto de la Concordia].
Claro que equipos y fabricantes, representados por el GPWC, creen que hay otra manera de reducir costes, y es una distribución más equitativa de los ingresos [por ejemplo, las empresas de Ecclestone reciben el 53% de todos los ingresos televisivos, mientras que los 10 equipos se reparten el 47% restante].
La gente no sabe lo que no sabe. Si el GPWC hubiera asumido el control, no generarían ni el 50% de los ingresos que nosotros [las empresas de Ecclestone] generamos.
Así que podrían haber acabado con una tajada mayor de un pastel más pequeño.
Podrían no. Habrían.
Cuando se elaboró el último Pacto de la Concordia, en 1997, tres patrones –Ron Dennis, Frank Williams y Ken Tyrrell– se resistieron a firmarlo durante un tiempo. Si Ken siguiera aquí, sin querer llevar las cosas al terreno de lo personal...
No, hagámoslo. Ken siempre quiso una gran tajada de un pastel pequeño. Siempre estuvo más preocupado por lo que yo ganaba que por lo que ganaba él.
Bueno, pero si Ken estuviera aquí, diría: "Bernie se apoderó de los derechos comerciales de la F1 de un modo que no estuvo bien". ¿Qué respondería a eso?
Diría: "¿Por qué me dejásteis?". Si no hubiera hecho lo que hice, comercialmente, con la F1, Ken ni siquiera habría echado a rodar. No me 'apropié' de nada. Hace muchos años, cuando empecé a poner las cosas en su sitio comercialmente, les dije a los propietarios de los equipos: "Formemos una empresa. Yo la dirigiré. Correré con todos los gastos, y a cambio quiero un porcentaje de los beneficios que generemos". Y dijeron: "Vale. Nosotros dirigiremos nuestros equipos, nada más, y, mientras nos pagues, puedes hacer lo que te plazca con el resto". Eso es lo que dijeron. Todos ellos. Me arriesgué, y mucho. Y [a los dueños de los equipos] les fue muy bien. Pero nunca les pedí acciones en sus negocios, así que, ¿por qué las piden en el mío?
¿Puede pervivir el patrocinio del tabaco?
Eso espero. Yo digo a los gobiernos: "¿De veras creen que la gente empezará a fumar por ver un logo del tabaco en una carrera de F1?". Y dicen: "Sí". Y digo: "Bien, si pongo un cartel junto a cada cartel del tabaco que diga: 'Si fumas, morirás', ese mensaje será igual de convincente, ¿no?".
¿De veras no le importaría hacer eso?
No. Estoy ofreciendo publicidad antitabaco gratuita, pero no se dan por aludidos.
Y en este momento la F1 avanza hacia territorios más accesibles para el tabaco.
Este año vamos a ir a Bahrein y China, y el próximo a Turquía. Luego Rusia e India. Para 2009 tenemos un acuerdo con Corea del Sur.
Michael es un gran campeón, pero hay quien cree que sus triunfos han perjudicado el atractivo global de la F1.
No estoy de acuerdo. Cuando murió Ayrton [Senna] –algo terrible– el mundo le echó de menos porque era un gran piloto. Entonces Michael surgió como la nueva superestrella, pero sin él, el efecto [de la muerte de Ayrton] podría haber sido mucho más dramático. Michael ha sido fantástico para la F1. Cuando uno dice: "Schumacher", la gente piensa: "Fórmula 1". Es una gran marca, por así decirlo.
¿Tiene planeado retirarse?
No en cualquier momento.
Tampoco tiene una estrategia de sucesión, ¿verdad?
No.
Se deduce pues que no siente la necesidad de influir en el modo en que se dirija la F1 después de usted, ¿no?
Me gustaría morir durmiendo, pero por lo demás no tengo planes. Hay gente válida a mi alrededor, que naturalmente ocupará posiciones. Aparte de eso, depende de quiénes sean los accionistas en ese momento [en la actualidad, tres bancos alemanes poseen el 75% y el trust familiar de Ecclestone el 25% restante].
Pero le gustaría que su tren de juguete acabara en buenas manos, ¿no es así?
Desde luego.

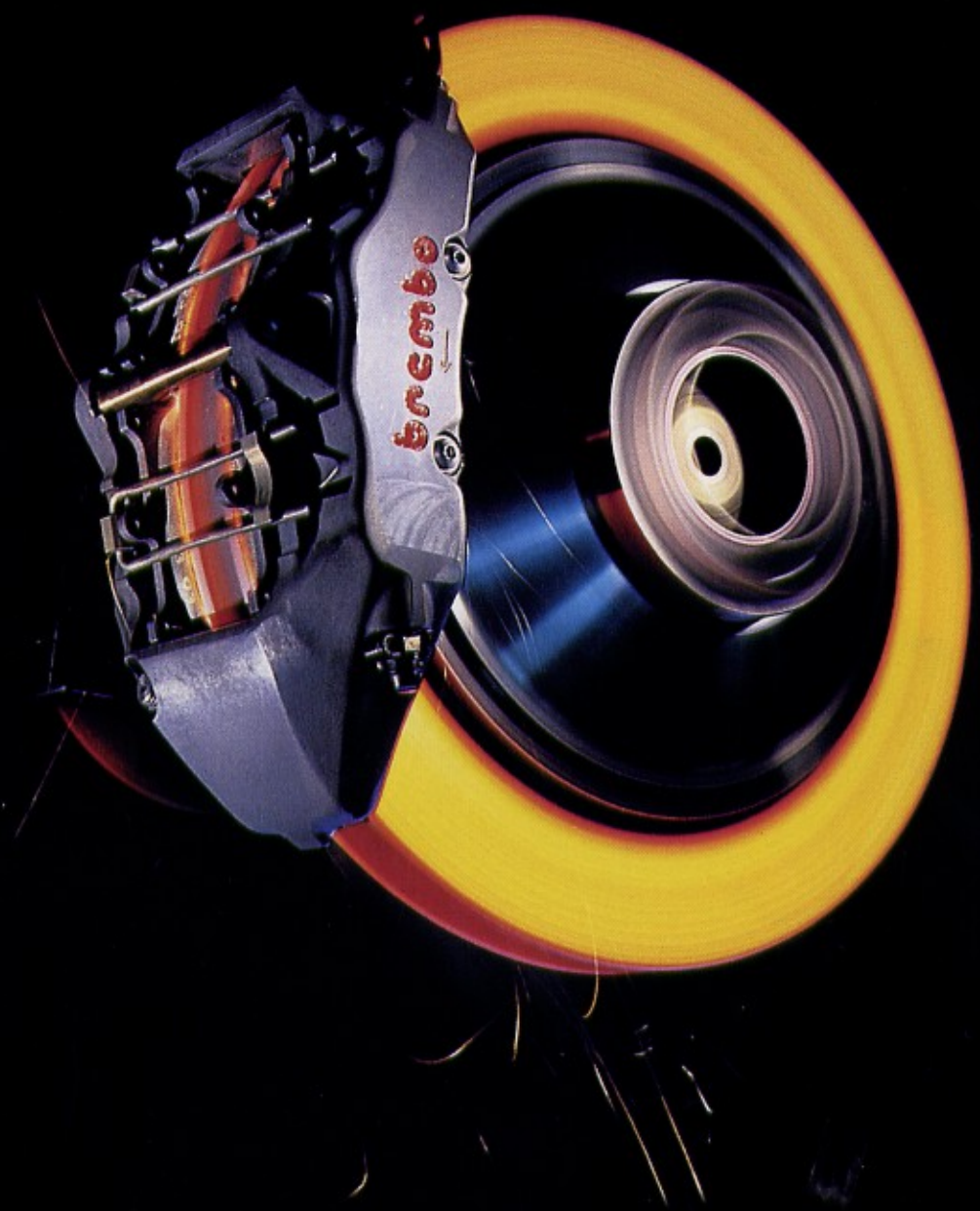


Hay que quitarse el sombrero ante Michael... Bernie dice que es el tipo que nos ayudó a superar lo de Ayrton, que fue un héroe tanto para Juan Pablo Montoya como para Kimi Räikkönen.

FOTO GRANDE: CHARLES COATES/LAT; RECUADRO: STEVEN TEE/LAT



'ME ARRIESGUÉ. Y A LOS DUEÑOS DE LOS EQUIPOS LES FUE MUY BIEN. PERO NO LES PEDÍ ACCIONES EN SUS NEGOCIOS'



¿ALGUIEN PUEDE PARAR A SCHUMI? (PUES... SÍ)

Pero no sin ayuda sobrehumana. No sin la capacidad de eliminar velocidad a 4,5 G, de perder 270 km/h en 2,0s. He aquí, en exclusiva para *F1 Racing*, cómo lo hacen.

Texto Anthony Rowlinson **Fotografías** Ted Humble-Smith y Archivo LAT



El reglamento FIA limita el desarrollo, así que los frenos de 2004 son idénticos a los de 2003, con los que Michael y Ferrari (abajo) ganaron los títulos de pilotos y constructores.

2003/4

Material disco carbono-carbono **peso** 1,7 kg **diámetro** 278 mm **grosor** 28 mm; **Material pinza** aleación aluminio-litio **peso** 1,7 kg

Cómo parar a Michael Schumacher? Rubens, el pobre, no logra entenderlo. Tampoco Irvine antes que él. Ni Johnny Herbert, JJ Lehto, Jos Verstappen, Riccardo Patrese, Martin Brundle, Nelson Piquet y Andrea de Cesaris antes que Eddie.

Es más, ni siquiera el sentido técnico combinado de los sabiondos de Ferrari –Todt, Brawn, Byrne, Martinelli, Simon, Costa y otros– ha conseguido resolver este enigma concreto. Claro que pueden hacerle correr. La mayor parte del tiempo, pero que muy rápido. Pero ¿pararle? Eso es otra cosa.

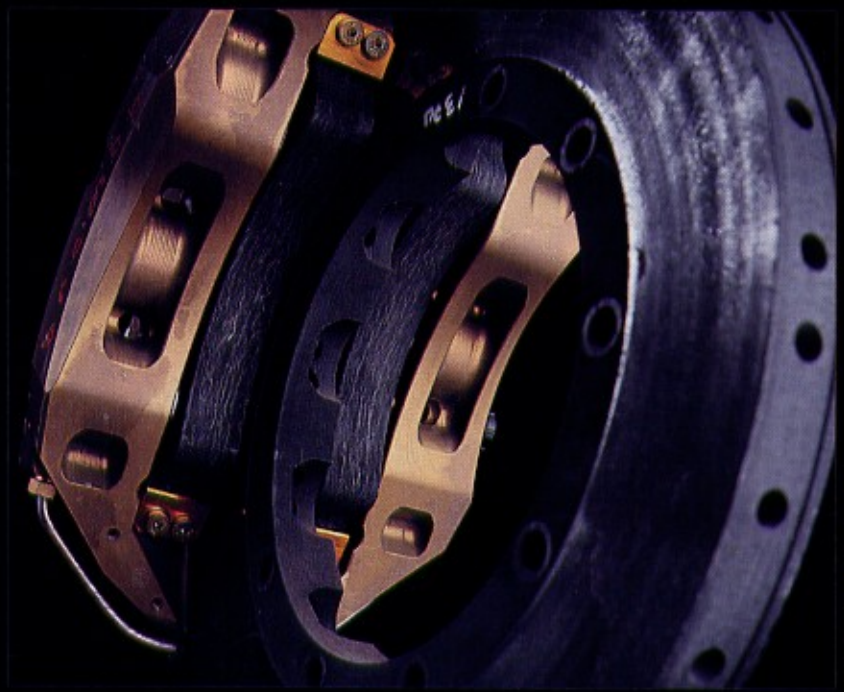
Pero Roberto Malagoli puede hacerlo. Forma parte del selecto y reservado grupo que tiene respuesta a este fastidioso rompecabezas. Roberto trabaja en una fábrica a una hora en coche de las afueras industriales de Milán: más allá de la niebla tóxica de la ciudad, lejos de los atascos de la ronda Tangenziale, en las estribaciones de los Alpes italianos. Aquí, en la ciudad de Bergamo, junto al río Brembo, el lema es: 'Hay que parar a Schumi'.

La clave está en el nombre, claro. Para cualquier jinete del gas, en italiano 'frenos' se dice 'Brembo', igual que 'Ferrari' es sinónimo de 'Fórmula 1'. Así pues, es natural que Brembo sea el proveedor de frenos de Ferrari en F1 desde 1975.

Fue el propio Enzo quien les llamó ese año, pues decidió que el 312T necesitaba mejores frenos. Además, creyó que estaría bien que fuesen italianos. ¿Podría Brembo acudir al llamamiento? "Sí, sí", fue la respuesta, y hete aquí que Niki Lauda se convirtió en el primer campeón del mundo de F1 motorizado por Ferrari y frenado por Brembo.

Fue un comienzo perfecto, y la pareja avanza unida desde entonces. Cada título, cada victoria, cada pole, cada punto que Ferrari se ha anotado durante las últimas tres décadas ►





Las pastillas (izda.), como los discos, están hechas del así llamado 'carbono-carbono'. Un coeficiente de fricción sumamente elevado hace que su 'mordida' sea instantánea.

2000

Material disco carbono-carbono **peso** 1,7 kg **diámetro** 278 mm **grosor** 28 mm; **Material pinza** aleación aluminio-litio **peso** 1,8 kg

ha contado con la ayuda de Brembo.

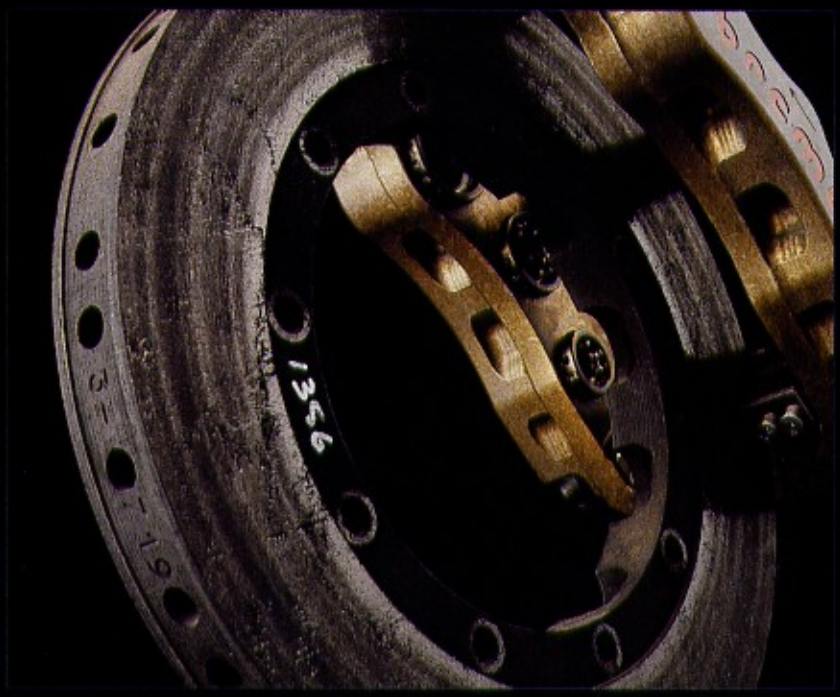
La suya es una relación basada en una paradoja. Cualquier ganancia de velocidad en aerodinámica, agarre o potencia ha de ser contenida por los chicos de los frenos. Y mientras que cada victoria es una victoria de Ferrari, sólo se hace mención de los fabricantes de frenos cuando las cosas van mal. Recuérdese el tenso triunfo de Michael en Canadá 2003: todo el mundo destacó que Schumi supiera mimar sus discos gastados en la última fase de la carrera. Pero ¿alguien le criticó por castigarlos demasiado en las primeras vueltas?

Situaciones como ésta, la parte final de un gran premio conocido por su elevado desgaste de frenos, son la pesadilla de un ingeniero, reflejada por las nubes de polvo negro de carbono que salen de las ruedas delanteras cuando frenan de 300 km/h a apenas 50 en L'Epingle de Montreal.

En términos absolutos, asombra lo resistentes que son los discos de freno de F1 (hechos de un material conocido como 'carbono-carbono' debido al proceso de fabricación de cinco meses que convierte la fibra de carbono en 'moléculas' de carbono). Pero las excepcionales exigencias de un F1 hacen poco por su esperanza de vida. Un disco de carbono al rojo vivo tiene una temperatura en la superficie de 1.000 °C, e interna de unos 600 °C. Esto representa un reto enorme para los ingenieros que han de asegurar que el disco se refrigere a través de sus orificios de ventilación hasta una temperatura de ejercicio óptima de unos 450 °C antes de la próxima aplicación. Lanzar aire a los discos no es la solución perfecta: demasiado oxígeno hace que un disco al rojo se oxide más deprisa y se gaste más rápido; por tanto, hay que monitorizar con precisión el flujo de aire por los conductos.

Un juego de discos, ya sean de resistencia estándar o 'extra' para Canadá, Imola y Monza, dura una





El primer Ferrari de Schumi ya montaba pinzas de seis pistones; en la aleación de la pinza se usaba berilio para hacerla más rígida, pero ahora está prohibido por razones de coste y de salud.

1996

Material disco carbono-carbono **peso** 1,8 kg **diámetro** 278 mm **grosor** 28 mm; **Material pinza** aleación aluminio-berilio **peso** 1,65 kg

sola carrera. Eso se traduce en apenas *cuatro minutos* 'a tope' antes de que haya que cambiarlos. Las pinzas de cuatro pistones, mecanizadas a partir de una única pieza de aluminio tratado térmicamente, duran más: hasta en los equipos punteros un juego de cuatro dura toda la temporada; los más modestos pueden usar las mismas pinzas durante tres años o más. Un sistema completo de discos, pastillas, pinzas y fluido para las cuatro esquinas del coche cuesta unos 40.000 dólares. Pastillas y discos de repuesto salen por 10.000 dólares por juego. Téngase en cuenta que cada juego no dura más de 700 km y que el año pasado Ferrari rodó más de 25.000 km de tests, y empezará a cobrar sentido su presupuesto anual de 500.000 dólares para frenos.

Algunos pilotos se pulen ese presupuesto antes que otros. La velocidad de Mika Häkkinen radicaba en gran medida en un estilo de frenada tardío y salvaje, combinado con los toques al pedal con su pie izquierdo mientras equilibraba el chasis a media curva. Era 'el destructor'. Nigel Mansell también aniquilaba los frenos, mientras que Alain Prost era suave como la seda. Cuando corrieron juntos en Ferrari en 1990, los mecánicos miraban maravillados el distinto castigo que imponían ambos a sus respectivos sistemas.

De hecho, la variación en el índice de desgaste entre compañeros puede llegar al 30%; y también los de un mismo piloto pueden variar de forma espectacular, si está en una vuelta rápida, incluso cuando hay poca reducción apreciable en el tiempo por vuelta.

Lo que no debería variar es la potencia de frenado. Los sistemas actuales generan tanta fuerza de deceleración que aquélla sólo está limitada por el agarre disponible. Como la tecnología de neumáticos ha mejorado, las distancias de ▶





Otra época: los frenos como los entiende el conductor 'de a pie', con discos de hierro y pinzas de cuatro pistones, como los que usaba hace 20 años Gilles Villeneuve (abajo).

1982

Material disco hierro colado **peso** 4 kg **diámetro** 280 mm **grosor** 28 mm; **Material pinza** fundición de aluminio **peso** 2,15 kg

frenado se han acortado, pero los frenos todavía proporcionan más 'retención' de la que hasta los neumáticos de F1 pueden digerir. Por eso a veces se bloquean.

Y ahí es donde entra la modulación. Si un piloto no puede sentir el punto exacto en que sus ruedas van a bloquearse –el punto de máxima fuerza de frenado– no estará frenando con la máxima eficacia. O estará apurando demasiado (haciendo que la rueda se bloquee) o no estará apurando lo suficiente (aumentando el tiempo por vuelta). Bajo la máxima frenada, en realidad el neumático gira más lento de lo que se desplaza el coche, y el neumático tiene que contener el 'deslizamiento' entre ambos. Cuando el deslizamiento es demasiado grande para que se pueda contener, la rueda se bloquea, la fuerza de frenado se reduce de forma espectacular y en el neumático se hace un 'plano'. No obstante, esto no debería sucederles a los pilotos más sensibles, que pueden juzgar con precisión el grado al que deberían soltar el pedal a medida que el coche reduce la velocidad y disminuye la carga aerodinámica, y con ello también las necesidades de frenado.

Aunque el 'tacto' es vital, también lo es la 'mordida' inicial. Un freno de F1 ha de ser 'instantáneo', generando casi toda su fuerza de frenado a petición. En un coche de calle, un sistema así se antojaría terriblemente brusco, pero en F1 es vital si un piloto no quiere que lo adelantan en los primeros e importantísimos 10-20 metros de la zona de frenada.

Dado el carácter altamente especializado de estas exigencias, los largos plazos de entrega en su fabricación y la complejidad de la producción, no es de extrañar que Ferrari, como todos sus rivales en F1, opte por comprar frenos 'ya hechos'. No es fácil parar a Schumi. Mejor dejárselo a los enterados.

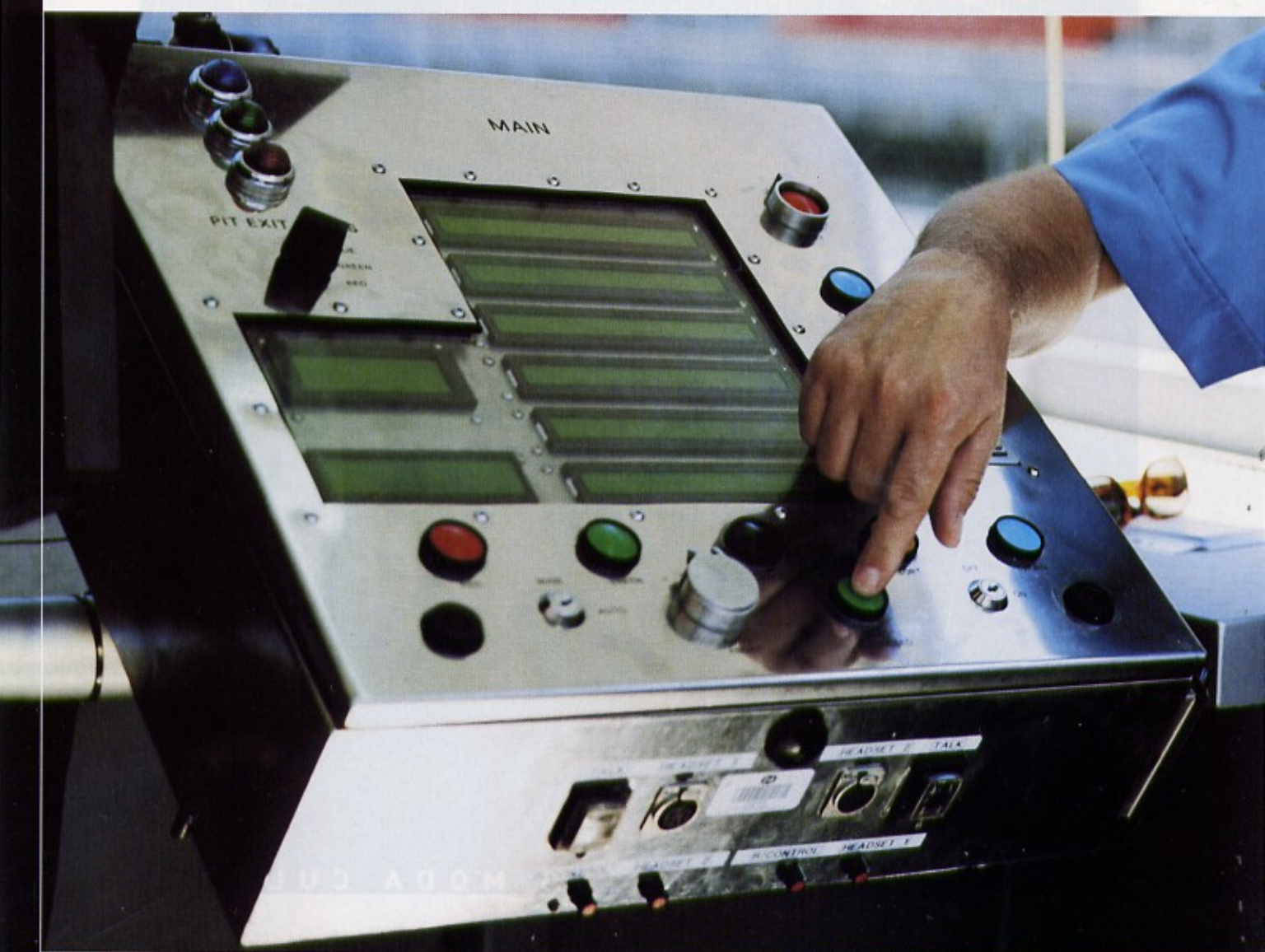


El poli bueno de la F1

¿Seguridad? ¿Penalizaciones? Como director de competición y delegado de seguridad de la F1, Charlie Whiting tiene poder sobre todo esto y más.

Entrevista Stéphane Samson **Retratos** James Bareham

Stéphane Samson: ¿El automovilismo siempre ha formado parte de su vida?
Charlie Whiting: A los 12 años decidí que quería trabajar en los coches. Mi hermano, Nick, tenía un taller que se ocupaba de todo tipo de coches de serie y yo solía ayudarle, por la tarde y los fines de semana. Él me enseñó los principios básicos. Y cuando empezó a correr, en autocross, rallycross y cosas así, en 1968, yo estaba encantado porque así podía trabajar en lo que creía que era un coche de carreras. Y ahí empezó todo. Jackie Stewart era como un héroe para mí, y recuerdo que leí algo acerca de su mecánico, Max Rutherford. Me parece que fue mecánico de Jackie en 1969, cuando ganó su primer título mundial. Y me dije para mis adentros: "Bien, eso es lo que quiero hacer". Es que ni me podía imaginar lo estupendo que sería ser el mecánico del campeón del mundo.
SS: ¿De modo que quería ser mecánico, y no piloto?
CW: Nunca tuve aspiraciones de ser piloto.
SS: ¿Recuerda su primer contacto con la F1 como espectador?
CW: Sí. El GP de Europa de 1964, Brands Hatch. Creo que fue el primer gran premio en Brands Hatch, y yo vivía a sólo un par de kilómetros. Ganó Jim Clark. Qué recuerdos...
SS: ¿Cuándo decidió pasarse al 'otro bando', a trabajar para la FIA?
CW: Al final de 1987, Bernie Ecclestone vendió Brabham y dijo: "¿Qué quieres hacer?". Luego sugirió a la FIA que yo ►



El hombre con el dedo en el botón de salida, Whiting también puede abortar el proceso y hacer salir el safety car, y supervisa la seguridad en los GP.


Charlie Whiting
SPORT
FIA

>Charlie Whiting

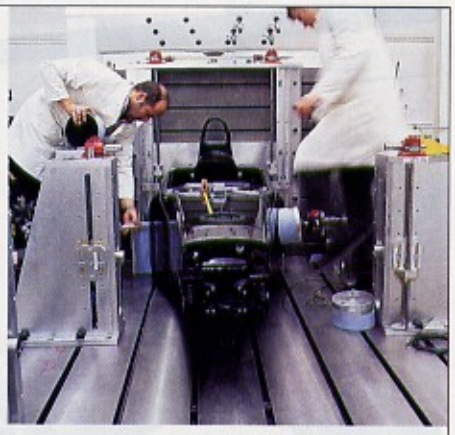
Nació 12 de agosto de 1952, Sevenoaks, Kent, GB
Reside Silverstone, GB

Carrera
68 ayuda a su hermano Nick a preparar coches de turismos y rallies
76 mecánico, equipo privado (F5000)
77 mecánico, Hesketh Racing (F1)
78-81 mecánico, Brabham
81-85 jefe de mecánicos, Brabham
86-87 ingeniero jefe, Brabham
88-96 delegado técnico FIA de F1
97 director de competición, delegado de seguridad, juez de salida permanente y jefe del departamento técnico FIA de F1



Whiting y Ecclestone en Brabham en 1986.







El final anticipado del GP de Brasil 2003 (arriba) dejó la pista sembrada de restos, entre ellos ruedas con los cables de sujeción rotos; Whiting dice que la muerte de Senna (arriba dcha.) fue una tragedia de uno en un millón; un crash test de Renault (superior dcha.).

podría trabajar para ellos. Como llevaba muchos años liado con los aspectos prácticos de los coches, le pareció que sería una buena idea colocar a alguien que conociera algunos de los trucos que seguramente se estaban empleando. Y así es como empezó todo.

SS: ¿No se siente a veces aislado y solo, tratando de controlar el trabajo de miles de ingenieros?

CW: No soy sólo yo contra los demás. Nuestra mayor arma es el elemento disuasorio, porque, aunque algunos equipos pudieran pensar que podrían hacer trampas, estoy convencido de que no se atreven. Una cosa es cometer un error –utilizar sin querer un tornillo un poco más ancho o un poco más alto– pero hacer algo que realmente valiera la pena, si se descubriera, sería evidente que lo habían hecho adrede. Si un equipo tiene dudas acerca de si algún dispositivo es legal, nos preguntan. Se ahorran dinero, porque no creo que quieran desarrollar algo sólo para que vengamos y digamos, no, básicamente eso es ilegal. Pero somos bastante gente. En el departamento técnico, somos unos 20 en total. Y contamos con especialistas excelentes. Así que no soy sólo yo diciendo "sí" o "no". Hay bastante gente implicada.

SS: ¿Cómo les sigue el hilo a las novedades, incluso de un año a otro, cuando ve los avances técnicos de la F1?

CW: Sencillamente no dejamos de estudiar los coches y ver cómo evolucionan las cosas, y evidentemente mucho nos lo explican. Cuando los coches están desmontados, resulta muy interesante ver cómo funcionan las cajas de cambio hoy día, y uno puede ver, por ejemplo, que

'AUNQUE ALGÚN EQUIPO PUDIERA PENSAR QUE PODRÍA HACER TRAMPAS, NO CREO QUE SE ATREVIERA'

durante los años los piñones se han hecho más y más estrechos. Existe una diferencia enorme respecto a 10 años atrás. Normalmente, en cada carrera aprovecho para examinar algunas cosas.

SS: ¿Nunca se siente perdido?

CW: Para eso tenemos especialistas. Si existe un problema concreto de software, tenemos tres personas trabajando para nosotros que saben de estas cosas. Nunca pretendería saber de todo. Es imposible ser un especialista en todos los ámbitos.

SS: ¿Diría que la electrónica es lo más difícil de controlar en un monoplaza de F1?

CW: No. No creo que sea lo más difícil, pero tal vez sí uno de los apartados más complejos, que absorbe mucho tiempo. Y como quizá ya sepa, este año tenemos un nuevo aparato registrador en todos los coches. Su propósito es vigilar la prohibición del control de arrancada y el cambio automático. Además, nos facilitará un poco la existencia, porque podremos usarlo para analizar otras cosas si hiciera falta. No, no es difícil. Requiere mucho tiempo y es muy especializado, pero no creo que sea difícil.

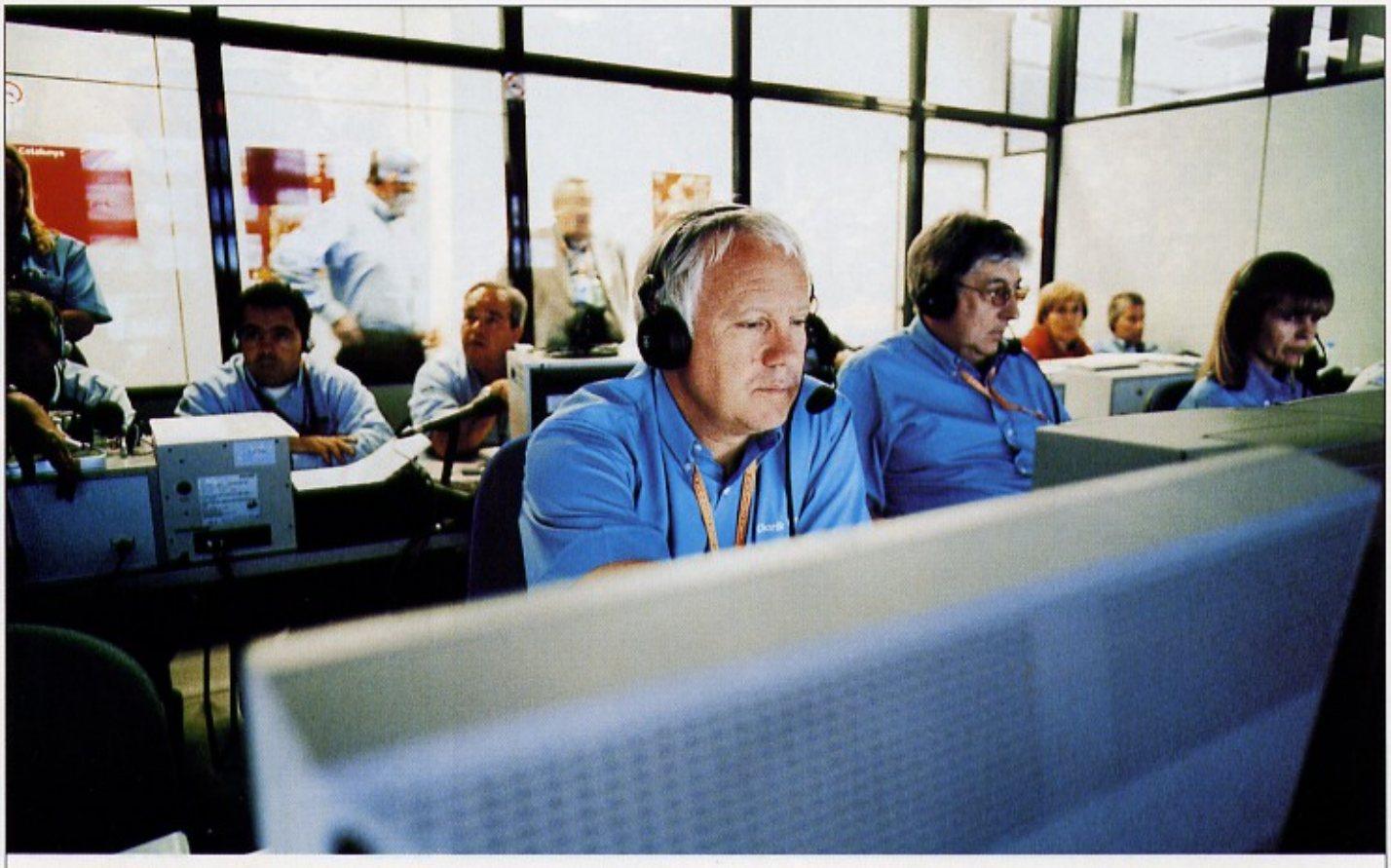
SS: ¿Qué es lo último que se sabe del control de arrancada? Algunos equipos no parecen muy contentos con el redactado de la norma que impuso la prohibición.

CW: Leí esos artículos [que insinuaban que el control de tracción, que no será prohibido, podría ser usado para conceder cierto grado de control ilegal de arrancada]. Por lo que a mí respecta, son completamente infundados. Hemos definido claramente cuál es el periodo de arrancada, y eso será lo que examinaremos. Sencillamente, durante ese tiempo el embrague y el acelerador deben estar bajo el control del piloto. Creo que será muy simple de comprobar cuando tengamos lo que llamamos el SDR *[scrutineering data recorder,* grabador de datos para verificaciones].

SS: El otro día estuve en Barcelona y vi a algunos pilotos practicando arrancadas. Me asombró ver que no había ni rastro de patinaje de las ruedas traseras. ¿Es algo que se esperaba?

CW: Desde luego. Hay una gran diferencia entre control de tracción y optimización de la tracción. Eso nos vuelve a llevar a la época anterior al control de arrancada, cuando corrían rumores de que algunos equipos usaban un control de tracción ilegal. Se pueden hacer cosas basadas en los niveles de agarre conocidos. Los equipos pueden decir: "Sabemos exactamente cuánto agarre vamos a tener con estos tipos de neumáticos sobre esta superficie, así que vamos a modular la potencia a través del combustible y el encendido para optimizar el agarre. De modo que por más que el piloto pise el pedal del gas, no le daremos más que esta potencia". Eso lo pueden hacer. El control de tracción mide el agarre y altera la potencia en consecuencia. Eso es muy distinto. Bien, en lo que a nosotros respecta, mientras el acelerador y el embrague estén bajo el ►

CLIVE ROSE/GETTY IMAGES; STEVEN TEE/LAT; ARCHIVO LAT. EN LA OTRA PÁGINA, RECUADRO: ARCHIVO LAT



control directo del piloto durante el periodo de arrancada –desde el momento en que el coche se detiene en la parrilla hasta que alcance 100 km/h–, todo está bien. Después de eso, el control de tracción puede actuar.
SS: ¿Cómo describiría la parrilla 2004?
CW: Creo que no es más que un paso evolutivo. El Williams resulta interesante. No sé si marcará tendencias. Si es rápido, tal vez sí. Pero aparte de eso, no he visto nada que me haga pensar que se trata de algo más que otro pasito adelante.
SS: ¿Le siguen pareciendo extraordinarios los monoplazas de F1?
CW: ¡Desde luego! Creo que son totalmente extraordinarios. De veras lo son. Y pienso en lo que se han desarrollado en los últimos 20 años... en fin, son tan sofisticados. Y sin embargo tan fiables. Creo que tal vez sea eso lo más impresionante de un coche moderno: que pueda correr prácticamente toda la carrera al 100%. Eso era impensable hace 20 años, ¿verdad?
SS: ¿Cuál ha sido la idea de diseño más innovadora que ha visto en estos 15 años?
CW: Seguramente en F1 no hay muchas ideas realmente innovadoras. Tengo conocimiento de un par –y obviamente no puedo hablar de ellas– que me parecen muy ingeniosas. Lo que más me impresiona es la aerodinámica, el tiempo y esfuerzo que le dedican los equipos, y lo minúsculos que son algunos de los cambios. Veinte años atrás, si un cambio no rebajaba medio segundo, uno no se molestaba en hacer las piezas. Hoy día, si pueden limar una centésima, lo hacen.
SS: Hablemos de seguridad. Hace poco, Gary Anderson y Alan Jenkins dijeron [el mes pasado en *F1 Racing*] que les parecía

'NO CREO QUE LA F1 SEA MENOS SEGURA QUE ANTES, CON TODAS LAS MEJORAS QUE SE HAN EFECTUADO'

que los F1 no eran tan seguros como antes. Que los ingenieros tienden a centrarse en superar los crash tests en lugar de proteger a sus pilotos por sí. ¿Tienen razón?
CW: No. Antes de nada, no creo que la F1 sea menos segura que antes. Sencillamente no es posible, con todas las mejoras en seguridad que se han efectuado en muchos ámbitos. Pero la labor del ingeniero es sacar el máximo rendimiento posible de cada pieza y pasar los tests. Si un ingeniero dijera: "Bien, voy a hacer este coche mucho más seguro de lo que tiene que ser, pero va a resultar más lento", se quedaría sin trabajo. Así de simple. Hemos de estar atentos y desarrollar continuamente las normas para tratar de superar estas cosas.
SS: Entonces, cuando dicen que la F1 se ha olvidado de 1994, ¿cree que se equivocan?
CW: Desde luego, se equivocan del todo.
SS: ¿Qué nos depara el futuro de la seguridad en F1?
CW: Por lo que se refiere a la protección del piloto, estamos estudiando el apoyacabezas, especialmente su altura en relación con la cabeza del piloto. Cables de sujeción de las ruedas: trabajamos seriamente para hacerlos más fuertes. También nos proponemos introducir un nuevo test de choque lateral.
SS: ¿Y la seguridad en los tests? Algunos de los probadores más corpulentos creen que tal vez no cumplirían del todo las normas FIA, en el sentido de que no pueden salir del cockpit en los cinco segundos obligatorios. ¿Cuál es su opinión?
CW: Lo que decimos es que el circuito mismo ha de ser apto para la F1. Tenemos una lista de circuitos acreditados, y una condición de las licencias de estos circuitos es que deben mantenerse tal como estaban cuando fueron aprobados. Ése es el límite de lo que controlamos.
SS: Así que los equipos han de ser sensatos, y algunos no lo parecen, ¿no es así?
CW: Creo que son gente muy sensata.
SS: ¿No puede hacer nada para que la seguridad en los tests sea más rigurosa?
CW: Lo hemos discutido mucho con los equipos, pero de momento los tests son privados.
SS: ¿Cree que los coches son demasiado rápidos?
CW: Cada vez corren más, ¿verdad? En el grupo técnico de trabajo estamos discutiendo una reducción de rendimiento para el motor. Es probable que se haga algo, pero no a corto plazo.
SS: Hablemos del vínculo detectado entre la FIA y Ferrari: sus deflectores en Malasia en 1999, el 'Michelin-gate' el año pasado [cuando Ferrari presionó a la FIA para que promulgara "una interpretación más rigurosa" de la normas con respecto a la anchura de la banda de rodadura en la parte delantera, y que afectó más notablemente a Michelin]... ¿Qué puede decir al respecto?
CW: ¿Qué se puede decir que probablemente no se haya dicho ya? ▶

Herbie Blash (a la derecha de la foto) forma parte del equipo de Whiting como observador oficial FIA. "No soy sólo yo diciendo 'sí' o 'no'", dice Charlie (en el centro). "Hay bastante gente implicada".


SPORT
OFFICIAL
F1 RACE DIRECTOR &
SAFETY DELEGATE
CHARLIE WHITING (A)
00-2002-28-002



Ante todo, es absurdo que haya una relación especial. Dicho esto, comprendo, hasta cierto punto, cómo se pudieran llegar a interpretar las cosas. Pero creo que todo esto hay que estudiarlo por separado. La verdad es que lo de los deflectores de Malasia es algo que yo no debería comentar, ya que fue el Tribunal de Apelación de la FIA el que revocó la decisión original de los comisarios deportivos. Primero, a Jo Bauer [delegado técnico de la FIA] y a mí estas piezas nos parecieron ilegales. Ferrari fue excluida, pero el Tribunal de Apelación anuló la decisión. No es algo que yo pueda comentar, pero demuestra la imparcialidad del tribunal, simplemente porque nadie pensaba que el equipo pudiera ganar.

SS: ¿Y qué hay del persistente rumor en el paddock que insinúa que Ferrari está siendo –por así decirlo– demasiado creativa en su interpretación de las normas?

CW: Me temo que yo intento manejar datos e información específica. En Malasia en 1999, Ron [Dennis] vino y me dijo: "Schumacher tiene control de tracción; debe tenerlo. Es imposible que un piloto sea un segundo más rápido que los demás". Bueno, no es imposible. Siempre hemos estado convencidos de que con nuestros métodos de comprobación teníamos controlado el tema del control de tracción. Y creo que, en lugar de escuchar a Ron, uno debería sentarse con alguien como Paddy Lowe, uno de los ingenieros superiores de Ron, y decir: "Paddy, explícame cómo crees que Ferrari sortea este método de control". No podría hacerlo. No estoy tratando de dejar a Ron en evidencia, de ninguna manera, pero Ron solía decir: "Bueno, nuestros ingenieros saben cómo sortearlo, en teoría". Ron, por favor, explícanoslo. Tenemos que saberlo de veras. Se ha ofrecido a hacerlo, pero nunca lo ha hecho.

'HABLÉ CON DOS EX PILOTOS SOBRE EL INCIDENTE EN INDY, Y SUS OPINIONES ERAN TOTALMENTE DISTINTAS'

SS: ¿Recibe muchas llamadas y faxes del tipo: "Deberías mirar este coche; es ilegal"?

CW: Continuamente. Por lo general sin fundamento. Por ejemplo, tuvimos lo de los deflectores [supuestamente móviles] de Ferrari en Imola [en 2002]. Además, tal vez sea otro ejemplo de nuestro 'favoritismo' hacia Ferrari. Patrick Head vino y me dijo: "Mira esta foto [de un Ferrari saltando sobre un piano, mostrando un presunto movimiento ilegal de los apéndices aerodinámicos]". Le dije que esas piezas sólo mostraban cierta oscilación. Y luego le enseñé imágenes de cámara subjetiva de uno de sus coches. Los carenados alrededor de las ruedas traseras se movían mucho más que los deflectores de Ferrari. La verdad, hay que ser razonable con estas cosas. Pero hay que dejar que tipos como Patrick se tranquilicen un poco y entonces puedes explicárselo. Patrick, si se pone nervioso, va y habla con un periodista; es un caso perdido. Y creo que ésas son las cosas que hacen que cierta gente piense que existe algún tipo de relación especial.

SS: El 'Michelin-gate' costaba más de entender...

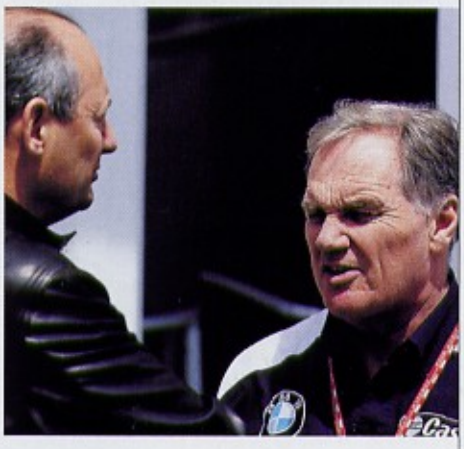
CW: Trate de establecer un paralelismo con alguien que utilizara un motor de 4.0 litros: "Ah, bueno, lo usamos desde el principio del año pasado, así que, ¿por qué no podemos seguir haciéndolo?". Pues claro que no podéis: ahora lo hemos descubierto. Michelin nos envió fotos a escala real de sus neumáticos y dijo: "¿Está esto bien?". En su momento dijimos: "Sí, lo está", sin saber cuál sería el efecto de un neumático desgastado. Si nos hubieran explicado que a medida que el neumático se desgastaba podría hacerse más ancho, seguramente habríamos respondido: "No". La verdad es que ocultaron algo de información, lo que en mi opinión no es muy sensato. Suponga que la FIA le dice a Ferrari: "Sí, Michelin puede seguir usando esos neumáticos en Monza y lo arreglarán para el próximo año". Reclamarían de inmediato y creo que ganarían. El sentido común dicta que si se mide después de haber sido usado y da más de 270 mm, entonces debe ser ilegal. Ésa fue mi opinión.

SS: Hoy día, en el paddock se habla mucho de Sauber. En serio, ¿es el C23 el Ferrari del año pasado?

CW: No. El Pacto de la Concordia dice que cada equipo debe poseer los derechos de propiedad intelectual del coche en cuestión. Sauber los posee. Tienen sus propios diseños. Han fabricado todas las piezas. La cosa es así de sencilla. No creo que nadie ponga en duda que existe un intercambio de tecnología entre ambos equipos. Es inevitable si montan el mismo motor y cambio. Pero creo que satisfacen íntegramente los requisitos del Pacto de la Concordia. Eso es más o menos todo cuanto puedo decir. Desde luego no soy







Ron Dennis (arriba dcha., con Patrick Head) le dijo a Whiting que el Ferrari de 1999 (arriba) tenía "control de tracción" en el GP de Malasia; el pasado año, Ferrari se quejó de la banda de rodadura de los Michelin (superior dcha.); desde la sala de dirección de carrera (en la otra página), Whiting controla el desarrollo del gran premio.

consciente de que exista un descontento a gran escala entre los equipos al respecto.

SS: ¿Qué cree que pensarán los aficionados a la F1 de esta situación?

CW: Hay quien cree que en realidad deberíamos dejar que los equipos compraran piezas [a otros equipos] para permitirles sobrevivir. Personalmente, estoy de acuerdo, y sin duda sólo así entraría algún equipo nuevo. Porque si usted o yo quisiéramos empezar un equipo, podría ser que tuviéramos 50 millones de dólares de patrocinio, pero es que haría falta multiplicar esa cantidad por seis para empezar un equipo. Si se pudiera ir y comprar un coche, sería mucho más factible.

SS: Pero ¿cree que perjudica a la F1 que se deje correr a un doble del Ferrari?

CW: En absoluto.

SS: ¿Y las penalizaciones y el modo en que se aplican? A los pilotos les resulta difícil saber qué pueden hacer en pista y qué no.

CW: Lo que se ha acordado con los equipos es que este año impondremos menos penalizaciones durante las carreras. Lo que decimos es: los incidentes en los que se vean envueltos más de un coche, a no ser que esté clarísimo que fue una acción deliberada, serán investigados después de la carrera. Así pues, algo como lo de Montoya-Barrichello [el año pasado en Indianápolis], lo investigaríamos después de la carrera. Hoy día disponemos de muchos datos. También tenemos el grabador FIA en el coche. De modo que parece lógico analizar un problema después de la carrera, a menos que la culpa sea completamente obvia: superar el límite de velocidad o cruzar la raya a la salida del pit lane, saltarse la salida... eso se seguirá penalizando del mismo modo [es decir, durante la carrera, con un stop-go, etc.]. Pero nos ocuparemos de todo incidente cuestionable tras la carrera. Y si, tras escuchar todas las pruebas, los comisarios siguen pensando que resulta apropiada una penalización, añadirán 25 segundos al tiempo del piloto o le darán una amonestación. Y si un piloto recibe más de una amonestación durante la temporada, entonces se les solicitará a los comisarios que le den la segunda que revisen la primera, para ver si existe tendencia a un pilotaje peligroso. Y entonces podrían promulgar una suspensión.

SS: ¿Significa eso que la FIA reconoce que en el pasado se han cometido errores?

CW: No creo que la cuestión sea si hemos cometido un error, porque siempre habrá diferencias de opinión sobre un incidente. Creo que eso admite el hecho de que cuando se introdujo el drive-through, tanto nuestra opinión como la de los equipos fue: quitémonos esto de encima, tanto si la decisión era correcta como si no. Desde entonces las cosas han cambiado.

SS: ¿Es partidario de contar con un colegio de comisarios deportivos permanente?

CW: No creo que eso ofreciera ventajas.

SS: ¿Ex pilotos?

CW: No tengo nada contra los ex pilotos, al contrario. Pero no creo que eso resolviera ningún problema. Hablé con dos destacados ex pilotos sobre el incidente en Indy, y tenían opiniones totalmente distintas. Tenemos un sistema que funciona; tal vez la gente no esté siempre de acuerdo pero eso es propio de cualquier decisión arbitral.

SS: Durante su carrera en la FIA, ¿cuáles han sido los mejores coches que ha visto?

CW: Bueno, el Ferrari F2002 ha de ser uno de los mejores, ¿no? El McLaren de 1988 también. El Williams de 1992 era un coche espectacular, fantástico. Fue el primero de los verdaderos coches de alta tecnología. El Benetton de 1994 también era un coche muy bueno. Sin control de tracción. Y el otro coche que pensé que apuró los límites de verdad fue el McLaren de 1993. Era un coche la mar de bueno. Y está bien poder decirlo de un coche que probablemente no era el mejor de la parrilla. Realmente Senna logró sacar mucho de ese coche, ¿verdad? También añadiría el Sauber de 2004. No, lo digo en broma...

SS: Ha mencionado a Senna. El 1 de mayo será el décimo aniversario de su muerte. ¿Qué significa eso para usted?

CW: Nunca olvidaré ese día. Ni todo el fin de semana. Fue horrible, pero, para ser sincero, no creo que el décimo aniversario tenga una importancia particular para mí.

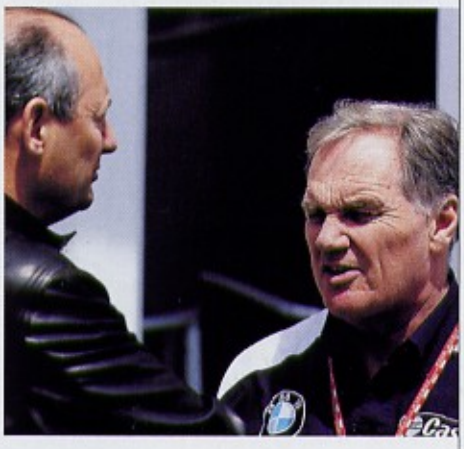
SS: ¿No lo ve como un momento especial? ¿No es distinto del noveno o el 11º?

CW: Para mí no. Lo que sí que creo que nos recuerda a todos es que no importa lo seguros que sean los coches; puede suceder cualquier cosa. Creo que [el accidente de Senna] fue increíblemente desafortunado. Si lo pensamos, ¿cuántos coches han golpeado ese muro y todo el mundo se limitaba a esperar que el piloto saliera por su propio pie? Podría haber chocado contra ese muro otras 100 veces a la misma velocidad y no habría pasado nada. La probabilidad era de uno en un millón. Por mucho que hagas, siempre puede pasar algo, algo en lo que no habías pensado.

ARCHIVO LAT; MICHAEL COOPER/LAT; STEVEN TEE/LAT







Ron Dennis (arriba dcha., con Patrick Head) le dijo a Whiting que el Ferrari de 1999 (arriba) tenía "control de tracción" en el GP de Malasia; el pasado año, Ferrari se quejó de la banda de rodadura de los Michelin (superior dcha.); desde la sala de dirección de carrera (en la otra página), Whiting controla el desarrollo del gran premio.

consciente de que exista un descontento a gran escala entre los equipos al respecto.

SS: ¿Qué cree que pensarán los aficionados a la F1 de esta situación?

CW: Hay quien cree que en realidad deberíamos dejar que los equipos compraran piezas [a otros equipos] para permitirles sobrevivir. Personalmente, estoy de acuerdo, y sin duda sólo así entraría algún equipo nuevo. Porque si usted o yo quisiéramos empezar un equipo, podría ser que tuviéramos 50 millones de dólares de patrocinio, pero es que haría falta multiplicar esa cantidad por seis para empezar un equipo. Si se pudiera ir y comprar un coche, sería mucho más factible.

SS: Pero ¿cree que perjudica a la F1 que se deje correr a un doble del Ferrari?

CW: En absoluto.

SS: ¿Y las penalizaciones y el modo en que se aplican? A los pilotos les resulta difícil saber qué pueden hacer en pista y qué no.

CW: Lo que se ha acordado con los equipos es que este año impondremos menos penalizaciones durante las carreras. Lo que decimos es: los incidentes en los que se vean envueltos más de un coche, a no ser que esté clarísimo que fue una acción deliberada, serán investigados después de la carrera. Así pues, algo como lo de Montoya-Barrichello [el año pasado en Indianápolis], lo investigaríamos después de la carrera. Hoy día disponemos de muchos datos. También tenemos el grabador FIA en el coche. De modo que parece lógico analizar un problema después de la carrera, a menos que la culpa sea completamente obvia: superar el límite de velocidad o cruzar la raya a la salida del pit lane, saltarse la salida... eso se seguirá penalizando del mismo modo [es decir, durante la carrera, con un stop-go, etc.]. Pero nos ocuparemos de todo incidente cuestionable tras la carrera. Y si, tras escuchar todas las pruebas, los comisarios siguen pensando que resulta apropiada una penalización, añadirán 25 segundos al tiempo del piloto o le darán una amonestación. Y si un piloto recibe más de una amonestación durante la temporada, entonces se les solicitará a los comisarios que le den la segunda que revisen la primera, para ver si existe tendencia a un pilotaje peligroso. Y entonces podrían promulgar una suspensión.

SS: ¿Significa eso que la FIA reconoce que en el pasado se han cometido errores?

CW: No creo que la cuestión sea si hemos cometido un error, porque siempre habrá diferencias de opinión sobre un incidente. Creo que eso admite el hecho de que cuando se introdujo el drive-through, tanto nuestra opinión como la de los equipos fue: quitémonos esto de encima, tanto si la decisión era correcta como si no. Desde entonces las cosas han cambiado.

SS: ¿Es partidario de contar con un colegio de comisarios deportivos permanente?

CW: No creo que eso ofreciera ventajas.

SS: ¿Ex pilotos?

CW: No tengo nada contra los ex pilotos, al contrario. Pero no creo que eso resolviera ningún problema. Hablé con dos destacados ex pilotos sobre el incidente en Indy, y tenían opiniones totalmente distintas. Tenemos un sistema que funciona; tal vez la gente no esté siempre de acuerdo pero eso es propio de cualquier decisión arbitral.

SS: Durante su carrera en la FIA, ¿cuáles han sido los mejores coches que ha visto?

CW: Bueno, el Ferrari F2002 ha de ser uno de los mejores, ¿no? El McLaren de 1988 también. El Williams de 1992 era un coche espectacular, fantástico. Fue el primero de los verdaderos coches de alta tecnología. El Benetton de 1994 también era un coche muy bueno. Sin control de tracción. Y el otro coche que pensé que apuró los límites de verdad fue el McLaren de 1993. Era un coche la mar de bueno. Y está bien poder decirlo de un coche que probablemente no era el mejor de la parrilla. Realmente Senna logró sacar mucho de ese coche, ¿verdad? También añadiría el Sauber de 2004. No, lo digo en broma...

SS: Ha mencionado a Senna. El 1 de mayo será el décimo aniversario de su muerte. ¿Qué significa eso para usted?

CW: Nunca olvidaré ese día. Ni todo el fin de semana. Fue horrible, pero, para ser sincero, no creo que el décimo aniversario tenga una importancia particular para mí.

SS: ¿No lo ve como un momento especial? ¿No es distinto del noveno o el 11º?

CW: Para mí no. Lo que sí que creo que nos recuerda a todos es que no importa lo seguros que sean los coches; puede suceder cualquier cosa. Creo que [el accidente de Senna] fue increíblemente desafortunado. Si lo pensamos, ¿cuántos coches han golpeado ese muro y todo el mundo se limitaba a esperar que el piloto saliera por su propio pie? Podría haber chocado contra ese muro otras 100 veces a la misma velocidad y no habría pasado nada. La probabilidad era de uno en un millón. Por mucho que hagas, siempre puede pasar algo, algo en lo que no habías pensado.

ARCHIVO LAT; MICHAEL COOPER/LAT; STEVEN TEE/LAT

Flavio Superstar

Helo aquí, el *glamour* de la F1 personificado, el tipo que dirige Renault como un campamento de marines. El que puede llevar al título a Fernando Alonso.

Texto Stéphane Samson

Jueves 12 de febrero de 2004, última hora de la tarde. El Renault R24 acaba de finalizar su tercera sesión de tests. Los indicadores están en verde. Flavio Briatore, que acaba de recibir el informe oficial procedente del equipo sobre el terreno, no puede impedir esbozar una sonrisa. Lo pone ahí, el coche está conseguido.

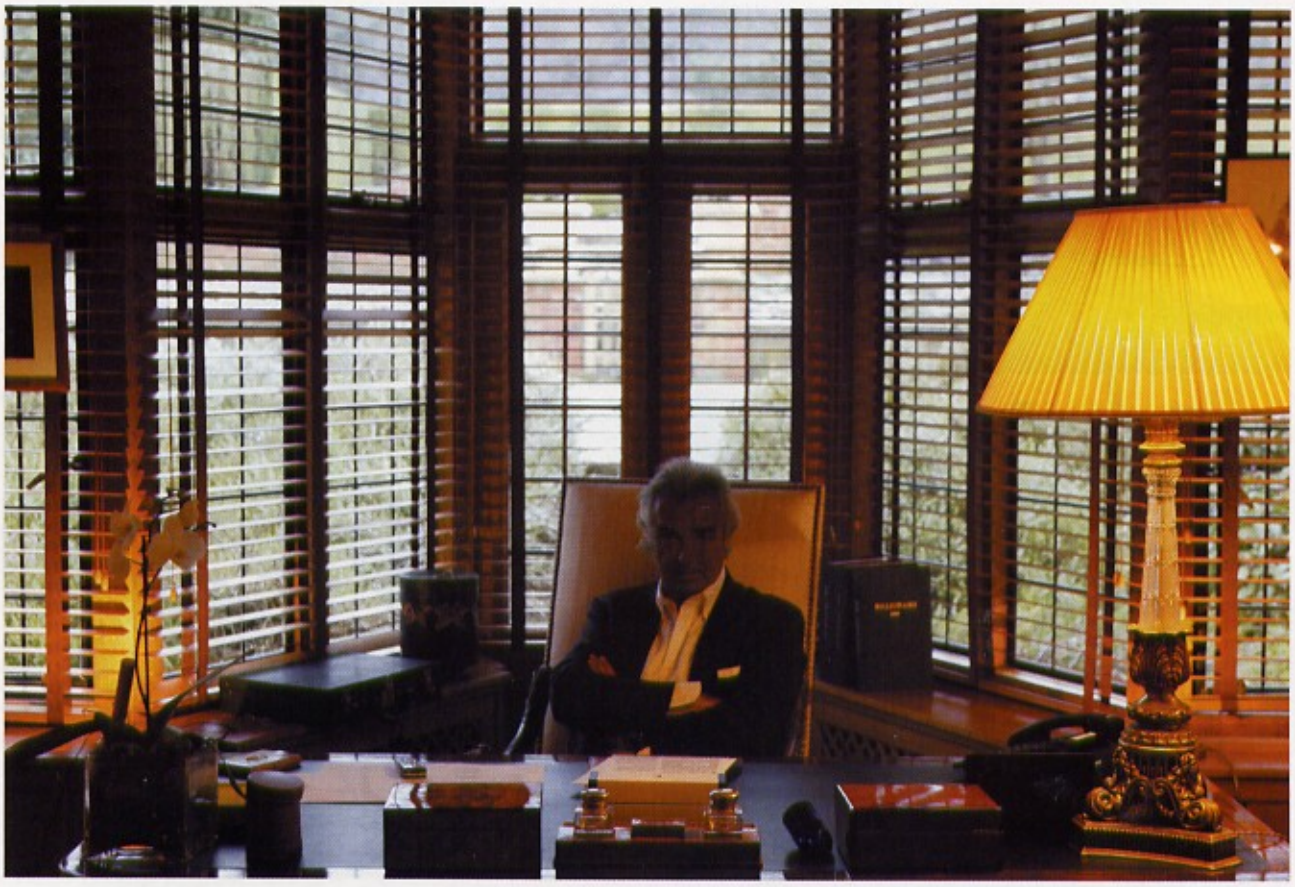
Además, sus prestaciones no han pasado desapercibidas: Frank Williams, Patrick Head, Michael Schumacher y Rubens Barrichello se desahogan en todas las webs del mundo: "Renault nos preocupa", gimotean, olvidando incluso mencionar a McLaren, su eterno rival, en la lista de enemigos de este año. Sus temores tal vez sean fundados. Una vez más, Flavio Briatore estaría a punto de ganar su apuesta… a pesar de un estilo que no tiene la aprobación de todos los demás jefes de equipo. Así que a lo mejor sí que puedes tenerlo todo. La devoción monástica a la causa de la F1 no es el único modo de conseguir resultados. El 'brío' de Briatore también puede moldear un equipo efectivo, aunque tanto boato no les sienta bien a otros patrones. El italiano siempre ha sido un hombre aparte. Hoy más que nunca. A sus 53 años, ha levantado un imperio, sobre todo gracias a la F1. Dirige el equipo Renault F1 (el año pasado asumió la dirección de Viry-Chatillon además de la de Enstone). Está como en casa en Chelsea, Milán y Nueva York. Penetra en el paddock junto a Bernie Ecclestone en un Maybach rutilante. Se pasea del brazo de supermodelos de postín. Champán y lentejuelas a tutiplén.

"En mi cabeza, todavía tengo veinte años", dice a menudo. Flavio ha creado una ►

'UNA VEZ MÁS, FLAVIO ESTARÍA A PUNTO DE GANAR SU APUESTA… PESE A UN ESTILO QUE NO TODOS APRUEBAN'



Briatore en el GP de España de 2003 (abajo, con Trulli), en el que Renault dio un aviso a la competencia con el segundo puesto, gentileza de Alonso.



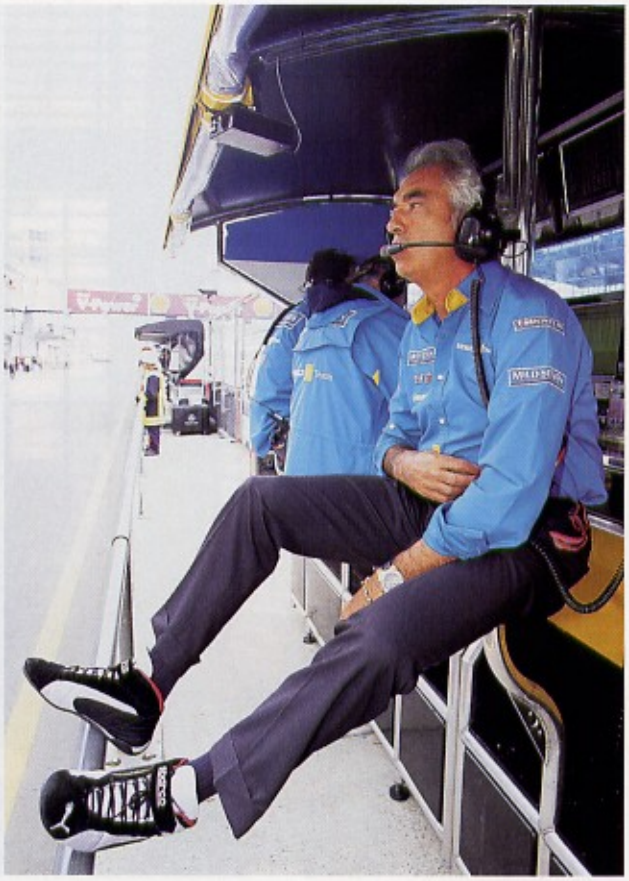
No hay nada tímido en Briatore, desde su escritorio tocado por una orquídea en su casa cerca de la fábrica de Renault en Enstone (arriba), hasta su pinta a bordo del *Lady in Blue*, su yate en el puerto de Montecarlo (abajo dcha.); el R24 de Alonso (abajo izda.) precede al R23 del probador Franck Montagny en el pit lane del Circuit de Catalunya.



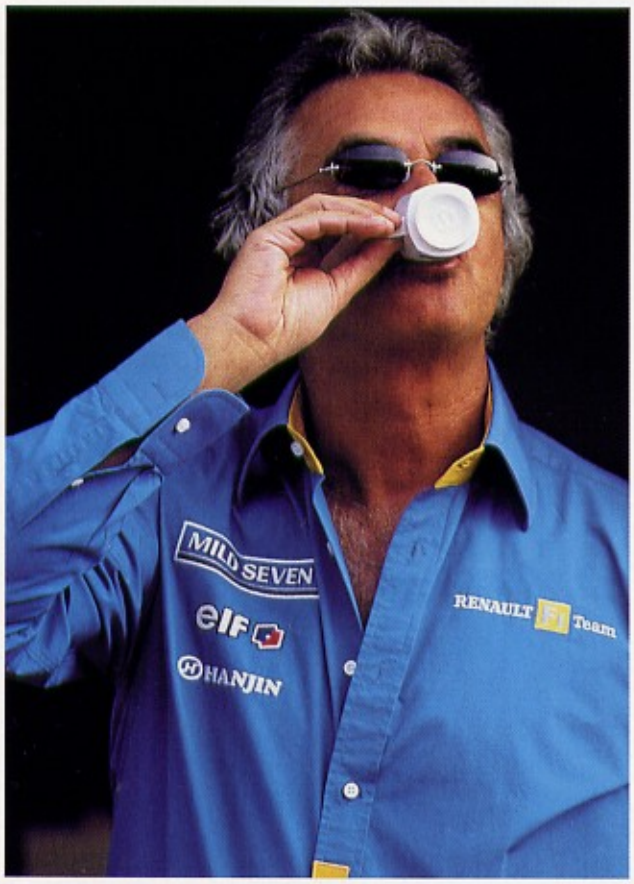


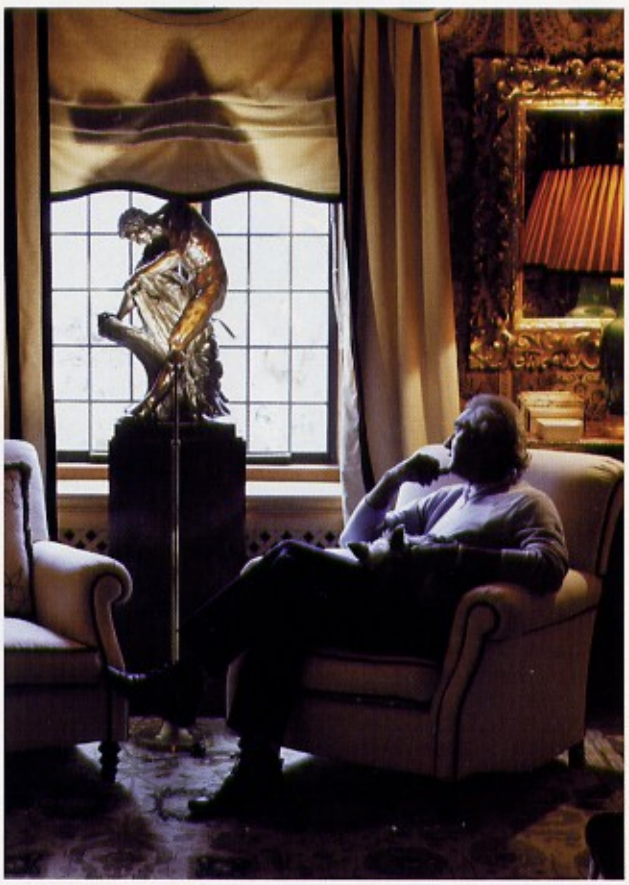
EN LA OTRA PÁGINA: ARCHIVO LAT; DCHA.: LORENZO BELLANCALAT; EXTREMO DCHA.: STEVEN TEE/LAT; ARRIBA: GIANNI GIANSANTI





En su casa en Enstone (arriba y abajo dcha.): no cabe duda de que Flavio sabe cómo disfrutar de los frutos de su trabajo tanto en la F1 como en la industria de la moda; tal vez el pujante equipo Renault repita el espectacular éxito de Briatore en Benetton, con sendos títulos en 1994 y 1995; sin Flavio, Renault no habría vuelto al ruedo de la F1.





ARCHIVO LAT; GIANNI GIANSANTI

El mejor momento hasta ahora desde que Renault volvió a la F1 con equipo propio en 2002 (abajo): primera victoria en el GP de Hungría 2003 tanto para el equipo como para Fernando Alonso. Y, de paso, doblando a Michael Schumacher.

mansión de ensueño en la costa keniana: 35 personas a su servicio, dos *chefs* de cocina, cuatro piscinas. Posee un club nocturno en Cerdeña, el Billionnaire, e intereses en la empresa farmacéutica Pierrel. Además, sabe meterse en escena. No usa perfume. No se abrocha los botones de las mangas, ni los zapatos. No habla de lujo sino de gusto; se hace grabar sus iniciales en las zapatillas y en las cajas de cerillas. Tiene una web oficial (www.flaviobriatore.it). No es ni sir Frank ni Ron ni Jean. Seguramente.

El italiano entró en F1 casi por casualidad, en 1988, en Australia, a rebufo de Luciano Benetton, que un par de años atrás adquiriera el equipo Toleman. Hombre de confianza del comerciante de ropa más famoso del mundo, descubrió un universo de prestaciones, decibelios y *glamour*. Competición a todos los niveles, en mundovisión, maniobras políticas entre bastidores y un inmenso mercado potencial: Briatore se rindió al encanto de una disciplina por la que una semana antes no sentía ningún interés en especial. (Prefería el fútbol. O el esquí. A los 17 años era monitor de esquí. Ideal para ligar). Apenas cuatro meses después se convirtió en responsable comercial del equipo Benetton Formula.

Briatore contaba con la confianza del grupo. Conoció a su mentor Luciano en la Bolsa de Milán, en 1974, cuando trabajaba como corredor de bolsa: los dos hombres ya no se separarían. Primera misión del joven hombre de negocios, en 1975: introducir la marca Benetton en el mercado asiático. La supera con éxito. En 1981 se traslada a

'FLAVIO SE GANÓ LA ANTIPATÍA DE LOS EQUIPOS POR SU DESCONOCIMIENTO DE LA HISTORIA DEL DEPORTE'

Nueva York y pone en pie una red en EE UU. Es la época de Studio 54. Vida de noctámbulo. Mismos resultados positivos. Mano derecha del jefe, hombre de negocios que todo lo puede, feroz negociador, Flavio Briatore todavía no ha cumplido los cuarenta. "Sinceramente, aún no sé por qué Luciano me dio ese trabajo", sonríe.

Desde su llegada a la F1, Flavio traza su camino a su manera. Frases de choque, gorra al revés, música, modelos. Enseguida se gana la antipatía de los equipos más prestigiosos, que no toleran su desconocimiento de la historia del deporte, su frialdad ante las carreras, y su amor por los dólares. Briatore, contrariamente a estos mandamases criados con aceite de ricino y estadísticas, no se deja cegar por la pasión. Para él, la F1 es ante todo un negocio.

No lo esconde. Y la fórmula enseguida surte efecto. Cinco años después de entrar en Benetton, el año de la muerte de Ayrton Senna, consigue su primer título mundial, con un coche que según muchos contraviene el reglamento. Repite la temporada siguiente, esa vez con un motor Renault oficial. En 1998, sin embargo, Briatore abandona la escena. ¿Retiro provisional o despido? Nadie lo sabe.

"Ya tenía bastante. La F1 me había consumido. Quería desintoxicarme", explica. En estos diez años, el italiano lleva a la consagración a Benetton, compra el equipo Ligier (que revende a Alain Prost en 1997), adquiere una participación en Minardi y pone en pie un lucrativo sistema de representación de pilotos. Además, poseía un 30% de Benetton Formula, que revendió cuando la popularidad de la F1 estaba en lo más alto. Bingo. Algún tiempo después, Briatore se encarga de la comercialización de los V10 Renault 'cliente' a través de la empresa Supertec. Y en 2000, cuando el fabricante francés decide retomar el reto de la F1 con un monoplaza 100% del rombo, le llaman a él. "No habríamos vuelto a la F1 sin Flavio", afirma Patrick Faure, presidente del equipo.

El acuerdo se resuelve en pocos días. Briatore vuelve al paddock con el objetivo de llevar a la nueva escudería al éxito. "Tuvimos que reconstruirlo todo, tanto la estructura como la moral del equipo", comenta. "En 2001, desbastamos la tarea con un machete. En 2003, abordamos el trabajo de precisión, con bisturí".

En 2002, Renault alcanzó el cuarto lugar por equipos. La pasada temporada repitieron, pero con cinco podios, incluida una victoria. En 2004 la misión es acabar el campeonato en el tercer lugar. Más que ambicioso. Tanto, que oficialmente el discurso es prudente: "No esperéis mucho de nosotros en las tres primeras carreras", dice. "Mejoraremos cuando volvamos a ►



'MI TRABAJO ES CREAR UN PRODUCTO DE CALIDAD. HOY DÍA FABRICO RENDIMIENTO'





Jarno Trulli probando el R24 en Jerez durante la pretemporada (abajo); reuniones en la planta de Viry Chatillon (extremo izda.) con el presidente de Renault F1, Patrick Faure (enfrente de Briatore), y en Enstone con el director de ingeniería Pat Symonds (izda.).

Europa". En la sombra, las ambiciones apuntan alto.

Con la temporada 2004 en marcha, hay que reconocer que todos los elementos indispensables se van colocando poco a poco en su lugar en Renault. Después de reestructurar Enstone, Briatore se ha consagrado a Viry, donde ha colocado a un nuevo director técnico, Rob White, procedente de Cosworth. Los métodos de gestión de Briatore no han cambiado.

"Dirijo un equipo de F1 como cualquier empresa", explica. "Mi trabajo es crear un producto de calidad. Hoy día fabrico rendimiento. Dirijo a los empleados, los contrato, decido. No veo ninguna diferencia de gestión entre una fábrica de jerséis de Nueva York y una oficina de proyectos de F1. Mi oficio es ante todo elegir, según mis sensaciones".

En fin, este italiano trastorna el orden establecido. Nada de reverencias obsequiosas ante un director técnico famoso o los tenores de la F1. Deja que se largue Mike Gascoyne, con quien el entendimiento no es fantástico; no retiene a John Iley, jefe de aerodinámica de Renault. ¿Los pilotos? No son más que un elemento de la estructura, no extraterrestres.

"Un equipo de F1 no puede descansar sobre las espaldas de un solo hombre", afirma. "En este sentido, el piloto es un miembro más del equipo. Representa los esfuerzos de 800 personas y no debe olvidarlo. Nadie es imprescindible".

Hay reuniones que todavía resuenan en los oídos de torpes aprendices de Fangio. Porque detrás de las apariencias afables y bromistas se esconde un personaje temible. El italiano no tolera ni la falta de precisión, ni la de rigor. "Es difícil dar a alguien una segunda oportunidad", dice sin pestañear. "No se puede hacer feliz a todo el mundo".

Y Flavio concreta su idea: "Si uno se equivoca una vez, volverá a hacerlo. Claro que todo el mundo tiene derecho a hacer pequeñas tonterías de vez en cuando –todos lo hacemos–, pero cuando las cosas han quedado claras desde el principio y no se han respetado, soy intransigente. Un mala actitud, una mala intención, no las acepto".

Ira a flor de piel, mirada oscura, sabe intimidar a su alrededor cuando lo estima necesario. "La disciplina es indispensable", sentencia. "Un equipo debe estar organizado como un ejército. Con momentos de relajación, claro. Pero sin descuidarse". Flavio emplea gente para que ejerzan una tarea concreta, no para darles golpecitos en la espalda ni hacerles de madre. Para las sonrisas y los saludos de cortesía, vas dado.

Ahí está, pues, al comienzo de un nuevo campeonato, de nuevo en posición de hacer tambalearse los valores establecidos. Los demás equipos observan. Les guste o no, es obligado reconocer que Renault ha sido capaz de llevar a cabo una de la progresiones más espectaculares de la historia del deporte. Abonado a la cola de la parrilla en 2001, helo ahí asomando el morro con regularidad en el podio. Con un motor que todavía cedía 90 CV a los mejores.

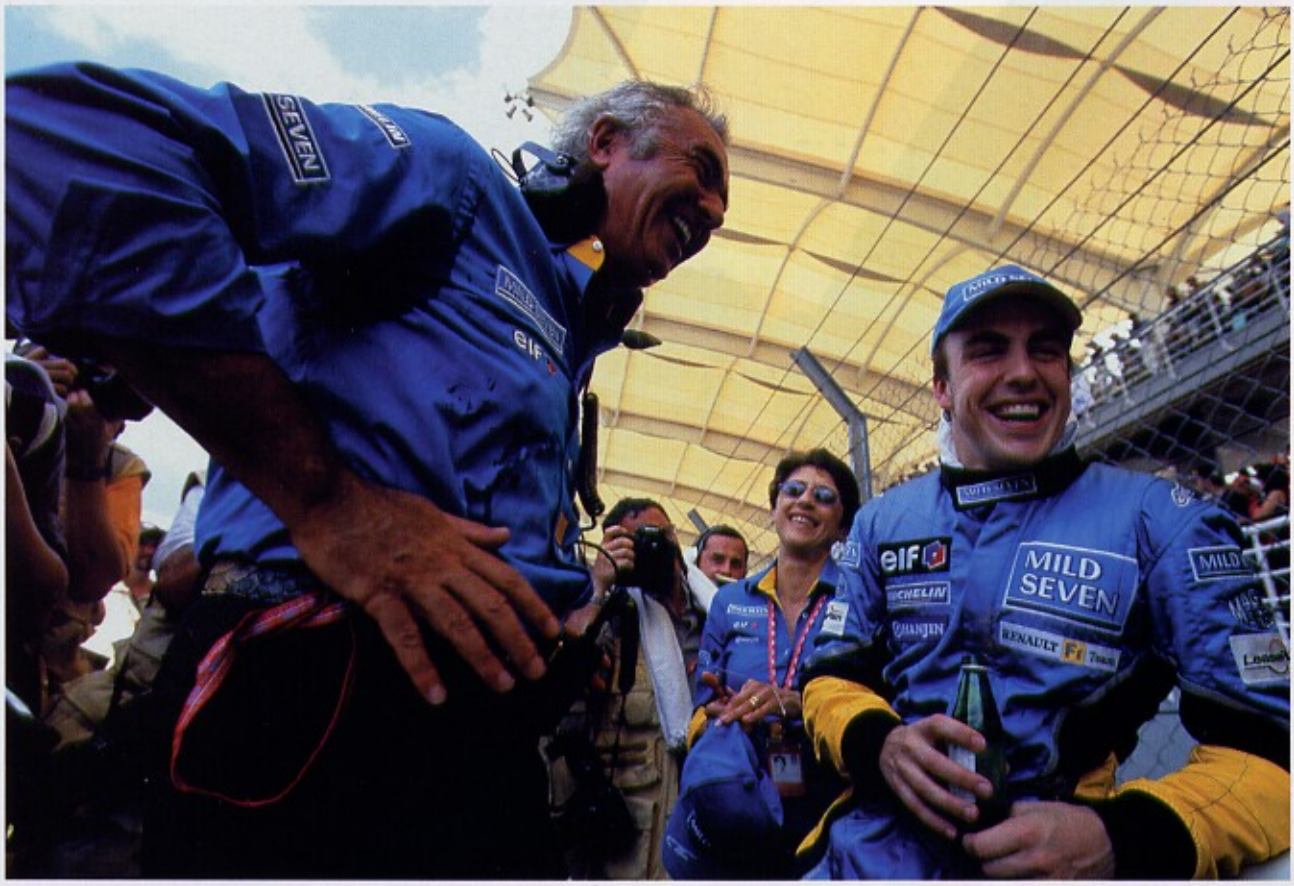
¿La F1 actual? Briatore la vive pero no parece apreciarla más de la cuenta. Según él, el deporte aún se puede mejorar. "Podemos producir un espectáculo mejor, recobrar el tratamiento por electrochoque proporcionado por Benetton a principios de los 90", dice. "Lo necesitamos. ¿Para qué exhibir tristeza?".

Los costes también son motivo de preocupación: "Todo el mundo, aparte de Ferrari, está de acuerdo", recalca Flavio. "Hay que reglamentar a toda costa los tests de manera más estricta. También se debe limitar el tamaño de los equipos: cada uno emplea casi 1.000 personas para meter dos coches en pista. Es ridículo".

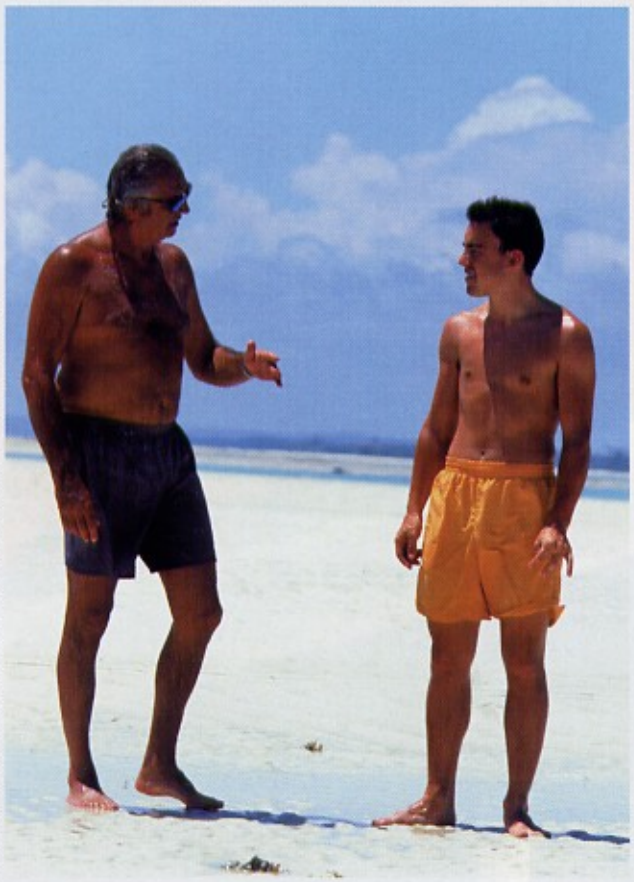
Briatore tiene contrato con Renault hasta el final de 2005. De momento, la cosa va bien. Pero, para entonces, el equipo del rombo deberá batirse por el título. Otra historia. Un auténtico reto, que exige un espíritu concentrado por entero en la meta, sin distracciones, sin conflicto de intereses.

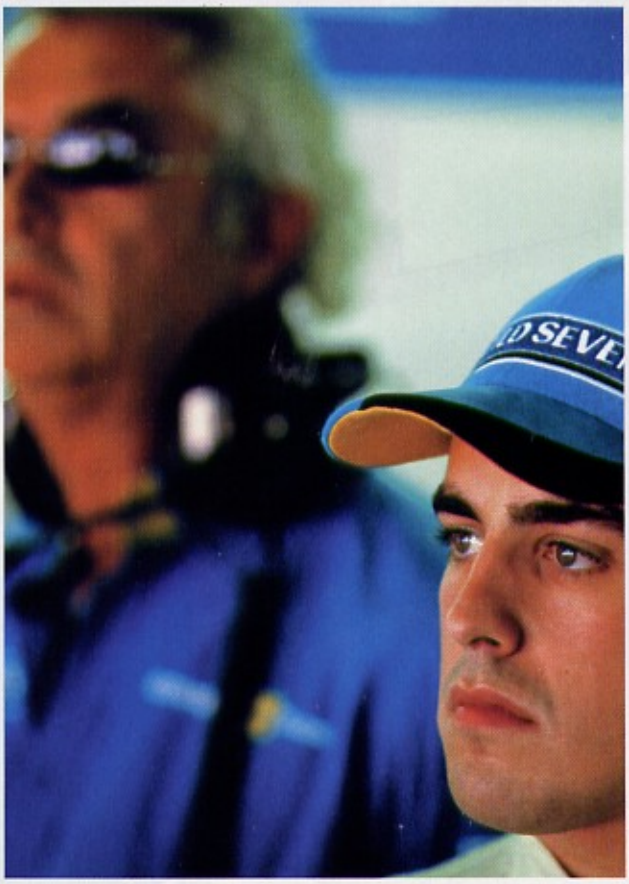
Hace ya meses que los ceniceros abandonaron el gran despacho de Enstone. La decisión de dejar de fumar fue difícil de tomar pero, desde Suzuka 2003, Flavio Briatore aguanta. De momento. Tal vez haya sido la elección más dolorosa de estos tres últimos años.





En la parrilla de Sepang 2003, Briatore y Fernando Alonso se conceden un derroche de júbilo bajo la satisfecha mirada de Patrizia Spinelli, directora de comunicación del equipo (arriba); un momento de tensa atención en el box (abajo dcha.); en el tradicional *stage* de pretemporada en Kenia, mezcla de relajación y preparación (abajo izda.).





EN LA OTRA PÁGINA, FOTO GRANDE: GLENN DUNBAR/LAT; RECUADROS: GIANNI GIANSANTI; ESTA PÁGINA: ARCHIVO LAT



FOTO GRANDE: MICHAEL SCHUMACHER IN DER BOXENGASSE VON HOCKENHEIM

Michael y yo

Relájate, colega, te lo has ganado. El ingeniero de pista del campeón del mundo salió de la nada y se metió de lleno en lo más difícil al principio de la tempestuosa temporada 2003.

Texto Robert Holmes

Pensemos un momento en Chris Dyer. Ahí estaba en 2002, un joven y talentoso ingeniero australiano, trabajando con empeño en el seno de la Scuderia Ferrari como analista de datos, cuando de repente le lanzaron las llaves del reino. Para la temporada 2003, le comunicaron, sería ingeniero de pista de Michael Schumacher. No fue lo que se dice un ascenso tranquilo; ni un chollo; nada menos que el trabajo más desafiante e intenso del pit lane de 2003, a pesar de las apariencias en la foto de esta página.

Ingeniero de pista. De Michael Schumacher. En la temporada más dura que ha afrontado hasta ahora. Ingeniero de pista no sólo del vigente campeón del mundo, sino también del piloto más trabajador, analítico, inteligente y exigente de todos. Si, podría decirse que 2003 fue bastante memorable para Chris Dyer. Le mantuvo bien despierto.

"Nunca en toda mi vida", dice ahora en lo que bien podemos calificar de eufemismo, "he sentido tanta presión como el año pasado". Pensemos en su historial para ver por qué. Se dedicó al automovilismo por primera vez a principios de los años 90, trabajando como ingeniero de análisis de datos y diseño para el equipo australiano Holden de turismos. Ascendió a Arrows por medio de TWR, y entre 1997 y 2000 fue ingeniero de pista de Pedro Diniz, Toranosuke Takagi y Jos Verstappen. No precisamente lo más granado de la F1.

El paso a Ferrari fue decisivo para Dyer. "En 2001 y 2002, todos trabajamos muy duro", dice. "Y funcionó. Pero nos dimos cuenta de que en ese momento estábamos muy por delante de nuestros rivales... Gran parte del tiempo podíamos conformarnos con sacar el 97% del coche. Pero en 2003 eso no bastaba. Sabíamos que teníamos que sacar el 100%. Y, claro está, dar con ese último tres por ciento era lo más difícil".

> 'EN 2002, NOS PODÍAMOS CONFORMAR CON SACAR EL 97% DEL COCHE. EN 2003 ESO NO BASTABA'

Con todo, Dyer, de 35 años, como buen australiano que es, habla más en términos poéticos que bélicos acerca de su trabajo: "Somos como trapecistas. Si cometemos el menor error, nos caemos". Y con los impresionantes progresos de McLaren y Williams, no hay red que valga.

En cuanto a la relación con Schumacher, es evidente que a Dyer le cuesta disimular la impresión que le hizo su nuevo piloto. El salto de Jos, Pedro, Tora y otros anónimos ya olvidados no era pequeño, que digamos. "Es verdad que resulta intimidante trabajar ▶



Chris Dyer se fogueó en los turismos australianos; ahora se ocupa del coche de Schumi (recuadro): "Resulta intimidante trabajar con semejante figura, pero estoy orgulloso de contribuir a su éxito".

con semejante figura. Sus logros hablan por sí mismos, pero estoy orgulloso de contribuir a su éxito a mi propio nivel".

Y el año pasado ese éxito no resultó fácil. Nuevas normas, competencia más fuerte, carreras impredecibles y esos neumáticos Michelin cada vez mejores les apretaron las clavijas de lo lindo.

"Decididamente, no tuvimos un inicio de temporada de ensueño", dice Chris. "Después de tres carreras, algunos se preguntaban: '¿Qué pasa con Michael? ¿Qué ha cambiado desde la pasada temporada? Ah, claro, ¡el ingeniero de pista!'. Yo mismo lo pensaba. Pero a pesar de todo eso, a medida que avanzaban las carreras, una confianza mutua se desarrolló de forma natural entre Michael y yo. En lugar de optar por reacciones instintivas, abordaríamos la situación metódicamente".



Tener a Schumi como piloto supuso un proceso de aprendizaje rápido para Dyer. "Su talento de pilotaje salta a la vista de todo el mundo. Pero lo que más me sorprendió fue su increíble capacidad de trabajo, algo de lo que el público no se da cuenta. Con el tiempo que lleva corriendo y el éxito que ya ha tenido, eso es increíble. Y no da señales de aflojar el ritmo. De hecho, creo que seguramente se esforzó más que nunca en 2003. Y eso le hace muy especial".

Chris también admira la astucia técnica de Michael. "Posee una gran sensibilidad para el coche. Sus reacciones son excelentes. Uno de sus puntos fuertes es saber cómo decidir el orden de prioridades. Puede distinguir entre detalles que supondrán un gran aumento de prestaciones y ajustes menores que son interesantes pero menos importantes, y eso vale su peso en oro, porque cada segundo cuenta".

Tal vez fueran las trágicas circunstancias que rodearon el GP de San Marino del año pasado lo que permitió a Chris Dyer comprender mejor la extraordinaria entrega de 'su' piloto. "Sin duda, Imola fue el fin de semana más difícil de mi carrera. La situación personal de Michael [su madre, Elisabeth, falleció ese fin de semana] flotaba en el ambiente. El modo en que cumplió con sus obligaciones para con el equipo –y en situación tan dramática– merece un gran respeto. El dolor de Michael eclipsó la victoria del F2002 en su última carrera".

Por supuesto, al principio, piloto e ingeniero dedicaron algo de tiempo a hacerse una idea el uno del otro, pero Dyer dice que ahora trabajan muy bien juntos. "Creo que es difícil tener una relación fuera del trabajo con un piloto", dice, "porque ya pasamos la mitad de nuestros días juntos. Y cuando hemos acabado, todos nos vamos a casa con la familia. Pero, durante la temporada, creo que pasamos casi tanto tiempo juntos como con nuestras mujeres".

Las nuevas normas no facilitaron la vida

El momento más grato de Chris hasta ahora (arriba): el equipo le hizo subir al podio tras la victoria contra pronóstico de Michael en Canadá 2003; en la parrilla del Nürburgring (izda.).

EN LA OTRA PÁGINA, FOTO GRANDE: STEVEN TEE/LAT; RECUADRO: CHARLES COATES/LAT; ESTA PÁGINA, FOTO GRANDE: BRYN LENNON/GETTY IMAGES; RECUADRO: ARCHIVO LAT



La confianza entre piloto e ingeniero nunca ha sido mayor: Michael y Chris (arriba) consideran sus opciones en Gran Bretaña 2003; Symonds y Schumi en Benetton (dcha.).

del recién llegado. "Creo que el principal problema con el nuevo reglamento fue que a menudo teníamos que salir los primeros en los oficiales del viernes. Teniendo en cuenta las condiciones de la pista, ésa era la principal desventaja, porque nos resultaba difícil juzgar las cosas con precisión".

¿Ah sí? ¿Y tener una hora menos de entrenamientos libres el viernes? ¿Y la prohibición del libre acceso al muleto? ¿Meras bagatelas? "La verdad, no creo que las nuevas normas hicieran más difícil el trabajo del ingeniero de pista. Lo más delicado fue cambiar los métodos de trabajo. Tuvimos que revisar nuestro horario, que estaba muy bien rodado, y la manera de organizar el tiempo en pista. Eso es todo".

Pero dichas adaptaciones llevaron su tiempo. "Lo pensamos mucho antes de que empezara la temporada", dice Chris, "pero a medida que avanzaba el año tuvimos que retocar las cosas. Por ejemplo, en Monza hubo tests privados la semana antes de la carrera, así que abordamos el GP de Italia de un modo especial. ►

>Schumi en la época de Benetton

"Fui ingeniero de pista de Michael en Benetton desde finales de 1991 hasta que se marchó a Ferrari. Inevitablemente existía la tentación de compararlo con otros grandes pilotos con los que había trabajado, como Ayrton Senna, con el que trabajé en Toleman en 1984. Estaba claro que Michael compartía la aptitud de Ayrton para pilotar deprisa, pero en cierto sentido era un poco más maduro que Ayrton en su primera temporada. Durante ese primer año en Toleman, Ayrton lo aceptaba casi todo, pero Michael siempre fue un poco más inquisitivo. Desde luego tenías que demostrarle lo que valías, y creo que en Benetton lo hicimos.

"Estos chicos punteros tienen fuerza intelectual para dar y tomar. En este oficio, la inteligencia y el trabajo duro te llevan lejos. Pero Michael fue un ejemplo de cómo un piloto con un gran intelecto puede progresar tanto más que sus contemporáneos. Y no me refiero sólo en el coche. Muy pronto quedó claro que fuera del cockpit estaba pensando todo el tiempo, considerando su siguiente paso.

También creo que Michael fue el primer piloto de F1 que comprendió de verdad que cuanto más en forma estuviera físicamente, mejor sería capaz de pilotar.

"Durante ese periodo maduró muchísimo. Al principio era capaz de pasar el motor de vueltas en un giro de instalación, y de vez en cuando también se salía de la pista sin motivo aparente. Pero también se hizo patente en seguida que rara vez cometería el mismo error dos veces. En resumen, había que pulirlo un poco pero creo que conseguimos ayudarle durante sus años en Benetton".

Pat Symonds *Director de ingeniería, Renault F1*



'EL F2003-GA ERA MÁS VELOZ QUE EL F2002 Y SIEMPRE LO DIMOS TODO, PERO EN OCASIONES ESO NO BASTÓ'

"Cada carrera tuvo su propia historia. Y cada fin de semana fue crucial. Michael rara vez partió desde la primera fila de la parrilla. Eso significaba que iba a tropezar con problemas que no había tenido antes. Pero era una cuestión de estrategia. Calificarse delante con poca gasolina no siempre es una ventaja. Hay que sopesarlo todo".

Así que la gestión relativamente fluida de temporadas anteriores se echó por tierra en 2003. "Claro que tuvimos momentos de duda", reconoce. "El F2003-GA era más veloz que el F2002 y siempre lo dimos todo, pero en ocasiones eso no bastó. Desde un punto de vista estrictamente deportivo, el peor momento fue en Brasil, porque nos fuimos para casa sin un solo punto. Después de eso hubo carreras malas, pero siempre logramos arrancar algún punto, y eso acabó decidiendo el título".

¿Y verse doblados por el Renault de Fernando Alonso en Hungría? "Ese fin de semana hicimos todo lo que pudimos. Claro está, no fuimos allí esperando rubricar nuestra mejor actuación del año. Pero aun así... sólo el resultado no lo es todo. Y hablo en serio cuando digo que ese fin de semana, todo lo que podía salir mal salió mal. No sacamos lo mejor del coche, cierto, pero en fin... que nos doblaran...". Los puntos suspensivos son la única referencia indirecta al delicado asunto de los neumáticos. Luego cambia de tema.

Al centrarse en los movimientos en falso de Michael –poco frecuentes, la verdad–, la prensa casi pareció olvidar que de todas formas Ferrari ganó la mitad de las carreras en 2003 y que seis de ellas se las anotó Schumi. Pero es Canadá la que Chris Dyer tiene grabada más profundamente en su memoria, tanto por el inesperado resultado (sobre el papel Michael no debería haber ganado) como porque el equipo hizo que el larguirucho ingeniero subiera al podio con su piloto.

"Fue una experiencia increíble. Nunca la olvidaré. Nunca podré agradecerle bastante a Ferrari que me concediera ese momento. Pocos equipos le pedirían a un ingeniero de pista que les representara en el podio. Y es curioso que sucediera en esa carrera. Recuerdo que el primer gran premio en el que ejercí de ingeniero después de dejar Australia fue el de Canadá, en 1995. Ganó el Ferrari de Jean Alesi y yo estaba al pie del podio, celebrando su victoria. Nunca imaginé que unos años después yo estaría ahí arriba, agitando el champán y saboreando otro triunfo de Ferrari".

Y que lo digas. Increíble. En F1, a veces la realidad todavía puede superar tus sueños más descabellados. ¿A que sí, Chris?

"Tuvimos momentos de duda", dice Dyer (abajo, con Schumi en el Hungaroring). "Pero Michael posee una gran sensibilidad para el coche. Y sabe cómo decidir el orden de prioridades".



LAWRENCE HEATH

Bólido multicolor



No, esto no es un modelo por ordenador; es un Jaguar de F1 de verdad, pintado por Pininfarina para reproducir el mayor o menor grado de presión del flujo de aire sobre la carrocería del coche a una velocidad simulada de 220 km/h. Ben Agathangelou (izda.), aerodinamista jefe de Jaguar, será nuestro guía de excepción.

Entrevista Anthony Rowlinson **Fotografías** Alister Thorpe

Sentir la presión

"Lo más importante a observar aquí es que las zonas rojas no indican una carga aerodinámica alta por sí; indican zonas de alta presión. En una escala del uno al 10, las zonas más subidas de rojo puntúan 'más uno' (es decir, alta presión) y las de azul más intenso 'menos 10' (baja presión). Una zona de presión positiva –por ejemplo, el alerón delantero– produce carga aerodinámica sólo si la zona inferior produce una presión más baja. De modo que si la parte de abajo fuera de un rojo más fuerte, el alerón produciría sustentación. Esto es lo que sucede sobre los pontones (azules). Los puntos de máxima presión se encuentran en zonas diminutas, como la punta del morro, donde el aire de hecho se detiene. Aerodinámicamente, el borde de ataque del alerón delantero es muy sensible, y hay que controlar con precisión la interacción entre los distintos elementos del alerón".

REDMOND BARK THOMPSON/GETTY IMAGES

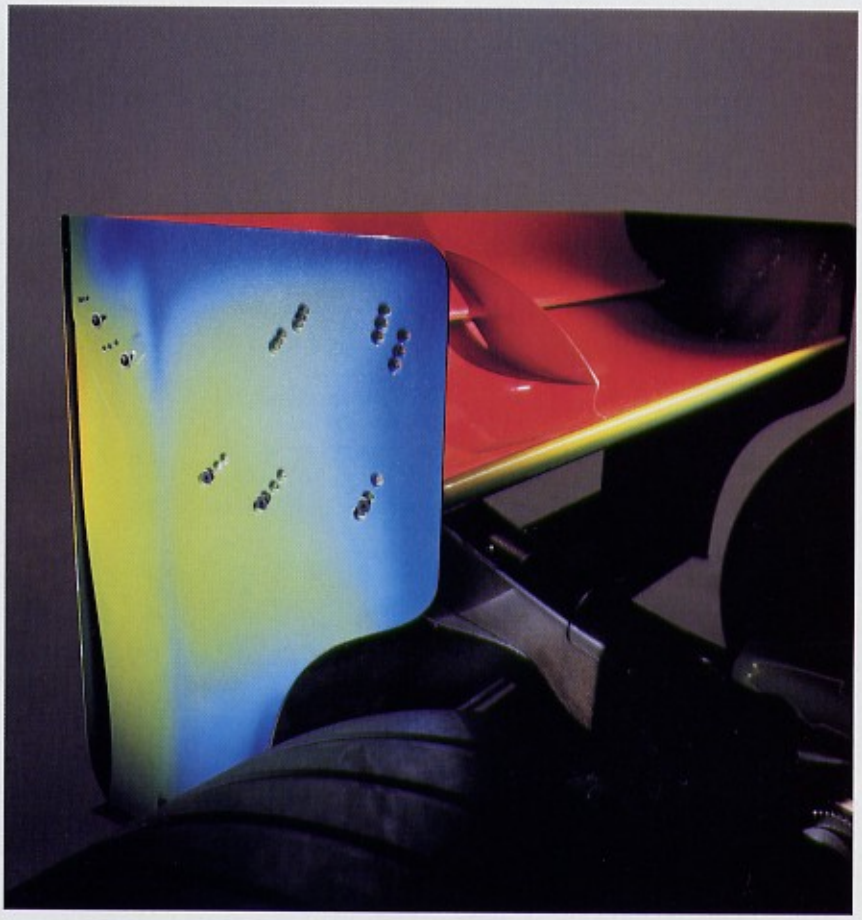
Lo que el flujo se llevó

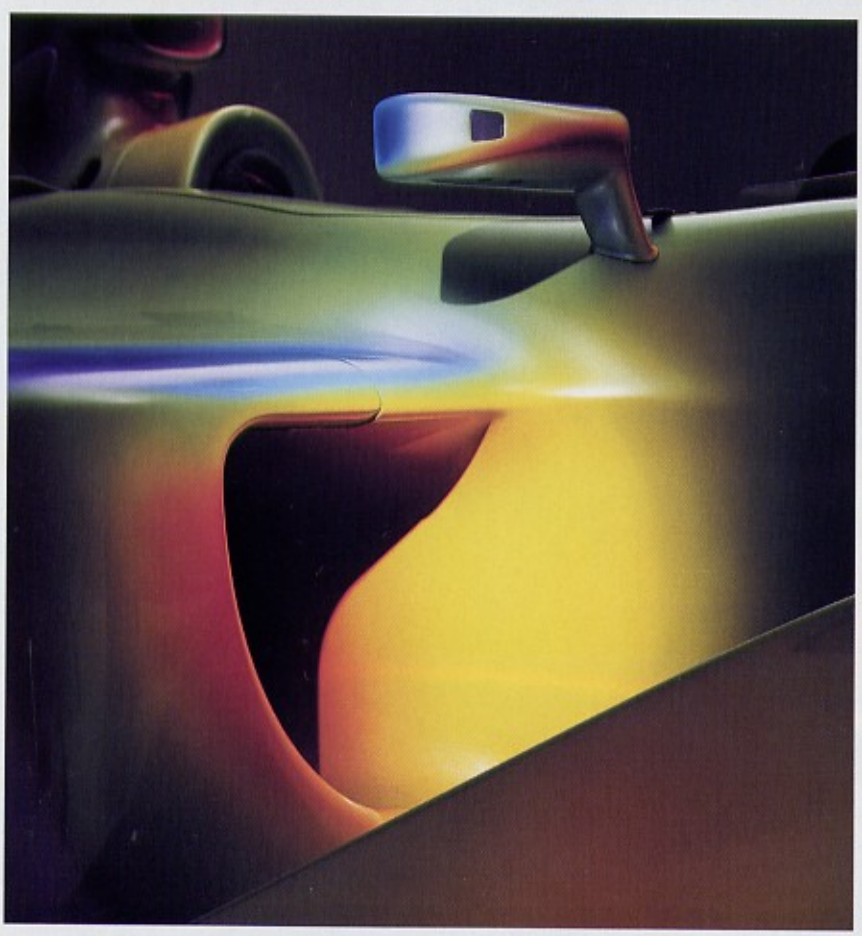
Sentido horario desde dcha.: "La alta presión en los elementos del alerón trasero indica lo sensible que es esta zona. Hasta una pegatina puede perjudicar su eficacia, y si pegáramos un emblema de Jaguar aquí se apreciaría una diferencia de un 2-3%. En el costado de la deriva lateral las presiones estáticas son bajas. Sus bordes de ataque han de minimizar la resistencia.

"Los retrovisores generan resistencia, algo que tenemos que aceptar. El 'agujero' en el retrovisor es una ventana de plexiglás para que una antena de telemetría transmita datos a boxes.

"Los apéndices o *winglets* en la parte trasera del pontón han de limpiar un flujo de aire complejo. El aire llega aquí tras haber pasado por la picadora: alerón delantero, ruedas, deflectores laterales y conductos de radiador.

"Los pontones generan presión y nuestro trabajo es condicionar el flujo en su interior y a su alrededor. Son un mal necesario, porque contienen los radiadores. Si no se acierta con esta zona, se puede ver a los ingenieros de pista haciendo agujeros en la carrocería, lo que no es precisamente lo ideal desde el punto de vista aerodinámico".











Escuela de calor

"Esta vista muestra los escapes de salida superior [las zonas negras entre las ruedas traseras de este R3]. La decisión de hacerlos salir por arriba es el resultado de diversas consideraciones acerca de la integración alrededor del motor, cambio y suspensión trasera. Es importante tener en cuenta el calor de salida del escape, no sólo sobre la aerodinámica, sino también sobre los componentes a su alrededor. Todo lo que tenga que aguantar calor –por ejemplo, los triángulos traseros– precisará un escudo térmico. Sin él, es muy posible que un componente se rompa. Aquí no se reflejan los efectos del calor, pero la DCF [dinámica computacional de fluidos] permite llevar a cabo análisis de calor. En años anteriores algunos diseñadores hacían salir los escapes por el difusor trasero. Aunque esto pueda tener un efecto positivo, porque cuando salen los gases el coche es aspirado hacia la pista, es un sistema que también puede hacer muy nervioso un coche: en cuanto el piloto levanta el pie, el difusor se vuelve menos efectivo".

Romperse los cascos

"El casco del piloto es una zona aerodinámicamente sensible: afecta de un modo importante al flujo de aire a su alrededor y las superficies por detrás. Hasta las pegatinas del casco producen un efecto medible. Hemos de tener cuidado con su colocación. Lo ideal sería que no hubiera casco, pero obviamente eso no es posible. Todo en ingeniería es un compromiso, y la aerodinámica no es diferente. Simplemente uno busca la mejor solución.

"La zona azul del casco muestra una zona bastante grande de presión negativa, que a gran velocidad se manifiesta como 'sustentación del casco'. Los pilotos explican que les tira en las correas del cuello, lo que hace ver por qué se les exige al máximo en el cuello.

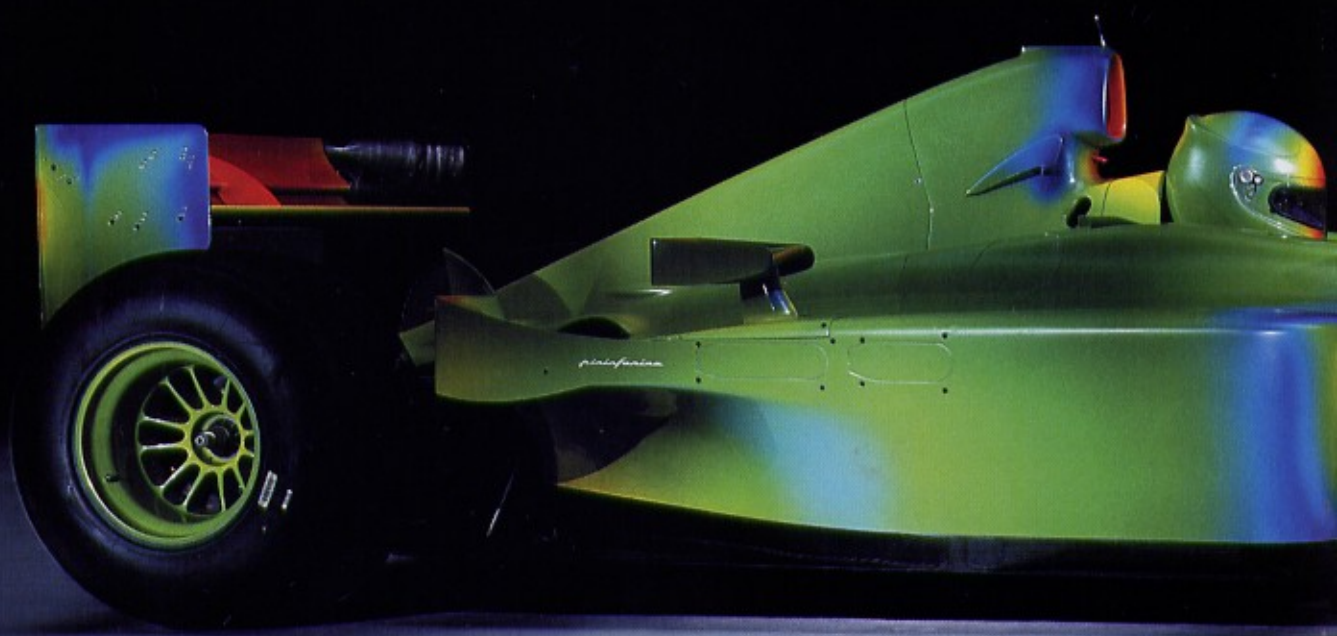
"En otras partes del coche se pueden ver en rojo otros puntos de estancamiento del flujo de aire y las zonas de aceleración de naranja a verde, que llevan a las zonas azules de 'sustentación'.

"En los deflectores laterales se aprecian importantes zonas de alta presión, y también en las entradas de aire de los radiadores. Esto acarrea un indeseable efecto de desaceleración, pero los deflectores son importantes para determinar el flujo de aire sobre el resto del coche. Las ruedas delanteras tienen un efecto muy perturbador, y los deflectores nos ayudan a controlarlo. Si los neumáticos estuvieran pintados como el resto del coche, veríamos estancamiento en la parte delantera y luego aceleración. Su efecto de conjunto es generar sustentación, y su zona interior es muy compleja. Podemos hacer que el aire fluya hacia dentro o hacia fuera, y también tenemos que proporcionar refrigeración.

"Justo por detrás de las ruedas, sobre el monocasco, podemos ver sobresalir el tubo Pitot [con forma de L invertida]. Mide la velocidad aerodinámica y nos permite monitorizar la presión dinámica sobre el coche, de la que obtenemos la velocidad del coche relativa al viento. Es muy útil a la hora de ajustar la aerodinámica del coche en el circuito, porque facilita un punto de referencia contra el que se pueden medir los cambios.

"Las derivas laterales del alerón delantero sirven para condicionar el flujo desde la parte delantera del coche. Son elementos sutiles que se pueden afinar con mucha precisión.

"A lo largo de los planos del coche [sus costados], el interés principal es condicionar el flujo de aire. Algunos planos generan sustentación y algunos condicionan el flujo hacia zonas que crean sustentación. Puede que uno quiera que este flujo sea lo más limpio posible, o puede que no...".



>¿Quién es Ben Agathangelou?

Como muchos aspirantes a aerodinamista de F1, el jefe de aerodinámica de Jaguar Racing estudió en la Southampton University, alma máter de otras lumbreras de la F1 como Adrian Newey. Ben, de 32 años, se graduó en aeronáutica y astronáutica con matrícula y en 1995 entró directamente en McLaren, donde trabajó con Henri Durand. Se quedó en el equipo hasta 1998, y el último coche en el que trabajó fue el muy exitoso MP4-13. De McLaren pasó a Tyrrell y de allí al programa de Honda Racing Developments, con el difunto Harvey Postlethwaite. Junto con su compañero en HRD, Tim Densham, hoy día uno de los diseñadores jefe en Renault F1, desarrolló la suspensión delantera doble quilla de ese coche. Con la desaparición del programa HRD, Agathangelou, de origen grecochipriota, pasó a Renault como jefe de aerodinámica y contribuyó al desarrollo de los monoplazas con motor de ángulo ancho de 2001-2003. Desde mediados de 2002 ostenta su posición actual. ¿Su filosofía de diseño? "Tengo una, claro está, pero ¡no te la voy a explicar!".





Vuelta a la vieja escuela

En 1961, este mismísimo coche dio al Team Lotus su primera victoria en F1. Y sigue siendo tan elegante como el primer día.

Texto Peter Windsor **Fotografías** Charlie Magee

Lo bueno de conducir un F1 de antes de 1964 es que de repente lo ves a todo color. Por ejemplo, el Lotus 21 era uno de tus coches clásicos en blanco y negro, una silueta ultrasuave y muy avanzada entre los Ferrari 'morro de tiburón' y los Cooper en Monza, o marcados por la lucha bajo el calor estival en Reims.

Ahora aguarda de manera incitante bajo el sol invernal, el verde Lotus en contraste con el amarillo Lotus. ¿Es éste el coche que pilotó Stirling Moss ese fatídico 10 de septiembre de 1961 en Monza, cuando Wolfgang von Trips perdió la vida a las puertas del título? ¿Es un gemelo del coche que von Trips golpeó en ese carrera, desencadenando el accidente en el que también fallecieron 14 espectadores? ¿Es uno de los pocos F1 ex Jim Clark auténticos, el coche que pilotó en Módena exactamente una semana antes de Monza y de nuevo en febrero de 1962 en Sandown Park, Australia?

Es todo esto y más. Es el Lotus 21 chasis Nº 933. Innes Ireland obtuvo su única –y la primera del Team Lotus– victoria puntuable con el 933 en Watkins Glen, EE UU, en octubre de 1961. Innes también ganó con él en Solitude el 23 de julio y en Zeltweg, en el aeródromo cercano al actual A1-Ring, el 17 de septiembre. Más tarde los Lotus 21 del Team Lotus fueron enviados a Suráfrica para las cuatro carreras de la Springbok Series. Trevor Taylor, sustituto de Ireland en Lotus,

Frank Mountain, dueño del 21, ata el arnés a Peter Windsor (dcha.); el dispositivo moderno hace que el arco antivuelco original parezca pequeño.



'TE ACOMODAS, EL VOLANTE A MANO, LOS BRAZOS LIGERAMENTE DOBLADOS, COMO TIENE QUE SER'

fue segundo con el 933 en Kyalami; luego, el 2 de enero de 1962, Taylor ganó en Killarney.

El Lotus 21. Aquí. Ahora. Y ya no en B/N.

Uno también se da cuenta, mientras asimila sus detalles, de que el 21 era revolucionario. Desde cualquier ángulo, pero sobre todo de costado, se aprecia el linaje del siglo XXI. Es bajo, de motor central y aerodinámicamente eficaz; no podía decirse lo mismo de sus coetáneos, o de alguno de sus precursores. El Ferrari 156 era precioso pero aun así era como un viejo vinilo de 78 rpm. En cambio, el 21 era el primero de 45. Subes y te acomodas, recostado, con una visibilidad perfecta, justo por encima del tablero, y el volante rojo cómodamente a mano, los brazos ligeramente doblados, como tiene que ser. Y uno vuelve a pensar en el patrón de Lotus Colin Chapman, en si sus coches eran estéticamente perfectos porque era un genio de la ingeniería o porque este genio de la ingeniería también era un artista creativo. En coches como el 21 se aprecia la belleza de las equilibradas curvas de Chapman. Una razón son los contrapuntos verde y amarillo; otra, que un F1 de 1.5 litros era por definición un ingenio mecánico extraordinariamente simple y relativamente pequeño. Frenos y radiadores eran discretos. El depósito de gasolina, razonable. La solución de Chapman fue construir un chasis monocasco 'bañera', para que el piloto se sentara bajo, con una menor resistencia ►

(Dcha.) Hace frío en el circuito de pruebas sito en el antiguo aeródromo de Bruntingthorpe, cerca de Coventry y Birmingham, pero su recta de tres km es tentadora; la dirección del Lotus es casi telepática por transparencia y tacto; Clark, Moss y Ireland pilotaron este chasis.





'STIRLING NO ERA EL PRINCIPAL FAN DE LOTUS, PERO SABÍA RECONOCER UN COCHE RÁPIDO CUANDO LO VEÍA'

y poco peso. Este concepto –el Lotus 25 de 1962– se convertiría tal vez en el F1 más grande de todos los tiempos. Su primer F1 de 1.5 litros –el 21– era un 25 tubular.

Pero cuando te subes al 21 no piensas en todos esos tubos, ni en los fluidos (agua, aceite) que llevan algunos de ellos; no se preocupaban por ellos entonces, ¿para qué ahora? En 1961, el depósito del 21 estaba colgado de la estructura tubular; ahora, para hacer el coche un poco más seguro en las carreras de históricos, el propietario de este 21, Frank Mountain, ha reubicado el depósito detrás del asiento (donde antes habia un bote de retén). La otra única diferencia es el cambio: todos los 21 del Team Lotus en 1961 (a diferencia de los 21 privados de 1962, que montaban cajas Lotus o Colotti) estaban equipados con transmisiones ZF de cinco marchas de suavidad exquisita. Hoy el 933 monta un cambio Hewland, aunque Mountain busca una de las escurridizas ZF.

Ah, sí. Y arneses. Y un arco antivuelco más alto. En 1961 no llevaban arneses porque se consideraba más seguro salir despedido de un coche que se estrellara. Por tanto, el arco antivuelco era más una ayuda para entrar y salir que para proteger tu vida.

Como digo, vas muy bajo y en seguida estás a gusto. La palanca de cambios llena tu mano derecha. A la izquierda del embrague hay un reposapiés. El acelerador y el freno son perfectos para el punta-tacón. Presionas el arranque, pisando el pedal derecho. El cuatro cilindros Climax gruñe, luego ruge al aumentar el régimen. Engranas primera, sueltas el embrague... y allá vas. Las ruedas delanteras despiden gravilla. Subes marchas, cambiando a unas 4.500 rpm. A pesar de la relativamente pobre protección de tu casco y gafas de época, no te ves azotado por el viento. Todo parece ir bien.

Éste es el segundo Lotus de F1 que conduzco –el otro fue un 49 de 1967– y resultan extraordinariamente parecidos. La misma dirección ligera, la misma sensibilidad. El coche lo *guías* en lugar de dominarlo. El freno lo aprietas en lugar de clavarlo. Como el 49, el 21 es una joya. A mi nivel. Claro que la razón de ser de este coche era una vuelta a fondo en Mónaco (donde Clark se calificó tercero en su primera carrera con el 21), o una batalla rueda con rueda en Zandvoort con los más potentes Ferrari (como también hizo Clark). Coger rebufos en Reims; ir de puntillas sobre mojado en Aintree.

De modo que trato de imaginar cómo habría sido para Jim, Innes y Stirling. Aparte de Monza, donde corrió con el 933, Stirling pilotó el Lotus 18 y el 18 con carrocería de 21 de Rob Walker en el campeonato del mundo y un coche similar del equipo UDT Laystall en pruebas no puntuables. Aunque carecía de la suspensión delantera *inboard* (interior central) de los coches oficiales, el 18/21 (con su transmisión Laystall diseñada por Mike Hewland) estaba a la altura del 21, y ese año Stirling pilotó como nunca, superando a los Ferrari en Mónaco y el Nürburgring, además de anotarse otras cinco victorias no puntuables. Stirling no era el principal fan de Lotus –había perdido demasiadas ruedas, roto demasiados triángulos– pero sabía reconocer un coche rápido cuando lo veía. Durante todo el año –como siempre– corrió con su casco blanco Herbert Johnson ('cáscara de huevo') con orejeras de cuero incluidas, y mono azul Dunlop.

Por lo general, Innes Ireland fue un piloto número uno de Lotus de aspecto desenvuelto. En forma, cortés... y directo. Su temporada empezó mal cuando destrozó su flamante 21 en Mónaco (se equivocó de marcha al salir del túnel) pero Innes, con su

'POR MI PARTE, PROBÉ UN POCO DE LO QUE SENTÍAN Y OÍAN, Y DE LO QUE VEÍAN, EN 1961'







(Arriba) Un coche peso pluma que reacciona a la perfección a acciones delicadas; (izda.) véase la palanca de cambios a la derecha del asiento. Por primera vez el piloto va recostado en un estilo casi moderno; los miembros del chasis tubular flanquean al piloto.

>Lotus 21: sus datos

Temporadas en activo 1961, 62, 63, 64, 65
Chasis Tubular, paneles de fibra de vidrio
Motor Coventry-Climax FPF S4 1.5 litros (150 CV)
Suspensión Muelles helicoidales/triángulos
Peso 425 kg **Relación potencia/peso** 353 CV/t
GP puntuables disputados 16
Resultados Una victoria; dos terceros – 23 pt
1961 Los 18 y 18/21 privados, que se alzaron con una victoria cada uno en manos de Stirling Moss, acompañaron a los 21, los últimos Lotus de chasis tubular. El Team Lotus obtuvo su primera victoria en el GP de EE UU, última de las ocho pruebas de la temporada, con un 21 pilotado por Innes Ireland (abajo, perseguido por el BRM de Graham Hill). Jim Clark, segundo piloto oficial, subió dos veces al podio (tercero en Holanda y Francia).
1962-65 Un puñado de pilotos privados participó en pruebas sueltas; el mejor resultado lo logró Neville Lederle: sexto en el GP de Suráfrica 62.
Dom Taylor



mono de dos piezas, casco, visera y/o gafas último modelo, con la característica banda ajedrezada y todo, normalmente era rápido y fuerte bajo presión. En el Nürburgring, el 933 se incendió, requiriendo una reconstrucción completa, pero Innes se recuperó bien, acabando el año con esa victoria en el Glen. Salvo que Chapman no lo veía así. Para él, el futuro estaba claro: quería a Jim Clark y luego alguien en el otro coche para complementar a su nuevo número uno, lo mismo que Ron Dennis con Kimi Räikkönen *al principio*. Innes era un personaje demasiado grande para desempeñar ese papel, de modo que después del Glen dejó el equipo, resentido.

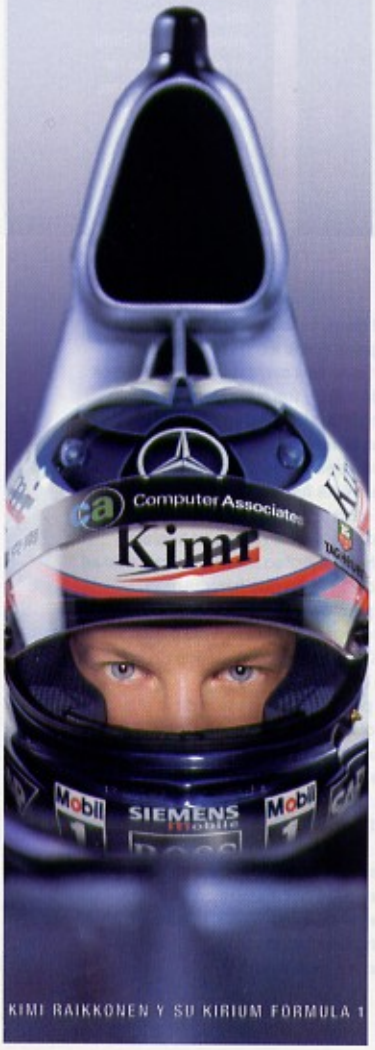
Mientras tanto, para Jim Clark, 1961 era el año en que pasaría de joven promesa a futuro campeón. Era rapidísimo (en abril, en Pau, vencería su primera carrera en F1) y hacia mitad de temporada ya casi estaba a la altura de Moss. Los sucesos de Monza podrían haber acabado con un hombre de menor valía (Clark fue arrestado y amenazado con cargos de homicidio involuntario por el accidente desencadenado por el repentino bandazo de von Trips), pero una semana más tarde Jim se calificó segundo con su 21 en Zeltweg. Jim corría con mono Dunlop de una pieza azul claro, casco azul oscuro, visera blanca y gafas como los de las fotos adjuntas. Ganó tres carreras de la Springbok a finales de 1961 y fue subcampeón del mundo en 1962, sin la visera blanca: salió volando en el viraje Masta de Spa mientras pilotaba hacia su primera victoria puntuable.

Así pues, éste fue un día maravilloso. Mountain rodó y también mi amigo Rob Wilson. Rob es rápido-rápido (el Michael Schumacher del Trofeo Maserati) y por eso se enamoró del 21. Dijo que parecía algo nervioso, pero que podía remediarse jugando con la convergencia trasera. Rob pilotará el 933 en el GP de Mónaco Histórico de 2004. Lo llevará a sus límites.

Por mi parte, probé un poco de lo que sentían y oían, y de lo que veían, en 1961. Conduje un hermoso coche de carreras. Durante un minuto o así –el tiempo que hace falta para alcanzar una especie de barrera, más allá de la cual sabes que has de rendir a un nivel mucho más alto– fui Ireland, Clark, Moss o Taylor. Corría bajo el sol surafricano o las nubes del Eiffel. Estaba en Mónaco, sentado en el muro de boxes; estaba en Monza, en plena batalla.

Y lo hacía a todo color.

TAG HEUER
TAGHeuer
WHAT ARE YOU MADE OF ?



KIMI RAIKKONEN Y SU KIRIUM FORMULA 1

#1 Quo vadis, McLaren?

Ferrari estuvo muy entonado en Melbourne; todo lo contrario que McLaren. Por P. Windsor



Varios factores se combinaron para hacer del GP de Australia 2004 un paseo para Ferrari. Uno, el nuevo chasis Ferrari F2004 es un exquisito diseño monoquilla; dos, el motor Ferrari 2004 de 800 km ya arroja más potencia que su versión 'sprint' de 2003; tres, Michael Schumacher y Rubens Barrichello tuvieron actuaciones sin tacha en calificación y en carrera (a diferencia de, digamos, los pilotos de Williams o Jarno Trulli, de Renault); cuatro, Bridgestone nunca ha ido mal en Melbourne y este año el asfalto estaba más bacheado, y por tanto aún menos atrayente para Michelin; cinco, ahora Bridgestone fabrica neumáticos más cuadrados y más grandes, a lo Michelin, pero que aun así todavía permiten cierta geometría de caída negativa en la parte delantera, que genera agarre; seis, la temperatura ambiental fue fría para esta época del año y para los más erguidos Michelin; y, siete, para lo que hizo, McLaren-Mercedes se podría haber quedado en Valencia.

El trauma McLaren empezó a olerse cuando produjeron su nuevo MP4-19 sorprendentemente pronto en la pretemporada. Por tradición, siempre ha llevado una eternidad construir los grandes diseños Adrian Newey/Neil Oatley, y ha veces han sido tan concienzudamente lentos de concepción y ejecución que o han llegado a Australia casi sin test alguno en su haber o han ▶

David Coulthard (arriba) hizo lo que pudo con el incomprensible MP4-19; en Melbourne dijo que ni tenía suficiente potencia ni agarre aerodinámico ni agarre mecánico.

> Pilotos: 1ª prueba, Australia

1	Michael Schumacher	10
2	Rubens Barrichello	8
3	Fernando Alonso	6
4	Ralf Schumacher	5
5	Juan Pablo Montoya	4
6	Jenson Button	3
7	Jarno Trulli	2
8	David Coulthard	1

> Constructores

1	Ferrari	18
2	Williams-BMW	9
3	Renault	8
4	BAR-Honda	3
5	McLaren-Mercedes	1





Lo más destacado de la salida fue el electrizante avance de los dos Renault; mientras Schumi (dcha.) y Barrichello van tranquilamente a lo suyo, Alonso, tercero, provocó con su velocidad en la arrancada que Montoya se pasara de frenada en la primera curva (arriba); nótese que el primer McLaren apenas logra salir en la foto de refilón.

EN LA OTRA PÁGINA: DARREN HEATH; ESTA PÁGINA DARREN HEATH, STEVE ETHERINGTON (AT)

TAG HEUER
TAGHeuer
WHAT ARE YOU MADE OF ?



Para más información y catálogo telf. 91 781 07 82
SWISS AVANT-GARDE SINCE 1860

dejado pasar la carrera. Eso es McLaren: un equipo que se toma su tiempo para acertar. Acertar de lleno.

Pero el nuevo MP4-19 rodó con los demás durante el invierno, dando vueltas en Cheste, Jerez y Montmeló. A Kimi no se le vio el pelo, claro –no en España, al menos– pero el problema no fue ése: DC, Alex Wurz y Pedro de la Rosa son más que capaces de convertir un buen coche en un coche ganador. Todo lo que Kimi tiene que hacer es subirse y pilotar. La cosa técnica puede perfectamente dejarse a los otros.

Pero, como digo, era inquietante. Después de construir un McLaren tan difícil como el MP4-18A –tanto, que no llegó a correr– parecía un hecho que el próximo McLaren no sólo sería brillante sino también a prueba de balas. Eso es lo que hacen los grandes equipos: de vez en cuando producen un coche malo, pero el siguiente siempre es una joya. Como en la vida, aprenden más de sus errores que de su aparente progreso.

Lógicamente, pues, el MP4-19 iba a ser todo lo que el MP4-18A no fue. Desde

'FUE UNA SORPRESA QUE EL MP4-19 APARECIERA TAN PRONTO. NO ERA MÁS QUE UN 18B, UN POCO PULIDO'

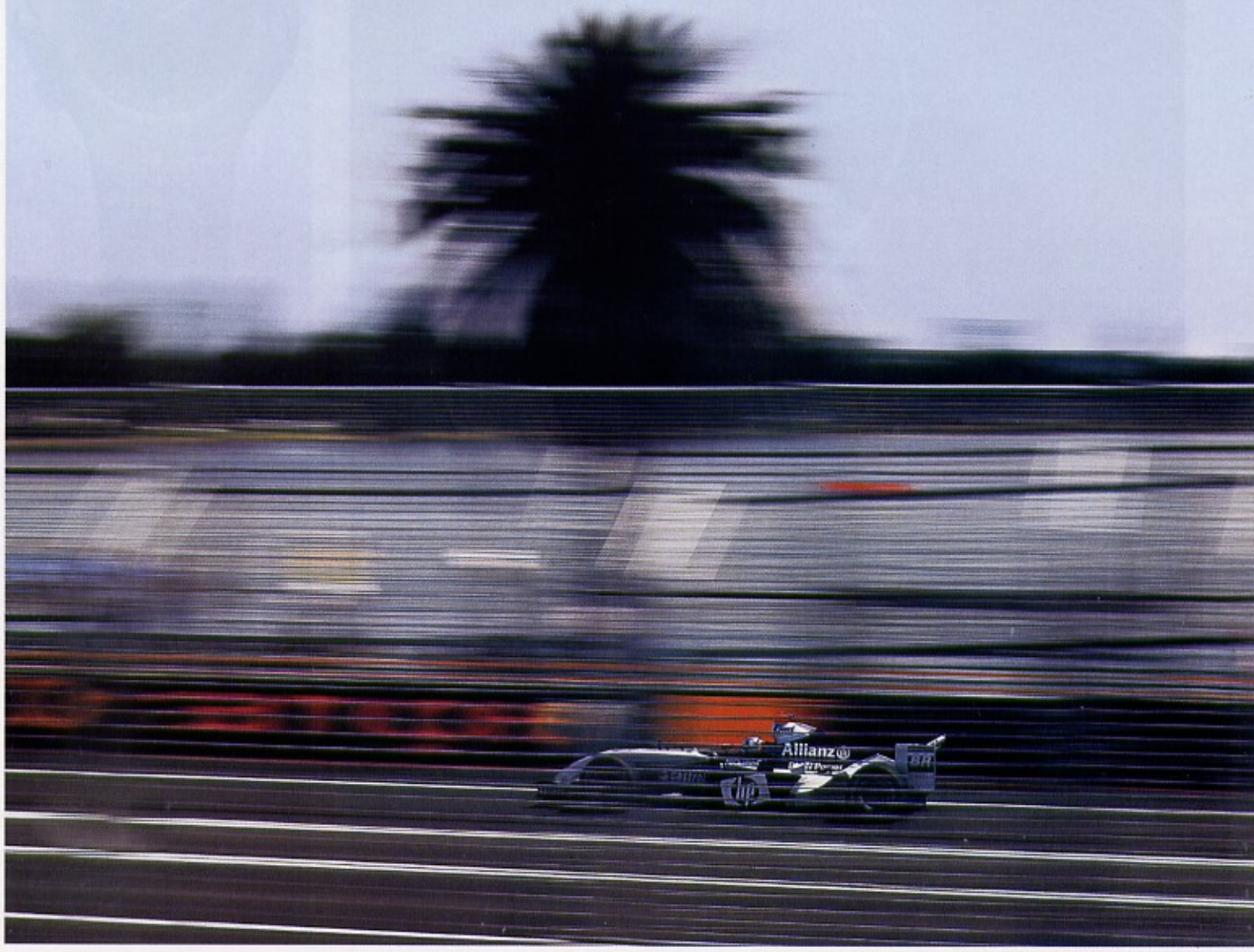
luego que sería un diseño Newey, porque todavía no existe nadie mejor que Adrian en un túnel de viento, dando forma con creatividad a un modelo y resolviendo un problema tras otro sin comprometer el conjunto; pero, en cuanto a configuración, tensión, crash tests, geometría de suspensión y demás, era de suponer que sería un coche de Neil Oatley. Durante la pasada década, Neil ha interpretado a la perfección el trabajo de Newey, culminando en la casi interminable serie de diseños MP4-17, el más reciente de los cuales casi ganó el campeonato en 2003.

Sabíamos que el MP4-19 supondría la vuelta a lo de siempre. Por eso muchos pronosticaron durante el invierno que Kimi ganaría el título. McLaren tenía un coche rápido (el MP4-17D), y uno más veloz pero imposible de hacer correr (el MP4-18); el MP4-19 sería la fusión de ambos, un MP4-17 más rápido pero no menos fiable.

Pero tales coches no surgen de la noche a la mañana. Dados los problemas del MP4-18A, estaba claro que Oatley tendría que empezar prácticamente de cero. No era tanto una cuestión de aerodinámica, dada la velocidad esporádica del MP4-18; lo difícil sería reconstruir la complicada forma del coche alrededor de un coche fuerte, muy rígido pero muy ligero. Ello pondría de manifiesto las mejores cualidades del ingeniero ex Williams y ex Beatrice.

Así pues, fue una sorpresa que el MP4-19 apareciera tan pronto. ¿Había obrado Oatley un milagro? ¿No era tan malo el MP4-18A como creíamos? Un examen más minucioso arrojaba una respuesta pasmosa: en realidad el MP4-19 no era más que un MP4-18B, un poco pulido. Era obra, de nuevo, del entusiasta diseñador ex Lotus y ex Arrows del MP4-18A, Mike Coughlan, y de otro nuevo fichaje de

Un animado Montoya (abajo) extrajo cuanto pudo del FW26, pero aun así se quedó a casi 0,6s de Michael en calificación, y Jenson Button igualó su tiempo a la milésima.









Pocas cosas iban a fastidiar tanto a los demás equipos que observar la calma con la que Barrichello (izda.) y Schumi se ocuparon de derribar a todos a su alrededor; una alentadora excepción fue el batallador Alonso (abajo izda.), el único que se mantuvo a tiro de los Ferrari; un indignado Räikkönen (abajo) abandona los restos de su McLaren.

EN LA OTRA PÁGINA: DARREN HEATH; ESTA PÁGINA: DARREN HEATH; FRITS VAN EL OKWORLD RACING IMAGES

McLaren, el ex ingeniero de Lola en la IndyCar, Mark Williams.

La reacción inicial no fue en absoluto mala. El coche parecía más rápido que el MP4-17D y mucho más fiable. Sin embargo, a medida que aparecían nuevos Michelins, más equipos se enfrentaban a McLaren y hacía más calor, empezaron a aflorar los problemas del MP4-19. El coche mostraba un extraña tendencia a descolocarse apurando la frenada en curvas lentas. Un cambio de proveedor de frenos había cambiado del todo el tacto del pedal. El MP4-17 bloqueaba los frenos delanteros, o era superado en frenada, casi tan a menudo como los Ferrari rompían motores; con sus nuevos frenos, el MP4-19 iba despendolado. Se había perdido otro sello de McLaren.

Luego los tiempos empezaron a quedarse con persistencia en el simulador. El software decía una cosa, el cronómetro otra. El coche sufría un subviraje impenitente en la curva Repsol del Circuit de Catalunya, los pilotos trataban de superarlo, intentando jugar con la zaga, o enfilar el morro... y levantaban el pie del gas durante una eternidad, perdiendo décimas a espuertas en una sola curva. Y luego, al dar gas, la zaga se sacudía de lado a lado, minando la potencia. Mientras tanto, en curvas rápidas, con el coche a plena carga, la dirección parecía clavarse en posición antes de media curva.

Asimismo, la fiabilidad del motor dejaba mucho que desear. Mientras que Ferrari, BMW, Renault y Honda lograron construir bloques y cigüeñales más fuertes para la nueva norma de un solo motor, el Mercedes parecía sufrir una persistente porosidad y grietas en el bloque. Por supuesto, el equipo negaba que tales problemas existieran.

Todo venía a ser más de lo mismo: excesiva flexión. Todos los coches de carrera tienen cierto grado de flexión; el truco es que corresponda al agarre del neumático y niveles de carga aerodinámica del día. Está claro que en el MP4-19 ambos factores no están sincronizados. En Melbourne, los ►





EL DATO: La victoria de Michael Schumacher, su 71ª, fue el quinto triunfo de Ferrari en el GP de Australia en seis años en Melbourne.



Un GP decepcionante en casa para Mark Webber (arriba izda.): tras calificarse en tercera fila, abandonó al romper el cambio cuando era 10º; en la salida (izda.) Alonso se fue a la hierba para superar a Montoya. El control manual de salida de Renault también parece ser el mejor; Michael (arriba) subió por 71ª vez a lo más alto del podio.

STEVE ETHERINGTON AP, MARK THOMPSON/GETTY IMAGES, CLIVE ROSE/GETTY IMAGES

McLaren se calificaron en unas pésimas P10 y P12. Kimi abandonó cuando rodaba en medio del pelotón, con las ruedas bloqueadas y la zaga humeante; DC acabó octavo, a una vuelta de los Ferrari.

¿Por qué ha sucedido esto? ¿Cómo ha conseguido McLaren-Mercedes que lo superen Renault y BAR-Honda (para qué hablar de Ferrari y BMW-Williams)? A pesar de lo que digan, la respuesta es sencilla: ahora Ron Dennis dirige una gran empresa, no un equipo de carreras, así que se ha visto obligado a delegar. Ha sido un desgaste lento pero ahora es evidente: decisiones claras y lógicas de las que Dennis tomaba con los ojos cerrados se han convertido en excusas para reuniones interminables y demasiada organización. La inmediatez ha desaparecido. El equipo de F1 se dirige como si fuera una empresa de la lista *Fortune 500*. Pinta bien pero no es rápido. Personas con el currículo adecuado han sustituido a personas con la mente 'carrerosa' adecuada. Dennis ha cedido el control de lo más importante de su vida laboral: el equipo de F1.

'McLAREN HA CAÍDO PORQUE AHORA DENNIS DIRIGE UNA GRAN EMPRESA, NO UN EQUIPO DE CARRERAS'

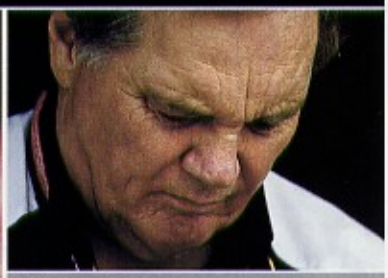
La F1 no es complicada; no se trata de que más grande sea igual a mejor. Michael Schumacher siguió demostrándolo en Melbourne; Flavio Briatore hace otro tanto en Renault. A pesar de la implicación y generosidad de BMW, la esencia de Williams siguen siendo Frank y Patrick. Pero ahora, en McLaren, Ron está apartado de las cruciales decisiones cotidianas.

¿Puede volver McLaren? Claro que sí. ¿Lo hará en un futuro cercano? En mi opinión, sólo si vuelven a lo importante: a Newey y Oatley; a Ilmor-Mercedes (por ese orden); a un MP4-20 totalmente nuevo; y, sí, a Ron Dennis.

#1 Cajón de sastre

Sigue el ascenso de Alonso; Ferrari se sorprende hasta a sí misma; Williams, picado. Por M. Hamilton y V. F.





Head (arriba) no quedó muy contento con la actuación de Williams; Alonso (izda.) peleó con Montoya en la salida; Button (abajo), perseguido por el colombiano.



FOTO GRANDE: DARREN HEATH. CLIVE ROSE/GETTY IMAGES. LORENZO BELLANCA AT

Renault arranca rápido

Renault llegó a Melbourne con la seguridad de puntuar y, ojalá, subir al podio, señal de lo mucho que ha avanzado el equipo del rombo.

Las promesas de la pretemporada se cumplieron con el tercer puesto de Fernando Alonso, claro vencedor de la contienda 'el mejor de los demás'. El asturiano sobrevivió a una escaramuza con Montoya en la salida y de allí en adelante corrió impecablemente sin que nadie pudiera amenazar su puesto en el cajón. Jarno Trulli arrancó incluso más rápido, saltando de noveno a quinto, pero un toque en la primera curva le dañó el difusor.

"Tenía ganas de llegar a Melbourne para ver cómo íbamos", dijo Alonso. "Tras la salida me encontré tercero detrás de los Ferrari. Pronto vimos que era demasiado lento para seguir su ritmo, pero me escapaba rápidamente de Jenson [Button], y los Williams iban por detrás de él. En conjunto, una carrera relativamente sencilla para mí".

Michael a tope

Ross Brawn se sintió aliviado al final de la carrera. "Estábamos muy satisfechos de nuestros tests", dijo, "pero la verdad es que no sabíamos dónde estaríamos en relación con nuestros rivales".

No era falsa modestia. Brawn ordenó la finalización de un cuarto chasis listo para probar en Europa, si hiciera falta, el martes después de Melbourne: "Nunca se sabe qué puede pasar en la primera carrera".

Según Ross, una de las cosas que más le impresionó fue el entusiasmo continuado de Michael Schumacher. "Está tan ilusionado con el nuevo coche, es increíble", dijo Brawn. "Mantiene su pasión por el pilotaje y sencillamente no sé cuándo acabará eso. No hay indicio alguno al respecto".

Head esperaba más

Patrick Head salió por pies tras la carrera, para no tener que explicar la decepcionante actuación de su equipo. El viernes les costó dar con los reglajes para Montoya y Ralf cometió un error en calificación; en la salida, Juan se pasó de frenada y durante un pit stop tuvo un problema con una tuerca. No obstante, Ralf ganó al menos un puesto en cada parada. Pero cuarto y quinto es mucho menos de lo que esperaban.

BAR olía a podio

A pesar de que ambos coches acabaron y Button sumó tres puntos, la decepción era palpable en BAR-Honda. Después de que el equipo intercambiara el motor de Button en menos de una hora y luego el inglés se calificara cuarto con el muleto, es natural que abrigaran esperanzas de subir al podio. Jenson mantuvo su posición en la salida y la secuencia de pit stops reveló que la prestación de BAR en calificación fue plenamente competitiva. Pero Button tuvo problemas con el desgaste de los neumáticos y perdió algo de tiempo en un pit stop. Takuma Sato arruinó sus opciones al embestir al Renault de Trulli en la primera curva, dañando el alerón delantero.

Los terceros hombres

En virtud de las nuevas normas, los terceros pilotos de cuatro equipos rodaron en los libres del viernes. Ricardo Zonta superó en ambas sesiones a los pilotos titulares de Toyota, mientras que el BAR de Anthony Davidson superó a Sato en la primera y apenas le cedió 0,5s en la segunda.

El sueco Bjorn Wirdheim, campeón 2003 de F3000, también se lució al volante de su Jaguar, superando en la primera sesión al debutante del equipo Christian Klien, que le dejó atrás en la segunda. Timo Glock pilotó el tercer Jordan y estuvo a la altura del debutante Giorgio Pantano.

Por su parte, Minardi no pudo hacer correr al belga Bas Leinders, quien carecía de superlicencia.

Lo importante es acabar

Paul Stoddard vio cruzar la meta a uno de sus coches después de que los mecánicos de Minardi dedicaran casi 18 minutos a solucionar el rateo del motor de Gimmi Bruni, que llegó a rodar 16º.

moo.gorda-f1-blogot.www

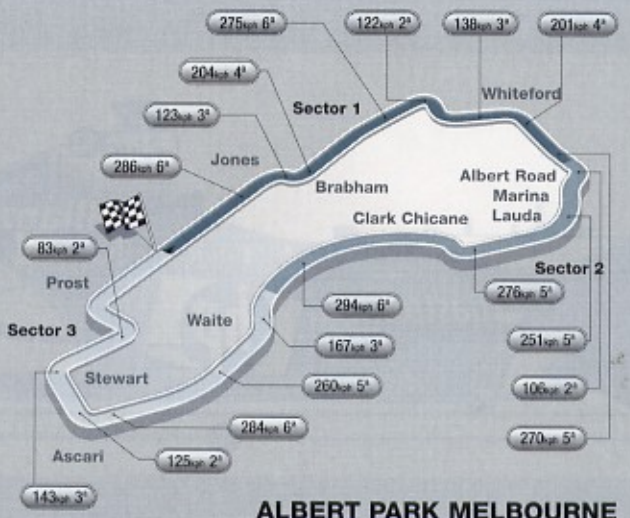
TAGHeuer
SWISS AVANT-GARDE SINCE 1860
Te ofrece...

Todos los datos Melbourne

Tiempo Nublado, seco 19° **Temperatura asfalto** 24° **Vueltas** 58 **Distancia** 307,574 km **Espectadores** 121.500 (domingo)

Parrilla de salida

Posición	Piloto	Tiempo	Primer pit stop
1	**Michael Schumacher**	1m 24,408s	12
2	**Rubens Barrichello**	1m 24,482s	11
3	**Juan Pablo Montoya**	1m 24,998s	10
4	**Jenson Button**	1m 24,998s	11
5	**Fernando Alonso**	1m 25,699s	11
6	**Mark Webber**	1m 25,805s	13
7	**Takuma Sato**	1m 25,851s	12
8	**Ralf Schumacher**	1m 25,925s	12
9	**Jarno Trulli**	1m 26,290s	12
10	**Kimi Räikkönen**	1m 26,297s	–
11	**Felipe Massa**	1m 27,065s	14
12	**David Coulthard**	1m 27,294s	14
13	**Cristiano da Matta**	1m 27,823s	12
14	**Giancarlo Fisichella**	1m 27,845s	8
15	**Nick Heidfeld**	1m 28,178s	14
16	**Giorgio Pantano**	1m 30,140s	18
17	**Zsolt Baumgartner**	1m 31,681s	11
18	**Olivier Panis**	sin tiempo	14
19	**Christian Klien**	sin tiempo	16
20	**Gianmaria Bruni**	sin tiempo	11



ALBERT PARK MELBOURNE
Longitud circuito 5,303 km

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

Vuelta a vuelta

VUELTA 1 Montoya se pasa de frenada en la primera curva en lucha con Alonso. Michael líder, seguido de Barrichello, Alonso, Button y Trulli
VUELTA 2 Montoya adelanta a Ralf
VUELTA 10 Alonso a 9,2s de los Ferrari. JPM es el primer puntero en repostar
VUELTA 14 Ralf es el único de los punteros en ganar posiciones en los pit stops, al pasar de 7º a 5º. Alonso a 6s de los Ferrari, separados por 1,5s
VUELTA 19 Trompo de Massa, 11º
VUELTA 24 Montoya adelanta a Trulli y se coloca sexto. Alonso inicia la segunda tanda de paradas
VUELTA 30 Los líderes ya han hecho dos paradas. Ralf, 4º por delante de Button
VUELTA 36 Segundo y último pit stop de Coulthard, que sigue octavo
VUELTA 39 JPM supera a Button, 5º
VUELTA 40 Alonso inicia la tercera tanda de paradas
VUELTA 46 Schumi para y sigue líder
VUELTA 58 Schumi cruza la meta

Velocidades y paradas

VUELTA RÁPIDA
Michael Schumacher
1m 24,125s, vuelta 29 (226,933 km/h). Récord
VELOCIDAD MÁS RÁPIDA PUNTO MEDICIÓN
Felipe Massa 323,9 km/h
VELOCIDAD MÁS LENTA PUNTO MEDICIÓN
Giorgio Pantano 310,4 km/h
PIT STOP MÁS RÁPIDO
Fernando Alonso 20,294s
PIT STOP MÁS LENTO
Gianmaria Bruni 17m 36,035s

¿Lo sabías?

Los tres últimos años, el error de pilotaje ha sido la principal causa de abandono en Melbourne, la rotura de motor la menor. El séptimo lugar de Trulli apenas mejora sus cinco abandonos en ocho años en Melbourne, el peor historial de los pilotos actuales

Clasificación final

Posición	Piloto y coche	Tiempo total	Pos. 1ª vuelta
1	**Michael Schumacher** Ferrari F2004 (Bridgestone)	1h 24m 15,757s	1
2	**Rubens Barrichello** Ferrari F2004 (Bridgestone)	+13,605s	2
3	**Fernando Alonso** Renault R24 (Michelin)	+34,673s	3
4	**Ralf Schumacher** Williams-BMW FW26 (Michelin)	+1m 00,423s	6
5	**Juan Pablo Montoya** Williams-BMW FW26 (Michelin)	+1m 08,536s	7
6	**Jenson Button** BAR-Honda 006 (Michelin)	+1m 10,598s	4
7	**Jarno Trulli** Renault R24 (Michelin)	+1 vuelta	5
8	**David Coulthard** McLaren-Mercedes MP4-19 (Michelin)	+1 vuelta	10
9	**Takuma Sato** BAR-Honda 006 (Michelin)	+1 vuelta	9
10	**Giancarlo Fisichella** Sauber-Petronas C23 (Bridgestone)	+1 vuelta	14
11	**Christian Klien** Jaguar R5 (Michelin)	+2 vueltas	18
12	**Cristiano da Matta** Toyota TF104 (Michelin)	+2 vueltas	13
13	**Olivier Panis** Toyota TF104 (Michelin)	+2 vueltas	19
14	**Giorgio Pantano** Jordan-Ford EJ14 (Bridgestone)	+3 vueltas	16

NO CLASIFICADOS

Felipe Massa	Sauber-Petronas C23 (Bridgestone)	motor – 44 vueltas	12
Nick Heidfeld	Jordan-Ford EJ14 (Bridgestone)	embrague – 43 vueltas	15
Gianmaria Bruni	Minardi-Cosworth PS04 (Bridgestone)	+15 vueltas	17
Mark Webber	Jaguar R5 (Michelin)	cambio – 29 vueltas	8
Zsolt Baumgartner	Minardi-Cosworth PS04 (B)	sist. eléctrico – 13 vueltas	20
Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes MP4-19 (Michelin)	motor – 9 vueltas	11

MAPA: ALAN ELDRIDGE

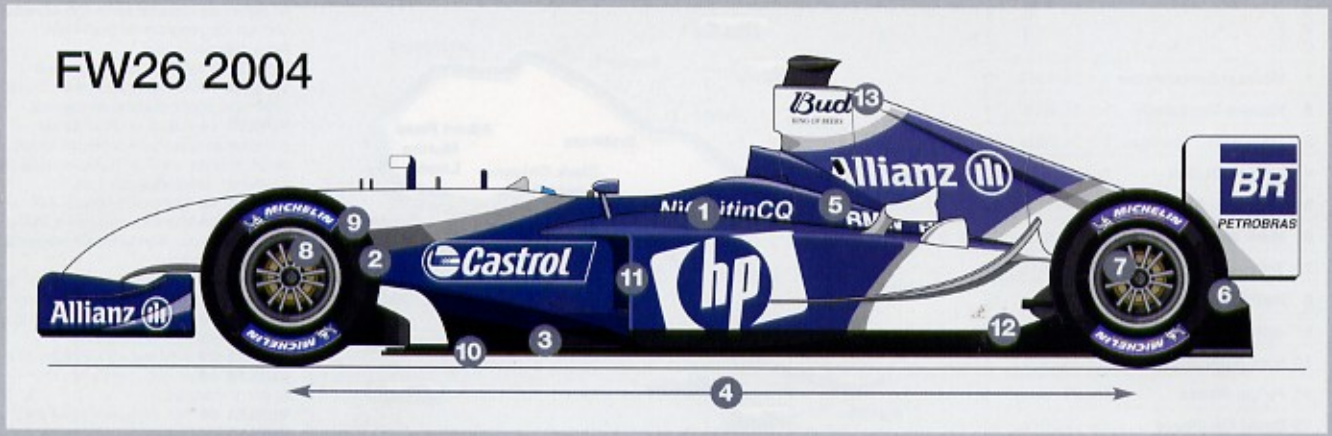
Resultados hasta la fecha

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	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rubens Barrichello	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Juan Pablo Montoya	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ralf Schumacher	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
David Coulthard	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kimi Räikkönen	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jarno Trulli	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fernando Alonso	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jenson Button	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Takuma Sato	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Giancarlo Fisichella	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Felipe Massa	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mark Webber	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Christian Klien	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cristiano da Matta	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Olivier Panis	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nick Heidfeld	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Giorgio Pantano	14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gianmaria Bruni	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zsolt Baumgartner	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

CLAVE: R Retirado/NS No salido

Así mejoraron los mejores

¿Revolución o evolución? Stéphane Samson comenta las soluciones de Williams y Ferrari; ilustraciones de Patricia Soler



▲ Así es el Williams FW26

1. Monocasco Más fuerte y rígido, sobre todo en los costados del cockpit. Sin aumento de peso.
2. Doble quilla (Véase abajo)
3. Aletas guiadoras Siguen en el fondo, por delante de los pontones. Más gruesas que el año pasado.
4. Batalla El FW25 fue el primer Williams de batalla corta en años. Su longitud casi no varía en el FW26
5. Depósito Como la mayoría de carreras exigen ahora dos o tres pit stops, el FW26 tiene un depósito más pequeño que el FW25. (Los coches de 2003 fueron diseñados antes de la introducción de las normas que obligaban a los equipos a calificarse con combustible para la carrera).
6. Cambio El FW26 monta una caja de siete marchas (seis en el FW25) pero la longitud de la carcasa es igual.
7. Suspensión trasera Filosofía parecida a la de McLaren, con un triángulo superior alto.
8. Suspensión delantera Barras de torsión más bajas que en el FW25.
9. Cremallera Más cerca de los pedales, para una mejor distribución de pesos.
10. Lastre Los Michelin trabajan mejor con más peso en la parte delantera del chasis. Williams coloca tanto lastre como sea posible bajo el divisor de flujo (parte del fondo del chasis entre las piernas del piloto).
11. Pontones Más bajos que en el FW25, gracias a los radiadores modificados. Su borde de ataque sigue siendo muy cuadrado.
12. Aleta suplementaria en el fondo (Véase abajo)
13. Toma de aire y capó motor Más esbeltos que en 2003



◀ Doble quilla Williams

Cualesquiera que sean las otras virtudes técnicas del FW26, es ese nuevo morro el que suscita toda la atención. Ha sido diseñado con esmero para optimizar la eficacia del concepto doble quilla, y exigió una gran labor estructural para superar los crash tests en invierno.

La ilustración muestra en detalle una quilla del FW26, sobresaliendo del borde inferior del monocasco. Tal vez parezca achaparrada, pero es que la rigidez es vital en esta zona: la menor flexibilidad comprometería el comportamiento del coche.

El concepto doble quilla tiene la finalidad de maximizar la eficacia aerodinámica, pero el peso se resiente, pues la estructura ha de resistir "la carga fuera de eje del muy cargado brazo delantero del triángulo", según Patrick Head.

Los deflectores también van montados en las quillas. Su forma es parecida a los del FW25 y su finalidad es desviar el flujo de aire de la sección inferior del alerón lejos del centro del coche. El objetivo es canalizar parte de este flujo hacia los pontones para contribuir a la refrigeración de los radiadores.

Izda.: el detalle de la quilla izquierda del FW26 pone de relieve su robusta estructura, para resistir las elevadas cargas de la suspensión en esta zona.

'CUALESQUIERA QUE SEAN LAS VIRTUDES DEL FW26, ES EL MORRO EL QUE SUSCITA TODA LA ATENCIÓN'

Superior: el FW26 tiene raíces en el FW25, pero es muy distinto en varios apartados; dcha.: la triple aleta del FW26 suaviza el flujo de aire por delante de las ruedas traseras.

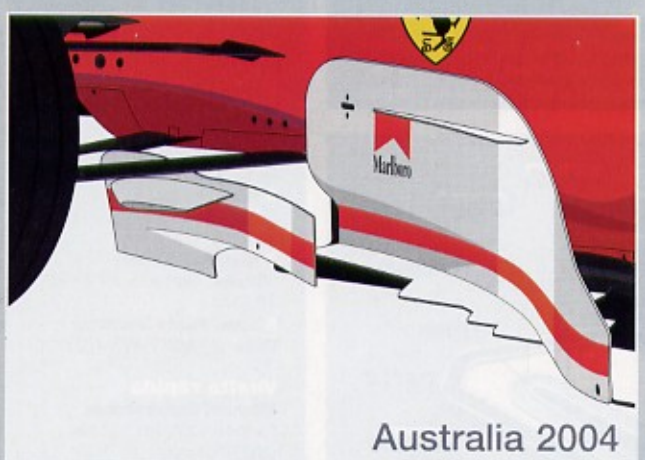


◀ El 'aletín' de Williams

Williams añadió un tercer aletín bajo las aletas del los pontones, justo por delante de las ruedas traseras del FW26. Se funde con el fondo del chasis delante del sensor de desgaste de los neumáticos. El FW26 es el único que utiliza este recurso, totalmente legal.







▲ Deflectores Ferrari
El año pasado Ferrari fue el primer equipo en usar un deflector lateral doble. En el primero, que apareció en Montreal, los dos elementos estaban muy cerca uno del otro (superior). Más tarde, en Silverstone, el elemento inferior se desplazó mucho más hacia delante (centro).

En el F2004 se ha mantenido esta filosofía, ligeramente modificada. El concepto es idéntico, pero la forma es bastante diferente (arriba).



▲ Alerón delantero Ferrari
Ferrari presentó el F2004 con varios elementos del F2003-GA.

Por ejemplo, los alerones delantero y trasero no eran los del coche definitivo, puesto que las piezas nuevas todavía estaban en fabricación.

En Melbourne, Ferrari utilizó un alerón delantero totalmente nuevo.

Adiós al antiguo elemento con una ligera forma de cuchara: le sustituía un alerón 'escalonado' en las extremidades. Las derivas laterales (arriba) también son nuevas: adoptan el concepto 'escalón' y son muy distintas de las de 2003 (abajo). Además, el flap está dividido en dos. Renault introdujo este diseño y muchos equipos han seguido el ejemplo.

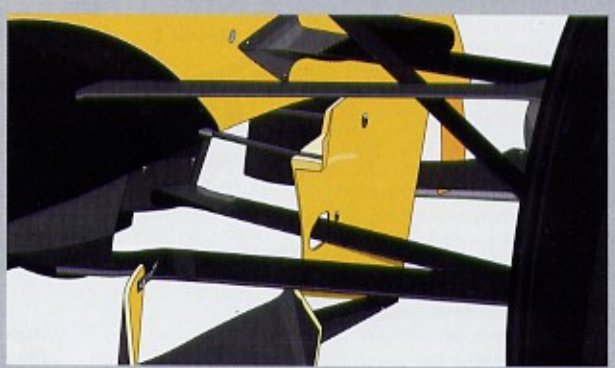


El alerón del Ferrari F2004 (superior) es muy distinto del de su predecesor, el F2003-GA (arriba). Está provisto de derivas laterales de varios elementos.

▼ La quilla de Jordan
El EJ14 es una evolución del infructuoso EJ13. Cuenta con una nueva aerodinámica y muchas piezas mecánicas cambiadas.

La ilustración (abajo) muestra cómo se eleva el monocasco por encima del divisor de flujo (hecho de metal, para añadir lastre frontal), para permitir un paso despejado para el flujo de aire del alerón.

La suspensión delantera también varía respecto a 2003; el triángulo inferior está montado en una quilla única central delante, pero el coche conserva una pequeña doble quilla en la parte posterior del triángulo. El diseño tiene la finalidad de mejorar la rigidez y ahorrar peso.



Suspensión delantera del EJ14 (dcha.), diseñada para ahorrar peso y mejorar la rigidez.

#2 Rompedor para la mecánica

Sepang es pródigo en sorpresas; el año pasado, los Renault coparon la primera fila y Kimi Räikkönen ganó la carrera

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



El podio de Fernando Alonso en Sepang 2003 bien podría haber sido lo más destacado de una buena temporada; tal como fue, se quedó en uno de los momentos estelares de un año mágico.

Resultados 2003

Ocho primeros carrera

1 **Kimi Räikkönen**
McLaren-Mercedes MP4-17D
1h 32m 22,195s
(201,629 km/h)
2 **Rubens Barrichello**
Ferrari F2002 +39,286s
3 **Fernando Alonso**
Renault R23 +1m 04,007s
4 **Ralf Schumacher**
Williams-BMW FW25
+1m 28,026s
5 **Jarno Trulli**
Renault R23 +1 vuelta
6 **Michael Schumacher**
Ferrari F2002 +1 vuelta
7 **Jenson Button**
BAR-Honda 005 +1 vuelta
8 **Nick Heidfeld**
Sauber-Petronas C22
+1 vuelta

Ocho primeros parrilla

1 **Fernando Alonso**
Renault R23 1m 37,044s
(205,626 km/h)
2 **Jarno Trulli**
Renault R23 +0,173s
3 **Michael Schumacher**
Ferrari F2002 +0,349s
4 **David Coulthard**
McLaren-Mercedes MP4-17D
+0,410s
5 **Rubens Barrichello**
Ferrari F2002 +0,535s
6 **Nick Heidfeld**
Sauber-Petronas C22
+0,722s
7 **Kimi Räikkönen**
McLaren-Mercedes MP4-17D
+0,814s
8 **Juan Pablo Montoya**
Williams-BMW FW25 +0,930s

Vuelta rápida
Michael Schumacher
Ferrari F2002, 1m 36,412s
(206,974 km/h)

Horarios
Entrenamientos libres
4.00-5.00 viernes 19 de marzo
7.00-8.00 viernes 19 de marzo
3.00-3.45 sábado 20 de marzo
4.15-5.00 sábado 20 de marzo
Calificaciones
7.00 sábado 20 de marzo
Carrera
8.00 domingo 21 de marzo
Horarios sujetos a variación

¿Quieres ir?
Información circuito
www.malaysiangp.com.my
Tel.: 0060 3 8526 2000/2222

Según el piloto



Fernando Alonso

"Guardo buenos recuerdos de Malasia: el año pasado Jarno y yo copamos la primera fila, y fue mi primer podio. Es una carrera difícil por la humedad; hay que estar en plena forma para aguantar dos horas. Además, para obtener un buen tiempo el coche ha de ser bueno en todos los terrenos: estable en frenada y con buena tracción a la salida de las curvas lentas, y que se le den bien los cambios de dirección a alta velocidad. La curva 14 es crucial; la entrada es delicada y hace falta una salida limpia para mantener la velocidad en la recta. Los mayores retos técnicos son la refrigeración y el desgaste de gomas. Pero el asfalto sucio el viernes también puede ser un problema mayor, con las limitaciones de este año en el número de gomas a usar".



SEPANG
Longitud circuito 5,543 km

Número de vueltas 56
Distancia de carrera 310,408 km



Primer GP, 1999, y Schumi acabó segundo; luego se anotaría dos victorias.

ARCHIVO LAT

RINCÓN HISTÓRICO

Schumi, desde el principio

Llega el sexto GP de Malasia y sólo siete de la parrilla inicial de 1999 siguen en activo

A pesar del carácter cambiante del calendario, Malasia, en su sexto año, ya es una parte consolidada del 'circo' de la F1. Pero sigue siendo lo bastante reciente como para incluir a seis pilotos que han disputado sus cinco ediciones.

Son Michael y Ralf Schumacher, Rubens Barrichello, David Coulthard, Jarno Trulli y Giancarlo Fisichella. Y casi todos ellos han tenido éxito en Sepang. Los dos Schumacher han ganado aquí, y DC y Rubens han subido al podio. De los seis, sólo Fisichella no ha encabezado ni una vuelta en Malasia. Es verdad que el momento de gloria de Trulli con el Jordan bajo la lluvia en 2001 sólo duró una vuelta, pero Jarno es uno de los nueve pilotos que han cruzado la meta en cabeza del pelotón; los otros cuatro son Eddie Irvine (1999), Mika Häkkinen (2000), y Fernando Alonso y Kimi Räikkönen (2003).

En 1999, Schumi lideró la primera vuelta a Sepang, y tendría tres triunfos seguidos en su haber si no hubiera dejado ganar a Eddie Irvine ese año, para que el norirlandés se mantuviera en liza por el título. Además, Michael es el que ha encabezado más vueltas en Sepang, nada menos que 95 de 279, aunque ni una en las dos últimas carreras. Räikkönen (40), Irvine (39), Barrichello y Ralf (31 cada uno), Coulthard (27), Alonso (13), Häkkinen (2) y Trulli completan la lista.

Michael también ostenta el récord en vueltas encabezadas en su carrera, con 3.974 hasta este año. Coulthard, el siguiente mejor en activo y 15º absoluto, le sigue con 893 vueltas.

¿Y el resto de los 22 pilotos en el debut de Sepang? Olivier Panis es el otro que sigue siendo titular, y cinco de los restantes 15 –Alexander Wurz, Marc Gené, Pedro de la Rosa, Luca Badoer y Ricardo Zonta– siguen en F1 como probadores. Damon Hill, Irvine, Häkkinen, Alex Zanardi, Jacques Villeneuve, Jean Alesi, Heinz-Harald Frentzen, Pedro Diniz, Johnny Herbert y Tora Takagi ya se han despedido de la ostentación del paddock, aunque hace apenas nada en los casos de Villeneuve y Frentzen.

Stewart Williams

'SCHUMI TENDRÍA TRES TRIUNFOS SEGUIDOS EN SU HABER SI NO HUBIERA DEJADO GANAR A IRVINE EN 1999'

BOLA DE CRISTAL

Técnicos en el ojo del huracán

Los equipos no pasarán por Europa después de Australia.



Primera victoria para Kimi en Sepang 2003.

Lo peor de la segunda prueba extraeuropea de la temporada es que hay que apechugar con un eventual problema técnico. Si en Melbourne se puso de relieve un punto débil insospechado, especialmente en el motor, entonces Malasia se convierte en una campaña para minimizar los daños, una carrera a acabar. Y si la refrigeración es una pesadilla concreta que los tests invernales en España no revelaron, entonces el calor y la humedad de Sepang serán todo un quebradero de cabeza.

Un lugar extraño. En teoría, el circuito lo tiene todo: instalaciones estupendas, una pista ancha (cuatro metros más que la media) y una fórmula para los adelantamientos. Pero falta algo. Espectadores, para empezar.

Pero eso a los equipos no les interesa. El domingo 21 de marzo el vencedor se llevará 10 puntos. Para el resto, el objetivo será acabar lo más arriba posible al final de la carrera más larga del año.

Un GP de 310 km es lo último que desean los motoristas mientras asimilan la nueva fórmula de un solo motor. Añádase el doloroso hecho de que Sepang se cuenta entre las cinco carreras más gravosas para el motor –se va gas a fondo durante el 55% de los 5,5 km– y habrá que cruzar los dedos y no apartar la mirada de la telemetría mientras pasan las vueltas.

Sepang también castiga las gomas, pues la elevada temperatura del asfalto no hace sino aumentar el efecto de la violenta aceleración a la salida de las curvas cerradas. El año pasado Michelin tuvo la solución, y la marca francesa contribuyó a la primera victoria en F1 de Räikkönen. La cuestión es si Bridgestone se habrá preparado para evitarle a Ferrari una repetición de 2003, aunque es verdad que Schumi podría haberse ahorrado el toque con Jarno Trulli en la primera curva.

Ese fin de semana también empezó a destacar la brillantez táctica de Renault. Fernando Alonso encabezó las 14 primeras vueltas como un veterano. ¿Podrá liderar las 14 últimas en 2004?

Maurice Hamilton

#3 El oasis de la F1 en el Golfo

Pocos circuitos de F1 son tan exóticos: Bahrein ofrecerá imágenes de un oasis en la inmensidad del desierto



Horarios
Entrenamientos libres
9.00-10.00 viernes 2 de abril
12.00-13.00 viernes 2 de abril
8.00-8.45 sábado 3 de abril
9.15-10.00 sábado 3 de abril
Calificaciones
12.00 sábado 3 de abril
Carrera
12.30 domingo 4 de abril
Horarios sujetos a variación

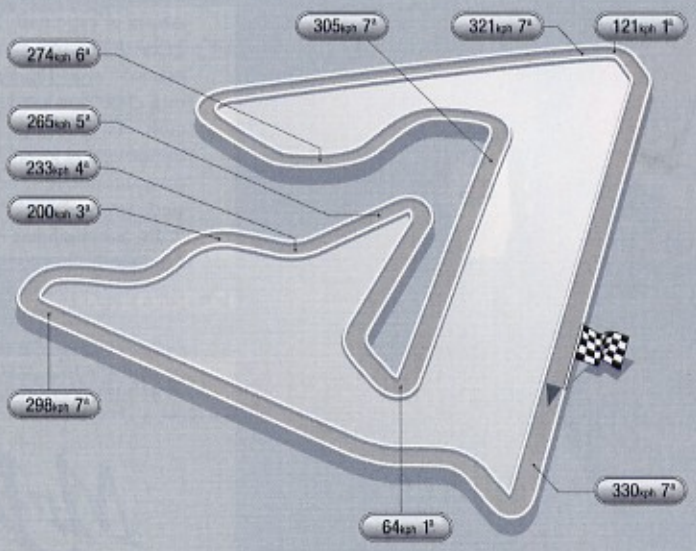
¿Quieres ir?
Información circuito
www.bahraingp.com.bh
Tel.: 00973 406 444

Quienes visiten Bahrein contemplarán una rica mezcla entre la cultura árabe y el dinamismo de la F1. La torre de la Gran Mezquita (izda.) es una de las maravillas arquitectónicas del emirato del Golfo.

Según el piloto



Ralf Schumacher
"Me parece magnífico que la F1 se extienda hacia partes distintas del mundo. Por lo que vi en mi viaje a Sakhir en diciembre, las instalaciones serán fantásticas. Y los bahreiníes han construido un circuito muy emocionante. Di una vuelta y está claro que será rápido, desafiante y exigente. Posee una mezcla de curvas lentas y rápidas y una recta muy larga. Lo más importante en F1 es adelantar, y creo que habrá al menos tres puntos por vuelta para hacerlo. Será muy divertido para los pilotos, pero también debería serlo para el público. Mi única inquietud es la arena que pueda depositarse en la pista, pero por lo visto han construido una superficie de alta adherencia para evitar tales problemas".



BAHREIN
Longitud circuito 5,417 km
Número de vueltas 57
Distancia de carrera 308,769 km

BOLA DE CRISTAL

La F1 salta a la arena

Más de lo mismo por parte de Hermann Tilke.

Situado en Sakhir, al sur del país, el circuito de 5,4 km gira en el sentido de las agujas del reloj, con seis curvas de izquierdas y ocho de derechas. Según los cálculos, el apoyo aerodinámico requerido será parecido al del Nürburgring –de medio a alto– y ése será el punto de referencia para los reglajes iniciales. Luego, como de costumbre, los equipos más profesionales se adaptarán más rápido. Vaya, que los de siempre estarán en los puestos de siempre.

En todo caso, el trazado ya presenta el aspecto tedioso que cabría esperar de un recinto diseñado por Hermann Tilke, el artífice de Sepang y otras nuevas instalaciones. La larga recta principal acaba en un embudo cerrado y relativamente estrecho, ligeramente peraltado para contribuir al agarre. La segunda curva va seguida –como en Sepang–, y luego gas a fondo en la tercera hacia uno de los tres posibles puntos de adelantamiento.

Los pilotos que lo han visto dicen que las enlazadas siguientes, cuya aproximación es en bajada, serán lo más emocionante. La curva siete es una horquilla propicia al adelantamiento, seguida por una suave cuesta y una serie de curvas detrás de boxes.

Los responsables dicen que la arena estará controlada y que las temperaturas en abril no son tan altas como entre junio y septiembre.

Maurice Hamilton

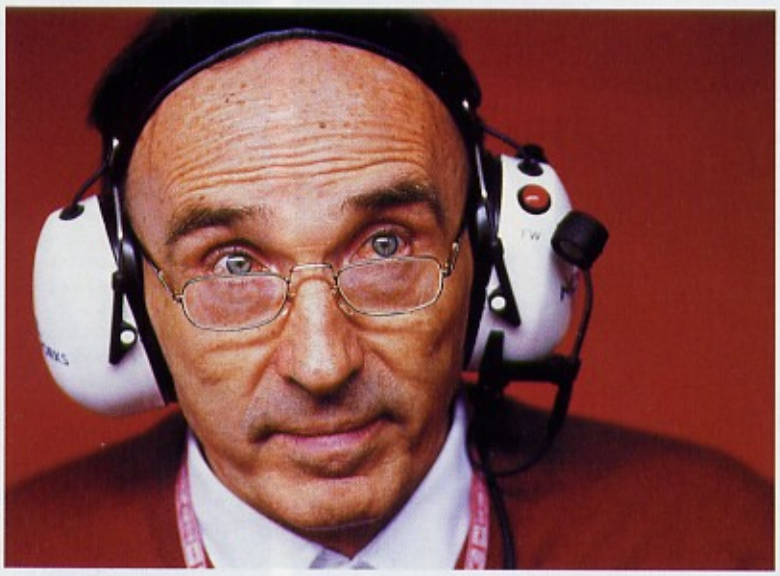
Querido Frank:
Estos condenados jinetes del gas nunca aprenden, ¿verdad, Frank? En cuanto Monty se enfurruña y saca la cara por McLaren, van Antonia Terzi y sus muchachos y extraen de las entrañas de algún túnel de viento de Williams el FW26, la creación de aspecto más estrafalario desde el Iso-Marlboro (¿lo recuerdas, Frank?).

Tan pronto como sale a la pista, el Patito Feo de Grove se transforma en un Cisne Turboalimentado, dejando al susodicho colombiano desafecto rechinando los dientes. Además, los murmullos de descontento de su futuro compañero en McLaren, alias Kimi, no hacen sino agravar su malestar a largo plazo, cuando pregona a los cuatro vientos apenas quince días antes de Melbourne que el último motor Mercedes *Kaiserwagen* anda algo corto de ponis y que ya va siendo hora de que alguien haga algo.

Un auténtico y –me atrevería a decir– entretenido (para nosotros) dilema para Montoya. Por un lado le estás ofreciendo probablemente el mejor coche de la parrilla en 2004, con el que me imagino que tratará de dar una paliza a sus futuros patrones. Por el otro, puede que inicie la nueva temporada entendiendo que más le valdría quedarse con el Williams esta vez, porque tal vez no tenga muchas más oportunidades de birlarle el número uno a ese alemán del coche rojo. Y aún menos de conservarlo cuando esté con McLaren.

Una irritante necesidad, los pilotos, ¿verdad, Frank? Pero resulta divertido verles aguantar la vergüenza cuando meten la pata.

Ya ves venir a tu colega Ronaldo, ¿no? Tras crecerse en la vigorosa bronca de la pareja Alain Prost/Ayrton Senna, quiere crear un nuevo superequipo con Kimi y JPM. La base es: "¿A quién teme más Michael Schumacher? Vale, pues vamos a reunirlos".



MARK THOMPSON/GETTY IMAGES

Mira por donde, esto cierra los ojos ante el hecho de que el mudito del Ártico puede hacer que el de Bogotá acabe enfurruscado en los boxes, preguntándose si no habrá pasado dos páginas del guión de golpe sin querer.

Naturalmente, el bueno de P. Head, tu estimado socio, cree que RD ha abarcado demasiado con JPM. Pero McLaren siempre se ha preciado de la benevolencia de sus sistemas de mantenimiento de constantes vitales de ensimismados jóvenes aspirantes a estrella, un tipo de terapia remilgada que ni siquiera es detectado por las pantallas de radar de Williams, ¿verdad?

Lo que tienes que entender, Frank, es que se trata de una compleja cuestión psicológica. (¿No te estarás durmiendo, Frank? Si, hace calor aquí). Verás, si los mimas desde el punto de vista emocional, sacas más de ellos. Sí, sí, entiendo; se supone que son mayorcitos y que hay que tratarlos como tales. Al menos si quieren pilotar un Williams-BMW. Me alegro de que lo hayamos aclarado.

Claro que la F1 es de lo más impredecible. En serio, mira el tal Pizzeria, el que fuera probador tuyo. El chaval irrumpe en Jaguar con muchas esperanzas, para tropezar con la incapacidad absoluta de sacar algo en claro del chasis R4, y se encuentra con que los así llamados directivos de Milton Keynes le ponen fuera de juego antes de tiempo. Justo cuando parece que se lo van a tragar las olas, le pides que vuelva para una nueva evaluación. ¿Resultado? El citado Pizzy empieza a volar, y casi se merienda a Ralfie y JPM. ¿Qué significa todo esto?

¡Que me aspen si lo sé, Frank! Supongo que cabe concluir a regañadientes que probar en un vacío circuito de Valencia a mediados de enero ejerce una presión psicológica mucho menor (tonterías, ¿eh, Frank?) que tratar de calificarse en Montecarlo. Todos estamos intrigados por ver si ese chico austriaco, Calvin Klein, se demuestra mejor manejando a pulso el último Jaguar Mk10 en Spa, o donde sea, en la agitación de un fin de semana de gran premio. Yo diría que no está nada claro, pero qué le vamos a hacer.

Además, claro está, tenemos la cuestión de Ralf. Ahora el repeinado Weber está tratando de ganarse el favor de Toyota de su parte, ofreciéndoles un sabroso acuerdo si el Tío Francis no encuentra la pasta. Pero está claro que los de Sttutgart no están prestando atención. Así pues, ¿por qué no llamar a Helsinki 1212, donde está el joven Häkkinen de brazos cruzados, quizá preguntándose si no se habrá retirado un poco demasiado pronto? No es una mala idea, ¿eh?

En la actualidad Mika tiene sólo 35 años, tres menos que Nigel cuando volvió a Williams procedente de Ferrari en 1991. Imagínate la cara de Ron si un Häkkinen vestido de BMW volviera a subirse al podio en 2005. Bien valdría la pena un largo viaje para verlo. Incluso hasta Finlandia, con un contrato en tu maletín.

Te saluda cordialmente,

Mr PADDOCK

'Imagínate la cara de Ron si un Häkkinen vestido de BMW volviera a subir al podio en 2005. Valdría la pena un largo viaje para verlo'