Edición especial para coleccionistas

F1 RACING

JULIO 2004 - Nº 65 - 4,95 €

100 MEJORES PILOTOS DE LA F1

Elegidos por un jurado de expertos, incluidos 5 campeones del mundo



EL LENGUAJE CORPORAL DEL R24

El concepto técnico que esconden las formas del Renault de Alonso

ADEMÁS Así es el BAR-Honda 006, el otro monoplaza puntero de 2004

ADEMÁS Visitamos Maranello y desvelamos cuál es el secreto de Ferrari

Entre Alonso y Schumacher



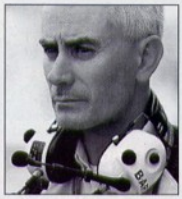
Podemos practicar el juego de las siete diferencias o las siete coincidencias entre el piloto español y el alemán. Incluso podemos establecer un paralelismo entre la carrera deportiva de los dos, de sus inicios en el karting y en las fórmulas de promoción. O analizar su entrada en la Fórmula 1 bajo el paraguas y la dirección de Flavio Briatore, el tipo más listo de la especialidad, sólo superado por Bernie Ecclestone, o situado en un nivel muy cercano al empresario inglés.

Los más impacientes aseguraban un dominio sin oposición para Fernando esta misma temporada, otros lo cifraban en un par de años. Apostaban por un relevo natural, por la abdicación del Kaiser en favor del asturiano. Todo llegará, pero lo más obvio, y muchas veces se nos olvida, es que entre Alonso y Schumacher lo que hay es asfalto negro, dos coches diferentes y otros 18 pilotos. Lo más sensato es no tener prisa y observar alrededor, vigilar, al menos, a un par o tres rivales. También corren, y mucho, conducen monoplazas que hoy son buenos o menos buenos, pero que mañana igual son imbatibles. En carrera Fernando es genial y continúa acumulando una experiencia a veces ingrata y poco vistosa, pero necesaria para ser campeón del mundo. Ni el buen momento de su compañero Jarno Trulli frenará su evolución. Como Michael (campeón del mundo con Benetton-Renault), Alonso persigue su primer título pilotando para la marca francesa, después quizá busque un nuevo horizonte en otra escudería. Quién sabe si será Ferrari o Toyota, y si irá solo o acompañado de Flavio.

Xavier Guillén Elena

nuestras firmas

> Geoff Willis
Debe uno sentirse muy bien al ser el artífice del coche del que habla todo el mundo, y por buenas razones. Geoff es el director técnico de BAR y hemos conseguido apartarle del champán y los aplausos durante el tiempo suficiente para que nos explique por qué el 006 tiene preocupados a los de Ferrari, como veréis en la página 60.



> Dan Knutson
No cabe duda, Dan, nuestro colega norteamericano, tiene todo un método a la hora de sacar pensamientos ocultos a los pilotos. El pasado mes de diciembre, en *F1 Racing* Nº 58, nos reveló el vehículo que les gustaría pilotar (aparte de un F1), y esta vez les ha hecho confesar sus temores más íntimos. Véase página 56.



> Peter Windsor
Nuestro hombre fue talismán este mes para Renault. Completado su estudio sobre las formas del Renault R24 y los conceptos técnicos que esconden (véase página 44), Jarno Trulli daba al coche –y a sí mismo– su primera victoria en Mónaco. Peter también fue el encargado de glosar dicha carrera para nosotros (véase página 76).



> Stéphane Samson
Maranello, un nombre que suena a música celestial para los aficionados de la F1 en general y de Ferrari en particular. Allá viajó Stéphane, que traspasó los muros de la fábrica para tratar de desentrañar cuál es el secreto de Ferrari. Los testimonios de los personajes con los que habló lo sacan a la luz. Véase página 34.



F1 RACING

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

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

gerente
C. Bonicel
editor y director
Franc Machado

redacción
Xavier Guillén
Valentí Fradera
colaboradores
Javier del Arco
Joan Villadelprat
Álvaro Rubio
Xavier Pérez
Sandra Sol
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
Oriol Rodríguez
suscripciones@ixo.es

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

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

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

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

• 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.

8/07/2004
• *F1 Racing* se publica 12 veces por año.
© Haymarket Corporate Media 2004.

Contenido

Julio 2004

OFERTA DE SUSCRIPCIÓN EN LA PÁGINA 43

>Secciones

6 **Parade**
Las mejores instantáneas del mes

10 **Pitpass**
Sam Michael es el nuevo Patrick Head

18 **Joan Villadelprat**
Takuma Sato sorprende a propios y extraños

20 **Javier del Arco**
Cuando Michael no gana, "ha perdido"

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

92 **Previo GP: Canadá**
Si te equivocas, el castigo es severo

94 **Previo GP: EE UU**
La carrera pasa de otoño a pleno verano

96 **Previo GP: Francia**
Magny-Cours tiene un as en la manga

98 **Bandera negra: J. Villeneuve**
¿Qué es todo esto de volver a la F1?

>Artículos

EN PORTADA
24 **Los 100 más grandes de la F1**
Nuestro jurado de expertos elige los mejores pilotos de la historia. Y el vencedor es...

EN PORTADA
34 **El secreto de Maranello**
F1 Racing dio con los factores que hacen del Ferrari actual el mejor equipo de la historia.

EN PORTADA
44 **El concepto 'formal' del R24**
Las formas del Renault R24 dicen mucho. Por ejemplo, cómo hacer un F1 ganador.

50 **Entrevista: Pedro de la Rosa**
El piloto probador de McLaren nos habla de los problemas del MP4-19 y de su futuro.

54 **Entrevista: Ron Dennis**
"McLaren sólo existe para ganar". Una de las categóricas afirmaciones del gran patrón.

56 **Lo que asusta a los pilotos**
Todo el mundo tiene miedo de algo, y he aquí lo que aterra a los 20 pilotos de F1.

EN PORTADA
60 **Así de bueno es el BAR 006**
El director técnico del equipo explica los secretos de su bólido de 2004 en exclusiva.

66 **Felipe Massa**
El alocado de la F1 ha aprendido a calmarse sin perder un ápice de su gran velocidad.

70 **¡Max Mosley al ataque!**
F1 Racing agarra por sorpresa al hombre que quiere cambiar la F1 tal como la conocemos.

76 **Crónica GP: Mónaco**
No hubo récord de Schumi ni Ferrari hará el pleno. El gran protagonista fue, por fin, Trulli.

84 **Crónica GP: Europa**
Una y no más, Santo Tomás. Schumi volvió por sus fueros después del traspié en el túnel.



34

La máquina triunfal
La magia del equipo de Maranello; cómo trabajan, cómo piensan, cómo lo hacen todo tan bien

F1 RACING

Fotografías Portada Archivo LAT, Steven Tee/LAT **Fotografías Contenido** Lorenzo Bellanca/LAT, Charles Coates/LAT, Michael Cooper/LAT, Steven Tee/LAT, Alex P. David Tazzyman **Agradecimiento especial a** Javier del Arco, Emma Bearpark, Pat Behar, Hanspeter Brack, Ross Brawn, Ian Brown, Colin Burr, Rory Byrne, Jordi Camp, Luca Colajanni, Aldo Costa, Iain Cunningham, Alan Donnelly, Andrea Galetti, Norman Howell, Alan Jenkins, Ian Jickell, Agnes Kaiser, Ellen Kolby, Bradley Lord, Paolo Martinelli, Ruth Mathewman, Michael Montberger, Ann Neal, Tracy Novak, Alex P. Jane Parisi, Nish Sidhu, Gilles Simon, Jodie Simpson, Patricia Spinelli, Jane Stewart, Mike Strotmann, Ben Taylor, Helen Temple, Jean Todt, Desmond Tumulty, Tanya Weingard, David Ward, Ilka Wendlandt, Claire Williams, Richard Woods (CS), Richard Woods (FIA), Peter Wright

Próximo número El próximo número de *F1 Racing* saldrá a la venta el día 6 de julio



>50
Pedro de la Rosa está convencido de que McLaren volverá a estar arriba.

>76
Jarno Trulli, alias Leonardo, consiguió en Mónaco su primera pole y victoria.





>66
Felipe Massa sabe que mantener la calma le hará más rápido.

LOS 100 MEJORES PILOTOS DE LA HISTORIA

>24
Elegidos por 77 especialistas, incluidos cinco campeones de F1.

>56
¿Miedo a volar? Una de las cosas que les da canguelo a los pilotos.

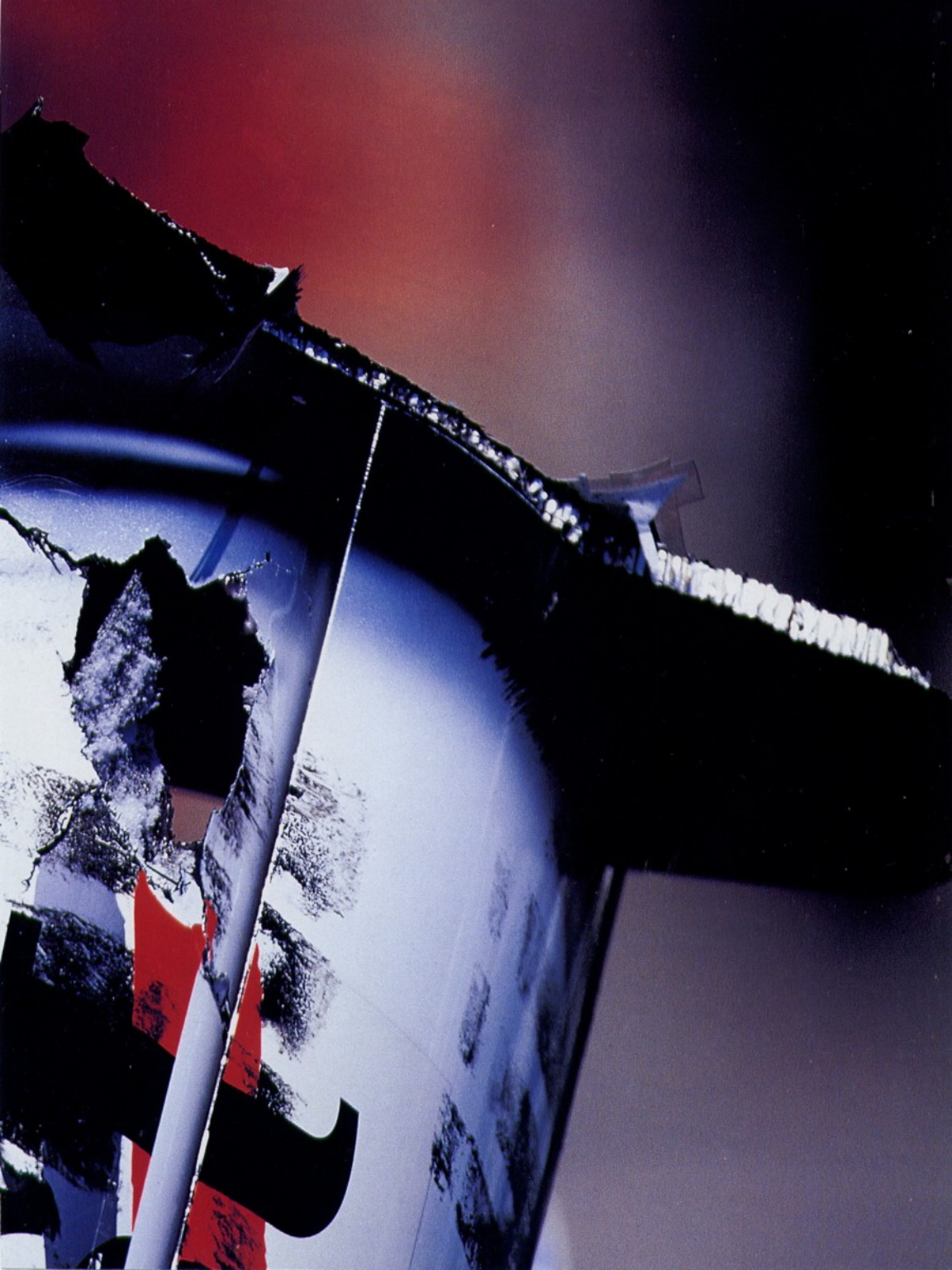


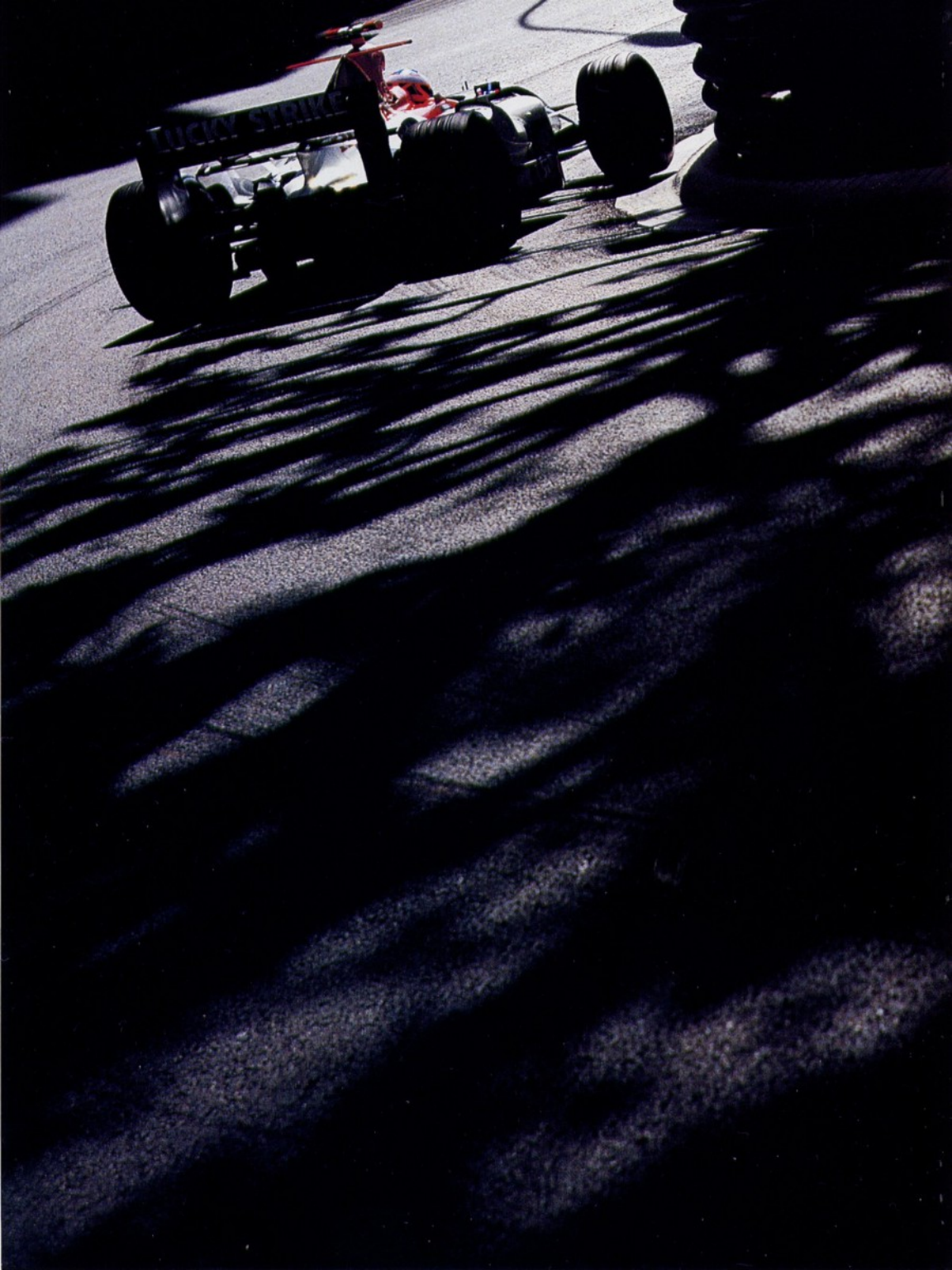


>70
En los próximos dos años, este hombre reformará la F1.



Sauber-Mercedes
Fisi iba a apenas 55 km/h cuando embistió a DC. Lo bastante rápido para arrancar el alerón trasero del McLaren antes de acabar volcado sobre el rail.
Circuito: Montecarlo, Mónaco
Hora/fecha: 14.20 h, domingo 23 de mayo
Fotógrafo: Darren Heath, Canon EOS 1V, objetivo 600 mm, película Fuji Velvia, 1/1600 a F4




LUCKY STRIKE



El patio de su casa

Mónaco: Jenson vive allí desde 2000. Pero hace falta más que un código postal autóctono para pasar deprisa por Mirabeau; la precisión lo es todo.
Circuito: Montecarlo, Mónaco
Hora/fecha: 9.32 h, sábado 22 de mayo
Fotógrafo: Darren Heath, Canon EOS 1V, objetivo 200 mm, película Fuji Velvia, 1/500 a F7,1

PATRICK SE APOLTRONA

Williams ya tiene su súper-Michael

La pareja Frank Williams/Patrick Head –la asociación más duradera en la historia de la F1– entra en una nueva fase: Sam Michael, antes ingeniero jefe de operaciones del equipo, sustituye a Patrick Head como director técnico

A primera vista, no sería disparatado deducir que el nombramiento de Sam Michael como director técnico de BMW-Williams se debió al deseo de prevenir una repetición del paso de Adrian Newey de Williams a McLaren en 1996.

Durante varios años, Williams pagó las consecuencias de dejar marchar a Adrian, pasando de campeones en 1997 a ser doblegados por McLaren en 1998-99, con dos títulos consecutivos para Mika Häkkinen. Sam Michael, de 33 años, es uno de los ingenieros jóvenes más respetados del deporte, y es ambicioso en la misma medida.

No obstante, existen diversos elementos clave en la lógica que hay detrás de este cambio en el organigrama técnico de Grove. Primero, Patrick Head ha adelantado una jugada que en un principio tenía prevista para final de temporada; la pobre actuación del FW26 en la primera parte de la misma, junto con la presente remodelación, es por tanto un reconocimiento tácito de que no posee respuestas suficientemente buenas para los problemas actuales. Él esperaba que antes del final de 2004 el FW26 hubiera llevado a Williams de vuelta a la victoria. Ahora eso parece poco probable.

Teniendo eso presente –y sabiendo que Patrick hacía tiempo que pensaba hacerse a un lado– Michael podría estar tranquilo acerca del futuro. También sabía que era el preferido del departamento técnico, y parece que el diseñador jefe Gavin Fisher se ha mostrado optimista acerca de este reajuste jerárquico.

El trabajo de director técnico tal como lo hará Michael, exige que alguien esté presente en todos los tests y en el muro de boxes de todas las carreras, decidiendo la estrategia. Fisher, según se dice, prefiere pasar más tiempo en la fábrica, una prioridad obvia para el responsable de resolver la configuración técnica de los coches. También vale la pena destacar que Michael parece tener entera confianza en Fisher, lo cual evidentemente necesita ahora que controla el departamento de diseño. Cómo no, que con el tiempo Sam ponga su sello al equipo con sus propios fichajes dependerá del acuerdo de Frank y Patrick. Pero en asuntos técnicos cotidianos, Michael tendrá una autonomía casi total.

Sin duda, Patrick se resentirá de un periodo de reajuste después de 27 años en primera línea. Después de todo, Sam tenía sólo seis años cuando Patrick entró en Williams. Pero no cabe esperar que en su nuevo puesto se muestre excesivamente intervencionista. Tras tomar la decisión de ascender a Michael, es lo bastante listo para entender que no tiene sentido tener un perro y ponerse uno a ladrar.

Así pues, ¿qué clase de director técnico será Michael? Discreto y poco dramático, es de los que piensa antes de abrir la boca, lo que no siempre ha sido el caso con su predecesor. El muro de boxes lo absorberá del todo, se mostrará equilibrado y modestamente eficaz. Hasta podría acabar con una costumbre muy arraigada en Williams y dirigir algo de cariño a los pilotos, especialmente al fustigado Ralf Schumacher, con quien ya trabajó en Jordan. Pero el examen decisivo, por supuesto, será el de cómo hacer los coches más rápidos.



> ¿Puede Sam salvar la carrera de Ralf?

El ascenso de Sam Michael de ingeniero jefe de operaciones a director técnico podría ser lo que necesitaba Ralf Schumacher para seguir en Williams.

Es bien sabido que Patrick Head, anterior jefe técnico de Williams, ha perdido la paciencia con el mal humor y baja forma de Schumi Jr. Y, tras un comentario negativo que Head hizo *en petit comité* en un acto de Allianz en España, y que oyó un periodista sensacionalista alemán (y del que se hizo amplio eco la prensa alemana), los dos apenas se hablan.

También sir Frank se ha cansado de las pesadas manías de Ralf, y le hace gracia la perspectiva de escoger una pareja totalmente nueva para 2005. Su lista es larga y siempre variable, aunque Giancarlo Fisichella y Anthony Davidson suben, y David Coulthard y Jacques Villeneuve bajan. Pero Mark Webber sigue en pole position.

No obstante, entre los directivos de Williams, Michael sigue siendo fan de Ralf. Se conocieron en Jordan en 1997 (arriba), y forjaron una sólida relación de trabajo el año siguiente (Sam fue ingeniero de pista de Ralf). Cuando Ralf pasó a Williams en 1999, dejó clara su admiración por Sam a Frank y Patrick. Funcionó, y en 2001 Sam entró en Williams.

Por tanto, si Michael es capaz de resolver las diferencias entre Ralf y Frank –no es fácil, pero tampoco imposible, sobre todo ahora que Patrick se ha distanciado un poco–, entonces sería factible que Ralf se quedara. Eso sería bueno para Ralf pero malo para la docena de pilotos que andan detrás de su volante en Williams (o, de hecho, de uno de los volantes que quedarían libres como resultado de su rumoreado fichaje por Toyota).



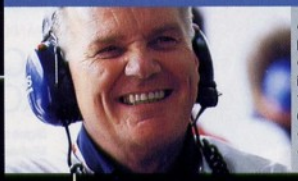
Williams y Head se han cansado de Ralf (izda., en Mónaco), pero Sam (recuadro, con Ralf en Jordan) podría cambiar eso; (en la otra página) Patrick y Sam.

FOTO GRANDE: MARK THOMPSON/GETTY IMAGES; EN LA OTRA PÁGINA: MICHAEL COOPER/LAT; SIMON BRUTY; AP/PRESS ASSOCIATION

El mundo feliz de Pat y Sam en BMW-Williams

Puede que Patrick Head se haya distanciado, pero seguirá haciéndose notar en Williams, encargado de las instalaciones e infraestructura del equipo. Sam Michael reportará a Head en temas clave. El antiguo puesto de Michael sigue vacante

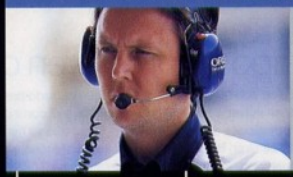
PATRICK HEAD Director de ingeniería (en la junta)
Responsable de los activos de ingeniería



- Nació: 5/06/1948, Farnborough, GB
- Graduado en ingeniería mecánica, 1970, University College de Londres
- En Williams: 1977
- Victorias F1: 112

Michael seguirá coordinando el puesto de director técnico con Patrick Head

SAM MICHAEL Director técnico
Autonomía en todos los asuntos técnicos



- Nació: 29/04/1971, Geraldton, Australia
- Graduado en ingeniería mecánica, 1993, Universidad de Nueva Gales del Sur
- En Williams: 2001
- Victorias F1: 12

Túneles de viento



JOHN DAVIS
Jefe de instalaciones aerodinámicas

Fábrica y producción



ALEX BURNS
Director general

Equipo de tests



TIM NEWTON
Director del equipo de tests

Equipo de carrera



DICKIE STANFORD
Director del equipo de carrera

Diseño y aerodinámica



ANTONIA TERZI
Aerodinamista jefe
GAVIN FISHER
Diseñador jefe

Equipo de carrera y tests



TIM PRESTON
Ingeniero equipo test
GORDON DAY
Ingeniero de pista Ralf Schumacher
TONY ROSS
Ingeniero de pista Juan Pablo Montoya
FRANK DERNIE
Ingeniero de proyectos especiales



Repostaje

▽ La nueva sede de McLaren

Dos docenas de pilotos entre los más célebres veteranos de McLaren fueron invitados a una visita privada del nuevo Centro Tecnológico de la empresa en Woking, en la víspera de la inauguración oficial, el pasado día 12 de mayo, de esta deslumbrante instalación de 400 millones de dólares por parte de la reina Isabel II (abajo, saludando a los pilotos titulares del equipo, Coulthard y Räikkönen).

Entre los invitados se contaban los campeones del mundo Alain Prost, Niki Lauda, Emerson Fittipaldi y Mika Häkkinen. El presidente del grupo McLaren, Ron Dennis, ejerció de cicerone y la mayoría de sus ilustres veteranos se sintieron abrumados por el entorno plácido, tranquilo y espacioso en el interior del imponente complejo diseñado por Norman Foster.



▽ Ferrari de luto

Ferrari llevó brazaletes negros en el 'Ring en memoria del presidente de Fiat Umberto Agnelli, que falleció el jueves antes de la carrera. Luca Montezemolo es su sucesor en Fiat, lo que sin duda dará pie a otras promociones internas en el seno de Ferrari.

• Ferrari ha renovado un contrato plurianual de suministro de neumáticos con Bridgestone.





Rubens marcó la pole en Inglaterra 2003; este año tal vez tenga que dar 12 vueltas.

FIA vs. EQUIPOS: ¿POLOS OPUESTOS?

Los equipos (no) quieren dar un giro

Si los equipos se salen con la suya, las calificaciones podrían volver a ser una lucha libre por las posiciones de parrilla, a tiempo para el GP de Gran Bretaña.

En lugar del actual formato a una sola vuelta, los equipos cuentan con el respaldo de Bernie Ecclestone para una hora de calificación dividida en dos sesiones de 20 minutos separadas por un descanso de 20 minutos. Cada coche daría un par de vueltas lanzadas separadas en cada sesión de 20 minutos (o sea, seis vueltas: salida, lanzada, entrada; salida, lanzada, entrada). Esta secuencia se repetiría en la segunda sesión de 20 minutos, para un total de 12 vueltas por piloto. El mejor tiempo de cada piloto en cada sesión se sumaría para obtener su tiempo válido para la parrilla.

Como los equipos podrían volver a repostar sus coches antes de la carrera, primaría la velocidad pura, porque los coches podrían llevar poca gasolina (como antes de 2003). Pero el régimen de parque cerrado poscalificación seguiría vigente, y el corte del 107% no volvería.

Claro que ya hemos oído historias así antes; entonces, ¿se introducirá de veras este cambio? "Cualquier cosa es mejor que lo que tenemos ahora", dijo Bernie. "Cometimos un error con el formato a una vuelta, y lo hemos de cambiar".

¿Aprobará la idea la FIA? Quién sabe, puesto que un portavoz se limitó a decir: "Esperamos una propuesta que cuente con el apoyo unánime de los equipos, que luego habrá que presentar a la Comisión F1, que se reúne a finales de junio. No vemos razón por la que el Consejo Mundial no respalde dicha propuesta siempre que cuente con el apoyo unánime de los equipos [incluido Ferrari]".

No obstante, *F1 Racing* cree que otras partes –las televisiones, tal vez– podrían efectuar otras propuestas, y Ferrari podría preferir alguna de ellas.

Si se produce un cambio en el formato de calificación, será el quinto en 28 GP.

¿VEREMOS V8 DE 2,4 LITROS?

Lucha por la potencia en F1

Las propuestas para cambiar los motores de F1 a V8 de 2,4 litros para la temporada 2008 ya se encuentran con la resistencia de los fabricantes de motores.

La menor cilindrada es un punto clave de la visión de Max Mosley de una F1 más básica, pero los motoristas se muestran cada vez más reacios a reducirla.

Las propuestas de Mosley se hicieron públicas el 25 de abril, en el GP de San Marino, y al principio parecía que los fabricantes avanzaban hacia un acuerdo al respecto. Pero en el Nürburgring, el director de competición de BMW Mario Theissen dijo: "Me da la impresión de que algunos otros fabricantes ya reconsideran su posición, pues sabemos que pronto habrá una F2 de 600 ó 600 y pico CV. Los V8 propuestos para la F1 entregarán unos 700 CV, de modo que no habrá suficiente diferencia respecto a la fórmula inferior".

BMW prefiere que los V10 de 3,0 litros actuales duren más carreras. Esto obligaría a los fabricantes a reducir el régimen y la potencia para asegurar la fiabilidad.

Theissen dijo que un V10 de larga duración y menor régimen estaría más a tono con el deseo de Mosley de reducir costes, pues se fabricarían menos motores. Añadió que el desarrollo y fabricación de piezas suponía el mayor desembolso para los motoristas. Mosley ha dicho repetidas veces que lo más importante es introducir centralitas comunes (de procedencia FIA).



PÁNICO EN EL TÚNEL

¿Qué causó el KO de Schumi?

Sigue siendo un misterio el porqué Michael Schumacher bloqueó la rueda delantera izquierda de su Ferrari en el túnel de Mónaco, iniciando la reacción en cadena que le dejó KO.

Durante un periodo de Safety Car es normal que los pilotos aceleren y frenen fuerte para calentar sus frenos y neumáticos. A baja velocidad, con poca carga aerodinámica, la pista en el interior del túnel es muy resbaladiza y tal vez eso causó la colisión. No obstante, quizá la rueda del Ferrari retuvo algún resto del accidente de Alonso y por eso perdió adherencia. Otra posibilidad es que Schumi estuviera ajustando su reparto de frenada en ese instante, cambiando el porcentaje de presión en el eje delantero.



HOLLYWOOD EN MÓNACO

Más estrellas para Jaguar

La publicitada promoción de *Ocean's Twelve* por parte de Jaguar Racing en el GP de Mónaco ha cambiado las expectativas de lo que se puede conseguir comercialmente en F1.

La vinculación de Jaguar con la película y la aparición en el paddock de tres de sus protagonistas –George Clooney, Brad Pitt y Matt Damon (arriba)– sentó tres precedentes. Primero, que un equipo puede cambiar toda su identidad comercial para un único fin de semana de GP; segundo, que la F1 puede ser una plataforma para grandes industrias norteamericanas como Hollywood; y tercero, que superestrellas de verdad pueden contribuir a realzar la imagen de la F1 en EE UU, pues el acto de Jaguar generó amplia cobertura televisiva en ese país.

ESTA PÁGINA, DARREN HEATH; ARCHIVO LAT; PATRICK GOSLING. EN LA OTRA PÁGINA, FOTO GRANDE: PATRICK GOSLING. RECUADRO: DARREN HEATH

ESTRENO DE LOS BOXES Y PIT LANE

Pros y contras del 'nuevo' Mónaco

Los intentos de hacer de Mónaco un circuito moderno de F1, con mejores instalaciones y seguridad, no han disminuido su perdurable idiosincrasia. Sigue siendo único, sólo que más, e igual de glamouroso y especial

Los egos lucharon contra la lógica en el estreno del nuevo complejo de boxes de Mónaco, como veremos más abajo. El Automobile Club de Monaco se enfrenta a difíciles limitaciones en sus intentos de dotar a sus instalaciones de la calidad requerida por la F1 (no sobra el espacio en el puerto; toda construcción ha de ser provisional), pero superaron la prueba con facilidad. Aunque estrechos, los nuevos boxes y pit lane de Mónaco eran más seguros, privados y eficaces de lo que nadie habría creído posible.

Pero hubo algunas pegas. Adiós a la exposición anual de la F1 –todos los coches desnudos y en fila en el viejo pit lane de Mónaco– y al épico paseo de los pilotos hacia sus coches, saludando a la atestada colina en su camino; el acceso al nuevo pit lane se efectuaba por un nuevo puente, y los miembros de la F1 tenían que hacer cola para tomar un ascensor hasta la pasarela. Aparentemente, el ascensor era para quienes tuvieran que trajinar material, pero, en el frenesí de la salida, el sudoroso grupo de Michael Schumacher se vio atrapado porque se atascó la puerta de salida. El siguiente grupo, que esperaba pacientemente abajo, incluía a Willi Weber, Patrick Head, Mark Webber y Kimi Räikkönen. Debían tener mucho de que hablar, pero no necesariamente cara a cara y justo antes de la carrera. Por último, los nuevos boxes distan mucho de ser accesibles en silla de ruedas: Frank Williams se vio obligado a pasar todo el fin de semana en el motorhome de su equipo en el puerto.

Luego estaba la cuestión del muro de boxes. O de la falta del mismo. Los nuevos boxes dan a la parte de atrás del circuito, a la salida de la Piscina y la entrada de La Rascasse. De pronto, Mónaco se ha convertido en el primer circuito del mundo sin recta de boxes. O muro de boxes. O lugar en el que montar el puesto de control del equipo.

Algunos –como Ferrari, Williams, Sauber y Toyota– montaron sus puestos en la parte de atrás del box, entre carrocerías de recambio, neumáticos y generadores, etc., en el interior de la recta de meta. Ferrari trató de mantener el contacto con el mundo real observando el box a través de un circuito cerrado de TV. ¿Qué le pareció a Ross Brawn no poder ver a sus coches entrar y salir del box durante los entrenamientos, ni poder ver el pit lane en carrera? "¡Fatal!", fue su seca respuesta.

Lo bueno, cómo no, fue que al menos los lumbreras de estos equipos seguían estando a la vista de las cámaras de TV (y por tanto se les podía ver apretando botones importantes en momentos cruciales, o pasándose la mano por la barbilla), pero su situación ya no les permitía "entrometerse". El término es de un jefe de mecánicos anónimo, no nuestro.

La solución alternativa y más lógica, adoptada por equipos como McLaren, BAR y Renault, fue colocar dos señalizadores en la parte de atrás con una radio, y disponer el puesto habitual para sus ingenieros estrella y demás personal en la sala sobre los nuevos boxes. El hecho de no salir por la tele quedaba compensado por (a) poder mirar abajo y ver el pit lane, y (b) poder ver por fin los coches en curva y no en recta. "Es genial", dijo Adrian Newey. "Uno olvida lo rápido que los coches pasan por las curvas. La televisión no ofrece una auténtica impresión de velocidad. Esto es maravilloso".

Pat Symonds, de Renault, estuvo de acuerdo: "Ha sido alentador. Es sorprendente lo mucho que *no* vemos desde nuestra posición normal en mitad de una larga recta".



'NUEVO' MÓNACO: LOS DATOS

Coste obras	100 millones de $
Fecha inicio	Junio de 2002
Finalización	2005
Tamaño boxes	Ancho 10 m
	Fondo 15 m
	Alto 2,4 m
Terreno ganado	5.000 m²

- Nueva pista construida sobre 40 bloques de 10 toneladas y 25.000 m² de 'relleno'
- Nueva tribuna construida sobre 36 soportes de hormigón
- Nuevo muelle: 150 m de largo

'MÓNACO SE HA CONVERTIDO EN EL PRIMER CIRCUITO DEL MUNDO SIN RECTA DE BOXES NI MURO DE BOXES'



Los nuevos boxes (abajo) le dan la espalda a lo que debería ser la recta de boxes; BAR (recuadro) siguió la carrera desde la sala sobre su box.

Repostaje

▽ Renault da alas al R24

Los dos chasis R24 que Renault hizo correr en Mónaco estaban provistos de su propia versión doble de la cada vez más popular ala en la toma de aire, un concepto introducido por Ferrari poco antes del inicio de esta temporada.

Sin embargo, a diferencia del apéndice de BAR, que es mucho más ancho que el de Ferrari, el diseño doble de Renault (abajo) tal vez no se extienda hasta más de 87 mm a cada lado del arco de seguridad/toma de aire. Y así confirma una vez más que el propósito del ala no es producir apoyo aerodinámico, sino contribuir a la estabilidad del aire mientras fluye sobre la carrocería hacia el alerón trasero.

• **Véase Técnica Mónaco, página 83**



▽ Telemetría en tiempo real

¿Quieres acercarte aún más al meollo de la F1? Gracias a una ingeniosa aplicación tecnológica por parte de Renault, ahora puedes observar la telemetría en tiempo real de los coches de Fernando Alonso y Jarno Trulli en su web oficial (abajo). Los datos incluyen gráficos de posición del acelerador, freno, marcha y velocidad, y situación del coche en el mapa de la pista en cuestión. Visita www.renaultf1.com/es y haz clic en el enlace 'feel it-telemetria'.





Williams montó un acelerómetro en el alerón de un FW26 en Mónaco para estudiar la flexión.

DOBLE QUILLA, DOBLE DE PROBLEMAS

La monoquilla saca de dudas

Se cree que Williams está probando un modelo a escala de un coche monoquilla en su nuevo túnel de viento, lo que refuerza los rumores de que es probable que el equipo de Grove vuelva a un diseño monoquilla tradicional para 2005.

Williams desdeñó la idea, pero es significativo que sólo para este año. "No, esto no forma parte de nuestros planes a corto plazo para el FW26", dijo a *F1 Racing* Sam Michael, director técnico de Williams.

El FW26 es el primer chasis doble quilla del equipo, un concepto llamado así por su forma de U invertida bajo las piernas del piloto, diseñado para mejorar el flujo de aire a través de la sección central del plano principal del alerón delantero.

Parece que los característicos pilares de anclaje tipo 'colmillos de morsa' están dándoles problemas. Cámaras montadas en el chasis muestran que los pilares están sujetos a un alto grado de flexión lateral.

En Mónaco, Williams controló esta flexión. El plano principal del FW26 estaba provisto de un acelerómetro (arriba), un sensor que mide fuerzas G y vibraciones.

Ya se está probando una versión muy revisada del McLaren MP4-19, otro diseño doble quilla plagado de problemas embarazosos. Pero este MP4-19B no será un coche "nuevo", aunque esté provisto de un monocasco renovado.

Este año los doble quilla no han estado a la altura de los Ferrari monoquilla. Y los impresionantes Renault R24 y BAR-Honda 006 también son diseños monoquilla.

Además, vale la pena notar que Sauber desechó su proyecto doble quilla, que arrancó en 2001, con el C23 de este año, cuyo chasis parece el del Ferrari de 2003.

GIGANTE EN APUROS

Toyota gasta mucho en Colonia

Mike Gascoyne ha aumentado sus atribuciones de director técnico de chasis de Toyota al asumir el control de la aerodinámica. No obstante, la decisión ha puesto de relieve un problema potencial causado por la elección de Colonia, Alemania, como sede del equipo.

La ley laboral alemana hace muy difícil despedir a alguien. Por tanto, cuando Gascoyne decidió que el departamento aerodinámico no rendía como su abultado presupuesto merecía, no pudo 'despedir' sin más al aerodinamista jefe René Hilhorst. El holandés sigue siendo empleado de Toyota, pero en un puesto "no activo".

Tener que pagar a personal que ya no trabaje activamente aumentará muy mucho los costes de Toyota. Y, debido al elevado índice de impuestos directos en Alemania, también tienen que ofrecer sueldos altos para atraer nuevo personal hacia Colonia. Más aún, como todos los equipos menos tres están en Inglaterra, Toyota vive aislada de la provisión de talentos que prefieren seguir en las islas.

Cuando Ove Andersson fundó Toyota Motorsport hace más de 20 años para disputar el Mundial de Rallies, tenía sentido situar el equipo cerca de una de las grandes fábricas europeas de Toyota. Ya no. Las exigencias técnicas de la F1 hacen esencial que los equipos puedan recurrir a una amplia reserva de experiencia y tengan flexibilidad para contratar y despedir.

El problema de Toyota no es que el TF104 sea malo, sino que no es el salto sobre el TF103 que esperaban. Y si Mike quiere poner en práctica un sistema de doble diseñador jefe, a lo Renault, necesita fichar gente con urgencia.

Algo ha avanzado: el diseñador jefe Gustav Brunner ya trabaja en el TF105, mientras que un 'director de proyecto' trata de sacar algo en claro del TF104.

Cifras F1

Datos para los amantes del cálculo numérico y la F1

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

1	**Ferrari**	3,0
2	**Williams-BMW**	5,3
3	**BAR-Honda**	6,5
4	**Renault**	7,6
5	**McLaren-Mercedes**	11,4
6	**Toyota**	11,6
7	**Jaguar-Cosworth**	11,8
8	**Sauber-Petronas**	13,8
9	**Jordan-Ford**	15,9
10	**Minardi-Cosworth**	18,2

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

1	Rubens **Barrichello**	2.103
2=	Jenson **Button**	2.098
2=	Jarno **Trulli**	2.098
4	Felipe **Massa**	2.000
5=	Juan Pablo **Montoya**	1.996
5=	Michael **Schumacher**	1.996
7	Fernando **Alonso**	1.983
8	Olivier **Panis**	1.909
9	Giancarlo **Fisichella**	1.831
10	Takuma **Sato**	1.728

Neumáticos: km totales en carrera, tests y entrenos *(25.11.03*-30.05.04)*

1	**Michelin**	235.169
2	**Bridgestone**	94.053

Estadística del mes

La diferencia porcentual entre la pole y el segundo es un 50% mayor en 2004 que en los últimos 10 años

Motores: km totales en carrera, tests y entrenos *(25.11.03*-30.05.04)*

1	**BMW P84**	41.752
2	**Honda RA004E**	38.476
3	**Toyota RVX-04**	37.175
4	**Mercedes FO110Q**	32.104
5	**Ferrari 053**	26.396
6	**Renault RS24**	20.644
7	**Petronas 04A**	18.200
7	**Cosworth CR-6**	16.093
9	**Ford Cosworth RS2**	15.800
10	**Cosworth CR-3L**	9.503

Tests: más km recorridos *(25.11.03*-30.05.04)*

Equipo	**BMW.WilliamsF1**	40.087
Piloto	**Franck Montagny**	15.001

** inicio tests de pretemporada 2004*

con la colaboración de

FORIX www.forix.com

STEVE ETHERINGTON/ LAT, KENJI SAWADA

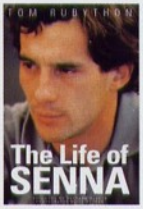
F1 RACING

De compras

▽ El libro que querían prohibir

Ha tardado tres años más de lo previsto en ver la luz, y de las 400 páginas iniciales ha acabado con más de 600. Pese a que su grosor impone, su lectura engancha desde el prólogo de Gerhard Berger. A quien se defienda con el inglés, se lo recomendamos.

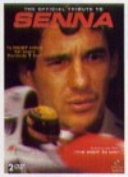
Precio: 48 €. 602 pp. Inglés



▽ Un doble DVD imprescindible

Conmovedor, espectacular; y subtitulado en español. Incluye tres documentales *(El derecho a ganar, Ayrton Senna en Brasil* y *Correr lo llevo en la sangre)* y varios extras. Un producto oficial de la Fundación Ayrton Senna. Imprescindible.

Precio: 35 €. 190 min. V. O. con subtítulos en castellano



▽ Alonso 2004

Diseño 2004 de la gorra oficial de Fernando Alonso, más moderno y en dos versiones, con y sin el logo del sponsor Mild Seven.

Precio: 29 €



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



Una de las páginas del A-Z de españoles en F1 que ofrece este anuario (dcha.)

ESPAÑOLES EN F1

Fantasías animadas de ayer y hoy

(...) En los años 20 del pasado siglo solía hacerse mención a los hermanos De Vizcaya –Fernando, Pedro y Andrés– como 'españoles' (sobre todo cuando lo hacían bien...), pero conviene no olvidar que Ferdinand, Pierre y André de Vizcaya eran hijos del banquero de Ettore Bugatti, de origen español pero afincado en Alsacia. ¿Franceses? *Mais bien sur!*, les respondería cualquier compatriota (aficionado) de Monsieur Chemindefer.

Y así estuvo la cosa durante años, hasta que, recientemente, un colega acuciado por un notorio afán de precisión, revolvió los registros civiles de Alsacia... y fue a dar con la partida de nacimiento de Pieter von Vizcaya: en efecto, cuando el interfecto nació, Alsacia formaba parte del Imperio Alemán. *Horreur!* Mejor olvidarse del tema de los Vizcaya y dejarlo como estaba... pero sin dejar de lado su cruzada personal a favor de la creación del circuito de Montjuïc y su famoso récord de La Arrabassada.

En los años 30, ya sumergidos en el *glamour* de Montecarlo y el desmadre de Monza, el Conde de Villapadierna –que además de piloto normalillo era un cachondo de mucho cuidado...– formó con el bilbaíno Joaquín Palacio la Escudería Vipal, cuyos medios mecánicos consistían en dos Maseratis, un 8 cilindros y un 4, el primeros de los cuales, misteriosamente, siempre era conducido por Pepe (de Villapadierna) y con el cual consiguió por fin comerse un rosco en Deauville (Francia).

Recuerdo, al respecto, una foto de un diario deportivo español de la época (creo que era el *As*, pero no me hagan caso) que llevaba el siguiente pie: "Nuestro compatriota De Villapadierna por delante de Achille Varzi durante el reciente Gran Premio de Niza". Y, en efecto, era él... y el vencedor, Varzi, se disponía a doblarlo por tercera o cuarta vez, pues Pepe terminó a cuatro vueltas... (...)

El quinquenio de 1946-1950 fue un tanto caótico, pero importante. En España se celebraron los Grandes Premios de Peña Rhin (entonces se escribía con Ñ) y corrieron algunos ejemplares pintorescos como Alberto Puig Palau (abuelo del piloto motociclista Alberto Puig), que era la versión catalana del Conde de Villapadierna y se reventó el patrimonio familiar en producir películas, financiar a toreros y alquilar un Maserati 6CM con el que acabó 3º en Pedralbes en 1946.

Otro 'maromo' de mucho cuidado era Julio González Pola, hijo de un escultor de moda de Madrid, que en 1948 alquiló un Ferrari 125 a la propia Scuderia y se inscribió en el IX Gran Premio de Peña Rhin... sin haber conducido antes nada parecido. Hizo el 23º tiempo de entrenamientos, se clasificó 10º y poco después tuvo que salir de España por piernas a causa de un asunto de tráfico (por lo visto, atropelló a alguien y se dio a la fuga) y su rastro se perdió en Venezuela en los años 50. (...)

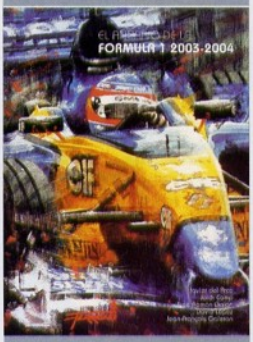
Los casos de González Pola y Apezteguía se han explicado. Pero los otros... ¿de dónde sacaban sus Maseratis y demás 'hierros' para correr fuera de España? Pues la Escudería Auto Española tenía los suyos en un local de Perpiñán (ciudad que entonces era, para muchos españoles, "el extranjero"). Y habían llegado allí merced a los buenos oficios de un italiano residente en Ginebra "que se encargaba de todo". Este personaje, esencial en la historia de los españoles en Fórmula 1, se llamaba Ciro Basadonna y había corrido en la Peña Rhin de 1946, quedando 2º detrás de Giorgio Pelassa y delante de Alberto Puig Palau, todos sobre Maseratis de antes de la guerra.

Él, probablemente a través de la Scuderia Milano, se encargó de que la Escudería Auto Española dispusiese de tres Maserati 4CL para Paco Godia, Juan Jover y Salvador Fábregas en el Gran Premio Peña Rhin celebrado en Pedralbes. De todos ellos, Godia era el que contaba con mayor experiencia, pues era su séptima participación en la categoría. (...)

© Javier del Arco, 2004. Extraído de *El Anuario de la Fórmula 1 2003-2004*, varios autores. Publicado por Ediciones Karusell en España. Disponible en librerías al precio de 30 € o directamente en el editor, por e-mail o fax. E-mail: edicioneskarusell@yahoo.es - fax: 93 232 00 94.

Biblioteca F1

Una obra que gustará a todo buen aficionado a la F1



El mes pasado hicimos una breve reseña de este *Anuario de la Fórmula 1 2003-2004*. Una obra que si su razón de ser fuera puramente comercial tendría que estar en las librerías en Año Nuevo, pero si lo que pretende es servir de referencia útil, eterna –como es el caso–, entonces lo que hay que pedir es que salga. Y por muchos años.

Por eso lo volvemos a traer; porque su editor nos ha confirmado que la idea no sólo es seguir publicándolo, sino que la edición 2004-2005 tenga más páginas, amén de seguir apretando en la faceta histórica.



Un apartado, el histórico, en el que este primer volumen deja muy alto el listón; por ejemplo, con un exhaustivo A-Z de españoles en F1, obra del columnista de *F1 Racing* Javier del Arco, del cual hemos querido mostraros un breve extracto junto a estas líneas. Porque vale la pena.

Y aunque Javier no sea el único colaborador de postín, aquí queremos hacer mención de dos argentinos. El primero, José Froilán González, 45º en nuestro *Top 100* (véase página 24), autor de un prólogo que no tiene desperdicio. El segundo, el pintor Juan Carlos Ferrigno, cuyo óleo de Fernando Alonso distingue y alegra la portada.

Ahora sólo falta que la edición de 2004-2005, en efecto, tenga más páginas. Y que salga antes.

EN LA OTRA PÁGINA: CHRIS STANFORD/GETTY IMAGES



HAY OTROS PATROCINIOS

Por qué la F1 debería dejar el tabaco

Los días del patrocinio del tabaco en F1 están contados... tal vez. Pero en vez de preocuparse, los tipos de márketing de la F1 deberían alegrarse de la cantidad de marcas que atraería la marcha del tabaco

Hubo un profundo suspiro de alivio en las sedes de las empresas de tabaco y en varias fábricas de F1 al descubrirse una laguna según la cual podría eludirse la prohibición de publicidad del tabaco en Europa en 2006.

El truco es el siguiente: si un equipo pintara sus coches de negro, con una fina banda dorada por los bordes de la carrocería, cualquier aficionado a la F1 asociaría dicha decoración con los Lotus JPS de los años 70 y 80, y de ese modo relacionaría al equipo con la susodicha marca de cigarrillos.

No harían falta logos explícitos para establecer la relación y no podría decirse que se ha efectuado publicidad del tabaco. No obstante, tal es la fuerza residual de la imagen de JPS, que la empresa –que pagaría al equipo para que corriera con estos colores– habría promocionado su marca a través de la F1 *sin* infringir la prohibición.

Lo mismo valdría para Marlboro, que, como anticipamos el mes pasado, podría pagar a Ferrari simplemente por mantener el conocido espacio blanco en el capó motor del coche sin ningún otro logo. Cualquier aficionado sabría que ahí faltaba 'Marlboro'.

Una decoración (una combinación de colores) no se puede prohibir, así que esto quedaría al margen de la legislación de 2006 (pero no los logos retocados, tales como 'Benson & Hedges'-'Be on edge').

Hasta ahí, bien, pero existe una pega. El 'patrocinio por asociación' no funciona de manera tan eficaz como la publicidad convencional de la marca, y los sponsors tabaqueros de la F1, Philip Morris (Marlboro), Imperial Tobacco (West), Japan Tobacco (Mild Seven), British American Tobacco (Lucky Strike) y Gallaher (Benson & Hedges), sin duda pagarían menos por ello.

> '¿NO SERÍA MEJOR, Y TAL VEZ IGUAL DE LUCRATIVO, QUE LA F1 ACEPTARA QUE LA ERA DEL TABACO YA SE ACABÓ?'

¿No sería mejor para la F1, y tal vez igual de lucrativo (y también más ético y de miras más amplias), aceptar que sus días de patrocinio del tabaco se acabaron, y recurrir a algunas de las multinacionales que en la actualidad no quieren saber nada de la F1 por su dependencia del dinero del tabaco?

A ciertos equipos, como Williams (cuyo motorista BMW se niega a verse asociado con el patrocinio del tabaco), les ha ido muy bien en su búsqueda de dinero ajeno al tabaco. Su cartera de sponsors incluye, por ejemplo, Allianz (seguros); Hewlett-Packard (electrónica); Fedex (mensajería), e incluso Hamleys (juguetes). Su presencia desmiente a Bernie Ecclestone: "Si la F1 pierde el patrocinio del tabaco, habrá una ruptura. La gente no se da cuenta de lo malo que sería".

Además, Ecclestone no tiene en cuenta el hecho de que el segundo campeonato automovilístico del mundo, la NASCAR, está exento de tabaco, y sin embargo cuenta con hasta 40 sponsors 'familiares': McDonald's, Nestlé, AOL, Duracell, Levi-Strauss...

Un vistazo a la lista *Fortune 500* –las 500 empresas más ricas de EE UU, compilada por la revista *Fortune*– revela que existe mucho dinero sin tocar por la F1 sólo en EE UU. Pero muchos gigantes norteamericanos, como Coca-Cola, Kellogg's, Pepsi y Pfizer, nunca se acercarán a la F1 mientras haya tabaco.

Aunque muchas de las empresas de la *Fortune 500* tienen poco relieve fuera de EE UU, la F1 realzaría su presencia mundial, y su participación haría otro tanto por la F1 en EE UU, la eterna ambición de Ecclestone.

Otra razón (si hiciera falta) para que la F1 mire más allá del patrocinio del tabaco es el clima antitabaco cada vez más fuerte en todo el planeta. China y la India, futuros aspirantes a la F1, ya han firmado el Convenio Marco de la OMS para el Control del Tabaco. Y en Gran Bretaña se ha aprobado una nueva ley para limitar la promoción del patrocinio del tabaco. Todavía se desconoce qué implicará esta ley, pero es posible que no se puedan emitir en el Reino Unido imágenes de coches patrocinados por el tabaco. Señores, llegó el momento de que apaguen sus pitillos...

La NASCAR, el segundo certamen automovilístico más importante del mundo, ya no ostenta publicidad del tabaco y por tanto cuenta con una amplia variedad de sponsors familiares, como los cereales Cheerios (arriba).



Joan Villadelprat

Después de Mónaco, el campeonato de 2004 ha vuelto a la normalidad, es decir, al dominio de Ferrari.

Hemos visto a Michael Schumacher jugársela con la estrategia en Nürburgring al ir a tres paradas. Marcó un tiempo increíble en entrenamientos, ya que quería estar seguro de conseguir la pole position, para poder salir primero. El campeón ejecutó la maniobra de la salida sin errores y se escapó. Salió indemne de la curva Castrol y tuvo en todo momento el control de la carrera. Su compañero Rubens Barrichello eligió una estrategia de dos paradas, porque sabía que de otra manera no tendría opción; también acertó porque consiguió la segunda plaza. Ferrari sumó un nuevo doblete perfecto.

En los grandes premios más recientes ha destacado especialmente el piloto japonés Takuma Sato. En Nürburgring animó la carrera de verdad realizando adelantamientos espectaculares, con la garra típica del piloto de carreras de toda la vida, como eran antiguamente. Se vio también su clase en la salida y en la pasada sobre Rubens Barrichello, al que literalmente, como se conoce en el argot, le quitó todas las pegatinas. No le salió del todo bien, pero no deja de demostrar que está en un nivel excepcional. Está superando en los entrenamientos a su compañero de equipo Jenson Button, va más rápido que él en los clasificatorios y eso siempre es un punto a su favor. Por desgracia, en las dos últimas carreras la falta de fiabilidad de su coche lo ha privado de subir al podio. Es el primer japonés que de verdad está asombrando. Con un coche razonable está haciendo cosas buenas, también en el pasado su compatriota Aguri Suzuki era competitivo pero no tanto como Takuma. Con un buen coche y con las condiciones a su favor se está convirtiendo en el mejor japonés de la historia.



Takuma Sato (abajo, tras el Ferrari de Schumi en la salida) protagonizó algunas de las acciones más espectaculares del GP de Europa.

Hace dos años dejó claro su potencial al volante del Jordan y esta temporada está en plena forma, si encuentra un agujero lo aprovecha y adelanta, no muestra respeto por nada y ataca en todo momento. Recuerda al Fernando Alonso de la temporada pasada o a Juan Pablo Montoya el día que tiene el coche a su gusto. No les gusta estar detrás y siempre intentan adelantar. Se le aprecia un espíritu de luchador, de buscar el podio sin descanso y eso es lo que hace falta en la Fórmula 1 actual.

Por lo que respecta a su posición dentro del equipo, le está pasando en cierta forma como a Trulli en Renault, que se están convirtiendo en los hombres fuertes de sus escuderías en detrimento de Button y Alonso. En Inglaterra se ha alabado en exceso el resurgimiento de Button que aunque haya conseguido mejores resultados, lo cierto es que en la pista quien va más rápido es Sato y eso no pasa desapercibido para la gente de los equipos, se miran mucho estas cosas, el primer rival a batir es siempre tu compañero de equipo.

En Alemania como en Mónaco, Trulli también fue de nuevo mejor en entrenamientos y repitió en carrera. Fernando ha cometido demasiados errores en calificación en dos carreras por fallos propios. El incidente de Mónaco se podía haber evitado. A su favor hay que decir que él continúa defendiendo su opinión con la firmeza y la vehemencia de un campeón del mundo, cree que tiene la razón y eso es algo que se le acepta perfectamente. Pero era innecesario, no valía la pena adelantar en el túnel de Mónaco, era demasiado arriesgado, para mí fue una falta de experiencia y la consecuencia de las ganas que tenía de dar caza a Trulli lo antes posible. El italiano está muy seguro de sí mismo, desde Imola está haciendo carreras muy buenas. En calificación siempre ha sido de los más acertados y ahora ha extendido esta cualidad a la carrera. En el Principado realizó una gran actuación y ahora se sabe capaz de volver a ganar.

La situación de Williams es preocupante, en Alemania no fueron rápidos de ninguna de las maneras. Montoya en carrera se hundió, en la salida bloqueó y desplazó a su compañero de equipo. No es culpa de nadie, es una pasada de frenos de Montoya que lo dejó sin opciones de disputar el podio y provocó el abandono de su compañero.

En el lado opuesto están Giancarlo Fisichella, sexto, y Mark Webber, séptimo. Los dos con una estrategia de dos pit stops, que supieron aprovechar muy bien.

En la lucha por el mundial de constructores los dos rivales claros en este momento son Renault y Honda. Williams atraviesa un momento extraño y McLaren comienza a posicionarse a pesar de los problemas crónicos de motor. Les falta fiabilidad, aunque en Nürburgring al menos los dos coches ya iban bastante rápidos, sólo les falta que el motor aguante.

STEVE ETHERINGTON/LAT

'En Nürburgring, Takuma Sato animó la carrera de verdad, realizando adelantamientos con la garra típica del piloto de carreras de toda la vida'



Javier del Arco

Al ganar en Hungría el año pasado, Fernando se puso a sí mismo el listón muy alto y, claro, le cuesta superarlo.

Entre los titulares leídos en la prensa y los comentarios cazados al vuelo en diversas teles, una gran mayoría coincidían en afirmar que la victoria de Nürburgring había permitido a Schumacher desquitarse del 'fiasco' de Mónaco. Lo mismo que Alonso, que esta vez se vio libre del otro Schumacher (Ralf) desde la primera curva y, con problemas de dirección, pudo acabar quinto, que siempre es mejor que no acabar.

No puedo sentirme identificado con las mencionadas opiniones porque ni el nuevo Nürburgring tiene el prestigio de Mónaco ni podemos olvidar que Mónaco era la sexta carrera de la temporada y, de haberla ganado, Michael sería en estos momentos el único piloto con siete victorias consecutivas al principio de una temporada, en tanto que al no haber ganado, tiene que resignarse y compartir con 'el toro' Mansell el récord de cinco que este último obtuvo en 1992.

El éxito de Michael Schumacher y Ferrari (abajo) hace que todo lo que no sea ganar se considere una derrota.

En cuanto a Fernando, comienza a notarse en el ambientillo esa presión exigente de mejores resultados. Hungría 2003 se va difuminando en el pasado y la prensa quiere más, que si no, se acaban los viajes. Ahora, en Montreal, Magny-Cours y Hungaroring, el asturiano y su Renault tienen tres buenas oportunidades para poner las cosas en su sitio, es decir, en lo más alto del podio o –como mal menor– por delante de Jarno Trulli. Al ganar en Hungría el año pasado, Fernando se puso a sí mismo el listón muy alto y, claro, ahora le cuesta superarlo. Pero que se consuele y aprenda: cada vez que Schumacher no cruza la meta vencedor, "ha perdido". Aunque entre segundo. En cambio, Jenson Button lo tiene mejor, pues aunque no ha ganado, se encuentra en una posición estable de podio que resulta muy cómoda, ya que mientras acabe en zona de puntos (octavo o mejor), "estará bien". Pero el día que gane –y ganará, no les quepa duda– se va a enterar de lo que vale un peine... A partir de entonces, la exigencia será la misma: ganar.



Y hablando de BAR-Honda y vencedores: Takuma Sato está aporreando la puerta del exclusivo Club de Vencedores de Grandes Premios y será –Dios mediante– el primer piloto japonés en pisar la alfombra. El nuevo V10 Honda tira un montón, sube de vueltas que da gloria oírlo y aunque a veces padece el 'síndrome Mercedes' (¡Pluf!), un día u otro acabará por sonar la flauta.

Y ya que estamos en McLaren-Mercedes... ¡quién te ha visto y quién te ve! Cinco puntos en siete carreras, frente a los 106 de Ferrari, que parece navegar viento en popa hacia un nuevo récord: No serán 18 de 18, pero si todo marcha bien serán 17, aunque yo me inclino más por dejar un resquicio de puerta abierta a otra eventual victoria de Renault o BAR-Honda, en cuyo caso, el total de victorias de Ferrari en 2004 ascendería a 16 o a 15.

Pero para que eso ocurra, tiene que darse un error de táctica en la Scuderia –o sea, un cambio súbito de circunstancias que invalide la táctica inicial, o más difícil todavía: un fallo mecánico, hidráulico, eléctrico, electrónico o del tipo que sea en los monoplazas italianos.

Pero quien realmente tiene que apretarse las clavijas y tomar decisiones con urgencia es Bernie Ecclestone. Los entrenamientos no son lo intensos que deberían, pese a que el comentarista se desgañite anunciando las 16 milésimas por las que Schumacher ha perdido la pole. Y el público, que ya se había resignado a no saber cómo iban los 20 de la carrera hasta que no habían hecho todas sus paradas en boxes, volvía a encontrarse con la novedad de que el día en que dan muchas vueltas (viernes), éstas no sirven para nada tangible y el día que sirven (sábado) sólo dan una.

Y aunque a él no le importe directamente el que haya gente o no, lo cierto es que unas tribunas vacías "hacen feo". Los monegascos han ampliado este año su territorio ganándole al mar un buen trozo,... sobre el cual montaron una nueva tribuna de 10.000 plazas. Vano empeño: a 700 euros el asiento, no sólo la nueva sino también las antiguas tribunas mostraban muchísimos asientos vacíos.

En cambio, el control de audiencias mostraba que el Gran Premio de Mónaco de 2004 había batido el récord de audiencia del GP de España, el cual, a su vez, había batido la anterior marca. La diferencia estaba en que el Circuit estaba lleno hasta la bandera y Mónaco no.

Quizá es que los tiempos cambian y los otrora reyes del espectáculo ya no saben hacerlo tan bien como los nuestros...

STEVE ETHERINGTON/LAT

'Cada vez que Schumacher no cruza la meta vencedor, "ha perdido". Aunque entre segundo...'



Roland siempre quiso ser piloto de carreras, y llegó a lo más alto: la F1. Murió feliz.

Por Roland

Han pasado 10 años desde que nos dejó Roland, pero ¿quién se acuerda de él? Era un piloto debutante y por eso no se le tiene que recordar como a otros... Pues no, no me resigno a que Roland sea olvidado, él nos dejó haciendo lo mismo que otros pilotos con más palmarés en la F1. Por este motivo yo le recuerdo y también lo tengo en mi corazón, al igual que a todos los pilotos desaparecidos, sea cual sea su historial en la F1.

Me entristece que dos pilotos desaparecieran en el mismo Gran Premio y sólo se recuerde a uno, al campeón.

¿Y el debutante, no cuenta? Para mí fue igual de triste la muerte de uno que la de otro.

A Roland no sólo le recuerdan sus padres, yo también, y deseo que mucha gente más no le olvide, porque también era Piloto de Fórmula 1.

Éste fue su historial:
Ingeniero de motores
186 carreras automovilísticas
33 victorias
25 segundos
26 terceros
42 pole positions
25 vueltas rápidas
13 récords de vuelta

Juan Carlos Hernández Espinosa
Rivasvaciamadrid (Madrid)
jucany@auna.com

a los lectores

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

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

Button es el mejor

Soy un gran fan de Jenson Button y tengo una gorra firmada por él en Montmeló.

Creo que Button va camino de marcar una época en F1, como Michael. En un equipo no excelente está demostrando unas cualidades perfectas.

Aitor Bilbao, Iurreta (Bizkaia)

¿Un avión? ¡No, Trulli!

El GP de España de este año fue la primera vez que veía la F1 en directo. Me quedé impresionado por la velocidad de los monoplazas, y sobre todo por la cantidad de aficionados que había en las tribunas y pelouses. El circuito estaba a rebosar y predominaban los colores azul y rojo; yo iba de azul...

Cuando empezó la carrera todos los que estábamos allí (curva Campsa) sabíamos que Schumacher salía desde el primer puesto y que el primer coche que veríamos liderar el pelotón sería rojo; cuál sería nuestra sorpresa cuando vimos aparecer a J. Trulli, ¡delante de Schumacher! La gente estalló de emoción; fue un momento muy impactante.

Bueno, como ya sabréis todos, Alonso quedó cuarto, pero no estuvo nada mal saliendo octavo. Desde aquí le deseo mucha suerte, ¡ánimo Alonso!

Víctor Moyano Gullón
Torrejón de Ardoz (Madrid)

Curioso sponsor

Como he visto que no salía en la revista, pues ya lo digo yo: Minardi lleva publicidad de Eros Ramazzotti. Lo digo porque habrá que hacerle un poco de publicidad al chico, que si no, menuda inversión.

Julián Martín, e-mail



Eros 9, el último álbum de Ramazzotti.

Ferrari es una religión

"Commendatore nuestro que estás en Maranello, santificado sea tu nombre, venga a nosotros tu Scuderia, háganse tus coches, en la pista como en la calle.

"Danos hoy nuestro triunfo de cada día, perdona a los que no les gustas, como también nosotros perdonamos a los que no te siguen.

"No nos dejes caer en la traición, y líbranos de las derrotas.

"Tuya es la carrera, tuyo el poder y el mundial, por los siglos de los siglos, *Forza!*".

Miguel Suárez Sanz, e-mail

Sueños hechos realidad

Me gustaría dar las gracias a mi padre por llevarme a ver el GP de España, uno de mis sueños, ver un Gran Premio en directo. Me pareció fantástico, no me lo imaginaba así.

También quiero dar las gracias a Fernando Alonso, con quien me encontré en el avión de regreso a Asturias, mi comunidad natal, y que a pesar de lo cansado que parecía estar me firmó mi gorra.

Por todo ello, gracias, papá, y gracias, Fernando.

Fernando Natal Álvarez, Gijón (Asturias)

Una gran experiencia

Tuve la oportunidad de asistir al GP de España de este año los cuatro días, lo cual fue una experiencia que recomiendo a todos los aficionados.

Durante la jornada de puertas abiertas del jueves, tuve la suerte de que Fernando Alonso (al que admiro desde hace tiempo, y espero que pronto pueda ser campeón del mundo) y su compañero Jarno Trulli, al cual felicito por su tercer puesto en la carrera, me firmaran la gorra; además, aparecí en algunos

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

medios de comunicación, tanto televisión como prensa escrita.

Quisiera dar las gracias a Andrea, una chica a la que conocí ese día; gracias a ella me pudieron firmar la gorra, porque me dijo dónde tenía que estar para que lo hicieran.

También quisiera ponerme en contacto con otros aficionados, para contarnos experiencias.

Óscar Gil Mauri, Cretas (Teruel)
remolquesdelfin@remolquesdelfin.com

Que aprieten los demás

¿Qué pasa? ¿Es el coche? ¿Es él? No tiene límite este hombre... Lo que está claro es que es el mejor. Ni Montoya ni Alonso. El pasado es Schumacher y, por lo que se puede ver, el futuro también es Schumacher.
La duda está en el porqué. Muchos piensan que es el coche y otros que es él, pero una cosa sí que está clara: Ferrari y Schumacher son una alianza perfecta. Pero ¿por qué? ¿Tan por debajo están las demás escuderías, me pregunto yo?

Ian Carbó, Barcelona
iancarbo10@hotmail.com

Hay que tener paciencia

Soy un aficionado a la F1, al que el 'fenómeno Alonso' le ha supuesto un aliciente para seguir el Gran Circo más asiduamente, y que quiere manifestar su malestar por el forofismo 'alonsista' que existe en los medios de comunicación españoles.

La mayoría de los periódicos están ofreciendo espectaculares despliegues en los que la objetividad brilla por su ausencia. Veo bien que al piloto asturiano se le preste tal atención, pero creo que son demasiado optimistas en sus previsiones, pues nos lo colocan en el podio antes de cada carrera al menor descuido, y muchos neoaficionados se hacen falsas ilusiones.

Hay que reconocer que Fernando tiene por delante cuatro grandes monoplazas bastante más rápidos que su Renault, como son los Ferrari y los BAR-Honda, a los que pocos tomábamos en serio, y que lo tendrá muy difícil para ganar este año, a no ser en circuitos en los que la potencia no sea un factor de gran importancia o que lleguen pronto las evoluciones del RS24 que se prometen desde la escudería francesa.

Así que no nos impacientemos (los medios los primeros) si Alonso no consigue una victoria este año, porque aún le queda mucho tiempo por delante en la F1 para hacer grandes cosas en los circuitos.

Mario de la Riva del Mazo
Talavera de la Reina (Toledo)

La maldición del cuatro

En el pasado GP de Mónaco me di cuenta de que Michael Schumacher casi siempre que sale cuarto abandona: Alemania 94, Australia 96, Austria 2000, San Marino 2001, Alemania 2001 y, por último, Mónaco 2004.

¿Es esto una maldición? Por el bien del mundial, ¡esperemos que salga cuarto un par de veces más!

Marc de la Calle Martínez, e-mail

Gracias por todo, David

El declive de David Coulthard es patente, ya que sus carencias actuales quedan al descubierto al conducir esa lavadora con ruedas llamada MP4-19. Espero que David recapacite y se retire al final de esta temporada, porque la decepción de correr con el futuro R6 de Jaguar, después de haber formado una gran pareja con Häkkinen en McLaren, será mayúscula. Y si no que se lo pregunte a Eddie Irvine.

Emilio Ibáñez González, Barcelona

Precios abusivos

Por supuesto, este año fui al Gran Premio en Montmeló, donde me lo pasé muy bien con todos los asturianos y, en general, con los fanáticos del motor.

El motivo de mi carta es quejarme por los abusivos precios de los chiringuitos del interior del circuito.

Puede que las entradas de España sean las más baratas del Mundial, cosa que no significa que sean asequibles para todo el mundo, pero que por un refresco en el interior te cobren 4,5 euros es inadmisible.

Espero que los organizadores de este evento hagan algo para que esto no siga así y que, ya que pagamos una fortuna por la entrada, por lo menos que dentro del circuito no nos sigan quitando el dinero tan descaradamente.

Os saluda un fanático de la F1 y de McLaren.

Albert Gatius Pi
Ventalló (Girona)

El mejor fin de semana

Antes que nada, me gustaría dedicar esta carta a Javier Virto y a Sara Sanz, con quienes me encontré por primera vez en el GP de España.

Recomiendo a todo el mundo que para el año que viene se compre una entrada para el GP de España, ya que ha sido lo más emocionante de mi vida.

Primero, por presenciar por primera vez un gran premio de F1 y, segundo, ¡porque conocí a mi ídolo!

Yo fui una de las que estaba frente al box de Fernando Alonso y una de las primeras a las que Alonso firmó la gorra. Fue todo muy emocionante; cuando lo recuerdo aún se me ponen los pelos de punta.

También me firmó el 'loco' de la escudería Renault, Jarno Trulli, muy simpático, por cierto, con ese moño y esas gafas de vaca. Digno de ver. Y, cómo no, me firmó el gran Adrián Campos. En fin, el mejor fin de semana de mi vida, sin duda alguna.

Sé que las entradas son caras, pero vale la pena gastarse el dinero y ver cómo tu ídolo sale de su box y se dirige a ti con una sonrisa de oreja a oreja.

Andrea Arche Arenas, Barcelona
andrea_upa88@hotmail.com



Alonso entre algodones. Tampoco es eso.

PETER SPINKLAS; STEVE ETHERINGTON LAT; ARCHIVO LAT

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

LOS 100 MEJORES PILOTOS DE FÓRMULA 1

Hace cinco años, en *F1 Racing* Nº 5 (julio de 1999), publicamos un *Top 100* elaborado con criterios objetivos (teniendo en cuenta factores externos como la competitividad relativa del coche y la influencia de los fallos mecánicos). Ahora planteamos una elección puramente subjetiva, entre un jurado que incluye jefes de equipo, ingenieros, periodistas y, cómo no, pilotos. La edición inglesa de *F1 Racing* ya lo hizo en 1997. Llegó el momento de poner al día la lista de los 100 más grandes del Mundial de F1.

Adaptación Valentí Fradera **Fotografías** Archivo LAT

EL JURADO: James Allen, 37, GB, comentarista TV; **Pino Allievi**, 57, Italia, periodista; **Cliff Allison**, 72, GB, piloto; **Gary Anderson**, 53, Irlanda del Norte, ingeniero; **Simon Arron**, 43, GB, periodista; **Daniele Audetto**, 61, Italia, directivo; **Roger Benoit**, 55, Suiza, periodista; **Andrew Benson**, 34, GB, periodista; **Matt Bishop**, 41, GB, periodista; **Ross Brawn**, 49, GB, ingeniero; **Martin Brundle**, 44, GB, piloto; **Roland Bruynseraede**, 64, Bélgica, director de carrera FIA; **Bob Constanduros**, 57, GB, periodista; **Steve Cooper**, 31, GB, periodista; **Didier Coton**, 45, Bélgica, mánager de pilotos; **Jabby Crombac**, 74, Suiza, periodista; **Anthony Davidson**, 25, GB, piloto; **Tony Dodgins**, 43, GB, periodista; **Mike Doodson**, 62, GB, periodista; **Kai Ebel**, 39, Alemania, comentarista TV; **Ralph Firman**, 29, GB, piloto; **Giancarlo Fisichella**, 31, Italia, piloto; **Mike Gascoyne**, 41, GB, ingeniero; **Graham Gauld**, 69, GB, periodista; **Mika Häkkinen**, 35, Finlandia, piloto; **Maurice Hamilton**, 58, Irlanda del Norte, periodista; **Norbert Haug**, 52, Alemania, directivo; **Darren Heath**, 35, GB, fotógrafo; **Alan Henry**, 56, GB, periodista; **Peter Higham**, 40, GB, periodista; **Christopher Hilton**, 59, GB, periodista; **Mark Hughes**, 43, GB, periodista; **Jeff Hutchinson**, 56, GB, periodista; **Harald Huysman**, 45, Noruega, mánager de pilotos; **Alan Jones**, 57, Australia, piloto; **Eddie Jordan**, 56, Irlanda, jefe de equipo; **David Kennedy**, 51, Irlanda, piloto; **Dan Knutson**, 47, EE UU, periodista; **Niki Lauda**, 55, Austria, piloto; **John Lilley**, 58, Nueva Zelanda, periodista; **Matthew Marsh**, 35, GB, periodista; **Steve Matchett**, 40, GB, periodista; **Perry McCarthy**, 42, GB, piloto; **Bob McMurray**, 59, Nueva Zelanda, directivo; **Sam Michael**, 33, Australia, ingeniero; **Stirling Moss**, 74, GB, piloto; **Jonathan Noble**, 30, GB, periodista; **Olivier Panis**, 37, Francia, piloto; **Ian Phillips**, 53, GB, directivo; **David Pitchforth**, 39, GB, directivo; **Barbara Premoli**, 40, Italia, periodista; **Heinz Pruller**, 62, Austria, comentarista TV; **Tony Purnell**, 45, GB, directivo; **Jo Ramirez**, 62, México, ingeniero; **Sergio Rinland**, 52, Argentina, ingeniero; **James Robinson**, 43, GB, ingeniero; **Nigel Roebuck**, 58, GB, periodista; **Keke Rosberg**, 55, Finlandia, piloto; **Jim Rosenthal**, 56, GB, comentarista TV; **Anthony Rowlinson**, 34, GB, periodista; **Stéphane Samson**, 30, Francia, periodista; **Peter Sauber**, 60, Suiza, jefe de equipo; **Jody Scheckter**, 54, Suráfrica, piloto; **Mark Skewis**, 39, GB, periodista; **Paul Stewart**, 38, GB, directivo; **Paul Stoddart**, 48, Australia, jefe de equipo; **Patrick Tambay**, 54, Francia, piloto; **Dom Taylor**, 24, GB, periodista; **Steven Tee**, 42, GB, fotógrafo; **Jean Todt**, 58, Francia, jefe de equipo; **Willem Toet**, 52, Holanda, ingeniero; **Murray Walker**, 80, GB, comentarista TV; **Charlie Whiting**, 51, GB, director de carrera FIA; **Stewart Williams**, 40, GB, periodista; **Peter Windsor**, 51, GB, periodista; **Alex Wurz**, 30, Austria, piloto; **Enrico Zanarini**, 51, Italia, mánager de pilotos

SISTEMA DE VOTACIÓN: Pedimos a los 77 miembros del jurado una lista de sus 25 mejores pilotos por orden de grandeza. Luego convertimos el voto de cada jurado en puntos: 25 para el primero, 24 para el segundo... hasta 1 punto para el 25º. Por último, sumamos los subtotales y llegamos a la jerarquía definitiva de estas páginas. La discusión está servida...

97= 

Harry Schell (F/USA)
Pt. F1 Racing: *1 (94º en 1999)*
GP 56 **Victorias** 0 **Títulos** 0
Carismático, popular y rápido, Schell no ganó ningún GP, pero su talento merecía más. En F1 corrió con Maserati, Vanwall y BRM, entre otros. Se mató en 1960.

93= 

Martin Brundle (GB)
Pt. F1 Racing: *2 (85º en 1999)*
GP 158 **Victorias** 0 **Títulos** 0
Hoy día comentarista TV, se retiró sin una sola victoria en F1, pero nunca tuvo la oportunidad buena. Rapidísimo en su debut en 1984, pero no sacó provecho de ello.

88= 

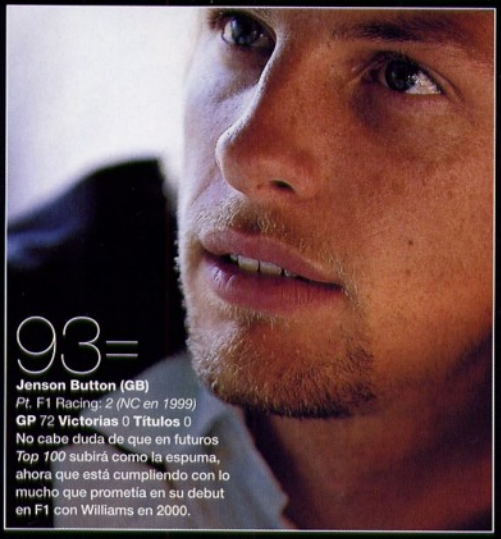
Jochen Mass (D)
Pt. F1 Racing: *3 (NC en 1999)*
GP 105 **Victorias** 1 **Títulos** 0
Vencedor en el truncado GP de España 75, nunca fue más que un buen número dos. Se vio envuelto en el accidente que costó la vida a Gilles Villeneuve en 1982.

88= 

Thierry Boutsen (B)
Pt. F1 Racing: *3 (50º en 1999)*
GP 163 **Victorias** 3 **Títulos** 0
Piloto elegante y con gran tacto, pero no el más veloz. Digno de sus tres victorias, dos en mojado, la tercera presionado por Senna. Dejó la F1 en 1993 y los sports en 1999.

97= 

Mike Parkes (GB)
Pt. F1 Racing: *1 (NC en 1999)*
GP 6 **Victorias** 0 **Títulos** 0
As de los sports, Parkes entró en Ferrari F1 en 1966, tras la marcha de Surtees. Obtuvo una pole y dos podios, pero se retiró por accidente. Murió en accidente de tráfico, 1977.



93=

Jenson Button (GB)
Pt. F1 Racing: *2 (NC en 1999)*
GP 72 **Victorias** 0 **Títulos** 0
No cabe duda de que en futuros *Top 100* subirá como la espuma, ahora que está cumpliendo con lo mucho que prometía en su debut en F1 con Williams en 2000.

84= 

Maurice Trintignant (F)
Pt. F1 Racing: *4 (83º en 1999)*
GP 82 **Victorias** 2 **Títulos** 0
Dos veces ganador en Mónaco, corrió con Gordini, Ferrari, Vanwall y el privado Rob Walker en los 50. Cuidaba la mecánica y corrió en F1 hasta 1964, a los 47 años.

97= 

Lella Lombardi (I)
Pt. F1 Racing: *1 (NC en 1999)*
GP 12 **Victorias** 0 **Títulos** 0
Única mujer en el *Top 100*, Lella también es la única fémina que ha puntuado en F1, en el trágico GP de España 75 (fue sexta). En 1992, a los 48 años, murió de cáncer.

84= 

Patrick Tambay (F)
Pt. F1 Racing: *4 (51º en 1999)*
GP 114 **Victorias** 2 **Títulos** 0
Tuvo su gran día en San Marino 83. Dedicó la victoria a su gran amigo Gilles Villeneuve, a quien Tambay sustituyó en Ferrari tras la muerte de Gilles un año antes.

97= 

Karl Kling (D)
Pt. F1 Racing: *1 (NC en 1999)*
GP 11 **Victorias** 0 **Títulos** 0
Más que un segundón, pero no un as, Kling se vio eclipsado en Mercedes por Fangio y Moss. Su mejor resultado fue un segundo en Francia 54. Falleció en 2003.

93= 

Giancarlo Baghetti (I)
Pt. F1 Racing: *2 (NC en 1999)*
GP 21 **Victorias** 1 **Títulos** 0
Se hizo célebre al ganar su primer GP (Francia 61); no volvería a subir al podio en F1. Luego disputó la F3 italiana en 1967-68 y fue periodista hasta que murió de cáncer en 1995.

88= 

Stuart Lewis-Evans (GB)
Pt. F1 Racing: *3 (NC en 1999)*
GP 14 **Victorias** 0 **Títulos** 0
Delgado, débil, pero rapidísimo en ocasiones. Subió dos veces al podio, pero su talento merecía victorias. Falleció víctima de las quemaduras en Marruecos 58.

93= 

Dave Walker (AUS)
Pt. F1 Racing: *2 (NC en 1999)*
GP 11 **Victorias** 0 **Títulos** 0
Corrió junto a Emerson Fittipaldi en Lotus en 1972, pero, mientras que Emmo se anotó su primer título, Walker ni siquiera puntuó. Dejó la F1, pero siguió corriendo.

88= 

Ricardo Rodríguez (MEX)
Pt. F1 Racing: *3 (NC en 1999)*
GP 5 **Victorias** 0 **Títulos** 0
El más joven, apasionado y, tal vez, más rápido de los hermanos Rodríguez. Se mató a los 20 años yendo a por la pole en un GP no puntuable. Un gran talento perdido.

88= 

Jean-Pierre Jabouille (F)
Pt. F1 Racing: *3 (59º en 1999)*
GP 49 **Victorias** 2 **Títulos** 0
Aún le piden autógrafos en París quienes recuerdan su primera victoria con Renault en Francia 79. Estupendo ingeniero-piloto que hizo funcionar el motor turbo en F1.

LOS MEJORES

10

PILOTOS EN ACTIVO*

1	Michael Schumacher	1.689 pt
2	Kimi Räikkönen	116 pt
3	Fernando Alonso	87 pt
4	Juan Pablo Montoya	57 pt
5	Rubens Barrichello	30 pt
6	David Coulthard	26 pt
7	Giancarlo Fisichella	11 pt
8	Jarno Trulli	10 pt
9	Mark Webber	8 pt
10	Olivier Panis	6 pt

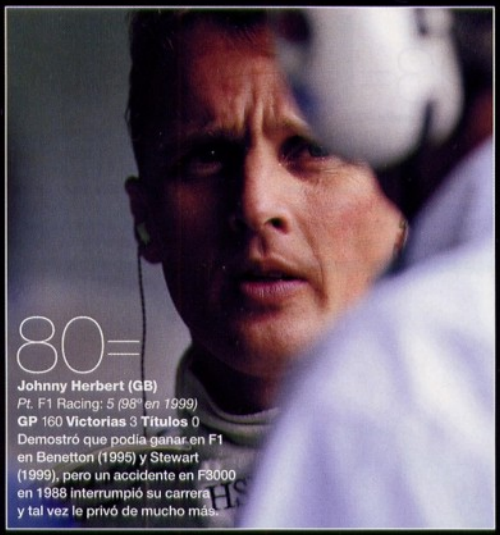
** hasta Mónaco 2004 inclusive*

84= 

Ralf Schumacher (D)
Pt. F1 Racing: *4 (57º en 1999)*
GP 121 **Victorias** 6 **Títulos** 0
Si tiene un buen día, Ralf es genial; sólo que no tiene muchos días buenos. De ahí que Schumi Jr. ceda nada menos que 1.685 puntos a su ilustre hermano.

84= 

Frank Gardner (AUS)
Pt. F1 Racing: *4 (NC en 1999)*
GP 8 **Victorias** 0 **Títulos** 0
Uno de los pilotos más duros de su época, Gardner habría ganado GP de F1 si no lo hubiera dejado para correr en otras categorías. Un piloto de carreras puro.



80= **Johnny Herbert (GB)**
Pt. F1 Racing: *5 (98º en 1999)*
GP 160 **Victorias** 3 **Títulos** 0
Demostró que podía ganar en F1 en Benetton (1995) y Stewart (1999), pero un accidente en F3000 en 1988 interrumpió su carrera y tal vez le privó de mucho más.

75= 

Carlos Pace (BR)
Pt. F1 Racing: *6 (47º en 1999)*
GP 72 **Victorias** 1 **Títulos** 0
Debutó en F1 con Frank Williams y acabaría en el equipo Brabham de Ecclestone. Ambos hablaban muy bien de él. Falleció en un accidente de avioneta en 1977.

75= 

Tony Brise (GB)
Pt. F1 Racing: *6 (88º en 1999)*
GP 10 **Victorias** 0 **Títulos** 0
Su brillantez era evidente para cualquiera que le viera correr; en 1975 era el gran fenómeno de la F1. Murió en el accidente de avión en que falleció su patrón Graham Hill.

80= 

Peter Revson (USA)
Pt. F1 Racing: *5 (62º en 1999)*
GP 30 **Victorias** 2 **Títulos** 0
Considerado al principio como un niño rico (su padre era el amo de Revlon), demostró ser un serio aspirante en McLaren. Se mató en 1974 probando en Kyalami.

80= 

Alessandro Nannini (I)
Pt. F1 Racing: *5 (68º en 1999)*
GP 76 **Victorias** 1 **Títulos** 0
Se anotó la victoria en Japón 89 tras la descalificación de Senna. Le reimplantaron el brazo derecho tras un accidente de helicóptero en 1990; volvió a correr en turismos.

75= 

Olivier Panis (F)
Pt. F1 Racing: *6 (67º en 1999)*
GP 147 **Victorias** 1 **Títulos** 0
Su mejor momento sigue siendo la victoria en Mónaco 96 con Ligier (14º en parrilla). Nunca ha vuelto a disponer del material para emular ese día, pese a su talento.

71= 

Archie Scott-Brown (GB)
Pt. F1 Racing: *7 (NC en 1999)*
GP 1 **Victorias** 0 **Títulos** 0
Archie tenía un brazo deforme, lo que hacía aún más increíble su control del coche. Se calificó 10º en Silverstone 56. Se mató con su Lister-Jaguar sport en Spa, 1958.

LOS MEJORES

10

PILOTOS QUE NUNCA GANARON UN GP*

1	Chris Amon	109 pt
2	Stefan Bellof	51 pt
3	Tom Pryce	35 pt
4	Jean Behra	24 pt
5	Johnny Servoz-Gavin	12 pt
6	David Hobbs	12 pt
7	Piers Courage	11 pt
8	Jean-Pierre Jarier	9 pt
9	Archie Scott-Brown	7 pt
10	Tony Brise	6 pt

** sin contar pilotos en activo*

80= 

Mike Hailwood (GB)
Pt. F1 Racing: *5 (NC en 1999)*
GP 50 **Victorias** 0 **Títulos** 0
Tal vez el centauro más grande de todos los tiempos, 'Mike the Bike' era un talento innato sobre cuatro ruedas. Dejó la F1 en 1974. Murió en accidente de tráfico, 1981.

75= 

Peter Gethin (GB)
Pt. F1 Racing: *6 (NC en 1999)*
GP 30 **Victorias** 1 **Títulos** 0
Entró en McLaren tras la muerte de Bruce McLaren en 1970. Célebre triunfo en Monza 71, 0,01s por delante de Peterson, el final más apretado junto con EE UU 2002.



75= **Wolfgang von Trips (D)**
Pt. F1 Racing: *6 (77º en 1999)*
GP 27 **Victorias** 2 **Títulos** 0
Pudo haber sido campeón en 1961, pero la cita decisiva en Monza con su compañero en Ferrari Phil Hill acabó en la muerte del alemán (se tocó con Clark) y 14 espectadores.

71=



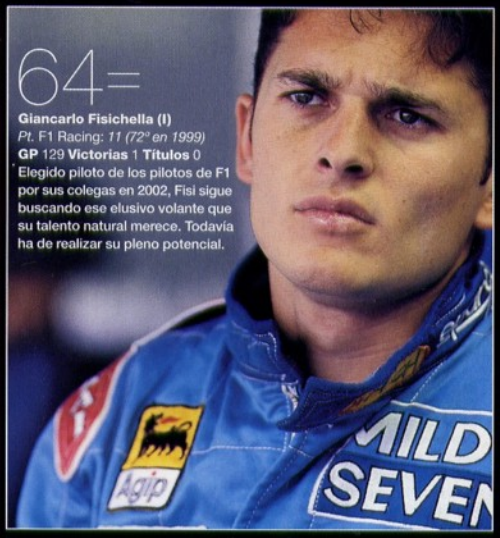
Heinz-Harald Frentzen (D)
Pt. F1 Racing: *7 (56 en 1999)*
GP 157 **Victorias** 3 **Títulos** 0
Antaño aclamado como un nuevo Schumi, nunca se recuperó de la paliza que le dio Villeneuve dentro y fuera de la pista en Williams. Eso sí, si tenía el día era rapidísimo.

68=



Gunnar Nilsson (S)
Pt. F1 Racing: *9 (NC en 1999)*
GP 31 **Victorias** 1 **Títulos** 0
As de la F3 en los 70, este sueco entusiasta llegó a la F1 con Lotus en 1976. Ganó en Zolder 77 en mojado. Murió de cáncer en octubre del año siguiente.

64=



Giancarlo Fisichella (I)
Pt. F1 Racing: *11 (72º en 1999)*
GP 129 **Victorias** 1 **Títulos** 0
Elegido piloto de los pilotos de F1 por sus colegas en 2002, Fisi sigue buscando ese elusivo volante que su talento natural merece. Todavía ha de realizar su pleno potencial.

71=



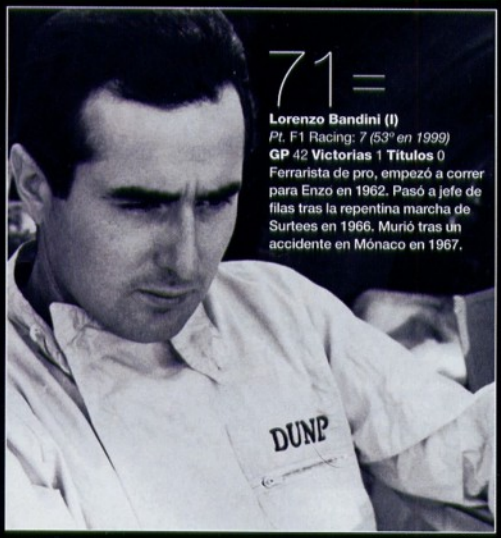
Richie Ginther (USA)
Pt. F1 Racing: *7 (45º en 1999)*
GP 52 **Victorias** 1 **Títulos** 0
Probador sin par y piloto elegante aunque poco agresivo. Número dos de Graham Hill en BRM, dio el primer triunfo en F1 a Honda. Murió de un ataque al corazón, 1989.

68=



Jean-Pierre Jarier (F)
Pt. F1 Racing: *9 (90º en 1999)*
GP 133 **Victorias** 0 **Títulos** 0
Tenía la velocidad de un ganador en potencia, sacando un ritmo fabuloso de su Shadow en los 70. Inconsistencia y, sobre todo, mala suerte, le privaron del triunfo.

71=



Lorenzo Bandini (I)
Pt. F1 Racing: *7 (53º en 1999)*
GP 42 **Victorias** 1 **Títulos** 0
Ferrarista de pro, empezó a correr para Enzo en 1962. Pasó a jefe de filas tras la repentina marcha de Surtees en 1966. Murió tras un accidente en Mónaco en 1967.

64=



Piers Courage (GB)
Pt. F1 Racing: *11 (79º en 1999)*
GP 28 **Victorias** 0 **Títulos** 0
Al principio se le veía como otro niño rico, pero su destreza acalló a los escépticos y le valió el respeto de gente como Jim Clark. Se mató en Zandvoort en 1970.

61=



David Hobbs (GB)
Pt. F1 Racing: *12 (NC en 1999)*
GP 6 **Victorias** 0 **Títulos** 0
Sólo tuvo escarceos con la F1 (seis GP en cuatro temporadas). Un piloto curtido que brilló en multitud de categorías y siguió en activo hasta mediados los 90.

64=



Jean-Pierre Beltoise (F)
Pt. F1 Racing: *11 (69º en 1999)*
GP 86 **Victorias** 1 **Títulos** 0
Poseía un deseo tenaz de ganar en nombre de Francia, y en 1970 pudo haberlo hecho en Clermont, pero rompió el motor. El gran día llegó en el diluvio de Mónaco 72.

LOS MEJORES 10 PILOTOS QUE NO GANARON EL TÍTULO*

1	Stirling Moss	1.158 pt
2	Gilles Villeneuve	860 pt
3	Ronnie Peterson	490 pt
4	Dan Gurney	231 pt
5	Carlos Reutemann	218 pt
6	Tony Brooks	194 pt
7	Jacky Ickx	183 pt
8	Chris Amon	109 pt
9	François Cevert	87 pt
10	Stefan Bellof	51 pt

** sin contar pilotos en activo*

70



Mark Webber (AUS)
Pt. F1 Racing: *8 (NC en 1999)*
GP 38 **Victorias** 0 **Títulos** 0
El próximo campeón australiano posee la ética del trabajo de un Schumi, pero es su velocidad pura lo que le ha valido elogios. El mejor activo de Jaguar.

67



Jarno Trulli (I)
Pt. F1 Racing: *10 (NC en 1999)*
GP 117 **Victorias** 1 **Títulos** 0
Tras liderar en Austria 97 con aplomo, la F1 aclamó a una nueva estrella. Hasta Mónaco 2004, el contraste entre calificaciones y carrera perjudicó su reputación.

61=



Johnny Servoz-Gavin (F)
Pt. F1 Racing: *12 (NC en 1999)*
GP 12 **Victorias** 0 **Títulos** 0
Un donjuán rubio con talento natural por pulir. En 1968 sustituyó a un lesionado Stewart en F1, y luego fue su compañero. Se retiró tras no calificarse en Mónaco 70.



61=

Jo Siffert (CH)
Pt. F1 Racing: *12 (80º en 1999)*
GP 96 **Victorias** 2 **Títulos** 0
Siempre al límite, arrancó dos victorias en F1. Los había más dotados; pocos tan audaces. Se mató en 1971 en una carrera de F1 no puntuable en Brands Hatch.

56



Clay Regazzoni (CH)
Pt. F1 Racing: *22 (34º en 1999)*
GP 132 **Victorias** 5 **Títulos** 0
Vivió lo mejor y peor de la F1: luchó por el título en 1974 con Ferrari; quedó en silla de ruedas tras un accidente en Long Beach 80. Luego corrió en turismos y el Dakar.

51=



Jacques Laffite (F)
Pt. F1 Racing: *27 (42º en 1999)*
GP 176 **Victorias** 6 **Títulos** 0
Con clase y rápido, hasta en 1986, cuando un accidente acabó con su carrera en F1. Se le recuerda como el héroe de Ligier. Hoy día ejerce de comentarista TV y RR PP.

54=



Jean Behra (F)
Pt. F1 Racing: *24 (66º en 1999)*
GP 52 **Victorias** 0 **Títulos** 0
Con los modestos Gordini, en vez de GP ganó corazones. Luego fue una de las estrellas de Maserati, con Moss y Fangio. Se mató en la prueba telonera de Alemania 59.

51=



Elio de Angelis (I)
Pt. F1 Racing: *27 (55º en 1999)*
GP 108 **Victorias** 2 **Títulos** 0
Piloto elegante; tipo elegante. Tan bueno con el piano como con un F1. No de primera categoría, pero rápido en su día. Falleció en un accidente en un test de F1, 1986.

59=



John Watson (GB)
Pt. F1 Racing: *13 (54º en 1999)*
GP 152 **Victorias** 5 **Títulos** 0
En su día era casi imbatible. Fue subcampeón en 1982 y venció en Long Beach 83 partiendo 22º en parrilla. Una apuesta le costó la barba al ganar en Austria 76.

59=



Eddie Irvine (GB)
Pt. F1 Racing: *13 (78º en 1999)*
GP 146 **Victorias** 4 **Títulos** 0
Bien situado en este *Top 100* por su relativo éxito como segundo de Schumi de 1996 a 1999. Fichó por Jaguar tras rozar el título en 1999. Dos podios en tres años y se retiró.

54=



Michele Alboreto (I)
Pt. F1 Racing: *24 (48º en 1999)*
GP 194 **Victorias** 5 **Títulos** 0
Le disputó el título a Prost en 1985, pero aguantó en F1 un año o dos de más. Su amor por el deporte era correspondido; su muerte probando un sport en 2001 fue un mazazo.

LOS MEJORES 7 PILOTOS DE HABLA HISPANA

1	Juan Manuel Fangio	1.720 pt
2	Carlos Reutemann	218 pt
3	Fernando Alonso	87 pt
4	Juan Pablo Montoya	57 pt
5	Pedro Rodríguez	46 pt
6	José Froilán González	39 pt
7	Ricardo Rodríguez	3 pt

58



René Arnoux (F)
Pt. F1 Racing: *14 (49º en 1999)*
GP 149 **Victorias** 7 **Títulos** 0
Tan emocionante de ver como los llameantes Renaults y Ferraris con los que ganó. Demasiado alocado para ser campeón (aunque se acercó en 1983), pero rapidísimo.

57



Patrick Depailler (F)
Pt. F1 Racing: *20 (33º en 1999)*
GP 95 **Victorias** 2 **Títulos** 0
Primer francés en marcar una pole en F1. Ganó sendos GP con Tyrrell y Ligier, pero un accidente de ala delta trastocó su carrera. Se mató en un test en Hockenheim en 1980.

53



David Coulthard (GB)
Pt. F1 Racing: *26 (43º en 1999)*
GP 163 **Victorias** 13 **Títulos** 0
Forma parte del decorado de la F1. Mala decisión al dejar un Williams en plena forma por un McLaren de capa caída. Desde entonces lo han eclipsado los finlandeses voladores.

50



Bruce McLaren (NZ)
Pt. F1 Racing: *29 (27º en 1999)*
GP 100 **Victorias** 4 **Títulos** 0
El legado de Bruce es el equipo que todavía lleva su nombre. Suave y rápido, le faltaba la velocidad absoluta para ser todo un as. Se mató probando un Can-Am, 1970.

48=



Rubens Barrichello (BR)
Pt. F1 Racing: *30 (64º en 1999)*
GP 184 **Victorias** 7 **Títulos** 0
Veloz y fluido, pero condenado al papel de lacayo de Schumi. Aun así, ha sacado más que nadie de ese puesto y los equipos rivales tienen buena opinión de él.

48=



Jean Alesi (F)
Pt. F1 Racing: *30 (36º en 1999)*
GP 201 **Victorias** 1 **Títulos** 0
Su única y emotiva victoria en Canadá 95 ablandó el corazón más duro. No cumplió las promesas iniciales y era flojo técnicamente, pero poseía un espíritu combativo.

45



José Froilán González (RA)
Pt. F1 Racing: *39 (32º en 1999)*
GP 26 **Victorias** 2 **Títulos** 0
El otro argentino famoso de la era Fangio. El Toro de la Pampa ganó el primer GP puntuable de Ferrari, Silverstone 51. Sólo ganó otro más también en Silverstone, en 1954.

40



Stefan Bellof (D)
Pt. F1 Racing: *51 (NC en 1999)*
GP 20 **Victorias** 0 **Títulos** 0
Considerado rival de Senna en velocidad en apenas 20 GP. Se mató con un sport en Spa en 1985. La interrupción de Mónaco 84 le privó del triunfo. Audaz.

39



Denny Hulme (NZ)
Pt. F1 Racing: *52 (20º en 1999)*
GP 112 **Victorias** 8 **Títulos** 1
El campeón 'olvidado' de la F1 (1967). Veloz, constante. Siguió corriendo después de la F1; murió al volante de un turismo en 1992 en Bathurst, de un ataque al corazón.

47



Riccardo Patrese (I)
Pt. F1 Racing: 33 *(44º en 1999)*
GP 256 **Victorias** 6 **Títulos** 0
Dejó la F1 con el récord de GP disputados. Fama inicial de peligro en pista, pero maduro número dos en Williams y Benetton. Su mejor año fue 1991, apretando a Mansell.

44



Gerhard Berger (A)
Pt. F1 Racing: 40 *(25º en 1999)*
GP 210 **Victorias** 10 **Títulos** 0
Dio color a la F1 durante más de diez años. Rápido y audaz. Complemento ideal de Senna en McLaren; en Ferrari, los *tifosi* lo adoraban. Eso sí, prometía más.

43



Peter Collins (GB)
Pt. F1 Racing: *44 (76º en 1999)*
GP 32 **Victorias** 3 **Títulos** 0
Uno de los astros británicos de finales de los 50. Se mató en Alemania 58, unos meses antes de la muerte de su gran colega y campeón en 1958, Mike Hawthorn.

38



Juan Pablo Montoya (COL)
Pt. F1 Racing: *57 (NC en 1999)*
GP 56 **Victorias** 3 **Títulos** 0
Talento deslumbrante, aún ha de maximizar su potencial. Podría ser un grande pero necesita rumbo. Dennis podría sacar lo mejor de él, pero sólo si el coche es bueno.

46



Tom Pryce (GB)
Pt. F1 Racing: *35 (82º en 1999)*
GP 42 **Victorias** 0 **Títulos** 0
Tristemente recordado tanto por su insólito accidente mortal en Kyalami 77, como por su velocidad y control. Una pole y dos podios dan idea de adónde habría llegado.

42



Pedro Rodríguez (MEX)
Pt. F1 Racing: *46 (61º en 1999)*
GP 55 **Victorias** 2 **Títulos** 0
Dos victorias no son indicativo de su talento. La muerte de su hermano pequeño no empañó su entrega. As de los sports, se mató en una prueba de la Interserie, 1971.

41



Didier Pironi (F)
Pt. F1 Racing: *47 (46º en 1999)*
GP 70 **Victorias** 3 **Títulos** 0
Tras su amarga disputa con Gilles Villeneuve en Ferrari en 1982, la carrera de Pironi en F1 acabó ese año en Alemania. Se mató en un accidente de motonáutica, 1987.

LOS MEJORES 10 PILOTOS DE FERRARI

1	Juan Manuel Fangio	1.720 pt
2	Michael Schumacher	1.689 pt
3	Alain Prost	1.498 pt
4	Niki Lauda	1.180 pt
5	Alberto Ascari	925 pt
6	Gilles Villeneuve	860 pt
7	Nigel Mansell	849 pt
8	Mario Andretti	618 pt
9	John Surtees	437 pt
10	Jody Scheckter	244 pt

37



Phil Hill (USA)
Pt. F1 Racing: *79 (41º en 1999)*
GP 48 **Victorias** 3 **Títulos** 1
Primer campeón norteamericano, fue un tipo sensible con un estilo de pilotaje sólido, aunque conservador. Ganó el título tras la muerte de Von Trips en Monza 61.

36



Jacques Villeneuve (CDN)
Pt. F1 Racing: *84 (21º en 1999)*
GP 130 **Victoiras** 11 **Títulos** 1
Batallador, inteligente, hijo de una leyenda y rápido. Pole en su primer GP, título el año siguiente (1997). Su carrera se tambaleó con sus cinco años en el equipo BAR.



34=

Fernando Alonso (E)
Pt. F1 Racing: *87 (NC en 1999)*
GP 39 **Victorias** 1 **Títulos** 0
Tal vez el más dotado de la nueva generación, Alonso es como Senna en su fluido desempeño en carrera y control del coche. El único triunfo actual será el primero de muchos.

28



Jacky Ickx (B)
Pt. F1 Racing: *183 (28º en 1999)*
GP 114 **Victorias** 8 **Títulos** 0
Rara vez la F1 descubre un talento tan natural como Ickx. Su estilo fluido y tacto innato le hacían un maestro en mojado. Pulió su talento, pero le fallaron los coches.

27



Tony Brooks (GB)
Pt. F1 Racing: *194 (37º en 1999)*
GP 38 **Victorias** 6 **Títulos** 0
Brooks corría con una pericia que complementaba su lúcido oficio en carrera. Podía presionar a Moss y hacer que la velocidad pareciera fácil. Mágico en Spa 58.

34=



François Cevert (F)
Pt. F1 Racing: *87 (70º en 1999)*
GP 47 **Victorias** 1 **Títulos** 0
Un piloto frío, bien parecido y muy dotado. Su única victoria fue en Watkins Glen 71, circuito en que se mató dos años más tarde durante los entrenamientos.

33



Chris Amon (NZ)
Pt. F1 Racing: *109 (39º en 1999)*
GP 96 **Victorias** 0 **Títulos** 0
Tenía un gran talento, pero nada de suerte a la hora de ganar GP. En Monza 71 perdió la visera yendo líder desde la pole; un pinchazo le costó la victoria en Francia 72.

30



Giuseppe Farina (I)
Pt. F1 Racing: *145 (17º en 1999)*
GP 33 **Victorias** 5 **Títulos** 1
Primer campeón mundial de F1, pilotaba con una regia elegancia. No era el más técnico, pero sí muy valiente en tramos rápidos. Murió en accidente de tráfico, 1966.

26



Carlos Reutemann (RA)
Pt. F1 Racing: *218 (29º en 1999)*
GP 146 **Victorias** 12 **Títulos** 0
Dotado de un talento excepcional, pero inconsistente: sin par un día, flojo el siguiente. Debería haber sido campeón en 1981. Un enigma que se retiró precipitadamente.

LOS MEJORES

10

PILOTOS DE WILLIAMS

1	Ayrton Senna	1.768 pt
2	Alain Prost	1.498 pt
3	Nelson Piquet	926 pt
4	Nigel Mansell	849 pt
5	Mario Andretti	618 pt
6	Alan Jones	292 pt
7	Keke Rosberg	252 pt
8	Carlos Reutemann	218 pt
9	Damon Hill	161 pt
10	Jacques Villeneuve	84 pt

32

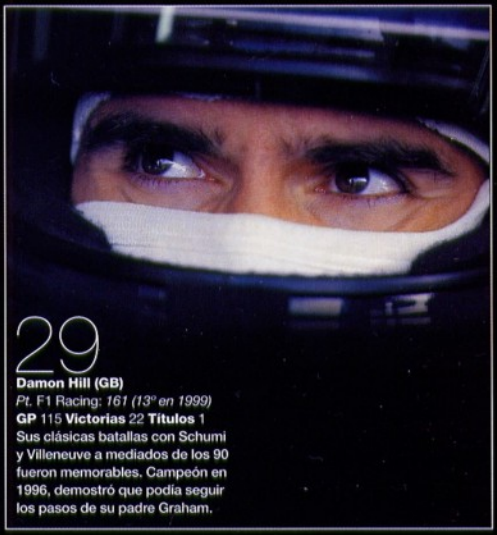


Kimi Räikkönen (SF)
Pt. F1 Racing: *116 (NC en 1999)*
GP 56 **Victorias** 1 **Títulos** 0
Su reputación sigue intacta pese a los problemas de McLaren. Hay quien le considera el más rápido de la parrilla actual, pero sigue con una sola victoria en su haber.

31



Mike Hawthorn (GB)
Pt. F1 Racing: *129 (22º en 1999)*
GP 45 **Victorias** 3 **Títulos** 1
Inglés elegante y desenvuelto, primer campeón británico (1958), valiente y consistente al volante de su Ferrari. Falleció en accidente de tráfico en 1959, tras dejar la F1.



29

Damon Hill (GB)
Pt. F1 Racing: *161 (13º en 1999)*
GP 115 **Victorias** 22 **Títulos** 1
Sus clásicas batallas con Schumi y Villeneuve a mediados de los 90 fueron memorables. Campeón en 1996, demostró que podía seguir los pasos de su padre Graham.

25



Dan Gurney (USA)
Pt. F1 Racing: *231 (26º en 1999)*
GP 86 **Victorias** 4 **Títulos** 0
El yanqui más grande de su época, era un tipo simpático y popular. Pudo haber sido campeón de seguir en Brabham en 1966, pero se fue para fundar su equipo.

21



James Hunt (GB)
Pt. F1 Racing: *395 (16º en 1999)*
GP 92 **Victorias** 10 **Títulos** 1
Hizo mucho por popularizar la F1, como piloto y como comentarista de TV. Amaba la F1, y a menudo su destreza era tan fascinante como su imagen desenfadada.

24

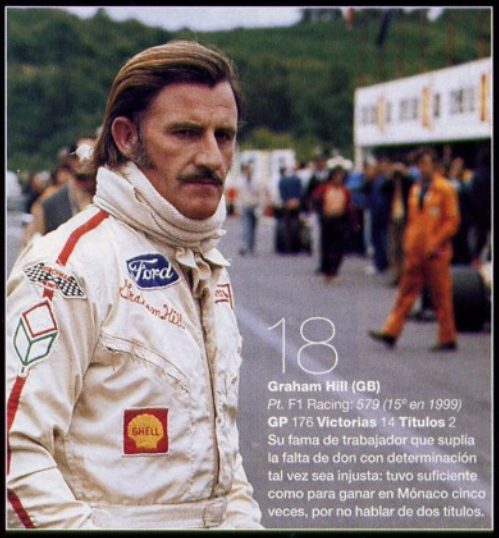


Jody Scheckter (ZA)
Pt. F1 Racing: *244 (24º en 1999)*
GP 111 **Victorias** 10 **Títulos** 1
Considerado por muchos como proclive a los accidentes, Jody era emocionante e impredecible. Acalló a todos sus críticos al ganar el título en 1979 con Ferrari.

20



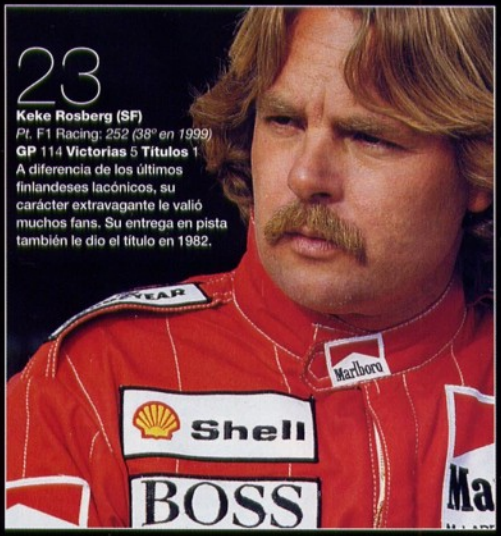
John Surtees (GB)
Pt. F1 Racing: *437 (9º en 1999)*
GP 111 **Victorias** 6 **Títulos** 1
Corajudo, resuelto y ambicioso, sigue siendo el único campeón del mundo sobre dos y cuatro ruedas. El equipo que llevó su nombre no tuvo tanto éxito.



18

Graham Hill (GB)
Pt. F1 Racing: *579 (15º en 1999)*
GP 176 **Victorias** 14 **Títulos** 2
Su fama de trabajador que suplía la falta de don con determinación tal vez sea injusta: tuvo suficiente como para ganar en Mónaco cinco veces, por no hablar de dos títulos.

23



Keke Rosberg (SF)
Pt. F1 Racing: *252 (38º en 1999)*
GP 114 **Victorias** 5 **Títulos** 1
A diferencia de los últimos finlandeses lacónicos, su carácter extravagante le valió muchos fans. Su entrega en pista también le dio el título en 1982.

17



Mario Andretti (USA)
Pt. F1 Racing: *618 (31º en 1999)*
GP 128 **Victorias** 12 **Títulos** 1
Piloto norteamericano más completo de la historia, su pasión por las carreras era absorbente. Pole en su primer GP (EE UU 68)... y en el penúltimo (Italia 82).

14



Nigel Mansell (GB)
Pt. F1 Racing: *849 (11º en 1999)*
GP 187 **Victorias** 31 **Títulos** 1
Su pilotaje intrépido y heroico cautivó la imaginación de los aficionados. Piloto británico más exitoso desde Moss, su título en 1992 fue todo un alivio para él.

16



Jochen Rindt (A)
Pt. F1 Racing: *719 (12º en 1999)*
GP 60 **Victorias** 6 **Títulos** 1
Su carácter duro no era del agrado de todos, pero su victoria en Mónaco 70 con el Lotus 49 es de las más grandes en F1. Campeón póstumo al matarse en Monza 70.

LOS MEJORES 10 PILOTOS DE McLAREN*

1	Ayrton Senna	1.768 pt
2	Alain Prost	1.498 pt
3	Niki Lauda	1.180 pt
4	Mika Häkkinen	885 pt
5	Gilles Villeneuve	860 pt
6	Nigel Mansell	849 pt
7	Emerson Fittipaldi	817 pt
8	James Hunt	395 pt
9	Keke Rosberg	252 pt
10	Jody Scheckter	244 pt

** sólo pilotos oficiales, no privados*

22



Alan Jones (AUS)
Pt. F1 Racing: *292 (35º en 1999)*
GP 116 **Victorias** 12 **Títulos** 1
Jones fue el primer campeón con Williams y todo un héroe en Australia. Tildado de segundón en los inicios de su carrera, voló una vez al volante de un buen coche.

19



Ronnie Peterson (S)
Pt. F1 Racing: *490 (23º en 1999)*
GP 123 **Victorias** 10 **Títulos** 0
Uno de los pilotos más populares de la historia, el imponente control del coche de Ronnie se convirtió en leyenda. Se mató en un choque múltiple en la salida de Monza 78.

15



Emerson Fittipaldi (BR)
Pt. F1 Racing: *817 (19º en 1999)*
GP 144 **Victorias** 14 **Títulos** 2
Reconocible al instante por sus patillas, poseía un gran talento natural que destacó en sus años de gloria en Lotus. Sigue siendo el campeón más joven de F1 (25 años).

13



Gilles Villeneuve (CDN)
Pt. F1 Racing: *860 (40º en 1999)*
GP 67 **Victorias** 6 **Títulos** 0
El más heroico. Se mató en su plenitud, en Zolder 82; ¿qué podría haber logrado? Recordemos Dijon, Zandvoort 79; Mónaco, Jarama 81. Adorado entonces, ahora, siempre.

12



Jack Brabham (AUS)
Pt. F1 Racing: *867 (10º en 1999)*
GP 126 **Victorias** 14 **Títulos** 3
Un piloto tan duro como el que más. Campeón en 1966 con su propio coche después de ganar dos títulos con Cooper. Forma parte de la espina dorsal de la F1.



10

Alberto Ascari (I)
Pt. F1 Racing: *925 (7º en 1999)*
GP 32 **Victorias** 13 **Títulos** 2
El paso de los años no desluce su brillantez. Excepcional promedio de victorias; casi imbatible en 1952-53. Falleció en un test días después de caer al puerto en Mónaco 55.

04



Jim Clark (GB)
Pt. F1 Racing: *1.620 (1º en 1999)*
GP 72 **Victorias** 25 **Títulos** 2
Prototipo de la F1 de los 60 con los Lotus de Chapman. Piloto perfecto para equipo y época, se mató en Hockenheim en una prueba de F2. El más puro y rápido de su tiempo.

03



Michael Schumacher (D)
Pt. F1 Racing: *1.689 (4º en 1999)*
GP 200 **Victorias** 75 **Títulos** 6
Si Schumi no existiera, Ferrari tendría que inventarlo. El definitivo as moderno de la F1; brillantez consumada expuesta en cada GP. Resulta fascinante, la verdad.

11



Mika Häkkinen (SF)
Pt. F1 Racing: *885 (30º en 1999)*
GP 161 **Victorias** 20 **Títulos** 2
La F1 echa en falta esa virulenta velocidad, la sonrisa torcida, el 'maximum attack'. Casi se mató en Australia 95; volvió como el único capaz de batir a Schumi.

09



Nelson Piquet (BR)
Pt. F1 Racing: *926 (14º en 1999)*
GP 204 **Victorias** 23 **Títulos** 3
Un campeón con suerte según algunos, pero por sí sola la suerte no da tres títulos. Gran talento natural, bromista empedernido. Brilló en Brabham y Williams.

06



Jackie Stewart (GB)
Pt. F1 Racing: *1.445 (3º en 1999)*
GP 99 **Victorias** 27 **Títulos** 3
Tan astuto como rápido; uno de los pocos en aportar tanto a la F1 después de 'retirarse' como cuando corría. Rapidísimo y siempre al mando. Sigue teniendo peso.

02



Juan Manuel Fangio (RA)
Pt. F1 Racing: *1.720 (2º en 1999)*
GP 51 **Victorias** 24 **Títulos** 5
Protagonista de algunas de las carreras de F1 más grandes (Alemania 57), ¡y tan talentoso que ganó su último título a los 46 años! Una leyenda siempre venerada.

LOS MEJORES

10

PILOTOS VIVOS

1	Michael Schumacher	1.689 pt
2	Alain Prost	1.498 pt
3	Jackie Stewart	1.445 pt
4	Niki Lauda	1.180 pt
5	Stirling Moss	1.158 pt
6	Nelson Piquet	926 pt
7	Mika Häkkinen	885 pt
8	Jack Brabham	867 pt
9	Nigel Mansell	849 pt
10	Emerson Fittipaldi	817 pt

08

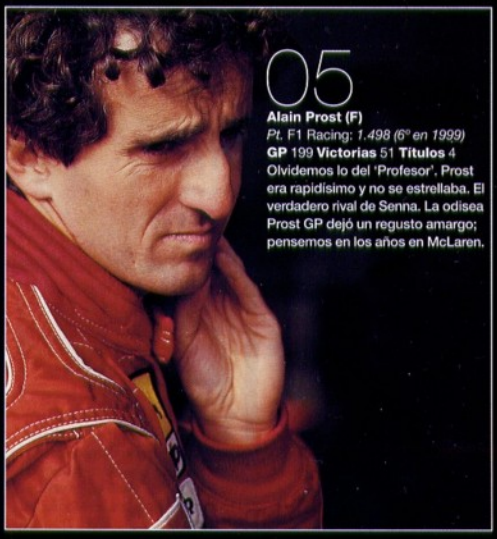


Stirling Moss (GB)
Pt. F1 Racing: *1.158 (8º en 1999)*
GP 66 **Victorias** 16 **Títulos** 0
Prueba que la grandeza (¿estás ahí, Michael?) no es sólo cuestión de números. Su nombre aún significa 'piloto de carreras'. Mónaco, Nürburgring 61: huelga decir más.

07

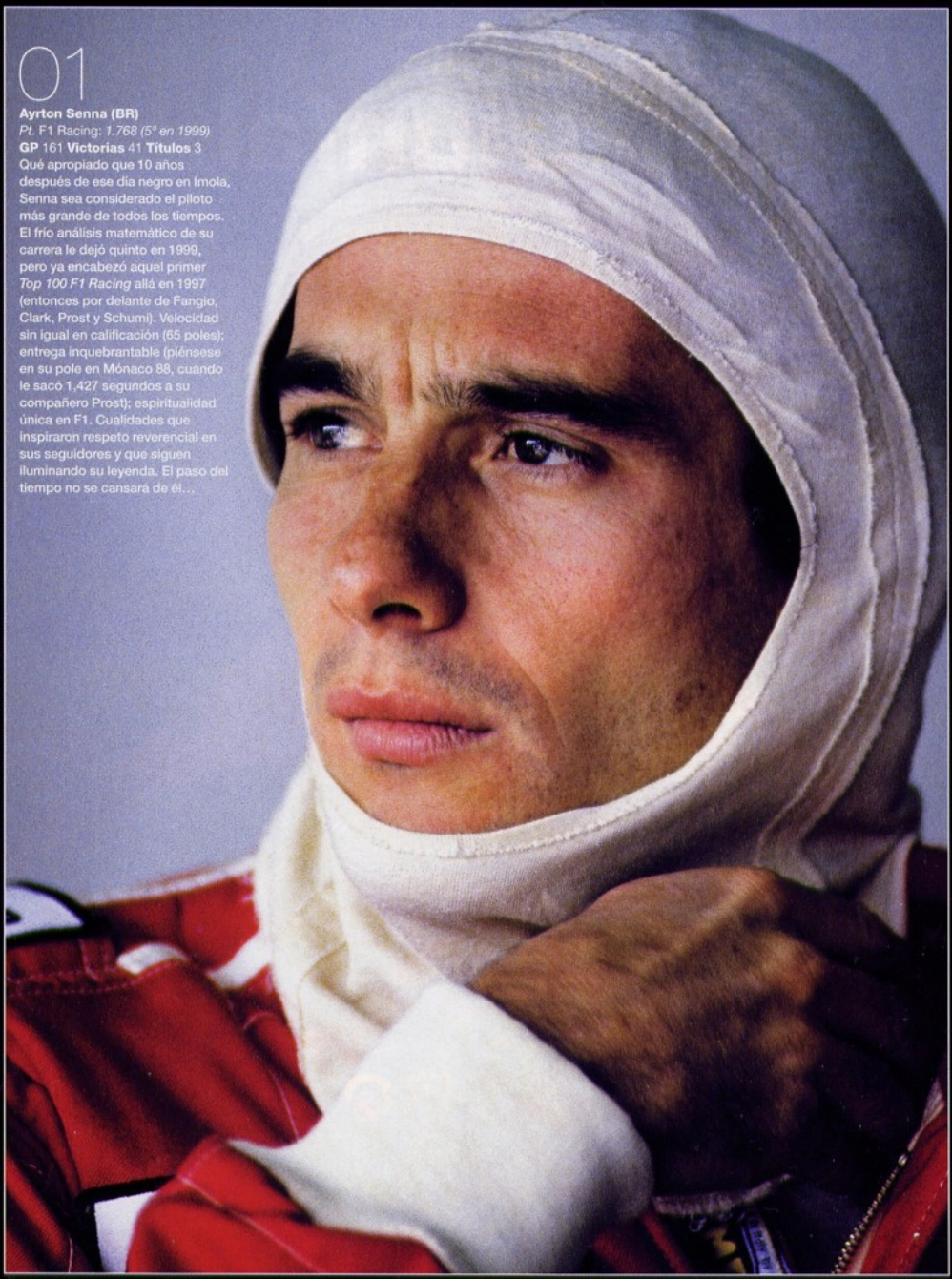


Niki Lauda (A)
Pt. F1 Racing: *1.180 (18º en 1999)*
GP 171 **Victorias** 25 **Títulos** 3
Hizo grande a Ferrari en los 70; sobrevivió al infierno de Nürburgring 76. Doblegó a Prost en 1984, pero manchó su reputación en su intento de dirigir Jaguar en 2001-02.



05

Alain Prost (F)
Pt. F1 Racing: *1.498 (6º en 1999)*
GP 199 **Victorias** 51 **Títulos** 4
Olvidemos lo del 'Profesor'. Prost era rapidísimo y no se estrellaba. El verdadero rival de Senna. La odisea Prost GP dejó un regusto amargo; pensemos en los años en McLaren.



01

Ayrton Senna (BR)
Pt. F1 Racing: *1.768 (5º en 1999)*
GP 161 **Victorias** 41 **Títulos** 3
Qué apropiado que 10 años después de ese día negro en Imola, Senna sea considerado el piloto más grande de todos los tiempos. El frío análisis matemático de su carrera le dejó quinto en 1999, pero ya encabezó aquel primer *Top 100 F1 Racing* allá en 1997 (entonces por delante de Fangio, Clark, Prost y Schumi). Velocidad sin igual en calificación (65 poles); entrega inquebrantable (piénsese en su pole en Mónaco 88, cuando le sacó 1,427 segundos a su compañero Prost); espiritualidad única en F1. Cualidades que inspiraron respeto reverencial en sus seguidores y que siguen iluminando su leyenda. El paso del tiempo no se cansará de él…

SCHLEGELMILCH PHOTOGRAPHY

visitamos la máquina triunfal

La máquina triunfal bajo estas líneas nace en la aún más compleja máquina triunfal que desvelamos en las páginas siguientes.

Texto Stéphane Samson



Culto, famiglia, la patria, il mio universo è in te" * Rigoletto (Verdi/Piave)

Principios de mayo, nueve de la mañana. En la Emilia Romagna se respira la *dolce vita* mientras la ciudad se despereza lentamente, *adagio ma non troppo,* y ofrece al paseante sentimental tantos tópicos que harían palidecer a un guía turístico. Apetece un capuchino en una terraza. Aires de opereta flotan en el ambiente. Luego, un aullido, estridente, casi doloroso. Un misil rojo desgarra el horizonte, apenas visible desde el puente que lleva a la entrada de la población. Los curiosos se apiñan frente a la valla. Alberto, treintañero, ha dejado su Punto a trancas y barrancas en la acera y anima al monoplaza con el número 1.

"Voy a Módena casi cada día, y si veo movimiento en la pista de Fiorano, me paro inmediatamente", confiesa. "El trabajo puede esperar. Ferrari es lo primero".

Bienvenidos a Maranello.

Situada a 18 km de Módena por la comarcal SP3, más conocida como Via Giardini, la ciudad se apoya en dos industrias: la cerámica y Ferrari. La zona no es nada del otro jueves. Fábricas humeantes, polígonos. El cartel 'Maranello' da entrada a *Ferrarilandia.* A partir de esta frontera, el rojo predomina. Los muros son altos, las barreras infranqueables, pero el hecho de saber que allí es donde sucede todo basta para que los turistas vayan de peregrinación.

Las instalaciones han cambiado mucho en 10 años. Las letras amarillas todavía presiden la entrada de la fábrica, en la Via Abetone. Pero todo lo demás es nuevo. La Gestione Sportiva (GES), que alberga todas las actividades deportivas de la marca, se halla un poco más lejos. A la derecha al llegar al Restaurante Cavallino, y otra vez a la derecha delante del Museo Ferrari, en la Via Ascari. Al fondo, una garita con un guardia uniformado. En el techo, banderas amarillas de la marca. Nada que ver con Brackley, Woking o Enstone. El lugar, en pleno casco urbano, posee un anticuado encanto. Comprueban mi pase. La barrera se eleva. Bienvenido al paraíso. ►

'SABER QUE ALLÍ ES DONDE SUCEDE TODO BASTA PARA QUE LOS TURISTAS VAYAN DE PEREGRINACIÓN'







Entrada principal al corazón de Ferrari, la Gestione Sportiva (abajo); mecánicos al trabajo en las culatas y sistemas de inyección (recuadro superior y centro); recepción zona turismos (recuadro inferior).

* "Fe, familia, la patria, todo mi universo está en ti"



ESTA PÁGINA, FOTO GRANDE: BERNARD ASSET; RECUADROS: CARLO TAZZIOLI/GETTY IMAGES. EN LA OTRA PÁGINA: ALEX P



El Maranello moderno: la teoría

El Ferrari 360 de Rory Byrne se acurruca junto al Alfa Romeo de empresa de Jean Todt en el pequeño aparcamiento. En la planta baja, tras una puerta de vidrio, se encuentra el despacho del nuevo Director General de Ferrari. Jean Todt se instaló allí en julio de 1993, dos años después del nombramiento de Luca Montezemolo a la cabeza del grupo Ferrari. El mismísimo Bernie Ecclestone susurró su nombre al oído del patrón italiano.

Por lo general, toda cita requiere diez minutos de espera en una pequeña sala. La ocasión ideal para evaluar el rumbo que ha tomado la Scuderia en los últimos 11 años.

Cuando Todt tomó las riendas de la Gestione Sportiva, el equipo no ganaba nada desde hacía casi tres años. Las actividades de Ferrari en F1 necesitaban una completa reestructuración y él era el hombre adecuado. Se aplicó a conciencia, evaluando cada departamento. Primer progreso: la victoria de Gerhard Berger en Hockenheim, en 1994, que marcó el final de una racha sin victorias de casi 1.400 días.

'LAS ACTIVIDADES DE FERRARI EN F1 NECESITABAN UNA REESTRUCTURACIÓN Y TODT ERA EL HOMBRE ADECUADO'

El año siguiente, Todt lanzó su plan a largo plazo. En enero de 1995, le pidió a Paolo Martinelli que se encargara del programa motorista F1. El italiano era un puro producto Ferrari: llegó recién salido de la universidad, en 1978, y trabajó con éxito en las mecánicas de calle durante 17 años. Eran los primeros balbuceos de la arquitectura V10, que sustituiría a los V12 de 3,5 litros. En junio, Jean Alesi ganaba en Canadá, ofreciendo al reinado de Todt su segunda victoria.

Poco después, Jean ató el contrato más importante de todos: el 16 de agosto, al término de arduas negociaciones, cerró el fichaje de Michael Schumacher. El alemán anunció oficialmente su decisión 11 días después de casarse con Corinna. Las actuaciones en pista mejoraron en 1996: pole position de Schumacher en Imola y Mónaco. Luego, su primera victoria de rojo en Barcelona, bajo la lluvia, hazaña que repetiría en Spa pocas semanas después.

Pero las verdaderas victorias fueron otras: a pesar de un periodo oscuro marcado por numerosos abandonos ▶



JEAN TODT, 57 años
DIRECTOR GERENTE
EN FERRARI DESDE: 1993

"La motivación de Ferrari viene del hecho de que siempre miramos adelante, hacia el futuro. Somos conscientes de nuestra fuerza pero sabemos que hemos de ser realistas y que fácilmente podemos meter la pata. Pero eso nos da una tremenda resolución para ganar.

"Mi contribución a Ferrari, creo, ha sido aportar estabilidad, organización, un modo metódico de trabajar y concentración absoluta en todos los aspectos de nuestro trabajo.

"Por otro lado, Ferrari me ha permitido lograr cierto equilibrio en mi vida. Lo que hemos hecho aquí tal vez sea imposible repetirlo jamás, y lo hemos hecho con la marca más hermosa del mundo.

"Ganar nunca se ha convertido en algo rutinario. El día que lo sea será el principio del fin. Nos relajaríamos y no trabajaríamos tan duro como deberíamos. Nuestro planteamiento proviene de las ansias que te invaden de tantos años sin alcanzar lo que quieres".



RORY BYRNE, 60 años
DISEÑADOR JEFE
EN FERRARI DESDE: 1997

"Trabajar para Ferrari es especial porque formas parte del mejor equipo de F1 del mundo y seguir en cabeza es un reto increíble. No cabe duda de que éste ha sido el periodo más placentero de mi vida profesional.

"El secreto de nuestro éxito es el trabajo de equipo. Poseemos un gran espíritu de equipo y todos trabajamos bien juntos. Combinamos pasión y trabajo duro, y eso vale para todos los implicados.

"Trabajar en Italia no es ningún sacrificio. Cuando dejé Inglaterra después de vivir 23 años allí, sentía curiosidad por aprender más de otra cultura y conocer gente nueva, y he de reconocer que me gusta mucho el estilo de vida italiano. Además, vivo a una hora de la estación de esquí más cercana en invierno y de la playa en verano".

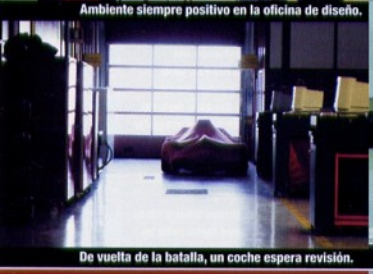
El despacho de Jean Todt (abajo) está decorado con fotos de sus victorias, empezando con las de Berger y Alesi en 1994 y 1995; los mecánicos preparan un cambio (recuadro).



ESTA PÁGINA: ALEX P; EN LA OTRA PÁGINA: CARLO TAZZOLI/GETTY IMAGES; ALEX P.



Ambiente siempre positivo en la oficina de diseño.



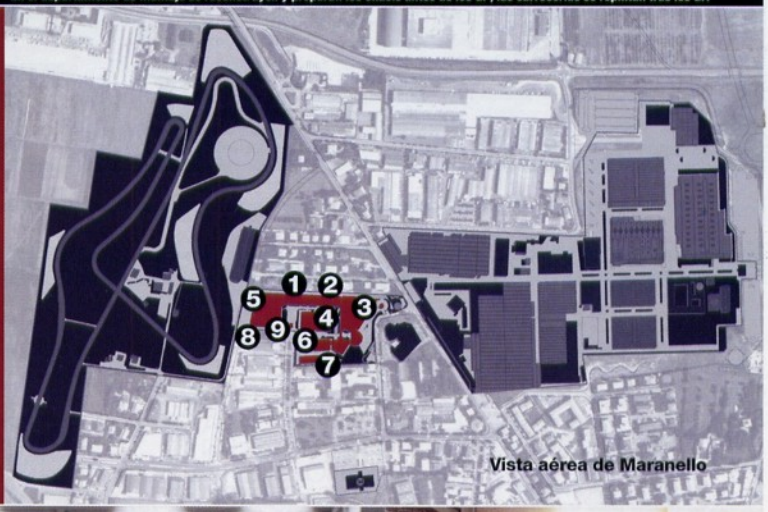
De vuelta de la batalla, un coche espera revisión.



En el departamento de montaje se reconstruyen y preparan los chasis antes de los GP; las carrocerías se repintan tras los GP.

>Diseño, montaje

1. Oficinas de diseño de chasis y motor, sobre el despacho de Todt en el primer piso
2. Despachos de Todt y Stefano Domenicali *(team manager)*; sala de reuniones
3. Departamento de montaje de motores; Ferrari producía 250 motores al año antes de las normas 2004
4. Bancos de pruebas de motores; Ferrari usa ocho, incluido uno dinámico con cambio
5. Departamento de montaje de coches
6. Departamento de electrónica; volantes, sensores, cableado, etc.
7. Antiguo túnel de viento
8. Departamento cliente, donde se puede comprar un F1 de hace dos años por un millón de $
9. Entrada de la Gestione Sportiva (GES)



Vista aérea de Maranello



Volantes, sensores de telemetría, cableado y elementos relacionados se montan en el departamento de electrónica.



Paolo Martinelli, director motorista, lleva 25 años en Ferrari.



Los técnicos ensayan un motor en el banco de pruebas.



durante el verano, Michael nunca se desquitó públicamente con su equipo. Tuvo paciencia y se dominó. Para la Scuderia, todo era nuevo. Esta actitud les unía y alentaba la cohesión interna. Fue el primer paso del regreso de Ferrari al primer plano.

Mientras, entre bastidores, el programa de fichajes se intensificaba. Gilles Simon, de Peugeot, le echó una mano a Paolo Martinelli a partir de 1996. Ese mismo año, Jean Todt se puso en contacto con Ross Brawn y Rory Byrne, resuelto a constituir un equipo de chasis insuperable. El primero, bajo contrato con Benetton, firmó en noviembre, convencido de que no tenía nada que perder. El segundo llegó un poco más tarde. Había decidido cambiar de vida y montar una escuela de submarinismo en Tailandia, en Phuket. Pero Byrne se dejó convencer: accedió incluso antes de hablar de salarios. La magia de Ferrari había vuelto a actuar, y Rory se mudó a Maranello en enero de 1997. La última pieza de este puzzle humano, Stefano Domenicali, que entró en la marca al acabar sus estudios y pasó a la GES en 1993, fue ascendido a *team manager*.

A continuación, Todt se deshizo de la base técnica británica dirigida por John Barnard; la distancia geográfica creaba más problemas de los que solucionaba. Ahora el objetivo era diseñar y producirlo todo en Maranello, bajo un mismo techo. Ésta será la segunda clave del éxito, origen de las actuales instalaciones. Byrne y Brawn reinventaron la Gestione Sportiva, trayendo de vuelta a Maranello todo lo que el equipo subcontrataba a John Barnard, creando una completa oficina de proyectos con la contratación de nuevos cerebros y la promoción interna. Y se recurrió a las empresas locales para que suministraran piezas específicas. Objetivo: garantizar la confidencialidad.

La semilla del éxito estaba plantada. Ferrari siguió reforzando su organigrama y sus métodos, y la prueba de la eficacia de este planteamiento fue la producción de bólidos cada vez más competitivos.

Hoy día, los sistemas están tan rodados que la marcha de un individuo no puede comprometer la competitividad del conjunto. Desde un punto de vista cultural, los tiempos difíciles (1997-99) y los repetidos éxitos posteriores han hecho del equipo una familia, que hasta renueva sus contratos en bloque.

La GES actual, desde su filosofía hasta sus infraestructuras, se forjó en esta época. El nuevo túnel de viento, la metamorfosis de Fiorano y la organización del trabajo; todo fue concebido con esmero y paciencia.

De pronto la voz de la secretaria pone fin a este ensimismamiento histórico: "El señor Todt está listo para recibirle".

Encuentros al azar: la práctica

Tras una breve conversación con el jefe vuelvo al vestíbulo. En su despacho, fotos de todas sus victorias con Ferrari cuelgan de la pared. Son más de cincuenta (este invierno hubo que reducir el tamaño de los marcos: ya no cabían). La escalera de mármol lleva a la oficina de proyectos. Primer piso: a la derecha, el departamento del chasis; a la izquierda, el diseño del motor. En ambos casos, la mayoría del personal trabaja en un espacio abierto, bastante minimalista, mientras que los responsables disponen de despachos cuyas puertas están abiertas continuamente. Ni un ruido. A la hora de comer, de camino a Fiorano, es cuando sueltan la lengua.

Los 800 miembros del equipo han sido invitados al típico bufet con que se celebra cada victoria. El almuerzo se organiza en el edificio de logística, este inmenso ►

'A PESAR DE UNA RACHA OSCURA DE ABANDONOS EN VERANO, MICHAEL TUVO PACIENCIA, SE DOMINÓ'



ROSS BRAWN, 49 años
DIRECTOR TÉCNICO
EN FERRARI DESDE: 1996

"Es difícil ser objetivo acerca de Ferrari cuando estás tan unido a ellos. No obstante, creo que el nombre y el equipo son muy especiales para mucha gente, incluido yo. Ferrari destaca de entre los demás equipos de F1 a causa de su historia e imagen, y tenemos la suerte de contar con el apoyo de nuestros miles de *tifosi*.

"La profunda pasión dentro y fuera de este equipo es única. Cuando Michael, Rory y yo ganamos nuestro primer título con Benetton, volvimos a la fábrica y fuimos recibidos por una manifestación del Damon Hill Fan Club. Cuando ganamos con Ferrari fue algo distinto.

"Tratamos de asegurar que todos en el equipo comprendan la importancia de su papel. Tenemos que recordarnos unos a otros que tener tanto éxito no es una situación normal, y que hemos de hacer cuanto podamos por mantener este éxito, porque el algo frágil".



ALDO COSTA, 43 años
JEFE OFICINA TÉCNICA
EN FERRARI DESDE: 1995

"Como italiano siempre fue mi sueño trabajar en Ferrari. Empecé a seguir la F1 a los 15 ó 16 años, cuando Niki Lauda ganó el título. Luego tuve la oportunidad de trabajar con Ferrari cuando preparaba mi tesis, pero poco después la oficina técnica se trasladó a Inglaterra con John Barnard. Estoy muy orgulloso de formar parte del equipo ahora.

"Las victorias nos siguen motivando, y resulta muy satisfactorio constatar la aportación que uno hace al éxito del equipo. Es una especie de recompensa por el esfuerzo y la pasión que tiene todo el equipo.

"Mi trabajo no exige que vaya a las carreras, pero desde un punto de vista emocional y profesional es interesante e importante asistir a un par de carreras cada temporada, para permanecer en contacto con lo que pasa y ver qué hacen nuestros competidores".



El nuevo túnel de viento (superior) funciona las 24 horas del día, sobre todo con modelos al 50%; la *Logística* (abajo) se ocupa de todo lo necesario para las carreras: comida, camiones, cascos, uniformes, etc.

ESTA PÁGINA: ALEX P; EN LA OTRA PÁGINA: ALEX P; CARLO TAZZOLI/GETTY IMAGES



La oficina aerodinámica, junto al nuevo túnel.



Meccanica: engranajes, columnas de dirección.



La *Fonderia:* la cadena de fabricación metalúrgica de Ferrari, donde se funden los bloques y las culatas para el motor 053.

> Logística, fundición

1. El departamento de logística clasifica todos los recursos necesarios para los viajes; el edificio alberga una agencia de alquiler de coches y se inauguró en 2002; todos lo conocen como 'el zepelín'; es la base de operaciones de los camiones y demás vehículos del equipo, y también alberga la dirección del departamento de carreras

2. Situación del nuevo túnel de viento; el edificio lo diseñó Renzo Piano

3. *Nuova Meccanica:* aquí se fabrican también todos los componentes básicos de los Ferrari y Maserati de calle

4. La fundición: aquí se producen todos los bloques motor del V10 tipo 053

5. Departamento mecánico de mecanización

6. Departamento de composites: carrocería, chasis



Vista aérea de Maranello



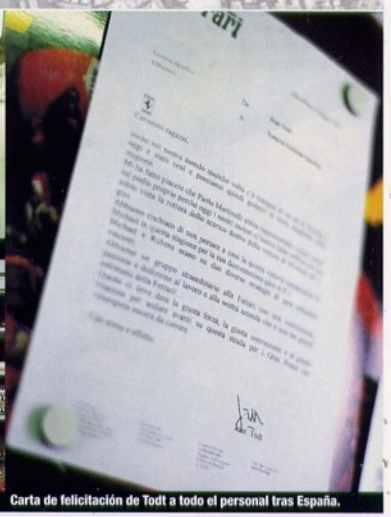
Schumi ya ha encontrado la horma de su zapato.



Estas taquillas contienen los uniformes del equipo de carrera.



Monos y ropa para Michael, Rubens y los pilotos probadores.



Carta de felicitación de Todt a todo el personal tras España.



almacén perfilado junto a la pista de Fiorano, un paseo de tres minutos desde el taller de montaje de coches. Una ceremonia que ayuda a comprender mejor lo que pasa detrás de los muros de la Via Ascari, lo que empuja a este equipo a vencer.

Arrigo, ingeniero de motor de Rubens Barrichello, evoca el espíritu de la casa. "Me contrataron en 1979, después de tres años de estudios en la escuela Ferrari", comenta. "Entonces montaba motores de F1, luego pasé a los bancos de pruebas. Desde 1988, empecé a seguir todas las carreras. Trabajo aquí desde hace 25 años". Para un italiano, afirma, trabajar en Ferrari es un fin. Cada vez que cruza la puerta de la fábrica siente que le invade el orgullo.

"Yo no trabajo", insiste. "Satisfago una pasión. Por consiguiente, no miro el reloj. Si eliges participar en el programa F1, has de darlo todo para ganar. Cada día. El himno italiano en el podio sigue siendo especial y todos queremos más. Ferrari es hoy una empresa nueva: ya no tiene nada que ver con lo que pasaba hace 15 años. La fábrica misma es prácticamente irreconocible".

Un poco más allá está Lara, encargada del análisis estructural del monocasco para los crash-tests, que habla de lo mismo. Tiene apenas treinta años, y entró en el equipo rojo hace dos años y medio, cuando ya sabían lo que era ganar. "Soy una apasionada de la F1 desde los 12 años", sonríe. "Me ficharon al acabar mis estudios: ¡no podía creérmelo! De hecho, Ferrari pide con frecuencia a las universidades listas de personas interesadas en un posible empleo en Maranello. Los vínculos son estrechos". Los sacrificios exigidos son enormes. "Pero todos tenemos la impresión de trabajar para una familia. ¿El secreto de Ferrari? En mi opinión, es este perfecto equilibrio entre rigor y pasión, entre método y calor humano. Es algo único. Nuestros jefes saben felicitarnos en caso de victoria e implicarnos en el programa: después de cada carrera, nos cuentan exactamente lo que ha pasado. Sin rodeos".

Las conversaciones se solapan en la inmensa sala en la que se apiña todo el personal. Se saludan, se abrazan, se cuentan las novedades entre embutidos y macedonias. Poco a poco, empiezan a hacerse evidentes las conclusiones de estos dos testimonios. Fidelidad a la marca, amor por la F1, trabajo en familia. Gente que llega directamente de la universidad.

Luca aporta un enfoque diferente. "Llegué en 1985 y hoy, en mi nivel de responsabilidad, soy el único miembro de mi equipo que no es ingeniero. Así que he decidido retomar mis estudios sin dejar mi trabajo", explica. "Llego a casa hacia las ocho de la noche, y, cuando mi mujer se va a la cama, estudio durante unas horas. Ferrari es mi vida; mi padre fue almacenero aquí, y yo quiero disponer de todas las herramientas para progresar".

Pregúntesele qué es lo que hace especial este equipo, y la respuesta sale sola. "Nací en Maranello y hoy trabajo aquí. Existe una jerarquía en Ferrari, pero todo surge de ►

'FIDELIDAD A LA MARCA, AMOR POR LA F1 Y TRABAJO EN FAMILIA SON LAS CONCLUSIONES EVIDENTES'



GILLES SIMON, 46 años
DISEÑADOR JEFE MOTOR
EN FERRARI DESDE: 1994

"Incluso con 800 personas trabajando a tope, me gusta pensar que cada una puede sentirse orgullosa de su aportación. Esto vale tanto para el tipo que monta el motor o maneja el banco de pruebas como para mí. Todos sabemos que nuestro propio papel es importante; el éxito o el fracaso es responsabilidad personal de todos.

"No me importa no ir a las carreras. Mi tarea está en la fábrica, trabajando en nuevos proyectos. Tengo una gran devoción por el diseño y desarrollo de motores, y muchas ganas de demostrar la calidad de lo que hemos logrado ganando carreras. No obstante, ya llevo mucho tiempo en este oficio y me alegra poder pasar los fines de semana con mi familia. Ver la carrera en casa con mis hijos me motiva mucho.

"Sabemos que más pronto o más tarde perderemos el título. Así son las cosas. Pero hacemos todo lo posible por demorar al máximo ese día, y trabajamos mucho para que vencernos les resulte lo más difícil posible a los demás equipos".



P. MARTINELLI, 52 años
DIRECTOR MOTORISTA
EN FERRARI DESDE: 1978

"Trabajar para Ferrari fue mi sueño desde que era un niño. Entré al salir de la universidad y trabajo en Maranello desde 1978. Me cuesta imaginar la vida sin la Scuderia.

"Hemos podido levantar aquí una estructura en la que las oficinas de diseño de motor y chasis están juntas en el primer piso. La sinergia y su total integración se han convertido sin duda en uno de nuestros mayores puntos fuertes.

"Para mí, Ferrari ha sido una experiencia personal apasionada; he trabajado en todo lo habido y por haber, de GT a F1, y la tecnología está al más alto nivel. Aquí existe pasión por las carreras y por fabricar hermosos coches deportivos".

El hogar de Michael cuando está lejos de su hogar: la casa de Enzo (abajo); el taller y el gimnasio están al lado; Michael rodando en Fiorano (superior).



ESTA PÁGINA, FOTO GRANDE: BERNARD ASSET; RECUADROS: ALEX P.; EN LA OTRA PÁGINA: BERNARD ASSET



El dormitorio de Michael en la casa de Enzo.



Gimnasio equipado a tope para Michael y Rubens.



El nuevo taller de Fiorano: incluye todos los sistemas que necesita el equipo y una sala de control con docenas de monitores.

>Fiorano

1 Situación de la casa de Enzo, con el famoso Nº 27 en la puerta; hasta que falleció en 1988, el Commendatore seguía los tests desde aquí. Ahora los pilotos duermen en la casa cuando van a probar a Fiorano

2 El box fue restaurado por completo hace un par de años; incluye sala de control y todos los sistemas necesarios para simular procedimientos de salida, además de un sistema automático de riego de la pista

3 Aquí está el gimnasio que usa todo el personal de tests…

4 … y aquí la cantina

5 La entrada de la Pista di Fiorano (abajo); Ferrari es el único equipo que cuenta con su propio circuito de pruebas; tiene 2,976 km y el récord lo ostenta Schumi en 55,995s con un F2004. Está a tres minutos a pie del departamento de montaje, lo que permite trabajar con mucha eficacia.



Vista aérea de Maranello



Un entusiasta *tifoso* apostado en la entrada de Fiorano espera ver algo de acción; la pista es una gran baza de Ferrari.



La virgen y el niño; incluso el Papa ha visitado Maranello.



Mazzola, jefe del equipo de test, con Lunetta, jefe de I+D.



manera natural. Juego al fútbol con mis jefes, cenamos juntos los sábados por la noche, nos vamos de vacaciones juntos…".

Stefano, que trabaja en el departamento logístico y entró en Ferrari en 2001, afirma: "Ferrari es un constructor muy pequeño, que sólo produce unos miles de coches al año, y que ha de luchar contra los más grandes de la industria de la automoción. Es David contra Goliat. Eso da más sabor a cada victoria. Es una pequeña parte de Italia que se impone en todo el mundo".

A su lado, Michele, responsable del montaje de chasis en el seno del departamento composites, también quiere decir la suya. No hay quien le pare. "Trabajo aquí desde 1995", dice. "Soy de Módena: ¡un lugareño auténtico! Desde muy pequeño, soñaba con trabajar en F1 y Ferrari era mi primera elección. Entrar en la fábrica la primera vez fue un sueño hecho realidad. Desde entonces, me entrego al 100%.

"¿Schumacher? El mejor piloto de todos los tiempos. Es un honor preparar su coche. De vez en cuando nos viene a ver, y es un momento muy especial para nosotros".

Y aquí cerramos el círculo: también es por su piloto que se desviven los hombres de rojo. Su discurso es sincero. "Sin duda, este trabajo es especial", dice Michele. "Sería imposible esperar encontrar el mismo ambiente en otro sitio. En Italia, en Europa o en el mundo. Cuando ficho a nuevos colaboradores, mi primer criterio es la pasión. El segundo es la pasión. ¿El tercero? Seguro que lo adivinas…".

Con grabadora o sin ella, el que habla es el corazón. Y es difícil no concluir que son estos cinco trabajadores 'anónimos', junto con sus 795 colegas, todos movidos por el mismo deseo, el auténtico secreto del éxito de Ferrari. Ellos dan un alma al lugar, un alma a la máquina Ferrari, en oposición con los fríos motorhomes del equipo, las continuas polémicas que lo rodean y una estrategia en pista sin concesiones.

Detrás de los metros cuadrados, las modernas instalaciones y las exigencias de la F1, Maranello conserva quizá, simplemente, los pies en el suelo. La pausa para comer es sagrada. El cigarrillo en el patio es tolerado, como la postal que personaliza un despacho, la barba de tres días o el café de las 10 de la mañana. Nada de puertas magnéticas por doquier ni acreditaciones a mansalva, pero sí un hambre canina de victorias a porrillo, así como una última burla a los que ven en el culto de la deshumanización una prueba de prestaciones, títulos y victorias.

Bienvenidos al auténtico Maranello.

'EL AUTÉNTICO SECRETO DEL ÉXITO DE FERRARI SON SUS 800 EMPLEADOS. ELLOS DAN UN ALMA AL LUGAR'

Todo el mundo tiene su papel (recuadro), y a todos se les hace sentir apreciados de verdad; la fábrica Ferrari (abajo) vista desde el circuito privado de Fiorano.



MICHAEL SCHUMACHER, 35 años
PILOTO
EN FERRARI DESDE: 1996

"Correr para Ferrari es más que especial, Ferrari es más que un equipo. En Italia es una especie de religión. Ganes o pierdas, hay todo un país detrás de ti. Me costó un poco comprenderlo, y quizá lo haya aprendido a fuerza de golpes, pero ahora me siento parte de ese sentimiento y de esa familia.

"Cuando llegué a Ferrari decía en broma que las áreas de trabajo parecían el taller de karting de mis amigos. Hoy todo es de lo más moderno. Lo mejor de trabajar aquí es el compañerismo. Siempre te sientes bienvenido, todo el mundo es muy afectuoso. Antes de que llegara Jean Todt, Ferrari era infame por su política interna, que hacía imposible sobrevivir allí. Ahora Ferrari es célebre por su increíble espíritu de equipo y el maravilloso ambiente que tenemos.

"Somos un grupo de amigos que comparte la misma ética del trabajo, los mismos temores, la misma motivación, y es alentador ver que nadie se queda nunca cruzado de brazos, sino que todos y todas dan siempre lo mejor de sí".



BERNARD ASSET; RETRATO RECUADRO: MICHAEL COOPER/ALAI



Lenguaje corporal

Dondequiera que rodara en la pretemporada, parecía seguro que el Renault R24 sería una de las sensaciones de 2004. Al equipo le costó encontrar el punto dulce del chasis y emular las actuaciones de su inspirado predecesor, el R23, pero en Mónaco llegaron por fin la pole y el triunfo. Y es que los técnicos saben buscar y aquí, en exclusiva para *F1 Racing,* Peter Windsor revela algunos de sus secretos.

Fotografías Steven Tee/LAT

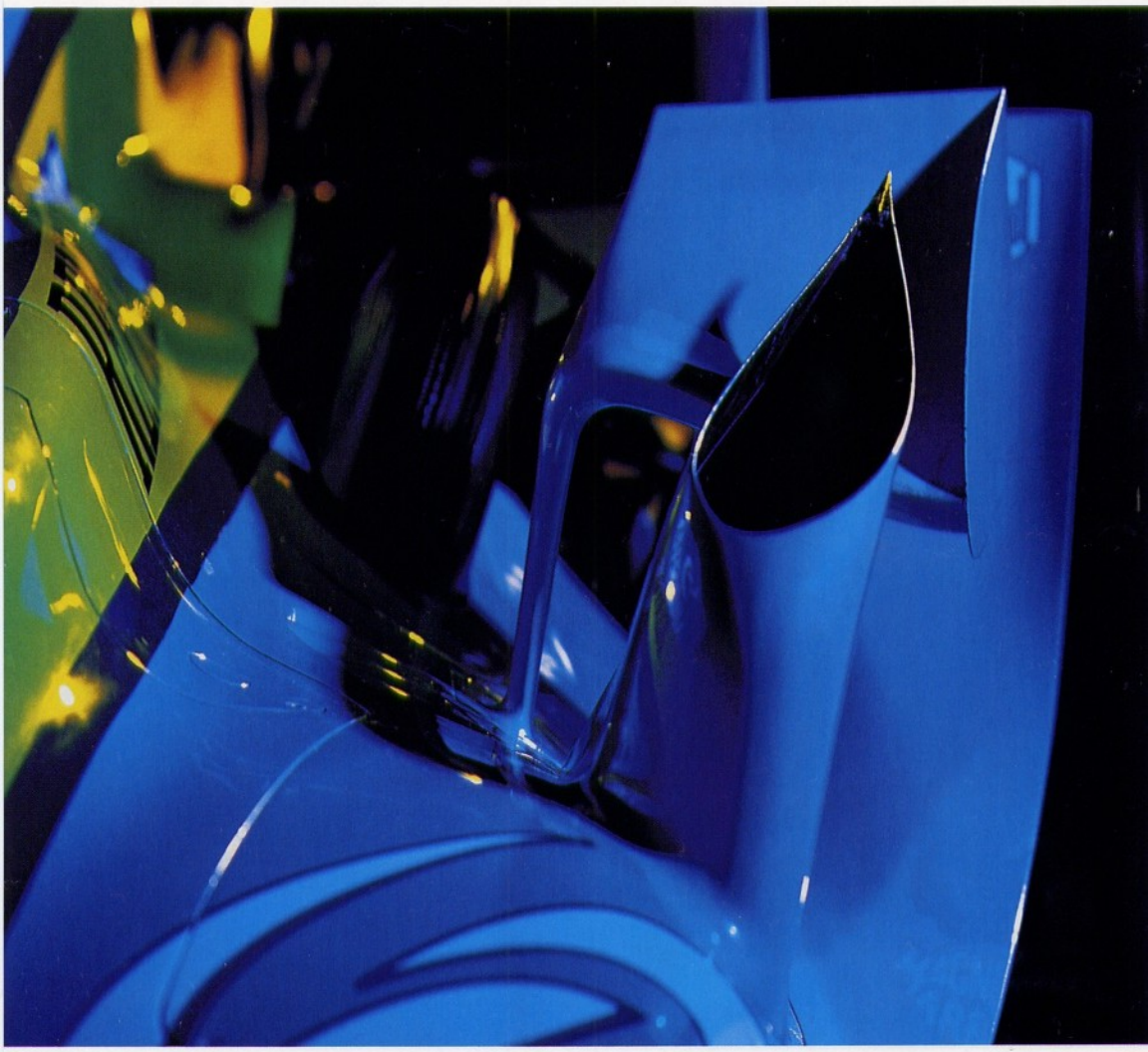


ALETAS Y APÉNDICES
Control de la flexión

Véase lo intrincado de las aletas y chimeneas (izda.). Hoy día el reto no radica en hacerlas, aunque no sea fácil, ni mucho menos, sino en que estos elementos están relativamente alejados de los soportes estructurales y por tanto son propensos a la flexión. Tradicionalmente, la carrocería no se sometía a muchos análisis de fatiga, pero ahora es distinto: ha de cumplir las normas que regulan la flexión, y, como los modelos del túnel de viento son por lo general mucho más rígidos que los coches de tamaño natural, es importante minimizar las desviaciones de los resultados del túnel.

MONOQUILLA
Superioridad estructural

Renault estudió la solución doble quilla, pero –como Ferrari y BAR– optó por seguir con su probado esquema monoquilla (arriba). La investigación en la doble quilla siempre fue una cuestión de equilibrio entre los efectos aerodinámicos y estructurales. Aerodinámicamente, los ingenieros del túnel de viento de Renault nunca vieron que la doble quilla tuviera una ventaja considerable; estructuralmente, tenía un déficit importante. El centro de balanceo delantero del R24 está ahora más bajo que el trasero, y el nuevo motor RS24 ofrece un grado mucho más alto de rigidez de instalación. ►



CHIMENEAS
Frialdad ante todo

No se han producido cambios importantes desde el año pasado en el conjunto de tubos de escape del Renault, aunque la zona del capó que rodea el escape (arriba) experimenta un desarrollo constante. Una serie de salidas de escape trabajan en conjunción con distintas combinaciones de salidas de ventilación, mientras que distintos tamaños de chimeneas y orificios optimizan la refrigeración de los sistemas de agua y aceite (aceite en el costado derecho, agua en el izquierdo). Cuando es necesario, también pueden ser dispuestos simétricamente.

TOMA DE AIRE Y CAPÓ MOTOR
Envasado al calor

El desarrollo invernal cobró impulso por la pérdida de uno de los planos del alerón trasero. En esta zona la carrocería está muy ceñida (dcha.), dejando un aire más limpio a las chimeneas, apéndices y aletas. Por detrás del motor, el R24 monta un cambio de titanio de seis marchas totalmente nuevo. El motor más ancho y más bajo de años anteriores imponía una caja mucho más ancha, y eso, a su vez, llevaba a una solución híbrida carbono/titanio. Para la caja más estrecha del R24 se consideró un diseño 100% carbono, pero en última instancia el titanio ofrecía el mejor compromiso rigidez/peso. ▶

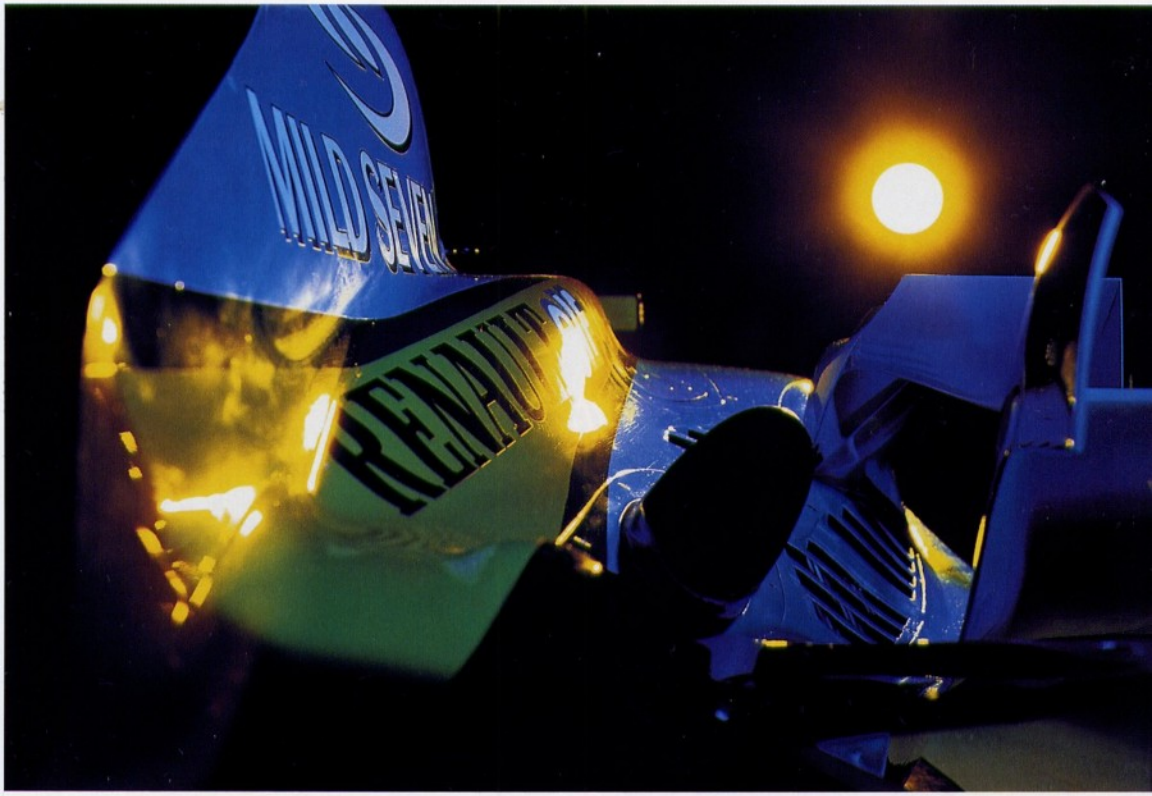


>Renault R24: especificaciones técnicas y dimensiones

Tipo chasis	R24
Material	Fibra de carbono
Transmisión	Semiautomática 6 marchas, de titanio
Suspensión	Triángulos y empujadores con barras de torsión
Amortiguadores	Penske
Llantas	OZ Racing de magnesio
Rueda delantera	312 mm (anchura)
Rueda trasera	360 mm (anchura)
Neumáticos	Michelin Pilot
Frenos	Discos y pastillas Hitco, pinzas AP
Dirección	Renault, asistida
Electrónica	Renault F1 y Magneti Marelli
Batería	3 Ah plomo-ácido

DIMENSIONES	
Longitud total	4.600 mm
Anchura total	1.800 mm
Batalla	3.100 mm
Vía delantera	1.450 mm
Vía trasera	1.400 mm
Peso	600 kg piloto incluido

MOTOR	
Tipo motor	Renault RS24
Arquitectura	V10 a 72°/3,0 litros
Inyección	Magneti Marelli
Potencia máxima	820 CV (aprox.)
Régimen máximo	18.500 rpm (aprox.)



>Pero ¿cómo es el pilotaje del R24?



Fernando Alonso

"El tacto del R24 es parecido al del R23. Se vio claramente desde las primeras vueltas que di. Tiene reacciones similares, así que pude transferir mis referencias y eso ha hecho más fácil el desarrollo. El motor tiene mejor aceleración a la salida de curvas lentas, lo que nos debería ayudar en las pistas más lentas. La mayor potencia y par han contribuido a hacer el coche más fácil de pilotar, y además el motor es menos agresivo. Desde los primeros tests quedó claro lo que se había trabajado en este coche. Arañamos mucho tiempo al R23, pero lo mismo hicieron todos. Sólo Ferrari es realmente más rápido que nosotros, pero están en el punto de mira".



Jarno Trulli

"Cuando efectué el primer test del R24, recuerdo que pasé mucho tiempo en boxes admirando el coche. No es algo que haga a menudo, pero su carrocería es tan bonita que sencillamente quería absorber el momento. Y debajo de esa piel curvilínea también es bueno; la calidad de la ingeniería es tal que enseguida tuve confianza en salir y pilotar el coche cerca de su límite. Aunque el R24 es desde luego rápido y tiene un gran potencial, es bastante delicado de pilotar totalmente a fondo. Por ejemplo, hay que acertar de lleno con los reglajes para un intento de calificación. Pero en carrera es muy consistente. Los tiempos por vuelta son muy estables".

STEVE ETHERINGTON/LAT



INTEGRACIÓN DEL MOTOR
Desde otro ángulo

Esa nueva curva en el perfil posterior del capó fue, claro está, consecuencia del ángulo de bancada más estrecho del motor RS24 de 2004 (izda.). Las pérdidas aerodinámicas inducidas por el cambio han sido insignificantes, pero el V10 más estrecho aumentó el campo para el desarrollo de la zona motor/toma de aire. El centro de gravedad del propulsor ha subido, pero los tests y las carreras, y no digamos ya simulaciones por un periodo de al menos 12 meses, muestran que se trata de un efecto de segundo orden que se ve superado con mucho por el superior rendimiento del motor.

CURVATURA DEL PONTÓN
Cuestión de cintura

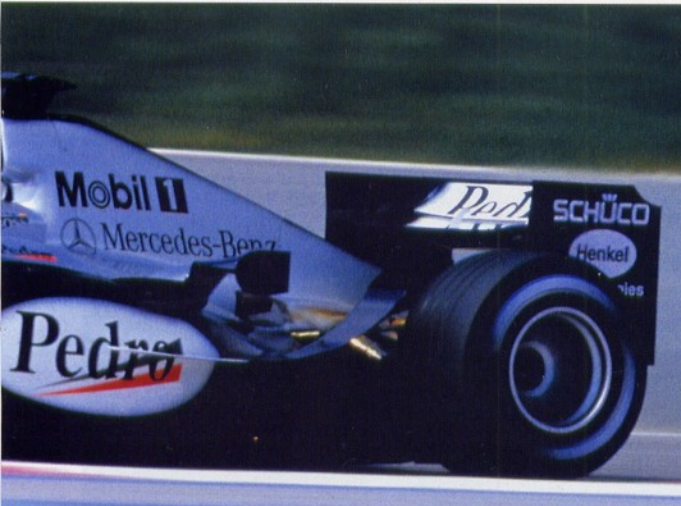
Naturalmente, la cintura del coche (arriba) es una característica impuesta por la aerodinámica. Todo lo que hay más allá –alerón trasero, difusor, conjuntos de aletas– sufre la influencia de este contorno redondeado de la carrocería. Elementos como éste no funcionan aisladamente, ni tampoco se pueden considerar aislados de los otros componentes aerodinámicos, sino sólo como parte de un conjunto. La pureza de líneas del pontón del Renault esconde un radiador de doble ángulo que permite reducir al máximo la sección del pontón. ❶



MEJORANDO LO PRESENTE

A primera vista resulta una tarea fácil, porque McLaren atraviesa uno de los momentos más bajos de su historia reciente y un pequeño paso adelante ya significa todo un triunfo. Pero la realidad es distinta, mejorar el coche es una odisea, porque parte de un diseño poco acertado.

Texto Xavier Guillén **Fotografías** Lorenzo Bellanca/LAT y Glen Dunbar/LAT



De la Rosa rueda con el McLaren. Ha sufrido en carne propia la fragilidad del coche, en carrera ha roto en muchas ocasiones, pero en los tests también.

Apesar de la gran cantidad y calidad de ingenieros que hay en la escudería, más la gente de Ilmor y Mercedes, las flechas de plata vuelan poco y se despuntan al caer. No es un desastre y aunque la Alemania tecnológica se indigne al ver una estela de humo blanco saliendo del coche de Häkkinen, es algo previsible en el mundo de la competición. Lo que sí es preocupante es que en el segundo fiasco consecutivo (recuerden que en 2003 no debutó el nuevo coche) no sean capaces de ganar carreras y pasen más tiempo en la cola que en la parte alta de la parrilla. Quebrar un motor no es raro, y si no que se lo pregunten a Sato, pero repetir con tanta insistencia y sin marcar buenos tiempos exige una reflexión. Pedro Martínez de la Rosa es uno más de los que intentan encontrar la salida del túnel.

F1 Racing: ¿Estás realizando programas diferentes de pruebas a los del año pasado por estas fechas?

Pedro Martínez de la Rosa: No. Vamos en la misma dirección, siempre hay varios trabajos, uno la fiabilidad del coche y el otro la competitividad, este año con el cambio de reglamento intentamos hacer más kilómetros

F1R: ¿Por qué se rompen tanto los motores?

PMD: Es cuestión de Ilmor. En el fondo las carreras no son más que el reflejo de los entrenos , en entrenos se rompen, esto es así, no sabemos todos los detalles pero es obvio que está pasando porque estamos arriesgando. Conseguir un poco más de potencia tiene un precio, arriesgamos mucho para no perder potencia.

F1R: ¿El coche funciona bien? ¿Sólo es un problema de fiabilidad?

PMD: Funciona bien a medias, la fiabilidad no es el único problema, en según que circuitos no se comporta como nos gustaría, en Nürburgring o Mónaco el coche se adaptó mejor al circuito, pero en Barcelona fuimos malos y es obvio que debemos trabajar, no es sólo un problema de fiabilidad, también debe ser más rápido para aprender más cosas del coche, pero la fiabilidad es la clave.

F1R: ¿McLaren atraviesa una crisis?

PMD: No estamos en una crisis. Creo ►



Test en Montmeló. Los días de entrenamientos se suceden en McLaren. De la Rosa trabaja para conseguir fiabilidad, será determinante para el progreso de Räikkönen y Coulthard.

que todo es cíclico y ahora pasamos por un dominio muy largo de Ferrari, hay que trabajar para que cambie. El próximo ciclo será nuestro. Con el 19 el salto cualitativo que esperábamos no se ha producido respecto al 17, pero lo más importante es que hay una gran calidad de ingeniería, sabemos cuáles son los problemas y eso te da una dirección de trabajo, sino lo supiéramos si que podríamos hablar de crisis.

F1R: ¿Cuál es tu próximo trabajo?

PMD: No hay ningún piloto con un trabajo predeterminando, el programa lo dictan los ingenieros, nuestra próxima tarea va a ser evolucionar el 19 B, que Räikkönen probará en Silverstone. Vamos a probarlo, a trabajar el próximo mes y cuando lo tengamos claro se introducirá en el mundial, depende. Es una evolución del 19, de momento estéticamente es distinto.

F1R: Dejemos al margen los coches y centrémonos en los pilotos, llegará Juan Pablo Montoya, se irá David Coulthard; ¿cual será tu posición?

PMD: De momento lo único que pienso es en lo que resta de temporada, ayudar a acabar el año como nos lo merecemos todos. Por mi parte no tengo prisa en renovar como probador, mi objetivo es correr y hasta que no se me cierren todas las puertas voy a intentarlo.

F1R: ¿Existen más posibilidades ahora?

PMD: Si bastantes más, el año pasado fue mas complicado. Al ser piloto de McLaren me ha ayudado y ahora tengo mas opciones. Al final siempre seré yo el que escoja, volver a correr es muy posible, pero no a cualquier precio, seré yo quien coloque el listón para volver a pilotar. La clave del mercado está en Williams, van a coger dos pilotos nuevos, en función de los que elijan todo lo demás se va a mover. Si cómo se rumorea Mika Häkkinen y Jacques Villeneuve regresan a la F1, estaremos en el peor de los escenarios porque limitará mucho nuestras posibilidades.



>Error de base

El motor del McLaren es parte integrante del chasis, todas las vibraciones, movimientos y tensiones del coche repercuten también en el motor que ha de soportar un esfuerzo extra. Esta es una de las razones que explican la fragilidad del McLaren. Pero no es la única, Renault consiguió un motor excelente con una uve abierta y un centro de gravedad muy bajo que permitió en 2003 disponer a Alonso de uno de los monoplazas más ágiles y rápidos de la parrilla. Los franceses abandonaron este proyecto. En Ilmor quisieron seguir los pasos de Renault pero por otra vía y el resultado ha sido desastroso. Si optan por mantener el 'punch' del motor, rompe, y si se guardan 800 rpm no es rápido. Las evoluciones aerodinámicas ayudarán a prosperar, pero el error de base sigue: es la concepción del motor y eso sólo se arreglará con un nuevo diseño.

'NO TENGO PRISA EN RENOVAR COMO PROBADOR, MI OBJETIVO ES CORRER Y VOY A INTENTARLO'

F1R: En Toyota se avecinan cambios también...

PMD: No los conozco, por lo tanto nos movemos pensando en los seguros que son los de Williams. En Toyota puede renovar sólo Da Matta pero quizá no, lo mismo dan carpetazo y fichan dos nuevos pilotos, como apuestan por la continuidad, nunca se sabe.

F1R: ¿Se ha pasado la moda de los jóvenes, pilotos como tú vuelven a contar para los equipos?

PMD: Si, por diversos motivos. En el momento que los nuevos no han dado el resultado esperado, este año Giorgio Pantano es un ejemplo, se cambia de tendencia, más que de moda. Si a esto le unimos que se está hablando de limitar drásticamente los entrenamientos en los próximos años, esto fortalece la posición de los pilotos con experiencia. A largo plazo para nosotros es muy bueno y para los jóvenes es malísimo, pocos equipos se arriesgarán en las próximas temporadas con nuevos valores.

F1R: ¿Michael Schumacher, Jarno Trulli y Jenson Button son los mejores en estos momentos?

PMD: Button lleva bastantes podios y está siendo muy regular, Schumacher es un caso aparte. Se pasea y está como en sus mejores años, solo hay que ver la diferencia respecto a Barrichello. El alemán va mejor que la temporada pasada en que bajo su rendimiento, el Michael de este año es el del 94-95 con Benetton, rápido, seguro, sin cometer fallos y si lo hace es el viernes, cuando busca los límites del coche. A Trulli, todos lo hemos considerado muy buen calificador y se está demostrando mucho más completo y sobre todo se ve que a Fernando le está costando superarlo, lo que significa que el nivel es alto.

Las opciones de ver a De la Rosa pilotando crecen, como también las de Marc Gené. Ojalá en 2005 este dúo se una a Alonso sobre la pista.

PRESIDENTE: McLAREN-MERCEDES

Ron Dennis

Sobre la salida del túnel, el 2005 de Coulthard y el rumbo del futuro de la F1

¿Cómo explica los problemas actuales de McLaren?
Creo que nuestra falta de rendimiento en estos momentos es representativa de lo difícil que es la F1. Tenemos problemas con varios puntos. Es extremadamente doloroso. Y también una fuerte motivación. Como organización, existimos para ganar. Ni siquiera estamos aquí para competir. Desde luego no estamos aquí para ser segundos. Nuestra estrategia debería ser ganar, no preocuparnos demasiado por quintos, cuartos o terceros. Así se evitan pasos a corto plazo. Es mejor comprender cuán grande es el salto necesario para ganar, y entonces adoptar una estrategia para eso.

¿Cuánto tardarán en mejorar las cosas?
Espero un paso importante en los seis próximos GP. Hemos tratado de concentrar distintas evoluciones en la nueva versión del coche, pero mucho trabajo preliminar está llegando poco a poco al coche actual.

Es de suponer que el nuevo McLaren Technology Centre contribuirá a eso...
La instalación está diseñada para poner a disposición de nuestros ingenieros y personal técnico –y, en última instancia, pilotos– los recursos para ganar. Sólo llevamos allí unos meses, así que aún no se nota el impacto pleno.

¿Qué puede hacer para que haya vida después de McLaren para Coulthard?
David es un amigo además de uno de nuestros pilotos actuales. Apoyaría cualquier opción que le permitiera seguir en F1, ya sea en alguna función con nuestro equipo, o con otro.

¿Cree que sería una buena elección para Williams el año que viene?
Frank está más que preparado para entender los puntos fuertes de David ante dicha opción. Pero no puedo hablar por ningún otro equipo.

¿Cómo fue la reunión en Mónaco entre los equipos y la FIA?
Muy constructiva. Muchas de las sugerencias presentadas ya se conocían antes de la reunión, así que la gente iba bien preparada.

Max Mosley dijo que la reunión no pudo ir mejor y que todo el mundo estuvo de acuerdo con él. ¿Es así?
Está claro que todos tuvieron que entrar en la reunión dispuestos a ceder un poco. No fue blanco y negro, o lo tomas o lo dejas, en todos los temas. La gente expresó su opinión. La mayoría de asuntos debatidos acabaron con el compromiso de que pensáramos en ello y respondiéramos con sugerencias o propuestas detalladas. De todo esto saldrá un buen reglamento para el futuro a largo plazo de la F1.

¿Cuál es ahora el papel del GPWC?
Todos los motores del pit lane proceden de un fabricante, así que está claro que están interesados en el futuro de la F1. El GPWC sigue comprometido a ejercer presión para encontrar una solución equitativa para el futuro.

¿Cree que existe el riesgo de que la F1 se divida o incluso haga implosión de resultas de la situación actual?
La F1 ha de seguir existiendo para satisfacer las obligaciones contraídas con los circuitos y cadenas de televisión. La pregunta es: ¿qué será la F1? Existe un consenso general acerca de la dirección que debería tomar, y creo que será buena para el futuro.

¿Cuál es esa dirección?
Primero, ha de ser un espectáculo mejor. Se están dirigiendo muchos esfuerzos a que las calificaciones vuelvan a lo que deberían ser. También hay consenso acerca de cómo podemos reducir a la mitad los costes de los motores. Hemos de reducir las velocidades, hemos de pensar en la reintroducción de los slicks si eso nos lo permite. Y hemos de abordar el problema de los adelantamientos.

¿Qué opina de los coches cliente en F1?
Lo más importante es pensar a cinco o 10 años vista. No estoy obsesionado con lo de vender coches, o que nuestros coches lleven otros colores. Mi mayor inquietud es que los equipos que sigan la ruta 'cliente' cambiarán radicalmente. En cinco años no tendrán recursos internos de fabricación; se hará más hincapié en el ingeniero que en el diseñador; apenas tendrán potencial de investigación aerodinámica. Habrá dos divisiones en F1. Los equipos pequeños nunca van a ganar el título, ni siquiera con el coche de otro. Pero tienen más posibilidades si siguen siendo independientes. No me opongo radicalmente, sólo trato de hacer reflexionar a la gente.

Max calcula que un equipo de F3000 como Arden podría entrar en F1 y disputar una temporada por 15 millones de dólares. ¿Es eso posible?
Es imposible. El enfoque de Paul Stoddart [patrón de Minardi] es de lo más sobrio. Él no puede hacerlo a ese coste, y eso que cuenta con un equipo consolidado.

***F1 Racing* ha sugerido que Jean Todt podría suceder a Mosley como presidente de la FIA. ¿Qué opina?**
Poseer un profundo conocimiento de la F1 es una gran ventaja para el presidente del organismo rector. Desde el punto de vista de la capacidad, creo que Jean haría un trabajo excelente. La cuestión –se trate de Jean, yo mismo o cualquier otro– es si esa persona sería capaz de ser imparcial. Aunque lo fuera, toda decisión menor sería cuestionada en base a su antigua posición. Yo tendría problemas para ser totalmente imparcial en dicha posición.

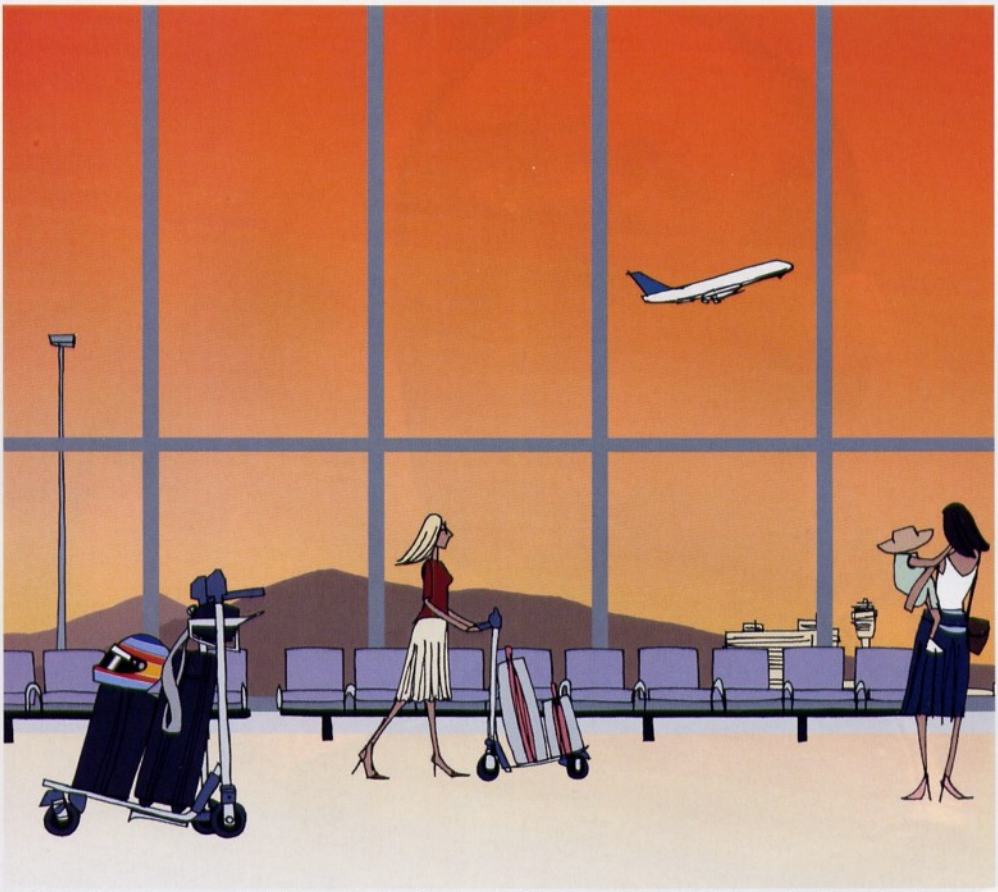


Tal vez, ahí en alguna parte, trata de surgir un buen coche: DC al trabajo en el Paul Ricard durante los tests de McLaren en mayo; David sabe que Ron le ayudará a seguir su carrera en F1.

EN LA OTRA PÁGINA: DARREN HEATH; RECUADRO: GLENN DUNBAVIN/LAT



'EXISTIMOS PARA GANAR. NO ESTAMOS AQUÍ PARA COMPETIR. NO ESTAMOS AQUÍ PARA SER SEGUNDOS'



No tener el control desarma a algunos pilotos de F1. Parece que no les gusta viajar en ningún tipo de transporte que no controlen. Un paso al frente, Jarno, Fernando y Jenson.

¿QUÉ ES LO QUE LES ASUSTA?

Así que después de todo no son superhombres (menos Coulthard y Räikkönen, claro, como pronto veréis). Qué alivio. Está bien saber que los pilotos tienen pies de barro, como todo quisque. Mark Webber tal vez sea quien lo exprese mejor: "Los pilotos somos valientes cuando pilotamos, pero no tanto cuando hacemos otras cosas". Veamos qué cosas.

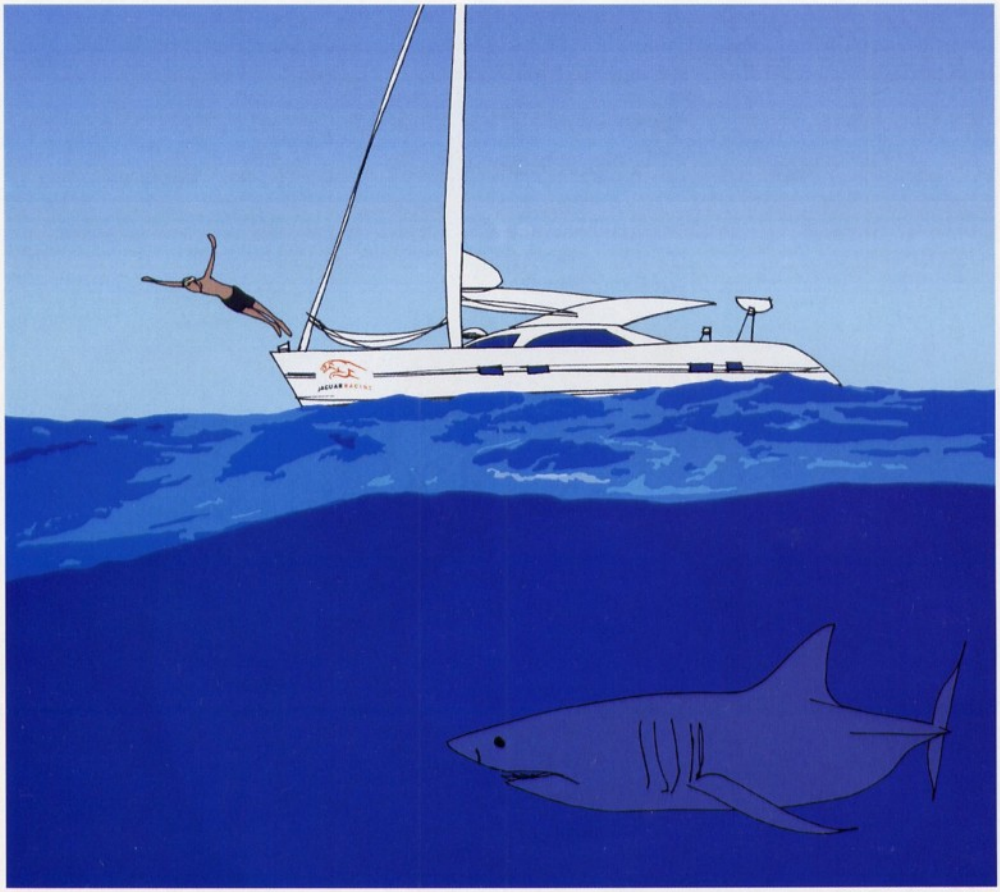
Entrevistas Dan Knutson **Ilustraciones** David Tazzyman/Private View



Cabría pensar que el miedo no forma parte del diccionario de Juan Pablo Montoya, ¿verdad? En absoluto; ésta (arriba) es su pesadilla personal, que comparte con Mark Webber.

Michael Schumacher "No me siento a gusto rodeado de grandes multitudes. No es un auténtico temor, pero sí que me pongo algo tenso". **Rubens Barrichello** "La violencia". **Juan Pablo Montoya** "¡Las alturas! Estar en un edificio alto no me asusta. Lo que me asusta es cuando miras fuera por el borde y no tienes ningún tipo de seguridad. Me da un canguelo que no veas. En 2000, en Australia, estaba en la Costa de Oro para una carrera de la CART, y fui con Oriol Servià, que quería hacer *puenting*. Me pidió que le filmara tirándose. Le dije: 'Después de ti salto yo'. Estaba muy dispuesto a hacerlo. Pero cuando subía en la barquilla, miré por el borde y solté: '¡Mierda!'. Y luego empecé a temblar antes de tirarme. Así que pensé: 'Ni hablar, ¡de aquí no me muevo!'". **Ralf Schumacher** "No me gusta estar encerrado en un lugar pequeño, y tampoco me gustan las serpientes. En realidad no es que me asusten, sólo que no me gustan". **David Coulthard** "No creo que tenga temores secretos pero, si los tuviera, así es exactamente como querría que siguieran. De modo que, ¿qué te parece si pones: 'Los tiene bien puestos y no teme a nada ni nadie en este mundo'?". **Kimi Räikkönen** "Lo he estado pensando, y la verdad es que no creo que tenga un temor como tal". **Jarno Trulli** "Las serpientes y volar. No me gusta volar en avión. Tengo que hacerlo por mi trabajo, pero no me siento seguro en un avión". **Fernando Alonso** "Volar. Los aviones. Tengo que volar, así que lo paso un poco mal. Trato de dormir y leer, y esperar hasta que el avión vuelva a estar en el suelo". **Jenson Button** "Nunca me ha gustado no tener el control, como ir de pasajero en un coche o volar. La verdad es que no lo paso bien porque no sé exactamente lo que pasa. Me gusta tener el control". **Takuma Sato** "No tener comida. Me da miedo tener hambre". **Giancarlo Fisichella** "Las serpientes y las arañas. A veces tengo miedo cuando está oscuro del todo; como cuando he visto una película de terror y fuera está oscuro, entonces estoy un poco asustado". **Felipe Massa** "No me gustan ciertos animales... o las serpientes... estas cosas me asustan de veras. Sí, vivo en Brasil, pero en una gran ciudad, ▶

'LAS SERPIENTES Y VOLAR. NO ME GUSTA VOLAR EN AVIÓN. TENGO QUE HACERLO POR MI TRABAJO, PERO NO ME SIENTO SEGURO' JARNO TRULLI



Desde que Steven Spielberg les diera tan mala fama, a casi nadie le gusta nadar entre tiburones. Con los del paddock de la F1 ya basta, ¿no es así, Olivier, Christian y Zsolt?

Sao Paulo, que no es como estar en la selva del Amazonas. En el coche no tengo miedo. Salgo y trato de pilotar al límite".

Mark Webber "No me entusiasman las alturas, y la claustrofobia es algo extraño para mí. Me encantaría hacer *puenting* o paracaidismo, para tratar de superar ese temor. He estado en lo alto del Empire State, y hay un buen trecho cuando miras abajo, así que estuve algo nervioso. Muchos pilotos de F1 somos valientes cuando pilotamos, pero no tanto cuando hacemos otras cosas".

Christian Klien "Estar en el mar cuando hay tiburones. Hablé con Mark Webber y me dijo que, especialmente en Australia, hay muchos tiburones. Después del GP de Australia fuimos a Malasia y tuvimos que nadar en el mar, y está claro que allí hay tiburones. Pero Mark decía que allí son amistosos".

Cristiano da Matta "Soy brasileño y por desgracia en Brasil hay un par de cosas de las que tener miedo, como la delincuencia. Cosas así son las que más me asustan. Es algo que nunca me ha sucedido y espero que siga así, pero con todo me preocupa. Es algo que escapa de tu control, puede suceder en cualquier momento, nunca sabes cuándo ni dónde; en fin, es un lado malo".

Olivier Panis "Les tengo miedo a las serpientes y los tiburones. Amigo, creo que si viera uno me moriría del susto. Me dan mucho miedo. Por eso, cuando voy en moto acuática en el mar, si me caigo nunca dejo la moto".

Nick Heidfeld "Nada en particular. Nada especial. Claro que no me pondría a un metro de un cocodrilo o saltaría de un edificio de 500 metros, pero no existe una cosa concreta que me dé miedo".

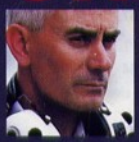
Giorgio Pantano "Los animales salvajes, como los tigres".

Gianmaria Bruni "Todo el mundo tiene miedo de algo. A mí me asustan las cosas que no conozco. Si no entiendo algo, al principio me da miedo, pero en cuanto sé lo que pasa ya no hay problema. En Australia fuimos al zoo con los canguros y estaba un poco inquieto, pero al cabo de unos minutos se mostraron muy simpáticos y todo fue bien".

Zsolt Baumgartner "Básicamente, tengo miedo de los animales salvajes, o animales a los que no estoy acostumbrado. Me dan miedo las serpientes y los tiburones".

'LES TENGO MIEDO A LOS TIBURONES. POR ESO, CUANDO VOY EN MOTO ACUÁTICA EN EL MAR, SI ME CAIGO NUNCA DEJO LA MOTO' OLIVIER PANIS

ORO BLANCO



Una de las sorpresas verdaderamente emocionantes de la temporada 2004 es la competitividad del BAR 006. El director técnico Geoff Willis (izda.) nos enseña el monoplaza que mantiene en vilo a Ferrari.

Compilado por Stéphane Samson **Fotografías** Chris Myhill


LUCKY STRIKE
E
BRUNOTTI
SPORTSWEAR

CONCEPTO AERODINÁMICO GENERAL "Pese a que el reglamento 2004 imponía un capó motor más grande y nos limitaba a sólo dos elementos superiores en el alerón trasero, queríamos encontrar más apoyo, una reducción de sensibilidad y un equilibrio más constante. Nuestro concepto global era asegurar un área frontal más pequeña y un sistema de refrigeración mínimo que aun así pudiéramos hacer funcionar sin problemas en carreras muy cálidas [para ahorrar potencia]. Y luego pulir todos los detalles del coche para minimizar la sensibilidad a la altura de rodadura y dar con parte del apoyo que nos falta para competir con Ferrari, que en estos momentos parece contar con el coche más fuerte".

ALETAS EN LA PARTE DELANTERA "El flujo de aire desde el alerón delantero produce un efecto perjudicial sobre el resto del coche. Tuvimos que llegar a un compromiso entre la geometría de suspensión y su efecto sobre el torbellino procedente del alerón delantero. Los apéndices horizontales y los deflectores no generan mucho apoyo por sí mismos, pero su efecto sobre el flujo del alerón delantero crea más apoyo sobre el resto del coche".

DERIVAS DEL ALERÓN DELANTERO "Los neumáticos Michelin tienen una forma distinta de los que montábamos antes, y otras características físicas diferentes. No nos fiábamos de lo que nos íbamos a encontrar. Hemos podido efectuar muchos ensayos en el túnel de viento y perfeccionado más las derivas laterales. Esta zona es muy sensible. Habrá varias evoluciones durante el año. Diría que en esta zona estamos al principio de nuestro ciclo de desarrollo con gomas Michelin".

SIN DEFLECTORES "Existen dos corrientes de opinión acerca de los apéndices instalados en el interior y por detrás de las ruedas delanteras. Hemos optimizado nuestra configuración y ésa es, para nosotros, la mejor combinación. Estoy seguro de que si trabajáramos lo suficiente en una solución tipo Ferrari (un doble deflector lateral en cada costado), podríamos igualar el rendimiento, pero teniendo en cuenta la cantidad de horas de túnel de viento que tendríamos que dedicar, seguramente hallaremos un rendimiento mayor siguiendo con nuestra propia filosofía de diseño".

ALERÓN TYPE R "Lo que llamamos 'ala Type R' en la parte trasera del coche no actúa como un simple alerón. Genera algo de apoyo, pero lo que hace para ayudar a dirigir el flujo de aire en la zaga del coche –una zona muy compleja– es mucho más importante".

REFRIGERACIÓN "Si dos soluciones distintas ofrecen idéntico rendimiento aerodinámico, elegiré la que sea más agradable estéticamente. Todos los que trabajamos en el coche queremos que sea bueno desde el punto de vista de la ingeniería, pero también es agradable estar satisfechos con lo que vemos. Nuestro concepto minimiza el efecto del aire de salida sobre el alerón trasero. Así que vamos a seguir desarrollándolo y perfeccionándolo. Seguro que, a medida que avance el año, empezaremos a ver una interpretación distinta cuando finalmente hagamos nuestra evolución de carrocería. Entre un coche totalmente cerrado y uno totalmente abierto, puede haber una diferencia de varias décimas de segundo por vuelta. De modo que nos conviene acertar con el reglaje de refrigeración. A veces eso es muy difícil, cuando hace calor el sábado y sospechas que hará más frío el domingo".

FILOSOFÍA MONOQUILLA "Hemos estudiado el concepto doble quilla muchas veces, pero no podemos hacerlo rendir considerablemente mejor. Por ahora nuestra decisión es seguir con la disposición más convencional, como hacen Ferrari y Renault. Nos parece más sencilla por varias razones, y nos da el rendimiento aerodinámico que queremos. Nunca descartaría la doble quilla, pero desde luego no vemos ninguna ventaja que nos lleve hacia ese diseño".

TOMA DE AIRE DEL MOTOR "El arco antivuelco y la toma de aire tienen más de una función. Lo que veis es un elemento de compensación entre la función aerodinámica –asegurar la buena forma del conducto de admisión sin interferir demasiado con la aerodinámica exterior– y las propiedades estructurales correctas; las tres cosas juntas. La estructura del arco es impresionante. Durante el crash-test ha de resistir una carga de más de 5.000 veces su propio peso. Pesa unos kilos pero ha de aguantar 12 toneladas". ▶

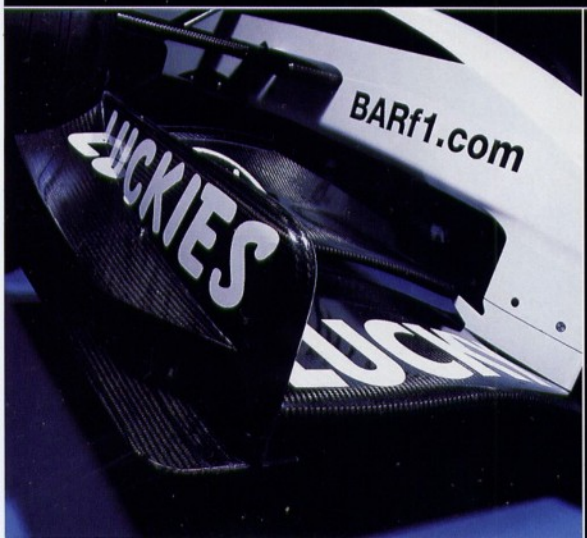


>IZDA. El área frontal más pequeña, con pontones más ceñidos, asegura menor resistencia y mayor eficacia aerodinámica >ARRIBA La ingeniosa integración del winglet y la aleta ayuda a dispersar el aire caliente del radiador, controlar el flujo de aire hacia el alerón trasero y mejorar la rigidez de la carrocería >ABAJO IZDA. La FIA ha reducido el tamaño de estas aletas en el alerón trasero >ABAJO DCHA. La aleta horizontal (bajo la suspensión delantera) controla el flujo de aire





>ARRIBA El ala Type R no está diseñada para producir apoyo; según Willis, es un "acondicionador de flujo" hacia el alerón trasero >ABAJO IZDA. Se ha trabajado mucho en las derivas delanteras para contribuir a la adaptación a los Michelin >ABAJO DCHA. La toma de aire lleva viento fresco al motor, además de alojar el arco de seguridad, que aguanta 12 toneladas de presión >DCHA. La pérdida del tercer elemento del alerón trasero redujo el apoyo en un 6%, ya recuperado





>BAR 006: datos técnicos

Tipo chasis	006
Material	Fibra de carbono
Transmisión	Cambio BAR de siete marchas semiautomático de carbono
Suspensión	Empujadores con barra de torsión
Amortiguadores	Koni
Llantas	BBS de magnesio
Rueda delantera	312 mm (anchura)
Rueda trasera	360 mm (anchura)
Neumáticos	Michelin Pilot
Frenos	Alcon
Dirección	BAR, asistida
Electrónica	PI Systems y Honda
Batería	3 Ah plomo-ácido
DIMENSIONES:	
Longitud total	4.675 mm
Batalla	3.150 mm
Vía delantera	1.460 mm
Vía trasera	1.420 mm
Peso	600 kg piloto incluido
MOTOR:	
Tipo motor	Honda RA004E
Arquitectura	V10 a 90º / 3,0 litros
Inyección	Honda PGM-F1
Potencia máxima	900 CV (aprox.)
Régimen máximo	más de 18.500 rpm

ALETAS DEL ALERÓN TRASERO "Ahora hemos de obtener el máximo apoyo de un alerón de dos elementos, y como lo hacemos trabajar más, genera más resistencia. Las aletas verticales tratan de hacer que el alerón se comporte como si tuviera una envergadura mayor. Williams usó esta solución en Bahrein, y en España [tras una aclaración de la FIA en Imola, que redujo su tamaño respecto a la versión de estas fotos] también Jaguar. Es sólo una idea que ayuda, como todo lo demás".

CAMBIO "Siempre quise hacer una carcasa composite de carbono. Creo que nos hemos impuesto un gran reto. Teníamos varias personas con experiencia en su diseño y fabricación. Hay cosas que hay que saber y que hay que hacer para acertar. Estoy seguro de que poseemos la mayor parte de esa información, aunque desde luego este cambio no ha funcionado sin pegas, pero han sido menores. El año que viene produciremos uno mejor. Pero es poco probable que sea mucho más pequeño, a no ser que cambiemos del todo el esquema de la suspensión; con una caja de carbono, de lo que se trata es de convertirla en una estructura sencilla".

FRENOS "Tenemos una asociación técnica exclusiva con Alcon para las pinzas. Esta empresa había efectuado desarrollos que concordaban con el diseño de nuestros porta manguetas y concepto de ventilación de frenos. Incorporamos innovaciones útiles al coche en este apartado".

NEUMÁTICOS "Hemos introducido una suspensión trasera distinta y modificado la aerodinámica para tener en cuenta los neumáticos, pero, básicamente, el coche ha sido diseñado sin hacer suposiciones acerca de los neumáticos. Fuimos capaces de marcar vueltas rápidas de entrada, pero nos costó más aprender a rodar bien en tandas largas. Recientemente hemos dado con un mejor rendimiento a base de pasar más tiempo rodando con el coche. Aún no estamos tan cerca del uso óptimo de las gomas como nuestros rivales".

HONDA "Aunque es evidente que BAR diseña el chasis, varios ingenieros de Honda también trabajan en Brackley como parte de ese proceso. Además, podemos hacer uso de la I+D de Honda en coches de calle y otros recursos que beneficien el programa BAR. Dos grandes apartados son la geometría de suspensión y la aerodinámica alrededor de las ruedas. Este año tenemos un motor muy fuerte, así que podemos cargar bastante alerón y aun así obtener buenas velocidades punta".



Llamada en espera



Tiene talento de sobra. Y velocidad también. Al volante de un F1, Felipe Massa sólo saber pilotar de una forma: a saco. Pero un año de probador con Ferrari le enseñó a tomárselo con más calma, y seguir siendo rápido.

Entrevista Dom Taylor **Fotografías** Darren Heath



'SOY UN PILOTO AGRESIVO. NO PUEDES CAMBIAR TU ESTILO DE PILOTAJE SIN MÁS. FORMA PARTE DE TI'

El brasileño Felipe Massa no sólo está aprendiendo a domarse a sí mismo, sino también a mejorar la calidad de su capacidad técnica, prueba de su creciente madurez y también de su importancia para el equipo Sauber, como Felipe explica a *F1 Racing* (recuadro).

Hay cosas que nunca cambian. Por lo pronto, y él mismo lo reconoce, el pilotaje al ataque de Felipe Massa. "Soy un piloto muy agresivo", dice mientras charlamos en el motorhome Sauber el sábado del GP de España. "No puedes cambiar tu estilo de pilotaje sin más. Forma parte de ti".

De hecho, este año ver a Felipe en los entrenamientos es como verle en 2002, su primer año en F1: todavía entra demasiado rápido en las curvas; todavía necesita brazadas de contravolante para hacerse con el punto de cuerda más sencillo; todavía es más bruto que un arado al descargar la potencia; y todavía reacciona como un rayo a los latigazos de su coche, salvándose del desastre vuelta tras vuelta, con frenéticos movimientos de dirección que parecen sacados de *Matrix*.

La diferencia es que ahora su Sauber parece un Ferrari azul. No es que lo sea, claro, sólo me refiero al aspecto. Y no es que Felipe no haya cambiado en absoluto. Lo ha hecho, personalmente y como piloto. Basta con acercarse un poco para verlo.

Si uno pasa un tiempo con Felipe y su equipo, se dará cuenta de que es una versión mucho más madura del joven rebelde en el que confió Peter Sauber hace dos años. Ha crecido. Con 23 años, ahora entiende la F1 de maneras que antes se le escapaban: lo dura que es; lo crucial que resulta estar concentrado. Y ahora agudiza mejor esa concentración.

"Como persona he mejorado mucho", dice. "Soy mucho más tranquilo en mi trabajo".

Quienes trabajan de cerca con él en Sauber están de acuerdo. Peter Sauber, Jacky Eeckelaert (ingeniero jefe de pista) y Beat Zehnder (director deportivo) están contentísimos. Como dice Zehnder: "Era un muchacho; ahora es un hombre".

Aun así, sigue pareciendo extraño que él mismo se cuelgue la etiqueta de 'tranquilo'; no es lo que viene a la mente viendo en imágenes de cámara subjetiva cómo entra en la curva 13 del Albert Park en su vuelta de calificación. No obstante, en persona, tiene un aire sorprendentemente frío y mesurado que hace todo lo posible por contradecir todo ese arrojo en pista.

Quizá sea esta calma interior –que pasa inadvertida por televisión– lo que le deja el espacio mental en el que encontrar el tiempo para trabajar a semejante velocidad. Eeckelaert parece estar de acuerdo en que el estilo de pilotaje de Felipe está en función de su talento, no es un indicio de falta de destreza: "El chico posee tal aptitud para recuperar lo que podría acabar en trompo que entra en curva demasiado rápido. Pero la mayor parte del tiempo lo salva. No hace muchos trompos; hacía más en su primer año, muchos menos ahora. A veces todavía apura demasiado la frenada o entra demasiado deprisa, pero es por exceso de confianza, debido a toda esa capacidad".

En la actualidad, las reacciones técnicas de Felipe eclipsan las flojas aportaciones que hacía en 2002, cuando, dice ▶

'ESTUVE EN TODAS LAS REUNIONES CON MICHAEL Y RUBENS, VIENDO CÓMO TRABAJABAN CON EL EQUIPO'



Eeckelaert (su ingeniero de pista ese año), su actitud hacia los reglajes era: "Vosotros haced lo que queráis y yo conduzco".

"El problema fue que debuté directamente en carrera tras unos pocos tests, así que tuve algunos problemas con los reglajes, claro", dice Felipe.

Pero 12 meses como probador de Ferrari se convirtieron en el año sabático que iba a acabar con todos los años sabáticos. Es evidente que comprende perfectamente lo inestimable que fue el tiempo que pasó en Maranello. Convivir con los mejores del oficio –Michael Schumacher y Rubens Barrichello, nada menos– se convirtió en una prolongada clase magistral, que le ayudó a entender qué hace que un F1 corra, frene y gire como debería, y cómo hacer que haga mejor esas tres cosas.

Cualquier piloto de F1 le puede decir a su ingeniero si su coche sobrevira o subvira. Es mucho más difícil desarrollar la sensibilidad que explique cómo y por qué sucede el sobre/subviraje, y cómo transmitir dichos

>Ferrari F2003-GA vs. Sauber C23

De los 6.500 millones de habitantes de la Tierra, sólo uno –Felipe Massa– ha pilotado el Sauber C23 y además el Ferrari F2003-GA. Muchos sostienen que son el mismo coche, algo que niegan rotundamente tanto Sauber como Ferrari. Felipe –que conoce ambos coches– está por tanto en una posición única para darnos el veredicto final.

"Claro está, el C23 es un coche distinto. Además, este año cambiaron las normas, así que ahora hay elementos aerodinámicos diferentes. Pero montamos el mismo motor que el Ferrari de este año, y el mismo cambio, así que tenemos la misma potencia.

"En algunos aspectos el C23 es bastante parecido [al F2003-GA]; por ejemplo, en cuanto a tracción. Pero para Sauber el principal problema es aumentar la estabilidad. Éste es el gran problema del Sauber ahora mismo. Construimos este coche durante el invierno pero el túnel de viento no ha estado listo hasta ahora".

El 27 de abril, Felipe también tuvo ocasión de probar el Ferrari F2004 en Mugello. Interesante que Ferrari no le haya dado aún un test a Fisi, a pesar de prometerle uno, mientras que a Felipe le piden que vuelva a por más.

Felipe habla con entusiasmo del nuevo Ferrari. "El F2004 es una maravilla", dice. "Es increíble. Me alegró mucho poder pilotarlo, y además me llevé mucha información útil para mejorar nuestro coche".

Así, entre la recién descubierta capacidad técnica de Felipe y el nuevo túnel de viento de Sauber, podríamos ver un C23 más 'ferrarista' en su competitividad a medida que avance el año. Dicho esto, Sauber ya va a por McLaren en la tabla de constructores. El quinto lugar es factible. Nada mal para un equipo privado.

pensamientos al equipo. Eso es cuestión de experiencia. Hoy día un F1 es tan complejo que incluso un auténtico talento se verá debilitado si el conocimiento detallado de lo que hay bajo la carrocería es flojo. Hay mucho que aprender.

"Es difícil, pero si conoces bien el coche trabajar resulta mucho más sencillo", dice Felipe. "Por ejemplo, cuando el coche sobrevira, a lo mejor no es por los reglajes mismos; a lo mejor es que las ruedas patinan demasiado a la salida de la curva y se produce un sobreviraje repentino; así que tal vez sea cosa del control de tracción".

Da la impresión de que Ferrari y, de hecho, el primer año de Massa en Sauber, le han abierto los ojos a cosas en las que antes jamás habría pensado. Y aunque su estilo de pilotaje quizá no cambie nunca, al menos ahora sabe cómo reglar un coche para que se adapte a dicho estilo.

Tampoco es como si hubiera asistido a un curso de 'perfeccione sus reacciones técnicas'. Michael y Rubens no se sentaban con él y le decían: "Bien, Felipe, así es como se hace". Tuvo que sacar el máximo partido de la oportunidad por sí mismo.

"A la mayoría de pilotos no les gusta enseñar. Se limitan a hacer su trabajo, pero si puedes observar, aprendes. Estuve en todas las reuniones con ellos [Michael y Rubens], observando cómo trabajaban con el equipo. En los tests comparaba mis datos con los suyos. Observas, comparas, observas, comparas; entonces aprendes".

Con todo, tal ocasión casi se escapó. Felipe estuvo a punto de firmar un contrato para correr con Jordan en 2003. Luego, cuando eso empezó a parecer menos probable (el volante fue a parar a Ralph Firman), surgió lo de probar para Ferrari.

"Acepté casi de inmediato". No sólo porque se trataba de Ferrari, añade, sino también porque era consciente de lo importante que era para su carrera que se viera que seguía en F1. Mediada la pasada temporada, viendo que Jordan las pasaba canutas, supo que no se había equivocado.

Ahora, de vuelta a Sauber, defendiéndose frente al cotizado Giancarlo Fisichella, Massa es un piloto mucho más completo. Es más consistente en carrera –de vez en cuando más aún que Fisi– y sus tiempos por vuelta sólo caen debido al tráfico; otra característica inesperada, dada su técnica en apariencia errática.

Pero todavía se puede mejorar, y él lo sabe: "Siempre puedes mejorar, y tanto técnicamente como en tu mente".

Eeckelaert lo resume muy bien: "Cuando descubrimos a Felipe, era un diamante en bruto. Gran potencial, rápido de entrada, pero cometía muchos errores. Es mucho más fácil hacer fiable a un piloto rápido que rápido a un piloto fiable. Un diamante en bruto hay que tallarlo".

Dos años después, ya está tallado. Ahora falta pulirlo un poco. Y entonces, a lo mejor, brillará.



En Imola (abajo e izda.), Massa acabó 10º tras calificarse 12º; en su año alejado de las carreras, 2003, pudo ver muy de cerca el mejor equipo de todos, Ferrari.

Saber es...

Powe

Al presidente de la FIA Max Mosley le encanta ser el responsable, el poder que tiene para hacer mella en la F1. ¿Para bien o para mal? Las opiniones, como él mismo confirma, están divididas. *F1 Racing* habló con él en Valencia.

Entrevista Matt Bishop **Fotografías** Lorenzo Bellanca/LAT

RETROCEDAMOS, SI OS parece bien, al 30 de abril de 2004. Una semana después de revolucionar el mundillo displicente y corporativo de la F1, al distribuir un fax titulado 'Propuestas preliminares para nuevas normas que entrarán en vigor el 1 de enero de 2008', y tres días antes de presidir una reunión de los buenos, feos y malos de la F1 en Montecarlo, a propósito de dicho fax, Max Mosley está absorto en sus pensamientos, encerrado en reuniones con asesores, ensayando su discurso hasta la saciedad, ¿no es así?

Pues no. Está probando un Fórmula BMW en Cheste. "Tocando la lira mientras ardé Roma", como diría luego un jefe de equipo.

Claro que el momento no es casual, ya que hoy, como siempre, el presidente de la FIA combina negocios y placer. Sí, con el ágil monoplaza con motor de moto hará un trompo en la delicada 'ese' antes de la horquilla en la parte de atrás de la pista, pero ayer por la noche desgranó los argumentos de la FIA cenando con Mario Theissen, director de competición de BMW, que también se subirá a un F-BMW.

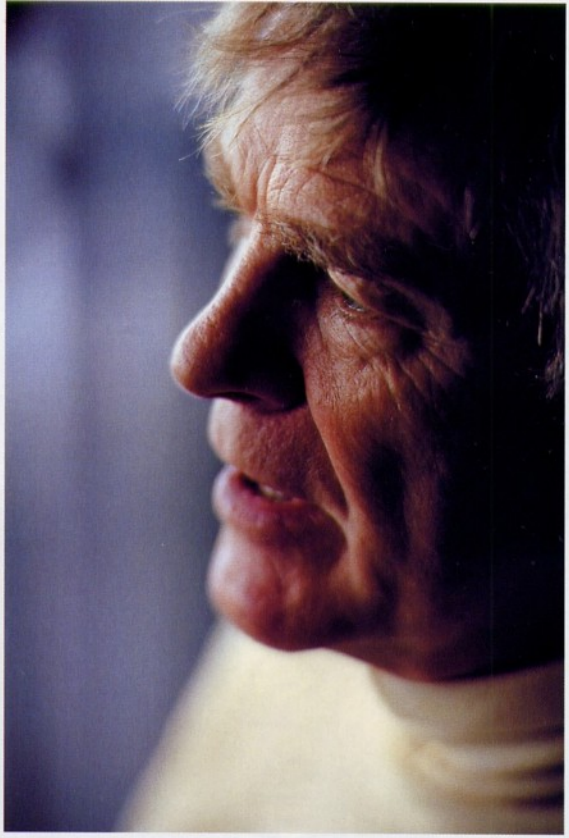
¿Un truco publicitario? Qué va: el fotógrafo Lorenzo Bellanca y yo somos los únicos periodistas presentes, y estamos aquí para agarrar a Max por sorpresa –e interrogarlo sobre lo que realmente importa–, no para ensalzar sus dotes al volante. ¿Un test serio, pues? Más bien no: el mejor registro de Max (1m 49,6s) está a casi ocho segundos de la cabeza en F-BMW; además, con 64 años, le sobran unos 50. ¿De qué va esto, entonces?

"Supongo que el objetivo principal es un poco de diversión", reconoce. "Por otro lado, también es bueno recordarse a uno mismo lo que tienen que aguantar los pilotos. Está muy bien redactar las normas en un despacho con aire acondicionado, pero me parece útil subirme a un coche de carreras de vez en cuando, aunque sea a un nivel muy bajo. Además, refuerza el respeto que uno les tiene a los pilotos de F1. Yo giro en 1m 49s; los F1 me sacan 40 segundos. Impresionante".

Y con eso vuelve a ponerse el casco, ▶



Sí, manejar el volante de un monoplaza de vez en cuando le gusta casi tanto como estar al timón de la FIA; ahora mismo se propone recuperar lo esencial de la F1.









desliza su cuerpo sorprendentemente ágil en el cockpit, y vuelve a salir a la pista.

Dieciséis vueltas (y un trompo) más tarde, entra en el box, sale de un brinco, se quita el casco y anuncia que quiere tomarse un descanso. Está sudando, y no tan erguido como cuando lleva traje, pero también rebosante de energía y entusiasmo, y en una buena forma manifiesta.

"¿Podemos hablar, Max?".

"Cómo no", exclama. "Vamos a la cantina a picar algo".

BEBE AGUA MINERAL y juguetea con una ensalada. Como siempre, quiere hablar y, como siempre, se entusiasma con su último tema. Sin esperar siquiera a mi primera pregunta, empieza. "El Pacto de la Concordia es muy claro. Dice que podemos cambiar las normas en 2008 con tal que las anunciemos antes del final de 2005. Y, como parecía obvio que hacían falta cambios, pensé que cuanto antes los anunciáramos, más probable sería que algunos, pero no todos, entraran en vigor antes de 2008, por consenso".

Lo cual no parece más que pragmatismo, a no ser, claro, que uno opine que algunas de las propuestas más descabelladas fueron incluidas en el susodicho fax como nada más que moneda de cambio para obligar a los equipos a lograr el 'consenso' más pronto que tarde (es decir, en 2006, no 2008). Como era de esperar, Max se lo toma a risa: "Muy astuto, pero no. No era ésa mi intención, aunque supongo que es posible que pudiera acabar siendo el resultado". Contiene una risita y pincha enérgicamente un rábano.

El hecho es que le encanta ser el responsable. Pese a su aprecio declarado por la democracia, está bastante claro que también considera la dictadura benévola una forma de trabajar muy efectiva. "Bueno, si nos fijamos en EE UU, el certamen que tiene más éxito es la NASCAR, el siguiente es la IRL, y el que menos es la ChampCar. Y si nos fijamos en el grado de influencia de los equipos participantes en esos tres campeonatos, es al revés. Y creo que eso dice mucho. Creo que lo que hace falta es gente competente e imparcial que haga las normas en el interés global de todos los participantes".

Presiento que se acerca una diatriba anti-GPWC, y no quedo decepcionado. "En lo fundamental, las ideas de los miembros del GPWC están equivocadas. Primero, los fabricantes sencillamente no pueden comprometerse a tomar parte en F1 a largo plazo. Durante los últimos dos años, Bernie me ha estado diciendo: 'Estamos [Ecclestone y el GPWC] redactando un acuerdo. Te lo enviaré para que puedas echarle un vistazo y hacer los cambios que creas oportunos antes de devolvérmelo'. Y yo no paraba de decirle: 'No te molestes. Es una pérdida total de tiempo. Nunca llegarás a ninguna parte con ellos. Yo tengo cosas mejores que hacer con mi tiempo'. Lo que pasa es que a Bernie sencillamente le encanta negociar". Otra risita, esta vez mientras engulle una cebolla en vinagre.

Una de las grandes cuestiones sin contestar de la F1 es si Max y Bernie están conchabados todo el tiempo, a veces o, como parecen querer hacernos creer, casi nunca. Ron Dennis suele describirlos como "uña y carne", y éste es el diagnóstico que personalmente más comparto. Sin embargo, durante las últimas semanas ha ganado fuerza una nueva teoría de la conspiración, y dice algo así: bien consciente del enorme peso político residual de Ferrari, Max sondeó a Luca Montezemolo y Jean Todt antes de enviar su fax el 23 de abril, y se aseguró de que su contenido contara con su apoyo tácito. Luego mandó su fax, con la certeza de que, habiendo puesto la reducción de costes como asunto prioritario, los jefes de equipo pronto empezarían a quejarse ante Ecclestone acerca del 53% de los ingresos televisivos que sus empresas (de Ecclestone) se llevan cada año, dejando a cada equipo con una media de sólo el 4,7%. Tras haber

Max (superior) se toma un descanso para charlar con *F1 Racing*; Max (arriba, a la dcha.) comenta la jugada con (desde la izda.) Mike Strotmann, ingeniero de operaciones de BMW; David Ward, director de la Fundación FIA; el director de proyectos de BMW Michael Mühlberger; Mario Theissen, jefe de BMW en F1, y el asesor de la FIA Peter Wright; como Max, Ward y Wright también pilotaron.

Max (abajo) sigue los consejos de Mike Strotmann antes de salir a pista; Max incluso probó el elemento protector HANS, y funcionó bien; la Fórmula BMW es un certamen de iniciación a los monoplazas que se disputa en Alemania, Asia, GB y EE UU.

alborotado el gallinero, prosigue la teoría, Mosley encabezará una cruzada contra Ecclestone, con el apoyo de los equipos (sí, incluido Ron), y provocará un cambio radical en el equilibrio de poder en F1.

Como digo, personalmente no soy partidario de esta teoría, pero, como ha corrido por paddocks y pit lanes del Mundial, pensé que os gustaría escucharla. Más aún, seguro que también os gustaría escuchar la reacción de Max a la misma. Así pues... ¿cómo formular mi pregunta? Delicado.

"Esto..., Max, dígame, ¿cree que tal vez haya llegado la hora de provocar un cambio en el equilibrio de poder en F1?".

Sin inmutarse ni vacilar siquiera, Mosley hace trabajar su extraordinario cerebro. Como de costumbre, escoge las palabras meticulosamente, ya que mi pregunta, inofensiva en apariencia, ha delatado mis intenciones ocultas en un instante. "No, creo que no. Tal como están las cosas, nadie podría controlarlo todo y hacer lo que quisiera con ello. Un montón de gente posee una influencia importante, un poder importante. Todos los equipos de éxito tienen influencia. Inevitablemente, Ferrari tiene una influencia adicional, debido a su larga tradición. Bernie tiene influencia. Nosotros [quiere decir 'yo'] tenemos influencia. Charlie [Whiting, director de competición FIA] tiene influencia. Así que, no, no suelo pensar que el equilibrio de poder esté mal".

"Pero, Max, algunos dirían que Bernie todavía tiene demasiado poder...".

"Dicen que Bernie es el maestro de ceremonias de la F1, y en muchos sentidos lo es. Pero hay que recordar que la FOM [Formula One Management, empresa propiedad de Ecclestone] tiene un objetivo básico, que es ganar dinero".

Y como su atención ha vuelto a la comida, y persigue por el plato un pepinillo que se le resiste, supongo que he interpretar que eso es todo lo que desea decir al respecto.

En una mesa cercana, un comisario se toma una coca-cola, enciende un cigarrillo, le da una larga calada y luego tose ruidosamente: una entrada perfecta para el controvertido (pero algo menos conflictivo) tema del patrocinio del tabaco.

"En el interés a largo plazo de la F1", empieza Max, recostándose en la silla y tomando un pequeño sorbo de agua, "sería mejor que el patrocinio del tabaco terminara. Pero sería mucho más fácil de orquestar si fuera a terminar limpiamente en una fecha determinada, y eso es exactamente lo que habría sucedido si la Unión Europea no hubiera cambiado la fecha [de octubre de 2006 a julio de 2005]. Eso fue una decisión verdaderamente estúpida. Ahora, claro, es difícil predecir lo que ocurrirá. Por consiguiente, nosotros [la FIA] hemos renunciado a ello. No podemos imponer una prohibición, claro. Me temo que esto se va a complicar mucho, porque después de 2006 habrán presiones para que la F1 vaya a países donde no haya prohibición".

En este mismo número de *F1 Racing* (véase Pitpass, página 17) insinuamos que, si los sponsors del tabaco fueran a marcharse, un nuevo género de marcas familiares, cuyas juntas no querrían un deporte dominado por el tabaco ni regalado, podrían llenar el vacío. Hay quien tildaría dicho artículo de ingenuo.

¿Qué opina Max? "No me parece algo ingenuo. Creo que si el tabaco fuera a terminar en una fecha determinada, y todo el mundo supiera de qué fecha se trataba, no veo por qué no iban a entrar ese tipo de sponsors. Tenemos toda la industria alimentaria; toda la industria farmacéutica; todo tipo de empresas políticamente correctas que desaprueban el tabaco. Y, en F1, tenemos un medio de márketing sin par en cuanto a penetración mundial. Los únicos acontecimientos que están a su altura son los Juegos Olímpicos y la Copa del Mundo de fútbol, pero tienen lugar cada cuatro años, mientras que hay un gran premio cada dos semanas. Y la F1 es un modo muy efectivo y económico de exhibir una marca y hacer que se reconozca. De modo que, sí, creo que la prohibición del tabaco crearía un montón de posibilidades.

"Ahora el problema es que, debido a la estupidez de la UE al cambiar la fecha de la prohibición, los contratos entre los equipos y las empresas de tabaco [muchos de los cuales expiran en octubre de 2006] se prolongarán forzosamente más allá del límite de julio de 2005, y de ese modo se convertirán en ilegales. Por tanto, es inevitable que algunos equipos y marcas de tabaco empiecen a decir: 'Ya que de todas formas vamos a tener que infringir la ley, ¿por qué no continuamos después de 2006?'".

"Dígame, Max, ¿cree que Philip Morris [propietaria de Marlboro, sponsor principal de Ferrari] ya ha tomado la decisión de seguir ▶

'DEBIDO A LA ESTUPIDEZ DE LA UE, LOS CONTRATOS DEL TABACO DURARÁN MÁS ALLÁ DE JULIO DE 2005'



después de 2006, como se rumorea?".

"Es muy posible, sí".

Creo que ya es hora de preguntarle acerca de otro artículo nuestro (véase *F1 Racing* Nº 63, Pitpass, página 10), a saber, aquél en que insinuábamos que, cuando Jean Todt finalizara su contrato actual con Ferrari en 2006, Mosley le solicitaría que asumiera el puesto de vicepresidente de la FIA que actualmente ocupa Marco Piccinini, colocándose así en pole position para aspirar a su elección para el cargo máximo en 2009, con el apoyo de Max.

"Bueno, todavía no he sido reelegido [el mandato actual de Mosley termina el año que viene, y ha confirmado que pretende aspirar a la reelección]".

"Sí, Max, pero lo será. Dudo si alguien le desafiará siquiera".

"Nunca se sabe. Pero, sí, está claro que tengo buenas posibilidades".

"Muy buenas, diría yo, Max, sí. Pero antes de hablar de Todt, dígame, ¿espera tener algún rival? ¿Qué hay de Jacques Régis [presidente de la Féderation Française du Sport Automobile], Michel Boeri [presidente del Automobile Club de Monaco] o tal vez incluso Jackie Stewart?".

"Es muy posible. He oído los rumores. En pocas palabras, cualquiera que pueda conseguir que uno de los 150 y tantos clubs miembros de la FIA le proponga, tiene derecho a presentarse. No obstante, de los tres citados, me sorprendería que Boeri se presentara. Si quisiera hacerlo, lo habría hecho antes, en otra fase de su carrera. Pero ¿Régis? Tal vez. ¿Stewart? No estoy seguro de que sepa lo que implica el puesto. Claro que no tener un asiento en el Consejo Mundial del Automovilismo sería una gran desventaja para Jackie, porque es importante



que la gente [es decir, los posibles electores] te conozca, o al menos sepa quién eres. Y a lo mejor el hecho de ser un antiguo piloto de carreras, incluso uno muy bueno, no es suficiente por sí mismo. Pero no hay nada imposible. Eso sí, he de reconocer que se me ocurren otros ex pilotos de F1 que serían candidatos más temibles que Jackie".

"¿Le importaría citar alguno?".

"No, más vale que no. Pero se me ocurren unos cuantos que poseen conocimientos más exhaustivos del automovilismo moderno, y una comprensión mejor de la política del deporte internacional".

Otra pausa, mientras trato de pensar en cómo persuadirle para que me dé un nombre. Fuera, Theissen pasa zumbando, deseoso de sacarse una vuelta digna de su ex colega y codirector de BMW, Gerhard Berger.

"En fin, Max, ¿y Todt?".

"Bueno, si por alguna razón Piccinini no deseara seguir en el puesto de vicepresidente y Todt lo quisiera, y ya no trabajara para Ferrari, entonces creo que sería una tontería por mi parte decir que no".

"Así pues, ¿es eso lo que cree que sucederá?".

"Me imagino que en algún momento Todt pudiera querer dejar de hacer lo que hace. Ha trabajado y triunfado en todas las grandes categorías del automovilismo. Creo que es el único que lo ha hecho. Sin duda, es un gerente brillante. Como digo, estoy seguro de que más pronto o más tarde dejará de hacer lo que hace, pero vamos, cuando eso ocurra, estoy igual de seguro de que recibirá un montón de ofertas de trabajo muy atractivas, es probable que de alguno de los equipos con un fabricante detrás. Piénsalo: si fueras de la junta de uno de los equipos oficiales, y no estuvierais ganando, y quisierais dar un vuelco, ficharíais a Todt y funcionaría. Se me ocurren dos o tres equipos en los que hay mucho dinero pero no suficiente éxito. Con Todt, la cosa empezaría a marchar.

"Por otra parte, después de Ferrari, podría querer dejar el automovilismo por completo. O, como tú propones, podría pensar como yo y percibir la fascinación de tratar de hacer funcionar el panorama global. Y si lo hiciera, creo que sería muy eficaz. De hecho, creo que sería brillante.

"Verás, resulta más fácil trabajar con Todt que con los demás jefes de equipo, porque él puede ver ese panorama general. Es capaz de comprender que no todo lo que le conviene a Ferrari es necesariamente lo que más le conviene al deporte. Un ejemplo clásico de ello es que Montezemolo y él tomaron prudentemente la decisión de no oponerse a nuestras medidas del 15 de enero de 2003, aunque Ferrari era el equipo que iba a verse más afectado por las mismas. Por poco pierden el título como consecuencia del nuevo baremo de puntos. Con el baremo antiguo, Michael [Schumacher] lo habría sentenciado en Indianápolis. Y con el nuevo sistema todo se tuvo que decidir en Suzuka. De no ser por un chaparrón en Japón, habrían perdido el campeonato.

"Pero, a pesar de que inmediatamente supo que las medidas del 15 de enero perjudicarían a Ferrari, Todt no las rebatió.

A 40 segundos del ritmo de un F1 en Valencia (abajo), pero la diversión es grande: "Es bueno recordar lo que tienen que aguantar los pilotos"; Mosley hace un trompo (dcha., recuadro), prueba de que ha echado tantos arrestos en esta jornada como cuando tiene que defender las posturas de la FIA frente a elementos desafectos.



Compárese eso con la reacción de ciertas personas [Ron Dennis y Frank Williams], que, aunque habían visto la reacción en gran parte positiva de la prensa mundial [ante las medidas del 15 de enero], anunciaron de repente que las iban a impugnar [por medio de un arbitraje independiente]. No sólo las impugnaron, sino que anunciaron públicamente su intención de hacerlo. No sólo lo anunciaron públicamente, de hecho, sino que convocaron una rueda de prensa multitudinaria para dar publicidad a su anuncio. Eso fue cuestión de ego. Fue algo que no deberían haber hecho".

"¿Qué deberían haber hecho?".

"Deberían haber recurrido al Tribunal de Apelación de la FIA. Las posibilidades de que todas las medidas del 15 de enero salieran intactas del Tribunal de Apelación habrían sido bastante remotas".

"Pero no confían en el Tribunal de Apelación de la FIA. Creen que es un tribunal irregular y arbitrario que hace lo que usted les dice".



"Lo sé, pero eso es absurdo. Por ejemplo, hay un miembro relativamente nuevo en el tribunal, Graham Stoker, cuya ocupación habitual es ser juez de circuitos. Bien, Ron y Frank deberían llamarle y preguntarle: 'Si Max tratara de decirte qué votar en el Tribunal de Apelación de la FIA, ¿cuál sería tu reacción?'. Y te aseguro que se escandalizaría sólo de pensarlo. Los miembros del Tribunal de Apelación de la FIA son muy profesionales y totalmente independientes. Si yo tratara de influir en alguien como Stoker, reaccionaría de manera tan agresiva como si le llamara un jefe de policía y le dijera: 'Quiero que metas a ese maleante entre rejas'. Es una insinuación ridícula. De modo que la idea de que yo controlo el Tribunal de Apelación de la FIA es demasiado simplista para analizarla siquiera. Sencillamente [Dennis y Williams] no saben de lo que hablan".

'LA IDEA DE QUE YO CONTROLO EL TRIBUNAL DE APELACIÓN DE LA FIA ES DEMASIADO SIMPLISTA'

Theissen para en boxes, y telegrafía impacientemente con el gas. Noto que mi interlocutor quiere volver a ponerse al volante. Tiempo para una última pregunta. En el pasado Max ha reconocido que en un momento dado le habría gustado convertirse en diputado (o, si eso no hubiera resultado, eurodiputado). Pero ahora, a los 64 años, su tiempo ha pasado. Pero ¿y la Cámara de los Lores? ¿No será ya el estigma de su apellido (su padre, sir Oswald Mosley, fundó el movimiento fascista británico en los años 30) lo bastante insignificante como para que los servicios de Max a la seguridad vial (etcétera) sean recompensados con una importante condecoración?

"Bueno, nadie lo ha sugerido nunca. Pero, de todas formas, mi vida está más centrada en cuestiones a nivel global que británico. Si me invitaran, tendría que pensarlo mucho, por supuesto, pero tendría que tener cuidado de no quedarme atrancado en los problemas de un país determinado cuando el verdadero trabajo hay que hacerlo internacionalmente.

"Y ahora, Matt, si ya has terminado, voy a dar unas vueltas más. A ver si bajo a 1m 48s".

¿A practicar para futuras carreras, acaso?



TAG HEUER
TAGHeuer
WHAT ARE YOU MADE OF ?



KIMI RAIKKONEN

#6 La gran evasión

Por fin, todo le fue bien a Jarno Trulli y logró imponerse. Por Peter Windsor



Jarno ha estado tan cerca antes, tanto, que inevitablemente empezaba a resignarse: era el tipo rápido que nunca iba a ganar. Te dices a ti mismo que has de ser fuerte, que has de seguir apostando por ti, que no deberías leer lo que escriben de ti, que algún día todo será perfecto, pero entonces ocurre algo, las dudas empiezan a aparecer y has de reconocer la verdad: tal vez, les dijo a sus íntimos después de España, tal vez *sí* que tengo que cambiar. Tal vez *sí* que soy diferente en carrera; tal vez soy un calificador que no saca lo mejor del coche el domingo.

Así que el que llegó a Mónaco era un Jarno ligeramente distinto. Seguiría dando el 100% en calificación, seguiría buscando la perfección, pero también pensaría en la carrera. Probaría puntos de giro algo diferentes, distintas referencias de frenada. Pilotaría con más subviraje del que normalmente preferiría. Trataría de mirar hacia delante; a dos, tres días vista, dado que los libres empezarían el jueves.

Y en Mónaco, más que en ninguna otra parte, el cambio de seis marchas de Renault iba a ser una gran ventaja. Con Michelin ofreciendo gomas ultrablandas para lo que ahora es un asfalto muy liso en Mónaco, menos peso en la zaga tal vez iba a permitirles no castigar mucho sus ruedas traseras. Por tanto, estudiarían una estrategia a dos paradas. Menos paradas supondrían menos problemas de tráfico. Suponiendo que se calificaran bien, claro. Que estuvieran cerca de la cabeza…

En Mónaco 2004, Jarno siempre estuvo ►

Trulli (arriba) no mostró ni un momento de indecisión; una actuación impecable y sin fisuras que le valió su primer triunfo.

> Pilotos: 6ª prueba, Mónaco

1	Michael Schumacher	50
2	Rubens Barrichello	38
3	Jenson Button	32
4	Jarno Trulli	31
5	Juan Pablo Montoya	23
6	Fernando Alonso	21
7	Ralf Schumacher	12
8	Takuma Sato	8
9	Felipe Massa	5
10	David Coulthard	4
11	Cristiano da Matta	3
12=	Giancarlo Fisichella	2
12=	Nick Heidfeld	2
14=	Mark Webber	1
14=	Kimi Räikkönen	1
14=	Olivier Panis	1

> Constructores

1	Ferrari	88
2	Renault	52
3	BAR-Honda	40
4	Williams-BMW	35
5	Sauber-Petronas	7
6	McLaren-Mercedes	5
7	Toyota	4
8	Jordan-Ford	2
9	Jaguar-Cosworth	1

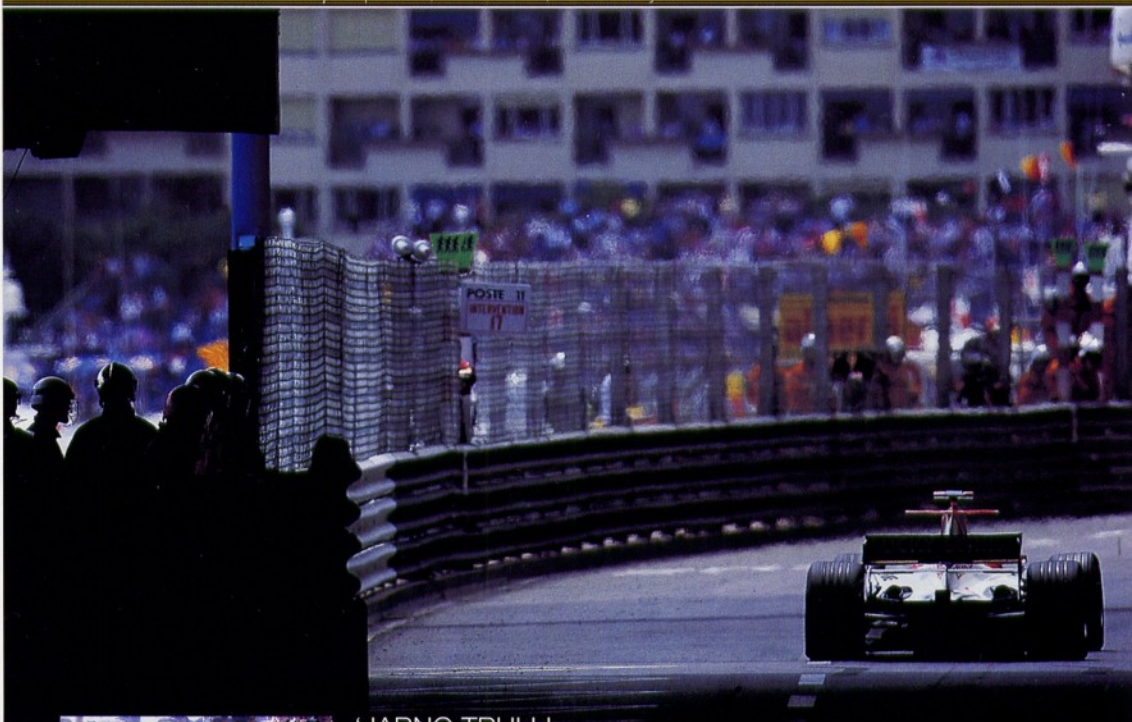




Jarno controló la salida (arriba), seguido por Alonso y Button, mientras Sato (a la derecha en la foto) se abrió paso entre el grupo, apartó a Michael a codazos, y se colocó cuarto; uno a uno, los rivales de Jarno (excepto Button) fueron cayendo; a Rubens (dcha.) casi ni se le vio; acabó tercero, pero a 75 segundos de la cabeza de carrera.

EN LA OTRA PÁGINA: PATRICK GOSLING/ESTA PÁGINA: DARREN HEATH; PATRICK GOSLING

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





'JARNO TRULLI DISFRUTABA DEL MOMENTO MÁS GRANDE DE SU VIDA; NADIE SE LO IBA A ARREBATAR'

cerca de la cabeza, aunque su carga de combustible lo disimuló en ocasiones. En los libres del sábado, cuando empieza lo serio, pasaba tan suave por la piscina que casi no se notaba lo que mordía los pianos. Jarno giró en 1m 14s. También Michael; y Sato. Fueron los tres primeros. Fernando estaba a una décima; Button a seis.

Durante la pausa para comer, con la pista en calma, su carril de goma blanda enfriándose hasta una dureza resbaladiza que nadie podía imaginar aún, Jarno pensó en un 1m 13,9s. ¿Debería ir más descargado de gasolina, en busca de la vuelta perfecta? Claro que no. Iban a dos paradas. Podría funcionar. Estaban casi a la par de Ferrari.

Y –sí, aun con mucha gasolina– Jarno encontró ese 13,9. Lo encontró no por Ste. Devote y el Casino, donde sólo trató de pasar sólido; su vuelta empezó de verdad en la bajada hacia Mirabeau, donde metió el Renault pronto, usando el peralte, y bajó como una flecha hacia la horquilla del Grand Hotel. Apurar la frenada, tope de dirección, salir disparado. Lo mismo en Portier, meter bien el coche. Por el túnel, evitar los baches. Frenar tarde pero no demasiado, rozar el nuevo bordillo a la derecha. Primera para la chicane. Esperar... esperar... y otra aceleración a fondo.

Y ahora Tabac y luego la Piscina. Visualizar la salida en tu mente; dibujar exactamente esos tramos de pista. Encontró el 13,9 en el segundo sector, donde le sacó una décima a Fernando y tres a Michael. Y, con ese impulso, en el tercero, una décima más rápido que Jenson. 1m 13,985s, pole, 0,411s por delante del resto. La primera pole de la carrera de Jarno.

Jarno sabía que en teoría podía ser fácil. Podía hacer lo que había visto hacer a Michael y Senna y Prost; salir delante y ganar; en Mónaco puede suceder. Pero estábamos en 2004, y éste era Trulli; a Trulli siempre le pasan cosas. Entonces trató de no pensar en ganar. Trató simplemente de estar listo para la carrera, de adaptarse, de reaccionar.

Por ejemplo, reaccionar a la resalida (provocada por un fallo de embrague del Toyota de Olivier Panis). Las temperaturas suben, un frenesí de acción lo invade todo... pero él mantiene la calma: es lo mismo para todos. Y reaccionar al semáforo. Suelta el embrague, aplasta el gas... y sale. Llega en cabeza a la frenada de Ste. Devote. Por segunda carrera consecutiva, tiene pista libre por delante. Una, dos vueltas... ¡y ahora el Safety Car! Típico. Justo cuando se escapa tras una salida perfecta. No importa. Reorganización. Es lo mismo para todos.

Otra salida limpia, pero esta vez Fernando llena sus retrovisores, pegado a él en la frenada de Ste. Devote. Pero no puede pasar, porque esto es Mónaco, y la ventaja es de Jarno. Se concentra, aparta los retrovisores de su mente. Puede forjar un liderato.

Puede notar que es más rápido que Fernando. Puede ser prudente en el tráfico, esperar el momento apropiado para pasar, y luego estirarse de nuevo; puede notar que Fernando tiene que correr más riesgos para mantener el contacto.

El R24 gana agarre a medida que disminuye la carga de combustible. En la vuelta 18 Jenson para en boxes; así que él sí que iba descargado, a tres paradas. Pero poco después llega la noticia de que Michael es tercero y rodando rápido: 5,5s, 5,2s, 4,4s. No pasa nada. Hora de repostar.

A Jenson (arriba) casi pareció decepcionarle el segundo puesto; Briatore (recuadro) felicita a Jarno, vencedor en su octava temporada en F1.



Alonso podría haber amenazado el liderato de su compañero Trulli (izda.); Fernando esperaba desbancar al italiano durante la segunda tanda de repostajes, pero acabó contra el muro (abajo) al doblar a un Ralf Schumacher poco dispuesto a ayudar; en una prueba con tantos abandonos, acabar era casi garantía de puntos: Da Matta (abajo izda.) sumó tres de los cuatro de Toyota.

EL DATO: Sólo Barrichello disputó más GP (124) que Trulli (117) antes de anotarse su primera victoria. Les sigue Fisichella con 110.





EN LA OTRA PÁGINA: DARREN HEATH; RECUADRO: STEVEN TEE/LAT; ESTA PÁGINA: CHARLES COATES/LAT; STEVE ETHERINGTON/LAT

Jarno para en la vuelta 24 y sigue por delante; Michael, con la misma estrategia, para una vuelta más tarde. Sigue tercero.

Y entonces, cuando Jarno seguía pasando vueltas, cómodo en cabeza, buscando cambios en las condiciones de la pista, pilotando con margen, el grueso de sus rivales desapareció. Fernando, obligado a tomar la trazada exterior mientras doblaba a un indiferente Ralf, perdió el control en el túnel. Michael, que, por extraño que parezca, no paró aprovechando el Safety Car, recibió un puntapié del otro Williams, Juan Pablo Montoya. Jarno, apretando sus arneses mientras les seguía, ahora con un pit stop de ventaja sobre Michael, quedó pasmado al ver cómo Juan casi embestía al Ferrari en Mirabeau. Luego, en el túnel, mientras Michael calentaba sus frenos para reanudar la carrera, Juan se encontró de repente demasiado cerca y envió al Ferrari contra el guardarrail.

Lo cual dejó sólo a Jenson en los retrovisores de Jarno, y volvíamos a las andadas, porque la carrera a tres paradas de Jenson había pasado a ser de dos gracias a los Safety Car. No importa. Cosas que pasan.

Jarno siguió tranquilo, respiraba con facilidad, mantuvo el pulso bajo –llevaba un monitor–; sabía que sólo era cuestión de suavidad. Dejaría que Jenson se acercara, pero daría un par de vueltas rápidas para demostrar al equipo que tenía el control.

Sintiendo el coche como una parte más de su cuerpo, confiado, disfrutando el momento más grande de su vida y seguro de que ahora nada ni nadie se lo arrebataría, Jarno aceleró por la recta y, por primera vez en su carrera en F1, vio el banderazo saludándole como vencedor.

En el puerto, resonaban las sirenas de los yates en el aire. En el box Renault, algunas lágrimas. Cuando Jarno entró en la sala de prensa, el pelo mojado, una toalla al cuello, todos los periodistas se levantaron al unísono para aplaudirle.

Las primeras palabras de Jarno como respuesta fueron típicas: "Gracias", dijo, secándose las lágrimas.

#6: Cajón de sastre

Y dicen que Mónaco es una aburrida fila india; pues esta vez hubo acción a raudales. Por Maurice Hamilton y V. F.







Schumi sale del túnel KO (izda.) tras el toque con JPM; Klien sube por los aires (arriba), pero sin el diamante; DC (abajo) tuvo que retirarse al ser embestido por Fisi.

PATRICK GOSLING; STEVE ETHERINGTON/LAT; PICABEA/LAT

Aquí acabó todo

Las posibilidades de Michael Schumacher de ganar seis carreras consecutivas y batir así el récord de Nigel Mansell se esfumaron exactamente en el mismo lugar en que la racha de Nigel perdió su impulso hace 12 años. Mansell iba en cabeza cuando una tuerca se aflojó cuando pasaba por el túnel. Schumi, en primera posición pero a un tercio de la velocidad de Mansell, chocó con la barrera mientras el pelotón se disponía a reanudar la carrera tras la salida del Safety Car.

Con éste a punto de retirarse después del accidente de Alonso, Schumi calentaba sus frenos, tanto que bloqueó la rueda delantera izquierda durante bastantes metros, pillando desprevenido a Montoya. El colombiano se apartó, pero el toque fue inevitable. Los comisarios despacharon el suceso como 'incidente de carrera'.

El lado oscuro

Fernando Alonso sólo tenía una posibilidad de aspirar al triunfo en Mónaco: llegar a la segunda tanda de repostajes lo más cerca posible de su compañero Jarno Trulli. En cada doblaje se lo jugaba todo.

La carrera de Ralf Schumacher estaba condenada desde el principio, pues un cambio de motor el jueves le costó 10 posiciones en la parrilla. Después de unas vueltas se quedó sin quinta, luego sin sexta y finalmente sin séptima.

Cuando ambos se encontraron en pista, el español a punto de sacar vuelta al alemán, cada uno con sus circunstancias, se desencadenó el desastre que iba a condicionar el resto de la prueba.

"El problema no fue ir por la parte sucia de la pista", dijo Alonso. "El problema fue que Ralf me dejó pasar al entrar al túnel, se quedó en el interior, y cuando me emparejé con él empezó a acelerar y me hizo salir largo y golpear el muro".

"Había un coche y medio entre los dos", explicó Ralf, "así que no veo cómo le pude empujar. Él iba muy rápido y por el exterior. No sé de qué se queja; no fue culpa mía".

Los comisarios decidieron no examinar siquiera el accidente.

Más abajo todavía

McLaren cayó al sexto puesto en la tabla de constructores merced a su doble abandono en Mónaco. David Coulthard fue embestido por Giancarlo Fisichella en la tercera vuelta mientras ambos trataban de esquivar el BAR-Honda de Takuma Sato, que rompió el motor. "Su coche humeaba desde la vuelta de formación", dijo DC, que partía por detrás del japonés, "así que estoy seguro de que sus ingenieros podían ver en la telemetría que el motor iba a reventar".

McLaren hizo retirarse a Kimi en la vuelta 28 al detectar un fallo en el sistema neumático que habría provocado la rotura del motor.

Primeros puntos al fin

Jordan marcó sus primeros puntos con una astuta gestión de los periodos de Safety Car, que colocaron séptimo a Nick Heidfeld, entre los Toyota de Cristiano da Matta y Olivier Panis, que también acabaron con la sequía de Toyota.

"Es fantástico puntuar con los dos coches, especialmente aquí y después de tantos problemas", dijo Mike Gascoyne, director técnico de chasis de Toyota. "Los dos coches tuvieron un problema de embrague, que hizo que Olivier calara en la salida y que perjudicó a Cristiano en su segunda parada. Creo que la inconsistencia con las banderas azules tal vez le costó el podio a Cristiano, porque llegó a rodar detrás de Barrichello. Más tarde le sacaron una bandera azul, se apartó en la siguiente curva y le cayó un drive-through. En cambio, Ralf Schumacher fue por delante de nosotros a una vuelta durante dos o tres giros, y no pasó nada. Parece que hay una norma para los de delante y otra para el resto".

Desayuno con diamantes

Christian Klien tuvo el dudoso honor de ser el primer abandono cuando embistió a Heidfeld en Mirabeau en la primera vuelta y, con el morro debajo de las ruedas, se salió recto en la horquilla. Para colmo, perdió el diamante Steinmetz que lucía el morro del R5, valorado en 250.000 dólares. Menudo negocio.

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

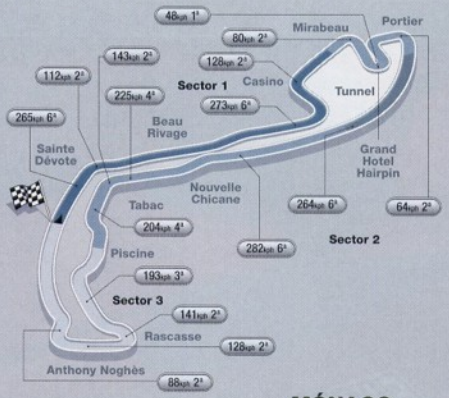
Todos los datos Montecarlo

Tiempo Cálido, seco, soleado 23° **Temperatura asfalto** 37° **Vueltas** 77 **Distancia** 257,180 km **Espectadores** 100.000

Parrilla de salida

Posición	Piloto	Tiempo	Primer pit stop
1	**Jarno Trulli**	1m 13,985s	24
2	**Jenson Button**	1m 14,396s	18
3	**Fernando Alonso**	1m 14,408s	25
4	**Michael Schumacher**	1m 14,516s	26
5	**Kimi Räikkönen**	1m 14,592s	19
6	**Rubens Barrichello**	1m 14,716s	20
7	**Takuma Sato**	1m 14,827s	-
8	**David Coulthard**	1m 14,951s	-
9	**Juan Pablo Montoya**	1m 15,039s	13
10	**Giancarlo Fisichella**	1m 15,352s	-
11	**Mark Webber**	1m 15,725s	-
12	**Ralf Schumacher**	1m 14,345s*	3
13	**Olivier Panis**	1m 15,859s	24
14	**Christian Klien**	1m 15,919s	-
15	**Cristiano da Matta**	1m 16,169s	23
16	**Felipe Massa**	1m 16,248s	21
17	**Nick Heidfeld**	1m 16,488s	4
18	**Giorgio Pantano**	1m 17,443s	-
19	**Zsolt Baumgartner**	1m 20,060s	22
20	**Gianmaria Bruni**	1m 20,115s	-

*indica penalización por cambio de motor



MÓNACO

Longitud circuito 3,340 km

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

Vuelta a vuelta

VUELTA 1 Panis aborta la primera salida. Sato salta a cuarto, tocándose con Schumi. Alonso segundo tras Trulli. Button tercero
VUELTA 3 Sato rompe el motor; gran humareda. Fisichella embiste a Coulthard y vuelca. Safety Car hasta la vuelta 7
VUELTA 18 Button para y sale 7º
VUELTA 24 Trulli para; le sacaba 4,1s a Alonso y éste 4,4s a Schumacher
VUELTA 25 Alonso para
VUELTA 26 Schumi para y sale 3º, detrás de los Renault y delante de Button
VUELTA 41 Alonso se estrella en el túnel tratando de doblar a R. Schumacher. Sale el Safety Car. Button y Trulli paran en las vueltas siguientes. Schumi líder, seguido en pista por Montoya, quinto a una vuelta
VUELTA 45 Preparándose para la reanudación, Schumi calienta frenos en el túnel y se toca con Montoya, estrellándose el Ferrari contra el guardarrail
VUELTA 74 Button se acerca a menos de 1s de Trulli. Barrichello tercero
VUELTA 77 Trulli cruza la meta

Velocidades y paradas

VUELTA RÁPIDA
Michael Schumacher
1m 14,439s en la vuelta 23 (161,528 km/h)
VELOCIDAD MÁS RÁPIDA PUNTO MEDICIÓN
Michael Schumacher 302,1 km/h
VELOCIDAD MÁS LENTA PUNTO MEDICIÓN
Gianmaria Bruni 276,9 km/h
PIT STOP MÁS RÁPIDO
Rubens Barrichello 23,856s
PIT STOP MÁS LENTO
Cristiano da Matta 47,844s

¿Lo sabías?

En 1998, Mika Häkkinen fue el último que ganó desde la pole en Mónaco; antes, en 1994, Michael Schumacher hizo otro tanto. Era el 75º aniversario de la prueba. Se estrenaron pit lane y boxes construidos gracias a 5.000 m² ganados al puerto.

Clasificación final

Posición	Piloto y coche	Tiempo total	Pos. 1ª vuelta
1	**Jarno Trulli** Renault R24 (Michelin)	1h 45m 46,601s	1
2	**Jenson Button** BAR-Honda 006 (Michelin)	+0,497s	3
3	**Rubens Barrichello** Ferrari F2004 (Bridgestone)	+1m 15,766s	7
4	**Juan Pablo Montoya** Williams-BMW FW26 (Michelin)	+1 vuelta	9
5	**Felipe Massa** Sauber-Petronas C23 (Bridgestone)	+1 vuelta	14
6	**Cristiano da Matta** Toyota TF104 (Michelin)	+1 vuelta	12
7	**Nick Heidfeld** Jordan-Ford EJ14 (Bridgestone)	+2 vueltas	15
8	**Olivier Panis** Toyota TF104 (Michelin)	+3 vueltas	18
9	**Zsolt Baumgartner** Minardi-Cosworth PS04 (Bridgestone)	+6 vueltas	19
10	**Ralf Schumacher** Williams-BMW FW26 (Michelin)	+8 vueltas – R/cambio	13

NO CLASIFICADOS

Michael Schumacher Ferrari F2004 (Bridgestone)	colisión – 45 vueltas	6
Fernando Alonso Renault R24 (Michelin)	accidente – 41 vueltas	2
Kimi Räikkönen McLaren-Mercedes MP4-19 (M)	sist. neumático – 27 vueltas	5
Gianmaria Bruni Minardi-Cosworth PS04 (Bridgestone)	cambio – 15 vueltas	17
Giorgio Pantano Jordan-Ford EJ14 (Bridgestone)	transmisión – 12 vueltas	16
Mark Webber Jaguar R5 (Michelin)	sistema eléctrico – 11 vueltas	10
Takuma Sato BAR-Honda 006 (Michelin)	motor – 2 vueltas	4
David Coulthard McLaren-Mercedes MP4-19 (Michelin)	colisión – 2 vueltas	8
Giancarlo Fisichella Sauber-Petronas C23 (Bridgestone)	colisión – 2 vueltas	11
Christian Klien Jaguar R5 (Michelin)	colisión – 0 vueltas	-

Resultados hasta la fecha

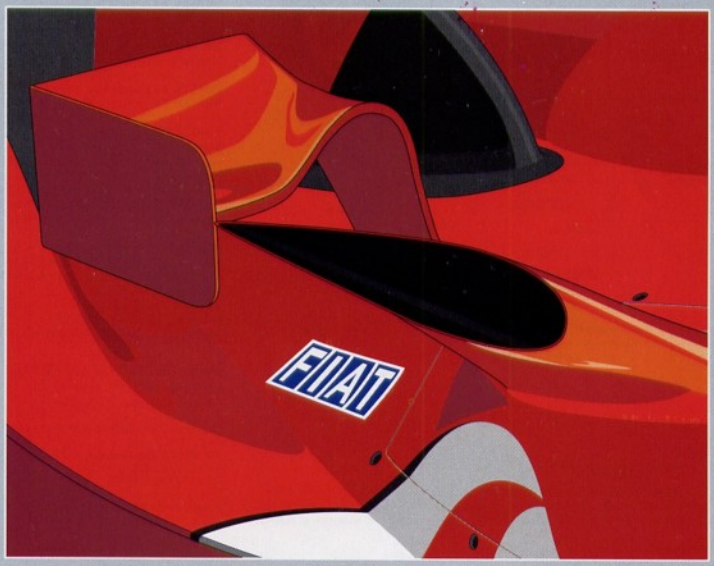
Piloto	Australia	Malasia	Bahrein	San Marino	España	Mónaco	Europa	Canadá	EE.UU	Francia	Gran Bretaña	Alemania	Hungría	Bélgica	Italia	China	Japón	Brasil
Michael Schumacher	1	1	1	1	1	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rubens Barrichello	2	4	2	6	2	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Juan Pablo Montoya	5	2	13	3	R	4	-	-	-	-	-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

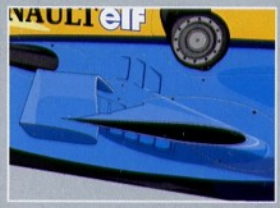
CLAVE: R Retirado/NS No salido

MAPA: ALAN ELDRIDGE

Que la fuerza te acompañe

En Mónaco siempre aparecen las mejores soluciones aerodinámicas. Por S. Samson. Ilustraciones de Patricia Soler







Ferrari sustituyó sus rejillas de ventilación (dcha.) por chimeneas (arriba), parecidas al diseño empleado por Renault (superior dcha.).

'EN MÓNACO FERRARI MONTÓ UNA CHIMENEA DE SALIDA DE AIRE CALIENTE EN LO ALTO DEL PONTÓN'

◀ Influencia Renault en Ferrari

El ex aerodinamista jefe de Renault, John Iley –que entró en Ferrari a finales del año pasado, sustituyendo a Nicolas Tombazis, que pasó a McLaren–, no aportó mucho al F2004, pero las últimas evoluciones del coche muestran claramente su toque. En Mónaco, por primera vez, Ferrari montó chimeneas de salida de aire caliente en lo alto de sus pontones. Reemplazaban a las viejas 'branquias de tiburón' que se estrenaron el año pasado en el F2003-GA. El sistema es muy parecido al diseño que emplea Renault desde 2003; no es de extrañar, pues fue un concepto de Iley.

Las nuevas chimeneas de Ferrari están en una posición recostada, y trabajan en armonía con los winglets de los pontones. Como Renault, tal vez Ferrari emplee distintas formas y tamaños de chimenea, según distintos requisitos de refrigeración.

Las chimeneas en los pontones no sólo proporcionan una refrigeración eficaz, también desempeñan una función aerodinámica al limitar la resistencia, porque el aire caliente es dirigido hacia fuera y lejos del coche en lugar de directamente sobre el alerón trasero.

▶ Falta de apoyo

El Williams FW26 padeció importantes problemas de apoyo aerodinámico en Mónaco. El equipo empleó las habituales aletas dobles en los pontones, el ala tipo 'R' vista por primera vez en Imola, un alerón delantero de máxima carga y un nuevo apéndice tipo F2004 en el capó motor. Pero nada de esto hizo el coche lo bastante rápido.

Además, Ralf Schumacher tuvo problemas de cambio: se quedó sin quinta al principio de la carrera, luego sin sexta y sin séptima. Trató de continuar sólo con la cuarta y consiguió girar alrededor de 1m 18s, pero al final tuvo que abandonar al empeorar el problema.

Para Europa, el equipo tenía previstas otras evoluciones aerodinámicas y mecánicas; y Michelin les prometió un par de compuestos nuevos.



Williams planteó una gran ofensiva a sus problemas de apoyo en Mónaco, pero sirvió de poco; el apéndice en el capó motor (dcha.) fue una de las novedades, pero el coche no se mostró competitivo.



Evolución ala tipo 'R'

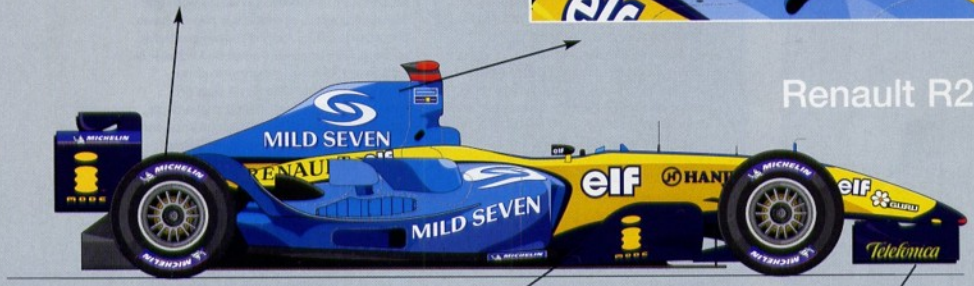
En 2003, también en Mónaco, Renault montó por primera vez en el R23 un ala en el 'piso', ahora conocida como tipo 'R'. Este año mejoraron la idea, pero es probable que sólo la vuelvan a usar una vez más esta temporada, en Budapest, donde hace falta carga máxima.



Doble ala de Renault

Los ingenieros de Renault se sirvieron de la particular forma de su capó motor para encajar un doble apéndice. Claro que la idea no es nueva; Renault la ha usado en otras carreras, entre ellas Mónaco el año pasado. Desde Melbourne 2004, Ferrari monta un elemento único, y BAR-Honda adoptó la idea en Imola. Seguramente Renault mantendrá su doble elemento hasta el final de 2004: mejora la calidad del flujo de aire sobre el alerón trasero sin crear mucha resistencia.







Deflectores innovadores en el candelero

En 2003, Renault introdujo una versión doble de sus deflectores laterales en Mónaco. Luego la mantuvieron el resto del año. Y esta temporada lo han vuelto a hacer: introducir un nuevo deflector en este circuito único para mejorar la calidad del flujo. Y, de nuevo, es probable que lo conserven hasta el final de temporada. Cabe esperar que sus rivales sigan el ejemplo: esta evolución fue una idea fresca en Mónaco y atrajo mucha atención por parte de los ingenieros.

Marcha atrás en el morro

Desde el principio de la temporada, los pilotos de Renault se quejaban del nerviosismo e inconsistencia del comportamiento del R24. El equipo se ha esforzado en resolverlo, y desde Imola se han introducido varias evoluciones, especialmente en el morro. En Mónaco, Renault probó alerones delanteros versión 2003 y 2004. Y, como en Barcelona, optaron por el alerón viejo. "No es más que una pequeña parte de las mejoras que hemos efectuado", dijo Pat Symonds, director de ingeniería.

Alerón 2004, hasta Imola



Alerón 2003, España y Mónaco





#6 Una y no más

Schumi volvió por sus fueros en el 'Ring. Por Peter Windsor

Las rachas terminan; las cosas se pueden torcer. Sucede algo, los mecánicos empiezan a murmurar, la prensa se te echa encima... y la ventaja se esfuma. Antes de que la recuperes pasan una, dos, tres carreras.

Por tanto, después de Mónaco, Michael Schumacher se vio obligado a tragar saliva y ganarse el dinero. No importaba que Juan Pablo Montoya tratara realmente de justificar el accidente, de echarle la culpa a Michael; esto podía arreglarse –¿devolverse?– más adelante. No, desde que quedó eliminado del GP de Mónaco, ya estaba en modo pre-Nürburgring. Dejó escapar algo de ira, algo de energía, en el box, pero fue rápidamente apaciguada. Aceptaría la decisión de los comisarios: "No fue culpa de ninguno de los dos pilotos". Defendería la elección de Ferrari de no hacerle entrar con el segundo Safety Car; se aseguraría de que no se repitieran los problemas de Mónaco en precalificación y calificación; y haría notar a unas pocas personas que Jarno Trulli y Jenson Button rodaron bastante deprisa durante ese periodo de Safety Car, desesperados por llegar al pit lane a tiempo. Él, Ross Brawn y Jean Todt parecerían y pensarían como uno solo. Era la manera de volver a llevar el equipo a la cabeza. Era la manera de no permitir que Mónaco se diluyera en Alemania.

Otros equipos, menos unidos, no habrían sido tan disciplinados. Ya hemos visto que los pilotos Williams, andando por caminos diferentes, dicen prácticamente todo lo que les pasa por la cabeza; ya hemos visto que McLaren puede someter a sus pilotos hasta el punto de que el camino mismo se vuelve borroso. En Ferrari –el Ferrari de Michael– el equipo reacciona a una carrera como Mónaco igual que ante un pit stop de Michael: se ponen en marcha suavemente, concentrándose en las cosas que importan.

No es de extrañar, pues, que Michael estuviera en modo pasivo cuando hablamos con él el jueves antes de Europa: "Michael, ¿cómo fue a puerta cerrada? Parecías tranquilo después del accidente en el túnel, pero debías estar más que enfadado, ¿no?".

"Creo que ya es hora de dejar el tema. ¿Podemos hablar de alguna otra cosa?".

"Claro, pero Mónaco fue hace menos de una semana. Todavía está en la mente de todo el mundo...". ▶



Seis de siete para Michael (abajo), que le sacó a Rubens toda la recta de meta. Ferrari logró un nuevo doblete con tácticas distintas para sus hombres.

> Pilotos: 7ª prueba, Europa

1	Michael Schumacher	60
2	Rubens Barrichello	46
3	Jenson Button	38
4	Jarno Trulli	36
5	Fernando Alonso	25
6	Juan Pablo Montoya	24
7	Ralf Schumacher	12
8	Takuma Sato	8
9	Felipe Massa	5
10	Giancarlo Fisichella	5
11	David Coulthard	4
12	Cristiano da Matta	3
13	Mark Webber	3
14	Nick Heidfeld	2
15	Olivier Panis	1
16	Kimi Räikkönen	1

> Constructores

1	Ferrari	106
2	Renault	61
3	BAR-Honda	46
4	Williams-BMW	36
5	Sauber-Petronas	10
6	McLaren-Mercedes	5
7	Toyota	4
8	Jaguar-Cosworth	3
9	Jordan-Ford	2





Sato (arriba) corrió bien hasta que una ambiciosa maniobra sobre el Ferrari número dos arrancó los bigotes de su BAR y dejó a Rubens (dcha.) solo en la plaza de honor. Para colmo, el japonés rompió el motor justo después de cambiar el morro en boxes, cuando rodaba quinto, intercalado entre los Renault de Jarno Trulli y Fernando Alonso.

ESTA PÁGINA: DARREN HEATH; PATRICK GOSLING. EN LA OTRA PÁGINA: DARREN HEATH



"Exacto. Por eso no quiero hablar de ello".

Lo cual nos da un destello más de por qué este chico es tan bueno. Cualquier otro en la posición de Michael habría estado exprimiendo el momento. De hecho, a su alrededor, es lo que hacían: "Fue una lástima, pero no veo que fuera culpa mía" (Juan Pablo); "Detrás del Safety Car puedes frenar y acelerar, pero no has de hacerlo con tanta violencia, y además la pista está un poco más fría en el túnel" (jefe de equipo rival).

El viernes llegó la noticia del fallecimiento de Umberto Agnelli, presidente de Fiat. Todt reunió al equipo, recordándoles a todos que era importante que este fin de semana se concentraran al 100% en el trabajo; éste, dijo en presencia de Michael, era el homenaje que rendirían a Umberto, y a su hijo, Andrea, que había trabajado con el equipo de F1. También era, sin querer, la clase de disciplina que necesitaba el equipo. Se habló poco; se trabajó de lo lindo.

Michael salió a por todas mediada la primera hora del viernes. No hubo vuelta de calentamiento, ningún control de equilibrio: Michael completó una sola y lenta vuelta de instalación. Luego –¡zas!– dio tres giros al Nürburgring de un tirón, todos en la misma décima, todos más rápidos que nadie en ese momento. Si Michael se hubiera bajado de su Ferrari y hubiera pintado 'Volvamos al trabajo' en la recta de boxes, no habría causado tan gran impacto.

El viernes por la tarde, soleado y con mucho viento, se enfrentó a una prueba



'MICHAEL PERMANECIÓ RESERVADO EN EL PODIO. NO OLVIDA LOS SENTIMIENTOS DE OTROS'

más: después de sólo cinco vueltas con el compuesto Principal Bridgestone, que volvió a completar sin errores y en un margen de 0,2s, el sistema hidráulico del coche de Michael falló. Entonces el énfasis –y la atención de Michael– pasó a Rubens Barrichello. Puede que Rubens conduzca de un modo algo distinto, y tal vez no sea tan rápido como Michael en una tanda larga, pero Michael puede interpretar los resultados de Rubens en los tests con tanta facilidad como los suyos. Se ha encargado de conocer del todo los detalles del estilo de Rubens. Puede convertir las reacciones de Rubens en las suyas: puede extraer auténticas conclusiones.

Así pues, el viernes por la noche, estudiando los datos, Michael decidió montar los Bridgestone Opción con una carga de combustible más ligera. No quería volver a salir desde la segunda fila; no con otra primera curva cerrada por delante. Y, como su revés en Mónaco le permitía por una vez salir tarde en precalificación, parecía un desperdicio no convertirlo en la pole.

Su brillante consistencia continuó. El sábado por la mañana, con combustible para media carrera, Michael dio tres vueltas lanzadas: 1m 30,420s, 1m 30,418s, 1m 30,502s. En la segunda sesión ('P4'), fue más ligero, en busca de su carga de combustible de calificación y primera fase de carrera. Concentrándose en maximizar los neumáticos cuando eran nuevos, en no abusar de ellos en la vuelta de instalación, su 1m 29,064s sólo fue superado por el 1m 28,827s de Button. Tal vez quitaría un poquito más de combustible para calificación (teniendo en cuenta que en el Nürburgring 10 kg equivalen a unos 0,3s por vuelta)…

Así fue que Michael Schumacher marcó la pole en el Nürburgring. Fue el 11º en salir en precalificación, marcó un suave y preciso 1m 28,278s. Takuma Sato, que salía al final, fue más rápido –1m 27,691s– pero los datos de Ferrari indicaban que su carga de combustible no era apta para la carrera. Michael siguió con su peso.

Tenían razón. Sato bajó a 1m 28,986s. Michael, maximizando el conjunto Ferrari sobre un asfalto a 41ºC, se hizo con la pole por más de medio segundo.

El domingo eran legión, miles de seguidores de Schumi, con sus bocinas, sus

Hace poco, un podio era algo memorable para Button (abajo); ahora, apenas merece más que una sonrisa (recuadro).





Si Ferrari alcanzó lo sublime, Williams rozó el ridículo (izda.); el equipo de Grove enterró sus aspiraciones en la curva Castrol; Alonso (abajo izda.) fue uno de los beneficiarios de la primera vuelta, en la que se colocó tercero, pero perdió todo lo ganado en la segunda fase de carrera; Kimi (abajo) estuvo arriba hasta que la inevitable rotura de motor puso fin a su cabalgada.

EL DATO: Takuma Sato es el primer japonés que parte en primera fila de la parrilla y lidera un GP (vueltas 10-12 en el Nürburgring).





EN LA OTRA PÁGINA, FOTO GRANDE: MARK THOMPSON/GETTY IMAGES; RECUADRO, PETER SPINNEY/LAT; ESTA PÁGINA, STEVE ETHERINGTON/LAT; PATRICK GOSLING

bengalas, su cerveza y sus camisetas rojas. Michael estaba en la pole. ¿Quién dijo que la F1 era aburrida?

Claro está, el punto vulnerable iba a ser la salida. Si Michael perdía la salida, su carga ligera no serviría de nada. Si se quedara tras un Sato o un Trulli, su carrera se vendría abajo rápidamente. Y, más que la salida, el verdadero problema iba a ser la frenada de Castrol. Ahora que la vuelta de salida de boxes se hace lo más despacio posible (para ahorrar gasolina), sólo se podía sentir el coche y renovar los puntos de referencia en la vuelta de formación.

No obstante, hizo una salida perfecta, quizá la mejor de su año hasta ahora. Frenó con cierto margen, percibió a Trulli en algún lugar de su periferia derecha, pero se lanzó al ápice y se aseguró de abrirse lo más posible, antes de enderezar el coche y salir disparado hacia la segunda curva. Se acabó.

Cuando paró a repostar y cambiar neumáticos al final de su octava vuelta llevaba nada menos que 17 segundos de ventaja. Los Renault habían ido casi igual de ligeros –pararon en las vueltas nueve y 10–, pero Button y Sato algo más cargados (11 y 12). Michael fue rápido en esas primeras vueltas, pero le echaron una mano. Sato trató de adelantar a Trulli, los dos salieron largos en la cuarta curva… y Kimi Räikkönen se colocó segundo. Era relativamente lento y por tanto hizo de tapón a los verdaderos rivales de Michael.

Luego tuvo algunos problemas de tráfico, sobre todo con Webber y Panis, pero por lo demás Michael Schumacher ganó con facilidad, sacándole toda la recta principal a su compañero (que fue a dos paradas).

Más tarde, recordando a los Agnelli, permaneció reservado. Michael no olvida; no olvida incidentes como el del túnel de Mónaco, o, en plena euforia pos-victoria, los sentimientos de otros. Sin embargo, no deja que nada se interponga entre él y el oficio de ganar.

#7 Cajón de sastre

JPM le da a Ralf; Renault pone los pies en el suelo; Webber le pega un susto a Schumi. Por Maurice Hamilton y V. F.







Ralf dispara la tensión de Patrick Head –y la de Da Matta– en la primera curva (izda.); Jarno suma y sigue (arriba), pero lejos del podio; Taku se quedó sin premio (abajo).

STEVE ETHERINGTON/LAT, CLIVE ROSE/GETTY IMAGES, XPB.CC

Autodestrucción Williams

Lo único bueno de la colisión en la primera curva entre los pilotos de Williams fue que Patrick Head no estaba allí para verla. Un difícil adoctrinamiento para el nuevo director técnico, Sam Michael.

"Tres o cuatro coches se disputaban la posición y, por desgracia, nuestros chicos salieron perdiendo", dijo Michael. "Fue un incidente de carrera".

Juan Pablo Montoya, con los frenos delanteros bloqueados, fue recto sobre Ralf Schumacher, que se salió de la pista llevándose consigo al desventurado Da Matta.

"Juan apuró un pelín demasiado porque trataba de ganar algunas plazas", dijo Schumacher. "Estoy seguro de que no lo hizo adrede, así que no voy a echarle la culpa. Fue mala suerte".

Mario Theissen, director de competición de BMW, no se mostró tan benévolo al presenciar esta debacle en casa. "Una situación así es irritante para el equipo", dijo Theissen. "Es la segunda vez que sucede después de Indianápolis [2002], y son dos veces de más". Imagínense los improperios de Head mientras se lo miraba por la tele.

Renault lejos del podio

Renault volvió a la realidad. Sí, su impresionante fiabilidad dio a los vencedores de Mónaco nueve puntos más para distanciarse del tercer clasificado, BAR, pero el resultado fue decepcionante, especialmente después de que Jarno Trulli partiera tercero y Fernando Alonso se colocara en dicha posición en la primera vuelta.

"Hice una buena salida para colocarme segundo", dijo Trulli. "Pero si no hubiera abierto la puerta en la primera curva, Sato me habría sacado de la pista. Dos curvas después, cometió un error delante de mí. Tomé el interior, pero cerró la puerta. En medio de la confusión, le di al limitador de velocidad en el pit lane y eso me relegó al séptimo lugar".

Los dos Renault perdieron mucho tiempo después de su primer pit stop rodando detrás de coches más lentos que iban a parar más tarde. "Räikkönen me frenó mucho durante las primeras vueltas", dijo Alonso, "lo que provocó que encontrara mucho tráfico tras mi primera parada en boxes. Además, la dirección empezó a mostrarse muy poco precisa; eso hizo que me pasara de frenada en la cuarta curva [vuelta 14] y me llevó un tiempo acostumbrarme a esta deficiencia".

Webber pellizca a Schumi

Olivier Panis casi chocó con el Ferrari de Michael Schumacher cuando el Toyota salía del pit lane, pero fue Mark Webber quien a punto estuvo de eliminar al líder en ese punto unas vueltas después.

"Pasé a Mark y estaba girando [en la primera curva]", dijo Schumi, "cuando, muy tarde, vi que venía hacia mí como una flecha. Me di un buen susto". Webber estaba decidido a dar caza a Fisichella y no a andarse con cumplidos.

"Sabía que iba a ser más rápido que Michael al principio", dijo Webber. "Pensé que podía dar una vuelta sin molestarle y luego dejarle pasar sin perder mucho tiempo. Respeto la posición de Michael como líder de carrera, pero yo tenía mi propia batalla que librar. Volvería a hacer lo mismo".

Fisi apuntala a Sauber

Sauber hizo partir a Giancarlo Fisichella con el depósito lleno desde la cola de la parrilla en lugar de perder 10 plazas por su cambio de motor el viernes. Fisichella era quinto cuando efectuó la primera de sus dos paradas en la vuelta 24, y al final acabó sexto, tercer resultado en los puntos de Sauber.

Jenson se complica la vida

Un pequeño error en calificación costó un par de puestos en parrilla a Jenson Button y le sepultó en el tráfico durante gran parte de la carrera. Retrasado por el McLaren de David Coulthard, Button ejecutó uno de los pocos adelantamientos de la carrera para colocarse cuarto. La baja de su compañero Takuma Sato a 13 vueltas del final le hizo subir a su quinto podio del año.

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

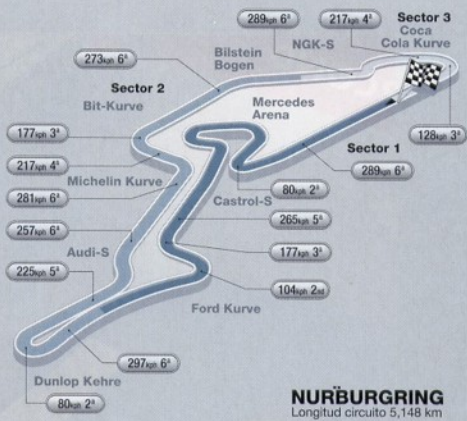
Todos los datos Nürburgring

Tiempo Cálido y seco 21° **Temperatura asfalto** 34° **Vueltas** 60 **Distancia** 308,863 km **Espectadores** 106.000 (domingo)

Parrilla de salida

Posición	Piloto	Tiempo	Primer pit stop
1	**Michael Schumacher**	1m 28,351s	8
2	**Takuma Sato**	1m 28,986s	12
3	**Jarno Trulli**	1m 29,135s	9
4	**Kimi Räikkönen**	1m 29,137s	9
5	**Jenson Button**	1m 29,245s	11
6	**Fernando Alonso**	1m 29,313s	10
7	**Rubens Barrichello**	1m 29,353s	15
8	**Juan Pablo Montoya**	1m 29,354s	1
9	**Ralf Schumacher**	1m 29,459s	-
10	**Olivier Panis**	1m 29,697s	10
11	**Cristiano da Matta**	1m 29,706s	-
12	**Christian Klien**	1m 31,431s	16
13	**Nick Heidfeld**	1m 31,604s	14
14	**Mark Webber**	1m 31,797s**	18
15	**Giorgio Pantano**	1m 31,979s	12
16	**Felipe Massa**	1m 31,982s	18
17	**Zsolt Baumgartner**	1m 34,398s*	14
18	**Giancarlo Fisichella**	sin tiempo*	24
19	**Gimmi Bruni**	tiempo anulado*	12
20	**David Coulthard**	sin tiempo*	20

**penalización motor ** incluye 1s de penalización*



NÜRBURGRING
Longitud circuito 5,148 km

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

Vuelta a vuelta

VUELTA 1 Una colisión en la primera curva elimina a Ralf y Da Matta. Sato y Trulli se tocan en la cuarta curva. Michael líder por delante de Kimi, Alonso y Sato
VUELTA 8 Schumi para con 17s de ventaja. Kimi líder seguido por Alonso
VUELTA 12 Sato, último de los que van a tres paradas en parar. Rubens (a dos paradas) líder seguido por Michael
VUELTA 15 Barrichello para y sale 3º, detrás de Schumacher y Sato
VUELTA 19 Button adelanta a DC por el exterior en Castrol; DC para a continuación
VUELTA 28 Schumi para y sigue líder por delante de Barrichello
VUELTA 38 Rubens para y sale tercero tras Schumi y Sato. Webber para y al volver a pista casi choca con Michael
VUELTA 44 Schumi y Sato paran, Rubens segundo.
VUELTA 46 Sato rompe el morro al adelantar a Rubens; para a cambiarlo
VUELTA 48 Sato, quinto entre los dos Renault, rompe el motor
VUELTA 60 Schumacher cruza la meta

Velocidades y paradas

VUELTA RÁPIDA
Michael Schumacher
1m 29,468s en la vuelta 7 (207,144 km/h)
VELOCIDAD MÁS RÁPIDA PUNTO MEDICIÓN
Michael Schumacher 321,2 km/h
VELOCIDAD MÁS LENTA PUNTO MEDICIÓN
Zsolt Baumgartner 309,8 km/h
PIT STOP MÁS RÁPIDO
Fernando Alonso 22,888s
PIT STOP MÁS LENTO
Giorgio Pantano 33,629s

¿Lo sabías?

McLaren es penúltimo en número de vueltas completadas en carrera este año. Entre Jordan y Minardi, las 534 vueltas de McLaren están a 306 de Ferrari en primera posición. El nuevo Nürburgring se inauguró el 12 de mayo de hace 20 años.

Clasificación final

Posición	Piloto y coche	Tiempo total	Pos. 1ª vuelta
1	**Michael Schumacher** Ferrari F2004 (Bridgestone)	1h 32m 35,101s	1
2	**Rubens Barrichello** Ferrari F2004 (Bridgestone)	+17,989s	5
3	**Jenson Button** BAR-Honda 006 (Michelin)	+22,533s	6
4	**Jarno Trulli** Renault R24 (Michelin)	+53,673s	7
5	**Fernando Alonso** Renault R24 (Michelin)	+1m 00,987s	3
6	**Giancarlo Fisichella** Sauber-Petronas C23 (Bridgestone)	+1m 13,448s	14
7	**Mark Webber** Jaguar R5 (Michelin)	+1m 16,206s	13
8	**Juan Pablo Montoya** Williams-BMW FW26 (Michelin)	+1 vuelta	18
9	**Felipe Massa** Sauber-Petronas C23 (Bridgestone)	+1 vuelta	17
10	**Nick Heidfeld** Jordan-Ford EJ14 (Bridgestone)	+1 vuelta	11
11	**Olivier Panis** Toyota TF104 (Michelin)	+1 vuelta	8
12	**Christian Klien** Jaguar R5 (Michelin)	+1 vuelta	10
13	**Giorgio Pantano** Jordan-Ford EJ14 (Bridgestone)	+2 vueltas	12
14	**Gianmaria Bruni** Minardi-Cosworth PS04 (Bridgestone)	+3 vueltas	15
15	**Zsolt Baumgartner** Minardi-Cosworth PS04 (Bridgestone)	+3 vueltas	16

NO CLASIFICADOS

Takuma Sato	BAR-Honda 006 (Michelin)	motor – 47 vueltas	4
David Coulthard	McLaren-Mercedes MP4-19 (Michelin)	motor – 25 vueltas	9
Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes MP4-19 (Michelin)	motor – 9 vueltas	2
Ralf Schumacher	Williams-BMW FW26 (Michelin)	colisión – 0 vueltas	-
Cristiano da Matta	Toyota TF104 (Michelin)	colisión – 0 vueltas	-

Resultados hasta la fecha

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

CLAVE: R Retirado/NS No salido

MPA: ALAN ELDRIDGE

A vueltas con deflectores y demás

Pulir el flujo de aire es una lucha interminable para todos los equipos. Por Stéphane Samson. Ilustraciones de Patricia Soler

▶ Deflectores Williams/BAR

A la hora de diseñar elementos que protejan al flujo de aire de la turbulencia de las ruedas delanteras y lo dirijan hacia la parte inferior del coche, los equipos se dividen en dos bandos: los que adoptan la filosofía del deflector frontal, y los que siguen la del deflector lateral. "Un sistema no es mejor que el otro", opina Geoff Willis. "Se trata de optar por uno de ellos, y luego desarrollarlo".

BAR se decanta por el deflector frontal, con un apéndice vertical y curvado detrás de las ruedas delanteras combinado con placas desviadoras delante de los pontones. Éstas han de ser lo bastante fuertes para asegurar que no se comben y den con los pianos, lo que perjudicaría el equilibrio aerodinámico. BAR ha reforzado sus elementos añadiendo más fibra de carbono para una máxima rigidez: el peso aumenta, pero como está situado tan bajo, no supone un problema.

Williams recurre a otra variación: desde Mónaco usan un acoplamiento metálico entre las placas y el monocasco.





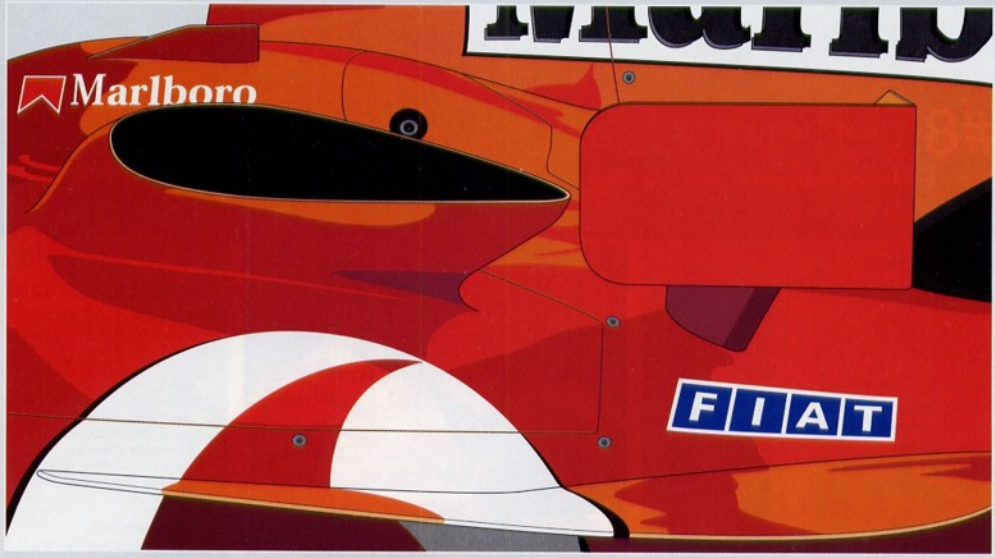
Las soluciones de BAR (arriba) y Williams (izda.) en sus placas desviadoras: refuerzo de carbono en BAR, enlace metálico en Williams.



◀ Derivas laterales complejas

Las derivas laterales parecen uno de los elementos aerodinámicos más simples. Pues no, especialmente este año. Ahora estos elementos son muy complejos, tras las normas técnicas que estipulan que han de ser más grandes que antes. Por consiguiente, los equipos han trabajado mucho tratando de utilizarlos para limitar la resistencia. A pesar de las apariencias, ninguno de los 10 equipos monta derivas planas. Y tal vez las más espectaculares sean las de BAR: véase lo esculpidas que están. Desde el pasado invierno, el equipo trata de adaptar todos los componentes aerodinámicos a las características de los neumáticos Michelin. Las derivas delanteras y traseras, el difusor y el perfil de la suspensión delantera, todo está diseñado para armonizar con la forma de los neumáticos en cualquier situación.

En 2004 las derivas laterales del alerón trasero son más grandes (para ofrecer más espacio a los sponsors), y los equipos se esfuerzan en hacerlas lo más eficaces posible.



Ahora que las chimeneas y nuevas derivas de los winglets han mostrado lo que valen, seguramente se usarán durante el resto del año.

'FERRARI HA REDISEÑADO LAS DERIVAS DE LOS WINGLETS EN LOS PONTONES EN ARAS DE LA EFICACIA'

▲ Mejor con las chimeneas
Desde Mónaco, Ferrari emplea chimeneas en lugar de sus habituales branquias de tiburón como salida del aire caliente de los radiadores; también han rediseñado la deriva lateral del apéndice aerodinámico (o winglet) sobre el pontón (ahora más grande), para poder armonizar la eficacia aerodinámica de estos dos elementos.



▲ Hay cambios en el aire
Llevaría horas describir cada detalle del McLaren: la aerodinámica ha sido objeto de tanto trabajo últimamente que estudiar el MP4-19 desde cualquier ángulo es un placer. Por ejemplo, véase este elemento (arriba) en la entrada de los pontones. Ayuda a dirigir el flujo alrededor y por debajo del coche.

McLaren trabaja como nadie –porque han de hacerlo– para solucionar los problemas de su coche; este elemento pule el flujo de aire.



▲ Jordan se apunta al carro
Después de Ferrari, BAR, Williams y Renault, Jordan se apuntó a la moda del ala en el capó motor en el Nürburgring. Actúa exactamente igual que las otras, es decir, no produce mucho apoyo, pero mejora la eficacia del alerón trasero. Podría conservarse en lo que queda de 2004.

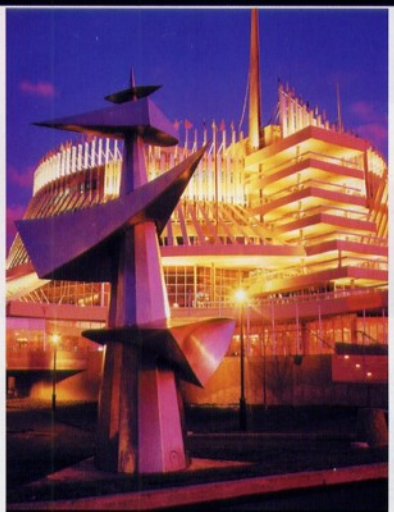
La mitad de los equipos –incluidos los tres más rápidos– llevan un apéndice en el capó motor; una idea que Jordan no podía ignorar.

#8 Vertiginoso y peliagudo

Donde en Mónaco hay guardarraíles, aquí hay muros de hormigón; pero las velocidades son infinitamente superiores

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



Si el gran premio no ha sido suficiente festín para tus sentidos, el Casino de Montreal promete más de lo mismo (sólo que diferente), con sus bares, restaurantes, cabaret y, cómo no, mesas de juego.

Resultados 2003

Ocho primeros carrera

1 **Michael Schumacher**
Ferrari F2003-GA
1h 31m 13,591s
(200,777 km/h)
2 **Ralf Schumacher**
Williams-BMW FW25 +0,784s
3 **Juan Pablo Montoya**
Williams-BMW FW25 +1,355s
4 **Fernando Alonso**
Renault R23 +4,481s
5 **Rubens Barrichello**
Ferrari F2003-GA
+1m 04,261s
6 **Kimi Räikkönen**
McLaren-Mercedes MP4-17D
+1m 10,502s
7 **Mark Webber**
Jaguar R4 +1 vuelta
8 **Olivier Panis**
Toyota TF103 +1 vuelta

Ocho primeros parrilla

1 **Ralf Schumacher**
Williams-BMW FW25
1m 15,529s
(207,861 km/h)
2 **Juan Pablo Montoya**
Williams-BMW FW25 +0,394s
3 **Michael Schumacher**
Ferrari F2003-GA +0,518s
4 **Fernando Alonso**
Renault R23 +0,519s
5 **Rubens Barrichello**
Ferrari F2003-GA +0,614s
6 **Mark Webber**
Jaguar R4 +0,653s
7 **Olivier Panis**
Toyota TF103 +1,069s
8 **Jarno Trulli**
Renault R23 +1,189s

Vuelta rápida

Fernando Alonso
Renault R23, 1m 16,040s
(206,465 km/h)

Horarios

Entrenamientos libres
17.00-18.00 viernes 11 junio
20.00-21.00 viernes 11 junio
14.00-14.45 sábado 12 junio
15.15-16.00 sábado 12 junio
Precalificaciones
18.00 sábado 12 de junio
Calificaciones
19.00 sábado 12 de junio
Carrera
18.30 domingo 13 de junio
Horarios sujetos a variación

¿Quieres ir?

Información circuito
www.grandprix.ca
Tel.: 001 514 350 0000

Según el piloto



Ralf Schumacher

"Siempre espero Canadá con ilusión porque el equipo lo ha hecho bien allí antes: en 2001 gané y el año pasado marqué la pole y fui segundo. El trazado es genial, y para un circuito no permanente los niveles de seguridad son buenos. Pero los reglajes no son nada fáciles. Hace falta un coche bien equilibrado con un elevado nivel de eficiencia aerodinámica y tracción. También hacen falta buenos frenos y mucha potencia. Además, Montreal es una bonita ciudad y la gente es simpática. El antiguo emplazamiento de la Expo y los Juegos en la isla del río St. Laurence posee su propio encanto y el paddock es genial, porque está junto al canal olímpico. Todo esto hace del GP de Canadá uno de los platos fuertes de la temporada".



MONTREAL
Número de vueltas 70
Longitud circuito 4,361 km
Distancia 305,270 km



¿El piloto de F1 más joven? Con 19 años, Mike Thackwell era joven, sí, pero ¿disputó el GP?

ARCHIVO LAT; GETTY IMAGES

RINCÓN HISTÓRICO

La baza del tercer coche en F1

Hoy día todo está limitado, pero antes un equipo podía hacer correr más de dos coches

Una de las respuestas más manidas al problema de las parrillas menguantes en F1 en años recientes ha sido hacer correr equipos de tres coches, cosa que algunos de ellos ya pueden hacer en los libres del viernes. Pero la idea de que los concursantes existentes hinchen la parrilla no es nueva. En los primeros tiempos del campeonato del mundo había muchos equipos y concursantes con varios coches, una práctica aún vista en el GP de Canadá de 1980, cuando cuatro Williams participaron en las calificaciones.

A los FW07B de los pilotos titulares del equipo, Alan Jones (campeón del mundo ese año) y Carlos Reutemann, los acompañaron dos inscritos semioficiales: un Williams FW07 RAM/Penthouse Rizla Racing para Rupert Keegan, que corría desde el GP de Gran Bretaña, y otro para el californiano Kevin Cogan, inscrito por RAM/Rainbow Jeans Racing.

A pesar de la evidente superioridad del chasis –Jones ganó y Reutemann fue segundo– Keegan y Cogan no se calificaron. Eso sí, estaban bien acompañados, ya que Jody Scheckter, vigente campeón en título, tampoco consiguió calificar su Ferrari.

Tyrrell también inscribió un tercer 010 en Canadá para Mike Thackwell, junto a Jean-Pierre Jarier y Derek Daly. Thackwell se calificó (ese mismo año en Holanda, con Arrows, no lo logró) y se convirtió en el piloto más joven en disputar un GP, aunque como éste se detuvo en la primera vuelta y Jarier se subió a su coche para la nueva salida, sigue habiendo polémica sobre si realmente tomó parte en la carrera.

Podría haber habido otro equipo múltiple en Canadá 80 si Lotus hubiera optado por hacer correr un tercer coche. Así lo hicieron en las tres carreras anteriores, empezando en Austria, y allí debutó Nigel Mansell.

La costumbre de hacer correr coches de más cayó en desuso a mediados de los 80, y fue Renault el último equipo en hacer correr un tercer chasis. En Portugal 84 Philippe Streiff fue el piloto extra; François Hesnault lo fue en Alemania un año más tarde.

Stewart Williams

'RENAULT FUE EL ÚLTIMO EQUIPO QUE HIZO CORRER UN TERCER CHASIS: FRANÇOIS HESNAULT EN ALEMANIA 85'

BOLA DE CRISTAL

¿Quién dijo 'Canadá aburrido'?

Circuito rompecoches y uno de los más rápidos de todos



Schumi desbancó a los Williams en 2003.

El Circuit Gilles Villeneuve sería poco popular si estuviera en medio del monte. Pero no lo está. Situado en una isla artificial en el río St. Laurence, está a tiro de piedra del centro de Montreal, y disfruta de uno de los marcos más excepcionales del calendario. Y en pleno mes de junio, con la brisa fresca que llega del cercano canal olímpico de remo, las condiciones de trabajo en el paddock son ideales.

El circuito es completamente plano y, sobre el papel, nada más que una serie de rectas unidas por cinco chicanes. Pero la superficie desigual y los muros de hormigón mantienen la atención del piloto en cada metro de sus 4,3 km.

La última chicane es un buen ejemplo de los peligros que aguardan a los imprudentes. Se llega a más de 315 km/h, y sólo un pequeño piano indica la entrada; es difícil de situar porque además el asfalto sigue todo recto para convertirse en la entrada del pit lane. Si te equivocas en la primera parte, estarás en un buen aprieto.

Y a la salida de esa chicane, a poco más de medio metro del borde de la pista, espera un robusto muro. Un eslogan sobre el hormigón suele decir *'Bienvenue au Québec'*: en años pasados también ha dicho adiós a diversos pilotos. Algunos nombres famosos –M. Schumacher, J. Villeneuve, D. Hill– han dejado su tarjeta de visita en forma de goma negra. Como decía Hill: "Ahí no se puede ganar mucho tiempo pero, amigo, es implacable".

Eso viene a resumir un circuito rompedor para los coches –muchos pianos y baches– y en el que además es difícil pilotar, porque hay que usar unos reglajes de baja carga aerodinámica con el fin de preservar la velocidad punta.

Es el segundo circuito más veloz después de Monza, y aún lo será más en 2004. El año pasado, el Williams-BMW del poleman Ralf Schumacher giró en 1m 15,5s, sobre una pista que se secaba. Con el desarrollo de neumáticos, ese crono caerá y la carrera quedará resuelta en menos de 90 minutos. Pero, como todo en Montreal, seguramente será muy movida.

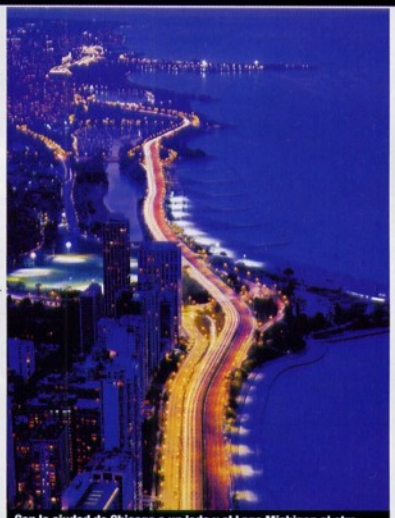
Maurice Hamilton

#9 Ya es verano en Indianápolis

Adiós al frío otoñal y chubascos del año pasado; ahora el GP de EE UU va a rebufo de las 500 Millas en junio

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



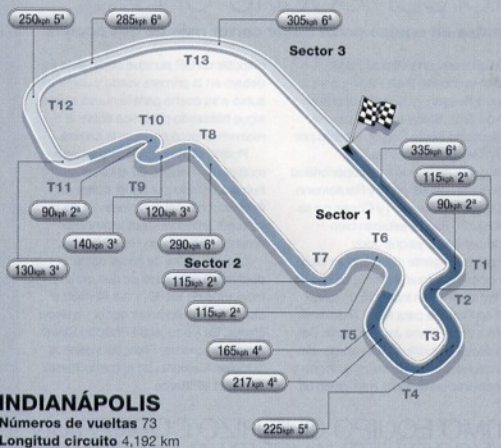
Con la ciudad de Chicago a un lado y el Lago Michigan al otro, Lakeshore Drive (arriba) es uno de los parajes más espectaculares que combinar con la visita al Indianapolis Motor Speedway.

Según el piloto



Nick Heidfeld

"Se llega a la primera curva a gran velocidad, y la frenada es fuerte, así que es la mejor oportunidad de adelantamiento. Se sale del óvalo y se entra en el *infield* con una chicane derecha-izquierda. La larga derecha siguiente es a fondo, pero lleva a una derecha más cerrada y delicada, ya que estás frenando. Luego viene una derecha muy rápida y una izquierda larga en tercera. Es necesaria una buena salida de la siguiente derecha para ganar velocidad en la recta y poder adelantar en la izquierda en segunda. Siguen dos curvas muy lentas, en primera, y una derecha en tercera. Una derecha larga a fondo lleva a la peraltada, que es algo especial para la F1, pero demasiado fácil. Es genial, pero no supone ningún reto".



INDIANÁPOLIS

Números de vueltas 73
Longitud circuito 4,192 km
Distancia 306,016 km

Resultados 2003

Ocho primeros carrera

1 **Michael Schumacher**
Ferrari F2003-GA
1h 33m 35,997s
(196,164 km/h)
2 **Kimi Räikkönen**
McLaren-Mercedes
MP4-17D +18,258s
3 **Heinz-Harald Frentzen**
Sauber-Petronas C22 +37,964s
4 **Jarno Trulli**
Renault R23B +48,329s
5 **Nick Heidfeld**
Sauber-Petronas +56,403s
6 **Fernando Alonso**
Renault R23B +1 vuelta
7 **Giancarlo Fisichella**
Jordan-Ford EJ13 +1 vuelta
8 **Justin Wilson**
Jaguar-Cosworth R4 +2 vueltas

Ocho primeros parrilla

1 **Kimi Räikkönen**
McLaren-Mercedes
MP4-17D 1m 11,670s
(210,565 km/h)
2 **Rubens Barrichello**
Ferrari F2003-GA +0,124s
3 **Olivier Panis**
Toyota TF103 +0,250s
4 **Juan Pablo Montoya**
Williams-BMW FW25 +0,278s
5 **Ralf Schumacher**
Williams-BMW FW25 +0,408s
6 **Fernando Alonso**
Renault R23B +0,417s
7 **Michael Schumacher**
Ferrari F2003-GA +0,524s
8 **David Coulthard**
McLaren-Mercedes
MP4-17D +0,627s

Vuelta rápida

Michael Schumacher
Ferrari F2003-GA, 1m 11,473s
(211,145 km/h)

Horarios

Entrenamientos libres
18.00-19.00 viernes 18 junio
21.00-22.00 viernes 18 junio
15.00-15.45 sábado 19 junio
16.15-17.00 sábado 19 junio
Precalificaciones
19.00 sábado 19 de junio
Calificaciones
20.00 sábado 19 de junio
Carrera
19.00 domingo 20 de junio
Horarios sujetos a variación

¿Quieres ir?

Información circuito
www.usgpindy.com
Tel.: +001 317 492 6700



Watson dio a Penske su mejor resultado en F1 en EE UU: sexto en Watkins Glen en 1976.

ARCHIVO LAT; GETTY IMAGES; CLIVE MASON/GETTY IMAGES

RINCÓN HISTÓRICO

El sueño de un equipo USA en F1

Pocos pilotos norteamericanos han aceptado el reto de la F1; y menos equipos aún

Los problemas de la F1 para arraigar en EE UU se han visto acrecentados por el hecho de que dicho país ya no cuenta con un equipo de F1. De hecho, aparte de cuando la Indy 500 formaba parte del calendario de F1 en los años 50, sólo ha habido cuatro equipos norteamericanos esporádicos: el Anglo American Racers de Dan Gurney, Vel's Parnelli Jones Racing, Penske Racing y Beatrice Haas-Lola.

AAR y Penske tienen sendas victorias en F1 en su haber, pero ninguno estuvo cerca de ganar 'en casa' (aunque americanos de nombre, todos salvo Parnelli construían sus coches en Inglaterra).

Gurney se calificó tercero en el GP de EE UU 67 en Watkins Glen, pero abandonó con su Eagle-Weslake. El equipo sucumbió a la falta de dinero y motores poco fiables en 1968, y pasaron seis años antes de que EE UU volviera a afrontar la F1.

Los equipos de Roger Penske y Parnelli Jones debutaron a finales de 1974. Mario Andretti calificó su VPJ4 tercero en Watkins Glen, pero fue descalificado por arrancar a empujón en la parrilla; Mark Donohue, con el Penske PC1, abandonó.

La muerte de Donohue en Austria en 1975 afectó mucho a Penske, pero en Watkins Glen John Watson calificó el viejo PC1 12º, y acabó noveno. Andretti calificó el VPJ4 quinto esta vez, pero se vio forzado a abandonar.

En el nuevo GP de EE UU Oeste en Long Beach, en 1976, Andretti volvió a abandonar, en la que sería la última carrera del VPJ, y Watson no se clasificó. Pero una emotiva victoria de Watson en Austria con el nuevo PC4 significaba que Watkins Glen (ahora GP de EE UU Este) ofrecía una auténtica ocasión de ganar en casa. Su sexto lugar pudo haber sido mejor de no errar los reglajes aerodinámicos.

La retirada de Penske en 1976 nos dejó, casi 10 años después, con el poco competitivo equipo Haas como último equipo yanqui en F1. Alan Jones y Eddie Cheever abandonaron en la única carrera en casa del equipo, el GP de EE UU 86, en Detroit.

Stewart Williams

'TRAS LA EMOTIVA VICTORIA DE WATSON EN AUSTRIA, EN WATKINS GLEN PODÍA HABER VICTORIA EN CASA'

BOLA DE CRISTAL

La Indy 500 puede herir al GP

Fecha veraniega para EE UU, pero su popularidad decae



La lluvia salvó los trastos de Schumi en 2003.

El año pasado, la temperatura no pasó de 16ºC en todo el fin de semana. Es lo que cabría esperar en Indiana a finales de septiembre. Pero con su nueva fecha en junio, para aprovechar la logística del desplazamiento a Canadá la semana anterior, seguramente Indianápolis va a plantear problemas distintos, porque las temperaturas bien podrían doblarse.

En 2003, las tormentas invadieron el medioeste durante gran parte del fin de semana y, paradójicamente, el resultado fue una gran carrera, con el conjunto Schumacher/Ferrari/Bridgestone que jugó sus bazas en mojado. Esta vez, si el principal escollo es un asfalto abrasador, tal vez también favorezca a los más consistentes Bridgestones.

No obstante, esta combinación de óvalo e *infield* no castiga demasiado los neumáticos. La degradación no es elevada pero las velocidades punta sí. Con los 340 km/h previstos en la recta principal, el objetivo es maximizar la aerodinámica dejando el apoyo suficiente para el *infield* y sus absurdas curvas nueve y 10.

La tracción es importante, sobre todo en la curva 11, que lleva a los coches al óvalo y la recta principal. Lo bueno de esta ancha recta es que alienta los intentos de adelantamiento. 'Intentos', eso es, porque fue aquí que el año pasado se esfumaron las opciones al título de Juan Pablo Montoya, cuando los comisarios le penalizaron por embestir al Ferrari de Rubens Barrichello. Tanta más razón, pues, para que los ruidosos aficionados colombianos animen aún más a su héroe.

Los organizadores podrán dar gracias por la presencia suramericana. Se dice que colocar el GP tres semanas después de las 500 Millas ha perjudicado la venta de entradas, que ya sufría los efectos del dominio de Schumi este año y que no se había llegado a recuperar del fiasco de Ferrari con las órdenes de equipo en 2002.

Esta edición podría tratar de mucho más que del calor en Indiana. Podría tratar del futuro de la carrera misma.

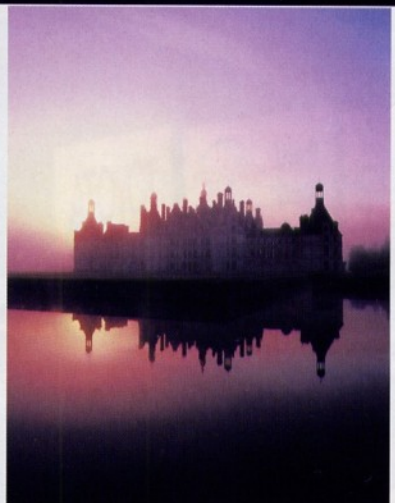
Maurice Hamilton

#10 A ver si aquí despega Williams

El doblete de los hombres de Frank aquí el año pasado tal vez les ayude a volver a luchar en cabeza con Ferrari

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



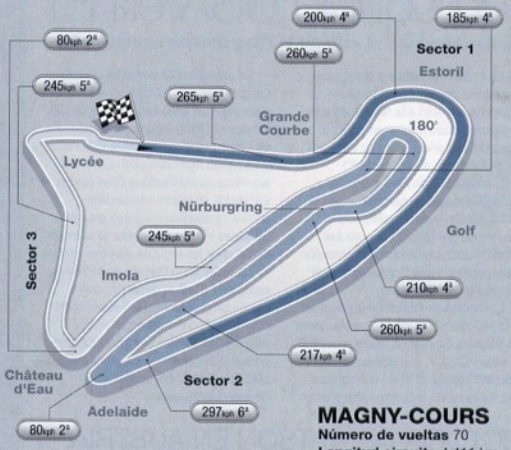
Puede que Magny-Cours esté en medio de ninguna parte, pero está rodeado de preciosas carreteras, y a un par de horas se encuenta el Chateau de Chambord, sobre el río Closson.

Según el piloto



Mark Webber

"Soy uno de los pocos pilotos a quienes les gusta Magny-Cours. Suele haber un buen ambiente en el paddock y puede ser una gran carrera. La pista es una de las más lisas del mundo. La primera curva es bastante fácil, le sigue Estoril, la derecha larga, que puede ser delicada. La horquilla es muy lenta, hay que frenar muy fuerte y luego viene una chicane muy rápida; es muy satisfactorio tomarla bien con un F1. Después de la paella viene la parte en que se suelen producir adelantamientos: otra chicane y la cerrada derecha de Chateau d'Eau. El final de la vuelta siempre ha sido un desastre. El año pasado lo cambiaron, pero los grandes pianos en la última curva desequilibran mucho el coche".



MAGNY-COURS
Número de vueltas 70
Longitud circuito 4,411 km
Distancia 308,586 km

Resultados 2003

Ocho primeros carrera
1 **Ralf Schumacher**
Williams-BMW FW25
1h 30m 49,213s
(203,866 km/h)
2 **Juan Pablo Montoya**
Williams-BMW FW25
+13,813s
3 **Michael Schumacher**
Ferrari F2003-GA +19,568s
4 **Kimi Räikkönen**
McLaren-Mercedes
MP4-17D +38,047s
5 **David Coulthard**
McLaren-Mercedes
MP4-17D +40,269s
6 **Mark Webber**
Jaguar R4 +1m 06,380s
7 **Rubens Barrichello**
Ferrari F2003-GA +1 vuelta
8 **Olivier Panis**
Toyota TF103 +1 vuelta

Ocho primeros parrilla
1 **Ralf Schumacher**
Williams-BMW FW25
1m 15,019s (211,674 km/h)
2 **Juan Pablo Montoya**
Williams-BMW FW25 +0,117s
3 **Michael Schumacher**
Ferrari F2003-GA +0,461s
4 **Kimi Räikkönen**
McLaren MP4-17D +0,514s
5 **David Coulthard**
McLaren MP4-17D +0,609s
6 **Jarno Trulli**
Renault R23 +0,948s
7 **Fernando Alonso**
Renault R23 +1,068s
8 **Rubens Barrichello**
Ferrari F2003-GA +1,147s

Vuelta rápida
Juan Pablo Montoya
Williams-BMW FW25
1m 15,512s (210,292 km/h)

Horarios
Entrenamientos libres
11.00-12.00 viernes 2 de julio
14.00-15.00 viernes 2 de julio
9.00-9.45 sábado 3 de julio
10.15-11.00 sábado 3 de julio
Precalificaciones
13.00 sábado 3 de julio
Calificaciones
14.00 sábado 3 de julio
Carrera
14.00 domingo 4 de julio
Horarios sujetos a variación

¿Quieres ir?
Información circuito
www.magnyf1.com
Tel.: +033 3 8621 8000



¿Alguna vez lucharon más dos pilotos por la posición que Fangio (dcha.) y Hawthorn?

ARCHIVO LAT; GETTY IMAGES; CLIVE MASON/GETTY IMAGES

RINCÓN HISTÓRICO

El gran triunfo de Mike Hawthorn

Francia 53 fue reñido a más no poder: una contienda heroica entre Hawthorn y Fangio

Dada la antigua relación de amor-odio entre franceses e ingleses, resulta irónico que el primer inglés que ganó un GP puntuable, Mike Hawthorn, lo hiciera en el GP de Francia 53 en Reims. Hasta entonces, Argentina e Italia habían dominado el GP de Francia. Cómo no, las victorias argentinas fueron de Juan Manuel Fangio, en 1950 y 1951, aunque esta última compartida con Luigi Fagioli, y en 1952 triunfó otro italiano, Alberto Ascari.

La edición de 1953 fue con mucho la carrera más emocionante del campeonato del mundo hasta entonces. Por primera vez en la historia, seis pilotos –Hawthorn, Fangio, Froilán González, Ascari, Giuseppe Farina y Luigi Villoresi– acabaron en la vuelta del líder, separados por apenas 1m 16s. Hasta entonces, las carreras más disputadas habían sido el GP de Alemania 51 en el Nürburgring, con cinco pilotos en la vuelta del líder, aunque separados por siete minutos, y el de Italia 52 en Monza, cuando sólo dos minutos separaron a los cuatro primeros tras 80 vueltas.

Aunque Reims media 8,300 km, la proeza seguía siendo notable, porque se tardó 2h 45m en recorrer las 60 vueltas. Aún más asombroso fue la diferencia de sólo 4,6s entre los cuatro primeros. González, con menos gasolina, fue el primer líder y se escapó hasta su repostaje en la vuelta 30. La parada sólo duró 27s, pero le relegó al sexto puesto.

En la vuelta 32 Hawthorn se colocó en cabeza, y luego Fangio y Mike intercambiaron el liderato otras 10 veces en las 28 vueltas restantes. Y durante ese tiempo, el Ferrari 500 de Hawthorn, el Maserati A6GCM de Fangio y el Ferrari 500 de Ascari rodaron metidos en un segundo.

Hawthorn se puso en cabeza por última vez en la vuelta 57, y la mantuvo hasta el final. Fangio acabó a un segundo pero casi perdió el segundo lugar ante un González al ataque, que quedó tercero a 0,4s del argentino. Ascari cedió otros 3,2s.

Stewart Williams

'JUAN MANUEL FANGIO Y MIKE HAWTHORN INTERCAMBIARON EL LIDERATO 10 VECES EN 28 VUELTAS'

BOLA DE CRISTAL

Una (pre) calificación decisiva

Una pista delicada, ésta, en la que la temperatura es crucial



Buenos tiempos: Williams brilló en 2003.

Más que ninguna otra carrera del calendario, ésta puede verse muy influida por la sesión de precalificación del sábado. Es lo de siempre, claro: la primera sesión a una vuelta determina el orden de salida para la segunda, cuando se deciden las plazas de la parrilla. El más rápido en la precalificación saldrá el último para calificarse y, en Magny-Cours, eso puede importar mucho.

La pista de 4,4 km tiene poco que decir a su favor en cuanto a ambiente o grado de dificultad. Situado en la región de la Borgoña, en el centro de Francia, Magny-Cours es bastante plano y un poco anodino; una 'instalación' automovilística. Pero a los pilotos les gusta, porque es muy liso y el asfalto no parece acabar en el mal estado que arruina otros circuitos, un año sí y otro también.

Pero la pista tiene un truco en reserva. Es de lo más sensible a la temperatura. Probar en Magny-Cours es una pérdida de tiempo. Tras un par de vueltas a las nueve de la mañana, un piloto puede machacar el récord de vuelta. Pero la creencia de que un retoque técnico ha obrado milagros queda pronto descartada, ya que se pasa el resto del día tratando de igualar dicha prestación, para encontrar que los tiempos vuelven a salir cuando la jornada se acaba.

Para cuando empiece la sesión de calificación, la tarde estará cambiando. La variación no será tan acusada como al principio y al final del día, pero podría bastar para cambiarlo todo cuando le llegue el turno de ir a por la pole al último en salir, el más veloz en la primera sesión.

Dicho esto, adelantar es tan difícil como en todas partes, pero no imposible. La horquilla de Adelaida es el mejor punto, y menos mal, porque la tan cacareada modificación de la última curva el año pasado –se suponía que en aras de los adelantamientos– ni se notó. En 2003 los Williams dominaron. Veremos si esta vez habrá más de lo mismo. Empezando con la sesión de precalificación.

Maurice Hamilton

Querido Jacques:
Parece que tu avión ha sido visto en las cercanías del Circuit Paul Ricard del Tío Bernie, y eso ha disparado los rumores de que a lo mejor San Francisco podría dejar que te soltaras al volante de uno de sus FW26 en una fecha indeterminada. No me lo puedo creer.

Tal vez sea porque él y Patrick han recordado que, en una encarnación anterior, les hiciste ganar un título o, quizá de forma menos halagadora, porque sólo Scott Dixon y Steve Soper parecen estar disponibles para probar la susodicha máquina, aparte, claro está, de Ralfie, Montie y el tragamillas de Gené. Pero como los dos primeros están volviendo majaras a los patriarcas de Grove, un viajecito nostálgico con su viejo colega Villanueva podría ser una solución oportuna.

En fin, tengo entendido que has estado entrenando duro con la esperanza de efectuar un retorno en serio a la F1. En cuyo caso, tengo que preguntar qué ha pasado por tu mente a la luz de las ambiciosas prestaciones de los bólidos de Mr. David Richards, alias BAR-Honda 006. Estoy seguro de que si alguien te hubiera dicho hace dos años que un BAR andaría por Mónaco luchando por la pole position habrías concluido que tu interlocutor había empinado demasiado el codo. Con todo, es un indicativo de lo caprichosamente impredecible que puede ser la F1 que un coche que ha pasado la mayor parte de su existencia tirado en el arcén mientras los mecánicos se hacían las tostadas sobre los restos de su Honda V10, se transforme de repente en uno de los favoritos para derrocar a los rojos.

No hagas caso, Jacques, la vida rara vez tiene sentido. Tal vez por eso acabes donde empezaste: en Williams.

Por cierto, ¿todavía andas con ese pulcro monitor de esquí amigo y mánager tuyo? Las cosas no son exactamente las mismas en BAR sin esas tensiones latentes entre Bollock y DR. Claro que no sería disparatado que lamentaras no haber aceptado la oferta de Richards de tomarte un año sabático en la CART en 2003 antes de volver a la F1 este año para acabar tu contrato. De ese modo bien podrías haber conservado tu puesto junto a Button y Sato nunca habría llegado a saborear la gloria.

El problema es que Frank y Patrick se van a preocupar muy poco por ti. Nada personal, que yo sepa. Sólo que igual que alguna gente es alérgica a los gatos, las ranas o los conejos, durante gran parte del tiempo la dirección de Williams es alérgica a los pilotos de carreras.

Supongo que a lo mejor Bernie podría lanzarse en picado y ofrecer algún tipo de incentivo comercial a Frank para devolverte al redil de la F1. Después de todo, tuvo un poco de arte y algo de parte en lo de traerte a la F1 allá en 1996, cuando eras uno de aquéllos que sólo sabían girar a la izquierda en EE UU, con nada más que un nombre famoso y lleno de esperanzas. Hoy en día, no obstante, puede que sea un poquito más difícil llamar su atención, pues está bastante liado haciendo y deshaciendo con los bancos y los fabricantes.

Creo que Bernie sabe apreciar que formas parte del selecto puñado dispuesto a luchar rueda con rueda con el dichoso Michael, como todos vimos cuando intentó merendársete en Jerez en 1997 y fue él quien acabó en la puzolana. Y es que de vez en cuando no sale el mejor parado, como tuvimos ocasión de recordar en Mónaco, cuando todo el principado se puso de pie como activado por un resorte cuando el 'Uno Rojo' salió del túnel a tres ruedas.

No creo que lleguemos a entender nunca del todo qué sucedió allá en la oscuridad profunda, pero he de reconocer que pareció una riña de patio de colegio en la que el matón de la clase se lleva un rodillazo en la ingle de otro alumno cuando el *profe* no mira. Huelga decir que los hombres de Maranello se pasaron más tiempo discutiendo el asunto del que suelen tardar los del Vaticano en encontrar un nuevo Papa. Y la mirada glacial de Michael reflejaba su convicción de que lo habían dejado limpio deslealmente, aunque los comisarios concluyeron que esto fue como tropezar con una baldosa suelta, nada más.

Por cierto, Jacques, Michael volviendo a boxes a tres ruedas me recordó la vez que tu padre, Gilles, hizo otro tanto con un 312 T4 en Zandvoort, en el Gran Premio de Holanda de 1979. ¿Y la diferencia entre tu viejo y Michael? Cuando Gilles abandonó, los aficionados se lamentaron; cuando Michael se retiró en Mónaco, manifestaron su regocijo a voz en cuello.

Te saluda cordialmente,

Mr PADDOCK



MARK THOMPSON/GETTY IMAGES

'Si alguien te hubiera dicho que un BAR lucharía por la pole en Mónaco, habrías concluido que la había empinado demasiado'