TÉCNICA McLAREN MP4/4 DE 1988 CONTRA FERRARI F2004



F1 RACING

100% FORMULA 1

NOVIEMBRE 2004 - Nº 69 - 4,95 €



REVELAMOS UN PLAN CONFIDENCIAL

SUPEREQUIPO RUSO DE F1...

... TOTALMENTE NUEVO Y LISTO PARA CORRER A PARTIR DE 2006

¿LA CLAVE DEL ÉXITO?

FORZA FERRARI INTERNATIONAL

MARANELLO APUESTA POR LA 'GLOBALIZACIÓN'

ENTREVISTA EXCLUSIVA

HAKKINEN MÁS EN FORMA QUE NUNCA

"MI REGRESO A LA F1 IBA EN SERIO AL 110%"

GUERRA DE NEUMÁTICOS

BRIDGESTONE vs MICHELIN

AQUÍ SE GANAN LAS CARRERAS DE FÓRMULA 1

NADIE MÁS TE LO VA A DECIR

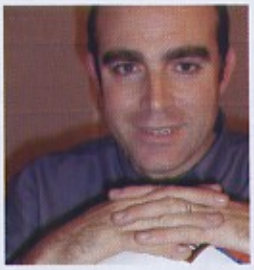
ALONSO

¿TIENE LO QUE HAY QUE TENER?

Él dice que sí, *F1 Racing* dice que hay que dar tiempo al tiempo

8 424094 000586 00069

El negocio de Flavio



Seguro que todos hemos oído hablar de las andanzas, aventuras y desventuras de ese italiano que posee el secreto del eterno bronceado que encandila a modelos y cantantes y que, además, dirige un equipo de Fórmula 1. ¿A que sabéis de quién estoy hablando? Cómo no. Es el *gentleman* de Renault (ex Benetton), Flavio Briatore. ¿Por qué os hablo del personaje en cuestión? Pues porque muchas veces me saca (a mí y a muchos) de quicio todo lo que hace.

Su estrategia de toda la temporada ha estado muy clara. Creo que los buenos resultados iniciales de Jarno Trulli y los problemas de Fernando Alonso no eran producto de la casualidad ni de la suerte. La mano de Flavio estaba detrás, o al menos eso pienso. Trabajó a fondo para que Trulli obtuviera una buena imagen, buenos resultados, para así poder colocarlo en un equipo de cara al próximo año, ya que en su mente estaba prescindir de su compatriota para traerse a otro piloto (que acabó siendo Giancarlo Fisichella).

Trulli subió como la espuma, superando incluso al meteórico Fernando Alonso. Ganó en Mónaco y no lo hizo del todo mal... hasta que Flavio se cansó de él. Decidió que era el momento de cambiar, así que ni corto ni perezoso le 'cargó el muerto' de los malos resultados del equipo en las últimas carreras (olvidando incluso algunas actuaciones poco afortunadas de Fernando).

Le llamó y le dijo de un día para el otro que no contaba ya con él (claro, Jarno ya había confirmado su fichaje por Toyota para 2005). Le echó de la noche al día y se trajo a Jacques Villeneuve, desenpolvándolo del baúl de los recuerdos, para ponerlo de nuevo en circulación. En China ya vimos lo que pasó, luego Jarno Trulli no era tan malo, ¿no? Flavio Briatore es el maestro de maestros en eso de la conspiración, las artimañas y los dobles juegos. Lo hace muy bien y tal vez gracias a eso la F1 y el equipo Renault siguen estando donde están. Lo único que quiero creer es que la próxima víctima no será Fernando Alonso, que ya ha dicho que ha visto pasar a muchos pilotos por los equipos en que ha estado y que él siempre se ha quedado. Esperemos que no haya una primera vez.

Xavier Pérez Giménez

nuestras firmas

> Steve Cooper
Llega a *F1 Racing* procedente de *Motorsport News* y *Autosport*, y aterriza en la redacción con una función bien definida: acosar a sus contactos para componer mes a mes nuestra reputada sección de noticias, Pitpass. También le mandamos a hablar con Fernando Alonso para que nos diera otra lectura sobre el as español (página 24).



> Peter Windsor
Nuestro Peter (helo aquí con James Hunt en los años 70) suele adoptar amplias perspectivas. Por ejemplo (página 32): ¿hasta qué punto Ferrari tiene éxito por haberse internacionalizado, como un gran club de fútbol? También se sumerge en la guerra de neumáticos (página 38) y evoca el arte de conducir con Stewart (página 74).



> Steve Matchett
Pocos periodistas de F1 han tenido la experiencia práctica de nuestro redactor técnico. Steve fue mecánico en Benetton durante los años gloriosos de Schumi, 1994-95, y este mes nos explica por qué el McLaren MP4/4 de 1988 y el Ferrari F2004 de este año son los monoplazas de F1 más grandes de todos (página 44).



> Matt Bishop
Es una lástima que el Button-gate echara por tierra los planes de Mika Häkkinen para volver a la F1 con Williams, o recalara en su defecto en BAR-Honda. Pero iba en serio al 110%, como él mismo explicó a *F1 Racing* (página 66) cuando nuestro gran jefe Matt Bishop le llamó para hacerle las preguntas que sólo *F1 Racing* podía hacer.



F1 RACING

administración y redacción
Álava 140, 7ª planta
08018 Barcelona
teléfono
93 241 81 00
fax 93 414 45 34
e-mail
f1racing@immpress.es
delegación comercial Madrid
Pizarro 5, 4º B
28004 Madrid
teléfono
91 522 06 86
fax 91 521 28 97
editor
Franc Machado
director
Xavier Pérez
redacción
Valentí Fradera

colaboradores
Javier del Arco
Joan Villadelprat
Xavier Guillén
jefe de producción
Guillermo Escudero
maquetación
Montserrat Planas
fotomecánica
Jéssica Cabana
Carolina Rodríguez
dirección comercial
Albert Montserrat
responsable comercial
Roger Roca
publicidad.f1racing@immpress.es
comerciales
Eva Matute, Iván Arroyo
responsable de suscripciones
Oriol Rodríguez
suscripciones@immpress.es

editor in chief
Matt Bishop
associate editor
Stéphane Samson
managing editor
Stewart Williams
news editor
Steve Cooper
chief sub-editor
John Lilley
staff writer
Dom Taylor
consultant editor
Peter Windsor
editor at large
Alan Henry
technical editor
Steve Matchett

art editor
Frank Foster
picture editor
Eddie Judd
senior designer
Jody Hockley
secretary
Bianca Stephens

fotografía
Darren Heath
agencias de fotografía
LAT, Getty Images

publishing director
Karl Penn
associate publisher
Robin Shute

international commercial manager
James Watson
business development manager
Dan Handscomb
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
sales director
John Chambers

F1 Racing es una marca comercial de Haymarket Magazines Ltd. utilizada bajo licencia por Interactivos, Motor y Música Press, S. L. U. en español.

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

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

Depósito Legal: B-4893-1999
Precio para Península 4,95 €
Precio para Islas Canarias, Ceuta y Melilla 5,10 €
PRINTED IN SPAIN
impresión Litografía Rosés
distribución Dispaña

• La reproducción total o parcial de textos, fotos o ilustraciones sin permiso por escrito del editor está prohibida.
• Aunque el contenido de *F1 Racing* se revisa con esmero, ni el editor ni el impresor pueden aceptar responsabilidad por errores u omisiones.
• Interactivos, Motor y Música Press, S. L. U. 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, físico o telemáticamente, aquí reproducido.
• *F1 Racing* se publica 12 veces por año.
© Haymarket Corporate Media 2004

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

haymarket

Contenido

Noviembre 2004

OFERTA DE SUSCRIPCION EN LA PÁGINA 37

>Secciones

6 **Parade**
Las mejores instantáneas del mes

EN PORTADA
10 **Pitpass**
Con Ford fuera, ¿quién tiene en mente la F1?

16 **Joan Villadelprat**
El futuro de la F1 son los equipos privados

18 **Javier del Arco**
Otro récord para Schumi, si, pero...

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

94 **Previo GP: Japón**
La F1 en Suzuka, el circuito que lo tiene todo

96 **Previo GP: Brasil**
Este año sí: Rubens puede ganar en casa

98 **Bandera negra: Bill Ford**
Adiós al gran pedigrí de Ford en F1

>Artículos

EN PORTADA
24 **¿Algún problema, Fernando?**
Alonso ya ha llegado, pero el trabajo no está todo hecho. Hay que centrarse y apretar.

EN PORTADA
32 **Ferrari International**
La organización Ferrari es tan perfecta porque ha internacionalizado el equipo.

EN PORTADA
38 **A vueltas con los neumáticos**
La guerra entre Michelin y Bridgestone es tan intensa y creativa como cualquier otra en F1.

EN PORTADA
44 **Los F1 más triunfales**
Ningún F1 ha tenido tanto éxito como el McLaren de 1988 y el Ferrari de 2004.

52 **La familia ferrarista**
Los cinco miembros clave de Ferrari hablan de Schumi, el gran campeón de la Scuderia.

60 **Entrevista: Peter Sauber**
El patrón suizo ha elegido a Jacques porque "su experiencia e imagen" son las adecuadas.

62 **Entrevista: Oriol Servià**
A la chita callando, el piloto catalán sigue haciendo las Américas y dejando su sello.

EN PORTADA
66 **¿Volverá Mika a la arena?**
De momento no, pero el dos veces campeón del mundo quería volver a la F1 "al 110%".

72 **Entrevista: Olivier Panis**
El último piloto francés se retira de la competición activa pero seguirá en Toyota.

74 **Clase magistral de Stewart**
Con 65 años, el tricampeón sigue trabajando para Ford y conduciendo como los dioses.

78 **Crónica GP: Italia**
Nadie lo creía posible pasadas cinco vueltas, pero Ferrari se alzó con el doblete en casa.

86 **Crónica GP: China**
El segundo gran premio nuevo del año dio la segunda victoria consecutiva a Barrichello.



24

Alonso: tiempo al tiempo
En 2004 Fernando Alonso se ha visto superado más de una vez por un menos exuberante Jarno Trulli. ¿Por qué?

F1 RACING

Fotografía Portada Steven Tee/LAT **Fotografías Contenido** Duncan Heath, Lorenzo Bellanca/LAT, Archivo LAT, Michael L. Levitt/LAT, Rubrick Llewelyn-Davies, Andy Ebl **Agradecimiento especial a** Emma Bearpark, Carrie Bond, Hanspeter Brack, Ian Brown, Wayne Campbell, Luca Colleoni, Didier Cotin, Maria Escribano, Ross Gregory, Martin Harrison, Anita Hayat, Silvia Hoffer, Hannelore Gurdi Hönensiner, Chris Hughes, Rachel Ingham, Ron Julian, Agnès Kaiser, Ellen Kolby, Bob Lobel, Bradley Lord, Ruth Mullawinson, Tracy Novak, Severine Ray, Charlie Reid, Ros Ryder, Desmond Tumulty, Alistair Watkins, Ilkz Wendtland, Chris Wilcox, Richard Woods

Próximo número El próximo número de *F1 Racing* saldrá a la venta el día 12 de noviembre



>32
Ferrari volvió triunfal a Monza, pero ¿sigue siendo un equipo italiano?

>62
F1 Racing se pone al corriente de la aventura americana de Oriol Servià.





>74
El gran Stewart nos enseña en qué consiste el arte de conducir.



>66
Mika está en forma y preparado, pero tiene que llamar el equipo adecuado.

>44
El irremplazable McLaren de 1988 posee el mejor índice de triunfos en F1.





>38
La guerra de neumáticos ha sido encarnizada en 2004.

parade

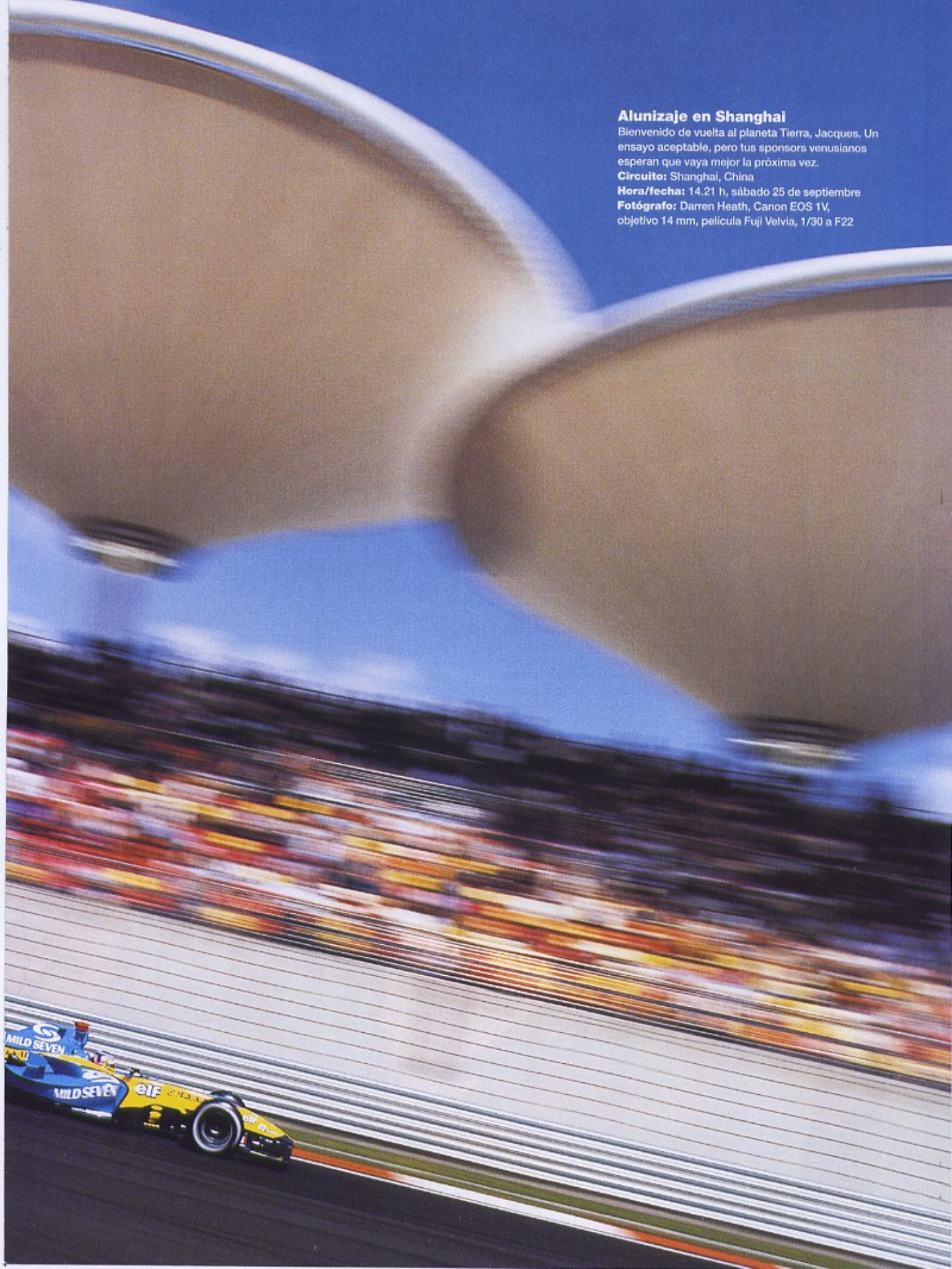




Las cuatro esquinas
Rubinho echa una mirada a los Bridgestone que le mantuvieron por lo negro cuando se lanzó a por la pole en Monza a una media de 260 km/h.
Circuito: Monza, Italia
Hora/fecha: 14.40 h, sábado 11 de septiembre
Fotógrafo: Rainer W. Schlegelmilch,
Canon EOS 1V, objetivo 17-35 mm, película Fuji Velvia, 1/250 a F5,6

parade





Alunizaje en Shanghai
Bienvenido de vuelta al planeta Tierra, Jacques. Un ensayo aceptable, pero tus sponsors venusianos esperan que vaya mejor la próxima vez.
Circuito: Shanghai, China
Hora/fecha: 14.21 h, sábado 25 de septiembre
Fotógrafo: Darren Heath, Canon EOS 1V, objetivo 14 mm, película Fuji Velvia, 1/30 a F22

NACIMIENTO Y MUERTE

Shanghai empieza donde Jaguar acaba

La misma semana del ingreso de China en el mundillo de capitalismo occidental que es la F1, uno de los nombres más fundamentales del deporte a través de las décadas, Ford, cerró totalmente el grifo

Construirlo costó 240 millones de dólares, así que el Shanghai International Circuit debería ser impresionante, y sin duda lo es. Concebido por todo lo alto por el diseñador de circuitos preferido de Bernie Ecclestone, Hermann Tilke, la arquitectura es llamativa y el trazado imaginativo. Y no sólo es hermoso; por encima de todo, es *grande*.

El paddock tiene el tamaño de seis campos de fútbol, y el pit lane es casi tan ancho como una autopista. Los boxes son enormes y superan todo lo conocido, mientras que las zonas de recepción, RR PP, márketing, ingeniería y reuniones de los equipos encuentran cobijo en unas amplias y elegantes 'casas' de acero inoxidable, cada una del tamaño de un chalet de seis dormitorios (dos, o en algunos casos tres, por equipo). Cada una cuenta con una gran terraza, y todas están montadas sobre pilares en un extenso lago artificial.

En la sala de prensa se podría jugar con facilidad a fútbol-sala, y no faltaría espacio. Y al trabajador chino medio le costaría cinco meses pagar el precio de una tribuna.

Así pues, fue una cruel ironía que el anuncio de la retirada de Ford de la F1 se produjera días antes de que los equipos



cargaran sus coches en la flota de Boeing 747 de Ecclestone y volaran a China por primera vez. Para colmo, al parecer la junta directiva de Ford tomó la incomprensible decisión de rechazar un plan de rescate ideado en la misma República Popular China, que habría dado pie a un nuevo equipo de F1 llamado Team China Ford. Un equipo que habría disparado la presencia del óvalo azul en el mercado chino del automóvil, ahora prácticamente inexistente.

Como la retirada de Ford puso en peligro inmediato no sólo a Jaguar Racing sino también a Jordan-Ford y Minardi-Cosworth, el ambiente en el paddock estaba crispado. Los jefes de Jaguar Racing, Tony Purnell y David Pitchforth, hicieron todo lo posible por mantener el tipo pero, aunque no se entregaron a las indiscreciones, se notaba que la procesión iba por dentro. Eddie Jordan rozaba la desesperación, aunque en ocasiones se mostrara extrañamente alegre; y Paul Stoddart, de Minardi, estaba enfadado y con ganas de luchar.

El personal de los tres equipos –de los mecánicos a los cocineros– permanecía, sin excepción, de buen humor y dedicado a darlo todo en las tres últimas carreras.

¿Es Ford digna de su entrega? "Nunca lo fue, ni de coña", dijo un veterano, en un raro momento de amargura. "Y que lo digas, maldita sea", replicó su colega, sin dejar ni por un instante su altamente especializada labor. El reloj marcaba las 5.22.

Incluso Michael Schumacher destacó que Shanghai (abajo) es la mejor instalación de F1 que ha visto jamás; ¿seguirá el personal de Jaguar el ejemplo de los locales (recuadro)?

>¿Tres F1 por equipo en 2005?

Si al menos uno de los tres equipos amenazados desaparece, entonces, según el Pacto de la Concordia, los equipos tendrán que hacer correr un tercer coche en pruebas sueltas.

Si desaparecen los tres –Jaguar, Jordan y Minardi–, los siete equipos restantes se verán obligados a hacer correr tres coches en todos los GP (a excepción del último privado de la F1, Sauber). Así se mantendrían los 20 coches en parrilla actuales.

Hacer amigos nunca ha sido lo más importante para Bernie Ecclestone, y cuando antes del GP de China declaró por la radio que pensaba que la pérdida de Minardi, Jordan y Jaguar no sería tan mala, a muchos en F1 no les hizo buena impresión en absoluto.

"A ver", refunfuñó Bernie, "¿hay cabida para Eddie [Jordan] y Paul [Stoddart]? Tendremos siete equipos y 20 coches dignos. Seguramente será mejor".

'EN LA SALA DE PRENSA SE PODRÍA JUGAR A FÚTBOL-SALA, Y NO FALTARÍA ESPACIO'





Red Bull podría tener su propio equipo.

POSIBLE COMPRADOR

Red Bull ya tiene alas

El dueño de Red Bull, Dietrich Mateschitz, lleva años estudiando cualquier oportunidad de crear un equipo con el nombre de su empresa.

Con su propio equipo Red Bull Junior dio la oportunidad a Christian Klien de saltar a la F1 con Jaguar Racing; pero el deseo de Mateschitz de dirigir su propio equipo pareció enfriarse durante el pasado año.

No obstante, entre bastidores, trabajó para cerrar un acuerdo con Jaguar para 2005. En julio, el presidente de Ford Nick Scheele acordó con un apretón de manos con Mateschitz que Red Bull comprara acciones de Jaguar Racing (que sería 'Team Red Bull America-Ford'). Luego, a última hora, la junta de Ford en Dearborn renunció a dicho plan.

Pero ahora, esquivada la junta de Ford, Mateschitz ha vuelto al primer plano. Red Bull ha propuesto una compra del equipo Jaguar, su personal e instalaciones, por una suma simbólica, comprometiéndose a financiar el equipo durante tres temporadas. Mateschitz se quedaría con la plantilla y gran parte de la estructura directiva, algo que sin duda resultaría atrayente a Ford, que quiere vender su equipo como una empresa en marcha.

Pero esta compra no estaría exenta de problemas. El trato de Mateschitz está supeditado a poder contar con motores Toyota cliente. Eso causaría problemas a Jordan –que anhela su propio suministro de Toyotas V10– y al mismo Jaguar. Como el R6 del año próximo se basa en un Cosworth V10, los ingenieros de Milton Keynes tendrían que reajustar el chasis para montar un nuevo motor.

Mientras Jordan sufre tras la retirada de Ford, el vacío podría atraer a nuevos fabricantes como Volkswagen o incluso General Motors. Hasta Ferrari podría verse empujado a ampliar su departamento de motores cliente si hubiera demanda.

Tal vez la formación del que bien podría llamarse 'Team Red Bull America Toyota' tenga un efecto dominó en F1. O podría dar lugar a un cambio radical en el deporte.

Se avecinan tiempos interesantes.

EN LA OTRA PÁGINA: DARREN HEATH; ESTA PÁGINA: JAD SHERIF/WORLD RACING IMAGES; XPB.CC; BRYN LENNON/GETTY IMAGES; CLIVE ROSE/GETTY IMAGES; MOHIKO LAT

OTRO CAMPEÓN EN F1

El juego de las sillas sonríe a JV

El no muy triunfal retorno de Jacques Villeneuve a la F1 en China fue posible porque se fue a pique un plan entre Renault, Toyota y Sauber.

La maquinación se tramó a raíz de la desconfianza creciente entre Jarno Trulli y Renault. Trulli pasaría antes de hora a Toyota, su por entonces todavía no confirmado equipo para 2005. Toyota ya había dejado paso a Trulli prescindiendo de Cristiano da Matta. Asimismo, Fisichella pasaría de Sauber a Renault, con quienes ya había firmado para 2005, dejando el volante Sauber para Villeneuve, a quien el equipo suizo estaba a punto de fichar. El último piloto en esta ecuación, Ralf Schumacher, seguiría en Williams.

Por motivos contractuales no se pudo llegar a un acuerdo con Trulli, pero Renault seguía deseando maximizar sus posibilidades de recuperar el segundo lugar en la tabla de constructores.

En este momento, *F1 Racing* cree que Bernie Ecclestone lanzó la idea 'Villeneuve-Renault' al jefe del rombo, Flavio Briatore. Peter Sauber y el mánager de Villeneuve, Craig Pollock, creen que Ecclestone no tomó parte, pero a *F1 Racing* le sorprendería que Bernie no hubiera expresado su entusiasmo a Flavio. Tras orquestar su llegada a la F1 en 1996, Bernie cree que Villeneuve es un puntazo mediático para el deporte.

Pero lo que Bernie no podía saber era que el GP de China sería uno de los peores de la temporada para Renault, y uno de los mejores de Sauber. Felipe Massa superó en parrilla a los dos Renault, aunque con menos gasolina, y los dos Sauber marcaron mejores vueltas en carrera que los Renault.


Bernie quería que Villeneuve (dcha.) volviera a la F1 porque es un personaje que genera publicidad.

LOS TERCEROS HOMBRES

A por los volantes en Williams/BAR

De la decisión de la Comisión de Reconocimiento de Contratos (CRC), prevista para el 16 de octubre, depende el destino de más pilotos que sólo Jenson Button. Para empezar, Antonio Pizzonia y Anthony Davidson.

Tanto Williams como BAR han indicado su intención de atenerse a la decisión de la CRC, así que sin duda va a haber un volante puntero vacante para 2005. Si Button se ve obligado a seguir en BAR, es probable que el compañero de Mark Webber en Williams sea Pizzonia, que hace apenas seis meses no tenía nada a que agarrarse en F1.

A la inversa, si Button entra en Williams, Davidson tendrá por fin la puerta abierta para ascender a titular en BAR como compañero de Takuma Sato, y demostrar así su potencial a todo el paddock.

Para uno de estos pilotos, la decisión será una oportunidad única en la vida. Para el otro, bien podría ser el inicio de meses de decepciones, dudas y, en última instancia, desencanto.

No obstante, si acontece el peor desenlace posible de la retirada de Ford, y sólo siete equipos aterrizan en Melbourne en marzo de 2005, varios probadores y terceros pilotos se sentirán optimistas. Si los seis equipos punteros alinean tres coches cada uno, tal vez Pizzonia y además Davidson encuentren volante.

Pero ¿sería probable que Jean Todt (por ejemplo) permitiera que su piloto reserva Luca Badoer acompañara a Michael Schumacher y Rubens Barrichello en todas y cada una de las 19 carreras? ¿O tal vez haría algunas llamadas? Como: "Hola, Mika. ¿Todavía quieres volver?".

• **Entrevista Mika Häkkinen, página 66**

Repostaje

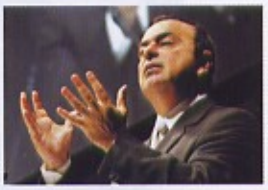
▽ Trulli a Toyota

Toyota anunció por fin que Jarno Trulli (abajo) será uno de sus pilotos en 2005. Al cierre de este ejemplar Toyota no había confirmado que Trulli fuera a correr en Japón o Brasil, algo que habría que decidir después de los tests en Jerez la semana siguiente a China, en los que el italiano sufrió dos accidentes en dos días, por un pinchazo y un problema de suspensión.



▽ ¿Adiós Régie?

F1 Racing puede revelar que Renault tal vez se retire de la F1 al final de 2005. En mayo de 2005 Carlos Ghosn (abajo) sustituirá al actual presidente de Renault Louis Schweitzer, y según fuentes bien situadas tiene pensado reorientar la estrategia deportiva de Renault al Mundial de Rallies.



▽ Pantano fuera

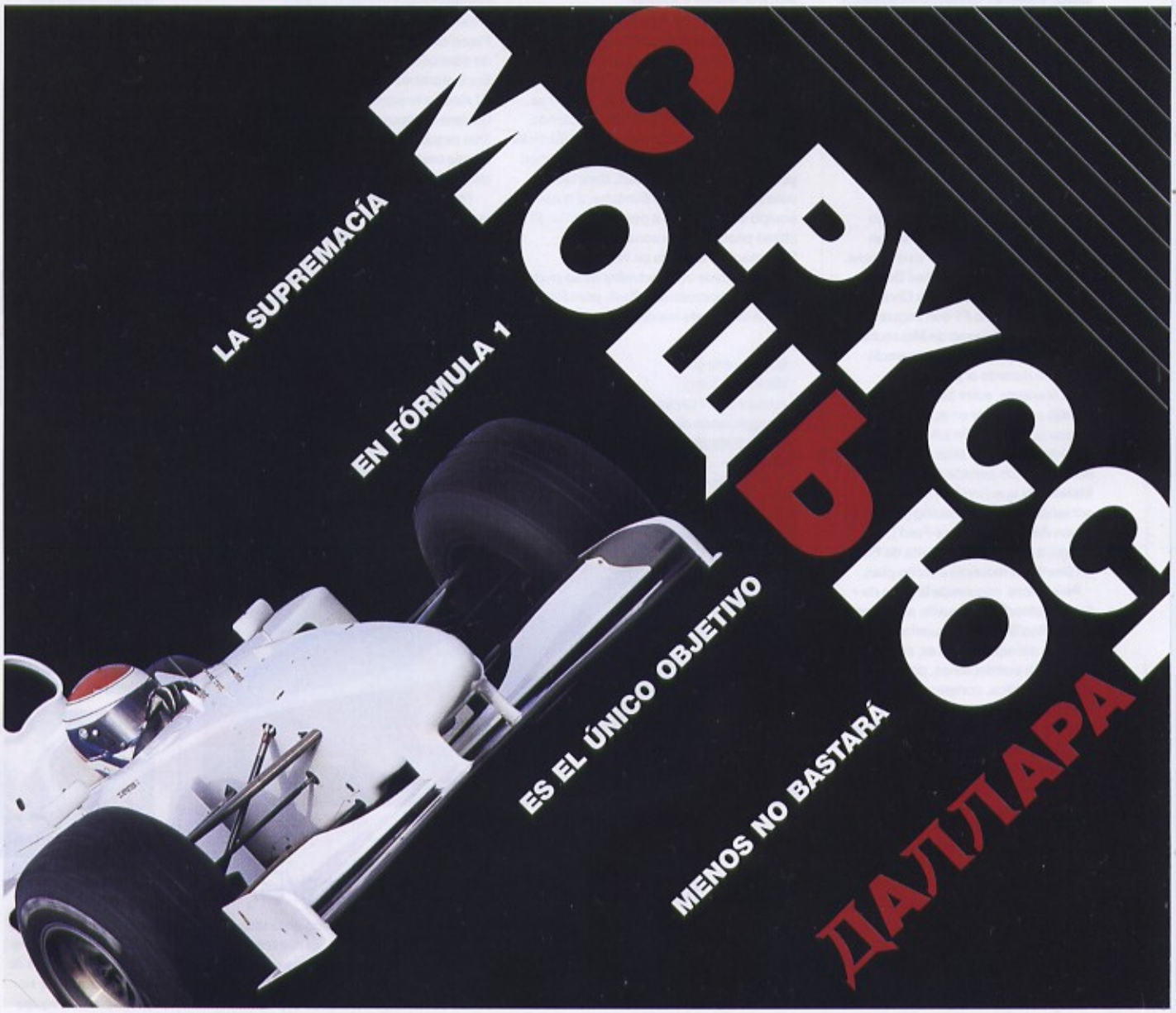
Jordan se separó de Giorgio Pantano cuando después de Monza éste solicitó una prórroga de un mes para pagar su último plazo. El equipo se negó y lo despidió. En China, Timo Glock (abajo) sustituyó a Pantano, como en Canadá, cuando sus sponsors tampoco pagaron a tiempo.



EXCLUSIVA: ¡UN NUEVO EQUIPO!

Llegan los rusos

Os presentamos a Alex Shnaider, el magnate canadiense del acero de 36 años, nacido en Rusia, que va a levantar el primer equipo de F1 totalmente nuevo desde la llegada de Toyota en 2002



En el GP de Australia de 2006 debutará un equipo de F1 completamente nuevo, que será conocido como Midland F1. El equipo tendrá su base en Inglaterra, en un lugar todavía por confirmar, y el chasis lo montará Dallara en Italia. Pero aquí viene lo realmente interesante: el equipo será presentado oficialmente a principios de 2005, seguramente en Moscú.

El equipo, creación de un tal Alex Shnaider, de 36 años, nacido en San Petersburgo, Rusia, y nacionalizado canadiense, será financiado en su totalidad –al menos en las primeras etapas– por el Grupo Midland, empresa fundada en 1994 de la que Shnaider y su socio, Eduard Shifrin, son los únicos accionistas.

El Grupo Midland está registrado en Guernesey, con oficinas de márketing y administración en el Reino Unido, Suiza y Canadá; pero desarrolla su principal actividad en Canadá y Rusia, los mercados emergentes de la Comunidad de Estados Independientes de la antigua Unión Soviética (CIS) y por toda Europa del Este. También opera en China y el Extremo Oriente, y da empleo a más de 50.000 personas en todo el mundo. Midland empezó como fabricante de acero, pero ahora también se dedica a la construcción, transporte y agricultura. Midland se centra en aplicar prácticas empresariales occidentales a oportunidades de inversión de amplio crecimiento en la vanguardia de los mercados emergentes mundiales; ésa es la clave de su rápida expansión y capacidad para generar rendimientos excepcionales de sus inversiones para sí mismos y sus socios.

Quizá el proyecto reciente más prestigioso de Midland sea su plan de construir, junto con la Trump Organisation de Donald J.

GAWN LAWRENCE/LAT; STEVEN TEE/LAT; ARCHIVO LAT

'RUSIA RECIBIRÍA PUBLICIDAD POSITIVA CON UNA CARRERA DE F1, Y QUIERO HACER LO QUE PUEDA'





Shnaider (arriba) tiene el dinero y la voluntad para hacer realidad un equipo ruso de F1; Bernie Ecclestone lo apoya enérgicamente.

Dallara diseñará y construirá el chasis (izda.); el motor lo suministrará... habrá que esperar para verlo; Shnaider elogia la mano de obra rusa.

Trump, un espectacular complejo hotelero y residencial de 300 metros de altura que se llamará Trump International Hotel and Tower. Esta imponente construcción, que se elevará 68 pisos en pleno distrito financiero de Toronto, será el edificio residencial más alto de Canadá.

Pero ¿por qué la F1? En declaraciones exclusivas a *F1 Racing* en Shanghai, Shnaider dijo: "Midland se dedica a muchos ámbitos. Muchas de las actividades están radicadas en Rusia y la CIS, pero somos una empresa verdaderamente global y queremos crecer aún más. Queremos una plataforma deportiva para nuestro negocio, para crear sinergias con otras empresas con las que podamos desarrollar relaciones comerciales. Y la F1 es ideal para nuestras necesidades. Es competitiva, táctica, emocionante, de alta tecnología y global. Y así, también es el medio perfecto para dar a conocer mejor a Midland por todo el mundo.

"Pero, como digo, en la actualidad gran parte de nuestro negocio está en Rusia y la CIS, y el equipo tendrá un aire ruso. Podríamos probar pilotos rusos, y con el tiempo esperamos traer un piloto ruso a la F1 y, como Rusia y la CIS son mercados muy atractivos para muchas empresas metidas en F1, ahora y también en el futuro, eso será una ventaja para nosotros, y también una ventaja para la F1. Asimismo, tenemos muchas ganas de hacer cuanto podamos para ayudar a Rusia a organizar un gran premio. Rusia recibiría publicidad muy positiva con una carrera de F1, y quiero hacer lo que pueda para contribuir a eso.

"En estos momentos Rusia es un lugar apasionante. La mano de obra es muy capaz pero relativamente económica. Además, los costes energéticos son muy atractivos. El Gobierno hace una gran trabajo, y allí hay grandes oportunidades".

Shnaider ya ha mantenido conversaciones con Bernie Ecclestone, que no ha ocultado que ambiciona llevar la F1 a Rusia. "El señor Ecclestone apoya totalmente nuestros planes", dijo Shnaider. "Me he reunido con él, y hemos intercambiado ideas. Cómo no, fue la persona del mundillo de la F1 con la que hice el primer contacto".

Entonces, ¿será Shnaider a la F1 lo que Roman Abramovich al fútbol? "¿Qué puedo decir? La comparación es inevitable, pero no conduce a nada. No conozco a Abramovich personalmente, pero le respeto, tanto por lo que ha conseguido en los negocios como por lo que ha hecho para el fútbol".

Sin embargo, para triunfar en F1, Shnaider tendrá que gastar mucho más dinero que Abramovich en el Chelsea, algo que no parece inquietarle. "Mire, queremos estar en F1 para ganar, no sólo para participar, pero está claro que también hemos de ser realistas. Nuestra tarea número uno es levantar un buen equipo; nuestra tarea número dos, construir un buen coche. Y sabemos que no será fácil. Al principio, Midland financiará enteramente el equipo pero, cuando empecemos a tener éxito, nuestra posición única nos ayudará a atraer sponsors. Sabemos que simplemente estar en F1 exige un presupuesto de unos 100 millones de dólares al año, y contamos con eso. No obstante, siguiendo prácticas empresariales modernas, queríamos adquirir de fuentes externas gran parte del trabajo. Por eso no nos interesa comprar un equipo existente".

El tema más espinoso de todos es: ¿quién suministrará los motores? "Hablamos con los de siempre, pero todavía no hay nada que anunciar. Pero antes de enero, o tal vez febrero, deberíamos estar en disposición de revelarlo todo".

Shnaider no pretende dirigir el equipo él mismo, tiene intención de fichar un jefe de equipo, cuya identidad también se desconoce. Como era de esperar, Shnaider no suelta prenda. "Ficharé un jefe de equipo, sí, pero no he decidido quién será. Asimismo, ya estamos hablando con gente que ocupará otros puestos superiores en el equipo".

Continuará...

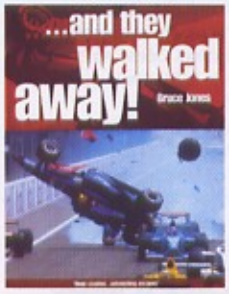
F1 RACING

De compras

▽ ¡Y salieron por su propio pie!

Los puristas arrugaran la nariz, pero los accidentes son parte integrante del espectáculo de las carreras, porque el automovilismo es peligroso. Por fortuna, la seguridad y la tecnología modernas han permitido a incontables pilotos "salir por su propio pie" de lances tan espectaculares como los recogidos a todo color en este libro, ordenados por categorías.

Precio: 33 €. 160pp. Inglés



▽ 1976 en DVD

El GP de España en el Jarama, el Tyrrell seis ruedas, el accidente de Lauda, duelos rueda con rueda... F1 en estado puro.

Precio: 33 €. 52 min. Inglés



▽ Dragón rojo

Además de las siete estrellas, Schumi ha bordado en su nueva gorra el dragón que se tatuó hace poco en el brazo.

Precio: 30 €



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



A petición de la FIA, Ferrari y Bridgestone probaron nuevos componentes.

NUEVA AERODINÁMICA

Ferrari prueba las normas 2005

El viernes del GP de Bélgica, la FIA pidió a los equipos si estarían dispuestos a probar el prototipo de los componentes aerodinámicos versión 2005 en el próximo test en Monza. Eso no dejaba mucho tiempo a los equipos, pero Ferrari se avino a ayudar. Su departamento de composites se puso en marcha para producir las piezas requeridas en un tiempo récord.

Para no ser menos, Bridgestone también se puso a trabajar para producir un lote de prueba de neumáticos de larga duración.

Ferrari y Bridgestone ensayaron estos nuevos elementos en Monza, con tiempos por vuelta a unos 2,5s de los de 2004. También equiparon dos coches con una carrocería modificada y los hicieron correr en tándem para evaluar el efecto en los rebufos de los cambios propuestos.

El temprano test de sus gomas de 2005 podría revelarse crucial para Bridgestone: con menos socios que Michelin, y más pruebas que nunca por delante para evaluar los nuevos neumáticos, la marca ansia acumular tantos kilómetros como sea posible antes de la próxima temporada.

Para Ferrari, el test no dio resultados concluyentes, pero confía en entender pronto del todo las nuevas normas, porque su programa de tests ya trabaja en interpretar el reglamento de 2005.

Los elementos superiores del alerón trasero deberán estar 100 mm más adelante que en 2004. Además, no se podrán añadir elementos adicionales y, en cuanto a apoyo, la mayoría está de acuerdo en que el nivel de alerón usado este año en Monza equivalga al máximo permisible en 2005.

Ver los coches de la próxima temporada abriéndose paso por las tortuosas calles de Mónaco con alerones versión Monza debería conducir a un interesante GP.

FRENADO VINCULADO

El artilugio de BAR ya es legal

El equipo BAR parece haber sorteado sus problemas con la FIA después de hacer correr con éxito una versión modificada de su polémico sistema de transferencia de par delantero (FTT, por sus siglas en inglés) en el GP de Italia (el FTT consiste en dos 'semiejes' acoplados a las ruedas delanteras, que permiten controlarlas de manera más eficaz en frenada, pero que no transmiten potencia del motor).

El sistema fue prohibido en Hockenheim, cuando la FIA sostuvo que el mecanismo contravenía las normas porque ejercía un control electrónico en lugar de mecánico sobre los ejes, una decisión que el Tribunal de Apelación confirmó semanas más tarde.

Sin embargo, el director técnico de BAR Geoff Willis perseveró con el concepto y logró reintroducirlo a tiempo para el test en Monza antes de Italia. "Tras discutirlo con la FIA y Charlie Whiting [delegado de seguridad de la FIA], lo desarrollamos en una dirección algo distinta", dijo Willis. "Sólo teníamos que dar con una solución aceptable para la FIA. Confiamos en que no habrá dificultades con el nuevo sistema".

En Italia, los coches volvieron a lucir 'semiejes' delanteros, clara señal de que el equipo hacía uso del FTT. Pero esta vez el mecanismo dependía de un pequeño diferencial puramente mecánico alojado dentro del morro. El problema del peso adicional y la ubicación de los componentes no parece ser tan serio como en 1999 –cuando Benetton probó un sistema similar diseñado por Nick Wirth– ya que los coches actuales parecen trabajar mejor con el lastre más desplazado hacia el eje delantero.

Pero el patrón de McLaren Ron Dennis duda de su legalidad, aunque no reclamará: "No estamos de acuerdo con su legalidad, pero reclamar no es nuestro estilo".

Cifras F1

Datos para los amantes del cálculo numérico y la F1

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

1	**Ferrari**	3,8
2	**Williams-BMW**	6,3
3	**BAR-Honda**	6,5
4	**Renault**	7,0
5	**McLaren-Mercedes**	9,0
6	**Toyota**	12,0
7	**Jaguar-Cosworth**	12,1
8	**Sauber-Petronas**	13,3
9	**Jordan-Ford**	16,4
10	**Minardi-Cosworth**	18,6

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

1	Rubens **Barrichello**	4.859
2	Michael **Schumacher**	4.746
3	Juan Pablo **Montoya**	4.636
4	Jenson **Button**	4.552
5	Giancarlo **Fisichella**	4.540
6	David **Coulthard**	4.362
7	Felipe **Massa**	4.185
8	Nick **Heidfeld**	4.112
9	Olivier **Panis**	4.104
10	Fernando **Alonso**	4.047

Neumáticos: km totales en carrera, tests y entrenos *(25.11.03*-26.09.04)*

1	**Michelin**	375.616
2	**Bridgestone**	162.928

Estadística del mes

Con Villeneuve y Doornbos, el viernes en China hubo pilotos de 16 países, el mayor número en 24 años

Motores: km totales en carrera, tests y entrenos *(25.11.03*-26.09.04)*

1	**Toyota RVX-04**	64.849
2	**BMW P84**	63.229
3	**Honda RA004E**	61.543
4	**Mercedes FO110Q**	56.925
5	**Ferrari 053**	52.751
6	**Renault RS24**	43.030
8	**Cosworth CR-6**	37.116
7	**Petronas 04A**	33.575
9	**Ford Cosworth RS2**	31.319
10	**Cosworth CR-3L**	21.107

Tests: más km recorridos *(25.11.03*-26.09.04)*

Equipo	**Toyota**	53.385
Piloto	**Luca Badoer**	21.706

** inicio tests de pretemporada 2004*

con la colaboración de

FORIX
www.forix.com

EN LA OTRA PÁGINA: LAT; GETTY IMAGES; ESTA PÁGINA: SUTTONIMAGES.COM



El GP2 sustituirá a la F3000 en 2005.

¿F1 O GP1?

Bernie 'sí' tiene nombre

¿Creías que la etiqueta GP2 se eligió al azar para sustituir el nombre F3000? Vamos, piensa un poco. Tal vez no sea tan absurdo como parece, como descubrió Dorna Sports, organizadora del Mundial de MotoGP, cuando trató de registrar el nombre GP1 en 2001 para encontrar que ya lo poseía un tal Bernard Charles Ecclestone.

Algunos cínicos del paddock sospechan que el auténtico objetivo de Ecclestone es que la F1 se deje el pellejo por el camino para eliminar a los disidentes, y tal vez volver a comprar a precio de saldo las acciones de SLEC que vendió a tres bancos alemanes.

Apartado el nombre F1, Bernie podría ponerle el nuevo nombre de GP1 a la categoría reina. ¿Y sustituir esos V8 de 2,4 litros por los motores de 4,0 litros del GP2?

¿O nos pasamos de cínicos...?



"Sería estresante para los equipos".

FAX MAX

Mosley: no a los sprints

Pese a recibir más de 5.000 peticiones para introducir la propuesta de Tony Purnell, apoyada por *F1 Racing*, para animar las calificaciones en 2005, el presidente de la FIA Max Mosley ha desistido de adoptar la campaña 'Fax Max' de esta revista. El plan pedía el apoyo de los aficionados para un proceso de calificación más emocionante, con carreras sprint para decidir la parrilla.

"La idea me gustaba de veras", dijo a *F1 Racing*. "Y fue interesante recibir una respuesta tan importante de los lectores. Pero aumentar el número de salidas –el momento más peligroso– sería muy estresante para los equipos. No saldría adelante porque no todos lo aceptarían".



HORA DE VOTAR

Vota ya para el Hombre del Año

Cuando te sientas ante el televisor cada dos semanas para ver la última carrera, ¿crees que se llevan toda la gloria quienes se lo merecen? Si es así, genial, dínoslo; si no, he aquí tu oportunidad de inclinar un poco la balanza de los aplausos.

Falta poco para la fecha tope de los premios anuales *F1 Racing* Hombre del Año. Y ahora es cuando puedes marcar la casilla del equipo, piloto o adelantamiento que creas que ha sido el mejor de 2004.

El año pasado, casi 40.000 lectores de *F1 Racing* dieron su voto, y la edición de este año promete ser más popular que nunca. Las votaciones ya están en pleno apogeo, así que únete al resto de la afición y asegúrate de hacer oír tu voz.

Este año hay 14 categorías, y los respectivos vencedores los decidiréis vosotros, nuestros lectores: carrera del año, salida del año, personaje del año, debutante del año, equipo más mejorado del año, jefe de equipo del año, equipo de mecánicos del año, director técnico del año, piloto probador/tercer piloto del año, adelantamiento del año, calificador del año, piloto del año, coche del año, y el 'premio gordo' de *F1 Racing*, Hombre del Año 2004.

Visita www.f1racingawards.com, haz clic en la bandera española y sigue las instrucciones. La fecha tope es el 27 de octubre, el miércoles siguiente al GP de Brasil. ¡A votar!

FÓRMULA FINANCIERA

Los bancos acosan a Ecclestone

El control de Bernie Ecclestone de los ingresos del negocio de la F1 parece verse más amenazado que nunca. Los tres bancos acreedores que en teoría controlan el 75% del efectivo de los derechos comerciales han intensificado sus esfuerzos por plantar cara a su aparente omnipotencia.

Lehman Brothers, JP Morgan Chase y Bayerische Landesbank ya han presentado una demanda judicial que pone en duda la legitimidad de los directivos de Formula One Holdings, la empresa con el control administrativo del deporte y sus ingresos.

Al parecer los bancos también tratan de hacer responsable a Ecclestone, o a sus empresas, de la pérdida de 1.600 millones de dólares sobre el valor original de las acciones que heredaron de Kirch, el grupo alemán de comunicación en quiebra. También alegan que, aunque poseen el accionariado mayoritario en SLEC (el grupo que controla la actividad comercial de la F1), no tienen control sobre los acontecimientos.

Pero si Ecclestone es un hombre presionado, no lo parece. Está seguro de que cuanto más pueda aplazar una resolución, más probable será que pueda volver a comprar sus acciones por un precio de saldo. Se cree que Bernie ha ofrecido unos 400 millones de dólares por las acciones a los bancos, que en un principio financiaron a Kirch con 2.100 millones de dólares. No sólo arguye que sin Pacto de la Concordia en vigor más allá del final de 2007 la inversión de los bancos en el negocio de la F1 se deprecia con cada carrera que pasa, sino también que su oferta es la mejor alternativa.

Y mientras el tema siga pendiente, más complicada será la estrategia del GPWC, que trata de forzar una redistribución más equitativa de los ingresos por derechos comerciales –valorados en total en más de 400 millones de dólares anuales–.

Repostaje

▽ La radio llega a la televisión

Tras el éxito de Formula One Management con la retransmisión del GP de China (abajo), en 2005 también tienen pensado cubrir algunos GP. Mientras la FOM mejora su nivel –como quedó bien claro con el uso de la radio de los equipos en Shanghai–, para el próximo año negocia la retransmisión de Australia, Malasia, Bahrein, Turquía, Bélgica y China.



▽ Se acabó el verano en Indy

El tradicional descanso veraniego de tres semanas podría desaparecer del calendario del año que viene si la organización de GP de EE UU consigue que su fecha se aplace una semana. Indy ha pedido más tiempo para convertir el Speedway en circuito de F1 tras la Indy 500.



▽ Paul vende

El patrón de Minardi Paul Stoddart (abajo) ha dado con un nuevo modo de recaudar fondos: va a vender la mitad de su colección de coches de F1. Espera llevarse unos cinco millones de dólares de la venta de unos 40 bólidos, entre ellos Tyrrells, Brabhams, Benettons y un BAR.





Joan Villadelprat

Éramos conscientes de las dificultades de Jordan o Minardi, pero la sorpresa ha sido la retirada de Jaguar.

No se puede confundir la situación de Jordan y Minardi con la de Jaguar. Es una lástima que se retire, la multinacional Ford es la propietaria de la marca del felino, Ford es el segundo productor mundial de automóviles y después de unos cuantos años invirtiendo dinero y recursos en el equipo Jaguar de F1 han decidido abandonar la especialidad. La escudería no ha sabido gestionar todo el capital del que ha dispuesto, no ha sido capaz de organizar una estructura seria ni diseñar un plan de futuro, una estrategia comercial, industrial y de competición para luchar por el campeonato. Así que Ford se ha cansado de esperar, de ofrecer una imagen negativa y se han marchado. Seguro que si los resultados hubieran sido mejores no se hubiera llegado a este desenlace, han encontrado la excusa perfecta para dar el portazo. Han elegido esta vía en lugar de haber relanzado la marca.

Es una lástima enorme, porque después del esfuerzo que supuso comprar Stewart, después de colocar el nombre de Jaguar en un nuevo plano, creo que deberían haber continuado, haber trabajado para reorganizar la escudería en lugar de abandonar. Han decidido marchar, se van de la F1 y se van también de Cosworth, una de las empresas míticas de la competición y que les ha dado muchos resultados. Esto supondrá un nuevo desafío para Cosworth, ellos seguirán adelante porque sus conocimientos son muy buenos, la capacidad para preparar propulsores y mantenerlos es increíble. Esta temporada el problema de Jaguar no ha sido el motor, sino el chasis y especialmente la falta de organización y de criterio de los técnicos. Cuando Mark Webber ha conseguido un buen equilibrio ha protagonizado carreras muy destacables. Pero desdichadamente, la intencionalidad de Mercedes, BMW o Ferrari para destinar parte de sus presupuestos a la F1, no es la misma que la de Ford.

El caso de Jordan o Minardi es diferente, los dos carecen de dinero para progresar y no consiguen un patrocinador generoso porque no ofrecen unos resultados interesantes, es la pescadilla que se muerde la cola.

Mientras, Bernie Ecclestone ha acusado a Ferrari de poner trabas en la renovación de los reglamentos, de actuar de forma egoista y no pensar en los equipos pequeños. Esto es la respuesta a la queja de Luca di Montezemolo, patrón de Ferrari, sobre el reparto del dinero de los derechos de televisión. Montezemolo criticó que a diferencia de otros campeonatos, donde el promotor se queda con el 25% de los beneficios y los equipos el 75%, en la F1 es al revés, Ecclestone se 'come' la porción más grande del pastel. Lo que está claro es que la F1 debe cambiar, y lo ha de hacer radicalmente, volver a los orígenes, cuando las escuderías tenían un peso importante. Hay que dar opciones a equipos pequeños, que puedan crecer y consolidarse, es precisa la aparición de los nuevos Eddie Jordan, Frank Williams... directores de equipo con iniciativa y empeño. El futuro de la F1 pasa por los equipos, las marcas de coches están muy pendientes de decisiones políticas, son muy vulnerables e inestables, puede llegar un presidente nuevo, cambiar la estrategia de la marca y reducir costos. En este caso lo primero que salta son los presupuestos para las carreras. Max Mosley, el presidente de la FIA, está trabajando en este sentido, al fin se ha dado cuenta de que es muy difícil mantener un campeonato sólo pensando en las grandes marcas, está haciendo un gran esfuerzo, pero será difícil.

Los constructores han ayudado mucho, pero la realidad es que también se cansan y sólo gana uno, para los demás la publicidad puede ser negativa. La tendencia debe ser que utilicen la F1 como banco de pruebas, pero con menos presencia. El Mundial acabará siendo un certamen donde los equipos privados, o de sociedades privadas, tengan un papel importante, como antiguamente había sucedido. Se trabaja en este plano, creo que es muy importante. Ahora se debe buscar un compromiso para que los equipos actuales no pierdan el valor, que la cotización de su plaza no caiga devaluada si se abre la puerta a incorporaciones, pero de algún modo los equipos deben volver a ser el alma del campeonato. Si funcionan, los equipos privados son los que aguantarán el tirón, irán saliendo sin grandes problemas si se aumenta el porcentaje del dinero por los derechos de televisión. Además, se debe buscar una tecnología más barata que recorte la distancia entre los grandes y los pequeños, asumiendo, claro, que siempre habrá una diferencia. Esto tiene que pasar antes o después, es muy difícil mantener la situación actual de gasto en personal, infraestructura y fábricas de monoplazas con 600 trabajadores.



Jaguar (abajo) se va; la Ford Motor Company, propietaria de la marca y su equipo de F1, ha decidido dar carpetazo al programa F1.

CHARLES CONTESSA/F1

'El Mundial acabará siendo un certamen donde los equipos privados tengan un papel importante, como antaño'



Javier del Arco

El concepto de puntos por Gran Premio carece de rigor en lo que respecta a comparar épocas diversas.

Francamente, apreciado Diego (Sánchez Medel, de Logroño), no tengo el gusto de conocerte personalmente, pero para hacer el comentario que haces en tu carta de la sección Correo de la 'revis' del pasado mes de octubre –que, al igual que la *Oktoberfest* de Múnich, salió en septiembre...– tienes que haber dedicado cantidad de tiempo a 'echar números' y debes poseer un disco duro envidiable (por cierto, ten cuidado con él y guarda una copia de seguridad, no te pase lo que a mí, que se me borró en febrero).

El tema en cuestión eran los coeficientes de puntos por Gran Premio correspondientes a Juan Manuel Fangio y Michael Schumacher. La idea es, en principio, buena; y resultaría excelente como criterio comparativo entre pilotos de épocas distintas... si las puntuaciones se hubiesen mantenido constantes. Pero no lo han hecho.

Veamos: no importa que entre 1950 y 1958 se celebrasen una media de ocho Grandes Premios por temporada (incluidas las 500 Millas de Indianápolis), mientras que entre 1991 y 2004 se hayan disputado 16 ó 17 (y este año, 18); no importa, porque al dividir puntos por carreras disputadas, igualamos criterios y poco nos importa que Fangio tomase la salida 51 veces, mientras que (hasta Monza 2004) Schumi lo hubiera hecho 209.

En pista ya lo ha logrado –casi– todo; ahora Schumi puede dedicarse a controlar sus inversiones en bolsa... ¿o es la evolución de sus porcentajes?

Lo que sí importa y hace incomparables los resultados es que entre 1950 y 2004, la FIA (CSI, FISA o llámala como quieras) ha modificado en cuatro ocasiones el baremo de puntos otorgados en cada Gran Premio: de 8, 6, 4, 3 y 2 puntos para los cinco primeros y 1 para el autor de la vuelta rápida, se ha pasado a 10, 8, 6, 5, 4, 3, 2 y 1 puntos para los ocho primeros clasificados. O sea, que actualmente, más pilotos 'pillan' más puntos que antaño.



Incidentalmente, digamos que el punto a la vuelta rápida se descartó a partir de 1960 (y, por cierto, fue el que permitió a Fangio establecer entre Francia 53 y Mónaco 56 un longevo récord de 21 carreras consecutivas acabadas 'en los puntos', pues aunque en Mónaco 55 tuvo que retirarse con el 'irrompible' Mercedes, lo hizo con la vuelta rápida bajo el brazo, récord que no fue igualado hasta EE UU 2002 y llevado hasta 24 –¿hace falta decir por quién...?– en Malasia 2003).

En 1961 se aumentó a 9 la recompensa al vencedor, en 1991 volvió a incrementarse hasta 10 y en 2003 se aumentó de 6 a 8 el número de pilotos que puntuaban. No existe, por tanto, igualdad teórica; y digo teórica, porque ya me diréis qué oportunidad real tiene hoy por hoy de coger 10 puntos un piloto de McLaren, Williams o Renault, o de coger alguno un piloto de Minardi...

Claro que los 'antiguos' también gozaron de sus ventajillas: durante los 50, el *Number One* de cada equipo, si le fallaba el coche, podía hacer parar a un compañero bien ubicado, hacerlo bajar, subirse él y seguir hasta la meta. Así ganó Fangio el *Grand Prix de l'ACF* en 1951, con el Alfa de Fagioli y el de Argentina 56 con el Lancia-Ferrari de Musso... y así acabó segundo (¡y creo que, simultáneamente, décimo!) Alfonso de Portago en Gran Bretaña 56 tras cederle su Lancia-Ferrari a Peter Collins en Silverstone y agarrar él el de Eugenio Castellotti. En estos casos, los pilotos se repartían los puntos... aunque fuera entre tres, como en el caso del Ferrari clasificado segundo en Argentina 55.

Añádanse a ello las pequeñas discrepancias de criterio que surgen inevitablemente al manejar grandes números (Fangio tiene 24 victorias, pero las dos antes mencionadas fueron 'medias victorias', de modo que, en realidad, son 23). Y de Schumacher hay una carrera en litigio que hace que unos le atribuyan 209 participaciones y otros 208.

Todo lo anterior intenta justificar por qué no concedo excesiva importancia a esta estadística. Pese a lo cual, le he dado caña al ordenata y he aquí lo que me ha salido (hasta Monza 2004):

–Fangio: 51 GP disputados, 277,5 puntos sumados, 5,44 puntos por GP.

–Schumacher: 209 GP disputados, 1.174 puntos sumados, 5,62 puntos por GP.

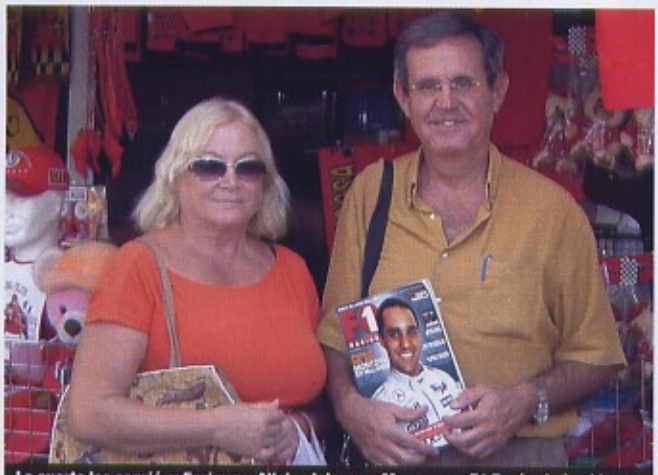
Pero aplicándole a Schumacher la puntuación vigente en tiempos de Fangio, el resultado es 1.047 puntos y 5,01 puntos por Gran Premio disputado.

Por lo que respecta a San Marino, efectivamente, Schumi salió de Imola con 5,44 puntos por Gran Premio..., que aplicando la 'puntuación Fangio', se reducían a 4,67. Lo cual no quiere decir que con otra temporada como la actual, el piloto alemán no dé alcance y supere al argentino, no ya en el coeficiente de puntos reales sino incluso en el de 'comparables'.

Al fin y al cabo, con siete títulos mundiales en el bolsillo, y sigo porque me toca, Michael Schumacher puede adjudicarse –casi– cualquier otro récord.

'La FIA ha modificado cuatro veces las puntuaciones desde 1950 y los resultados no son comparables'

CLYDE ROSE/GETTY IMAGES



La suerte les sonrió, y Enrique y Alicia viajaron a Monza con *F1 Racing* bajo el brazo.

A Monza con *F1 Racing*

Queremos testimoniar nuestro agradecimiento y satisfacción por haber pasado un delicioso fin de semana de carreras en el GP de Italia gracias a *F1 Racing* y su sorteo. Todo fue muy bien y deportivamente muy interesante.

Les adjuntamos una foto que muestra cómo paseamos con la revista por el mercadillo de la F1 del circuito.

Felicidades por la revista, de la que somos suscriptores desde el primer número.

PD: Nuestros saludos a la eficaz y amable señorita Mar, de IMMPress, y al señor Eduardo Kissian, de WorChamp Tours.

Enrique Sierra y Alicia Aguilar

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.
- Los interesados en escribir a los pilotos pueden dirigir sus cartas a las sedes de sus respectivos equipos, publicadas en el dossier previo de la temporada 2004 (*F1 Racing* Nº 61).

Sauber sí prefiere a JV

Soy un ávido lector de vuestra revista, desde el primer año, pero he de reconocer que nunca hasta el número 68 me había sorprendido tanto. "¡Mika iba a volver con BAR!", rezaba el titular. Muy bien, vamos a leer la densa información a la que nos tenéis acostumbrados.

Pero mediado el artículo, las cosas se empezaron a torcer. Creo sinceramente que se puede defender a un piloto, se puede criticar a otro e incluso censurarlo, pero no se pueden hacer ciertas acusaciones cuando éstas carecen de fundamento. Me refiero a la parte sobre Jacques Villeneuve. Me descubriré y confesaré que soy fan acérrimo de él, pero a pesar de todo puedo aceptar una crítica bien hecha. Pero no puedo aceptar que digáis que Mika debía correr en lugar de Jacques porque Mika ganó su penúltima carrera y Jacques no.

Creo que esta clarísimo que si Jacques no ganó ninguna carrera más después de 1997 es porque no tenía coche para ganar. Del mismo modo que Button no había luchado nunca por la victoria hasta este año.

Pero me parece peor mencionar la miopía de Jacques. ¿Acaso no corre Ralf con lentes? Ya mencionasteis la miopía en el accidente de Australia 2001, pero de ahí a que cada accidente pueda haber sido por la miopía...

Por último, se recuerda la frase de Patrick Head, que dijo que Jacques había hecho mas difícil de lo que era ganar el título de 1997 (que fue de lo más disputado: ese año, hasta siete equipos subieron al podio, por lo que no debía de ser tan fácil). Bien, ¿por qué no se menciona que en 1999 Mika estuvo a punto de perder el título, no ya contra Schumacher, sino contra Irvine? Es cierto que McLaren cometió muchos errores, pero Mika se salió solo en los dos GP italianos. ¿Necesitaba gafas? No, fueron accidentes. Pero si Schumacher no se hubiese roto la pierna, Mika tendría probablemente los mismos títulos que Jacques.

Creo que esta vez el rigor se ha ido por la ventana. Si de verdad se quiere a Mika de vuelta, que sea cierto antes de que aparezca en la revista. Y además, Mika no es el único piloto del mundo. Leyendo el artículo, parece que los Alonso, Räikkönen, etc., nunca tendrán nada que hacer contra Schumacher. Y eso no es cierto, porque ya le han derrotado en alguna ocasión.



Lo que podría, y *debería*, haber sido...

Eso es malo para la F1. La F1 es más grande que Mika, que Schumi e incluso que Bernie; vendrán otros pilotos y ganarán ellos; siempre ocurre, siempre ha ocurrido.

Dejemos a Mika en paz. Si vuelve, que lo diga a los cuatro vientos, si no, a ver crecer a Hugo. Pero los fotomontajes no siempre van a servir.

Para finalizar, Flavio Briatore y Peter Sauber creen que un Jacques motivado les puede hacer más bien que mal; supongo que creeréis que Mister Bronceado y el Señor de los Puros también se han equivocado.

Jordi Domènech

Vilafranca del Penedés (Barcelona)

Alonsotelecincomanía

Las 'gestas' de Fernando Alonso como piloto de F1 se están desmesurando de tal manera que bueno será poner las cosas en su sitio. Entre todos, por descontado, pero sin dejar de ver lo que es obvio. Partamos de que Alonso es un gran piloto, un piloto con futuro y con opciones a estar entre los mejores.

Pero de eso a querer nombrarle sucesor del señor Schumacher va un largo trecho. Sin embargo, dos medios de comunicación de ámbito nacional, concretamente Tele 5 y *Marca*, acostumbran a relatar cualquier subida de piano, deslizada o lo que fuere, trompo incluido, como un gran éxito, como la prueba irrefutable de que Alonso es el sucesor del piloto más laureado de todos los tiempos. Yerran gravemente quienes pretenden, en aras del *share* televisivo o de la difusión en

PODÉIS ENVIAR VUESTRAS CARTAS POR CORREO: *F1 RACING*, C/ÁLAVA Nº140, 7ª PLANTA. 08018 BARCELONA; FAX: 93 414 45 94; O CORREO ELECTRÓNICO: F1RACING@IMMPRESS.ES

los medios escritos, hacer del pobre Alonso más de lo que es, un excelente piloto.

Los recién llegados a la F1 no recuerdan quizás el estrepitoso fracaso de Tele 5 cuando años atrás intentó cubrir a nivel nacional los GP de F1. Faltaba criterio y conocimiento. Ahora que sus colaboradores parecen saber que un monoplaza tiene cuatro ruedas –aunque llegaron a tener seis– y que el nuevo Nürburgring poco o nada tiene que ver con el viejo, cuando ya han aprendido que en Monza se han corrido todos los GP desde 1950 hasta ahora, excepto en el 80, ahora que empiezan a saber de lo que hablan... el micrófono se les queda pequeño para ensalzar a quien todo o casi todo tiene por demostrar.

En España pecamos siempre de irnos a los extremos y, ya que hablamos de coches, estamos quemando a Alonso, no se le pueden pedir peras al olmo y el asturiano hará cuanto pueda en función del vehículo que tenga entre manos. Alonso precisa un buen coche y buenos consejos. Le sobran lisonjas interesadas que le han convertido en una persona distinta, en un piloto distinto y que a este paso puede acabarse convirtiendo en lo que fueron otros excelentes pilotos, eternos segundones con una clase nunca aprovechada por culpa de la presión exterior.

Y Ferrari, la meta dicen de Alonso, es una excelente prueba de ello; su historia no engaña, como el algodón. Cuando hubo un gran piloto, o lo echaron –como a Alberto Ascari después de dos títulos consecutivos– o marginaron al resto, y cuando convivieron varios grandes ases del volante –véase el final de los 50, la década de los 60 e incluso los 70– desde el propio seno de Ferrari, Enzo a la cabeza, les incitaron a una rivalidad tan salvaje que les llevó a la muerte o a su abandono de la Scuderia. Luigi Musso, Wolfgang Von Trips, Tony Brooks, Peter Collins, Lorenzo Bandini o John Surtees son buenos ejemplos. Jacky Ickx, Niki Lauda, Arturo Merzario o Clay Regazzoni podrían contar mucho al respecto, al menos ellos han sobrevivido a su paso por Ferrari cuando la mano férrea del Commendatore impregnaba hasta la última tuerca de los bólidos rojos.

Luego, tras 20 años de fracasos, se encomendaron a Schumacher, le dieron carta blanca y él hizo un equipo a su antojo, de arriba abajo. Tardó en comenzar a ganar, pero ¿quién le parará ahora? ¿Cuándo se cansará de establecer récords?

Hablaba de Alonso, su futuro es espléndido siempre y cuando nadie quiera por él poner el carro delante del caballo.

Guillermo Romaní
Formentera (Baleares)

Foro de Fórmula 1

Les escribo para informar de que dentro de poco se va a poner en marcha un foro única y exclusivamente de F1 para todos los aficionados a este maravilloso deporte, que a veces no da el espectáculo que merece.

Sólo decirles que si quieren informarse sobre este foro contacten con mi correo electrónico, el cual pongo a su disposición. Gracias por leer esta carta y *Forza* Alonso!

Andrés Rodríguez Vázquez, Lugo
andres_moro@hotmail.com

Schumi sí, pero menos

No puedo evitarlo. Tanto jabón al monótono Schumacher me aburre. Negar que Schumi es un gran piloto es absurdo; a mi entender, su mayor activo es su determinación, su afán de seguir ganando, su hambre. Y ahí acaba.

La suerte, eso tan importante en cualquier aspecto de la vida, eso que tanto le ha faltado a Carlos Sainz –por ejemplo– es lo que le ha sobrado a raudales al alemán.

El factor clave para tanta victoria ha sido indiscutiblemente la falta de competencia. Llevamos años y años sin pilotos, en los que se ha paseado cómodamente. ¡Si hasta ha perdido mundiales contra el grisáceo Damon Hill o el irregular Villeneuve!

Dudo mucho que Schumacher estuviera tan laureado hace 15 años, con Senna, Mansell, Prost y Piquet metiéndole los codos.

Parece que Schumacher es "inigualable", y es cierto, porque en mi vida he visto nada igual. Que desde el box mandaran a Barrichello levantar el pie y dejarse ganar por su compañero es un acontecimiento "sin igual" en la historia de la velocidad. ¡Qué bochorno!

Quisiera defender la figura del para mí piloto más grande, Nigel Mansell, el Carlos Sainz de la F1. Que me explique alguien como es posible tener 31 victorias y un solo mundial. Sólo dos pilotos en la historia de la F1 ganaron debutando con Ferrari, y el gran Nigel fue uno de ellos, en el GP de Brasil de 1989. Tras retirarse campeón de la F1, el año siguiente ganó en la Indy Car, siendo el único piloto de la historia que durante una semana ostentó ambos títulos, pues aún no había nuevo campeón en F1.

Reconozcámoslo, señores, los ganadores se vuelven aburridos. Lo es Schumacher, lo fue Prost y, aunque sorprenda, en cierta medida lo fue Senna. Lo es Ferrari y sus lamentables 'órdenes de equipo', todo lo contrario que en Williams. Hasta Mansell fue aburrido ganando el Mundial 92 con su Williams de suspensión inteligente. Estoy más orgulloso de sus increíbles campeonatos perdidos ante Senna, Prost y Piquet que de su victoria en 1992. Prefiero perder un mundial ante cualquiera de éstos que ganárselo a mi compañero de equipo bostezando.

Jon Ruiz Goiri, Bilbao
jonpinkfloyd@telefonica.net



ARCHIVO LAT, DARREN HEATH, DR

Brasil 89: Nigel sufre y gana con Ferrari.

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

ángel de TINIEBLAS

Fernando Alonso vuelve a salir a la luz. Tal vez se le subieran los humos con tantas alabanzas, y se notara un paréntesis de forma, pero niega con vehemencia que su motivación se haya ablandado. Está listo para devolver el golpe.

Entrevista Steve Cooper **Retratos** Steven Tee/LAT



Fernando se ha enfrentado a dos corrientes de opinión contradictorias en 2004: ha tenido mala suerte con el coche, por eso Trulli ha pintado bien; ha perdido comba porque se le ha llenado la cabeza de pájaros, y también por eso Trulli ha pintado bien.


MILD SEVEN
RENAULT
HANJIN
Telefónica

Tras calificarse cuarto en el GP de Italia, Fernando Alonso entra en el motorhome Renault y se sienta (se desploma, más bien). Me lanza una mirada bastante afable, pero transmite cierta timidez; esos ojos parecen tristes y su semblante trata de esconderse tras una incipiente barba. Aparta el pelo suelto de su cara y sonríe nerviosamente.

¿Es éste el divo que me advirtieron que encontraría? Si hemos de creer a los cínicos, se trata de un hombre joven que ha sido desviado del rumbo por un círculo de amigos, hinchas y parásitos que le han convencido de que está perdiendo el tiempo en Renault. Por lo visto, estos personajes misteriosos le han evitado que despilfarre su talento en cuanto olfatearon un contrato Ferrari.

Sin ninguna duda, Fernando ha perdido su magia.

Sin embargo, cuando uno llega a conocer a este modesto chaval español, resulta difícil percibir siquiera una insinuación del joven ambicioso, egoísta y descentrado que los chismorreos del paddock harían creer. Mientras acerca la silla, alza la mirada hacia las pantallas de televisión que muestran la salida de la última carrera de F3000 de la historia. Se apagan las luces rojas y observa los coches lanzándose hacia la primera curva. Sólo se vuelve cuando el pelotón acelera a la salida de la segunda chicane.

Justo lo que me esperaba. Se está 'documentando', observando las maniobras de los jóvenes en las delicadas dos primeras chicanes y asimilando su trabajo antes de aplicarse a ello mañana, con más pericia. No hace falta que explique que no merece la pena ver el final de la primera vuelta. Después de todo, para cuando salga de la Variante della Roggia, ya espera estar en cabeza y escapándose.



'LAS SALIDAS SON MÁS DIFÍCILES PORQUE AHORA TODOS SABEN LO QUE PUEDO HACER'
FERNANDO ALONSO



Trulli (izda., con Alonso) ya no es piloto Renault; Fernando sostiene que sólo en Mónaco (abajo izda.) Jarno llevó ventaja; en Monza (abajo) Alonso hizo un trompo, y en Indy (dcha.) pinchó.

"Siempre pienso en la salida y me aseguro de estudiarlo todo muy intensamente", dice. "Examino la pista; la anchura de la recta; la adherencia; las condiciones en mi puesto en parrilla. Siempre lo compruebo todo el sábado por la noche.

"Los otros pilotos también pueden hacer eso", añade, "pero se está volviendo cada vez más difícil, porque ahora todo el mundo sabe lo que puedo hacer. Ahora siempre miran por sus retrovisores y tratan de controlarme. Cada vez es más difícil adelantar, pero en el último momento siempre has de estar listo para reaccionar. Esperas que Michael te cierre pero en vez de eso adelanta a Barrichello, así que en el ultimísimo momento cambias de planes. Este año todas mis salidas han sido increíbles. Estoy muy orgulloso de ellas".

Pero no siempre ha sido tan fácil o tan fluido como esos asombrosos primeros ▶







EN LA OTRA PÁGINA, FOTO GRANDE: LORENZO BELLANDA/LAT; RECUADROS: DARREN HEATH; CLIVE ROSE/GETTY IMAGES. ESTA PÁGINA: DARREN HEATH

>El factor Ferrari tiñe de rojo el futuro de Fernando Alonso

El eventual paso de Fernando Alonso a Ferrari parece revestido de una clara inexorabilidad. Con Kimi Räikkönen atado a McLaren, y Jenson Button y Mark Webber que aún han de demostrar su idoneidad para el puesto máximo de la categoría reina, Alonso parece la elección natural como sucesor de Michael Schumacher. Es rápido, relativamente económico, y disponible cuando Schumi decida colgar el casco.

"Nadie se imaginaría nunca a Fernando corriendo junto a Michael", dice el mentor de Alonso, Flavio Briatore. "Pero quizá pueda entrar cuando Michael lo deje. No he visto el contrato de Schumacher, pero si lo viera tal vez empezaría a pensar en ello".

No obstante, según otras fuentes, Alonso ya tiene un contrato en el bolsillo. Y, dicen los cínicos, ésa es la causa de esas inexplicablemente deslucidas actuaciones de este año. Después de todo, ¿por qué sudar sangre tratando de ser subcampeón con Renault? Mucho mejor esperar y vencer fácilmente el título con Ferrari, ¿no?

No hay forma de 'convencer' a Fernando. "Se habla mucho de Ferrari y yo", reconoce. "Pero Michael es una leyenda en F1. Más pronto o más tarde se retirará y alguien ocupará su lugar. La gente dice mi nombre porque soy joven y lo hago bien. Pero ¿quién sabe? A lo mejor el año que viene empiezan a hablar de otro".

Pero, con la posible excepción del campeón de la F3000 Vitantonio Liuzzi, todavía no hay nadie en perspectiva, según el jefe de Ferrari, Jean Todt: "Kimi y Fernando son los más fuertes del pelotón. Alonso tiene mucho talento. Pero no pensamos hablar de futuros pilotos porque tenemos a Michael y Rubens hasta 2006".

Aun así, con un contrato con Renault sellado hasta el final de 2005 y otro con Briatore hasta el final de 2008, Mike Gascoyne lo resume en pocas palabras cuando dice: "Fernando irá dondequiera que Flavio pueda sacar más dinero de él. Y punto".

segundos de un gran premio. En el paddock hay quien dice que Fernando está simplemente a verlas venir, sin el empuje suficiente y negándose a esforzarse por alzarse por encima de los demás. Recuérdese que el año pasado puso contra las cuerdas a Jarno Trulli tras un puñado de carreras. Este año el italiano ha parecido notablemente superior, al menos en la primera mitad de la temporada.

Alonso fuerza una sonrisa mordaz: "¡Llevo todo el año respondiendo a esas acusaciones! Si estudia toda la temporada y todos los resultados de todas las sesiones libres; verá que he tenido una temporada muy sólida. He estado por delante de Jarno en todas partes; sólo en Mónaco estuve por detrás de él.

"También ocurrió en España: empecé octavo y fui recortando diferencias hasta la última vuelta. La opinión general es que tuve un mal inicio de temporada. Pero así es la F1: incluso cuando obtienes los



resultados, es lo que piense la gente lo que parece importar".

Lo que dice es razonable. Después de todo, esas aventuras de David contra Goliat en 2003 hicieron suponer a todo el mundo que 2004 sería más de lo mismo y algo más de propina. Pero ese arranque meteórico no sucedió. Todo empezó a decaer en Malasia, cuando un error en su vuelta lanzada le hundió en la parrilla. Un problema de frenos en la 'crono' en Bahrein también arruinó su carrera, y Trulli le dio una buena paliza en España después de otro contratiempo en calificación (una racha de viento anómala perturbó su intento).

El colmo fue la magníficamente calculada victoria de Trulli en Mónaco. Si se presiona a Fernando para que explique su ritmo regular en relación con su compañero, mirará fijamente y de manera burlona antes de ofrecer las mismas respuestas: no fui yo, fue mi coche, fue mala suerte.

Mike Gascoyne, que la temporada pasada dirigía el departamento técnico de Renault, está de acuerdo; bueno, en parte. Está convencido de que el bajón de Alonso es simplemente pasajero, y está bien situado para juzgarlo ya que también presenció la alarmante caída en desgracia de Jenson Button cuando entró en Benetton procedente de Williams en 2001.

"Fernando cometió un par de errores a principios del año", dice. "Y Jarno corrió muy bien y la gente empezó a hacer preguntas. Le ha faltado un poco de norte mientras todo pasaba a su alrededor, y

Fernando (recuadro izdo.) hizo un trompo en Spa al patinar sobre su propio aceite; Trulli marcó la pole con una ayudita del tiempo, mientras que Alonso se calificó tercero.

TOLEMY DUMBARTLAT/ DPPI

descubría el superestrellato. Como cualquier chaval joven, perdió el rumbo, pero se está recuperando. En las últimas cuatro o cinco carreras sus actuaciones han sido convincentes. Hay que recordar que pilota un coche que anda corto de potencia, y sin embargo el equipo sigue tercero en el campeonato".

Se dice a menudo que la falta de norte que menciona Gascoyne tal vez tenga sus raíces en que Alonso cree ser mejor de lo que es en realidad, que quizá lea su propia prensa con un poco más de entusiasmo de la cuenta. "Eso es inevitable con todos los nuevos pilotos cuando alcanzan estatus de superestrella", dice Gascoyne. "A medida que ganas popularidad se te suben invariablemente los humos. Cualquier chaval joven en dicha situación flaquearía y perdería un poco el rumbo. Se ven muchos pilotos que pasan por ese periodo de seis a nueve meses. Está pasando por eso, pero creo que el talento natural sigue ahí".

Alonso piensa y reacciona deprisa; un momento de relax con Briatore, Pierre Dupasquier, de Michelin, y el director de ingeniería de Renault, Pat Symonds (recuadro dcho.).



'LE HA FALTADO UN POCO DE NORTE MIENTRAS DESCUBRÍA EL ESTRELLATO'
MIKE GASCOYNE

Si se presiona al propio Fernando al respecto, tímidamente evita el contacto visual, como un niño travieso. Baja la cabeza y empieza a juguetear con las manos. Coge un trozo de papel de un sobre, hace un cuadrado diminuto y empieza a empujarlo por la mesa, todo el tiempo apartando la mirada. Tal vez sepa que ha hecho algo mal y quiera eludir la mirada de sus inquisidores. Pero quizá sólo sea timidez de nuevo.

"Incluso antes de entrar en Renault, sabía que esto podría suceder", dice. "Sé que la F1 no es un mundo real, y es difícil saber quiénes son tus verdaderos amigos. Sólo creo en la gente que trabaja conmigo: mis dos o tres ingenieros, mis cuatro o cinco mecánicos, mi mánager. Y nada más".

Esa afirmación rezuma una comedida firmeza. Pero cada respuesta es decidida además de confiada. La firmeza de Alonso da una idea de la rapidez de sus procesos mentales, una velocidad de respuesta que también debe desplegar en las salidas de las carreras. No existe el menor atisbo de pausa mientras ordena sus pensamientos ►

Canadá fue un desastre técnico para los dos pilotos de Renault: Jarno partió un semieje en la salida, mientras que Fernando (dcha.) hizo otro tanto a 25 vueltas del final; Flavio (recuadro) habla con su as español.



'SABE LO QUE QUIERE DE UNA VUELTA, Y CUANDO DICE QUE ES MEJOR, ES MEJOR'
PAUL MONAGHAN

y evalúa una pregunta. No cabe duda acerca de sus sentimientos. No es que sea impulsivo, pero uno percibe la fuerte convicción de que sus respuestas, sus valores, son justos. Tampoco da la sensación de que sus respuestas hayan sido redactadas a la carrera para el consumo público.

Así, cuando le pregunto acerca del R24 de este año, me entero rotundamente de que, sí, los coches rápidos son más divertidos de pilotar; sí, el motor RS24 está muy por encima del propulsor de 2003, y, sí, sin duda esta temporada ha sido más agradable que la pasada. ¿Lo pillas?

Es una característica que reconoce Paul Monaghan, su ingeniero de pista. "Cuando Fernando se decide por algo, no tiene dudas de sí mismo", dice. "Cree en sí mismo, así que cuando le parece que algo está bien, invariablemente *está* bien. Pero si lo pones en duda, siempre te escucha.

"Sabe lo que quiere de la vuelta; cuando no está seguro lo dice, y cuando dice que es mejor, es mejor. Le preocupa el hecho de que su pilotaje compense los problemas, pero no debería inquietarse porque así puede adaptarse a su coche durante una distancia de carrera. Esa cualidad es necesaria. Como en Monza el año pasado: acabó con tres cuartos de coche y aun así puntuó. Su capacidad para adaptarse a distintas condiciones del circuito sobre neumáticos nuevos o usados hace de él un piloto más amoldable y competitivo".

Claro que podría decirse lo mismo de Kimi Räikkönen. A menudo se los ha comparado, aunque últimamente Alonso se ha resentido en comparación con Kimi. Pero aunque los paralelos entre ambos surgen con facilidad, también son poco meditados. Quizá la situación de Alonso tenga menos que ver con su temperamento y más con el equipo que le controla. Kimi cuenta con la ventaja añadida de una sólida base en McLaren, donde se le protege de la presión y atención excesivas. Renault simplemente convierte a sus pilotos en mercancía: son prestados desinteresadamente a sesiones fotográficas de moda, firman cuantiosos acuerdos económicos con Flavio Briatore (a que no adivinas en qué sentido fluye el dinero), hacen acto de presencia para la marca y con frecuencia se les hace formar ante los medios de comunicación. ¿Te sorprende que Fernando se alejara con una correa tan larga?

Pero si se buscan indicios de que se crea muy importante o de que se haya encaprichado por el boato de la celebridad, es difícil encontrar pruebas verdaderas de que Alonso no es simplemente el típico joven ingenuo. Sigue siendo realista y las supuestas señales reveladoras de arrogancia, fanfarronadas o presuntuosidad sencillamente no aparecen.

Es fácil criticar a Alonso por su norte errático este año, pero la chispa todavía resplandece. Esa patada furiosa en la grava tras su ignominioso abandono en el GP de Italia dice mucho de su entrega.

"Uno de nuestros coches siempre tiene que acabar por delante del otro", dice Monaghan. "Este año, Fernando ha demostrado una madurez extraordinaria, ha trabajado de lo lindo y ha olvidado la mala suerte. Su fe en sí mismo es muy fuerte y nunca ha decaído. Por eso ha vuelto".

Briatore se expresa en términos parecidos: "Ha madurado increíblemente desde la pasada temporada. Sigue siendo un piloto muy joven y ha hecho un trabajo increíble. Los resultados no han llegado con facilidad por algunos problemas técnicos. Pero ha sido mejor en calificación y en carrera que el año pasado. Fernando es muy fuerte; no tiene problema alguno".

Bueno, ninguno que él no sea lo bastante inteligente como para admitir, aunque sólo sea para sí mismo. Sin duda, el absurdo gancho del estrellato remitirá y, cuando lo haga, todo apunta a que se concentrará en su tarea. Hay mucho por hacer, y lo sabe.

FOTO GRANDE: DARREN HEATH; CHARLES COATES/LAT



Michael Schumacher (arriba) era 15° al final de la primera vuelta en Monza, pero sólo otro Ferrari le impidió ganar (recuadro, Rubens con Schumi en el podio): si eso no es superioridad...

FOTO GRANDE: DARREN HEATH. RECUADRO: PATRICK GOSLING

Ferrari International



Ferrari llegó a Monza con los dos títulos amarrados, por quinto año consecutivo. ¿Su secreto? ¿Podría ser que internacionalizar el equipo consiga lo que un conjunto puramente italiano no puede?

Texto Peter Windsor





Los *tifosi* (arriba) fueron a Monza a millares, pero no como de costumbre; por alguna razón la pasión se apagó, y hubo menos público; en la parrilla (izda.) se percibía el aire 'internacional' de Ferrari; Rubens (dcha.) ganó por primera vez este año; (en la otra página, de arriba abajo): el patrón Jean Todt; el jefe de prensa y protector de la leyenda Ferrari, Luca Colajanni; el presidente de Ferrari (y de Fiat), Luca Montezemolo.







FOTO GRANDE: PATRICK GOSLING; RECUADROS: PATRICK GOSLING; LORENZO BELLANCA/LAT

Phil Hill, campeón del mundo de 1961 con Ferrari, estaba en el Lago di Como el viernes por la noche del GP de Italia, meditando sobre el equipo Ferrari actual, y la mera magnitud de su éxito. "No creo que nadie pudiera haber imaginado que algún día Ferrari superaría la cuestión 'italiana'", dijo en su peculiar tono irónico. "Pero lo han hecho. Ahora son un gran equipo".

"¿Qué le parecería a Enzo Ferrari?", pregunté. "¿Era importante para el Commendatore que fuera 'italiano', y por tanto actuara como italiano?".

"No creo que se preocupara por ello si siguiera por aquí", dijo Phil. "Para Enzo lo más importante era la ingeniería, los coches. Ni siquiera parecía importarle tener algún piloto norteamericano, lo cual estaba muy bien. Sólo quería ganar".

En efecto. A Enzo le habría encantado la belleza mecánica del F2004 y su motor V10 de 19.000 rpm. Le habría encantado volver a Monza con los dos títulos sentenciados. El sábado se habría dejado ver, un par de horas antes de que Rubens marcara la pole.

No obstante, sin Enzo –sin el romance y la historia del nombre más célebre del automovilismo– no fue exactamente lo mismo. Lo digo no en el contexto de los últimos 25 años sino en el contexto de 2004: había cierta indiferencia entre los italianos en Monza este año; el equipo Ferrari parecía tenso, casi como si la magnitud de su éxito empezara por fin a hacerse sentir.

Pregunté si podría charlar con un par de miembros de Ferrari sobre sus sentimientos durante este fin de semana en Monza. Propuse a Ross Brawn, Rory Byrne (si asistía), Nigel Stepney y Chris Dyer, pero la respuesta fue: "Pero ¿por qué ningún italiano?". Nuestro taxista nos dijo que creía que los auténticos italianos han perdido el contacto con Ferrari. Y el sábado por la noche, muy descortésmente, creo, el presidente de Ferrari, Luca Montezemolo, ridiculizó a BMW por regalarle un Mini decorado especialmente (amarillo, con el *cavallino* negro sobre techo blanco).

"Es un indicativo de nuestro gran éxito, cuando nuestros rivales están rindiendo tan mal, que ahora tengan que recurrir a trucos publicitarios como éste", dijo a los invitados a su fiesta. "Pasarán al menos 100 años antes de que BMW tenga un palmarés como el nuestro hoy, y entonces podríamos regalarles un Fiat Panda". Me gusta el Fiat Panda, así que lo llegué a captarlo del todo, pero creo que los de BMW sabían exactamente lo que quería decir.

Le pregunté a Montezemolo si este título tal vez pareciera el mejor de todos, dado el margen de superioridad de Ferrari. "En cierta forma, sí", dijo. "Estoy muy orgulloso del equipo y del modo en que trabajan juntos. Ése es el auténtico logro". Luego, por iniciativa propia, cambió de tercio.

"Creo que tenemos que estudiar muy, muy de cerca la F1", añadió, "porque nos acercamos a una crisis. Hemos de hacer cambios, sino el deporte morirá".

Sin estar seguro de a qué crisis se refería, le pregunté (con una sonrisa) si hablaba de la crisis de Ferrari ganando casi todas las carreras, y por tanto estropeando gran parte de la emoción, o si, tal vez, se trataba de algún otro problema más profundo. Entonces una fuerte mano agarró mi hombro por detrás, tratando de apartarme. No hice caso, y tampoco Luca: "No, no. Para mí la crisis no es ésta", dijo seriamente. "Les corresponde a nuestros rivales hacerlo mejor. No, me refiero a...".

La mano volvió a tirar de mí. Estaba claro que la entrevista había terminado. Sigo sin saber por qué Luca cree que esto está llegando a su fin, pero supongo que tiene que ver con el dinero, con Ferrari que es en la actualidad todopoderosa, y con Bernie que sigue haciendo un gran trabajo manteniéndolos bajo control.

Cómo no, en el box todo iba como si nada. Uno observa a los chicos de Ferrari en faena –sin prisa pero sin pausa– y recuerda cómo era en los tiempos de Jacky Ickx y Mario Andretti o, peor aún, Arturo Merzario y Nanni Galli. En aquella época todo eran aspavientos, especialmente por parte del ingeniero jefe, Mauro Forghieri. Era el director de una orquesta que parecía estar siempre afinando en lugar de emprender de una vez el primer movimiento.







'NADIE IMAGINABA QUE ALGÚN DÍA FERRARI SUPERARÍA LA CUESTIÓN "ITALIANA"'
PHIL HILL

Hoy en Monza uno observa a las personas clave, espléndidas con la divisa roja de Ferrari, cantando en armonía, y le impresiona lo perfectamente compensado y compacto del equipo. Una mezcla realmente internacional. Jean Todt, jefe del equipo, es francés; Brawn, director ►

técnico, británico; Rory Byrne, diseñador jefe, surafricano; John Iley, que trabaja con Byrne, británico; Gilles Simon, número dos de Paolo Martinelli (departamento de motores), francés; Chris Dyer, ingeniero de pista de Michael, australiano; Nigel Stepney, responsable técnico de carrera, británico; Anton Stipinovich, electrónica, surafricano.

Digo esto no porque sea nacionalista sino porque la Ferrari era tan italiana. Siguen trabajando muchos italianos en el equipo de F1 (Martinelli, el director deportivo Stefano Domenicalli y los ingenieros Luca Baldisserri y Gabriele Delli Colli son también miembros clave), pero no cabe duda de que la Ferrari actual es tan 'internacional' como BMW-Williams o McLaren-Mercedes. Por eso, tal vez estemos asistiendo al principio de una reacción italiana. Este año en Monza las tribunas no estaban llenas; tampoco se detuvo el país cuando Michael sentenció su séptimo título. No había por ningún lado la electricidad generada por su primera victoria con Ferrari, o por cualquiera de las otras victorias anteriores con Ferrari. No fue como en 1970, por ejemplo, cuando Clay ganó con Ferrari y Monza se hizo más grande que la misma Italia. No tenía comparación con nada, nada ilustraba mejor en qué consiste la pasión italiana.



'LA FERRARI ERA MUY ITALIANA, PERO HOY DÍA ES TAN INTERNACIONAL COMO WILLIAMS O McLAREN'

Este año Michael llevó la bandera tricolor en su casco Schuberth en Monza como su modo de mantener el contacto con los *tifosi*. Fue un bonito gesto en una bonita carrera: Ferrari demostró en Monza que pueden ganar tanto desde atrás como desde delante. "Hoy el equipo estuvo magnífico", dijo Rubens, saboreando su primera victoria del año. "Tal vez lo mejor es que lo celebran durante una hora o dos antes de centrarse en la siguiente carrera. Están totalmente entregados y son muy disciplinados. Es un privilegio trabajar con ellos".

Y entonces uno recuerda que Niki Lauda abandonó el equipo Ferrari antes del final de la temporada de 1977, poco después de sentenciar su segundo título. Le traía loco la 'cuestión italiana', como dijo Phil Hill, el politiqueo de la época pos-Montezemolo, la época del 'ellos y nosotros'.

Mil millones de años luz después, con Montezemolo de vuelta como presidente, no existe posibilidad alguna de que algo así arruine este equipo Ferrari tan distinto, tan internacional, tan brillante.

Este año en Monza, Schumi saludó a los *tifosi* al correr con este casco decorado con la tricolor italiana; también lo impulsó a hacer una gran remontada (recuadro).

FOTO GRANDE: PATRICK GOSLING; RECUADRO: CHARLES COATES/LAT

¿Cuánto influyen los neumáticos sobre las prestaciones? No es fácil decirlo, sobre todo cuando, a diferencia de los demás punteros, Ferrari cuenta con un fabricante de gomas 'de la casa'.

CÍRCULOS VICIOSOS

No, no sólo son redondos, negros y aburridos. Los neumáticos son el eje de la guerra más intensa en F1. El año pasado, no hubo disputa más amarga que las acusaciones y envidias de Bridgestone y Michelin. Pero eso también estimuló la batalla más creativa entre fabricantes de neumáticos jamás vista en F1.

Texto Peter Windsor **Fotografías** Patrick Llewelyn-Davies



En el automovilismo existen dos reglas verdaderamente de oro, vigentes desde que un hombre desafiara por primera vez a otro sobre tiempo y distancia en autos rivales: 1) En lo fundamental, el equilibrio de velocidad es 60% coche, 40% piloto; 2) En caso de duda, échese la culpa a los neumáticos, luego al motor y por último al chasis, por ese orden. En pocas palabras, no culpar nunca al piloto.

Por tanto, mientras analizamos la temporada 2004, es importante guardar en su justa medida las cifras que tenemos delante. Por ejemplo, al evaluar a Michael Schumacher hay que tener en cuenta el papel que ha desempeñado no sólo como piloto sino también como primer motor de Ferrari. Michael el piloto es un 40% de la ecuación, sí; más allá de eso, habría que calcular que también es un 50% del coche, más o menos. Muchos de los miembros clave de Ferrari son aquéllos que Michael trajo al equipo; el equipo se ha levantado a su alrededor. Por tanto, se podría calcular que su aportación total es de un 75%, una cifra a la que ni siquiera se ha acercado ningún otro piloto, con la posible excepción de Jackie Stewart en Tyrrell y Niki Lauda en Ferrari.

En la misma línea, también podría decirse que este año Bridgestone ha dominado totalmente la guerra de neumáticos. Después de Spa, donde el campeonato quedó sentenciado, el tanteo era Bridgestone 12, Michelin dos. Sin embargo, como los neumáticos son parte integrante del coche, y como en este caso Michael es una gran parte del paquete chasis-motor-neumáticos, sería absurdo tomar estos resultados aisladamente. Digámoslo de otro modo, ¿cuántas carreras habría ganado Michelin este año si hubieran trabajado de cerca con Ferrari durante los últimos cuatro años y si Bridgestone se hubiera ocupado de McLaren, Williams, Renault y BAR?

Le hice esta pregunta a Pierre Dupasquier, el apasionado francés que ha dirigido el departamento de competición de Michelin durante los últimos 30 años.

"¿Quién puede decirlo?", contestó enigmáticamente. "Quizá hubiéramos ganado todas las carreras de este año". Luego, como era de esperar, se defendió: "Pero ¿qué significaría eso? ¿Entenderíamos mejor nuestros neumáticos? ¿Sabríamos por qué doblegábamos a nuestros rivales? Seguramente no. Tal vez ganáramos por tener el mejor paquete global y no necesariamente por tener los mejores neumáticos. No lo sabríamos. ¿Cómo podríamos saberlo?".

Claro que en los viejos tiempos era algo más fácil juzgarlo. Jack Brabham montaba Dunlops en uno de sus coches, Goodyears en el otro. Lotus llevaba a cabo tests simultáneos con gomas distintas con el único fin de azuzar a las marcas rivales.

Hoy día sólo podemos observar las tendencias y aislar algunos de los resultados. Ni Bridgestone ni Michelin hablarán en detalle de sus neumáticos, no del modo en que Dunlop o Goodyear o incluso Michelin en sus primeros años hablaban de materiales de los compuestos, capas del cinturón y rigidez de los flancos. Si se plantea una pregunta tan general como: "¿Son los neumáticos de Spa de la misma familia que los de Hungría?", el hombre de Bridgestone sonreirá de modo inescrutable y dirá: "No puedo decirlo". Y punto. ►


POTENZA
BBS
BBS
BBS
BBS
BBS
BRIDGESTONE

Algunas observaciones, pues:

Lo más cerca que hemos estado en años recientes de algún tipo de test simultáneo fue cuando BAR-Honda pasó de Bridgestone a Michelin el pasado invierno. Sin tocar para nada su coche (de 2003), un día de diciembre en Montmeló montaron los Michelin. Dicen que Jenson Button fue 1,2 segundos más rápido de entrada de lo que jamás había rodado con Bridgestones.

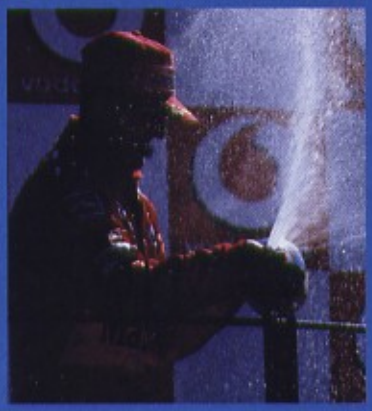
Pero antes de llevar demasiado lejos este hilo del pensamiento, hagamos una pausa: hoy día BAR es un equipo Michelin puntero, así que forzosamente hay algo de: "Bueno, es lógico que dijeran eso". Además, el Circuit de Catalunya tiene fama de variable. En dos días distintos, sin tocar para nada los reglajes, y aún menos cambiar de neumáticos, los mismos coche y piloto pueden ser más de un segundo más rápidos o lentos. Por último, el BAR-Honda de 2003 no era el coche que hemos visto en 2004. Si en el fondo los Michelin eran de un compuesto más blando, eso habría ocultado con facilidad muchos de los problemas que Jenson habría tenido si calzara, digamos, el compuesto Bridgestone más duro.

Sí, hoy día los ingenieros de BAR siguen convencidos de que gran parte de su mejora en 2004 se debe a que se pasaron a Michelin. ¿De veras creen que no habrían sido más rápidos con Bridgestones en, por ejemplo, Hungría? No, contestan. Sólo Ferrari puede extraer esa velocidad de los Bridgestone. Para el resto, dicen, los Michelin son los mejores neumáticos.

No acabo de entenderlo, así que les pregunto a otros. Flavio Briatore cree que el personal en pista de Michelin no es gente "de carreras" en el sentido en que lo son los chicos de Bridgestone. Le pido que se explique pero se encoge de hombros y se marcha.

Entro en el motorhome Michelin, diseñado como una serie de bancos de madera dentro de una zona de ambiente mediterráneo. Una máquina de café y el bar atraen a los periodistas franceses deseosos de fumarse un pitillo. Aquí se puede hablar con los chicos de Michelin, pero en su mayor parte hablan de *comprender* todo lo posible. Con su despliegue de equipos, dicen, y con tan

'¿CREE BAR QUE HABRÍAN SIDO MÁS RÁPIDOS CON BRIDGESTONES EN HUNGRÍA? NO'





La guerra de neumáticos se puso violenta en 2003 después de que Alonso doblara a Schumi en Hungría; Ferrari apeló con éxito contra la anchura de los Michelin delanteros y Michael volvió a ganar (dcha., en Monza 2003); los compuestos cada vez más blandos y exóticos de las dos marcas acumulan mayor cantidad de virutas fuera de la trazada, que impiden adelantar (abajo).

>Reglamento 2004

Juegos
10 juegos de seco y siete de mojado por piloto por fin de semana.

Especificaciones
Las marcas proporcionan a sus equipos dos especificaciones de seco y una de mojado por fin de semana. Las de seco pueden ser distintas para distintos equipos. La de mojado ha de ser la misma para todos los equipos.

Neumáticos para lluvia torrencial
Introducidos como medida de seguridad tras la fuerte lluvia de Brasil 2003. Sólo se pueden usar cuando lo autorice la FIA. Misma especificación para todos los equipos suministrados.

Viernes
En los libres del viernes cada piloto puede usar tres de sus 10 juegos de seco, uno de ellos de distinta especificación. Estos juegos no se pueden usar después del viernes.

Sábado
A las 9.00 h hay que elegir el neumático de seco. Los siete juegos restantes han de ser de la especificación elegida.

Domingo
En la salida hay que montar las ruedas usadas en calificación. Sólo se pueden cambiar antes del GP si están dañadas.

FOTO GRANDE: STEVEN TEE/LAT. RECUADROS: DARREN HEATH/LAT. (EN LA OTRA PÁGINA, RECUADROS: DARREN HEATH)

gran diversidad de pilotos de los que recoger información, abarcan todo el espectro. Dicen que no ganan con regularidad en 2004 porque no corren con el mejor equipo, coche o piloto, pero están seguros de que siguen construyendo un neumático tan bueno como es humanamente posible.

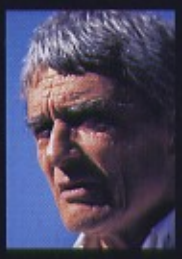
El Michelin de este año tiene una forma ligeramente distinta del Michelin que ganó ocho carreras en 2003. Michelin dominó el GP de Hungría de 2003 con Fernando Alonso y Renault, pero poco después Ferrari les acusó de "un intento de circunnavegar *[sic]* el reglamento [técnico]". La FIA apoyó a Ferrari, declarando que las normas de neumáticos serían "rigurosamente reinterpretadas…", así que Michelin se vio obligada a cambiar radicalmente el diseño de sus hombros. En la página 42 se muestra la última forma, junto a la versión 2003. Esto redujo el tamaño de la rodada –en concreto el modo en que podrían usarse los flancos para aumentar las dimensiones del área de contacto– pero Michelin, tratando de ser políticamente correcta, minimizó su importancia. Pero, ineludiblemente, el cambio hizo mella en Michelin. Fue un poco como si los diseñadores de chasis tuvieran que montar un elemento menos en el alerón trasero para la nueva temporada.

También reveló lo que pensaban Bridgestone y Ferrari, a saber, que *su* punto más débil eran las frenadas fuertes en circuitos en que el asfalto era liso y los pianos del ápice relativamente bajos. Con más y más circuitos apuntando en esa dirección, estaba claro que iban a tener que cambiar su filosofía.

Después de Hungría 2003, mirando fijamente en el parque cerrado la horda de coches Michelin que rodeaba al demacrado Ferrari, Hirohide Hamashima, director de desarrollo de Bridgestone, se mostró atípicamente abierto. "Espero que ahora podamos empezar a estudiar un delantero más ancho", dijo.

Durante el invierno, Bridgestone hizo lo que tal vez ninguna otra marca de neumáticos –ni siquiera Michelin– podría hacer jamás, dados el presupuesto y recursos con los que podrían contar. Tomaron los tres componentes principales de la filosofía de diseño de neumáticos –forma, construcción y compuesto– y se dedicaron al desarrollo de un nuevo neumático con precisión metódica y generalizada. No hubo cruce alguno. Se compararon los nuevos compuestos, basados en nuevas mezclas de aceites de tratamiento, agentes vulcanizantes y polímeros de caucho, con las construcciones anteriores, asegurando así un punto de referencia sólido. La nueva forma –más ancha y cuadrada– se usó con compuestos y construcciones conocidos y se comparó de nuevo con la anterior, simultáneamente. Y se probaron nuevas construcciones, con proporciones distintas de acero, Kevlar y poliésteres, tanto con la forma de hombros redondeados como con la de hombros cuadrados, pero siempre sobre los compuestos conocidos.





Hirohide Hamashima, de Bridgestone (sup.) y Pierre Dupasquier, de Michelin (arriba); un Bridgestone de 2004 (abajo).

Fue un trabajo agotador, no sólo para los chicos de Bridgestone (de las plantaciones de caucho en el sureste asiático a la fábrica de Tokio, al almacén de Langley, Inglaterra, y luego a Mugello, Fiorano, Montmeló o Cheste), sino también para los dos equipos de tests de Ferrari, que con frecuencia rodaban ▶



paralelamente; y para los pilotos, que tenían que mantener una consistencia metronómica durante uno, dos, tres días seguidos, a menudo durante cuatro o cinco horas diarias.

Rubens Barrichello hizo gran parte del trabajo, apoyado por Luca Badoer. Creo que esto es importante, porque los tests de neumáticos son un arte especializado. Hay que ser muy preciso en lo que se dice y hay que hacer exactamente lo mismo con el coche durante el día y el test en conjunto, y luego en el test siguiente. Y eso suponiendo que el piloto conduce el coche dentro del 10% de su rendimiento máximo. Hoy día Rubens es vilipendiado como piloto de F1 –injustamente, en mi opinión– pero no se le critica como probador, o en concreto como probador de neumáticos. Su pilotaje tiene un ritmo que puede mantener durante una hora o incluso dos, un ritmo que incluye sutiles adaptaciones a condiciones variables (¡tome nota, Jarno Trulli!), una entrada en curva inicial muy suave (Antonio Pizzonia y Fernando Alonso: ¡repasen sus vídeos, por favor!), y una convincente ética del trabajo complementario (Kimi Räikkönen y Juan Pablo Montoya: ¡no, la reunión todavía no ha terminado!).

Es decir, es exactamente el tipo de piloto en el que Michael puede confiar para la mayoría del trabajo pesado. Michael se relajó durante gran parte del invierno de 2003-04 pero reapareció en febrero, cuando habían finalizado la mayor parte de tests comparativos de Bridgestone, y había que preseleccionar formas, construcciones y compuestos.

"En febrero estábamos en ese test en España", recuerda un miembro de Williams, "y de repente ahí estaba Michael, machacando vueltas de sol a sol durante tres días seguidos. Me pregunté: '¿Qué hace este chico?', pero más tarde lo comprendimos: era un test crucial de Bridgestone y quería encargarse de todo".

Unas semanas más tarde, tras haber procesado los resultados con Ross Brawn y los demás ingenieros de Ferrari, Bridgestone llevó los nuevos neumáticos a un frío (3ºC) circuito de Imola. Eran más anchos y de hombros más cuadrados pero, con presiones más bajas (este año Ferrari ha rodado a 1,1 bares en lugar de los 1,3 bares de 2003), parecían no perder mucho sobre los pianos o sobre los baches en frenada. Mientras tanto, su mayor pisada les proporcionaba enormes mejoras en cuanto a frenada y agarre en la entrada en curva. Especializado como está en equilibrar las fuerzas G en frenada y laterales con el uso perfecto de los frenos, la dirección y el acelerador, Michael estaba encantado. De pronto tenía toda una nueva serie de variables con las que jugar en la entrada en curva.

Entretanto, los técnicos de Michelin estaban en una posición distinta. Como Fernando tiene una entrada en curva más agresiva que, digamos, Ralf Schumacher, sus aportaciones no concordaban. Como Ralf no es tan diligente después de los tests como, digamos, David Coulthard, su aportación se debilitaba. Y así sucesivamente, con cada equipo que exigía cualidades diferentes en distintos momentos de una marca de neumáticos con la competencia técnica para complacer a todo el mundo pero con la necesidad de encontrar denominadores comunes ante la abrumadora logística. Claro que el pasado invierno estos









El Bridgestone delantero de 2003 (superior) era más estrecho y menos cuadrado que el Michelin de 2003, y eso provocó una gran crisis: la FIA dijo que a partir de Monza 2003 la anchura de la banda de rodadura se mediría después de la carrera, no antes; la banda de un Michelin nuevo sólo estaba 1 mm por debajo del límite, 15 mm la de un Bridgestone; las dos ruedas delanteras de 2004 son parecidas.

>Neumáticos F1: datos técnicos

Anchura
Delante: 305 mm (mín.), 355 mm (máx.)
Detrás: 365 mm (mín.), 380 mm (máx.)

Diámetro
Seco: 660 mm (máx.)
Mojado: 670 mm (máx.)
Diámetro llanta: 330 mm

Banda de rodadura
Seco: cuatro ranuras en toda la circunferencia de la superficie en contacto con la pista. Las ranuras han de tener al menos 14 mm de ancho en la superficie de contacto y al menos 2,5 mm de profundidad, estrechándose hasta un mínimo de 10 mm en la superficie inferior.
Mojado: la superficie de contacto no ha de exceder de 250 cm² delante y 440 cm² detrás.

Temperatura ideal de funcionamiento: 90-100ºC

Presión ideal de aire (en caliente):
Delante: 1,1-1,2 bares
Detrás: 1,0-1,1 bares

Los neumáticos se inflan con nitrógeno/aire deshumedecido.

EN LA OTRA PÁGINA: FOTO GRANDE: DARREN HEATH; RECUADROS: DARREN HEATH; ESTA PÁGINA: FOTO GRANDE: DARREN HEATH; RECUADROS: PAUL GILHAM/GETTY IMAGES; BMW WILLIAMS F1 TEAM/GETTY IMAGES

denominadores se vieron desdibujados por (a) el desastroso McLaren MP4-19, (b) un equipo Williams dislocado por dos pilotos que pasaban más tiempo pensando en 2005 que en nuevos compuestos, y (c) un equipo Renault que montaba un motor totalmente nuevo con un centro de gravedad más alto y que, por tanto, en el fondo volvía a empezar de cero con un coche que nadie considera ahora que sea tan bueno como el R23. Es decir, equipos que en el pasado dieron a Michelin su mejor oportunidad de batir a Ferrari y Bridgestone ahora estaban empeñados en quedarse atrás; BAR-Honda, el nuevo fichaje de Michelin, subió un poco, pero sólo hasta la nueva posición ocupada por McLaren, Williams y Renault, o un pelín más allá.

Y mientras los pilotos Michelin se escapaban a complejos turísticos asiáticos después de Melbourne, Michael enviaba a Rubens a España, para probar los Bridgestone para Malasia. Eso no fue de mucha ayuda para la preparación de la carrera de Rubens... pero sí para la de Michael, razón por la cual ganó en el primer circuito 'Michelin' del año. Incluso si alguno de los equipos Michelin hubiera sido lo bastante organizado como para enviar a Europa a un piloto titular para el test, es poco probable que la cosa hubiera cambiado mucho. Sus dos mejores apuestas en cuando a neumáticos habrían sido Ralf Schumacher o David Coulthard, pero Ralf no se iba a tomar tantas molestias ni en un millón de años, y DC, aunque contaba con todo el respeto de McLaren, en ese momento no tenía un coche competitivo.

Superada Malasia, circuitos como Magny-Cours, Hockenheim y Hungría fueron una mera formalidad. El mayor punto negro fue en Mónaco, donde Michael según parece agravó su desventaja habitual en precalificación con la pista 'sucia' al no rodar muy ligero de combustible. De este modo tenía pocas posibilidades de colocarse en primera fila de la parrilla. Les pregunté a los de Bridgestone si habían tenido algo que ver en ello. Sonrieron de modo inescrutable, insinuando que Michael quiso probar antes su configuración de calificación y que Ferrari creyó que podrían ganar desde la segunda o tercera filas.

En Spa, con temperaturas relativamente bajas, los Bridgestone pasaban demasiado poco tiempo en la temperatura óptima: de hecho los safety car y los incidentes convirtieron su carrera en una a cuatro paradas, y el muy mejorado coche de McLaren hizo el resto. Eso sí, Mónaco y Spa no fueron más que dos de las 18 pruebas.

¿Tenía Bridgestone el mejor neumático en 2004? Claro que sí. Trabajaban con Ferrari, Michael y Rubens; de hecho, trabajaban en exclusiva con el mejor equipo de carreras. ¿Hizo Michelin un gran trabajo? Otra vez sí, pero de un modo distinto: vivían con un puñado de equipos en lucha directa, no contaban con la dirección técnica que Bridgestone poseía con Ferrari, y sin embargo consiguieron ganar dos carreras antes de Suzuka y correr cerca de la cabeza en varias más. Ambos logros recuerdan que en la actualidad la F1 tiene el privilegio de estar secundada por las dos mejores marcas de neumáticos que alguna vez unieron la palabra *competición* a sus nombres.

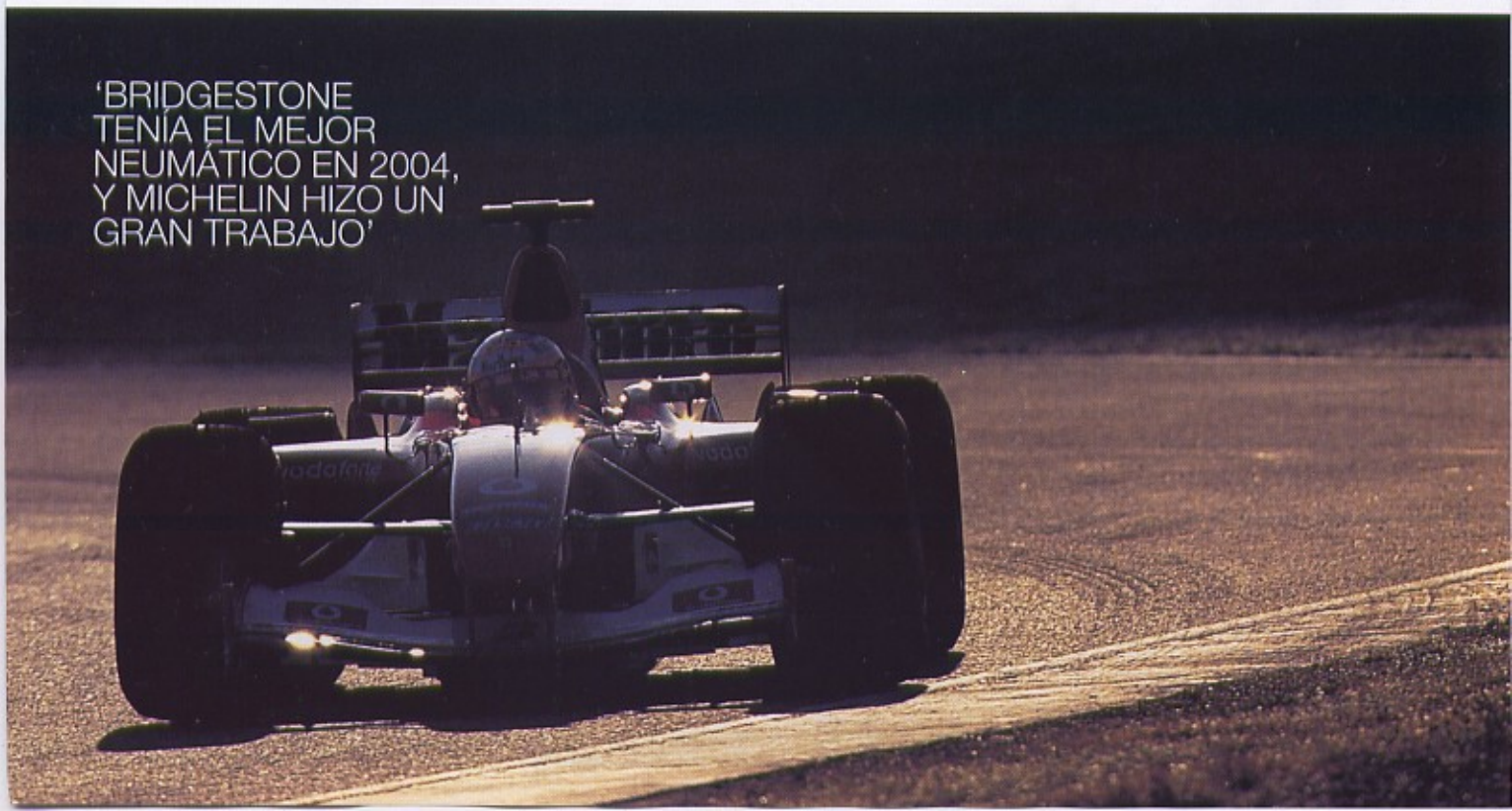






Tan encendida es la guerra de neumáticos que las marcas prácticamente desarrollan nuevos compuestos para cada carrera; comprobar las temperaturas (dcha.) es crucial, ya que los neumáticos de F1 sólo rinden a tope a unos 100°C; comprobación y equilibrado (centro); pegajoso, blando y adherente (recuadro inferior); Barrichello (abajo) es un buen probador de ruedas.

'BRIDGESTONE TENÍA EL MEJOR NEUMÁTICO EN 2004, Y MICHELIN HIZO UN GRAN TRABAJO'





NO VA MÁS

De vez en cuando la F1 ha dado coches realmente especiales, pero quizá sólo dos hayan sido tan dominantes durante una larga temporada como el McLaren MP4/4 de 1988 y el Ferrari F2004 de este año. ¿Cuáles son los ingredientes mágicos? ¿Y por qué estos dos por encima de todos los demás?

Texto Steve Matchett





La temporada perfecta de F1 –ganar todas las carreras del calendario, el santo grial de la F1– nunca se ha llevado a cabo. Ferrari, Chapman, Barnard, Dennis, Williams, Head, Newey, Brawn, Fangio, Stewart, Clark, Senna, Prost, Schumacher: todos líderes innatos, han aceptado el reto. Pero, sin excepción, a pesar de sus dotes y valor, no han logrado hacerse con el premio.

Pero dos equipos lo tuvieron casi en sus manos. En 1988, McLaren se acercó tanto que sus proezas ya son legendarias. Quince victorias de 16 carreras. En 2002 Ferrari igualó esos 15 triunfos, pero en una temporada de 17 carreras; así que Ron aún puede ir con la cabeza un poco más alta.

Ahora Ferrari está en una misión similar. Pero la temporada perfecta les fue esquiva ya en la sexta prueba, con el extraño incidente entre Michael y Juan Pablo Montoya en el túnel de Mónaco; y la victoria de Räikkönen en Spa también repelió un por lo demás seguro triunfo de Maranello. No obstante, 2004 es la temporada más larga de la historia, y el Ferrari tiene sin duda potencial para seguir en cabeza en las dos últimas pruebas y colocarse justo por delante del McLaren MP4/4 como el monoplaza más exitoso de la F1.

Tecnológicamente, sin embargo, 16 años separan a estos bólidos. En F1, 16 días pueden ser mucho tiempo, así que ¿16 años? Pero comparten parecidos cruciales: potencia y fiabilidad, estabilidad y consistencia. Potencia y fiabilidad de los coches, estabilidad de los equipos y consistencia del proceso de diseño.

Ha habido notables excepciones, pero por lo general un bólido ultraexitoso surge de la evolución natural, no de la revolución radical. Es innegable que en el caso de McLaren existen importantes diferencias entre el MP4/3 (1987) y el MP4/4; aun así, el linaje del McLaren de 1988 se remonta a más de siete generaciones.

La historia del Ferrari es parecida. Los cambios son más sutiles, el linaje más corto, pero el F2004 es un descendiente directo del F2002; Maranello simplemente ha hecho de un coche magnífico un gran coche. ►

Sería interesante saber qué aspecto tendría el F2004 (arriba) si estuviera diseñado según el reglamento en vigor cuando se construyó el MP4/4 (abajo); la relativa simplicidad y pureza de líneas del McLaren hacen que sea tan hermoso como efectivo.







CHASIS: invención y perfección

El McLaren MP4/4 usaba un derivado del chasis de John Barnard de fibra de carbono y molde macho (se da forma a la fibra de carbono sobre el molde maestro). En 1981, cuando Barnard diseñó este innovador monocasco, fue tan revolucionario que muchos lumbreras de la F1 desdeñaron la idea. En aquella época todos los equipos usaban paneles de nido de abeja de aluminio para sus chasis. En cuanto a rigidez torsional, dichos chasis alcanzaban alrededor de 8.000 Nm por grado de flexión longitudinal. El primer monocasco de carbono de Barnard era más del doble de rígido, 19.500 Nm por grado de flexión, y pesaba apenas el 75% de un diseño convencional de nido de abeja de aluminio. El desdén fue sustituido por fervientes garabatos sobre los tableros de dibujo.

El futuro había llegado. Y mientras el resto del paddock sopesaba la mejor manera de reaccionar (y a algunos equipos, entre ellos Williams, les llevó casi cuatro años), McLaren, de año en año, se ocupó tranquilamente de afinar su obra maestra. Era fuerte, era ligero… y más feo que Picio.

La pega principal de la técnica del molde macho era que la cara 'acabada' del monocasco era la interior, mientras que la cara exterior del chasis era tosca y de lados cuadrados. Eso implicaba que había que montar paneles ligeros de carrocería adicionales para conferir sus propiedades aerodinámicas al coche. Hay quien podría verlo como un punto a favor: desde luego permitía al equipo rehacer fácilmente su paquete aerodinámico, pero la carrocería adicional es simplemente más peso que arrastrar por el circuito, y, claro está, la idea es solucionar el paquete aerodinámico antes de que empiece a fabricarse el coche.

El trabajo con composites ha llegado muy lejos desde 1988. Ahora todos los monocascos se fabrican con la técnica del molde hembra, un poco como las dos mitades de un huevo de Pascua. Las líneas aerodinámicas forman parte del moldeo del chasis. Y los monocascos contemporáneos son increíblemente fuertes. Ferrari no ha divulgado cifras de rigidez torsional del F2004, pero seguro que ronda los 31.900 Nm por grado. Los monocascos del MP4/4 y del F2004 pesan aproximadamente lo mismo, unos 40 kg. El chasis del Ferrari podría ser mucho más ligero, pero las normas actuales que regulan los tests de impacto lateral y estructuras deformables hacen que los chasis contemporáneos tengan que incorporar más fibra en sus flancos.

Y, como hiciera McLaren con la línea MP4/1/2/3/4, Ferrari ha seguido refinando su chasis de año en año. Evitaron el enfoque doble quilla adoptado por Williams y McLaren, y fueron fieles al concepto monoquilla que conocen tan bien.

MOTOR: 680 CV contra 910 CV

Quizá la diferencia más importante entre el MP4/3 y el MP4/4 fuera el motor. El TAG/Porsche dio paso el excepcional Honda RA168E. Aunque nuevo para McLaren, este V6 a 80º con dos turbos IHI era una evolución del motor que llevó a Williams y Lotus a un total de 11 victorias en 1987. El propulsor Honda era la envidia del pit lane.

No obstante, la decisión un tanto súbita de Honda de dejar Williams por McLaren sorprendió a muchos, pero ésa es otra historia. Lo fundamental fue que el MP4/4 montó un motor ganador y probado a fondo (léase superfiable). Todo un golpe.

Pero hay más: 1988 fue el último año de la era turbo. La FIA quería deshacerse de ellos –demasiado potentes, decían– y los prohibió para 1989. Además, en éste su canto del cisne la FIA impuso mayores restricciones en el consumo de combustible de los coches turbo, limitándolos a 150 litros, 45 litros menos que en 1987, y la presión de sobrealimentación se redujo de 4,0 a 2,5 bares. Esto afectó de modo espectacular a la potencia: en configuración de carrera el Honda de 1988 pasó de 890 CV a 680. Pero, como no hay mal que por bien no venga, un efecto secundario de esta reducción de potencia fue una mayor fiabilidad. Si los ingenieros de Honda podían construir un motor competitivo y duradero que soplara a 4,0 bares, rebajarlo a 2,5 bares sólo iba a hacerlo aún más indestructible. Y así fue… casi. El equipo sólo sufrió una rotura en carrera en todo el año: Prost en Monza. Y esta rotura, junto con el abandono de Senna al tropezar con Jean-Louis Schlesser, dio al traste con la temporada perfecta de McLaren. Nunca trabajé en McLaren pero, incluso hoy, 16 años después, todavía me dan ganas de echarme a llorar.

La prohibición del turbo sigue en vigor, claro, así que el 053 V10 de 3,0 litros a 90º del F2004, diseñado por Gilles Simon, es atmosférico. De acuerdo, el efecto dinámico de la toma de aire del arco antivuelco genera ▶

>Senna/Prost, Schumi/Barrichello

A mi juicio, la batalla Senna/Prost se resolvió en favor de Ayrton. Por lo general –y hubo excepciones evidentes– Ayrton corría a la velocidad de Prost, esperaba que Alain cometiera el menor de los errores… y encontraba un hueco. Es decir, a Senna no se le exigía lo que podría rendir, como demostró su desequilibrada relación victorias-vueltas rápidas de 1988 (8:3).

En el fondo, Ayrton era un piloto instintivo, pero no fue hasta que tuvo que habérselas con Mika Häkkinen o Michael Schumacher que empezaron a verse sus imperfecciones inherentes. Pero contra Prost su nivel de habilidad siempre fue suficiente. El recuerdo más perdurable de este dúo de 1988 tal vez fuera lo despiadado de Senna: fue tan 'agresivo' como sería Michael en carreras decisivas, pero, a diferencia de Michael, se le apreciaba por su 'pasión latina'.

Michael hizo lo que Ferrari le encargó, o sea, formar un equipo ganador. Cómo no, eso incluía el otro piloto, y su última elección fue Barrichello. Rubens es perfecto: se puede contar con él en cruciales sesiones de tests; es lo bastante rápido para ganar si Michael tiene un problema; y es buena persona, honrado y trabajador.

Lo que no tenemos con Schumi/Barrichello (y sí con Senna/Prost) es algún tipo de barómetro definitivo del talento de Michael. En cambio, a Michael hay que juzgarlo en una escala histórica más amplia. Lo que sí sabemos es que ni Prost (como demostró cuando trató de dirigir su propio equipo) ni Ayrton (como demostró cuando pasó a Williams y aceptó todo lo que le presentó Frank) estuvieron a la altura de Michael cuando se trató de reunir su propio conjunto ganador.

Peter Windsor

'EL FUTURO HABÍA LLEGADO, Y EL RESTO DEL PADDOCK SOPESÓ LA MEJOR MANERA DE REACCIONAR'

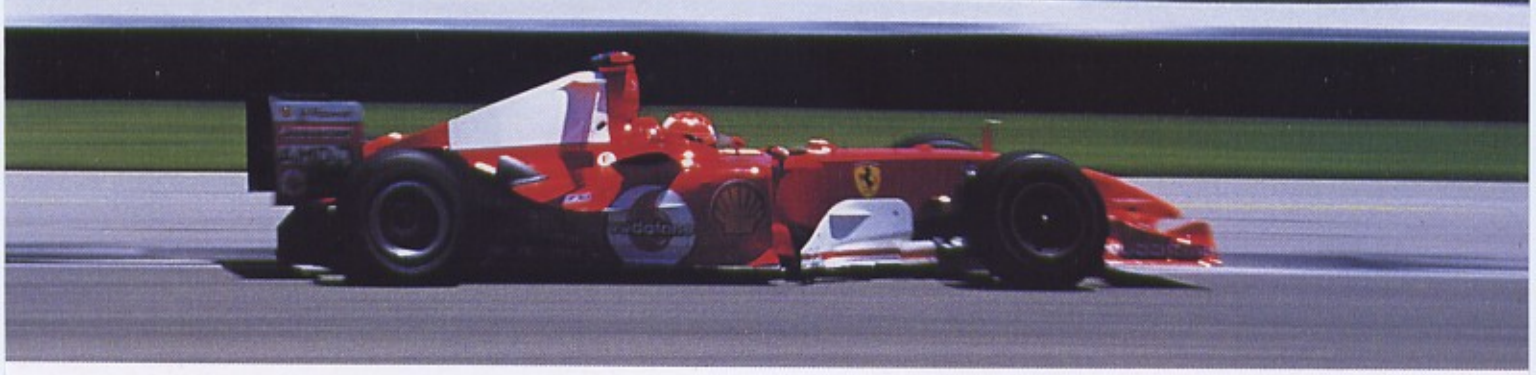
Una diferencia importante entre McLaren 1988 y Ferrari 2004 es que Ron Dennis alineó dos pilotos número uno, con ocho victorias para Senna (dcha.) y siete para Prost (recuadro izda., con Osamu Goto, de Honda); en cambio, Michael (abajo y recuadros) ha moldeado Ferrari según sus necesidades.











una pequeña fracción de presión positiva, pero nada del otro jueves (con suerte, de 0,07 a 0,1 bares). Pero lo que al Ferrari 053 le falta en presión de sobrealimentación, lo suple con creces con régimen de giro: 19.200 rpm por 12.500 del Honda. No llega a ser el doble, pero a eso va.

Y de nuevo, como el MP4/4, el F2004 sigue disfrutando de una fiabilidad casi perfecta. Lo más cerca que han estado este año de un abandono por problemas de motor (antes de Japón) es una salida de escape rajada en el coche de Schumacher en España. Y ganó, con Rubens segundo.

Pero lo que siempre me sorprende al comparar los méritos de estos dos motores fascinantes es su tamaño relativo: el V10 de 3,0 litros es bastante más pequeño que el V6 de 1,5 litros, pero el propulsor Ferrari tiene el doble de cilindrada y cuatro cilindros más que el Honda. A eso se lo llama progreso.

TRANSMISIÓN: pequeño y grande

En 1988 la carcasa de la transmisión se fabricaba con fundición de magnesio. Era grande y pesada, tal vez 60 kg, el doble que en los coches actuales. Existen tres razones principales. El embrague era mucho más grande, el doble que un diseño contemporáneo; el embrague del F2004 cabría en la palma de la mano, 10 cm o así, más o menos el tamaño de un Big Mac.

En segundo lugar, en 1988 las relaciones de cambio, ejes, corona dentada, piñón y otros elementos internos también eran mucho más grandes que hoy día. La calidad de los materiales se ha disparado estos últimos años, así que es menos probable que los dientes se estropeen por una reducción dada de tamaño y superficie de contacto del diente. En la actualidad, la fabricación asistida por ordenador puede producir piezas más complejas y delicadas. Delicadas pero no frágiles.

Por último, las carcasas de transmisión de los años 80 contenían el depósito de aceite del motor. El lubricante es suministrado al motor a presión, luego recuperado y devuelto al depósito albergado en la transmisión. Eso ya no es así. El depósito de aceite del motor del F2004 está encajado entre la cara posterior del chasis y la parte delantera del motor. Así se desplaza hacia delante la masa del aceite, mejorando la distribución de pesos del coche, y permitiendo que la carcasa de la transmisión sea considerablemente más pequeña. Y el magnesio está pasado de moda. Los materiales en boga hoy día son o el titanio o el carbono. El F2004 emplea fundición de titanio, un proceso largo y costoso porque el titanio es difícil de trabajar, pero el esfuerzo merece la pena. Luego Ferrari reviste su carcasa con carbono, un soporte extra para los puntos de anclaje de la suspensión y del motor.

SUSPENSIÓN: del acero al carbono

Aparte del motor, la otra gran diferencia entre el MP4/3 y el MP4/4 era la suspensión delantera. Mientras que sus coches anteriores usaban un voluminoso empujador y un balancín montado en la parte superior, el MP4/4 hacía uso de tirantes. Acabar con su un tanto aparatosa disposición *pushrod*







'EL V10 DE 3 LITROS ES MÁS PEQUEÑO QUE EL V6 DE 1,5, PERO EL FERRARI TIENE CUATRO CILINDROS MÁS'



La seguridad no era tan sumamente importante como hoy: nótese lo alto y vulnerable que parece Senna (izda.); (arriba, de izda. a dcha.): Prost en boxes, Senna con el diseñador del MP4/4 Steve Nichols y el patrón Ron Dennis; Senna y Prost en el podio de Melbourne.

McLaren MP4/4 (1988)



Morro y bigotes bajos, y cockpit colocado mucho más hacia delante: los pies del piloto están a la altura del eje delantero; transmisión más grande y pesada que su equivalente de 2004; no se han inventado los deflectores.



Vías y ruedas traseras (slicks) mucho más anchas; el V6 daba 680 CV a 2,5 bares de presión.



Enorme alerón trasero; una sola construcción y tres compuestos de gomas: blando, medio y duro.









La visibilidad ya no es tan buena: Barrichello se esconde en el cockpit (dcha.); (arriba, de izda. a dcha.): pruebas en Sepang; los equipos se ejercitan más en 2004; el jefe Jean Todt con Barrichello.

Ferrari F2004 (2004)



La línea del F2004 está atestada de apéndices inimaginables en 1988, en un intento de recuperar la reducción de apoyo impuesta por el reglamento; la colocación del motor y el piloto ya no es la ideal para el comportamiento.



El difusor trasero –que ayuda a pegar el coche al asfalto– es mucho más pequeño en el F2004.



Alerón delantero y derivas complejos y más altos; la suspensión genera menos resistencia.

ILUSTRACIONES: PATRICIA SOLER. FOTO: GRANCE Y RECUADRO CENTRAL: DARREN HEATH, ARCHIVO LAT; MARK THOMPSON/GETTY IMAGES

permitió montar mucho más bajos los amortiguadores y muelles helicoidales. Ubicar los componentes lo más bajos posible siempre ha sido una máxima del diseño de un buen coche de carreras; ayuda a rebajar el centro de gravedad, y por ende a mejorar la estabilidad y el comportamiento.

Hablando en mi papel como mecánico, siempre detesté la suspensión por tirantes. Es una pesadilla para trabajar: no puedes ver nada, no puedes acceder a nada, y te haces unos cortes tremendos en las manos. Horroroso. No obstante, en este caso concreto, tras haber estudiado la suspensión delantera del MP4/3, parece que el paso de McLaren a los tirantes fue una jugada acertada y produjo una mejora.

Todos los triángulos de suspensión del MP4/4 eran de acero, revestidos de Keyphos para darles un elegante acabado negro semimate. En 1988 no se usaba ninguna pieza de suspensión de carbono; pasarían otros cinco años antes de que los diseñadores se atrevieran a acariciar la idea.

Y vaya si la acariciaron, porque los triángulos del F2004 no tienen nada de acero. Todo es de carbono. Además, menos mal, los tirantes están pasados de moda: todos los coches de 2004 usan empujadores (de carbono, por supuesto). La vuelta a los empujadores ha sido posible porque todo se ha hecho mucho más pequeño y ligero, así que tener componentes montados más altos en el coche no penaliza de modo apreciable el comportamiento.

Los pesados muelles helicoidales también han desaparecido. Las barras de torsión, estabilizadoras y amortiguadores actuales más parecen mecanismos de relojes de bolsillo que piezas de suspensión.

AERODINÁMICA: ¿añadida o integral?

Siempre me han gustado las líneas del MP4/4, y eliminar ese voluminoso sistema *pushrod* de años anteriores permitió que la carrocería alrededor de las piernas del piloto pudiera ceñirse un poco más hacia el interior; así que los flancos del coche de 1988 son mucho más limpios. El morro también era más estrecho, otra mejora importante sobre el MP4/3.

Además, el hecho de que el MP4/4 siguiera usando esa carrocería adicional para escamotear el antiestético monocasco de carbono permitió a McLaren ocultar las abrazaderas y pasadores de la suspensión delantera montados en el chasis, protegiéndolos así del flujo de aire. En aquella época era una práctica común dejar al descubierto dichos elementos; los soportes estaban atornillados directamente a la parte exterior del chasis. Por aquel entonces no se pensaba muchos en dichos detalles. Hoy día, se consideraría ridículo tener los anclajes de suspensión y sus tuercas y tornillos expuestos al flujo de aire. Un diseñador que propusiera tal cosa el lunes por la mañana ya no sería diseñador el lunes por la noche. En los monoplazas contemporáneos todos los anclajes están adheridos dentro de las capas de carbono del monocasco, y cualquier anclaje en el exterior del chasis está diseñado para que no sobresalga; nada parece improvisado.

Como la FIA reescribe constantemente ▶

las normas para reducir el apoyo, la minuciosidad aerodinámica del F2004 ha de ser, y es, de lo más impresionante. Compárese el tamaño del alerón trasero del McLaren y el Ferrari. El F2004 tiene un alerón trasero mucho más pequeño, y el delantero y sus derivas laterales están colocados mucho más altos que los del MP4/4. Además, el Ferrari tiene un fondo escalonado de 50 mm, y un difusor bastante más pequeño, normas pensadas para reducir la eficacia aerodinámica y por tanto la velocidad de paso por curva.

Y sin embargo, a pesar de las restrictivas normas actuales, el nivel de apoyo entre los dos coches apenas difiere. Los aerodinamistas de Ferrari lo han afinado todo al máximo, recuperando el apoyo perdido y al mismo tiempo reduciendo la resistencia del coche (en gran parte por los alerones más pequeños). Nótese que en el F2004 el borde de ataque del plano principal del alerón delantero está sin pintar. No es casualidad. El departamento aerodinámico no quiere que las piedrecitas desconchen la pintura y perjudiquen la eficacia del alerón. Véase también lo anchos que son los triángulos y empujadores de carbono en comparación con los equivalentes de acero del McLaren. Estas piezas de suspensión no pueden producir apoyo –lo prohíbe el reglamento– pero nada impide a los equipos asegurar que estas piezas se deslicen por el aire con el mínimo de resistencia.

NEUMÁTICOS: guerra y paz

En 1988 no había guerra de neumáticos. Pirelli se retiró al final de 1986 y Goodyear tenía el monopolio. Había una construcción y tres compuestos a elegir: blando, medio y duro. El blando era para circuitos como Mónaco y Budapest; el duro para Spa, Silverstone, Monza y Zeltweg; el medio para todos los demás. Aquí están los neumáticos, a correr. Sencillo. Y Goodyear insistía en recoger todos los neumáticos al final de cada carrera, asegurándose de que ningún equipo pudiera guardarse un juego de cubiertas blandas de Mónaco y usarlo en calificación en Monza, por ejemplo.

Cómo ha cambiado todo. En 2004, con Bridgestone y Michelin enzarzados en una de las guerras de neumáticos más emocionantes de la historia, la infinidad de compuestos y construcciones parece cambiar cada semana. Para cada prueba el reglamento permite a las marcas de neumáticos hacer a medida dos compuestos y dos construcciones para cada uno de sus equipos. En el caso de Ferrari eso significa que Bridgestone trabaja como una parte integrada del proceso de diseño del F2004. Ferrari no hace ni una sola pieza de suspensión, o altera la geometría de dirección, sin consultar antes a sus socios japoneses para determinar cómo es probable que afecte al rendimiento de su próxima remesa de ruedas.

Distintas épocas, distintos coches. Eso era entonces y esto es ahora. Construidos con 16 años de intervalo, según reglamentos técnicos muy diferentes, lo cierto es que el MP4/4 y el F2004 fueron diseñados para buscar los límites de la tecnología más reciente. La temporada perfecta les habrá eludido, pero ambos coches merecen un puesto único en los anales de la F1.





El MP4/4 (abajo), tan bajo y ancho, parece el bólido más perfecto, pero un coche así, construido hoy, sería demasiado rápido para que resultara seguro, incluso si lo pilotara Ayrton Senna (dcha.); la zaga del F2004 (arriba) está ceñida alrededor del motor para ayudar a dirigir el flujo de aire.



> Ron Dennis contra Michael Schumacher

En 1988 Ron Dennis estaba en su mejor momento... o en el más despiadado. Superó la marcha de su petulante ingeniero estrella, John Barnard; y no tuvo ningún reparo en cortar las alas a Alain Prost al fichar a Ayrton Senna. Al hacerlo, se aseguró el palo doble definitivo. Senna, el preferido de Honda, traería consigo los motores que permitirían a McLaren convertirse en ganadores de la noche a la mañana... y neutralizar a Williams.

Sobre este nuevo conjunto, Neil Oatley maximizó los probados principios de McLaren, entre ellos el concepto del chasis de carbono con 'molde macho' (ya anticuado). Le respaldaron el jefe de proyecto Steve Nichols y el diseñador Gordon Murray. Cómo no, los dos pilotos marcaron la pauta; y Honda, que alcanzó nuevas cotas de excelencia en F1. Pero, más que nada, el año destacó por el liderazgo de Dennis. Demostró que había vida en McLaren después de Barnard; hizo que Honda sintiera que por fin tenía un hogar; y demostró que podía extraer lo mejor de una de las combinaciones de pilotos más inestables de la historia.

Nadie supera a Michael Schumacher en reconocer el talento. Ross Brawn trabajó en varios equipos antes de que Michael le conociera en Benetton, pero el alemán no tardó en percibir el don que a otros se les había escapado. Y no era Brawn solo: parte del talento de Ross es también su aptitud para ver la grandeza en otros. Así, con Ross llegó Rory Byrne, aerodinamista de Benetton. Y, con Ross y Rory, llegaron otros. Y Michael, apoyado por Jean Todt y Luca Montezemolo, les dejó espacio para respirar y hacer lo suyo. Ni siquiera en los años más difíciles –1996, 1997– llegó a plantearse la sustitución de nadie. Michael inspiró confianza al equipo; es un gran líder.

¿Cuál fue/es el mejor conjunto? Si Dennis pisó nuevos terrenos y extendió las fronteras de la gestión en F1, Michael, con su filosofía de un solo piloto y ejemplar elección y gestión del personal, para qué hablar de su talento al volante, ha llevado el oficio a otra órbita. Lo que pasa es que nunca habrá otro Michael, mientras que siempre habrá un McLaren, o equipos como McLaren. Ron recibe la luz verde, aunque sólo sea porque el sistema de Michael es único y por tanto irrepetible.

Peter Windsor


Marlboro
vodafone
L'ORÉAL
PARIS
OMP
M. Schumacher



¿TE SILBAN LOS OÍDOS, MICHAEL?

En ningún otro equipo un piloto es tan fundamental para su rendimiento, su creatividad técnica, su moral, como Michael Schumacher para Ferrari. A continuación, sus cinco miembros clave nos cuentan qué piensan de él. 'Tranqui', Schumi. Todos te quieren…

Retratos Hugo Dixon y Jon Shard

todt



Jean Todt frente a la casa de Enzo en Fiorano, la célebre residencia *in situ* del Commendatore y que ahora usa Michael cuando viene a probar.

>Jean Todt Director general

"Desde 1996, Michael y yo hemos pasado tanto terribles experiencias como triunfos. Hemos tenido momentos de gran desconcierto y enorme alegría. Recuerdo Magny-Cours 96, cuando el motor de Michael se rompió en la vuelta de formación, y la sensación de liberación esa misma temporada en Spa tras un verano deprimente. Recuerdo esos títulos que nos fueron esquivos en la última carrera del año, la desconfianza de nosotros mismos, las horas pasadas preparándonos para el futuro, tanto en el motorhome Ferrari como en mi despacho de Maranello. Y recuerdo el terrible GP de Gran Bretaña en 1999 [cuando Michael se rompió la pierna]. El temor inicial y luego la feliz recuperación.

"Incluso en estas condiciones tan difíciles, Michael nunca se quejó. Hizo frente a todo y nunca profirió ni la más mínima crítica. 'Ejemplar' es la palabra. Michael tiene un Cavallino Rampante estampado en su corazón y todo el equipo, de hecho toda la Ferrari, le admira muchísimo.

"¿Sus principales características? Ante todo, su intenso amor por el pilotaje. Con Michael la curiosidad es permanente. Quiere saber, entenderlo todo: sobre el coche, sus reglajes, posibles estrategias distintas. Y también quiere saberlo todo en su vida diaria.

"Creo que en realidad un recelo innato es madre de esta curiosidad. Si quiere entender, es para poder dominarlo todo a su alrededor. Michael siempre está en guardia. Ganar su confianza lleva tiempo. Lo que la prensa o el paddock percibe a veces como arrogancia, yo lo veo como timidez. Aunque Michael ha aprendido a blindarse en esta minisociedad agresiva que es la F1, y a pesar de lo que otros puedan pensar, ha seguido siendo un hombre sensible que no da valor al juicio de otros.



Jean Todt habla con Michael en el GP de España de 2004 (arriba), carrera que Schumi ganó desde la pole position.

"Fue arrojado a la selva de la vida a una edad bastante tierna, y ha aprendido a no exponerse sin necesidad. Esta supuesta arrogancia es un mecanismo de autodefensa. De hecho, su impresionante confianza en las ruedas de prensa es un reflejo de su timidez. En la vida, Michael presta atención a los demás, dispuesto a escuchar sus problemas. Cualquiera en el equipo podría pedirle ayuda o hablarle de cómo se siente.

"Creo que hoy día Michael se crece con la ayuda de Ferrari. La Scuderia es su segunda familia. Podemos entendernos con una simple mirada. Entrar en Ferrari en 1993 fue un gran riesgo para mí. Esperaba tener que ocuparme de un montón de problemas, y no forjar una relación tan especial. Estoy orgulloso de haber contribuido, junto con Michael y todo el equipo, a traer todos estos títulos a Maranello".

>Gilles Simon Diseñador jefe (motor)

"Ante todo, Michael puede adaptarse. Aunque el coche no corresponda exactamente con su estilo de pilotaje, sabe cómo sacar el máximo rendimiento del mismo. Por ejemplo, en Brasil 2000 tuvimos un problema de motor y acabó la carrera tomando trazadas fuera de lo normal. La verdad es que a Michael le encanta repetir tests, ajustar los reglajes al milímetro, y conseguir exactamente lo que quiere. Traga los kilómetros y nunca se muestra reacio a subir al cockpit.

"Hay quien cree que Michael va por la fábrica dando órdenes. Y no hace eso. Lo que hace es animar a la gente. Pregunta lo que hacen; se interesa de verdad. Tener alguien así es muy valioso. El equipo considera a Michael como un miembro de la familia, no un piloto al que pagan por su trabajo. Creo que es un error que un piloto empiece a dirigir un equipo.

"Michael forma parte de Ferrari de un modo que nunca he notado en otros pilotos y sus equipos. Por ejemplo, ahora no me lo imagino corriendo para otro equipo. Todos los miembros de la Gestione Sportiva se sienten parte de esta increíble aventura. Estamos dispuestos a dar el 100% para alcanzar nuestros objetivos. Da gusto ver a Michael ganando para nosotros en todo el mundo". ►



simon

RICHARD MARK THOMPSON/GETTY IMAGES



Tras la humillación de ser doblado el año pasado en Hungría, en 2004 Schumi ganó con gran facilidad en el Hungaroring (abajo); Brawn (izda.) en Fiorano.

>Ross Brawn Director técnico

"Conocí a Michael en 1990, en las carreras de resistencia. Corría para Mercedes. Tenía muy claro que era la estrella del grupo. Siempre que subía al coche, iba más rápido y consumía menos gasolina. Era visiblemente más veloz. Yo trabajaba en Jaguar y, por suerte para nosotros, Mercedes tenía una política muy democrática. El tiempo al volante era el mismo para todos los pilotos, así que conseguimos vencerlos. No habría sido posible si hubieran dejado más tiempo a Michael en el coche.

"Luego entró en Benetton en F1 al final de 1991, antes de que yo me incorporara a tiempo completo (estaba finalizando el programa Jaguar). Nelson Piquet se iba al acabar el año, así que todo el mundo centró sus miradas en Michael, porque era muy rápido. No tenía experiencia en F1, pero aprendió muy deprisa.

"¿Qué puedo decir? Michael es rápido. Increíblemente rápido. Increíblemente entregado. Inteligente. En forma. Competitivo. Pero, aunque parezca extraño, hay dos situaciones en que habla mucho por la radio: cuando suceden muchas cosas y cuando no pasa nada. Y si habla mucho por la radio cuando no pasa nada, es porque Michael se aburre un poco y empieza a hacer preguntas: '¿Dónde está mi hermano?', '¿Quién hace esto?', ¿Quién hace lo otro?'. Y he de recordarle: '¡Concéntrate! Todo está bajo control. Hagamos esto, hagamos eso'.

"Una o dos veces en su carrera ha estado en posiciones muy cómodas y ha cometido un error, un error que no habría cometido bajo presión y tirando a tope. Es algo que me da mucho miedo. A menudo le recuerdo que ha de concentrarse en el trabajo y no preocuparse de otras cosas. Recuerdo Indianápolis en 2000: Michael llevaba una sólida ventaja e hizo un trompo en el *infield*. Mi reacción inmediata cuando veo algo así es que tenemos un problema mecánico. No espero que el piloto cometa un error en esas circunstancias. Así que le dije por la radio: 'Michael, ¿algún problema?'. Y contestó:



'No, no, todo bien'. Insistí: '¿Qué pasa?'. Y me confesó: 'He de concentrarme un poco más...'. Así que a veces nos reímos bastante.

"Y luego tenemos las calificaciones. A Michael le gusta estar al tanto de su posición durante su vuelta lanzada. Siempre hay una pequeña sección crítica del circuito donde informarle sin arruinar su concentración. Así que siempre acuerdo con Michael dónde hacerlo. Pero, claro, no es algo que uno ensaye. Una o dos veces, le ha dado la información en el lugar equivocado y he recibido unos cuantos improperios por su parte, diciéndome que deje la radio en paz y no le moleste. En cambio, hablas con Michael durante la carrera y es como usted y yo ahora. No llego a comprender el dominio que tiene; cuesta creer que pilota un F1.

"Sin duda, Michael es el mejor piloto con el que he tenido la suerte de trabajar. Su punto fuerte es por encima de todo su entrega absoluta al equipo. Siempre se ha mostrado solidario, ha afrontado los problemas y ha sido capaz de motivar a todos los miembros del equipo en los buenos y en los malos tiempos. Por eso, todos quieren hacer todo lo posible. Ferrari siente devoción por él".

ESTA PÁGINA, RECUADRO: MICHAEL COOPERLAT EN LA OTRA PÁGINA, RECUADRO: STEVE ETHERINGTON LAT

>Rory Byrne Diseñador jefe (chasis)

"Michael es un miembro muy, muy importante del equipo; no es sólo un piloto. Forma parte de la familia. En cuanto a todo lo demás, por ejemplo, concebir el nuevo coche, se mantiene bien informado. Sabemos que está muy preocupado por este ámbito y eso nos da una motivación adicional. En la fase de concepto, antes que nada tratamos de diseñar el coche más competitivo posible. Más adelante, los reglajes harán que se adapte mejor al estilo de pilotaje de cualquiera que sea el piloto.

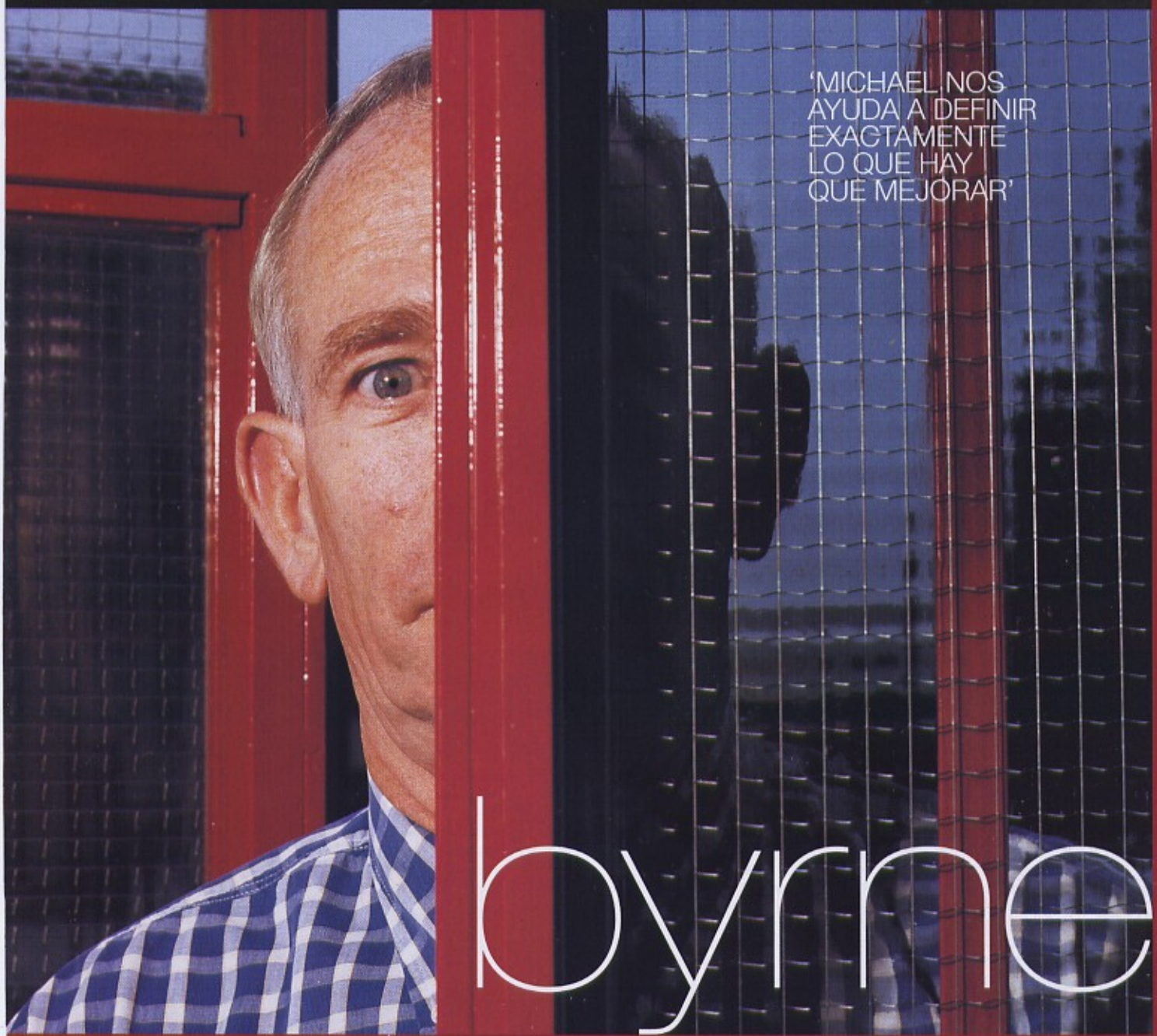
"Lo importante al diseñar un nuevo coche es comprender cuáles eran los puntos débiles del coche anterior. Y Michael es muy bueno en esto. Nos ayuda a definir exactamente lo que hay que mejorar y a separar lo realmente bueno de lo que hace falta revisar. Además, siempre tiene un montón de ideas sobre lo que hay que hacer. En todo caso, le encanta la parte técnica, entenderlo todo. Eso es de gran ayuda para un ingeniero. A algunos equipos les gusta guardar distancia con sus pilotos y alejarlos de la presión. Pero no es eso lo que pretendemos. Michael quiere meterse de lleno. Le encanta y es un gran punto fuerte.

"Claro que se irá algún día. Pero creo que será un proceso gradual. Michael no querrá perjudicar a Ferrari de ningún modo. Habrá una transición ordenada. Tal vez se quede con un cargo que le convenga a él y al equipo. Quizá nos ayude a reconocer y desarrollar nuevos pilotos. Hay un sinfín de cosas en las que Michael podría implicarse. Pero no creo que quiera dirigir el equipo.



Byrne y Schumi celebran en el podio la victoria de este año en Imola (dcha.); ingeniero y piloto comparten sus ideas en el desarrollo del chasis.

"Cuando termine nuestra estancia en Ferrari, ninguno de nosotros querrá perjudicar al equipo. Ha sido un periodo maravilloso; espero que siga. Pero cuando termine, no será un divorcio turbulento. Lo veo como una transferencia debidamente ordenada a quienes tengan que cuidar de Ferrari en el futuro". ►



martinelli

>Paolo Martinelli Director motorista

"El tacto de Michael para el coche nos ayuda enormemente. Puede describir con gran precisión el comportamiento del motor en cualquier punto del circuito, así que luego sólo tengo que guiarme por lo que ha dicho. Además, puede poner sus prioridades en orden y no lo pide todo a la vez. Hablamos mucho y su consejo nos da indicaciones sobre ideas técnicas a tener en cuenta tanto a largo como a corto plazo.

"Una de sus principales cualidades tal vez sea su capacidad para encontrar los límites del material casi de inmediato. Unas vueltas son todo lo que necesita para determinar las particularidades de un motor. Enseguida sabemos de lo que es capaz un coche nuevo. Y el modo de trabajar de Michael en pista no ha cambiado. Siempre empieza describiendo el rendimiento del coche en detalle. Luego nos deja analizar el porqué puede haber surgido algún problema y se une a la discusión que nos llevará a proponer varias soluciones. Sería un error que un piloto entrara en el box y exigiera de inmediato tal y tal ajuste concreto. Michael no da nada por sentado. Comprende por instinto qué pasa en su coche aunque no pueda explicar con precisión el funcionamiento de un cigüeñal.

"El pilotaje de Michael ha cambiado un poco durante los años. Es normal: ha mejorado. Y sigue mejorando, no cabe duda. Pero ahora su margen de mejora es tan pequeño que no sabría dónde ha mejorado exactamente estos últimos meses. Pero en sus primeros años mejoró a pasos agigantados. La consistencia es otra clave del éxito. Michael no sólo puede ser rapidísimo en una vuelta, sino que puede mantener el ritmo. Y comete muy pocos errores en pista. Incluso cuando va a fondo. Por tanto, consigue las victorias que eran de esperar pero a veces se hace con aquéllas que parecía que iban a ser para otro".



En Canadá 2004 (arriba) Michael obtuvo una victoria que tal vez no esperara partiendo desde la tercera fila.

FOTO: DARREN HEATH

JEFE DE EQUIPO: SAUBER-PETRONAS

Peter Sauber

Jacques volverá a tiempo completo con Sauber en 2005; ¿cómo y por qué?

¿Por qué Jacques Villeneuve?
Decidí apostar por la experiencia. Con Giancarlo perdemos un piloto experimentado y tenemos que sustituirlo. Tenemos 32 puntos: 21 de Giancarlo y 11 de Felipe. Felipe es rápido pero no tan consistente como Giancarlo.

¿Así que la experiencia fue la razón de no fichar a Anthony Davidson o Gary Paffett, o incluso Tonio Liuzzi?
Sí.

Entonces, ¿por qué no alguien como David Coulthard, que, a diferencia de Jacques, al menos ha corrido este año?
Teníamos varias posibilidades. Coulthard, Nick Heidfeld y Villeneuve estaban en la lista. Y para mí, Villeneuve es la mejor solución.

¿Por qué razón?
No quiero hacer comparaciones entre Villeneuve y los demás pilotos.

¿Fue la experiencia el único factor?
No. No estoy contento con la imagen de Sauber como 'escuela de pilotos'. Eso resulta simpático, pero no conviene ser demasiado simpático en F1. Creo que un piloto como Jacques es un mejor indicativo de nuestro futuro.

En su nota de prensa decía: "Estoy convencido de que juntos Jacques Villeneuve y Sauber pueden conseguir mucho". ¿Qué pueden conseguir?
¿Qué es mucho? Para nosotros, es importante progresar. Es difícil decir hasta dónde, porque detrás de nosotros está Toyota, que tiene un gran potencial. Y delante están McLaren y Williams, dos de los mejores equipos, y resulta muy difícil irrumpir en la cuarta o quinta plazas. Creo que el año que viene tendremos un coche mejor que el actual, y quiero reducir la diferencia respecto a Ferrari y Renault.

¿Qué expectativas tiene Jacques?
Cree que tenemos un buen coche. ¡Cree que el coche es "incluso mejor de lo que piensa Peter Sauber"! Eso lo dijo él.

¿Qué quería decir con eso?
Cuando hablé con él acerca del coche de la próxima temporada, no quise ser demasiado optimista. Su opinión es que Sauber, con la gente e instalaciones que tenemos, puede construir un buen coche. Y me gusta y necesito un piloto con esta actitud.

¿Él cree que el C24 será competitivo?
Sí, pero ¿qué es competitivo? Es difícil construir un coche a la altura del Renault o el BAR. Para mí, un gran interrogante son los neumáticos. No calzamos las mismas gomas, así que ¿cuánta diferencia supone eso?

¿Quién se dirigió a quién?
Craig Pollock [mánager de JV] me llamó a primeros de agosto; luego invité a Jacques a Hinwil. Hablamos del tamaño del equipo y de su presupuesto limitado.

¿También hablaron de dinero?
También hablamos de salarios. Jacques tiene un sueldo normal de Sauber, parecido al de Fisichella o Frentzen, con primas por puntos. Todos nuestros salarios de pilotos son de un nivel parecido, porque es importante ahorrar dinero para la parte técnica.

¿Tendrá Jacques espacio en el coche que vender a los sponsors?
No. Si un piloto tiene contactos y nos trae un sponsor, claro que puede. Eso es normal. Pero en estos momentos no hay ningún sponsor que venga con Jacques.

¿Cuál era su situación con otros equipos cuando empezaron a hablar?
No lo sé. No se lo pregunté. Pero para mí era importante firmar un contrato antes de que se resolviera la situación de Jenson Button en Williams y BAR, porque un puesto sigue vacante. Tal vez Jacques pudiera haber corrido en Williams o BAR, pero no lo sé.

¿Participó Bernie Ecclestone en tratar de llevar a Jacques a su equipo?
No. Sé que Bernie está contento con la vuelta de Jacques. Pero eso no influyó.

¿Estaba al corriente de la actual situación de Jacques en Renault?
Nuestro contrato con Jacques no empieza hasta el 1 de noviembre, pero dos días antes del anuncio de Renault todavía no estaba firmado. No tenemos ningún inconveniente porque es un test excelente. No conocía el coche, el equipo, los neumáticos ni la primera pista [China]... nada. Es un gran reto para él, y para mí es útil porque pilota un coche competitivo con neumáticos Michelin.

Había interrogantes sobre la vista de Jacques. ¿Le ha exigido un test visual?
No. Oí algunos rumores, nada más. Lleva gafas, así que ha de ir con cuidado con el casco, el flujo de aire por la visera y el polvo. Hablé de eso con Jacques. Dice que su vista está a un nivel absolutamente normal.

¿En 2005 también llevará motores de la misma especificación que Ferrari?
Sí, nuestros motores serán los mismos. Quizá no durante toda la temporada, pero empezaremos con el mismo motor.

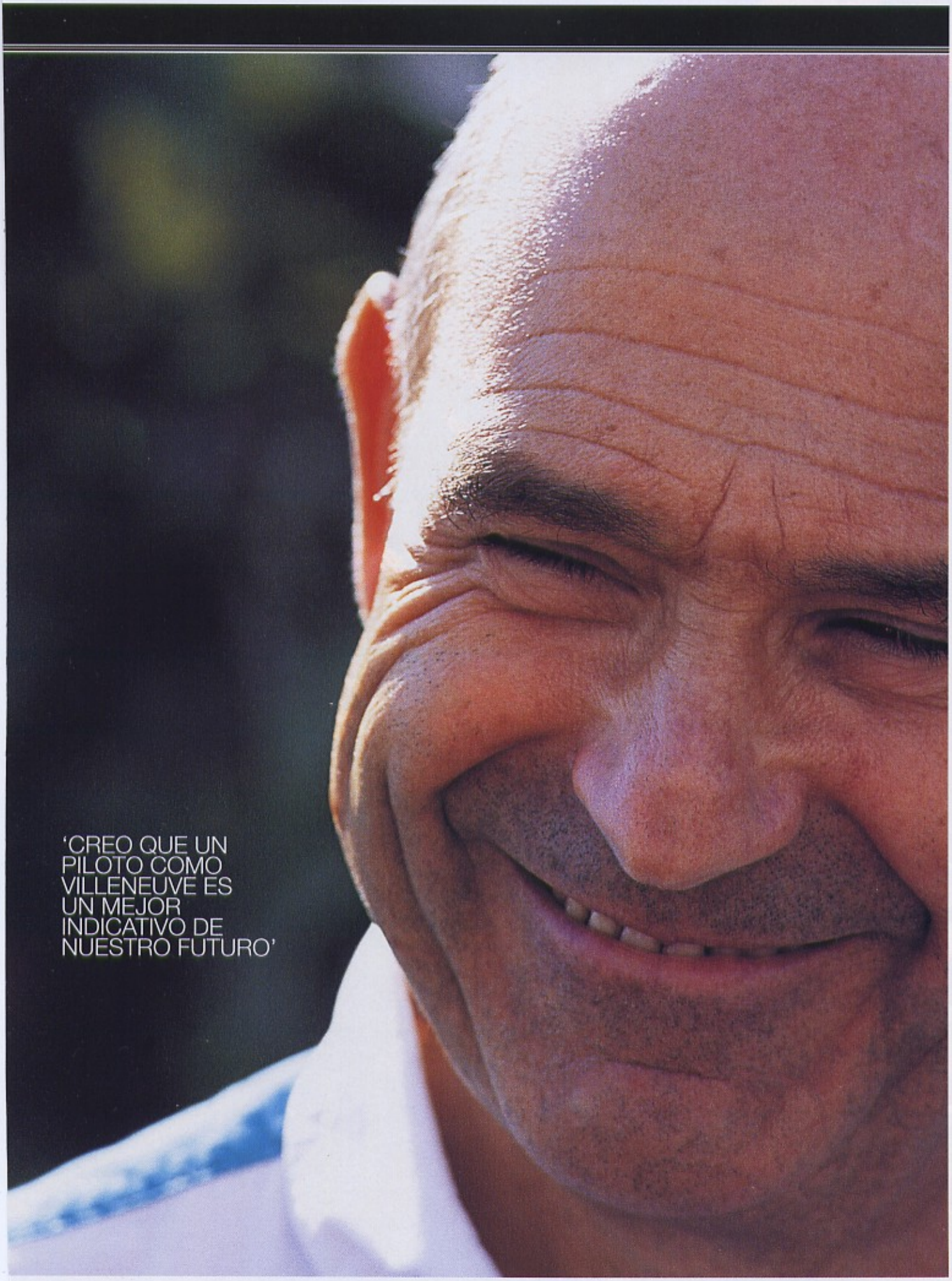
¿Por qué vuelve a fabricar el cambio?
Construimos nuestro propio cambio durante 11 años, y es muy importante tener recursos propios en la empresa. El coche que tenemos ahora es lo más parecido posible al viejo Ferrari [F2003-GA], así que tenía sentido montar el cambio Ferrari. El próximo no será parecido al Ferrari, así que llevará nuestro propio cambio.

El C24 de 2005 no parecerá un F2004...
No, por supuesto que no.



Antes de debutar en el GP de China, Villeneuve se aclimató al Renault R24 en los tests organizados en Silverstone a mediados de septiembre.

FOTO GRANDE: PETER SPINNEY/LAT; RECUADRO: JAKOB EBREY/LAT


'CREO QUE UN PILOTO COMO VILLENEUVE ES UN MEJOR INDICATIVO DE NUESTRO FUTURO'


.com
11
COSWORTH
BOSCH



El rendimiento de Oriol Servià en el campeonato americano está siendo muy positivo teniendo en cuenta la capacidad del equipo.

FOTO GRANDE: PHILLIP ABBOTT/LAT; RECUADRO: MICHAEL L. LEVITT/LAT



Buscando la frontera

Oriol Servià mira de reojo la F1 mientras pelea por triunfar en la Champ Car norteamericana. Corre en el equipo más modesto del campeonato, pero él supo obrar el milagro y consiguió un podio en la carrera de Laguna Seca.

Entrevista Xavier Guillén

Cuando se escucha su nombre por la megafonía de cualquier circuito, los locutores lo pronuncian a su manera, que es acentuando la primera sílaba, *'Sérvia'*. A pesar de este 'lapsus' lingüístico, es uno de los pilotos más reconocidos en Estados Unidos y por eso los organizadores del certamen no pararon hasta encontrarle un equipo para este año, y eso que lucha contra uno de los rivales más temibles, la falta de un patrocinador personal. Su equipo, el Dale Coyne, era el farolillo rojo, eso hasta que llegó el piloto ampurdanés.

La aventura americana de Oriol (30 años) prometía grandes días, campeón de las Indy Ligths en 1999, atacó después la superpoderosa CART donde este año cumple su quinta temporada. Ha subido en cinco ocasiones al podio, pero hasta ahora no ha militado en una escudería que le permita ganar carreras. Inmune al desaliento, cuando las puertas se cerraban, salió a flote y ha colocado en el mapa de las escuderías el nombre de Dale Coyne, que en 20 años de historia nunca conoció los resultados que Oriol les ha regalado.

F1 Racing: Oriol, cuando empezó esta temporada, ¿se imaginaba que subiría al podio? ¿Si alguien se lo hubiera insinuado lo habría creído?

Oriol Servià: No, casi que no. Hubiera apostado todo mi dinero a que no lo íbamos a conseguir, pero la verdad es que en las últimas carreras nos íbamos acercando un poco más y parecía que dejaba de ser un sueño. Todo el equipo se motivó al ver que podía salir del agujero, todos y cada uno han dado un extra y esto ha sido determinante para conseguirlo.

F1R: ¿Cómo encontró el equipo cuando llegó?

OS: Desorganizado. Empezamos bastante mal, como acabaron ellos el año pasado, me califiqué mal porque no habían pasado el viernes las verificaciones técnicas. Luego en carrera se rompió el motor por mal montaje, en fin... se me hacía una cuesta arriba inmensa. Pero ya en la segunda carrera hubo un salto cualitativo, dimos un paso adelante y en la tercera ya estuvimos entre los diez primeros. En ese momento fue cuando el equipo se dio cuenta de sus posibilidades. A nadie le gusta rodar detrás y vieron la ocasión de progresar y cambiar la etiqueta de equipo Minardi de la CART. Empezaron a trabajar mucho más fuerte y mejor. Disponemos de menos personal y menos dinero, pero todos tenían ganas de pelear con los demás equipos y seguir adelante y así lo hicieron. Otro aspecto definitivo fue la excelente relación que mantengo con mi ingeniero, 'Doctor Watson'. Había trabajado con él en 2001 y sabemos lo que queremos en todo momento, le tengo mucha confianza, mucha fe. Si antes de una sesión me cambia el coche yo salgo con toda la confianza del mundo, y al revés, cuando yo regreso y le digo que el coche hace una cosa u otra, él no duda ni un momento.

F1R: Laguna Seca es un circuito maldito para usted, que ha exorcizado con un podio muy valioso. ¿En su equipo estaban expectantes?

OS: Sí, pero por otro motivo, porque en las tres carreras anteriores habíamos rodado ▶

'TODOS VIERON SU OPORTUNIDAD DE PROGRESAR Y CAMBIAR LA ETIQUETA DE EQUIPO MINARDI DE LA CART'



Servià en el podio de Laguna Seca con el vencedor Patrick Carpentier (abajo izda.); en el trazado urbano de Toronto (izda.), el Lola-Ford del piloto del RACC se clasificó noveno.

por encima de nuestras posibilidades. En Elkart Lake, rodaba segundo cuando una bandera amarilla nos rompió la carrera; en Montreal siempre he andado muy rápido y pesar de muchos incidentes ya nos situamos entre los primeros, y en Denver, que es una pista que no me gusta mucho pero donde siempre me ha ido bien, me coloqué entre los seis primeros. Así que llegamos a Laguna Seca en buena forma.

A mí nunca me han salido las cosas bien allí: en 2000 me quedé sin gasolina a cien metros de la meta, en 2001 sufrí un accidente espectacular –di dos vueltas de campana– y en 2002 y 2003 tuve dos carreras grises, sin ninguna gracia. Ya anteriormente, en 1999, cuando luchaba por el campeonato de las Ligths, podía quedar campeón en aquella cita y no paré de tener problemas durante toda la carrera. Es un circuito que se me ha atragantado siempre.

En esta ocasión tampoco prometía mucho, en clasificación me coloqué 12º, perdido en la parrilla. Pero esta vez fue diferente, cambiamos el *set-up* antes de la carrera y la verdad es que la acertamos, además guardamos un juego de neumáticos nuevo para la carrera, fuimos el único equipo que lo hizo, así que no todo fue suerte, hubo una preparación a conciencia. Yo arriesgué mucho en la salida, en tres vueltas pasé a tres pilotos, además hubo un toque que dejó a tres coches en la escapatoria y en la vuelta diez rodaba sexto. Me sentía bien en el coche, iba muy motivado y tenía mucho que ganar y nada que perder. Adelanté a dos rivales más y me puse cuarto la mayor parte de la carrera. Hacia la mitad de las vueltas Paul Tracy cometió un pequeño error y lo pasé, y así fui tercero hasta el final. Un par de banderas amarillas nos reagruparon a todos, pero nadie me pudo pasar y eso que Allmendinger lo intentó. Me dio un toque y su coche se dañó pero no el mío, ahí sí que tuve suerte.



F1R: ¿Por qué existen tantas diferencias de equipo si todos utilizan el mismo motor Ford y mayoritariamente el mismo chasis?

OS: Casi todos los coches llevamos un chasis Lola, pero la puesta a punto marca la diferencia en tres aspectos básicos. Se gastan cantidades de dinero ingentes en aligerar el coche y luego se coloca el peso donde más interesa, bajando el centro de gravedad. Es la diferencia entre un coche bueno y uno como el nuestro. Son tres departamentos claros: uno, aligerar el coche; otro, un programa de amortiguación con alguna marca que asegure una evolución y que disponga de un banco de trabajo específico y nosotros, en cambio, equipamos suspensiones estándar. Y por último, algo de lo que también carecemos, el túnel del viento. Aún con todo, si nosotros lo 'clavamos' en el fin de semana al milímetro, nos podemos meter en la lucha, a pesar de la falta de presupuesto.

F1R: Y después de este año, ¿qué pasará en 2005, en qué equipo va a correr?

OS: No lo sé, por el momento he conseguido el objetivo que me planteé, arrastrar todo un equipo hasta subir al podio. Cuando en el invierno pasado mi equipo, Patrick Racing, con el que habíamos conseguido muchos podios y luchábamos por la cabeza, me dijo que se retiraban, pues me encontré un poco tirado. Estuve a punto de firmar por dos grandes equipos, pero por desgracia debía aportar patrocinio y no lo tenía así que me quedé sin fichar. Entonces estuve muy cerca de dejarlo, cuando hablé con Dale Coyne, sencillamente pensé en no correr porque viendo que en los últimos 18 años no habían conseguido nada, pues estuve a punto de quedarme en casa, podía ser el final de mi carrera. Valoré esperar otra oportunidad donde fuera, en otro campeonato, pero justo una semana antes del debut del campeonato decidí que lo iba a probar. Me iba a arriesgar. Y cuando vi que las cosas iban bien pensé: "Tengo que conseguir que se hable de mí", que se den cuenta de que se está haciendo un gran trabajo, mejor de lo que habían hecho hasta la fecha. Y la verdad es que lo he conseguido.

El podio de Laguna Seca ha sido como la guinda final, casi me han felicitado más este año que el pasado, porque entonces estaba en un gran equipo y la sensación es que ya estaba donde debía estar. Este año la gente se ha dado cuenta de que estamos haciendo una labor especial, esperemos que esto me permita llegar a un equipo potente para 2005, independientemente de que aporte patrocinio o no. Es la situación ideal para un deportista, aunque a veces en el automovilismo no ocurre, porque es un deporte muy caro y los equipos necesitan de una inyección extra de dinero para completar sus presupuestos. Espero que no sea así y que estos resultados me abran la puerta a mejores equipos que me permitan luchar.

F1R: ¿La Fórmula 1 entra en sus planes de futuro?

OS: No tengo contacto con la F1, siempre va a ser mi sueño, pero claro, pilotando un coche con el que se puedan ganar carreras y esto es un sueño cada vez menos real, porque el tiempo pasa y las oportunidades no van a llegar fácilmente. Primero debo dominar en la Champ Car y todavía no se me ha dado esta oportunidad, o conseguir una esponsorización que ahora no tengo. Aunque ése sea mi sueño, me sentiré muy satisfecho si consigo estar cinco o seis años más, en lo alto del automovilismo americano. Me sentiré supersatisfecho.

EN LA OTRA PÁGINA: MICHAEL L. LENTTALAT; ESTA PÁGINA: LESLIE ANN MILLER/LAT; MICHAEL L. LENTTALAT



Oriol Servià sabe que en Estados Unidos tiene un prestigio reconocido, aunque le encantaría poder aterrizar en la Fórmula 1.

HÄKKINEN AÚN PODRÍA VOLVER

El mejor piloto que la F1 nos ha dado en una década –más acá de Michael Schumacher– deseaba volver a un equipo puntero. Podría haber sucedido, pero la vida rara vez es tan sencilla, así que parece que no lo hará. Pero el teléfono de Mika Häkkinen sigue funcionando, como le explica a Matt Bishop en esta entrevista en exclusiva.

Retrato Andy Earl

Mika hoy, en su retiro finlandés en Utti y nunca más en forma, habiendo entrenado durante meses (tres días seguidos, uno de descanso).



No parece justo, ¿verdad? A Jacques Villeneuve, quien, como dijo Patrick Head, hizo "más difícil de lo que era" ganar el título de 1997 con Williams, lo han vuelto a llamar, mientras que Mika Häkkinen, que venció dos títulos consecutivos en 1998 y 1999, ganándose de paso la imperecedera admiración de Michael Schumacher ("Mika fue el rival más temible que tuve, sin duda"), seguramente no volverá a pisar un circuito de F1.

De acuerdo, Jacques ha fichado por Sauber, un equipo cuyos credenciales relativamente monótonos nunca habrían tentado a Mika a abandonar su retiro finlandés. Pero, si Jenson Button no hubiera dejado anonadado al mundillo la noche del 5 de agosto al anunciar su intención de dejar BAR por Williams, el compañero de Mark Webber en 2005 habría sido Häkkinen. Ah, sí: tanto Mika como Frank son tipos reservados, razón por la cual sus negociaciones suscitaron tan poca publicidad. Pero sé de buena fuente que estuvieron pero que muy cerca de cerrar un acuerdo. De hecho, si, por cualquier compleja razón contractual, Williams no consiguiera hacerse con Jenson después de todo –y se viera obligado a recurrir a un chico (Antonio Pizzonia) con el que Jaguar Racing quedó tan decepcionado el año pasado que lo despidieron a media temporada y lo sustituyeron con el desdichado Justin Wilson– sir Frank bien podría lamentar la pérdida de Mika el resto de sus días.

¿Y qué piensa Mika de todo esto? El único sitio en que lo descubrirás es aquí. Y ahora. En exclusiva mundial. ▶

Matt Bishop: ¿Se tomaba en serio su vuelta a la F1?
Mika Häkkinen: Totalmente en serio; en serio al 110%. Entregado por completo, completamente preparado, cuidadosamente programado, todo. Lo ideé todo de la A a la Z, y adopté el estado de ánimo adecuado, psicológica y físicamente, para rendir al máximo en pista además de hacer todo lo posible para ayudar al equipo que hubiera elegido a construir y desarrollar el mejor coche posible. He ganado 20 grandes premios y dos títulos, y quería salir y alcanzar resultados a ese nivel, no inferior. Quería ser el mejor.

¿"Equipo que hubiera elegido"? Vale, Mika, sé que no vas a dar nombres. Pero sé a qué equipo te refieres: BMW-Williams. Pero ataquemos desde otro ángulo...

MB: Lógicamente, no fue una decisión repentina. ¿Cuándo tomó esa decisión, y cuándo empezó la auténtica preparación para volver a la F1?
MH: En abril varios equipos se pusieron en contacto conmigo, pero ya estaba centrado. Es que, por lo que se refiere a mi preparación física, empecé a entrenar en 2003, y este año he ido a más. No hay que olvidar que el año pasado corrí algunos rallies, y en cuanto vuelves a competir tu condición física forzosamente ha de ser buena.
MB: Háblame de su entrenamiento físico, porque gente que le ha visto últimamente me dice que está muy en forma hoy día.

Llevo unos meses sin ver a Mika; esta entrevista se realizó por teléfono.

MH: No tiene nada de especial: básicamente, seguir las instrucciones de los médicos. Hace unos meses pasé un test físico y cardiovascular completo en un banco de pruebas olímpico –el equipo utilizado para poner a prueba a corredores, esquiadores, etcétera– a fin de idear un programa para recuperar mi plena forma física. Y ha sido fascinante, porque, cuando tienes tiempo para concentrarte más o menos exclusivamente en tu entrenamiento, como he hecho estos últimos meses, es increíble lo que puedes conseguir. Llevo meses haciendo tres días de entrenamiento a fondo, un día de descanso, tres de entrenamiento a fondo, uno de descanso, y así sucesivamente. Me concentraba principalmente en correr, pero lo combinaba con trabajo muscular en el gimnasio. La verdad es que estoy en un estado físico increíble.

'HE GANADO 20 GRANDES PREMIOS Y DOS TÍTULOS, Y QUERÍA RESULTADOS A ESE NIVEL, NO INFERIOR'

MB: Usted siempre entrenaba con Mark Arnall [el reputado entrenador/fisioterapeuta interno de McLaren, que ahora trabaja con Kimi Räikkönen]. Pero esta vez lo hacía todo por su cuenta...
MH: Exacto.
MB: ¿Y le resultó difícil ser lo bastante disciplinado como para hacerlo solo?
MH: No, porque era yo quien había decidido que quería hacerlo, no cualquier otro. Había decidido volver a la F1, y sabía muy bien que no sería capaz de hacerlo a menos que estuviera realmente en forma. Recuerde, decidí volver a la F1 porque quería ser el mejor –volver a ganar grandes premios y títulos–, de modo que sabía que tendría que estar en forma.
MB: ¿Y está tan en forma ahora como cuando ganaba carreras y títulos?
MH: Puedo decir con toda sinceridad que

En 1999, año de su segundo título, Mika dejó su velocidad fuera de duda al marcar 11 poles, entre ellas una vuelta deslumbrante en Spa (abajo).











AFP/PRO LAT

Häkkinen ganó en España en 1999 (superior) y en Australia 98 (superior dcha.), cuando DC le dejó pasar (arriba) para cumplir con un acuerdo precarrera; Mika felicitado por Frank Williams (arriba dcha.) por calificarse tercero en Silverstone en 1997, por detrás de los dos Williams.

el nivel general de mi estado físico es incluso mayor ahora que en aquella época, que ya era muy alto. Pero, en cuanto a desarrollar músculos específicos para hacer frente a las elevadas fuerzas G que se experimentan al pilotar un monoplaza de F1, bueno, la verdad es que eso sólo lo puedes hacer pilotando un monoplaza de F1. Pero después de tres o cuatro días de tests –cinco o seis a lo sumo– habría puesto en forma el cuello y todos los demás músculos específicos del pilotaje. No lo olvide: este año me he concentrado al 110% en el entrenamiento, algo que, viajando por todo el mundo, trabajando con ingenieros, haciendo actos de relaciones públicas y márketing, etcétera, ningún piloto actual de F1 puede hacer.

MB: Y si, como tenía pensado, hubiera fichado por un equipo puntero, habría podido poner en forma esos músculos muy fácilmente, pasando un tiempo en Montmeló o Cheste durante el invierno. No habría sido ningún problema, ¿verdad?

MH: Exacto. Bueno, no quiero decir que habría estado tirado, pero no habría sido ningún problema. Después de todo, los músculos siguen ahí.

MB: Entonces, ¿ninguna preocupación en absoluto?

MH: No, ninguna en absoluto.

MB: Ya hemos hablado del cuerpo, pero ¿y la mente? David [Coulthard], su compañero en McLaren durante tantos años, que en estos momentos busca un volante, dijo hace poco que no se puede imaginar por qué piensa usted en volver, pues dice que la razón de que dejara la F1 después de la temporada de 2001 fue que tenía miedo. ¿Qué dice a eso?

MH: No sé de dónde sacó eso, la verdad. Lo he estado pensando, y no logro entenderlo. Quizá, sólo quizá, después de un accidente, pudiera ser que llegara al box y le dijera a David: "Menudo golpe; casi me cago". Pero es el tipo de cosas que dicen todos los pilotos. Aun así, tal vez se imaginó que quería decir que estaba realmente asustado. Pero no es el caso; no estoy asustado. Mire, en mi carrera en F1 ha habido fracciones de segundo en que me he sentido un poco nervioso, y he tenido buenas razones para sentirme nervioso [a Häkkinen le hicieron una traqueotomía de emergencia después de su accidente en Adelaida 95, y estuvo ▶

'PUEDO DECIR QUE EL NIVEL GENERAL DE MI ESTADO FÍSICO ES INCLUSO MAYOR AHORA QUE CUANDO CORRÍA'

>Häkkinen: sus datos

Nació: 28/09/68, Helsinki, Finlandia
Reside: Mónaco y Utti, Finlandia
Estado civil: Casado con Erja; un hijo, Hugo, de 3 años
Estatura: 1,79 m
Peso: 69 kg

Carrera
1978-86 Karting
1987 Fórmula Ford: campeón finlandés, sueco y nórdico
1988 GM Opel Lotus Euroseries con Dragon: campeón
1989 Británico de F3 con Dragon-Toyota
1990 Británico de F3 con West Surrey Racing: campeón
1991 Lotus-Judd (F1): 15º, 2 pt
1992 Lotus-Ford: 8º, 11 pt
1993 McLaren-Ford: 15º, 4 pt (primer podio, Japón: 3º)
1994 McLaren-Peugeot: 4º, 26 pt
1995 McLaren-Mercedes: 7º, 17 pt
1996 McLaren-Mercedes: 5º, 31 pt
1997 McLaren-Mercedes: 6º, 27 pt (primer triunfo, Europa – Jerez)
1998 McLaren-Mercedes: campeón, 100 pt (8 victorias, 9 poles)
1999 McLaren-Mercedes: campeón, 76 pt (5 victorias, 11 poles)
2000 McLaren-Mercedes: 2º, 89 pt (4 victorias, 5 poles)
2001 McLaren-Mercedes: 5º, 37 pt (2 victorias)

Debut F1 EE UU 91
GP disputados 161
Títulos 2 **Puntos** 420 **Victorias** 20 **Poles** 26 **VR** 25



'SIN DUDA ALGUNA, PODRÍA HABER HECHO EL TRABAJO. GANAR CARRERAS TIENE SU MIGA, ¿SABE?'

en coma durante un tiempo antes de recuperarse del todo], pero, una vez que tu mente y tu cuerpo están en buenas condiciones, y los míos lo están, no tienes miedo de nada porque sabes que estás haciendo lo correcto. Y estás totalmente preparado para ello.

MB: Las otras preguntas que algunos han hecho últimamente sobre usted, son: "¿Cómo de hambriento está? ¿Y está preparado para todos los viajes, RR PP y márketing, entrevistas, todo el rollo?".

MH: Estaba preparado para todo eso. Verá, había decidido de veras intentarlo. Volver a la F1 no fue una decisión instantánea, fue una decisión que se meditó muy mucho, y me había comprometido a la misma. Estaba listo.

MB: Bueno, evidentemente, usted sólo habría vuelto con un equipo puntero. Como sabe, el mes pasado *F1 Racing* reveló que los equipos en cuestión eran Williams y BAR. ¿Qué le impidió llegar a un acuerdo con uno de ellos?

MH: Matt, de verdad que no puedo hablar explícitamente de ningún equipo. No puedo hablar de los detalles.

Loro viejo no aprende a hablar, y Mika, que nunca ha soltado prenda (públicamente, al menos), no tiene la más mínima intención de descubrir el pastel. Pero no importa: yo rellenaré los espacios vacíos. Sucedió lo siguiente: cuando Frank anunció su intención de ir a por Jenson, David Richards, de BAR, contactó con Mika. Sin duda, para BAR Häkkinen era el sustituto preferido de Button. Pero, al final, Mika decidió no esperar sentado a que la Comisión de Reconocimiento de Contratos emitiera su veredicto, y se retiró de la contienda.

MB: Sin embargo, no ha llegado a ningún acuerdo. Se sentirá frustrado por ello.

MH: No, en realidad no. Tomé mi propia decisión, y, al final, no estaba dispuesto a suplicar un volante. Pero, sin duda alguna, podría haber hecho el trabajo. Mire, ganar carreras tiene su miga, ¿sabe? Está toda la preparación, todas las cosas que no se ven. Y, durante mi periodo triunfal en McLaren, todo eso giró sobre mí, y el resultado fueron dos títulos mundiales. Y creo que podría haber ayudado a cualquier equipo puntero a alcanzar ese nivel de éxito, porque está bastante claro que tengo más experiencia en alcanzar ese nivel de éxito que casi cualquier piloto aparte de Michael [Schumacher].

Bélgica 98, una carrera extraordinaria, entre otras cosas por el doblete de Jordan; el poleman Mika (arriba) consiguió evitar una melé de 13 coches en la primera vuelta, pero abandonó, dejando a Damon Hill en cabeza.







MICHAEL LAW, CLIVE MASON/GETTY IMAGES

EE UU 2001 fue la última victoria de Häkkinen (superior y arriba dcha., con el tercer clasificado, Coulthard); Monza 1999 (arriba) acabó literalmente en lágrimas, cuando Mika falló un cambió y se salió yendo líder; en la foto le atiende el 'fisio' Mark Arnall

MB: Le gente suele considerarle como muy rápido en calificación y estupendo en carrera, pero nunca fue la persona más habladora en las ruedas de prensa, así que tal vez nunca comprendieran lo proactivo que era usted por lo que respecta a hacer funcionar el conjunto. Seguramente no es casualidad que McLaren no haya ganado un título desde que se marchó, pero la gente no suele hablar o escribir mucho de ello, ¿verdad? Y sin embargo, quienes le conocían mejor eran bien conscientes de la enorme contribución que hizo al aspecto técnico de la organización del equipo, aunque usted no lo anunciara a bombo y platillos. Así pues, dígame, ¿qué es lo que podría haber aportado a un equipo puntero de F1?

MH: Digámoslo de esta manera, no habría llegado allí con las manos vacías. Tenía algo que aportar al equipo, seguramente bastantes cosas, de hecho, y algunas de ellas hubieran sido cosas en las que nunca habrían pensado antes.

MB: ¿En cuanto a qué?

MH: En cuanto al modo de armar un coche, técnicamente, para hacer que se comporte como debería.

MB: ¿De veras cree que podría aportar mucho, desde un punto de vista técnico?

MH: Sí. Por eso tenía tanta confianza.

Pobre Sam Michael. Pobre Patrick Head. Webber y, si todo sale según lo previsto, Button son buenos chicos, pero en cuanto a historial ganador están a años luz de Häkkinen. ¿Pizzonia? Buen tipo. Y rápido, a veces. Pero quien piense que le dará un susto a Schumi, como habría hecho Mika, necesita que le revisen la azotea.

MB: Se ha puesto en forma. Está ávido de victoria. Quiere correr, pero ha dicho no a la F1. Entonces, ¿qué otras opciones hay?

MH: Es cierto, sí que tengo otras posibilidades en mente. Estoy estudiando mi situación, con algunos asesores clave, y, teniendo en cuenta la excelente condición física y mental en la que me encuentro ahora, todo es posible.

MB: ¿Europa? ¿Fuera de ella?

MH: Como digo, todo es posible.

MB: Pero vamos a dejar esto claro: ¿es definitiva su decisión de no volver a la F1?

MH: Sí, es definitiva.

MB: ¿En serio?

MH: Sí.

MB: ¿De verdad?

MH: Bueno, supongo que depende de quién llame…

Se ríe de buena gana. Personalmente, espero de veras que la persona adecuada haga esa llamada. ¿Por qué? Porque Mika echa en falta la F1, pero, más aún, la F1 echa de menos a Mika. Mucho.

PILOTO: TOYOTA

Olivier Panis

Sobre esa victoria en Mónaco, correr con Jacques Villeneuve y la retirada

Bueno, Olivier, ha llovido mucho desde que empezara su carrera [con Ligier, en 1994]. Pensándolo ahora, ¿ha sido satisfactoria? ¿Frustrante? ¿Ambas cosas?

¿Frustrante? No creo que haya sido frustrante. Tuve un buen inicio con Ligier. Crecí con ellos. Tuvimos muchos buenos resultados. Tuvimos algunos problemas. Gané en Mónaco [en 1996] con ellos. En 1997 [cuando Ligier se convirtió en Prost] tenía un coche que podía ganar carreras más o menos siempre, pero luego tuve ese accidente [en Canadá 97], que desde luego no ayudó. En aquel momento iba tercero en el campeonato y todo el mundo me hablaba del futuro. Tal vez el accidente ralentizó mi carrera, pero trabajé muy duro para volver. Siempre hago todo lo posible.

¿Piensa en ocasiones que sin el accidente podría haber entrado en un equipo puntero y tenido una carrera más importante?

Tal vez. Cuando estuve en McLaren [como probador] en 2000, era el mejor coche y supe que era un mundo distinto. Fue fantástico.

En su momento dijo que se estremecía cada vez que subía al coche.

Sí. Totalmente. Sabes que tienes un coche que puede estar a la altura, marcar la pole o ganar la carrera. Y cuando estás en un equipo ganador, es un ambiente distinto; todo es distinto. Estás sometido a mucha presión porque todo el mundo sabe que tienes un coche con el que podrías ganar. Es un punto de vista diferente para un piloto.

Llegaremos a Toyota enseguida, pero ¿cuándo disfrutó más en F1?

Diría que 1997.

¿De veras?

Disfruté al ganar en Mónaco en 1996 porque era una carrera que siempre soñé con ganar. Pero, además, Ligier era un equipo muy pequeño y el ambiente era fantástico. Éramos 100 personas y conocía a todo el mundo; bueno, más o menos. Y 1997 fue la primera vez que tuve el coche adecuado con el mejor equipo. Cambiamos de neumáticos [Bridgestone]. Le disputé la victoria a Jacques [Villeneuve] en Interlagos, pero rompí. Y en Barcelona tuve un coche que podía ganar.

Acabó a cinco segundo a algo así...

Sí. Se me escapó la victoria. Así es. Pero el caso es que tenía un coche que podía ganar.

Pasó dos años en BAR con Jacques, un compañero muy duro, muy rápido. ¿Qué tal fue?

Me pareció que todo el mundo me aceptaba y el ambiente era bueno. Y sé que con Jacques tuve una buena relación. Cuando te respeta es una persona muy simpática. Pero con él no se juega.

¿Como usted era mayorcito, le respetaba?

Sí. Y nunca nos andamos con chorradas. Todos en el equipo trabajaban muy bien juntos para tratar de ayudar a todo el mundo. No digo que no tuviéramos nuestras peleas, pero sabíamos que teníamos que trabajar juntos o lo echaríamos todo a perder.

Ahora lleva dos años con Toyota. Mucho trabajo. Mucho potencial. Años difíciles, porque lleva allí desde su segunda temporada.

Pensándolo ahora, cuando fiché por Toyota estaba muy satisfecho porque sabía que era un equipo joven, pero cuando vi las instalaciones no podía dar crédito. Sabía que teníamos mucho por hacer, pero ahí mismo comprendí que Toyota estaba en esto a largo plazo. El coche de 2002 no estaba tan mal, ¿sabe? Pero cuando recibimos el de 2003, el salto fue increíble.

¿Aerodinámica, principalmente?

Todo el conjunto. Y durante el invierno fuimos muy rápidos. Era un gran salto adelante. Y en Melbourne nos calificamos quintos. Fuimos competitivos desde el principio, pero tuvimos problemas de fiabilidad. Pequeños problemas, la verdad, pero dolorosos. En fin, nos parecía que éramos competitivos: calificamos terceros en Indianápolis y cuartos en Japón. También esperábamos mucho de este año, pero no hemos tenido suficiente velocidad.

Ahora ha decidido desempeñar este papel de probador/embajador. ¿Fue su decisión?

Tomé la decisión yo mismo. Tuve una larga discusión con Didier [Coton, su mánager] y me dijo: "¿Estás seguro?, porque eres rápido, estás motivado, en forma, la verdad es que eres como uno de los jóvenes. ¿Quieres dejarlo?". Le expliqué por qué creía que este nuevo contrato es muy bueno para mi futuro, para pasar más tiempo con mi familia y estar un poco más tranquilo. Pero me sigue gustando la F1, y estoy muy contento de formar parte, de ayudar al equipo a seguir mejorando. Los directivos japoneses estaban satisfechos y llegamos a un acuerdo para dos años más. Me parece que fue una idea muy buena.

Y cuando el año próximo, o el siguiente, o cuando sea, Jarno o Ralf u otro suba a lo más alto del podio y agite el champán, ¿se sentirá orgulloso de haber contribuido a ello?

Sí. Seguro. Porque ahora he decidido pasar página. Creo que si logramos eso en dos años, habremos hecho un gran trabajo.



Un gran momento en la carrera de Olivier: recibiendo el saludo de los oficiales de pista tras ganar el GP de Mónaco de 1996 con Ligier; Toyota seguirá sirviéndose de su gran experiencia.

FOTO GRANDE: DARREN HEATH. RECUADRO: ARCHIVO LAT



'CUANDO JACQUES VILLENEUVE TE RESPETA, ES MUY SIMPÁTICO. PERO CON ÉL NO SE JUEGA'


FORD G

El arte de conducir

Jackie Stewart podrá tener 65 años, pero sigue siendo rápido y tan suave como la seda. Y, tras 40 años en Ford, uno de los mejores pilotos de desarrollo del mundo.

Texto Peter Windsor **Fotografías** Lorenzo Bellanca/LAT

Uno ya lee suficientes comunicados de prensa, asiste a suficientes ruedas de prensa, se abre paso por suficientes de esos calderos de micrófonos y cámaras en los que se cocinan declaraciones para la televisión; de vez en cuando uno ha de respirar el aire de las carreras para llegar al alma de la F1.

De modo que me puse en contacto con sir Jackie Stewart. Sigue estando en forma y activo; sigue siendo accesible; y sin duda fue –es– uno de los pilotos más grandes que jamás haya subido a un monoplaza. Unas cuantas llamadas más tarde, entramos en el legendario circuito de pruebas de Ford en Dearborn, cerca de Detroit, un frío y despejado miércoles por la mañana. Dicen que van a reformarlo, a convertirlo en uno de los mejor preparados de Norteamérica; si es así, me alegro de que estemos aquí ahora, evocando la gran época de Ford en la competición. Al pararnos junto a un discreto puesto de control, que estoy seguro de que contiene más secretos 'carrerosos' que todos los libros jamás escritos sobre las carreras, pienso en los tiempos del Ford GT40, de los Mustang TransAm, del Lotus vencedor en Indianápolis.

Y podría ser que Jackie pensara en el Salón del Automóvil de Londres, en el invierno de 1964. Tuvo éxito ese año –incluso debutó en F1– pero Stuart Turner, de BMC, rechazó la solicitud de Jackie de tomar prestado un Mini Cooper para el trayecto desde Escocia. Así que Helen y él viajaron en tren, porque era en el salón ►

'JACKIE ENGRANA LA QUINTA ANTES DE FRENAR PARA UNA DERECHA DE SEGUNDA. EL FORD EMPIEZA A SUBVIRAR'







Jackie embraga y pisa a fondo (arriba), y los 550 CV se lo agradecen con menos de 4,0 segundos en el 0-100 km/h; la gran experiencia del ex campeón del mundo ha contribuido a afinar el GT.



'SI ERES DEMASIADO AGRESIVO EN LA ENTRADA, TE FALTARÁ ESPACIO PARA SER RÁPIDO'

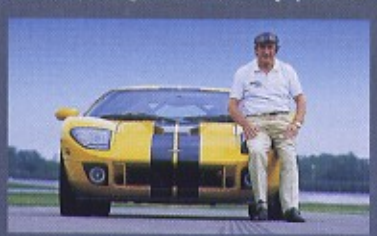
JACKIE STEWART

del automóvil donde se firmaban los contratos y donde tenía que dejarse ver cualquier piloto de carreras que se preciara. Estaba en el stand de Ford, observando un Zodiac que daba vueltas en un pedestal. Blanco con tapicería roja. Neumáticos con flancos blancos. Una virguería. "¿Te gusta?", le dijo el fumador de pipa que tenía a su lado. Jackie contestó que ya lo creo. "¿Qué te parecería conducir uno el año que viene, gentileza de Ford?". Walter Hayes, director de competición de Ford, sabía que en 1965 Jackie correría con diversos coches, ninguno de los cuales sería un Ford, pero también sabía reconocer una buena apuesta a largo plazo cuando la veía. Jackie, eternamente agradecido, dijo que sí. Había nacido una colaboración que todavía perdura.

Hoy, 40 años después, se muestra animado y perspicaz, como siempre. Tal vez esté más musculoso que cuando corría pero por lo demás no ha cambiado. Anda entre la gente de márketing y del departamento técnico –estrecha manos, les mira a los ojos, recuerda sus nombres de pila– y luego va hacia lo que desde fuera parece un imponente Ford GT40 amarillo fuerte. Pero no lo es. Es el nuevo Ford GT de calle, un sueño que se hizo realidad para el brillante diseñador colombiano de Ford, Camilo Pardo. Camilo estaba loco por el GT40, como el resto de nosotros; pero a él le dieron la oportunidad de transformar la pasión en metal. Su atención a los detalles es exquisita, su visual perfecta. El Ford GT te mira fijamente y no para de repetir: *éste es el coche más atractivo jamás construido; hace años que tendrían que haber hecho la versión de calle... éste es... etc., etc.*

Jackie se pone un inmaculado casco Bell versión 2004, con franja de cuadros escoceses incluida, y sube rápidamente al cockpit. Éste es el prototipo, con sensores adicionales y otros cables, pero no dista mucho del producto final. "De todos los trabajos que he tenido la suerte de ejercer desde que me retiré, éste es el que me gusta más", dice Jackie, abrochándose el cinturón. "Me encanta la conducción de desarrollo, supongo que porque es lo que hago mejor". ¿Mejor incluso que Jackie el orador solicitado, el político enérgico, el comentarista descriptivo o el embajador de éxito para un amplio abanico de empresas? Si, seguramente. Pues Jackie es el sueño de un director de I+D: rápido, sensible, inteligente, entendido y que sabe expresar sus ideas. Así que ha estado estrechamente involucrado en el proyecto Ford GT desde el principio; es lo que le va.





Stewart ayudó a allanar la transición de subviraje a sobreviraje del GT; un prometedor Stewart (recuadro) se calificó segundo con BRM en 1965 en el Nürburgring.

Dejo vagar la imaginación hacia un circuito en, digamos, Nueva Zelanda; Levin, quizá, o Teretonga, con Jackie corriendo con el BRM 2,0 litros de la Tasman en 1966 ó 67. Era rápido, el próximo gran piloto prometedor, impecable en su mono Dunlop azul claro, máscara y casco Buco.

Y éste es el mismo Jackie, con el Ford GT. Me sale el niño que todos llevamos dentro. Me hago la ilusión de que vamos a rodar en este circuito de pruebas a más o menos la misma velocidad que habría pilotado el BRM en Levin. Trato de imaginar cómo debió de ser, lo rápido que realmente tuvo que pilotar para doblegar a Jim Clark, Graham Hill, Jack Brabham y Denny Hulme.

Acelera suavemente metiendo marchas, calentando el coche. Durante las primeras dos vueltas da la impresión de conducir con mucha rigidez, de pilotar el GT casi mecánicamente. Da cierto ángulo de giro al volante, los brazos casi rectos, y luego lo mantiene ahí, sin condescendencia alguna. Claro que la realidad es que sus trayectorias son milimétricas. Las

RECUADROS HISTÓRICOS: ARCHIVO LAT







Hay que ser suave para darte tiempo para ser creativo (Jackie en acción, dcha.); en 1969, el año de su primer título, marcó la pole en Mónaco con el Matra-Ford (extremo dcha.), pero abandonó.

correcciones resultan innecesarias.

Pero ahora Jackie engrana la quinta antes de apurar la frenada para un derecha de segunda. El Ford empieza a subvirar y Jackie, con mucho tiempo de sobra, suelta un poquito el acelerador, da un poco más de giro al volante, y entonces la zaga derrapa de repente, sin avisar, en lo que sólo puede definirse como sobreviraje definitivo. En pleno derrapaje *aplica* contravolante correctivo, vuelve a aligerar el gas, y ahora veo que estamos sobre la parte que más patina y vamos a derrapar aún más, pero Jackie ya se ha anticipado a ello y está manejando la dirección con cuidado, mimando el coche para que vuelva al punto donde pueda dar gas, donde pueda dejar que el V8 de 550 CV todo de aluminio pueda volver a respirar a pleno pulmón.

He dicho *aplica* porque no se me ocurre ningún otro verbo que describa esa sensación de corregir el coche sin ser violento. Es algo que recuerdo de Jackie de la última vez que fui con él, en Silverstone en 1973, creo, en una de esas estrambóticas jornadas de Goodyear, cuando estrellas de la F1 llevaban a los periodistas en varios coches de serie.

Durante los minutos siguientes, Jackie juega con el Ford GT, viendo si puede provocar el sobreviraje y usarlo así en armonía con el subviraje inicial. Es difícil. De nuevo nos encontramos saliendo largos, sobre las virutas de goma. Jackie vuelve de puntillas a la trazada, sin prisa y completamente en sintonía con el impulso del coche. Y empiezo a darme cuenta de que se trata de otra de las grandes cualidades de Jackie: minimiza los momentos más lentos en lugar de maximizar los rápidos. Ninguna vuelta es perfecta, ningún coche es perfecto; y así, en el nivel más alto de la conducción deportiva, reducir las pegas se convierte en la esencia de su arte.

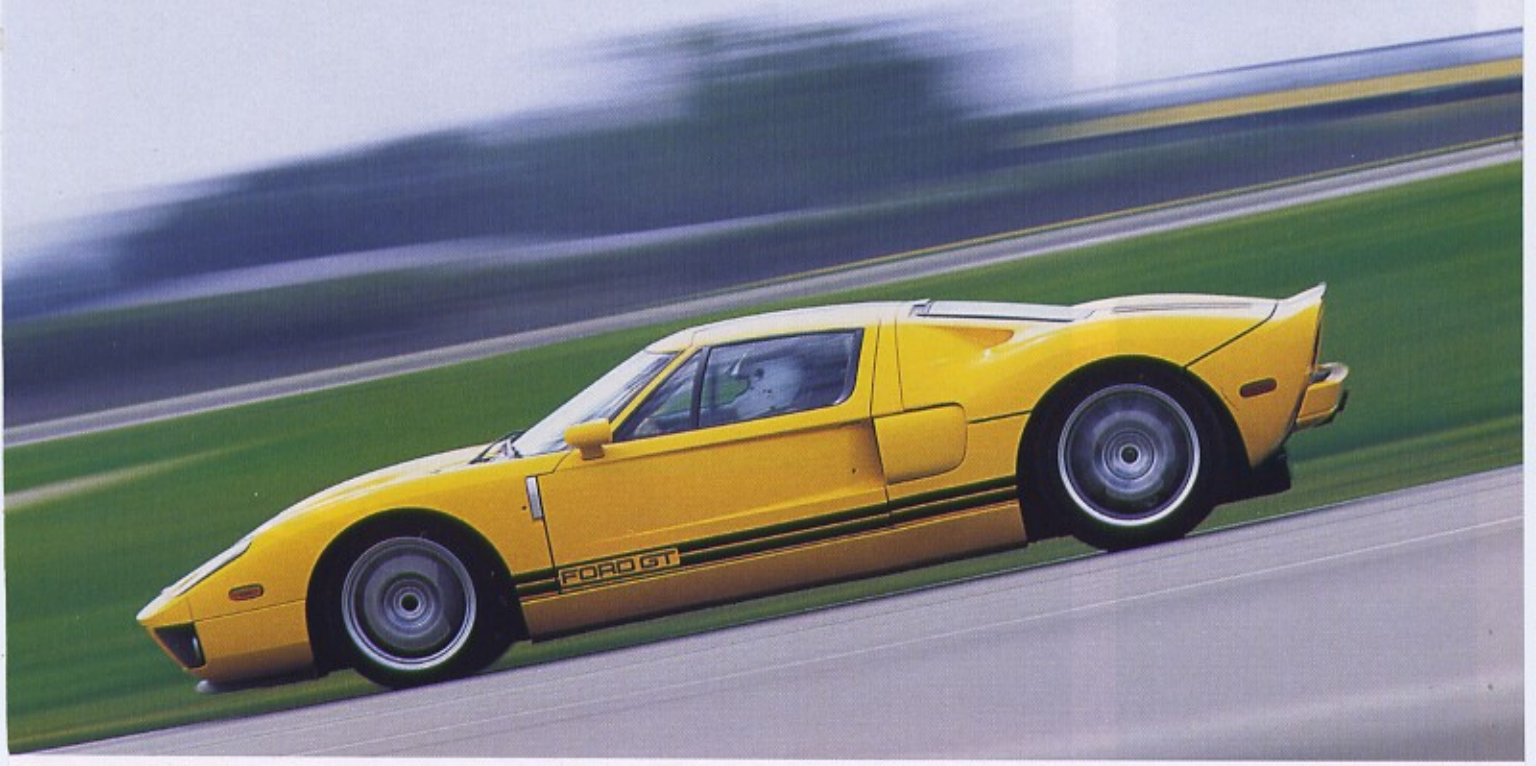
Me fijo en algo más de Jackie: hasta cuando trabaja duro al volante, controlando el derrapaje, sin reparar en el ángulo de giro, sigue agarrando el volante entre el pulgar y el índice, los nudillos levantados. Recuerdo la imagen de cuando corría, especialmente de sus fotos con el BRM y el Matra-Ford. Y aquí está ahora, repitiéndolo con el Ford GT.

En el avión a Indy, Jackie observa en el despegue que nuestra piloto ha aplicado la potencia de un modo agradable y lineal. "Es cuestión de hacerlo *bien*", dice, "como con todo en la vida. No hay por qué hacer nada brusco o repentino, ni siquiera en las carreras". Hablamos de esos derrapajes y de limitar las pegas. Le digo a Jackie que Tom Reichenbach, ingeniero/piloto de desarrollo de Ford, ha confirmado que aún queda trabajo por hacer en el cambio de subviraje a sobreviraje. "Jackie tenía toda la razón al señalar la brusquedad de esa transición", había dicho, "porque esto es un coche de calle, y hemos tenido que llegar a un compromiso en algunos de los topes de goma de los amortiguadores. Jackie lo descubrió enseguida. No es nada del otro mundo porque podemos solucionarlo con la precarga de amortiguación, pero está ahí".

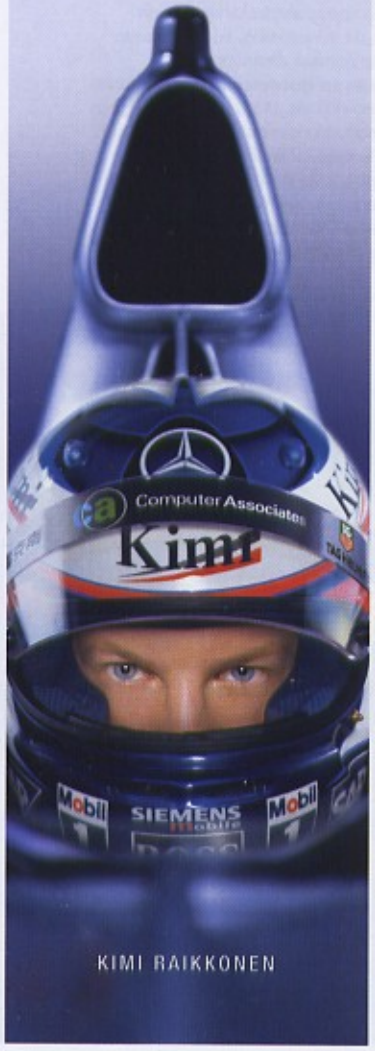
"No puedes alborotar un coche antes de meterlo en la esencia de la curva", dice Jackie. "Para ser rápido, has de ser creativo. Para ser creativo, has de tener un coche dócil; si eres demasiado agresivo con el coche en la entrada –si frenas demasiado fuerte o demasiado tarde, si giras demasiado bruscamente, incluso durante un milisegundo– entonces ha pasado tu tiempo creativo. De allí en adelante estarás simplemente reaccionando a lo que suceda a tu alrededor. Y eso no te dará el espacio necesario para ser realmente rápido".

Sonrío al pensar en cómo los pilotos actuales rechazarían seguramente dichos comentarios como anacronismos, como ideas de alguien que todavía vive en una época sin apoyo aerodinámico y con recorrido de suspensión, en la que eran aplicables normas distintas.

Me río de su ignorancia, y de los errores que algunos de los pilotos actuales siguen cometiendo, una carrera sí y otra también. Pues de lo que Jackie hablaba, y demostraba, este día en Detroit –y antes de eso en Levin o el Nürburgring o Zandvoort o Clermont-Ferrand– era de hecho de la cúspide del arte.



TAG HEUER
TAGHeuer
WHAT ARE YOU MADE OF ?



KIMI RAIKKONEN

#15 Apaga y vámonos

Rubens se lució en calificación, pero ¿y esa remontada de Schumi? Por P. Windsor



'FERNANDO ALONSO, AUTOR DE SU HABITUAL SUPERSALIDA, SE COLOCÓ JUSTO DETRÁS DE RUBENS'

Si quieres entender cómo Rubens Barrichello remontó furtivamente en el GP de Italia para arrollar de pronto al BAR-Honda de Jenson Button en la última fase, mira las calificaciones de Monza; una de las mejores vueltas de pole de todo el año.

Rubens no era el último en salir, porque en la precalificación experimentó con menos incidencia de alerón y por tanto sólo fue 10º (1m 20,552s). Y había algo más a tener en cuenta: la posibilidad de lluvia el domingo parecía oscilar entre el 10 y el 40%. Cuando llovió brevemente en el test antes de Monza Rubens descubrió que el coche iba muchísimo mejor con un ligero aumento de carga aerodinámica atrás; y, en seco, era prácticamente igual sobre una vuelta en conjunto. Por tanto, como la probabilidad de lluvia parecía seria, la opción lógica era más apoyo. Sabía que seguramente Michael haría lo que ha hecho con frecuencia en Monza últimamente: reglar el coche por la parte baja de la escala del apoyo aerodinámico, concediéndose más velocidad punta y por tanto más margen para jugar en situaciones de carrera.

Luego estaba la cuestión del combustible. Monza penaliza mucho hasta el menor aumento de peso, así que era tentador rodar relativamente ligero. Sin embargo, tras el espectacular pinchazo de Michael en los tests, era un hecho reconocido que el compuesto Bridgestone más apto para la carrera sería tirando a ►

Barrichello (abajo) elevó su reputación en Monza; Alonso (arriba) volvió a arrancar como un tiro y su puso líder al adelantar a Rubens en la quinta vuelta; (en la otra página, arriba) Schumacher salió con ruedas de seco y acabó la primera vuelta 15º tras saltarse la primera chicane (abajo) y hacer un trompo.



> Pilotos: 15ª prueba, Italia

1	Michael Schumacher	136
2	Rubens Barrichello	98
3	Jenson Button	71
4	Jarno Trulli	46
5	Fernando Alonso	45
6	Juan Pablo Montoya	42
7	Kimi Räikkönen	28
8	David Coulthard	24
9	Takuma Sato	23
10	Giancarlo Fisichella	19
11	Ralf Schumacher	12
12	Felipe Massa	10
13	Mark Webber	7
14=	Olivier Panis	6
14=	Antonio Pizzonia	6
16=	Nick Heidfeld	3
16=	Cristiano da Matta	3
16=	Christian Klien	3
19	Timo Glock	2
20	Zsolt Baumgartner	1

> Constructores

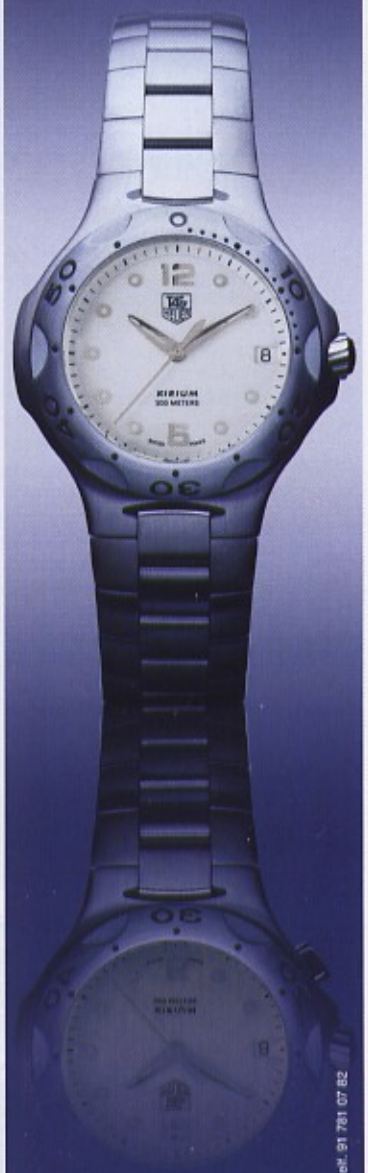
1	Ferrari	234
2	BAR-Honda	94
3	Renault	91
4	Williams-BMW	60
5	McLaren-Mercedes	52
6	Sauber-Petronas	29
7	Jaguar-Cosworth	10
8	Toyota	9
9	Jordan-Ford	5
10	Minardi-Cosworth	1





EN LA OTRA PÁGINA: MICHAEL COOPER/LAT; ESTA PÁGINA: PATRICK GOSLING, CLIVE ROSE/GETTY IMAGES

TAG HEUER
TAGHeuer
WHAT ARE YOU MADE OF ?



KIRIUM FÓRMULA1
SWISS AVANT-GARDE SINCE 1860
Para más información y catálogo tel. 91 781 07 82

duro. Siendo así, la pega de rodar con mucha gasolina era menor que la ventaja de rodar ligero, tú ya me entiendes. Por tanto, Rubens optó por parar en la vueltas 14 y 35; Michael, con una vuelta más de Shell (unos 0,2s) pararía en la 15 y la 36. Nadie correría más cargado en Italia.

Rubens es lo bastante honesto como para reconocer que nunca ha dado una vuelta perfecta, pero su intento de calificación ese sábado por la tarde en Monza, mediada la sesión, estuvo tan cerca de lo absoluto como vaya a estar alguna vez. Por la primera parte de la vuelta –a fondo en séptima por la línea de cronometraje y luego en la fuerte frenada para la primera chicane– Rubens dejó el más diminuto de los márgenes. Hay que hacerlo con la calificación a una vuelta, sobre todo cuando –como en la primera chicane– no hay espacio para una eventual recuperación. Fue un primer parcial bueno, limpio, pero sin nada de extraordinario (26,017s), así que Rubens se esforzó al límite durante los siguientes 54 segundos o así.

Segundo sector: ¡27,150s! Ese día en Monza nadie sería más rápido ahí. Y luego, para acabar, la muy veloz chicane Ascari y la Parabólica: 26,922s. ¿Tiempo? 1m 20,089s. ¿Velocidad por el punto de medición? 360,4 km/h.

Ahora le tocaba a Michael. Fue perfecto en el primer sector, apurando un poco más la frenada que Rubens pero aun así manteniendo el coche bajo control por los pianos de la primera chicane: 25,927s. Pero al tomar la primera de Lesmo giró el volante y el morro se deslizó un poco, haciéndole perder tiempo. Levantó el pie un instante, lo salvó, pero perdió casi 0,2s. Fue perfecto por Ascari, o al menos igual que Rubens, pero luego todo se vino abajo en la Parabólica. De nuevo el morro no encontró adherencia, y esta vez perdió unos 0,3s. Los reglajes con algo menos de carga aerodinámica de Michael le perjudicaron en las curvas; ¿qué le habían ofrecido en las tres rectas de Monza en compensación? La velocidad punta de Michael fue de 363,1 km/h, suficiente para un registro de 1m 20,637s. Apagado, se cambió enseguida y se puso una camisa Ferrari y vaqueros marrones.

'LOS DOS FERRARISTAS SE PUSIERON A DIEZMAR EL PELOTÓN A BASE DE VUELTAS RÁPIDAS'

El domingo la parrilla se formó sobre una pista que se secaba rápidamente tras la fuerte lluvia matinal. Para los corredores Michelin, con sus neumáticos de seco relativamente blandos, la elección estaba clara. Para Bridgestone/Ferrari, con sus slicks más duros e intermedios blandos, no tanto. Michael eligió los de seco. En las primeras vueltas patinaría un poco pero luego estaría en disposición de correr. Rubens, en la pole, tenía un problema mayor a considerar: por encima de todo, tenía que ser limpio y rápido en esa primera vuelta, no cometer errores. No tenía que abordar a tientas las chicanes rodeado de coches Michelin por doquier. Por tanto, escogió prudentemente salir con intermedios, y abrir el mayor hueco posible antes de una temprana parada para cambiar a los de seco.

Rubens ejecutó el plan a la perfección. Prácticamente el único con intermedios (sólo Massa y Bruni hicieron idéntica elección), arrancó limpiamente y ocupó la parte central izquierda de la pista al frenar para la primera chicane. Fernando Alonso, con Michelins ultrablandos de seco y autor de la habitual supersalida Renault, estaba justo detrás de Rubens, tratando de obligarle a hacer un error; pero Rubens siguió adelante, se abrió casi hasta la raya blanca a la salida... y se escapó. Fuera del plano de la cámara, tan por delante del resto que uno creyó haberse confundido y que era Fernando quien iba realmente en cabeza, Rubens cruzó la línea de meta al final de la primera vuelta del GP de Italia con *6,9 segundos* de ventaja.



Mientras tanto, Michael efectivamente había patinado. En la primera chicane "se saltó el ápice" y luego bloqueó los frenos sobre lo que le pareció como hielo cuando frenó para la segunda chicane. Después de eso tuvo que esperar a que pasara casi todo el pelotón.

Rubens paró en la quinta vuelta ("La verdad es que debería haber entrado en la cuarta", dijo más tarde, "pero en esas condiciones era difícil juzgarlo todo con precisión"). Se reincorporó a la pista con gomas de seco, más gasolina y en noveno lugar. En ese momento, Michael era 11° y subiendo.

Después de lo cual los dos ferraristas se pusieron a diezmar el pelotón, como había hecho Rubens en calificación. Intercambiaron vueltas rápidas –el 1m 21,046s de Rubens sería 0,315s inferior a la mejor de Michael y nada menos que 1,2s que la del piloto Michelin más rápido (Antonio Pizzonia)– y avanzaron implacables, siempre agresivos.

La fase fundamental de la carrera empezó en la vuelta 36, cuando Rubens, todavía con una parada por hacer debido a su cambio de estrategia, se encontró

Rubens recoge los aplausos del público en su vuelta de honor (recuadro) tras cruzar la meta con Michael en su estela; Jenson (abajo) fue líder durante toda la fase central del GP, pero no pudo aguantar el ataque de los Ferrari F2004.

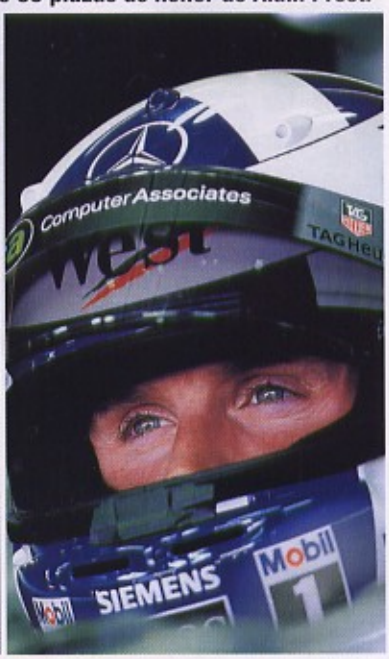




Sí, una victoria Ferrari en Monza siempre es una fiesta (izda.), pero el circuito no registró un lleno absoluto a pesar de que la Scuderia llegó con los dos títulos sentenciados y dispuesta a celebrarlo; Alonso (abajo izda.) tuvo que atacar de lo lindo para mantener el ritmo de la cabeza y ello le hizo dar un trompo en la vuelta 41; Coulthard (abajo) salió desde el pit lane y fue sexto yendo a una sola parada.

EL DATO: Schumacher se anotó su 36º segundo puesto en un GP de F1, batiendo el viejo récord de 35 plazas de honor de Alain Prost.





EN LA OTRA PÁGINA, FOTO GRANDE: DARREN HEATH; CLIVE ROSE/GETTY IMAGES; ESTA PÁGINA: DARREN HEATH; STEVE ETHERINGTON/LAT; CLIVE ROSE/GETTY IMAGES

liderando la carrera con 10s sobre Jenson Button. Como todos los demás habían realizado ya su segunda parada, no iban a bastar para mantener el liderato. Por tanto, durante las seis vueltas siguientes, y a pesar del tráfico, Rubens se sacó cinco vueltas en 21s medios-bajos. En ese momento, algo apurado con bastante combustible a bordo, Jenson rodaba en 1m 23s altos.

"Aunque sucedió hace muy poco tiempo", dijo Rubens después, "la verdad es que no recuerdo mucho de esa fase de la carrera. Fue casi como si estuviera en otro mundo, en el que todo sucedía a cámara lenta...".

Cuando Rubens enfiló el pit lane, a 11 vueltas del final, le sacaba a Jenson (y a Michael, que por entonces ya estaba pegado al BAR-Honda) unos asombrosos 22s. Suficiente, por un margen de poco más de dos segundos. No obstante, sin estar exactamente seguro de su posición y sin poder escuchar bien la radio en la primera parte del circuito, Rubens se esforzó por ver la reacción del público... pero en la Curva Grande escaseaba. No fue hasta que llegó a la recta de atrás y pidió información a gritos, que Rubens lo supo por fin: "Tranquilo, Rubens. Vas primero. P1. P1". Rubens soltó un taco en portugués. Jenson tuvo un instante de lío al confundir a Michael con Rubens; ahora corría para ser tercero.

En las últimas vueltas levantaron el pie, rebajando el régimen y asegurándole así a Rubens una victoria memorable obtenida con la confianza que le dio una vuelta de calificación de las que hacen época.

"Lo único que sentí", dijo Rubens, "fue tener que parar a por ruedas de seco tan pronto. Nadie llegó a ver cuánta gasolina llevé el sábado". (Su velocidad en carrera fue prueba suficiente). "Aparte de eso, ¡menudo día! Me recordó que uno ha de seguir creyendo, no importa lo que ocurra. Cuando llega tu día, ése de ahí arriba siempre te avisa".

#15 Cajón de sastre

Jenson lo da todo, pero los rojos están en otra órbita; Renault se hunde; arde Minardi. Por Maurice Hamilton y V. F.







Jenson desalojó del liderato a Fernando tras el primer pit stop (izda.); el Minardi de Bruni se incendió en el pit lane (arriba); de forma más discreta, Kimi también se retiró en su box (abajo).

MARK THOMPSON/GETTY IMAGES

Mucho Ferrari para Button

Jenson Button encabezó 24 de las 53 vueltas antes de sucumbir ante la arremetida de Ferrari. Sin una actuación tan asombrosa del equipo de casa, Button y BAR habrían podido anotarse su primera victoria. Tal como fue, el octavo podio del año de Button, junto con el sólido cuarto puesto de Takuma Sato, demostraron que BAR fue el mejor de los demás, desbancando a Renault del segundo puesto entre los constructores. Button luchó con Fernando Alonso durante gran parte de la carrera, superando al Renault en la primera tanda de paradas y resistiendo la presión mientras era líder.

"Por lo que pudimos ver al principio de la carrera, no pensaba que los Ferrari fueran a ser tan fuertes", dijo Button, "pero hay que reconocerles el mérito de haberse recuperado".

Otro cero para Renault

Por segunda carrera consecutiva, Renault se marchó sin nada después de un inicio prometedor. Alonso efectuó la salida más valiente de la carrera, abriéndose paso desde la segunda fila para colocarse segundo, colándose por un hueco que se estrechaba mientras Schumacher y Montoya trataban de cerrar al Renault. Luego Alonso adelantó al líder Barrichello cuando los intermedios del brasileño se vinieron abajo.

La carrera empezó a torcerse para Renault cuando Button se alzó con el liderato tras los primeros pit stops. El marcaje de Alonso acabaría cuando mordió demasiado piano en la entrada de la segunda chicane e hizo un trompo, cuando rodaba tercero, 1s por detrás de Button y 1,8s por delante de Schumacher.

"La carrera tuvo un principio prometedor para nosotros", dijo Pat Symonds, director de ingeniería de Renault. "Fernando corrió un primer relevo muy agresivo. Fue una lástima que abandonara por un trompo, pero es lo que pasa a veces cuando un piloto arriesga y tira al límite".

Fernando quería seguir

Alonso hizo saber que le decepcionó que los oficiales de pista no empujaran su coche, en una posición peligrosa después de hacer un trompo. Trulli señaló con acierto que Michael Schumacher, en situación parecida, fue ayudado el año pasado en el Nürburgring. Pero son los comisarios quienes deciden el rescate más adecuado en cada caso y seguramente esta vez era más práctico retirar el R24 que posibilitar una maniobra muy forzada de Alonso en un punto estrecho y con escasa visibilidad.

Williams se distancia

Tras colocar a Juan Pablo Montoya en primera fila, el único consuelo para Williams fue sumar seis puntos en su triste lucha por el cuarto puesto en la tabla.

"En la salida no tenía agarre", dijo Montoya. "Mi coche fue bien en los dos primeros relevos, pero en el último se volvió muy difícil de pilotar. Tras el pit stop no pude mantener el ritmo de los de delante por un problema de cambio".

Susto para Bruni en boxes

El rápido trabajo del equipo Minardi apagó un grave incendio cuando se derramó combustible durante el segundo pit stop de Gianmaria Bruni. El mecánico con el extintor actuó raudo y evitó un grave incidente. La única víctima fue el propio Bruni, que inhaló polvo extintor y tuvo que retirarse.

Kimi suma y sigue... roturas

Una fuga de agua en el motor Mercedes-Ilmor de su McLaren echó por tierra las posibilidades de Kimi Räikkönen de subir al menos al podio tras su victoria en Spa. Fue el octavo abandono del finlandés en 15 carreras. David Coulthard vio comprometida su actuación desde la salida, cuando la correcta decisión de cambiar de intermedios a slicks en el pit lane implicó que DC fuera además a una sola parada. A pesar de una semana de tests y un día y medio de entrenamientos en Monza, era la primera vez que McLaren hacía correr el coche con depósito lleno. Coulthard peleó y acabó sexto.

TAGHeuer
SWISS AVANT GARDE SINCE 1860
Te ofrece...

Todos los datos Monza

Tiempo Cálido y seco 23° **Temperatura asfalto** 26° **Vueltas** 53 **Distancia** 306,720 km **Espectadores** 100.000 (domingo)

Parrilla de salida

Posición	Piloto	Tiempo	Primer pit stop
1	**Rubens Barrichello**	1m 20,089s	5
2	**Juan Pablo Montoya**	1m 20,620s	13
3	**Michael Schumacher**	1m 20,637s	15
4	**Fernando Alonso**	1m 20,645s	10
5	**Takuma Sato**	1m 20,715s	13
6	**Jenson Button**	1m 20,786s	14
7	**Kimi Räikkönen**	1m 20,788s	13
8	**Antonio Pizzonia**	1m 20,888s	16
9	**Jarno Trulli**	1m 21,027s	12
10	**David Coulthard**	1m 21,049s**	26
11	**Ricardo Zonta**	1m 21,520s	13
12	**Mark Webber**	1m 21,602s	12
13	**Olivier Panis**	1m 21,841s	-
14	**Christian Klien**	1m 21,989s	11
15	**Giancarlo Fisichella**	1m 22,239s	19
16	**Felipe Massa**	1m 22,287s	5
17	**Giorgio Pantano**	1m 23,239s	14
18	**Gianmaria Bruni**	1m 24,940s	7
19	**Zsolt Baumgartner**	1m 25,808s	13
20	**Nick Heidfeld**	1m 22,301s* **	24

* penalización motor **salió desde el pit lane



MONZA
Longitud circuito 5,793 km

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

¿Lo sabías?

Ferrari tiene el récord de victorias en el GP de Italia: el de Barrichello fue el 14° triunfo del equipo. En Monza se han corrido más GP que en ningún otro circuito (54), y es el más rápido: Montoya giró a un promedio de 262,242 km/h en precalificación.

Vuelta a vuelta

VUELTA 1 Con pista húmeda, Rubens sale con intermedios y les saca 7,0s a Alonso y Montoya. Schumacher hace un trompo en la Variante della Roggia
VUELTA 5 Alonso pasa a Rubens en Ascari. El Ferrari para luego en boxes
VUELTA 10 Primera parada de Alonso, líder con 6,0s sobre Button
VUELTA 14 Button para y sigue líder
VUELTA 15 Schumi es cuarto antes de su primera parada
VUELTA 20 Button líder con 2,7s sobre Alonso. Schumi pasa a Webber, séptimo
VUELTA 28 Alonso se acerca a 1s de Button. Barrichello para y sale sexto
VUELTA 33 Alonso, Montoya, Sato paran
VUELTA 34 Button para y sale tercero delante de Alonso y detrás de los Ferrari
VUELTA 36 Schumi para y sale cuarto. Barrichello le saca 12s a Button
VUELTA 41 Trompo de Alonso en Roggia
VUELTA 42 Rubens para y sigue líder
VUELTA 43 Schumi pasa a Button, 2°
VUELTA 53 Barrichello cruza la meta

Velocidades y paradas

VUELTA RÁPIDA
Rubens Barrichello
1m 21,046s en la vuelta 41 (257,320 km/h)
VELOCIDAD MÁS RÁPIDA PUNTO MEDICIÓN
Antonio Pizzonia 369,9 km/h
VELOCIDAD MÁS LENTA PUNTO MEDICIÓN
Nick Heidfeld 350,9 km/h
PIT STOP MÁS RÁPIDO
Rubens Barrichello 23,487s
PIT STOP MÁS LENTO
Nick Heidfeld 31,386s

Clasificación final

Posición	Piloto y coche	Tiempo total	Pos. 1ª vuelta
1	**Rubens Barrichello** Ferrari F2004 (Bridgestone)	1h 32m 18,448s	1
2	**Michael Schumacher** Ferrari F2004 (Bridgestone)	+1,347s	15
3	**Jenson Button** BAR-Honda 006 (Michelin)	+10,197s	5
4	**Takuma Sato** BAR-Honda 006 (Michelin)	+15,370s	6
5	**Juan Pablo Montoya** Williams-BMW FW26 (Michelin)	+32,352s	3
6	**David Coulthard** McLaren-Mercedes MP4-19B (Michelin)	+33,439s	16
7	**Antonio Pizzonia** Williams-BMW FW26 (Michelin)	+33,752s	19
8	**Giancarlo Fisichella** Sauber-Petronas C23 (Bridgestone)	+35,431s	13
9	**Mark Webber** Jaguar R5 (Michelin)	+56,761s	11
10	**Jarno Trulli** Renault R24 (Michelin)	+1m 06,316s	8
11	**Ricardo Zonta** Toyota TF104B (Michelin)	+1m 22,531s	10
12	**Felipe Massa** Sauber-Petronas C23 (Bridgestone)	+1 vuelta	7
13	**Christian Klien** Jaguar R5 (Michelin)	+1 vuelta	9
14	**Nick Heidfeld** Jordan-Ford EJ14 (Bridgestone)	+1 vuelta	18
15	**Zsolt Baumgartner** Minardi-Cosworth PS04 (Bridgestone)	+3 vueltas	17

NO CLASIFICADOS

Fernando Alonso Renault R24 (Michelin)	trompo – 40 vueltas	2
Giorgio Pantano Jordan-Ford EJ14 (Bridgestone)	trompo – 33 vueltas	14
Gimmi Bruni Minardi-Cosworth PS04 (B)	incendio en boxes – 29 vueltas	12
Kimi Räikkönen McLaren-Mercedes MP4-19B (Michelin)	motor – 13 vueltas	4
Olivier Panis Toyota TF104B (Michelin)	trompo – 0 vueltas	-

MAPA: ALAN ELDRIDGE

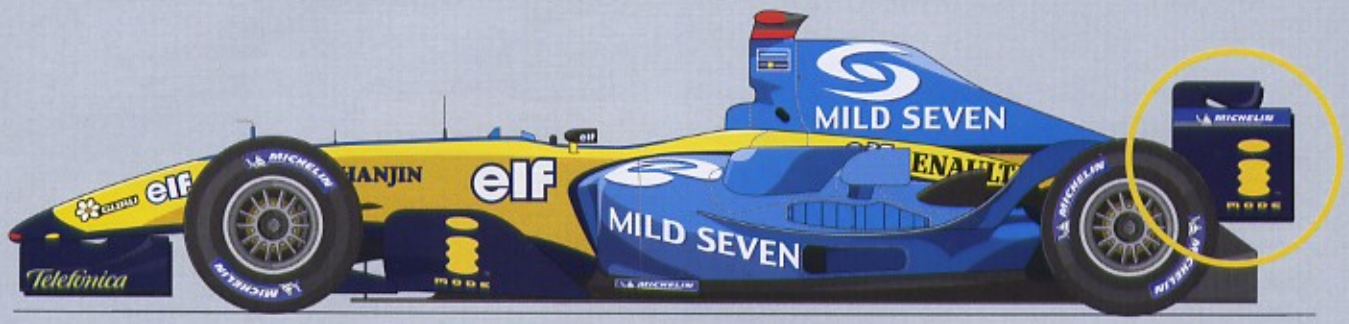
Resultados hasta la fecha

Piloto	Australia	Malasia	Bahrein	San Marino	España	Mónaco	Europa	Canadá	EE UU	Francia	Gran Bretaña	Alemania	Hungría	Bélgica	Italia	China	Japón	Brasil
Michael Schumacher	1	1	1	1	1	R	1	1	1	1	1	1	1	2	2	-	-	-
Rubens Barrichello	2	4	2	6	2	3	2	2	2	3	3	12	2	3	1	-	-	-
Juan Pablo Montoya	5	2	13	3	R	4	8	DC	DC	8	5	5	4	R	5	-	-	-
Ralf Schumacher	4	R	7	7	6	10	R	DC	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Marc Gené	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	12	-	-	-	-	-	-	-
Antonio Pizzonia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	7	R	7	-	-	-
David Coulthard	8	6	R	12	10	R	R	6	7	6	7	4	9	7	6	-	-	-
Kimi Räikkönen	R	R	R	8	11	R	R	5	6	7	2	R	R	1	R	-	-	-
Jarno Trulli	7	5	4	5	3	1	4	R	4	4	R	11	R	9	10	-	-	-
Fernando Alonso	3	7	6	4	4	R	5	R	R	2	10	3	3	R	R	-	-	-
Jenson Button	6	3	3	2	8	2	3	3	R	5	4	2	5	R	3	-	-	-
Takuma Sato	9	15	5	15	5	R	R	R	3	R	11	8	6	R	4	-	-	-
Giancarlo Fisichella	10	11	11	9	7	R	6	4	9	12	6	9	8	5	8	-	-	-
Felipe Massa	R	8	12	10	9	5	9	R	R	13	9	13	R	4	12	-	-	-
Mark Webber	R	R	8	13	12	R	7	R	R	9	8	6	10	R	9	-	-	-
Christian Klien	11	10	14	14	R	R	12	9	R	11	14	10	13	6	13	-	-	-
Cristiano da Matta	12	9	10	R	13	6	R	DC	R	14	13	R	-	-	-	-	-	-
Ricardo Zonta	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	R	10	11	-	-	-
Olivier Panis	13	12	9	11	R	8	11	DC	5	15	R	14	11	8	R	-	-	-
Nick Heidfeld	R	R	15	R	R	7	10	8	R	16	15	R	12	11	14	-	-	-
Giorgio Pantano	14	13	16	R	R	R	13	-	R	17	R	15	R	R	R	-	-	-
Timo Glock	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gianmaria Bruni	R	14	17	R	R	R	14	R	R	18	16	17	14	R	R	-	-	-
Zsolt Baumgartner	R	16	R	16	R	9	15	10	8	R	R	16	15	R	15	-	-	-

CLAVE: R Retirado/NS No salió/DC Descalificado

Renault apuesta por la velocidad

El mayor problema para Renault en Monza era dar con suficiente velocidad. Por S. Samson. Ilustraciones de Patricia Soler



El R24 era rápido pero nervioso

En Monza, sólo Renault usó un alerón trasero de un único elemento, con nuevas derivas laterales. Por consiguiente, el R24 fue más competitivo de lo que esperaban: muy veloz en el primer sector, encabezando incluso la lista de velocidades punta en este tramo. Era mucho menos competitivo en los otros dos sectores, pero, como Alonso demostró el domingo, seguía siendo muy rápido en un relevo. No obstante, el coche era nervioso. Les dio mucho trabajo a los dos pilotos, y al final Fernando perdió el control. "Le dije a Flavio que, si podía mantenerme en pista, subiría al podio", dijo tras la carrera. Jarno Trulli también sufrió, a pesar de que le construyeron un chasis nuevo después de sus quejas del de Spa.

'EL R24 ERA NERVIOSO, Y LES DIO MUCHO TRABAJO A LOS DOS PILOTOS. AL FINAL, FERNANDO PERDIÓ EL CONTROL'

>Monza y Montreal 2004: diferencias en el alerón trasero



1 Renault fue el único equipo que montó un alerón trasero de un solo elemento en Monza, pero aun así el plano tenía la forma característica de Renault. Como su motor seguía corto de caballos, el R24 rodó con un bajos niveles de apoyo para no comprometer la velocidad en un circuito tan rápido.

2 El equipo también usó esta deriva lateral totalmente nueva. El R24 no usó el complejo soporte del flap superior (ver recuadro) que presentaba en Montreal, sino una deriva normal de corte cuadrado.

3 Esta deriva tampoco incorporaba el corte vertical normalmente utilizado por Renault. El elemento de Monza era totalmente plano.

Renault comprometió el comportamiento del R24 a favor de la velocidad punta: se dejó la complejidad del alerón de Montreal (recuadro), pero el precio fue el trompo de Alonso.

Ferrari F2004

▶ Ferrari retoca el morro

Como todos los equipos, Ferrari usó en Monza su paquete de baja carga (inferior). El plano principal de alerón delantero seguía igual, mientras que el ángulo y la anchura del segundo plano eran mucho más pequeños. Las derivas laterales tampoco cambiaban. Esta serie de ilustraciones muestra las diversas configuraciones del alerón delantero: apoyo alto para Melbourne, medio-alto para Hockenheim, y mínimo en Italia.

En los tests previos a Monza, Ferrari probó un carenado en la parte delantera y otros cambios a petición de la FIA, para evaluar el comportamiento de la aerodinámica propuesta para 2005 (véase Pitpass Técnica, página 14).

'EL PLANO PRINCIPAL DEL ALERÓN DELANTERO Y LAS DERIVAS SEGUÍAN IGUAL'

Melbourne 2004



Hockenheim 2004



Monza 2004



Aunque el elemento principal del alerón delantero es el mismo tanto en circuitos de baja como de alta carga, la forma de los bordes de fuga (además del número de elementos) se revisó radicalmente para Monza.

Williams FW26 y McLaren MP4-19B

Budapest 2004



Williams (izda.) usó un nuevo alerón en su nuevo morro, parecido al de 2003. La sección central es plana y los extremos presentan ahora una gran curva. Antonio Pizzonia alcanzó 370 km/h en carrera: nadie ha rodado nunca más rápido en F1.

McLaren también usó un nuevo alerón. Contaba con nuevas derivas y un morro más ancho. Demostró ser más eficaz en un circuito de tan poca carga aerodinámica.

Williams (izda.) ya no volverá este año a su anterior morro de colmillos de morsa; véase el alerón más agresivo usado en Hungría; el MP4-19B (abajo) tenía un morro más ancho en Monza.

Monza 2004



Monza 2004



TAMBIÉN EN MONZA: Sauber volvió a su carrocería anterior a Silverstone, más eficaz en Monza • BAR montó una versión revisada de su sistema delantero de frenado vinculado, que ya no es electrónico sino mecánico. La FIA le dio luz verde, pero la mayoría de equipos sigue considerando ilegal dicho sistema • Williams utilizó nuevas chimeneas.

TAG HEUER
TAGHeuer
WHAT ARE YOU MADE OF ?
KIMI RAIKKONEN

#16 Rubens repite

Sólo hubo un Ferrari en la pomada, y no fue el que cabría esperar. Por P. Windsor



Los BAR-Honda fueron rápidos desde el principio, con Anthony Davidson en cabeza de los tiempos el viernes y Jenson Button tercero en parrilla el sábado. No un tercero cualquiera, porque optó por una estrategia de dos paradas y por tanto llevaba más combustible que cualquier otro en cabeza de la parrilla. La base era lógica: la simulación por ordenador predijo que dos paradas supondrían una carrera ligeramente más rápida; y el pit lane en el nuevo circuito de Shanghai era un interrogante. Su superficie de hormigón, polvorienta y de color claro, ofrecía poco agarre e hizo que miembros de los equipos se preguntaran si el límite de velocidad no debería ser inferior a los habituales 100 km/h. Eso bastaba para decantar el equilibrio. La sorpresa fue que Ferrari y McLaren no optaran por hacer otro tanto; al menos, Renault sí que lo hizo.

Pensándolo ahora, la de Jenson fue una brillante vuelta de calificación. Cedió muy poco al poleman Rubens Barrichello, cuyo Ferrari cargaba al menos dos vueltas menos de gasolina, y menos aún a Kimi Räikkönen, que también había considerado las dos paradas. Al final, Kimi partió con suficiente combustible como para poder hacer ambas cosas. Era reñido hasta lo inaguantable.

(Cómo no, la rápida salida de escena de Michael Schumacher también iba a ser de ayuda. Último en hacer su intento y buscando batir a Rubens, Michael metió la rueda exterior trasera en la parte sucia en la última curva antes de iniciar su vuelta cronometrada. Luego pareció pasar más tiempo de lo normal en la parte central derecha de la recta de boxes, se desplazó a la izquierda relativamente tarde y se lanzó de lleno a la primera curva; cualquiera hubiera dicho que se disponía a negociar la primera de Suzuka. Desplaza el coche un poco a la derecha a medida que se acerca la curva, alarga la recta y luego frena hacia un ápice temprano, aumentando suavemente la ►

Rubens (arriba) hizo su tercera parada en la vuelta 42 y mantuvo el liderato; en la salida (en la otra página, abajo) Panis se quedó clavado y Schumi repostó en el pit lane; Kimi (en la otra página, arriba) pudo ganar, pero su jugada táctica no dio resultado.

> Pilotos: 16ª prueba, China

1	Michael Schumacher	136
2	Rubens Barrichello	108
3	Jenson Button	79
4	Fernando Alonso	50
5=	Jarno Trulli	46
5=	Juan Pablo Montoya	46
7	Kimi Räikkönen	34
8	Takuma Sato	26
9	David Coulthard	24
10	Giancarlo Fisichella	21
11	Ralf Schumacher	12
12	Felipe Massa	11
13	Mark Webber	7
14=	Olivier Panis	6
14=	Antonio Pizzonia	6
16=	Christian Klien	3
16=	Cristiano da Matta	3
16=	Nick Heidfeld	3
16=	Timo Glock	2
20	Zsolt Baumgartner	1

> Constructores

1	Ferrari	244
2	BAR-Honda	105
3	Renault	96
4	Williams-BMW	64
5	McLaren-Mercedes	58
6	Sauber-Petronas	32
7	Jaguar-Cosworth	10
8	Toyota	9
9	Jordan-Ford	5
10	Minardi-Cosworth	1





EN LA OTRA PÁGINA, PATRICK GOSLING. ESTA PÁGINA, CLIVE ROSE/GETTY IMAGES. MARK THOMPSON/GETTY IMAGES



carga. Tal vez fuera la transición más brusca; tal vez un error que siguió a otro, algo de lo que Michael rara vez es culpable. Cuando cargó el Ferrari, aumentando la frenada y girando el volante, el bólido derrapó con brusquedad y le sacó de la pista.

Los reflejos de Michael fueron asombrosos: en lugar de tratar de corregir el susto con frenos bloqueados y tope de contravolante, dejó marchar el coche, hacia la enorme escapatoria y luego lentamente de vuelta a lo negro. Ningún plano en los neumáticos; nada roto. ¿Su tarea para el resto de la vuelta? Limpiar los neumáticos lo mejor posible y pensar en una nueva táctica desde la cola de la parrilla, nada más. Optó por salir desde el pit lane con el depósito lleno… y un nuevo motor, por si acaso).

En cabeza, mientras tanto, para Jenson fue un alivio que su coche se comportara tan bien como lo hizo. Tan rápido como fue el viernes, rodar con menos combustible en la precalificación pareció estropear los puntos fuertes del coche (su previsibilidad, su sólida inserción en curva y su tracción), en lugar de realzarlos. Pero con más gasolina a bordo, la 'zona buena' volvió. La única leve decepción fue constatar que, dado el margen sobre quienes le seguían, tal vez podría haber cargado aún más combustible.

La otra preocupación era la rotura del motor Honda de Takuma Sato en los libres del viernes. El primer examen indicó que un tornillo de cabeza de biela no había sido suficientemente apretado; la buena noticia era que dicho problema es tan poco común que prácticamente es un caso único. "Nos hemos asegurado de que no se repetirá el mismo problema", dijo Jenson el sábado, dando a entender que su motor había sido revisado. No era así, pero las probabilidades de otra rotura igual eran de 500/1. Aparte de eso, el Honda era un gran motor en Shanghai, que permitió a Jenson ser el más rápido en calificación en el Sector 3, un 20% tracción, frenada e inserción, y un 80% potencia. Es decir, el compromiso motor-chasis estaba por fin cerca del territorio Ferrari, especialmente este fin de semana en que el rendimiento de Bridgestone y Michelin era extraordinariamente parecido.

Jenson no arrancó como una flecha que digamos, o sea, que fue más lento que el Renault de Fernando Alonso (¿y quién no?), Rubens (menos gasolina), Kimi y Felipe Massa (mucha menos gasolina). Suficiente para que después dijera que las salidas son algo en que el equipo ha de trabajar expresamente, pero quizá estaba siendo muy duro consigo mismo: llevaba más combustible y ningún coche es perfecto, como a menudo nos recuerda Ross Brawn.

Y pronto recuperó ese terreno perdido, mostrando poca paciencia con Massa y Alonso. Jenson se apretujó detrás del Renault en la larga recta de atrás, a fondo en sexta y séptima marchas, con Fernando desplazándose poco a poco a la derecha, diciéndole a Jenson con el lenguaje corporal de su chasis que el interior no iba a ser suyo, y Jenson calcando cada movimiento, avisando a Fernando de que iba a suceder de todas formas, así que más valía que se rindiera.

Ahora Jenson era tercero, a sólo cinco segundos de Rubens y Kimi, lo bastante cerca como para heredar el liderato cuando el Ferrari y el McLaren entraran para el primero de sus tres pit stops. Cuando Jenson siguió en pista dos vueltas más, en el box Ferrari lo entendieron todo: podía ser que Jenson fuera a dos paradas, y así se lo dijeron a Rubens. (Cómo no, en McLaren se centraron en Rubens, no en Jenson: Kimi corrió un relevo central muy corto en un intento de adelantar a Rubens en el pit lane, una estratagema un tanto impedida al encontrarse con Minardis en sus vueltas de entrada y salida).

El segundo depósito de Jenson (primer pit stop) pareció pantagruélico. Estuvo detenido durante casi 10 segundos y se reincorporó en tercer lugar, a 6,6s de Kimi (y, por tanto, de Rubens). El coche era pesado, lento de reacciones y de 'recuperaciones'. Ahora Jenson sabía que Rubens y Kimi iban a tres paradas; sabía que tendría que tirar-tirar-tirar para que el plan funcionara. En Ferrari y McLaren seguían sin estar seguros.

Poco a poco, no obstante, la diferencia aumentó: el McLaren se hizo más pequeño, y acabaría desapareciendo de la vista en vez de estar unos 100 metros por delante. Siete segundos se convirtieron en nueve; nueve en 13. ¿Cuál era la diferencia crítica, más allá

'EN EL BOX FERRARI LO ENTENDIERON TODO: PODÍA SER QUE JENSON FUERA A DOS PARADAS'



El BAR de Jenson (abajo), luciendo el logo de 555 para el mercado chino, con la elegante arquitectura del circuito de Shanghai al fondo; una estrategia arriesgada le ayudó a sentenciar el tercer puesto en el campeonato.



El presidente de Ferrari Luca di Montezemolo recibió encantado la ducha de entusiasmo de Rubens (Izda.), que nunca había ganado dos pruebas consecutivas; el Renault no fue lo bastante rápido en Shanghai, así que el cuarto puesto de Alonso (abajo izda.) fue el justo premio a una carrera impecable; Button (abajo) celebra un trabajado y merecido segundo puesto.

EL DATO: Michael Schumacher no se calificaba tan atrás desde el GP de Bélgica 95, en que fue 16º en parrilla... ¡y ganó la carrera!





EN LA OTRA PÁGINA: BRYN LENNON/GETTY IMAGES. ESTA PÁGINA: STEVE ETHERINGTON/LAT; BRYN LENNON/GETTY IMAGES; CLIVE ROSE/GETTY IMAGES

de la cual no tendría posibilidad de ganar? Los cálculos cambiaban minuto a minuto; cambiaban según la velocidad de Rubens, y ésta tenía que ver con su capacidad para cuidar los neumáticos en la primera fase del relevo, irles sacando partido a medida que consumía combustible y luego exprimirlos.

Para cuando Rubens volvió a repostar (vuelta 29), le sacaba 12,8s a Jenson. "Aprieta, Jenson, aprieta", oyó por la radio. Ya estaba apretando, pensó. No había parado de apretar. Ni un solo momento había dejado de pilotar este coche al límite.

Jenson volvía a ser líder, esta vez durante seis vueltas. Fue una fase rápida y fluida de la carrera, en la que dio una vuelta en 1m 32s altos. Paró por última vez en la vuelta 35; volvía a tener otro relevo de 21 vueltas por delante. Rubens, con otro pit stop por efectuar, llevaba 20s de ventaja. Estaba reñido, mucho más que en Monza.

Y, esta vez, Jenson mantuvo su consistencia: 1m 34s altos; 1m 35s bajos. La diferencia aumentaba. Resonaba la radio. Él no cometía errores. Pero, seis vueltas más tarde, cuando Rubens frenaba en la entrada del pit lane, la brecha era de 28 segundos. Suficiente. Rubens se reincorporó ocho segundos por delante. Como el relevo central corto de Kimi en realidad le retrasó (en un riesgo que McLaren estaba dispuesto a correr), ahora Jenson era segundo.

Los Bridgestone de Rubens empezaron a granularse; los Michelin de Jenson estaban bien. Con el coche cada vez más ligero, empezó a acercarse a Rubens, igual que Kimi reducía el margen de seis segundos de Jenson. Rubens corría con la última vuelta a la vista, lo bastante rápido como para conservar el liderato. Jenson corría... para atrapar a Rubens pero al mismo tiempo para defender el segundo puesto. No era fácil y, de los tres, Jenson había tenido la carrera más dura.

Rubens siguió rodando en 1m 35s, Jenson en 1m 34s y Kimi en 1m 33s. Al final de 90 minutos de pilotaje a fondo, menos de un segundo y medio los separaron. Jenson, con dos paradas en lugar de tres, lo había tenido casi en sus manos.

#16 Cajón de sastre

Michael mete la pata; se enfría la motivación de Ralf; Jacques debe mejorar. Por Maurice Hamilton y V. F.







DC se disculpó por esta acción sobre Ralf (arriba); Rubens llevó siempre la iniciativa (extremo izda.); los dos Sauber puntuaron (izda.); Schumi no estuvo a la altura en todo el GP (dcha.).



STEVE ETHERINGTON/LAT, EUGENE HOSHKO/GETTY IMAGES, XPB CC., JAD SHERIF/WORLD RACING IMAGES

Pesadilla anual de Schumi

Una vez al año, por lo general hacia el final de la temporada, Michael Schumacher tiene un fin de semana nefasto. Éste fue el de 2004. Hizo un trompo en calificación al entrar pasado en la primera curva, un error que desencadenó una serie de desgracias, la mayor parte autoinfligidas.

Ferrari optó por hacer salir al campeón del mundo desde el pit lane y el mundillo estuvo en vilo, esperando una remontada a lo Monza, pero no la hubo.

En la vuelta 15, Michael hizo un trompo. Mientras que el error en calificación fue comprensible, éste era más difícil de explicar, ya que perdió el control saliendo de la curva 13, un viraje abierto con peralte que se prestaba a pisar a fondo. Un pinchazo 20 vueltas más tarde dio la puntilla.

Carrera a olvidar para Klien

Por el camino, Schumacher también colisionó con el Jaguar de Christian Klien. Al austriaco no le hizo buena impresión: "Vi a Michael muy lejos detrás de mí", dijo. "Al acercarme a la horquilla, volví a mirar y no pude verle. Giré y nos tocamos. La suspensión trasera sufrió daños. Estoy decepcionado".

Retorno frustrado de Ralf

Hay cosas que nunca cambian. Ralf Schumacher volvió tras seis carreras de ausencia mientras se recuperaba de las lesiones sufridas en Indianápolis. Lleno de entusiasmo al principio, Ralf superó a Juan Pablo Montoya al dar con un buen equilibrio en su Williams-BMW y se calificó en un respetable quinto lugar. Ahí acabó todo. El domingo, Ralf no llegó a contar y se vio envuelto en un toque con David Coulthard cuando dejó la puerta abierta y DC se lanzó un pelín tarde al interior. Ralf fue cojeando a boxes con un pinchazo pero prefirió no seguir.

Muy difícil para Jacques

A pesar de los ánimos de Renault, no valió precisamente la pena prescindir de Jarno Trulli por Jacques Villeneuve. Para ser justo, era mucho pedir para cualquier piloto, especialmente uno que llevaba un año fuera del cockpit.

De forma reveladora, la retransmisión televisiva incluía por primera vez fragmentos de conversaciones por radio de los equipos. Oímos claramente a Alan Permane, ingeniero de Jacques, animando a su piloto a apretar cuando perseguía a Webber porque el Renault era un segundo por vuelta más rápido. En potencia. El ataque no se consumó, pues Villeneuve no podía acercarse lo suficiente en la curva que llevaba a la recta larga. Jacques marcó su mejor giro al final, pero aun así fue 11°. ¿De veras valía la pena?

Fernando Alonso también marcó su mejor registro en la penúltima vuelta de la prueba, 1,3s inferior al de Jacques. Su cuarto puesto minimizó los daños para Renault, que todavía aspira a recuperar el segundo puesto en la tabla de constructores.

La realización también nos permitió escuchar a Fernando en carrera, cuando en la vuelta 30, poco antes de su segundo y último pit stop, su ingeniero Paul Monaghan le preguntó si quería que aumentaran la incidencia del alerón delantero. "No, no, no", fue la inequívoca respuesta del asturiano, con una voz que ilustraba la tensión de la carrera.

Más puntos para Sauber

Unos excelentes cuarto y séptimo en parrilla de los Sauber se convirtieron en séptimo y octavo en la meta y más puntos para el equipo. Felipe Massa se sirvió de la ventaja en una vuelta de sus Bridgestones para sorprender con su perfecto intento de calificación. Luego tuvo un movido inicio de carrera en pugna con Button, antes de que el granulado de sus gomas le mandara para atrás. Giancarlo Fisichella tuvo un problema similar: los neumáticos nuevos iban bien después de cada pit stop, pero luego perdían hasta dos segundos por vuelta.

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

Todos los datos Shanghai

Tiempo Cálido y seco 29° **Temperatura asfalto** 40° **Vueltas** 56 **Distancia** 305,256 km **Espectadores** 150.000 (domingo)

Parrilla de salida

Posición	Piloto	Tiempo	Primer pit stop
1	**Rubens Barrichello**	1m 34,012s	12
2	**Kimi Räikkönen**	1m 34,178s	12
3	**Jenson Button**	1m 34,295s	14
4	**Felipe Massa**	1m 34,759s	10
5	**Ralf Schumacher**	1m 34,891s	15
6	**Fernando Alonso**	1m 34,917s	13
7	**Giancarlo Fisichella**	1m 34,951s	11
8	**Olivier Panis**	1m 34,975s	10
9	**David Coulthard**	1m 35,029s	11
10	**Juan Pablo Montoya**	1m 35,245s	16
11	**Mark Webber**	1m 35,286s	15
12	**Jacques Villeneuve**	1m 35,384s	14
13	**Ricardo Zonta**	1m 35,410s	11
14	**Nick Heidfeld**	1m 36,507s	17
15	**Christian Klien**	1m 36,535s	11
16	**Timo Glock**	1m 37,140s	15
17	**Gianmaria Bruni**	sin tiempo	10
18	**Takuma Sato**	1m 34,993s*	18
19	**Zsolt Baumgartner**	1m 40,240s*	12
20	**Michael Schumacher**	sin tiempo* **	20

* penalización motor **salió desde el pit lane



SHANGHAI
Longitud circuito 5,451 km

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

¿Lo sabías?

Construido en 5,3 km² de pantanal, el circuito se levanta sobre 40.000 pilares de 40 a 80 m de profundidad. Dista 40 km de Shanghai, una ciudad de 14,6 millones de habitantes. El trazado tiene la forma del carácter chino 'Shang' ('grande' o 'naciente').

Vuelta a vuelta

VUELTA 1 Schumi sale desde el pit lane. Barrichello líder seguido de Räikkönen y Alonso. Massa adelanta a Button en la segunda horquilla y es cuarto
VUELTA 3 Button adelanta a Massa, 4º
VUELTA 7 Button adelanta a Alonso, 3º
VUELTA 12 Rubens y Kimi paran
VUELTA 14 Jenson para y sale por detrás de Rubens y Kimi. Schumi es 10º
VUELTA 15 Trompo de Schumi, 12º
VUELTA 20 Schumi es 5º tras adelantar a Ralf y hace su primera parada
VUELTA 26 Rubens le saca 1,9s a Kimi. Button está a 12s y Alonso a 25s
VUELTA 27 Kimi para y sale 3º
VUELTA 29 Rubens para y sale 2º
VUELTA 35 El líder Button para. Pinchazo de Schumi, que iba 12º
VUELTA 36 Kimi para y sale 3º, por detrás de Rubens y Jenson
VUELTA 42 Barrichello para y sigue líder
VUELTA 48 Schumi pasa a Villeneuve, se coloca 11º y hace su tercera parada
VUELTA 56 Barrichello cruza la meta

Velocidades y paradas

VUELTA RÁPIDA
Michael Schumacher
1m 32,238s en la vuelta 55 (212,749 km/h)
VELOCIDAD MÁS RÁPIDA PUNTO MEDICIÓN
Giancarlo Fisichella 340,8 km/h
VELOCIDAD MÁS LENTA PUNTO MEDICIÓN
Gianmaria Bruni 325,5 km/h
PIT STOP MÁS RÁPIDO
Kimi Räikkönen 23,555s
PIT STOP MÁS LENTO
Zsolt Baumgartner 32,020s

Clasificación final

Posición	Piloto y coche	Tiempo total	Pos. 1ª vuelta
1	**Rubens Barrichello** Ferrari F2004 (Bridgestone)	1h 29m 12,420s	1
2	**Jenson Button** BAR-Honda 006 (Michelin)	+1,347s	5
3	**Kimi Räikkönen** McLaren-Mercedes MP4-19B (Michelin)	+1,469s	2
4	**Fernando Alonso** Renault R24 (Michelin)	+32,510s	3
5	**Juan Pablo Montoya** Williams-BMW FW26 (Michelin)	+45,193s	12
6	**Takuma Sato** BAR-Honda 006 (Michelin)	+54,791s	14
7	**Giancarlo Fisichella** Sauber-Petronas C23 (Bridgestone)	+1m 05,464s	6
8	**Felipe Massa** Sauber-Petronas C23 (Bridgestone)	+1m 20,080s	4
9	**David Coulthard** McLaren-Mercedes MP4-19B (Michelin)	+1m 20,619s	8
10	**Mark Webber** Jaguar R5 (Michelin)	+1 vuelta	10
11	**Jacques Villeneuve** Renault R24 (Michelin)	+1 vuelta	11
12	**Michael Schumacher** Ferrari F2004 (Bridgestone)	+1 vuelta	20
13	**Nick Heidfeld** Jordan-Ford EJ14 (Bridgestone)	+1 vuelta	13
14	**Olivier Panis** Toyota TF104B (Michelin)	+1 vuelta	17
15	**Timo Glock** Jordan-Ford EJ14 (Bridgestone)	+1 vuelta	16
16	**Zsolt Baumgartner** Minardi-Cosworth PS04 (Bridgestone)	+3 vueltas	18

NO CLASIFICADOS

Gimmi Bruni	Minardi-Cosworth PS04 (Bridgestone)	rueda perdida – 38 vueltas	19
Ralf Schumacher	Williams-BMW FW26 (Michelin)	pinchazo – 37 vueltas	7
Ricardo Zonta	Toyota TF104B (Michelin)	cambio – 35 vueltas	9
Christian Klien	Jaguar R5 (Michelin)	daños colisión – 11 vueltas	15

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

CLAVE: R Retirado/NS No salido/DC Descalificado

MAPA: ALAN EDRIDGE

Shanghai fue de armas tomar

China planteó un interesante reto de reglajes a los equipos. Por Stéphane Samson. Ilustraciones de Patricia Soler

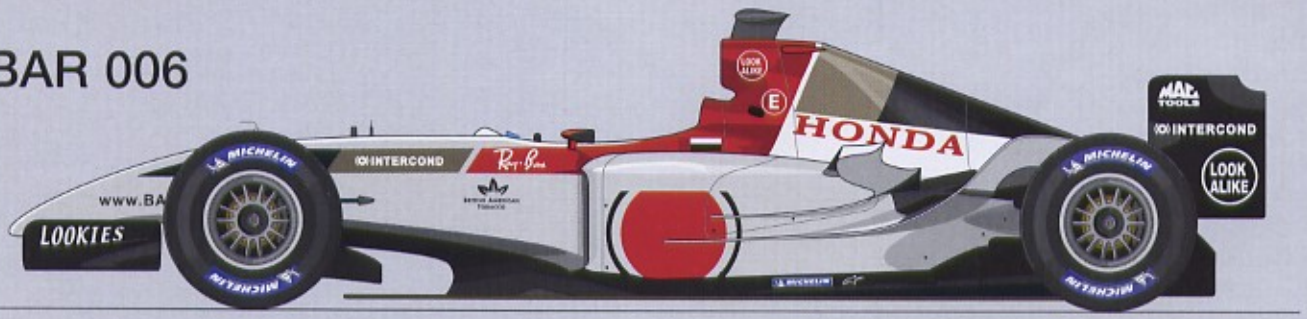
Delicado test aerodinámico

El circuito de Shanghai propuso curvas muy poco corrientes a los pilotos. Todos comentaron que encontrar la mejor trazada en algunos sectores les estaba costando mucho tiempo. Algo que acarreó grandes implicaciones para los reglajes, haciendo delicado perfeccionar la aerodinámica, y muchos equipos tuvieron problemas con el subviraje. Al principio, el circuito exigía reglajes de carga elevada para asegurar un tiempo por vuelta óptimo, pero además la penalización por reducir el apoyo para ganar velocidad punta era relativamente pequeña: los ingenieros decían que el 'perfil aerodinámico' de la pista era relativamente plano. Así que para el domingo los equipos se decidieron por algo más próximo a una configuración de apoyo medio.

La sensibilidad del circuito a la potencia del motor era parecida a la de Melbourne, en la parte inferior del calendario. No obstante, la penalización por carga de combustible era bastante elevada: 0,4s por cada 10 kg. En gran parte era por la importancia de las curvas rápidas. El mejor tiempo de calificación fue 1m 34,012s; los ordenadores pronosticaron un 1m 34s.

El problema del uso de frenos también dominó Shanghai, pero en este sentido el circuito se reveló más convencional. De hecho, la energía total de frenado fue ligeramente inferior a la media. Asimismo, las largas rectas permitían que los discos se refrigeraran. Abajo, algunos ejemplos de las modificaciones para esta pista.

BAR 006

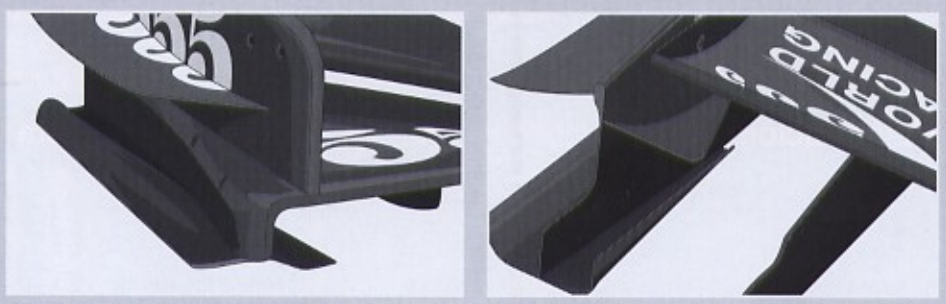




Morro y derivas

Para remediar el subviraje, especialmente en las dos primeras curvas, y para limpiar el flujo de aire alrededor de las ruedas delanteras, BAR montó nuevas derivas laterales en el alerón delantero. Nótese el borde cuadrado de la parte inferior del elemento (vista frontal). Mirando el ala desde atrás, es posible ver un pequeño flap adicional justo debajo del flap principal, que generaba un poco de apoyo extra. Todo el alerón cambió desde Italia.

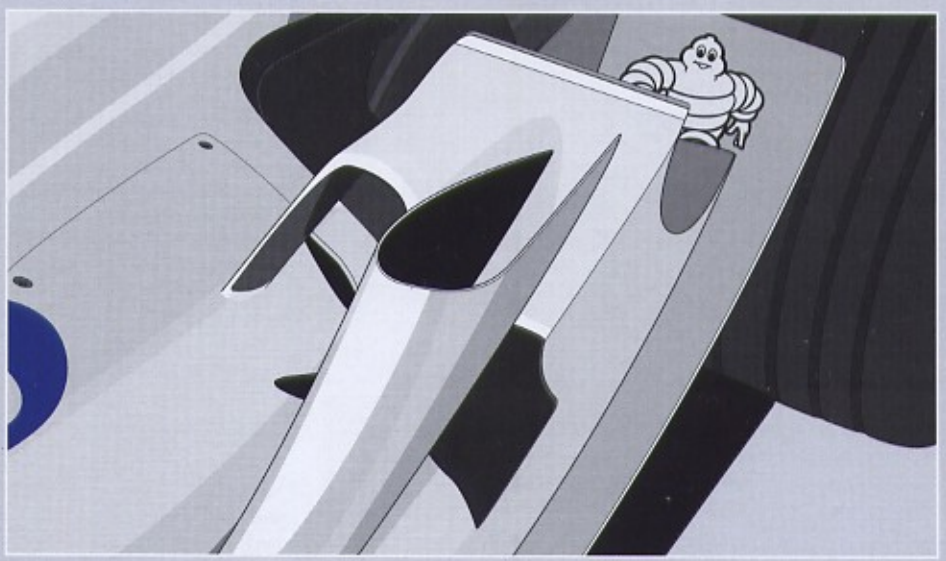
"No es algo que hayamos hecho especialmente para esta carrera", dijo el director técnico Geoff Willis. "Usaremos este alerón en las últimas dos pruebas".



En China BAR utilizó nuevas derivas en el alerón. Nótese el borde cuadrado de la parte inferior del elemento (arriba izda.).

Refrigeración

BAR empleó una configuración asimétrica de refrigeración en Shanghai. El costado derecho del coche llevaba el sistema normal, pero en la izquierda se instaló una pequeña chimenea, necesaria por la separación de los sistemas de refrigeración de aceite y agua. BAR ya usó dichas chimeneas en verano, pero en ambos lados.



En China la refrigeración asimétrica llevó a la pequeña chimenea en el costado izquierdo del BAR, ya usada antes, pero en ambos lados.

Renault R24









El nuevo alerón trasero para Shanghai tiene una forma más redondeada sin ángulo recto entre la deriva y el flap superior; el delantero es algo más ancho pero más eficaz.

Renault más ligero

Como todos los equipos Michelin, Renault decidió escoger el compuesto más duro, optando en un principio por una estrategia a tres paradas. Se esperaba que la energía total que tenían que absorber los neumáticos por vuelta fuera bastante elevada. Pero, como la carrera era a sólo 56 vueltas, los equipos esperaban que el uso fuera similar al de circuitos como el Nürburgring.

La distribución del uso del neumático delante/detrás era relativamente equilibrada, pero quizá algo orientada hacia atrás porque varias curvas se abrían justo cuando los coches aceleraban a fondo. Esta característica implicaba que el equilibrio del uso de los neumáticos cambiaba de delante a detrás en las curvas, que sometían a los traseros a elevadas cargas laterales además de las exigencias de tracción.

Asimismo, la aceleración a la salida de las horquillas castigaba los neumáticos traseros.

"Para esta carrera montamos nuevos alerones delantero y trasero", dijo el director técnico Bob Bell. "También introducimos dos nuevos chasis ligeros que probamos con éxito en Monza y Silverstone, y todo ello representaba un buen paso adelante en rendimiento. El nuevo chasis formaba parte de nuestro programa de reducción de peso. El hecho de que introduzcamos tantas evoluciones en esta fase de la temporada demuestra cuánto estamos apretando para recuperar el segundo puesto en el campeonato de constructores. Al principio de la temporada dijimos que esperábamos que el campeonato se decidiera por pocos puntos al final de la misma, y está resultando ser exactamente así".

'EL HECHO DE QUE INTRODUZCAMOS TANTAS EVOLUCIONES EN ESTA FASE DE LA TEMPORADA DEMUESTRA CUÁNTO ESTAMOS APRETANDO' BOB BELL



Ferrari F2004

Ferrari montó un alerón delantero de dos planos, que les daba visiblemente menos apoyo delante que en circuitos como Melbourne, donde usaron un triplano. El centro del plano superior tiene 'dientes' para reducir la resistencia y limpiar el flujo de aire. No era la primera vez este año que Ferrari usaba este concepto. Los coches fueron muy difíciles de reglar; los dos pilotos se quejaron del subviraje. Aun así, Bridgestone fue muy agresiva con sus gomas, bastante blandas. Michelin, en cambio, optó por un compuesto más duro el viernes por la noche.

McLaren MP4-19B





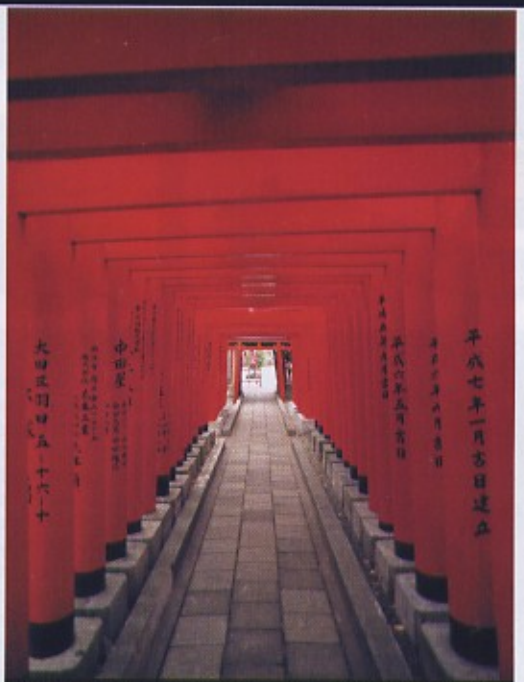
McLaren usó su morro ancho en Monza (arriba) pero volvió al elemento más estrecho en China (dcha.). Parece que el morro ancho es muy competitivo en pistas de baja carga.

#17 Test supremo para piloto y coche

Suzuka –un microcosmo de lo mejor de los mejores circuitos del calendario– es un gran colofón de la temporada

Así corrieron

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



No resulta muy difícil convencer a nadie de que se desvíe a Tokio cuando viaje a Japón para el gran premio, sobre todo si se pueden visitar glorias históricas como el Hie Shrine del siglo XI (arriba).

Resultados 2003

Ocho primeros carrera

1 **Rubens Barrichello**
Ferrari F2003-GA
1h 25m 11,743s
(216,611 km/h)
2 **Kimi Räikkönen**
McLaren-Mercedes
MP4-17D +11,085s
3 **David Coulthard**
McLaren-Mercedes
MP4-17D +11,614s
4 **Jenson Button**
BAR-Honda 005 +33,108s
5 **Jarno Trulli**
Renault R23B +34,269s
6 **Takuma Sato**
BAR-Honda 005 +51,692s
7 **Cristiano da Matta**
BAR-Honda 005 +56,794s
8 **Michael Schumacher**
Ferrari F2003-GA +59,487s

Ocho primeros parrilla

1 **Rubens Barrichello**
Ferrari F2003-GA 1m 31,713s
(227,941 km/h)
2 **Juan Pablo Montoya**
Williams-BMW FW25 +0,699s
3 **Cristiano da Matta**
Toyota TF103 +0,706s
4 **Olivier Panis**
Toyota TF103 +1,149s
5 **Fernando Alonso**
Renault R23B +1,331s
6 **Mark Webber**
Jaguar R4 +1,393s
7 **David Coulthard**
McLaren-Mercedes
MP4-17D +1,424s
8 **Kimi Räikkönen**
McLaren-Mercedes +1,559s

Vuelta rápida
Ralf Schumacher
Williams-BMW FW25
1m 33,404s (223,805 km/h)

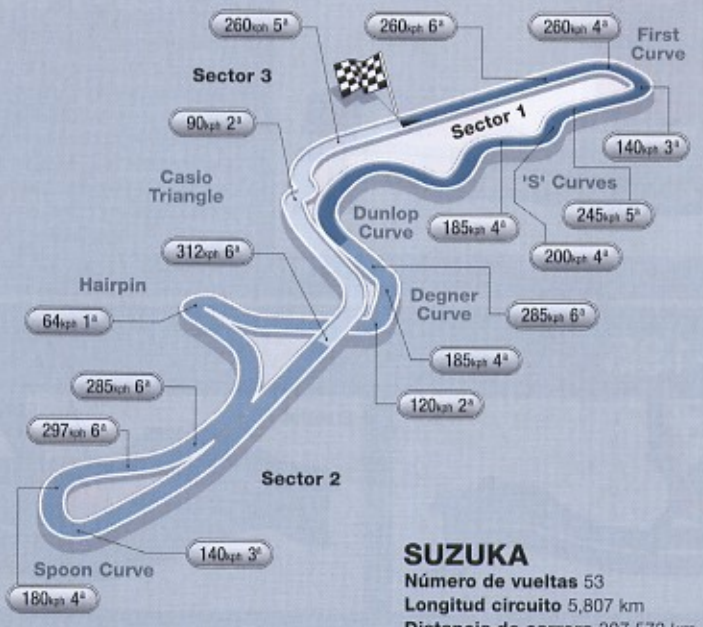
Horarios
Entrenamientos libres
4.00-5.00 viernes 8 octubre
7.00-8.00 viernes 8 octubre
2.00-2.45 sábado 9 octubre
3.15-4.00 sábado 9 octubre
Precalificaciones
6.00 sábado 9 de octubre
Calificaciones
7.00 sábado 9 de octubre
Carrera
7.30 domingo 10 de octubre
Horarios sujetos a variación

¿Quieres ir?
Información circuito
www.suzukacircuit.com
Tel.: 0081 593 78 1111

Según el piloto



Takuma Sato
"La vuelta empieza con la bajada a 320 km/h hacia la primera curva; muy emocionante. Vas casi a fondo hasta el ápice, cuando empiezas a frenar para dar con el equilibrio para la segunda parte de la curva. Esto define tu velocidad por las Eses. ¡Hacerlas bien es fantástico! Si te equivocas, arruinas tu vuelta. Después de Dunlop y Degner pasas bajo el puente (donde el circuito se cruza) hacia la horquilla. Su lentitud es frustrante, 65 km/h. Pero a la salida se acelera a fondo, hacia la difícil curva Spoon. Es fácil tener sobre o subviraje si te equivocas un poco. La salida es importante porque, desde que se modificó la 130R, se va a fondo hasta la chicane, lo que ofrece una mejor posibilidad de adelantamiento".



SUZUKA
Número de vueltas 53
Longitud circuito 5,807 km
Distancia de carrera 307,573 km



Nelson Piquet (arriba) ganó su tercer título después del fuerte accidente de Mansell en los oficiales del GP de Japón 87.

ARCHIVO LAT; GETTY IMAGES; CLIVE MASON/GETTY IMAGES

RINCÓN HISTÓRICO

La olla a presión del campeonato

Suzuka no sólo es un circuito brillante, a menudo ha sido la cita decisiva por el título

Cuando Japón volvió al redil en 1987, la carrera, en el circuito de pruebas de Honda en Suzuka, no podía prometer más. El circuito nunca se había usado para un GP y el título aún estaba en juego entre los compañeros de Williams-Honda, Nelson Piquet y Nigel Mansell.

Mansell estaba a 12 puntos con sólo dos carreras por disputar pero, por desgracia, el enfrentamiento final quedó en nada con el fuerte accidente de Mansell en calificación, tras el cual no disputó la carrera. Así que Piquet se hizo con el título por defecto, y la carrera perdió gran parte de su atractivo de golpe –valga la redundancia–. Nelson abandonó a cinco vueltas del final y el vencedor, Gerhard Berger, dio a Ferrari su primera victoria desde Alemania 85.

El título también quedó sentenciado en las cuatro siguientes pruebas en Japón, tres para Ayrton Senna y uno para Alain Prost, todos con McLaren-Honda. La carrera de 1988 fue relativamente tranquila, ya que Senna remontó tras una mala salida para anotarse la victoria que necesitaba para el título. Pero en 1989 estalló el escándalo: Prost y Senna, compañeros en McLaren y en lucha por el título, chocaron en la chicane y Prost, pensando que la batalla se acabó y que el título era suyo, bajó del coche. Senna no lo hizo, esperó a que los oficiales empujaran su coche fuera de una posición peligrosa, lo arrancó, paró a cambiar el morro y ganó, para que le descalificaran por saltarse la chicane.

En 1990 la negativa de los comisarios a cambiar su pole position a la parte limpia de la pista enardeció tanto a Senna que se negó a levantar el pie en la primera curva. La colisión resultante entre su McLaren y el Ferrari de Prost los eliminó a ambos y dio su segundo título a Ayrton.

En 1991 Senna sentenció su tercera y última corona de un modo menos espectacular, cuando Mansell se salió en la vuelta 10 mientras se esforzaba por conseguir la victoria que necesitaba para mantener vivas sus aspiraciones al título.

Stewart Williams

'PROST, PENSANDO QUE LA BATALLA SE ACABÓ, BAJÓ DEL COCHE. SENNA NO LO HIZO, ARRANCÓ Y GANÓ'

BOLA DE CRISTAL

Sólo Spa a la altura de Suzuka

La lucha se acabó, pero la carrera será emocionante



Schumi se complicó la vida en Japón 2003.

Penúltima carrera, y segundo circuito más largo, Suzuka posiblemente sea el mejor o, en el peor de los casos, el mejor junto con Spa. He aquí un circuito que lo tiene todo: 18 curvas de cualquier tipo concebible; pendientes; un trazado en forma de ocho, y las 'Eses', una brillante serie de enlazadas, más lenta pero igual de delicada que la de Becketts en Silverstone. Mejor que eso, deja a los pilotos al pie de una colina. La empinada subida siguiente es una izquierda interminable.

Si en Suzuka es difícil pilotar, también es genial para el espectador, pues todo el lugar está envuelto por el surrealismo que destila una cultura diferente, un inmaculado parque de atracciones con caminos que parecen hechos de mazapán rosa, y el tétrico sol y repentina oscuridad a primera hora de la tarde de esta época del año. Después de unos meses cruzando Europa en pleno verano, viajamos a un mundo distinto y otoñal.

El viaje vale la pena aunque Suzuka ya no sea el clímax de la temporada. Tampoco va a sentenciar el título, como ha hecho 10 veces en 17 carreras.

En 2003 Michael Schumacher casi fue un estorbo mientras avanzaba a trancas y barrancas hacia su sexto título. Este año, Schumi y Ferrari llegan a Suzuka sin nada que perder, así que cabe esperar que el equipo saque el máximo partido de un circuito que exige una delicada combinación de mucho apoyo y elevada velocidad punta, que contribuye a facilitar los adelantamientos en la difícil chicane al final de la vuelta.

Dar con la aerodinámica correcta para la calificación y la primera fase de carrera es igual de difícil. Hay que estar lo más arriba posible en parrilla para no perder una eternidad detrás de coches más lentos esperando esa oportunidad en la chicane. En Suzuka se gira en un minuto y medio pero, para los pilotos, el tiempo vuela cuando los mantiene ocupados el circuito permanente más imaginativo del mundo construido de cero.

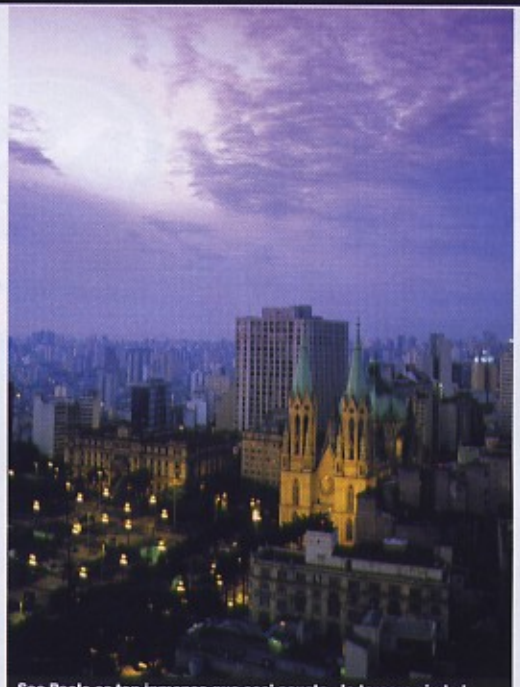
Maurice Hamilton

#18 Pista destartalada, carrera titánica

Este año Brasil pasa de la primavera al otoño, así que esperemos que no se repita la carnicería del año pasado

Así corrieron

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



Sao Paolo es tan inmensa que casi asusta –la tercera ciudad más grande del mundo, con 17 millones de habitantes– pero su gran variedad cultural también la hace de lo más estimulante.

Resultados 2003

Ocho primeros carrera

1 **Giancarlo Fisichella** Jordan EJ13 1h 31m 17,748s (152,902 km/h)
2 **Kimi Räikkönen** McLaren-Mercedes +0,945s
3 **Fernando Alonso** Renault R23 +6,348s
4 **David Coulthard** McLaren-Mercedes MP4-17D +8,096s
5 **Heinz-Harald Frentzen** Sauber C22 +8,642s
6 **Jacques Villeneuve** BAR-Honda 005 +16,054s
7 **Ralf Schumacher** Williams-BMW FW25 +38,526s
8 **Jarno Trulli** Renault R23 +45,927s

Ocho primeros parrilla

1 **Rubens Barrichello** Ferrari F2002 1m 13,807s (210,175 km/h)
2 **David Coulthard** McLaren-Mercedes MP4-17D +0,011s
3 **Mark Webber** Jaguar R4 +0,044s
4 **Kimi Räikkönen** McLaren-Mercedes MP4-17D +0,059s
5 **Jarno Trulli** Renault R23 +0,146s
6 **Ralf Schumacher** Williams-BMW FW25 +0,317s
7 **Michael Schumacher** Ferrari F2002 +0,323s
8 **Giancarlo Fisichella** Jordan EJ13 +0,384s

Vuelta rápida

Rubens Barrichello Ferrari F2002 1m 22,032s (189,101 km/h)

Horarios

Entrenamientos libres
15.00-16.00 viernes 22 oct.
18.00-19.00 viernes 22 oct.
13.00-13.45 sábado 23 oct.
14.15-15.00 sábado 23 oct.
Precalificaciones
17.00 sábado 23 de octubre
Calificaciones
18.00 sábado 23 de octubre
Carrera
19.00 domingo 24 de octubre
Horarios sujetos a variación

¿Quieres ir?

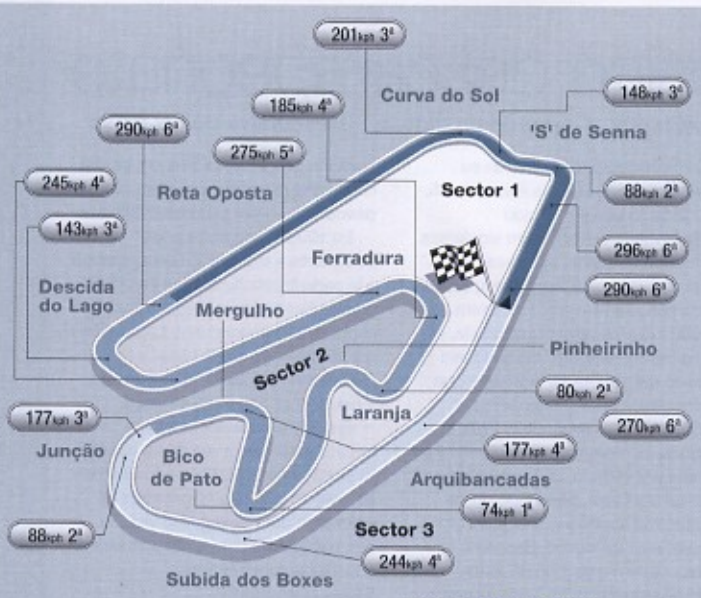
Información circuito
www.gpbrasil.com.br
Tel.: 0055 11 3329 4686

Según el piloto

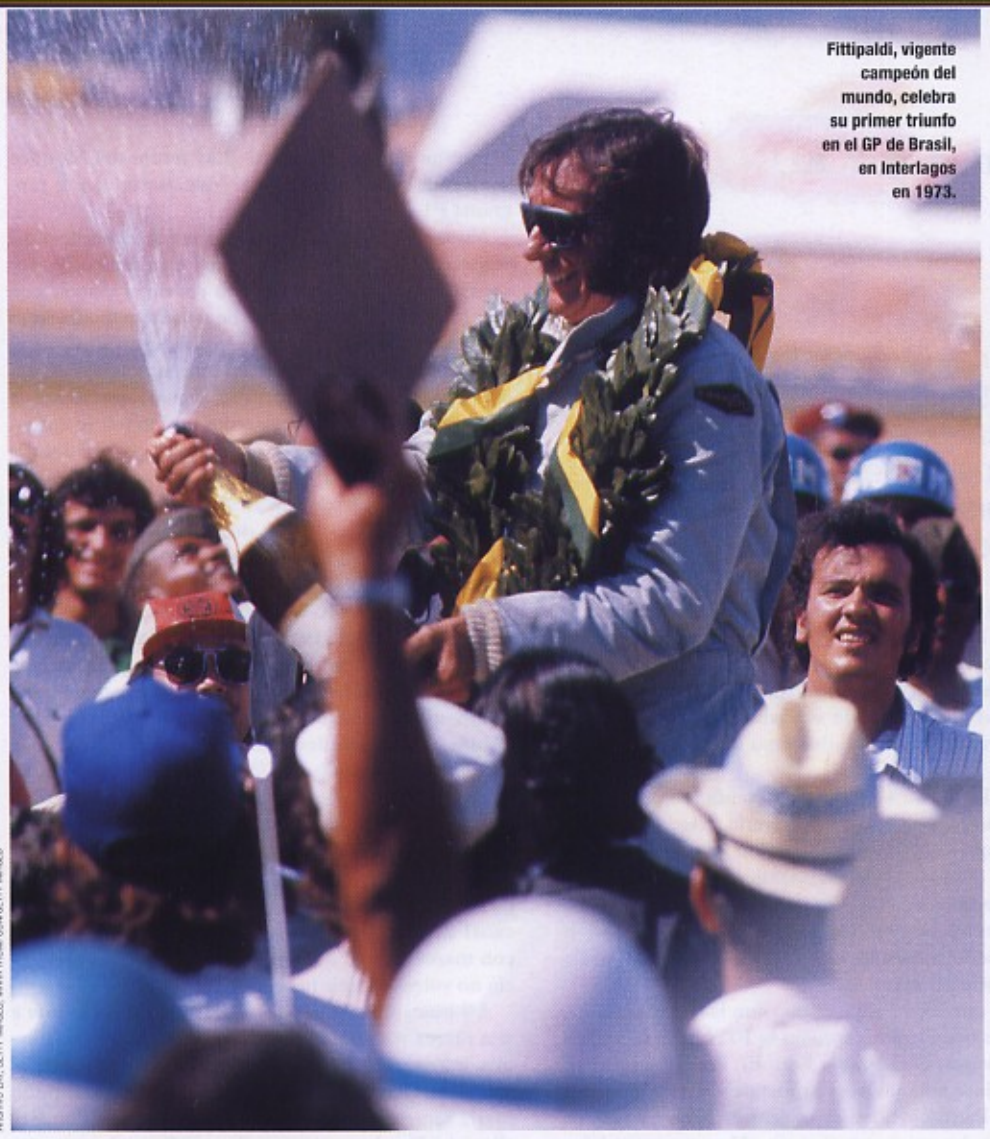


Felipe Massa

"El trazado es genial, aunque la superficie está algo bacheada. Por esta razón, los reglajes de suspensión han de ser algo más blandos que en otros circuitos. La S de Senna al principio de la vuelta tiene un gran ritmo si la haces bien, pero es muy delicada, sobre todo dar con el punto correcto de frenada al final de la larga recta. Después es crucial tener buena tracción en el sector interior de baja velocidad. Si sales de aquí sin perder mucho tiempo serás rápido por la recta de meta. En Interlagos es importante un motor fuerte, sobre todo al acelerar en subida hacia la última curva. Volver a correr ante mi público será un gran honor pero, por otra parte, tendré que lidiar con la presión de la prensa local".



INTERLAGOS
Número de vueltas 71
Longitud circuito 4,309 km
Distancia de carrera 305,909 km



Fittipaldi, vigente campeón del mundo, celebra su primer triunfo en el GP de Brasil, en Interlagos en 1973.

ARCHIVO LAT; GETTY IMAGES; MARK THOMPSON/GETTY IMAGES

RINCÓN HISTÓRICO

El líder de la invasión brasileña

Fittipaldi, el gran rival de Stewart en los primeros años 70, monopolizó el GP de Brasil

Emerson Fittipaldi ya había ganado el título de 1972 cuando llegó a Interlagos en 1973 para el primer GP de Brasil puntuable, así que no es que tuviera que demostrar a sus compatriotas lo que valía.

El primero de los tres campeones brasileños (Nelson Piquet y Ayrton Senna serían los otros dos), Fittipaldi estaba por entonces en plena forma. Al inicio de 1973 ya sumaba seis victorias, y también ganó el GP de Argentina que abría dicha temporada.

La primera prueba puntuable en Brasil se debía en parte a que ahora había un campeón del mundo brasileño. Y Lotus, equipo en el que Fittipaldi pilotaba el ultracompetitivo 72D, consiguió efectuar unos útiles tests en la pista para tratar de ayudar al héroe local. Pero en los oficiales no todo fue como estaba previsto, pues su compañero Ronnie Peterson le birló la pole, pero los dos dejaron a más de un segundo al tercero en parrilla, el Ferrari de Jacky Ickx.

Fittipaldi se puso en cabeza en la salida, y su compatriota Carlos Pace (con un Surtees) y Jackie Stewart (Tyrrell) superaron también a Peterson para colocarse segundo y tercero. Peterson y Pace abandonaron pronto y Fittipaldi encabezó las 40 vueltas de ocho kilómetros para ganar.

No dándose por satisfecho con ganar el primer GP de Brasil, Fittipaldi repitió la hazaña un año después, de camino a su segundo título mundial. Ahora en McLaren, esta vez marcó la pole pero cayó al tercer lugar en la salida. Contraatacó y superó a Carlos Reutemann y luego a Peterson para hacerse con el liderato pasadas 16 vueltas, aguantando sin problemas hasta que la carrera se detuvo tras sólo 32 vueltas por la lluvia.

Segundo por detrás de Pace en 1975, Emmo ya no volvería a competir por la victoria en casa, principalmente por su paso al equipo Copersucar/Fittipaldi de su hermano Wilson. Fue cuarto en 1977 y dio al equipo su mejor resultado, segundo, cuando la carrera se mudó al circuito carioca de Jacarepagua en 1978.

Stewart Williams

'PETERSON LE BIRLÓ LA POLE A EMMO, PERO LOS DOS DEJARON A MÁS DE UN SEGUNDO AL FERRARI DE ICKX'

BOLA DE CRISTAL

Ya le toca a Barrichello, ¿verdad?

Vamos, Rubens, a ver si nada se tuerce, para variar



Rubens aún no ha subido al podio en Brasil.

Va a ser de lo más extraño. Brasil, F1 y octubre no cuadran. Y tampoco acabar aquí la temporada, en lugar de empezarla más o menos.

El tiempo será más estable de lo que suele ser al final del verano brasileño en marzo. La buena noticia es que menos chaparrones tropicales implicarán menos goteras en la sala de prensa. La mala noticia es que un tiempo más seco privará a la F1 de una de sus carreras más espectaculares.

¿Recuerdan la prueba del año pasado? De acuerdo, hace mucho tiempo. Pero ¿quién puede olvidar el cementerio de autos al otro lado del riachuelo que cruzaba la Curva do Sol –¡ja!– mientras las laderas circundantes arrojaban agua sobre una pista que se secaba? Eso es Brasil, y a este escenario sin igual del automovilismo se le perdonan las deficiencias.

La zambullida en el valle y el revirado tramo de pista siguiente llevan a una subida hacia la recta de boxes que castiga el cuello. Este punto es el no va más del ambiente del circuito, donde las tribunas destartaladas dominan la pista que desciende y luego sube hacia el rasante final antes de la frenada a ciegas de 300 km/h a 90 para la primera curva. Es un punto magnífico, y el público pintoresco y ruidoso agradece las maniobras de adelantamiento que posibilita la ancha aproximación hacia la S de Senna.

Interlagos es territorio Barrichello. Como colofón de la temporada, ¿ayudará Ferrari a Rubens a ganar por primera vez en casa? Es posible. El Ferrari se adapta a la perfección a esta combinación de curvas lentas y medias. Y Barrichello merece una oportunidad.

No es que Rubens no haya ganado nunca en un circuito a tiro de piedra de donde nació, es que ni siquiera ha subido al podio. De hecho, sólo ha acabado esta carrera una vez en 10 intentos, un cuarto puesto en 1994. Desde entonces, nada. Una victoria sería un brillante punto final.

Maurice Hamilton

Querido Bill Ford:
¿Has oído hablar de Barney Oldfield? Claro que no. Él y tu abuelo fueron auténticos hombres de carreras pioneros. Hombres de carreras, no contables. Como tu tío Henry Ford II. Él supervisó el programa Ford GT, madre del Ford de carreras más famoso, el GT40. Ganó cuatro años seguidos en Le Mans... ¿Le Mans?

Olvídalo, está claro que todo esto es inútil contigo y los otros directivos de los pisos superiores del cuartel general de Ford USA en Dearborn. ¿Cómo era? ¿Oficina central *mundial*? Pues no me lo parece. Alguien lo bastante cosmopolita como para reclamar la posición de auténticos jefes supremos mundiales de un fabricante de automóviles no habría consentido el afable acto de vandalismo que se cargó el equipo Jaguar de F1 y lo puso a la venta el mes pasado como si fuera una Transit desvencijada.

¿Está perdiendo los estribos Mr. Paddock, siempre tan desenfadado e irónico, incluso satírico, y hasta me atrevería a decir adorable? En fin, que tengo mi lado sensible, por extraño que parezca. Sensible al esfuerzo dedicado por ese heroico grupo de trabajadores infradotados de Milton Keynes, a quienes les ha vuelto la espalda la misma dirección que, hace 12 meses, les exhortaba a dar un paso hacia delante y hacer grandes cosas.

Claro que ése es el problema con las marcas de coches que tienen escarceos con la F1. No es su actividad principal. Para Frank, Ron, EJ, Peter y Jean es su alma. ¿Hace falta un nuevo túnel de viento? Vale, pues Frank y Patrick venden el jet privado. Con las marcas de coches las cosas van al revés. ¿Hay que remodelar el interior del nuevo Fiesta? ¿Las ventas del Mondeo vuelven a bajar en Alemania? Vale, basta con el programa F1.



Ford fue campeona del mundo de F1 hace apenas 10 años, con su motor V8 en la zaga del Benetton de Schumi, en 1994.

ARCHIVO LAT

No me malinterpretes, Bill. Ya sé que el negocio del automóvil tiene un balance final económico, y esos contables es que no se pueden resistir a marcar con boli rojo cualquier conjunto de cifras que consideren desechable. Pero, en cierto sentido, esto no viene al caso. Ese tal Richard Parry Thomas no paraba de decir alegremente que Ford (léase Jaguar) estaba aquí a largo plazo, que los peces gordos de Detroit lo entendían, etc. Pues no. Parece que si no es el Ford Taurus de Matt Kenseth girando a la izquierda todo el día en un óvalo peraltado de la Nascar, no tienen ni idea.

Con todo, la historia nos dice otra cosa. Ford financió la mayor ganga de la historia de la F1 cuando apoquinó 100.000 dólares para desarrollar el Cosworth DFV V8 allá en 1966-67. Pensemos en Jim Clark, Jackie Stewart, Ronnie Peterson, James Hunt. Podría seguir. La F1 pasó de precario pasatiempo a la época de *Monsieur Tout le Monde*. Suponiendo, claro, que pudiera extender un cheque por 7.500 libras.

Más tarde, impulsasteis el Benetton de Michael Schumacher al título de 1994, el secreto mejor guardado de todos los tiempos de Ford. Luego coqueteasteis con Sauber antes de uniros a la suerte de JYS y sus coloristas pantalones de tartán. Al menos eso reportó la victoria de Johnny Herbert en el GP de Europa de 1999. Entonces llegó Jac Nasser –¿no era el del canal de Suez, o me equivoco?– y el relanzamiento con marca Jaguar. Momento desde el que Ford pareció no volver a mirar hacia delante.

Así pues, Bill, respóndeme a esto. ¿Cómo es que a una marca tan empapada de la tradición automovilística, tan astuta y adelantada que financió con éxito el asalto de Clark/Lotus en Indy en los años 60, pudo salirle semejante churro de la tentativa Jaguar en F1? ¿Por qué Dearborn siempre iba un día tarde y con un dólar de menos?

Supongo que deberíamos haber visto los indicios. Cualquiera que pensara que un Mondeo vestido de cuero –alias el X-Type– era un serio rival para el *bemeuve* Serie 3 o el Mercedes Clase C, también se podía creer que podría enfrentarse a Luca, Ron y Frank con un presupuesto de 120 millones y pico de dólares.

Es triste, la verdad. Pero en F1 hay que apostar fuerte. Y Ford-Jaguar no sólo ha defraudado a su plantilla y demostrado ser incapaz de comprender las exigencias de la F1, también han dejado colgados a todos sus colegas de la GPWC en su batalla por abrir más la cartera de los derechos comerciales del Tío Bernie. Hablar es gratis. Pero predicar con el ejemplo cuesta dinero.

Te saluda cordialmente,

Mr Paddock

'¿Cómo es que a una marca tan empapada de automovilismo pudo salirle semejante churro de la tentativa Jaguar en F1?