LA REVISTA ESPAÑOLA 100% DE FORMULA 1

F1 RACING

F1 RACING

RACING

SEPTIEMBRE 2001 Nº31 - 650 Pts. 3,91 €

EXCLUSIVA

ENCUENTRO CON MAX MOSLEY

Damon Hill interroga al Presidente de la FIA

ENTREVISTA

FERNANDO ALONSO

Opiniones y perspectivas del debutante español

EN DIRECTO

GP DE ALEMANIA

Cómo se resolvió la esperada victoria de Williams-BMW

EXCLUSIVA MUNDIAL

ASÍ HABLA RON DENNIS

LA ENTREVISTA MÁS SINCERA CONCEDIDA POR EL PATRÓN DE McLAREN

ixo Publishing Ibérica

8 424094 000586 00031

MICHAEL SCHUMACHER

MIS CINCUENTA TRIUNFOS

PEDRO DE LA ROSA: EN PRIVADO

EL PILOTO DE JAGUAR RACING NOS EXPLICA SUS PLANES DE FUTURO PRACTICANDO EN CASA SU HOBBY FAVORITO



Contenido

Septiembre 2001

>Secciones

8 Parade
Las mejores imágenes de la F1

16 Joan Villadelprat
Para acabar primero, primero hay que acabar

18 Javier del Arco
La parrilla 'moderna' sí nació en Mónaco

20 Pitpass
El culebrón Frentzen-Alesi –y otras noticias

26 Fernando Alonso
Por qué tiene que cambiar de equipo

28 Correo
Opiniones y consultas de nuestros lectores

85 Crónica GP
La fuerza acompaña a Williams-BMW

92 Murray Walker
Previo de los GPs de Hungría y Bélgica

96 De compras
Selección de artículos 100% F1

98 Bandera negra
Rapapolvo para Rubens

>Artículos

30 Schumi: mis 50 triunfos
Hemos analizado y reflexionado sobre todas las victorias en F1 de Schumi –sólo para ti.

42 Pedro de la Rosa
El radiocontrol es una de sus pasiones; entre vuelo y vuelo nos comenta sus planes.

50 McLaren MP4/2
Lo tenemos: maravillosas fotografías de estudio del primer McLaren MP4 campeón.

58 Entrevista con Max Mosley
Cuando el presidente de la FIA habla, habla por los codos. ¡Damon Hill no pudo meter baza!

66 Una historia de peso
¿Sabías que el volante de un F1 pesa lo mismo que tres tabletas de chocolate? Sigue leyendo.

70 Así habla Ron Dennis
Es la entrevista que todos querían –pero Ron Dennis sólo iba a hablar con *F1 Racing*.

78 Brian Hart
Era el último de los motoristas privados, pero cuando entraron los fabricantes, tuvo que irse.

82 El día en que...
... Giancarlo Baghetti ganó el GP de Francia 61 (por cierto, era su primera carrera de F1).

OFERTA DE SUSCRIPCION EN LA PAGINA 84

>42 Pedro de la Rosa

El Gato ruge cada vez más fuerte, y nuestro piloto raya cada vez a mayor altura. Escuchémosle.



F1 RACING

Fotografías portada
Olivier Hersart, Alain Richaud
Fotografías contenido
Darren Heath, Tim Kent, Rip, Steve Etherington/LAT, Paul Ridar, Archivo LAT
Agradecimiento especial a
Ann Bradshaw, Heinz Buchenger, Gary Carey, Agnes Cartier, Sophie Claughton-Wallin, Jean Courtier, Gisèle Davies, Christine Gorsham, Ellen Kelby, Yan Lefort, Dominic Nelson, Annie Nicolas, Tracy Novak, Tina Pemberthy, Alain Prost, Séverine Ray, Jean Sanderson, Guido Stalmann, Deborah Tee, Pat Tozer, Desmond Tumulty, Pascal Vasselon, Brigitte Vergès, Joan Villadelprat





>58

Cuando Max Mosley habla, uno escucha. Aunque sea Damon Hill.

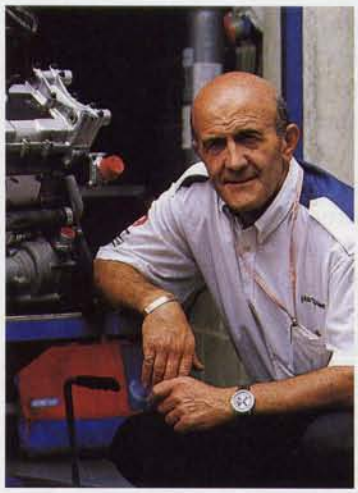


>86

Williams-BMW arrasó en Alemania, y Ralf ganó.

>78

Brian Hart recuerda cómo la fuerza cambió de manos en F1.





>30

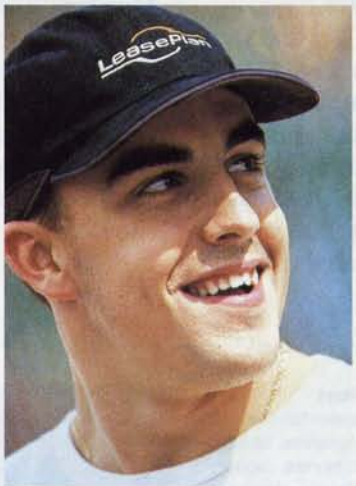
A un paso del récord, evaluamos los 50 triunfos de Schumi en F1.





>66

El peso lo es todo en F1. Comparaciones curiosas.



>26

Fernando Alonso lleva poco en F1, pero tiene las ideas claras.

>50

El primer 'Marlboro Project 4' campeón, sólo para tus ojos.





>70

¿Quién tiene la voz más rugiente de la F1? Lean, lean.



Queremos más

Qué bonitos son los adelantamientos. Cuánta magia y emoción desprenden, cuántos ¡ays! amplificados se escuchan desde las tribunas y llegan a nuestros oídos con más volumen que el propio rugir de los motores. Cómo me gustó ver la lucha entre David Coulthard y Rubens Barrichello en el Gran Premio de Alemania. Y sobre todo, cómo disfruté conteniendo la respiración mientras 'rubinho' apuraba aquella frenada, colocaba en paralelo su Ferrrari con el McLaren de David y por el exterior superaba al corredor escocés. Si se pudiera guardar en un frasco de perfume, me convertiría en el hombre-nariz.

Marc Gené se quitó el sombrero cuando contempló esta acción. Él, mejor que nadie, sabe lo complicado y difícil que resultó ese adelantamiento y Marc, cómo los miles de aficionados que lo contemplaron, emitió una exclamación de sorpresa y alegría, a camino entre lo imposible y lo real. Porque todas las estrategias del mundo, los mejores sistemas electrónicos, la aerodinámica más avanzada y lo que quieran, no resisten la fuerza y el embite de un adelantamiento de este calibre. Ahí reside la esencia de la competición, luchar con los otros pilotos y adelantarlos, superarlos sintiendo muy pegaditos los monoplazas. Quizá nos hemos acostumbrado a ver las carreras como estrategas, prestando más atención a los boxes que a la pista, porque demasiadas veces la victoria se ha resuelto en el pitlane. Afortunadamente, Hakkinen, Michael Schumacher, Juan Pablo Montoya y ahora Barrichello nos han obligado a concentrar la mirada en sus acciones. Han protagonizado adelantamientos de libro esta temporada, así que vaya hacia ellos nuestra admiración y un deseo, una petición; por favor, queremos más; y más y más y mucho más.

Xavier Guillén Elena

nuestras firmas



Damon Hill
En serio, es él –¡aunque cada día que pasa se parece más a George Harrison! Enviamos al campeón del mundo de 1996 y su grabadora en busca del Presidente de la FIA Max Mosley. El resultado (página 58) es de rechupete.

Brian Hart
Los grandes fabricantes –Fiat, Mercedes, BMW, Renault, Honda, Jaguar (Ford), Toyota– dominan la F1, y la época del constructor privado de motores hace tiempo que pasó. Uno de ellos, Hart, narra la agonía de su género (página 78).





Paul Rider
Un incondicional entre los fotógrafos de *F1 Racing* especializados en retratos, Paul es todo un artista. Este mes apuntó su Hasselblad a Damon Hill y Max Mosley, en la sede del RAC (página 58).

Matt Bishop
No suele suceder que un personaje de la dimensión de Ron Dennis se abra con tamaña sinceridad. Con Matt ejerciendo de catalizador, Ron lo hizo para deleite del fino paladar de los lectores de *F1 Racing* (página 70).



ixo Publishing Ibérica

Gerente: C. Bonicel
Mestre Nicolau 23, entlo.
08021 Barcelona
teléfono 93 241 81 00
fax 93 414 45 34
e-mail f1racing@ixoiberica.com

editor y director Franc Machado
redacción
Xavier Guillén, Valentí Fradera
colaboradores
Javier del Arco, Joan Villadelprat
Xavier Pérez
fotografía
Alain Richaud, Darren Heath
Archivo LAT
jefe de producción Guillermo Escudero
maquetación Santiago Aguayo
fotomecánica
Francis Breuil, Joan Aguiló
Jéssica Cabana
publicidad Roger Roca

editor in chief Matt Bishop
deputy editor Oliver Peagam
associate editor Stéphane Samson
grand prix editor Tom Clarkson
consultant editor Peter Windsor
sub-editor Suzanne Arnold
international managing editor
Stewart Williams
international production editor
Emma Read
art editor Duncan Spires
senior designer Emma Glibbery
international designer Vicki Walton
picture editor Eddie Judd

publisher Pat Eggington
secretary Helen Watkins
sales director John Chambers
commercial manager James Watson
account manager Seumas Grey
senior sales executive Luke Hayter
agency sales manager Matt Warren
worldwide publishing manager
Guy Nicholls
publishing manager Martin Stahel
publishing executive Luigi Russo
development manager Jason Jenner
production controller Wendy Taylor
group editor in chief Steve Cropley
design director Paul Harpin
publishing directors Peter Foubister
managing director Tony Schulp

impresión Giesa-Rotographik
distribución España Dispaña
importadores América
Argentina: York Agency, S.A.
México: Pernas y Cía., S.A. de C.V.
Venezuela: Bloque Editorial de Armas

F1 Racing es una marca comercial de Haymarket Magazines Ltd. utilizada bajo licencia por ixo Publishing en francés y español.
F1 Racing se publica cada mes en Alemania, Argentina, Australia, Brasil, China, España, Finlandia, Francia, Gran Bretaña, Grecia, Holanda, Hong Kong, India, Indonesia, Italia, Japón, República Checa y Turquía por Haymarket *Autosport* Publications Ltd., que es una división de:
Haymarket Magazines Ltd.
director editorial Mel Nichols; **director financiero** Brian Freeman; **presidente** Eric Verdon-Roe

Depósito Legal: B-4893-1999
Precio para España 650 Pts.
Precio para Islas Canarias 675 Pts.

IMPRESO EN ESPAÑA

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. Los artículos firmados expresan opiniones personales.
13/09/2001
© Haymarket Magazines Ltd. 2001 Publicado 12 veces por año



Elección conservadora
Warm-up, y un sol glacial baña el viejo aeródromo. Machacando vueltas, Schumi opta salir con depósitos llenos y hacer una parada. Incorrecto.
Circuito: Silverstone, Gran Bretaña
Hora/fecha: 8.42am, domingo 15 julio
Fotógrafo: Darren Heath, Canon EOS 1V, lente 14mm, Fuji Velvia film, 1/500 a F9


50



Al asalto
Está oscuro, pero la pista está seca. Hora de que JPM ataque. Es problema es que lleva el muleto de Ralf –un reglaje que odia. Pero se califica 8º; Ralf 10º.
Circuito: Silverstone, Gran Bretaña
Hora/fecha: 1.40pm, sábado 14 julio
Fotógrafo: Paul-Henri Cahier, Canon EOS1 RS, lente 28-80mm, Kodachrome 64 film, 1/15 a F16


Castrol



Chispa latente
Pobrecito Jean. Sabe que aún puede sacarse una vuelta al límite en la hora bruja del sábado. Por desgracia, su Prost AP04 no. ¿Resultado? P14.
Circuito: Silverstone, Gran Bretaña
Hora/fecha: 1.15pm, sábado 14 julio
Fotógrafo: Lorenzo Bellanca/LAT, Canon EOS 1V, lente 500mm, Fuji Velvia film, 1/125 a F4





Libres en agua, sol en los oficiales
Club es una curva delicada –sobre todo en mojado. Se pasa de puntillas, confiando en la 'tracción'. Pero el sol empieza a brillar, Jarno. Y también tú. ¡P4!
Circuito: Silverstone, Gran Bretaña
Hora/fecha: 10.36am, sábado 14 julio
Fotógrafo: Paul-Henri Cahier, Canon EOS 1V, lente 600mm, Kodachrome 64 film, 1/25 a F20


BITTEN HEROES
Infineon
EJ-10



Joan Villadelprat

El equipo Prost GP es el único que ha llevado siempre a la meta uno de sus coches; es el primer paso para ganar.

Cuando me incorporé al equipo Prost, la prioridad era acabar carreras, clasificar los coches, es el primer paso que debes dar. Para ganar, primero debes acabar. Debes construir un coche que dure, fiable. Antes, en nuestra escudería no pudieron, la temporada pasada acumularon demasiados abandonos. Después necesitas hacerlo rápido, para eso el dinero es imprescindible.

Desde el inicio, nosotros hemos dispuesto de un *budget* limitado, porque ni siquiera hemos gozado del aporte económico que han tenido otros equipos como Minardi, ya que el año pasado se clasificaron mejor que nosotros. La llegada progresiva de patrocinadores nos ha permitido avanzar hasta ahora, pero siempre estando muy atentos con el control del gasto.

Por suerte contamos con un motor y un cambio excepcionales, de Ferrari, que nos están facilitando enormemente la fiabilidad. Al margen de accidentes, nuestros monoplazas finalizan las carreras. El caso más evidente es el de Jean Alesi, que se ha convertido en el único piloto que se ha clasificado en todas las pruebas disputadas antes del GP de Hungría. Lleva cuatro puntos, un bagaje positivo. Nosotros esperábamos destacar más en las primeras carreras de año, pero sufrimos un 'bajón' que poco a poco hemos ido remontando. El primer desarrollo aerodinámico apareció en Mónaco, luego en Canadá aplicamos una nueva evolución y finalmente en Magny-Cours introducimos el tercer bloque de mejoras. Hemos avanzado sin pausa hasta que la situación económica nos ha frenado, por eso nos vimos obligados a congelar el programa de tests. Atravesamos una situación económica delicada que puede afectar al futuro, ya que ahora es el momento en que se comienzan a vislumbrar los proyectos del coche de 2002. La verdad es que estamos a punto de solventar está posición comprometida y por tanto soy optimista, aunque he de reconocer que trabajamos contra el tiempo, pero tenemos delante muchísimas oportunidades.



ARCHIVO LAT

De las últimas carreras disputadas me gustaría analizar la de Hockenheim. Fue un Gran Premio Michelin, creo que eran claramente superiores a los Bridgestone. A nosotros, por desgracia, los Benetton se nos colocaron delante en las primeras vueltas y ya no los pudimos superar. Aunque hemos aumentado la cuenta de puntos, hemos perdido una posición en el campeonato que ahora debemos recuperar. Un fin de semana positivo para Alesi y negativo para Burti. Se salió en entrenamientos y luego sufrió el aparatoso accidente en la salida. La sólida construcción del coche permitió que nuestro piloto resultara ileso, saliera por sus propios medios del monoplaza, aunque eso sí con un buen susto. Después apretó un poco más de lo que debía y perdió la concentración, algo lógico después de un impacto de esas características. Pero hasta ese momento rodaba por delante de Alesi y en buena lógica, hubiera acabado también en los puntos.

Del resto de equipos, McLaren produjo cierta desilusión en Alemania, después de su triunfo en Silverstone. Williams está en lo más alto, fantástica, extrayendo el máximo rendimiento de los Michelin y de un coche muy rápido y competitivo. Ferrari se ha planteado el objetivo de no arriesgar mucho, están a punto de celebrar el nuevo título y no toman excesivos riesgos. Jordan no acaba de solucionar los constantes problemas mecánicos y por otra parte ha apartado a Frentzen de la escudería, vaya, lo ha despedido. Supongo que es una cuestión económica, si no, no le veo sentido. En BAR, Villeneuve apuró al máximo sus posibilidades y sumó el segundo podium de la temporada. Jaguar despunta en la sesión de los viernes y el sábado tiene una actuación discreta que en carrera se complica por la falta de fiabilidad. Sauber volvió a demostrar su buen momento, con los dos pilotos bien clasificados en entrenamientos y, en carrera, Heidfeld tuvo la mala suerte del incidente con Pedro, un accidente normal, el típico toque de carrera. Minardi tuvo que volver a la configuración de Silverstone, después de que el nuevo cambio les diera problemas, además del fuego que afectó a los coches. Esperaba que Arrows rindiera mucho más, sus monoplazas van bien en circuitos de poca carga aerodinámica; por contra siempre están obligados a dos entradas en boxes, porque su depósito de gasolina es muy pequeño.

Por lo que respecta a los pilotos, Michael evidentemente lo tiene todo para ser campeón, se lo merece, igual que Ferrari. No se han dormido y han mejorado lo que ya era bueno. De las carreras que faltan, las opciones están muy repartidas atendiendo a los neumáticos que usa cada uno, algo fundamental. En Monza, Ralf opta a la victoria. Hungría está abierto a todos, Spa también. Indianápolis es una incógnita y Japón es claramente Bridgestone.

'En Monza, Ralf opta a la victoria. Hungría está abierta a todos, Spa también. Indy es una incógnita y Japón es claramente Bridgestone'



Javier del Arco

El de Mónaco fue el primer GP europeo que vio formada su parrilla de acuerdo con los tiempos de entrenamiento.

No sé de dónde pudo salir el dato de que la bandera a cuadros fue introducida en Mónaco en 1929 por el Presidente del ACM y director de carrera M. Noghés para señalar a participantes y público que la prueba había terminado –lo cual es cierto– y que fue el primero en hacerlo, lo cual (*I'm sorry*…) es falso.

Yo, por mi parte, recordando aquello de "a Dios lo que es de Dios y al César lo que es del César", desearía recordar aquí a Anthony Noghés por algo que sí hizo y que fue trascendente: imponer en Europa la costumbre de situar a los pilotos para tomar la salida de acuerdo con los tiempos logrados en los entrenamientos previos de 1933, quinta edición del Gran Premio.

Al principio, cuando las carreras tenían lugar entre ciudades –o, si el lector prefiere, entre París y otra ciudad– los participantes salían en solitario o emparejados, solución esta última que confería al asunto más morbo (vulgo, 'trempera') y que continuó en los primeros Grandes Premios, celebrados sobre circuitos larguísimos, cuando éstos sustituyeron a las carreras entre ciudades tras la mortífera París-Madrid de 1903 (y que tendría que denominarse París-Burdeos, porque allí fue detenida…).

Los primeros en utilizar los tiempos de cualificación para formar la parrilla fueron los americanos de Indianápolis, en 1915 (en la 5ª edición de las 500 Millas), dando al poleman el nº 1 y a los demás el número correspondiente por orden de tiempos, si bien lo complicaron un poco a partir de 1920 cuando decidieron formar la parrilla con la media de 4 vueltas consecutivas y en solitario, y otro poco más cuando decidieron que las dos primeras líneas de la parrilla formada el primer día serían definitivas, dándose con frecuencia el caso de que el ocupante de la 7ª posición (y el de la 8ª; y el de la 9ª…) saliera con un tiempo mejor que el del poleman… para desesperación y frustre de los amantes de la estadística pura y simple, que no tuvimos más remedio que ponerle un asterisco al 'poleman' y aclarar aparte, en "Notas", *, sí, pero a xx km/h menos que…



ARCHIVO LAT

Esta práctica sigue en vigor actualmente, lo mismo que la parrilla de 33 coches formados en 11 líneas de a 3 que dan varias vueltas de formación detrás del *Pace Car,* el cual no se aparta hasta que los 33 están correctamente alineados.

En Europa, el ejemplo monegasco no fue seguido de inmediato. Los italianos optaron en 1934 por un sorteo parcial de los números de carrera, con un coche de cada marca por línea como máximo; los suizos adjudicaron la pole al más veloz de los entrenamientos (Stuck, Auto Union) y el resto lo sortearon; los alemanes siguieron con 'la rifa' hasta 1936, y no utilizaron los tiempos de entrenamientos hasta el 37, y los demás, trincotranco, siguieron la pauta.

Cuando el Campeonato del Mundo vio la luz en 1950, todas las parrillas se formaban de acuerdo con los tiempos de entrenamientos,… pero a tenor de la anchura de pista disponible, se confeccionaban parrillas con diferentes formatos: la primera, el 13 de mayo en Silverstone, era 4-3-4; la segunda, el 21 de mayo en Mónaco, fue 3-2-3; la de Monza, 4-4-4, etc.

Tal posibilidad de combinaciones dio lugar a resultados bien curiosos. Uno de ellos, en Pedralbes, con ocasión del Gran Premio de España - GP Peña Rhin que cerraba el Campeonato del Mundo de 1954: su formato era 4-3-4 y su primera línea la formaban cuatro coches de 4 marcas distintas y otros tantos diferentes esquemas de motor:

–34 Alberto Ascari, Lancia D50 V8, autoportante, 2'18"1;

–2 Juan Manuel Fangio, Mercedes Benz W196, 8L, a inyección y desmodrómico, 2'19"1;

–38 Mike Hawthorn, Ferrari 553 *Squalo,* 4 en línea, 2'20"6 *;

–24 Harry Schell, Maserati 250F, 6 en línea, 2'20"6 *.

(*) Inevitable coincidencia de tiempos cuando se cronometraba a la décima de segundo…

Con el tiempo, los criterios fueron coincidiendo y convergiendo hacia el actual 1/1/1, con 8 metros entre los extremos delanteros de los coches…

En los Lombank Trophies de Snetterton de 1960 (F1 & F2) y 1961 (F-Inter) se llegaron a montar parrillas 5-4-5, esquema que ya había sido probado alguna vez por los italianos antes de la guerra y por los británicos en las dos primeras ediciones (no puntuables) de su Gran Premio (1948-49). Fue lo más exagerado que llegó a verse, pues incluso los alemanes, con su famoso Nürburgring de 22,8 km nunca pasaron del esquema 4-3-4 en sus parrillas, y en 1980, tras aceptar las progresivas modificaciones, sus sucesores de Hockenheim estaban en el universal 1/1/1 que impera en la F1 reglamentariamente.

Lo cual no quiere decir que me guste.

Pero es así…

De modo que seguimos ignorando el porqué y el cuándo de la bandera a cuadros. Pero sabemos algo más de parrillas de salida,… un tema que se las trae…

'Con el tiempo, los criterios fueron convergiendo hacia el actual 1/1/1, con 8 metros entre los extremos delanteros de los coches…'

ARREGLO HASTA FINAL DE TEMPORADA

Alesi a Jordan y Frentzen a Prost

El despido de Frentzen por Jordan permite a Alesi salir de Prost... y liberar un volante para H-HF.

Mientras *F1 Racing* iba a imprenta, se cerraba el paso de Jean Alesi a Jordan para el resto de esta temporada, al tiempo que el defenestrado Heinz-Harald Frentzen sustituía a éste en Prost hasta final de año, con opción para el siguiente. Ambos debutarán con sus respectivos nuevos equipos en Hungría, tras haber efectuado tan sólo un corto rodaje de 50 kilómetros, debido a la prohibición de tests en la pausa estival.

Por su parte, Alesi también tiene una opción para correr en Jordan el año que viene pero, con independencia de los resultados de Jean este año, es más probable que Eddie Jordan opte por un talento más joven para sustituir a Frentzen a largo plazo.

Eddie se muestra reservado –"podría ser cualquiera"– pero hay dos pilotos que bien pudieran figurar en el futuro de Jordan: Jenson Button y Takuma Sato.

Button es rápido, pero su mayor atractivo para Eddie es su nacionalidad. El sponsor principal de Jordan, Benson & Hedges, ha dejado claro que inyectaría más dinero con un británico en el coche. Así fue con Damon Hill en 1998-99 y sería de nuevo con Jenson. Recuérdese que Jordan intenta ampliar su fábrica en Silverstone y necesita todos los fondos que pueda reunir.

Como indemnización por Button, Jordan habría ofrecido a Renault su sponsor Deutsche Post –cuyo color corporativo es el amarillo, como Renault.

Sato es alabado como "el mejor piloto japonés de la historia" y es la clave de Jordan para disponer de motores Honda en exclusiva en 2003, lo cual Eddie cree necesitar para ganar. Sato lidera el británico de F3 y está muy valorado en BAR, donde ejerce de probador. "Takuma no está disponible", dijo el jefe de BAR Craig Pollock. "Le tengo bajo contrato y, si Eddie lo quiere, tendrá que pagarme".

Pero Eddie *está* dispuesto a pagar, porque subiendo al japonés de 24 años al coche estaría seduciendo abiertamente a Honda. Quiere a Sato para 2002 exclusivamente, antes de que Pollock haya tenido ocasión de reaccionar.

Más que amigos

No es sólo lo que conoces, sino a quién conoces...

La relación de Jean Alesi con Prost GP ha empeorado durante el transcurso del año, y puede que ésta no sea la primera vez que Eddie Jordan ha salvado la carrera de Jean.

Jean y Eddie trabajaron juntos por vez primera en 1989, cuando ganaron la F3000 –pero sólo después de que Eddie hiciera despertar a Alesi, que sólo fue 10º en el campeonato de 1988.

Jean estaba entonces bajo un contrato de administración con Jordan, hasta que Eddie plantó todas sus actividades como mánager de pilotos con la formación de Jordan GP en 1991. Han seguido siendo amigos íntimos desde entonces, y este año, en Canadá, Eddie dijo a *F1 Racing:* "Ojalá viera más a menudo a mi viejo colega Jean".

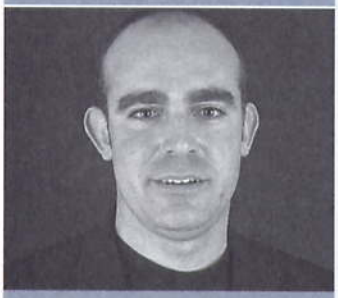
Eddie, tu deseo ha sido concedido.



Jordan considera que Jean es el as fiable que necesita mientras resuelve su futura *formación de pilotos.*

Punto de Vista

El futuro de Fernando Alonso está con uno de los grandes



Dicen los mentideros del Mundial de Fórmula 1 que Fernando Alonso está en el punto de mira de muchos patrones de escuderías. Desde luego no es por sus resultados. Estar en Minardi sólo le sirve de experiencia para trabajar, aunque en su primera temporada en el Gran Circo está comprobando en sus propias carnes la dureza de la Fórmula 1.

Después de pasar un año como probador (eso sí, corriendo en la F3000) sin probar, en la presente campaña ha sufrido todo tipo de vicisitudes. Abandonos por errores de pilotaje, pocos. Sin embargo la averías mecánicas, los incendios y demás se han pasado por Minardi para aleccionar a Fernando. Otra cosa no hará, pero aprender a improvisar, seguro. Y más Fernando, que rompe todos los esquemas con su pilotaje intuitivo.

Tal vez sea por eso que en Renault quisieron atarle antes de que se iniciara la temporada, sabiendo que este chico podía dar mucho de sí. Ahora aparece de nuevo el rumor de que Ferrari se volvió a interesar por él. Por algo será.

Pero Fernando es íntegro, una cualidad que pocos pilotos tienen, y en su momento ya declinó los intereses de irse a Ferrari al no ver claro su futuro... y decir que NO a Ferrari es algo que no sucede todos los días, pero él sabe que es bueno (y no se lo tiene creído). Renault tiene su contrato con él, pero en la F1 puede pasar de todo.

Lo que sí está claro es que con Fernando tenemos la continuidad en el Mundial asegurada. El asturiano tiene madera de campeón y muy pronto lo podrá demostrar. Alonso, apunten bien ese apellido, señores de la parrilla. Dentro de poco les quitará el sueño.

XAVIER PÉREZ



Fisichella lleva en Benetton desde 1998. Pero podría irse a final de temporada...

REPERCUSIONES DEL ARREGLO JORDAN

Arrows: ¿la opción de Fisico?

Giancarlo Fisichella parece resuelto a entrar en Arrows el año próximo, tras las noticias de que Jarno Trulli visitó la fábrica Benetton después del GP de Alemania (lo que no hace sino confirmar el puesto de Jarno en el nuevo equipo Renault en 2002).

Trulli podría ser objeto de un canje directo con Jenson Button (véase página 20), lo cual excluiría a Fisi –el jefe de Benetton Flavio Briatore ha dicho que no quiere dos italianos en el equipo. El compañero de Trulli podría ser el probador de Benetton Mark Webber o el piloto de Minardi Fernando Alonso, ambos gestionados por Briatore.

El mánager de Fisi, Gianpaolo Matteucci, ha estudiado la posibilidad de Arrows, que usará motores de especificación parecida a los de Jaguar el año que viene. "Soy muy optimista al respecto", dijo.

Minardi y Prost también tienen volantes libres. Es probable que el segundo Prost sea para Webber o Alonso (el que no se suba al segundo Benetton).

¡LLEGÓ LA HORA OTRA VEZ!

¡Ya está aquí el Hombre del Año!

No, tampoco nos lo creemos (¡el tiempo pasa volando!) pero los Premios *F1 Racing* Hombre del Año están aquí.

Más de 20.000 lectores votaron el año pasado en la primera edición, cuyos premios fueron entregados en el GP de Malasia 2000.

Así que preparaos para ejercer vuestro voto otra vez. Como el año pasado, hay 10 categorías (Hombre del Año, Piloto, Jefe de Equipo, Coche, Equipo Más Mejorado, Debutante, Equipo de Mecánicos, Calificador, Adelantamiento y Personaje), cada una con varias nominaciones entre las que elegir. Podréis votar a través de nuestra web exclusiva o por correo, desde el próximo número (octubre).



Los Premios *F1 Racing* Hombre del Año se han ganado rápidamente respeto en círculos de la F1 como el único canal internacional para que los fans manifiesten sus opiniones. De modo que si quieres lograr tomar parte en todo esto, estáte atento a nuestra web el mes que viene y prepárate a votar.

Repostaje

▽ Todo cambia

La pista de Hockenheim (abajo) cambiará de cara al GP del año 2002. Bernie cree que una vuelta de 1m40s es muy larga para la moderna F1, así que se le restará un kilómetro y medio, con rectas más cortas.

Tilke GmbH, artífice de Sepang, construirá el nuevo trazado.



▽ F1: se vende

EM.TV, el gigante alemán de *Los Teleñecos*, quiere vender los 350.000 millones en acciones que le quedan de SLEC, la compañía de Slavica Ecclestone propietaria de la F1.

Los fabricantes podrían estar interesados. Pero el poder real seguirá en manos de Bernie.



▽ Minardi-¿xx?

Minardi quiere eludir la última fila de la parrilla el año que viene y para ello su patrón Paul Stoddart aspira a cerrar pronto el acuerdo con un motorista para 2002.

Mientras Alex Yoong (abajo) sigue rodando, Stoddart baraja un tercer Cosworth o Ferrari, amén de un Renault cliente, el inefable Asiatech... ¡e incluso un motor casero!



CLIVE ROSE/LAT, CHARLES COATES/LAT, ADRIAN GREEN/ALLSPORT, PA PHOTOS, TAHIR IQBAL

Repostaje

▽ Servià no para de dar vueltas

"Cuantas más millas, más se aprende, que es lo que precisa un equipo nuevo", afirma Oriol Servià. Y lo cumple al pie de la letra, pues tras 11 pruebas de la CART ha rodado 1.542 vueltas de un total de 1.629. Pocos puntos, muchos giros.



▽ Tan pequeño y tan grande

La leyenda del baloncesto USA Shaquille O'Neal (2,15m) asistió al GP de Alemania y se reunió con Bernie (casi 1,60m). "En realidad es mi hermano", dijo Bernie. Claro que lo es –no se nos ocurriría llevar la contraria a ninguno de los dos, ¿verdad?



▽ García espera

Se rumoreó que Antonio García pudiera sustituir al lesionado David Saelens en el equipo European de F3000, pero en Hockenheim fue Tomas Scheckter quien se subió al coche. Así que García siguió su periplo en el FIA GT, y en las 24 Horas de Spa, su segunda participación (abajo), ganó su clase.





LO IMPORTANTE ES SORPRENDER

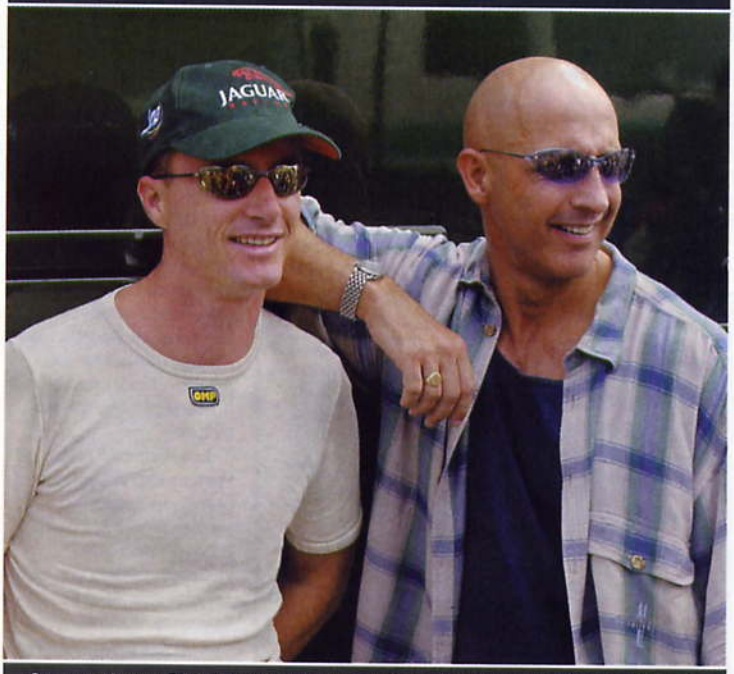
Bridgestone lo hace a lo grande

La competición entre los fabricantes de neumáticos se hace cada vez más acérrima, y Bridgestone quiere desbancar a sus rivales no sólo en la pista sino también en el paddock. ¿La prueba? La estructura que Bridgestone emplea para acoger a público y personal diverso ha pasado este año de 50 a 180 m², y se presenta bajo la forma de un gigantesco neumático de F1 hinchable (arriba).

El complejo mide siete metros de altura y acoge en su interior varios monoplazas de exposición, permitiendo así a los aficionados observar de cerca estas joyas de la técnica. Los asistentes también pueden divertirse con un simulador de pilotaje, acercándose así a las sensaciones que experimentan sus ídolos en la pista. Tampoco falta, por supuesto, la gama completa de neumáticos Bridgestone y Firestone.

Dicha estructura se utilizará también para albergar convenciones y eventos en todo el mundo.

IN FRAGANTI: IRVINE Y RIGHT SAID FRED



¿Os suena el grupo Right Said Fred? Bueno, a nosotros tampoco, pero curiosamente (o no) son famosos en Alemania, de ahí esta foto en Hockenheim. No irá al álbum, ¿verdad, Eddie?

Más que palabras

Leer entre líneas el lenguaje de las relaciones públicas



Tom ha jugado de fábula con un gran fabricante de coches. Y van...

Tom Walkinshaw sobre montar motores Cosworth en 2002

"Estamos encantados de haber forjado una asociación con la Premier Performance Division y sus empresas centrales, Cosworth Racing y Pi". **[Traducción: estoy la mar de contento de tener el mismo motor y electrónica que Jaguar por cinco millones de libras, cuando a Alain Prost le costó 16 millones un motor Ferrari del año pasado. ¡Chollo!]**

Niki Lauda, jefe de la Premier Performance Division, sobre el citado acuerdo con Arrows

"Puede que algunos cuestionen si deberíamos suministrar a otro equipo hasta que Jaguar Racing no empezara a ganar carreras...". **[Tienes razón, Niki. Ahora mismo voy a apostar algo de pasta a que Arrows gana antes que Jaguar]**

David Coulthard sobre la bandera roja en Alemania

"Es tan poco común sacar una bandera roja ahora, sobre todo si el piloto está fuera e ileso, que lo encuentro –con la limitada información de la que dispongo en este momento– difícil de aceptar". **[¿No estarás de mala leche al ver cómo se esfuma el título?]** "Cuando haya observado todos los hechos, puede que esté más claro que el agua que sacaran la bandera roja, pero por ahora me cuesta entenderlo". **[El agua es pura y cristalina...]**

Patrick Head sobre el comentario de Ralf en Alemania

"Se ve que Ralf dijo que se lo estaba tomando con calma, pero Juan no estaba forzando el material más allá de los límites prefijados. Creo que en ese momento Juan era un poco más veloz". **[Toda una humillación por parte del jefazo técnico de Williams]**

DARREN HEATH; PETER SPINNEVLAT; STEVEN TEE/LAT; MARTYN ELFORD/LAT; MICHAEL COOPER/LAT; PETER FOX/LAT; MICHAEL L. LEVITT/LAT; PA PHOTOS; GILLES LEVENT/DPPI



¿DEJARON PLANTADO A DC?

Adiós al título

¿Y adiós al motor Mercedes-Benz en 2004, además?



Pese a que David Coulthard insista en que el campeonato no está decidido –"no diré que está perdido hasta que lo esté"– con su abandono en Alemania puso, en realidad, el último clavo en su ataúd 2001. Si Michael Schumacher gana en Hungría –donde ya lo ha hecho dos veces antes– se asegurará su cuarto título mundial.

Y a lo mejor David ni siquiera es su delfín. Es probable que el renaciente Ralf Schumacher le birle la segunda plaza (véase derecha), y Rubens Barrichello está subiendo al podio con regularidad, haciendo bajar a David a un cuarto puesto final en potencia. DC ya ha sido cuarto en el campeonato antes, en 1999, y se ha apuntado cuatro terceros puestos en la tabla (1995, 1997, 1998, 2000).

La vacilante campaña de Coulthard procede de factores ajenos a su voluntad, y nadie en el equipo culpa a su pilotaje. "David ha hecho un gran trabajo", dijo el patrón de McLaren Ron Dennis. "Sus dos victorias [Brasil y Austria] han sido de primera".

El MP4-16 es el coche menos competitivo producido por McLaren desde 1997. Al principio le acosó el subviraje, obligando al director técnico Adrian Newey a no ir a Malasia para trabajar en modificaciones. El equilibrio mejoró a tiempo para España, donde un nuevo problema afectó a DC: el *launch control*. Tuvo que salir desde la cola de la parrilla –y el problema se repitió en Mónaco. Que David acabara quinto en ambas carreras subraya su tenaz trabajo.

El motor Mercedes ha sido el eslabón más débil de la cadena. El FO110K arrancó con menos caballos de los que tenía al acabar 2000 porque los técnicos Ilmor se vieron obligados a reducir el régimen de giro en aras de la fiabilidad. Al empezar a buscar más potencia, el motor se rompía, y dos de los tres abandonos de David han sido debidos al motor.

La muerte del co-director de Ilmor Paul Morgan sacudió a Mercedes, y Dennis se ha impacientado por el rendimiento de sus motores. Mantiene contactos regulares con Honda, que padece lo suyo con Jordan y BAR.

Antes de que Ron pudiera pasarse a Honda, con quienes ha ganado cuatro títulos de pilotos, tendría que volver a comprar el 40% de acciones que vendió a Daimler-Chrysler en 1999 –probablemente por menos de lo que entonces le pagaron.

¿McLaren-Honda en 2004, pues? Cosas más raras se han visto…

Las aspiraciones de Coulthard han sido dinamitadas por Mercedes (arriba). Puede que Schumi jr. ocupe la plaza de subcampeón para sus rivales de BMW (abajo).

¿Doblete Schumacher?

Ralf Schumacher está casi seguro de que superará a David Coulthard por el segundo puesto en el mundial 2001, redondeando un doblete Schumacher en cabeza de la tabla.

Hasta Imola, Williams llevaba tres años sin ganar. Coulthard ha tenido la mala suerte de que su desafío más serio por el título haya venido en el momento en que hay tres equipos verdaderamente competitivos (por primera vez desde 1987). En las carreras en que David *ha* puntuado, en cuatro ocasiones o Ralf o Juan Pablo Montoya han acabado por delante suyo –y por lo tanto le han restado puntos.

El giro en redondo de Williams proviene en gran parte de la imponente potencia arrojada por su motor BMW P80 V10. Nuevo para este año, se espera que sea 40CV más potente que el Mercedes-Benz para finales de año, lo que se traduce en unos 0,3 segundos por vuelta.

Y no olvidemos al hijo predilecto de McLaren, Mika Hakkinen. Su reciente regreso al cajón hace mucho menos probable que Ron Dennis le pida que se aparte para ayudar a Coulthard.

Así que mejor suerte el año próximo, David.



Repostaje

▽ Una decisión redonda de Ron

La renovación de Ferrari con Bridgestone hasta el final de 2004 deja a McLaren en un apuro, al tener que decidir si seguir con Bridgestone (como Ferrari) o unirse a Williams con Michelin.

Ninguna opción interesa, porque McLaren espera aliarse a Goodyear para 2003 (cuando se espera que ésta vuelva a la F1). Sin embargo, ni Bridgestone ni Michelin van a aprobar contratos de menos de tres años, lo que hace peligrar el trato McLaren-Goodyear.

"Tomaremos una decisión pronto", dijo Ron Dennis, de McLaren, "basada en primer lugar en consideraciones técnicas y, en segundo lugar, políticas".



▽ ¡Mira esto!

Los agitados días de cierre se han visto animados este mes por la aparición del resumen oficial del Campeonato del Mundo de F1 en DVD.

No hemos resistido la tentación de mostrároslo *ipso facto*, porque un somero visionado de alguna carrera suelta nos ha permitido comprobar que sus cuatro horas largas de duración valen más que las 5.800 Pts. que nos costará. Llamad a La Llibreria del Motor para mayor información...





JV se acicala para su bailarina

Jacques Villeneuve ha olvidado de veras a su ex, Dannii Minogue, y ha pescado a una bailarina americana de ballet, Ellie, de 19 años. Debe ser amor –ha desempolvado su maquinilla y vuelve a afeitarse. ¿Qué seguirá: *El lago de los cisnes* en vez de Nirvana?

PARECIDO RAZONABLE Nº 17



Juan Pablo Montoya
Piloto a punto de ganar en F1



Zac Drayson
Protagonista de un culebrón australiano

Un tipo algo especial...

Guía de las futuras promesas de la F1: Richard Antinucci

Vale, ¿cuáles son sus méritos?
Es americano.
Esto... ¿y qué?
Es americano y será el primer yanqui en F1 desde Michael Andretti.
Bueno. ¿Por qué estás tan seguro?
Bernie Ecclestone necesita urgentemente un yanqui en F1 –para satisfacer al patrón de Indianápolis, Tony George, entre otras cosas. Richard podría ser el que busca. Es joven –19 años– y ya está corriendo con éxito en Europa.



¿Cuánto tiempo lleva por aquí?
Bien, de niño vivió en Oregón, Arizona y Virginia, disputando el campeonato de karting 'Little Wolves' en 1992-93. Siendo adolescente se mudó a Roma con sus padres –ambos americanos– y ahora vive en Londres.
Muy interesante –¿algo más que debamos saber de él?
Es sobrino del veterano ex piloto de F1 Eddie Cheever y también conoce al socio de McLaren Mansour Ojjeh. Este año corre patrocinado por TAG en el británico de F-Renault –el certamen que el año pasado ganó un tal Kimi Raikkonen. ¿Te suena?
Sí, pero ¿cómo es de bueno?
Actualmente lidera la F-Renault con tres victorias, y también ha ganado numerosos títulos de karting.
¿Algún rasgo de pilotaje especial?
Es muy suave, que no es lo que más le conviene a un chasis poco potente como el de F-Renault, pero es buena señal para cuando se suba a un coche más potente y con más carga aerodinámica –como un F1. También se dice que es un brillante rival y veloz sobre gomas frías.
¿Y cuándo llegará a la F1?
Los observadores creen que no está tan maduro como Raikkonen, así que no cabe esperar un volante en 2002.
Entonces, ¿el año que viene en F3, antes de saltar a la F1 en 2003?
A Tony George y Ecclestone les encantaría, muchísimas gracias.

LORENZO BELLANCA LAT; CHARLES COATES LAT; JEFF BLOXHAM LAT; PA PHOTOS; OLIVER RECKVATP; ILUSTRACIÓN DE GRAHAM HUMPHREYS

FÓRMULA-FÚTBOL, NACE UNA NUEVA ERA

Éstos son mis colores

Premier One Racing ha creado un campeonato de monoplazas en el que participarán los mejores clubs de fútbol de Europa.

A mediados del pasado año saltó un rumor en el paddock de la F1 que abrió los ojos a más de uno. La empresa británica Premier One Racing Limited lanzó al aire una propuesta inédita hasta el fecha en el mundo del deporte: unir dos disciplinas tan dispares como iguales, la competición de monoplazas y el llamado deporte rey.

Así, con esta ecuación de dos en uno (fútbol+fórmula=más público), Premier One Racing Limited puso en marcha sus engranajes para impulsar una competición inédita que, lejos de ser un sucedáneo de la Fórmula 1, iba a ofrecer a los aficionados al mundo del fútbol la posibilidad de integrarse en el mundo del motor y viceversa. La historia busca ofrecer a los clubs de fútbol más importantes de Europa la posibilidad de disponer de un monoplaza de competición y hacerlo correr en los circuitos de medio mundo, promocionando la imagen y los colores del club además de contribuir a crear una nueva competición que no pretende ser un sucedáneo de la F1.

Premier One Racing Limited inició los primeros estudios de mercado y los primeros sondeos hace tres años. Hasta la fecha se ha contactado ya con más de 25 equipos que han mostrado su interés. Varios clubs, entre los que se encuentran el Manchester United, el Real Madrid, el FC Barcelona, el Milan, la Juventus o el Valencia, han mostrado su buena disposición.

La empresa organizadora no sólo brinda la oportunidad de lucir los colores y el espíritu de los clubs por los circuitos, sino que a cambio de la licencia para utilizar la imagen del equipo se les ofrece participar en un deporte de alto nivel.

Para llevar hacia delante este proyecto, Premier One tiene previsto un calendario de diez carreras el primer año (ocho en Europa y dos en Suramérica), teniendo la intención de disputar 18 carreras en el tercer año de vida (alguna de ellas en Asia). La parrilla del campeonato estará compuesta por 25 monoplazas correspondientes a otros tantos equipos de fútbol, y la primera carrera está prevista para el 7 de julio de 2002 en Monza.

La FIA no ve con malos ojos esta iniciativa y está elaborando el reglamento de la competición, asegurando así un nivel y un espectáculo dignos del mismísimo Gran Circo de la F1. Los principales circuitos ya han recibido con buena disposición la posibilidad de organizar este campeonato.

Así pues, hay calendario, hay clubs, hay circuitos, hay financiación y hay beneplácito de la FIA. ¿Qué nos falta?, pues claro, pilotos y coches. Los primeros saldrán de los distintos campeonatos que se disputan en Europa, los organizadores propondrán a cada club una lista de candidatos a enfundarse la camiseta con los colores del equipo y finalmente serán los clubs los que decidan el nombre del piloto .

En cuanto a los monoplazas, hay que constatar que ya existen los primeros trabajos al respecto. Se trata de coches con chasis Dallara y motor Judd de 750 CV, unos vehículos dotados de un propulsor algo más pesado que el de un F1 pero con similares prestaciones aerodinámicas, de electrónica, frenos y suspensión. Todos los monoplazas serán iguales por lo que la competitividad está más que asegurada.

Está previsto que en cada fin de semana de competición se disputen dos carreras sin repostar (aunque con la posibilidad de cambiar neumáticos, al estilo del Open Telefónica), pero el espectáculo no acabará con el paso de los monoplazas bajo la bandera a cuadros.

Clubs de fútbol y organizadores confían en esta iniciativa y, la verdad, ver correr a un coche del Barça contra uno del Real Madrid puede tener su morbo, ¿no creen?

Viviremos un Barça-Madrid... en la pista





Piloto: European Minardi

Fernando Alonso

Sobre ser el piloto de F1 más joven, aprender el oficio con Minardi y aspirar a todo.

¿Qué tal le va como piloto de F1?
El inicio de temporada resultó muy difícil, porque la F1 era nueva para mí y el equipo no había hecho tests invernales. Fuimos a Australia con un coche nuevo, dos pilotos nuevos y sin rodaje. Pero, desde entonces, he aprendido mucho.

¿Cree que se ha vuelto más rápido?
No, pero estoy más confiado con los neumáticos y el motor, y también con el control de tracción, que implica tener que cambiar tu estilo a la salida de las curvas.

¿Cree ser talentoso por naturaleza?
No creo que nadie lo sea. Soy lo que soy debido a todo lo que he aprendido en las fórmulas inferiores. De lo que aprendas depende lo bueno o malo que seas, y es igual para todos. Estoy contento de cómo me van las cosas.

¿Cree haber aprendido ya todo cuanto puede aprender en Minardi?
Sí, creo que sí. Hay que ser muy fuerte mentalmente para correr con Minardi porque siempre se está en la cola: no hay resultados. Para adquirir nueva experiencia ahora necesito otro salto en prestaciones.

¿Tiene problemas con la motivación?
No. Siempre me esfuerzo mucho para mejorar. Nos calificamos 21° y 22°, así que mi meta es ser 19° o 18°. Sí, es un resultado muy malo, pero, para nosotros, es lo máximo. Es como marcar la pole.

¿Qué planes tiene para el futuro?
Tengo un contrato a largo plazo con Renault. No sé qué planes tienen para mí el año próximo: eso se lo dejo a mi mánager Flavio Briatore. Estaré contento si me encuentran un buen asiento, porque ahora Renault tiene muchos pilotos: Jarno Trulli, Giancarlo Fisichella, Jenson Button y yo. No tengo sitio en el equipo el año que viene, así que quizá me cederán a otro equipo para aprender más.

Acabo de cumplir 20 años; tengo mucho tiempo antes de intentar alcanzar mi objetivo: ser campeón algún día.

¿Ser tan joven es una desventaja?
No, es una ventaja. La F1 ha cambiado en los dos últimos años con Button, [Kimi] Raikkonen y yo. Los equipos escogen pilotos rápidos y creen que la experiencia no es lo más importante. La búsqueda del siguiente chico realmente rápido es continua. Me siento bien, desde luego no demasiado joven.

¿Se siente falto de experiencia?
Nada de eso. Empecé a pilotar karts a los dos años y corrí mi primera carrera a los tres, ¡así que llevo corriendo mucho tiempo! La experiencia en karts es buena para la F1 –tienen reacciones parecidas.

¿Se lleva bien con Michael Schumacher?
Nos llevamos bien. A veces hablamos sobre la GPDA [Grand Prix Drivers' Association]. Me pide mi opinión, nada más. Otras veces charlamos durante el desfile de pilotos del domingo, eso es todo.

¿Y con los otros españoles en F1?
Me llevo bien con Marc Gené, y con Pedro de la Rosa más o menos igual. Pero no puedo decir que les conozca muy bien. Nunca corrimos juntos en categorías inferiores.

¿Es Paul Stoddart un buen jefe?
¡Está chiflado! Es la persona adecuada para Minardi, porque Minardi siempre está atrás y necesita algo nuevo del todo para mejorar. Creo en él. Necesita dinero, seguro, porque la F1 es muy cara, pero creo que el futuro del equipo es bueno.

Por supuesto, le estoy muy agradecido por darme esta oportunidad –a primeros de año decidí que quería estar en F1 si fuera posible. Paul me dijo que lo primero en que pensó al comprar el equipo fue en subir a Fernando al coche.

¿Cómo de rápido es Tarso Marques?
Rápido, con buena experiencia: dos años en F1, dos años en la CART. Ha tenido mala suerte, sobre todo en calificación. Es mejor de lo que parece por sus resultados.

¿Son los de F1 los mejores del mundo?
No. Hay pilotos mejores ahí fuera, en ciertas fórmulas –F3, quizá– que nunca han tenido una oportunidad.

¿Qué importa más: talento o dinero?
Hace tres o cuatro años era el dinero. Ahora quizá sea un 60% talento, 40% dinero. En el futuro, creo que será talento. Habrá tanto dinero en F1 que los pilotos no necesitarán comprar asientos.

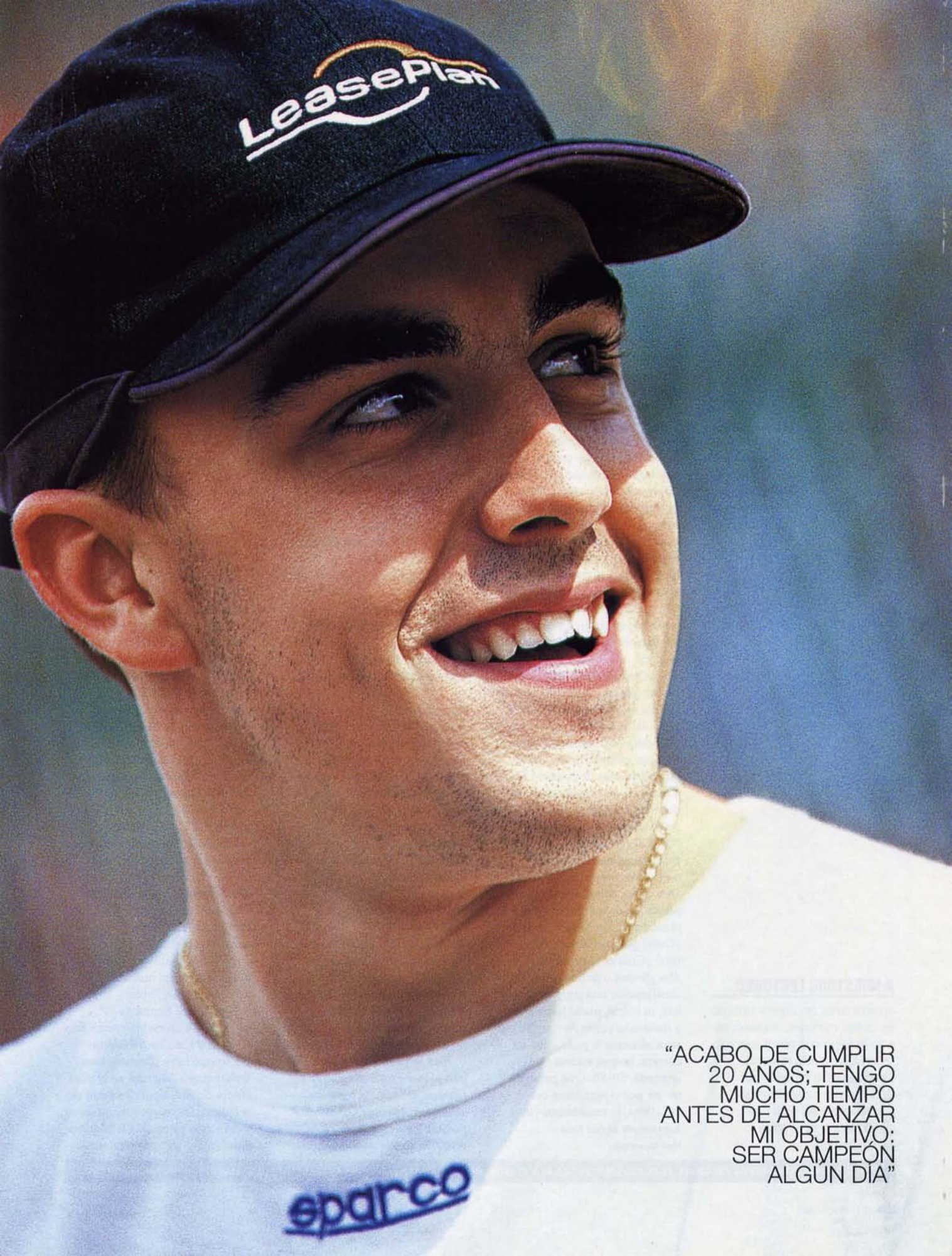
¿Es difícil el pilotaje de un F1?
Es mucho más fácil de lo que esperaba, porque sólo hay dos pedales y el cambio es automático. Pilotar un F1 deprisa, a limar décimas en calificación, es más difícil que en F3000 porque cuesta encontrar el límite de los neumáticos estriados. Pero sobre una tanda de 50 vueltas, la F3000 es más difícil.

¿Qué norma le gustaría cambiar?
Los frenos de carbono hacen aburridas las carreras, porque se frena tan tarde que es imposible adelantar. Donde se frena a 60 metros, serían 180 con frenos normales. ¡En el fondo soy un piloto de carreras!



No faltó la ocasión de rodar en mojado en Silverstone, durante los libres, pero la pista se secó para las calificaciones. Pese a ello, Alonso dio con unos buenos reglajes –para él, ésta fue su mejor sesión oficial hasta la fecha, aunque su Minardi se quedara en última línea.

FOTO GRANDE: DARREN HEATH; RECUADRO: MARTYN ELFORD-LAT



"ACABO DE CUMPLIR 20 AÑOS; TENGO MUCHO TIEMPO ANTES DE ALCANZAR MI OBJETIVO: SER CAMPEÓN ALGÚN DÍA"



Jean Alesi, el más veterano de la F1. Este mes, dos lectores se expresan a favor y en contra de su trayectoria.

A NUESTROS 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.

Dudas existenciales

1ª.– ¿Todos los pilotos que compiten en F1 son verdaderamente buenos, o están ahí porque su 'talento' (muchas veces llamado fortuna o posición familiar) les ha facilitado las cosas? Ellos creen que lo son, como todo el mundo cree ser el mejor en su profesión, pero deberían notarse o verse más detalles de su calidad en las carreras y clasificaciones, ¿no?

2ª.– ¿Por qué las carreras son a veces tan aburridas? La diferencia abismal en los presupuestos de los equipos influye en el desarrollo tecnológico de los coches, lo que hace que exista una enorme diferencia entre unos y otros. Por muchas soluciones que se invente la FIA para igualar la cosa (repostajes, neumáticos estriados, etc.) siempre habrá diferencias y por tanto carreras aburridas. Menos mal que hay dos o tres GPs sobre mojado por temporada en los que se igualan las cosas. Esperaremos la lluvia.

3ª.– ¿Qué pasa con Jean Alesi? No ha ganado nada más que un GP en su vida y sólo tiene dos poles en su historial. ¿Por qué es tan admirado? Lo siento Jean, pero un piloto que ha pasado por escuderías de primera fila y tiene ese pobre palmarés, no debe ser muy buen piloto, a pesar de su espectacularidad. No sé si eres débil psicológicamente o es que sólo te motivas un par de veces al año. ¡¡Qué pena!! En 1989 pensábamos que te ibas a comer el mundo. Aún estás a tiempo. ¿Gafe? ¿Inconstante? ¿Poco frío? ¿Cuál es el problema?

4ª.– ¿Senna o Schumacher? En clasificación está muy claro. No hay, ni habrá, nadie tan rápido y motivado como Ayrton Senna para alcanzar la pole. Pero en carrera, la cosa estaría muy igualada, 50-50. Qué pena, de no ser por el accidente del 1-5-1994, lo tendríamos claro.

Juan Antonio Muñoz Frías
Madrid, e-mail

La F1 es poesía

Os envío esta poesía, que puede muy bien expresar el sentido pasional que a veces toma la F1.

Hay algo de bello,
de romántico en todo esto…
Quizás sean las cuatro ruedas
peones negros
luchando a muerte contra el
[asfalto,
sabiéndose vencidos antes de
[empezar el duelo.

Quizás sea la luz cegadora
contra las brillantes armaduras
de imponente fuerza
cabalgaduras de orgullo
que son las máquinas en juego.

Quizás sean los jinetes
pilotos del viento
buscando la corona,
el papel de Soberano del gris
ser Rey del asfalto...
ser El Caballero.

Quizás es el tablero
gris contra la hierba, la arena y
[el cielo
que, jugando a ser río
recorre pasiones como senderos.

Y… quizás
muy probablemente
lo romántico, lo bello
sean los espectadores que
mirando desde fuera el tablero
aplauden, desde muy adentro
El BUEN JUEGO.

Cristina Martín, e-mail

Buena pregunta...

Quisiera saber de dónde viene el término F1…

Juan José Vico Castillo
Cienpozuelos (Madrid)

Respuesta: *En las primeras carreras automovilísticas celebradas desde finales del s.XIX, no había una 'fórmula' a la que se debieran ajustar los vehículos participantes; sencillamente, se corría con los coches existentes.*

Esta breve introducción nos da una primera pista del porqué del término 'fórmula': a partir de 1906, con el primer GP del ACF (véase F1 Racing *N.24), los vehículos tenían que adecuarse a una 'fórmula' para participar. Dicha fórmula empezó siendo un peso máximo, pero se han utilizado fórmulas de todo tipo. Con el tiempo, el término 'fórmula' acabó siendo la definición genérica del monoplaza de velocidad en circuito, sinónimo –en la categoría máxima– de 'coche de Gran Premio' (por la denominación de las carreras en que corrían).*

En 1947, la FIA estableció una nueva 'fórmula' para los coches de Gran Premio, que se denominó 'Fórmula 1'. Al año siguiente, se redactó una fórmula inferior a la F1, la 'Fórmula 2', equivalente a la primitiva categoría 'voiturette'. La 'Fórmula 3', por su parte, nació en Gran Bretaña como categoría nacional en la posguerra, y la FIA la internacionalizó en 1964.

En 1950, la FIA agrupó los grandes premios más importantes (más la Indy 500) bajo un Campeonato del Mundo de Conductores, en el que los vehículos partipantes (salvo en la Indy 500) tenían que ser de F1.

Sin embargo, era incorrecto referirse a los campeonatos de esa época como "de F1", puesto que, por ejemplo, en 1952-53, ante la previsible falta de coches de F1 participantes, la FIA dictaminó que el Campeonato del Mundo de Conductores se disputaría con coches de F2. En la actualidad, sin embargo, el campeonato es denominado oficialmente "de Fórmula 1", y es admitido referirse así a todas sus ediciones, con carácter retroactivo.

Qué bueno que viniste

Últimamente, se habla y se escribe mucho sobre la confrontación entre Montoya y Michael Schumacher, y me gustaría romper una lanza a favor de Juan Pablo.

Desde que Senna se accidentara mortalmente en San Marino 94, no ha habido un piloto que haya plantado cara seriamente a Michael en la pista (fuera de ella, algunos se van de la lengua; Irvine, por ejemplo).

Muchos dicen que JPM es un ignorante y arrogante piloto

PODÉIS ENVIAR VUESTRAS CARTAS POR CORREO: *F1 RACING*, C/MESTRE NICOLAU Nº23 ENTLO. 08021 BARCELONA; FAX: 93 414 45 34; O CORREO ELECTRÓNICO: F1RACING@IXOIBERICA.COM



Montoya, un carácter que levanta pasiones.

colombiano, y puede que tengan razón, pero ¿es que Schumi no lo es? Es posible, y con toda la razón, que algunos digan que Schumi tiene ya muchas razones por las que ser un poco prepotente, pero ¿es que Schumi no se comportaba como un niño malcriado delante de Senna cuando todavía su palmarés era simbólico?

Además, Juan Pablo también ha mostrado su cara amable en unas cuantas ocasiones. En Brasil, por ejemplo, donde Verstappen hizo una acción muy sospechosa, siendo amigo íntimo de Schumi, y en la que Montoya no hizo ningún gesto obsceno, y todavía recuerdo cómo Schumi iba al box de McLaren con cara de pocos amigos después de que David le embistiera por detrás en Spa 98.

Por todas estas razones, pediría un poco más de respeto hacia este piloto, que en su primera temporada de F1 ya está dando de qué hablar, y más en la pista.

Para acabar, me gustaría pedir a las instituciones vascas que no estaría mal que construyeran un circuito de automóviles, pues aquí hay más afición al automovilismo de lo que la gente cree.

Anjel Estensoro
Olaberría (Guipúzcoa), e-mail

Ni David ni Jenson, *sorry*

Por mucho que se empeñen los editores ingleses de esta revista, ni David Coulthard será nunca campeón del mundo ni Jenson Button es tan buenísimo como dicen. Su revista es buenísima, pero se agradecería un poquitín más de objetividad.

Sergi Cabanes Vidal, e-mail

Segunda juventud

En estos tiempos de pilotos emergentes jóvenes y dotados –Fernando Alonso, Jenson Button, Kimi Raikkonen– Jean Alesi merece un elogio en correspondencia a su notable rendimiento esta temporada.

Un año bregando con el poco potente AP03 hizo creer a muchos que debería afrontar la retirada, pero, pese a ser el más veterano de la F1, Alesi ha demostrado que con un conjunto decente aún es capaz de hacerlo. Sus dos resultados consecutivos en los puntos (Mónaco y Canadá) fueron magníficos, y observar su celebración después del GP de Francia me hizo aún más feliz que su única victoria en Canadá 95.

Diego Fernández
Barakaldo (Vizcaya)

¿Pregunta sin respuesta?

Me gustaría que me resolviérais una pequeña curiosidad que tengo acerca de las victorias de Michael Schumacher en F1.

Sin contar las de esta temporada, Michael había conseguido 44 victorias en GP. Sé que había logrado 3 en Monza, 4 en Spa, 2 en Hungría, 1 en Hockenheim, 3 en Imola, 3 en Brasil (Interlagos), 4 en Montreal, 1 en Melbourne, 4 en Magny-Cours, 4 en Mónaco, 2 en Nürburgring, 3 en Suzuka, 1 en Sepang, 1 en Indianápolis, 2 en Montmeló y 1 en Silverstone. Pero ¿dónde consiguió las otras cinco victorias?

Iván Nieto Toribio, Madrid

Respuesta: *No es que nos dé pereza responder, pero mejor que pases página…*

Nuevo club de F1

Recientemente hemos montado un club, con un objetivo principal: que todas las personas aficionadas a la F1 estén en contacto mediante un club, que tendrá concursos con regalos, juegos variados sobre F1…

El grupo se llamará Club-f1. Si queréis más información, mandad una carta con vuestros datos a esta dirección.

Nos haría mucha ilusión que la carta se publicara, para que todos los fans tuvieran un punto de encuentro y nuestro sueño se hiciera realidad.

Mikel González Romero
Maestro Arambarri 4, 2d
20500 Mondragón (Guipúzcoa)

¿Dónde está mi pole?

Soy aficionado a la F1 desde que tenía 10 años; hoy ya cuento con 31 y es ahora cuando puedo seguir todo lo relacionado con este deporte, gracias, entre otras cosas, a *F1 Racing*.

Me gustaría saber si la colocación de los coches en parrilla (el primero a la derecha o a la izquierda) es elección del piloto o de la dirección de carrera, pues creo recordar un suceso con Ayrton Senna en el que él quería salir desde un lado y el director de carrera no le dejó, lo cual al final le perjudicó.

Soy fan de Schumi y, como a la mayoría de los amantes de este deporte, me hubiese gustado disfrutar más años del duelo entre él y Senna.

José Carlos Rodríguez Henríquez
Las Palmas de Gran Canaria

Respuesta: *Bueno, al final, a quien más perjudicó dicho suceso (Japón 90) fue a Alain Prost, al que Senna echó de la pista en la primera curva, sentenciando el título a su favor. Senna había marcado la pole, que se encontraba hacia el interior de la primera curva, la posición en teoría más favorable… pero también la más sucia. La petición del brasileño de cambiar la posición de la pole no fue aceptada, Prost le superó en la salida y, en la primera curva…*

¿Qué dice el reglamento? "El piloto más rápido empezará la carrera desde la posición de la parrilla que era la pole position el año anterior [sic] o, en un circuito nuevo, la que haya sido designada como tal por el delegado de seguridad de la FIA".

Por cierto, hoy día la pole de Suzuka está en el exterior, donde la quería Senna…



Suzuka, 1990: en primer plano, el McLaren de Senna; al fondo, el Ferrari de Prost. Título resuelto.

ARCHIVO LAT. QUARTZ/LAT

PODÉIS ENVIAR VUESTRAS CARTAS POR CORREO: *F1 RACING*, C/MESTRE NICOLAU Nº23 ENTLO. 08021 BARCELONA; FAX: 93 414 45 34; O CORREO ELECTRÓNICO: F1RACING@IXOIBERICA.COM



50 y subiendo

Michael **Schumacher** está a **rebufo** de ostentar en solitario el **récord** de victorias en F1. Analizamos cada uno de sus **triunfos** hasta la fecha, de los **afortunados** a los valerosos, de los **plácidos** a las joyas estratégicas. Además, Schumi **elige** sus seis favoritos. **¡A disfrutar!**

Compilado por Tom Clarkson, Stéphane Samson y Valentí Fradera



1992: Benetton-Ford B192, 3º en el campeonato, 53 puntos

>1 LA ELECCIÓN DE MICHAEL
SPA (BÉLGICA), 30 AGOSTO 1992

Tiempo Cubierto, variable
Promedio carrera 191,429 km/h
Podio Mansell 2º (Williams-Renault), Patrese 3º (Williams-Renault)
Parrilla 3º
Carrera Michael cede una plaza en la salida, pero en la vuelta 2 empieza a llover y se reabre la carrera. Cambia a mojado en la vuelta 5; Senna es líder sobre slicks hasta que se ve obligado a cambiar en la vuelta 14, al arreciar la lluvia. Michael se sale de pista en la vuelta 30 y le supera su compañero Brundle. Entonces observa que las ruedas traseras de Martin están degradadas y vuelve a montar slicks. En la vuelta 34, cuando todos han parado, Schumi le lleva seis segundos a Mansell, que aumentan al sufrir éste problemas electrónicos.
Michael dice "Cuando reparé en la mala pinta de las gomas de Martin, paré en boxes. Resultó ser un momento de oro".
***F1 Racing* dice** Michael cambia ruedas exactamente en el momento justo, prueba de que, aunque 'inexperto', no se le escapa una.
Ritmo 9/10. En 1992, no hay quien pueda con los Williams, así que vencerlos en un circuito de potencia como Spa dice mucho.
Táctica 10/10. Un segundo pitstop 'clavado'.
Suerte 8/10. La 'mala suerte' de salirse le dio la carrera.

1993: Benetton-Ford B193, 4º en el campeonato, 52 puntos

2
ESTORIL (PORTUGAL), 26 SEPTIEMBRE

Tiempo Soleado
Promedio carrera 199,748 km/h
Podio Prost 2º (Williams-Renault), Hill 3º (Williams-Renault)
Parrilla 6º
Carrera Quinto hasta parar a cambiar ruedas en la vuelta 21, Michael se asombra al verse líder después de que paren los Williams, así que decide acabar la carrera sin ningún otro pitstop. Hacia el final se defiende de Prost, ganando por menos de un segundo.
Ritmo 7/10. Corre con el muleto y es bastante más lento que los Williams. Su mejor vuelta se queda a 1,4s de la vuelta rápida de Hill.
Táctica 10/10. Prescindiendo del segundo pitstop, Michael confunde totalmente a Prost.
Suerte 1/10. Nada de suerte –un auténtico triunfo de oportunista. ▶

>Jerez 94
Michael regresó en Jerez tras dos carreras de suspensión y ganó. Volvía a estar en lucha por el título mundial.

IZDA.: OLIVER HERSART; DCHA.: ARCHIVO LAT

1994: Benetton-Ford B194, Campeón del Mundo, 92 puntos

3
INTERLAGOS (BRASIL), 27 MARZO
Tiempo Cálido, cubierto
Promedio carrera 192,632 km/h
Podio Hill 2º (Williams-Renault), Alesi 3º (Ferrari)
Parrilla 2º
Carrera Senna sale en cabeza, y Michael adelanta a Alesi, segundo, en la vuelta 2. Un pitstop más veloz le coloca líder cuando él y Senna paran juntos en la vuelta 21. La presión desaparece cuando Senna hace un trompo en la vuelta 56 (de 71). Michael los dobla a todos.
Ritmo 9/10. Él y Senna están en otra órbita. Ayrton le birla la pole y Michael es algo más veloz en carrera.
Táctica 9/10. Benetton y Williams llevan estrategias parecidas, pero Benetton resulta más veloz en boxes.
Suerte 8/10. ¿Y si Senna –que estaba acercándose a Michael– no hubiese hecho un trompo?



Aida 94: Senna va a ser embestido por Hakkinen. La cuarta de Schumi.

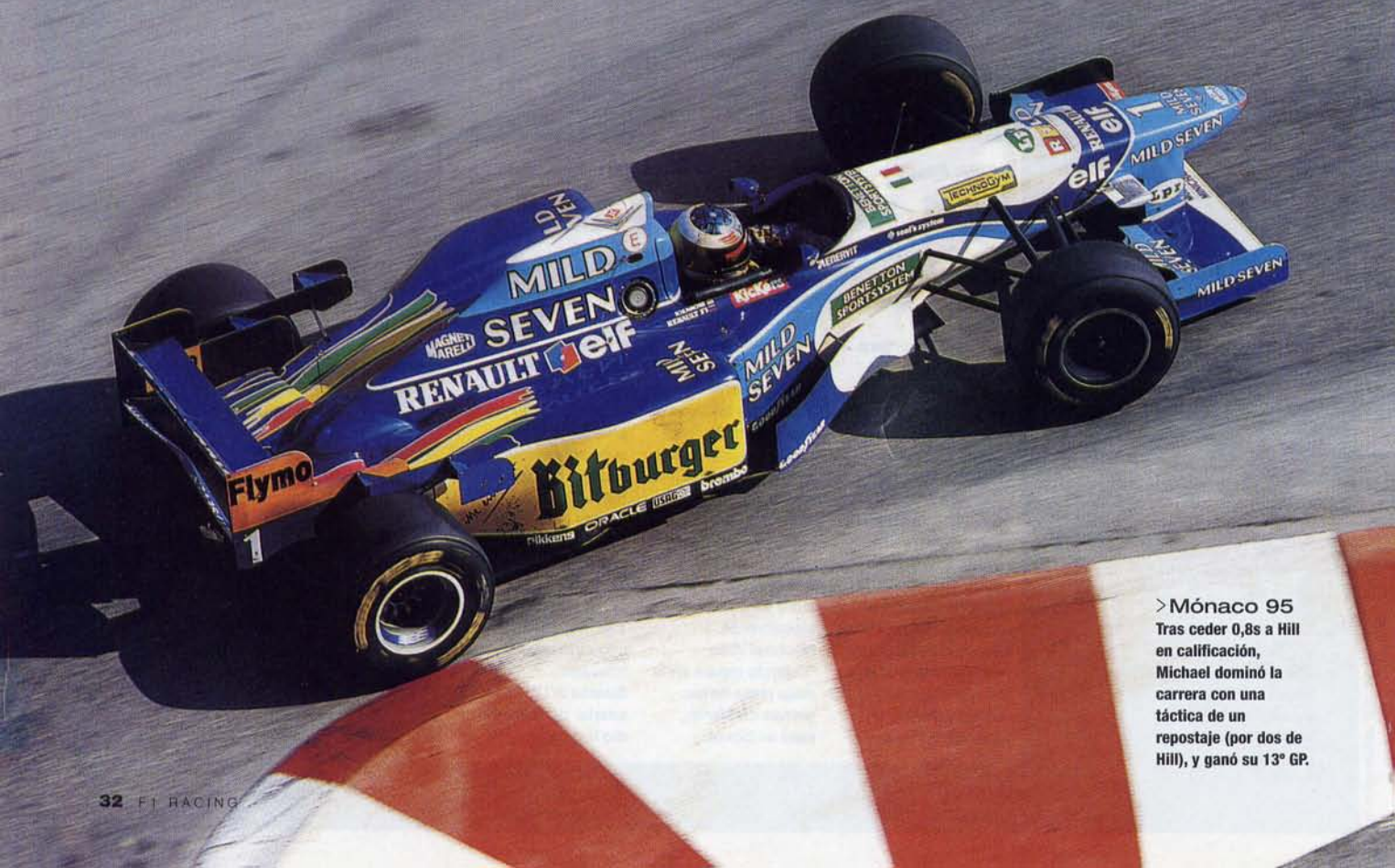
4
AIDA (PACÍFICO), 17 ABRIL
Tiempo Cálido, soleado
Promedio carrera 173,925 km/h
Podio Berger 2º (Ferrari), Barrichello 3º (Jordan-Hart)
Parrilla 2º
Carrera El poleman Senna es empujado a la puzolana en la primera curva (por Hakkinen) mientras disputa el liderato con Michael. Sin Ayrton, pista libre para Schumi.
Ritmo 8/10. Senna se cepilla a Michael en calificación y, sin el brasileño en carrera, este GP no tiene historia. Michael le saca 75 segundos a Berger.
Táctica 9/10. Dos paradas, y nadie le alcanza en ningún momento.
Suerte 8/10. Como en Interlagos, si Senna no se hubiera accidentado...

5
IMOLA (SAN MARINO), 1 MAYO
Tiempo Cálido
Promedio carrera 198,234 km/h
Podio Larini 2º (Ferrari), Hakkinen 3º (McLaren-Peugeot)
Parrilla 2º
Carrera Sigue a Senna en las primeras cinco vueltas, neutralizadas por el Safety Car. La carrera se interrumpe cuando Senna se estrella mortalmente en la vuelta 7. En la nueva salida, Berger supera a Michael, pero abandona en la vuelta 11, y Michael gana por 54 segundos. Pero sin alegría.
Ritmo 8/10. Sin Senna, Michael mantiene siempre el control.
Táctica 8/10. Dos paradas, pero sin presión, tal es su liderato.
Suerte 0/10. Ninguna. Las muertes de Senna y Ratzenberger tiñen de negro este nefasto fin de semana.

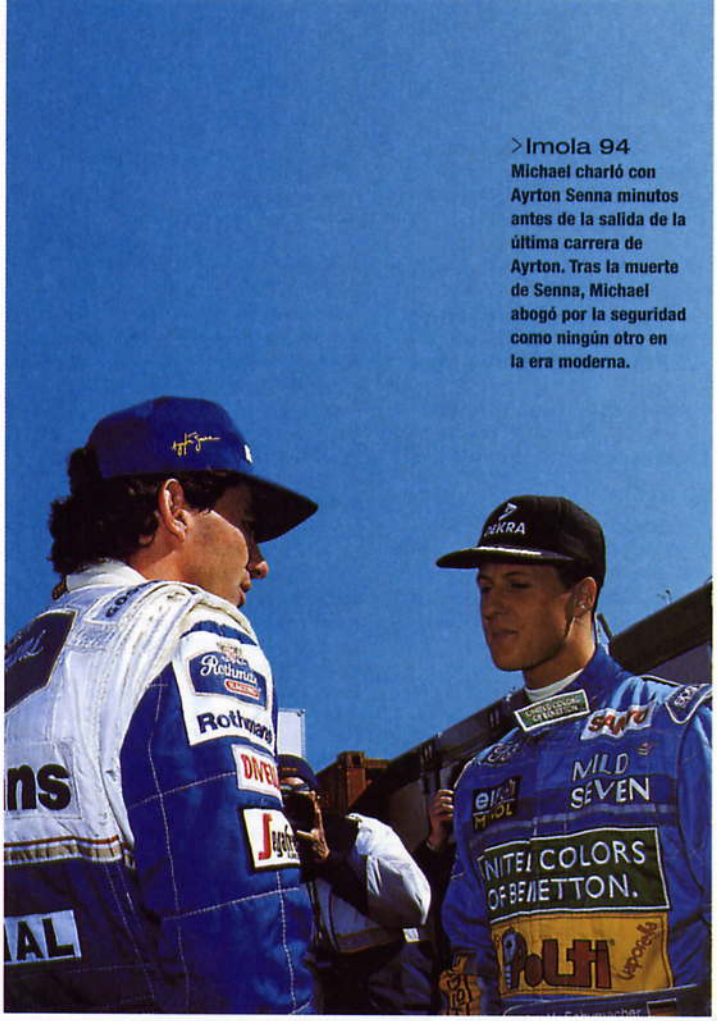
6
MONTE CARLO (MÓNACO), 15 MAYO
Tiempo Cálido, soleado
Promedio carrera 141,691 km/h
Podio Brundle 2º (McLaren-Peugeot), Berger 3º (Ferrari)
Parrilla Pole
Carrera Otro GP terrible, con Karl Wendlinger, ex compañero de Michael en Mercedes, en coma tras un accidente en los libres. Schumi domina y vence por 37 segundos.
Ritmo 10/10. Al final de la vuelta 1, ¡ya saca 3,7 segundos al pelotón!
Táctica 5/10. Dos paradas, como todos los demás.
Suerte 8/10. El único momento peliagudo de la prueba es cuando el Tyrrell-Yamaha de Blundell revienta justo delante suyo –Michael lo evita por los pelos.

7
MONTREAL (CANADÁ), 12 JUNIO
Tiempo Cálido, nublado
Promedio carrera 176,243 km/h
Podio Hill 2º (Williams-Renault), Alesi 3º (Ferrari)
Parrilla Pole
Carrera Salida agresiva para contener a los rutilantes Ferrari. Controla la carrera desde la cabeza. Gana con un un solo pitstop.
Ritmo 8/10. Ferrari extrae el mayor provecho de los cambios de reglamento que entran en vigor aquí después de Imola, pero Michael aún saca 40s al segundo clasificado.
Táctica 9/10. A media carrera se decanta por un pitstop, pero también habría ganado parando dos veces.
Suerte 1/10. Nunca subsistió duda alguna sobre quién iba a ganar aquí.

8
MAGNY-COURS (FRANCIA), 2 JULIO
Tiempo Cálido, soleado
Promedio carrera 186,216 km/h
Podio Hill 2º (Williams-Renault), Berger 3º (Ferrari)
Parrilla 3º
Carrera Sale muy bien y supera a Hill y Mansell. Para con Hill en la vuelta 21 y sigue líder al repostar menos gasolina. Realiza tres paradas (por dos de Hill) y vence.



>Mónaco 95
Tras ceder 0,8s a Hill en calificación, Michael dominó la carrera con una táctica de un repostaje (por dos de Hill), y ganó su 13º GP.



>Imola 94
Michael charló con Ayrton Senna minutos antes de la salida de la última carrera de Ayrton. Tras la muerte de Senna, Michael abogó por la seguridad como ningún otro en la era moderna.

Ritmo 7/10. Le falta un pelín. Más lento que los Williams en calificación –y su mejor vuelta en carrera se queda a 0,1s de la de Hill.
Táctica 9/10. Despista totalmente a Hill con una brillante estrategia de tres paradas.
Suerte 8/10. Sin esa deslumbrante salida, su plan quizá habría fracasado.

9
HUNGARORING (HUNGRÍA), 14 AGOSTO
Tiempo Cálido, soleado
Promedio carrera 169,737 km/h
Podio Hill 2º (Williams-Renault), Verstappen 3º (Benetton-Ford)
Parrilla Pole
Carrera Hill supera a Michael en la salida, pero éste le pasa por el exterior de la primera curva y sólo pierde el liderato durante nueve vueltas, después del primero de sus tres pitstops –el único en ir a tres paradas. Al caer la bandera, precede a Hill por 21s.
Ritmo 8/10. Tanto la pole como la vuelta rápida de Michael son 0,6s más veloces que las de Hill.
Táctica 9/10. Benetton da quince y raya a los estrategas de Williams con otra carrera sorpresiva a tres paradas.
Suerte: 7/10. Damon podría haberle empujado al exterior en la primera curva –pero no lo hizo...

10
JEREZ (EUROPA), 16 OCTUBRE
Tiempo Seco
Promedio carrera 182,507 km/h
Podio Hill 2º (Williams-Renault), Hakkinen 3º (McLaren-Peugeot)
Parrilla Pole
Carrera Segundo hasta los primeros pitstops, por la presión errónea de los neumáticos. Opta por las habituales tres paradas y tras la primera impone un fuerte ritmo. Se merienda el tráfico y cruza la meta con 25s de margen.
Ritmo 8/10. Parecido al de Hill, pero más decidido en el tráfico.
Táctica 9/10. Tres paradas *otra vez*. ¿Cuándo lo entenderá Williams?
Suerte 7/10. Toma riesgos en tráfico.
Balance Décima victoria –iguala a James Hunt y Ronnie Peterson.

1995: Benetton-Renault B195, Campeón del Mundo, 102 puntos

11
INTERLAGOS (BRASIL), 26 MARZO
Tiempo Seco, cubierto
Promedio carrera 186,919 km/h
Podio Coulthard 2º (Williams-Renault), Berger 3º (Ferrari)
Parrilla 2º
Carrera Hill, líder, se sale en la vuelta 31 por un problema de cambio y suspensión, y ya nadie puede con Michael, el único en ir a tres pitstops. Él y Coulthard son desclasificados por irregularidades en el carburante, pero sus equipos apelan y se les reclasifica.
Ritmo 7/10. Todo el fin de semana es más lento que el Williams de Hill.
Táctica 9/10. Empieza como pretende seguir: burlando a Williams.
Suerte 9/10. Debe gran parte de esta victoria a la baja de Hill.

12
CIRCUIT DE CATALUNYA (ESPAÑA), 14 MAYO
Tiempo Cálido, soleado
Promedio carrera 195,320 km/h
Podio Herbert 2º (Benetton-Renault), Berger 3º (Ferrari)
Parrilla Pole
Carrera Michael gana como le gusta. Se escapa cómodamente de Alesi, segundo, hasta que el Ferrari del francés revienta en la vuelta 26. Luego controla la ventaja sobre Hill hasta que Damon abandona en la última vuelta por un fallo hidráulico.
Ritmo 9/10. Benetton ha colmado el déficit inicial respecto a Williams.
Táctica 8/10. Dos paradas esta vez, prueba de que el coche ha mejorado con depósitos llenos.
Suerte 4/10. El tardío abandono de Hill favorece las aspiraciones de Michael en el campeonato.

13
MONTE CARLO (MÓNACO), 28 MAYO
Tiempo Cálido, soleado
Promedio carrera 137,603 km/h
Podio Hill 2º (Williams-Renault), Berger 3º (Ferrari)
Parrilla 2º
Carrera Una carrera para dos. Hill se pone en cabeza desde la pole, pero reposta dos veces por una Michael, que le saca 35s en la meta.
Ritmo 8/10. Michael culpa de los 0,8s que le separan de Hill en parrilla al tiempo perdido tras un problema el jueves. Controla a Hill desde el principio, pese a cargar 35 litros más de gasolina.
Táctica 9/10. Dado que es muy difícil adelantar en Mónaco, un pitstop es el camino a seguir.
Suerte 5/10. ¡Qué suerte tener a los tácticos de Williams como rivales!

14
MAGNY-COURS (FRANCIA), 2 JULIO
Tiempo Cubierto, seco
Promedio carrera 186,332 km/h
Podio Hill 2º (Williams-Renault), Coulthard 3º (Williams-Renault)
Parrilla 2º
Carrera A Michael le preocupa el desgaste de los neumáticos al ver que un técnico Goodyear pincha ▶

>Francia 95
Victoria número 14. Hill tenía la pole, pero Michael le pasó en la primera tanda de pitstops –y ya no volvió la vista atrás.



IZDA. Y DCHA.: DARREN HEATH; LAS DEMÁS: ARCHIVO LAT

>16 LA ELECCIÓN DE MICHAEL

SPA (BÉLGICA), 27 AGOSTO 1995

Tiempo Seco y luego mojado
Promedio carrera 190,204 km/h
Podio Hill 2º (Williams-Renault), Brundle 3º (Ligier-Mugen Honda)
Parrilla 16º
Carrera Vuelta 16: Schumi y Hill (que arrancó 8º) van en cabeza, tras remontar. En la vuelta 20 llueve, y Damon cambia a mojado; Michael sigue con slicks. Hill atrapa a Michael y al final le pasa tras tocarse en Les Combes. La pista se seca, Hill se sale y vuelve a montar slicks, pero llueve otra vez en la vuelta 28, y sale el Safety Car –Michael y Damon paran. A Hill le cae un stop-go por superar el límite en el pitlane. Se acabó.
Michael dice "El tiempo me ayudó mucho cuando Damon siguió con gomas de agua antes de cambiar a slicks. ¡Me divertí luchando con Damon!".
***F1 Racing* dice** Despiadado en mantener a Hill detrás, pero eso le distingue: un piloto siempre es piloto. En cuanto al título, Hill parece un hombre derrotado en el podio.
Ritmo 9/10. Súper en seco y en mojado.
Táctica 10/10. Mezcla agresividad con sentido común para contener a Hill.
Suerte 1/10. Hill pudo haberle echado, pero ganó el mejor.



ARCHIVO LAT

dos juegos mientras les toma la temperatura. Rueda detrás del poleman Hill hasta el primero de sus dos pitstops, y luego gana fácilmente por 31s.
Ritmo 9/10. Su vuelta rápida es 0,4s mejor que la de Hill –y las vueltas en que para a repostar, 1,5s de media.
Táctica 7/10. Por una vez, la misma de Williams, pero Benetton es más eficaz.
Suerte 4/10. Michael gana esta carrera en sus vueltas de entrada a boxes antes de repostar.

15

HOCKENHEIM (ALEMANIA), 30 JULIO

Tiempo Cálido, soleado
Promedio carrera 222,120 km/h
Podio Coulthard 2º (Williams-Renault), Berger 3º (Ferrari)
Parrilla 2º
Carrera Hill se coloca primero desde la pole, pero se sale en la primera curva de la vuelta 2. Michael inicia la carrera con una estrategia variable de gasolina y va a dos paradas. Sólo ocho coches cruzan la meta –y Michael se convierte en el primer alemán que gana en casa.
Ritmo 7/10. Hill le supera por la pole. En carrera, sin embargo, la vuelta rápida de Michael le saca 0,9s a la de Coulthard.
Táctica 5/10. El error de Hill elimina la presión en los pitstops.
Suerte 8/10. Con Hill en pista, podría haber sido una carrera maravillosa.

16

(Véase izquierda)

17

NURBURGRING (EUROPA), 1 OCTUBRE

Tiempo Mojado y luego seco
Promedio carrera 183,180 km/h
Podio Alesi 2º (Ferrari), Coulthard 3º (Williams-Renault)
Parrilla 3º
Carrera Michael es segundo tras Coulthard hasta que cambia a slicks en la vuelta 11. De aquí en adelante, adopta una estrategia de tres paradas, y sale de boxes por última vez a 24s de Alesi, a 16 vueltas del final. Se coloca líder a tres vueltas.
Ritmo 8/10. Las condiciones variables están hechas para Michael.
Táctica 8/10. Un piloto con menos tacto iría apurado con tres pitstops...
Suerte 7/10. Si Alesi no hubiera salido con slicks, esta carrera podría haber sido suya.

18

AIDA (PACÍFICO), 22 OCTUBRE

Tiempo Cálido, soleado
Promedio carrera 169,442 km/h
Podio Coulthard 2º (Williams-Renault), Hill 3º (Williams-Renault)
Parrilla 3º
Carrera Bloqueado detrás de Berger al principio, pero mantiene el liderato ante Coulthard tras su tercer pitstop y gana por 15s.



>España 96
Primera victoria para Ferrari. Un aguacero antes de la salida jugó a favor de Michael, y nadie se le acercó.

Ritmo 6/10. El Williams es el coche más veloz, pero Hill en concreto no tiene su día.
Táctica 9/10. Gana la carrera a base de pitstops más rápidos.
Suerte 5/10. Ser tercero le bastaba para ganar el título, pero lo hace a lo campeón. "Estoy borracho de felicidad", dice.

19

SUZUKA (JAPÓN), 29 OCTUBRE
Tiempo Mojado y luego seco
Promedio carrera 192,349 km/h
Podio Hakkinen 2º (McLaren-Mercedes), Herbert 3º (Benetton-Renault)
Parrilla Pole
Carrera Benetton se asegura el título de constructores con la novena victoria del año de Michael (que iguala el récord de Mansell en 1992). Intercambia vueltas rápidas con Alesi al principio, pero un stop-go para Jean por salida anticipada pone fin a la lucha. Hill hace un trompo en la vuelta 41, y Michael gana por 18s sobre Hakkinen.
Ritmo 9/10. Schumi hace que el Williams parezca de lo más vulgar y corriente.
Táctica 8/10. Una carrera a dos paradas en boxes para todo el mundo.
Suerte 7/10. Alesi podría haberle puesto las cosas difíciles, pero el nombre del vencedor definitivo nunca estuvo en duda.

1996: Ferrari F310, 3º en el campeonato, 59 puntos

20

(Véase derecha)

21

SPA (BÉLGICA), 25 AGOSTO
Tiempo Mojado y luego seco
Promedio carrera 208,442 km/h
Podio Villeneuve 2º (Williams-Renault), Hakkinen 3º (McLaren-Mercedes)
Parrilla 3º
Carrera Schumi, segundo, va directamente a boxes mientras sale el Safety Car tras el accidente de Verstappen en la vuelta 13. Villeneuve, líder, tarda una vuelta más en parar y pierde su posición. Michael tiene una lucha fantástica con Jacques hasta el final del GP.
Ritmo 8/10. Sin rival en mojado, Schumi tiene a raya magistralmente a Villeneuve.
Táctica 8/10. Un hábil pitstop al salir el Safety Car es la clave del GP.
Suerte 6/10. El Ferrari no era el mejor en seco. La pista húmeda ayudó.

22

MONZA (ITALIA), 8 SEPTIEMBRE
Tiempo Bueno
Promedio carrera 236,034 km/h
Podio Alesi 2º (Benetton-Renault), Hakkinen 3º (McLaren-Mercedes)
Parrilla 3º ▶

>20 LA ELECCIÓN DE MICHAEL

CIRCUIT DE CATALUNYA (ESPAÑA), 2 JUNIO 1996

Tiempo Fuerte lluvia
Promedio carrera 153,785 km/h
Podio Alesi 2º (Benetton-Renault), Villeneuve 3º (Williams-Renault)
Parrilla 3º
Carrera Segundo tiempo del warm-up, pero la arrancada de Schumi es pésima. Noveno en la primera curva, sube a 6º al final de la primera vuelta. Michael adelanta luego a Irvine, Hill, Berger, Alesi y por último a Villeneuve. En la vuelta 12, ya está en cabeza. Conserva la posición hasta el final, pese a efectuar dos pitstops (en comparación con la única parada de la mayoría).
Michael dice "Realmente me preguntaba cómo podíamos haber sido tan veloces. ¡Fue extraordinario!".
***F1 Racing* dice** Un triunfo de Michael tan aplastante como el que más. Increíble control del coche –una lección para todos sus rivales.
Ritmo 10/10. Una de sus carreras más impresionantes.
Táctica 7/10. Dos paradas –un lujo, gracias a su ritmo devastador.
Suerte 6/10. El Ferrari no era el mejor coche en seco, la lluvia desde luego ayudó, *y* tenía un escape roto al final.





>Mónaco 97
Predecir el tiempo fue el secreto de la 23ª victoria. Michael optó por reglajes de mojado y acertó. Le sacó 50s al Stewart-Ford SF1 de Barrichello.

DCHA.: DARREN HEATH; IZDA. Y RECUADRO DCHA.: WOLFGANG GROTH/ASA



Monza 96: Primer triunfo en suelo italiano para la Scuderia.

Carrera El Ferrari no es el más rápido, pero Schumi se hace con la victoria porque Hill y Villeneuve golpean las pilas de neumáticos que marcan las chicanes. Luego adelanta a Alesi durante el pitstop.
Ritmo 6/10. El Ferrari no es el que más corre, pero ambos Williams abandonan.
Táctica 9/10. Se coloca primero (a expensas de Alesi) en boxes.
Suerte 6/10. Michael también choca con una pila de neumáticos, pero suelta instintivamente el volante y el coche sigue de una pieza.

1997: Ferrari F310B, excluido del campeonato por el incidente de Jerez, 78 puntos

23
(Véase derecha)

24
MONTREAL (CANADÁ), 15 JUNIO
Tiempo Bueno
Promedio carrera 184,404 km/h
Podio Alesi 2º (Benetton-Renault), Fisichella 3º (Jordan-Peugeot)
Parrilla Pole
Carrera Schumacher sale primero –y Villeneuve, su principal rival, se estrella en el muro. Coulthard se sitúa líder gracias a una mejor estrategia, pero padece problemas de neumáticos, tiene que parar otra vez y cala en boxes –en el momento del accidente de Panis, tras el que se detiene la carrera.
Ritmo 7/10. Desde luego, Schumi no fue el más rápido de la jornada.
Táctica 5/10. Michael iba a dos paradas; McLaren demostró que un pitstop era probablemente la estrategia ganadora.
Suerte 8/10. Couthard, a una parada, debería haber ganado.
Balance Michael iguala el total de 24 victorias de Fangio.

25
MAGNY-COURS (FRANCIA), 29 JUNIO
Tiempo Nublado, luego lluvia
Promedio carrera 185,639 km/h
Podio Frentzen 2º (Williams-Renault), Irvine 3º (Ferrari)
Parrilla Pole
Carrera Michael se pone primero en la salida y ya no suelta el liderato.
Ritmo 8/10. Suficiente para tomar el mando y no meterse en problemas.
Táctica 8/10. Schumi sigue con slicks cuando cae la lluvia.
Suerte 7/10. Pasa por un momento peligudo al salirse en el curvón Estoril, pero logra volver a la pista ¡y mantener el liderato!
Balance Alcanza las 25 victorias de Jim Clark y Niki Lauda.

>23
LA ELECCIÓN DE MICHAEL
MONTE CARLO (MÓNACO), 11 MAYO 1997

Tiempo Lluvia fuerte en la salida
Promedio carrera 104,264 km/h
Podio Barrichello 2º (Stewart-Ford), Irvine 3º (Ferrari)
Parrilla 2º
Carrera Schumi sale disparado y lidera la carrera hasta la meta.
Michael dice "Una locura –antes de la salida tenía dos coches con reglajes distintos a mi disposición. Con 30 segundos para salir, Ross [Brawn] me preguntó qué quería hacer. Ambos dijimos, por intuición: 'Vale, cambiemos de coche'. Y ya está".
***F1 Racing* dice** "Michael está listo para mojado o seco, y acierta. Como se le supone".
Ritmo 10/10. Cruza la meta con 50s sobre Barrichello.
Táctica 10/10. El coche de carrera, con reglaje de seco; el muleto, intermedio. Michael elige bien justo antes del GP.
Suerte 6/10. Tiempo: el que Ferrari preveía y Williams no. Al final, Schumi da un susto a Todt: llega pasado a final de recta y toma la escapatoria de Ste. Dévote, sin apuros.



RECUADRO ARRIBA: MICHAEL COOPER/ALLSPORT; RECUADRO DCHA.: ARCHIVO LAT



>Argentina 98
Un encontronazo en pista con Coulthard no impide una clara victoria de Michael en Buenos Aires. La 28ª en el saco.

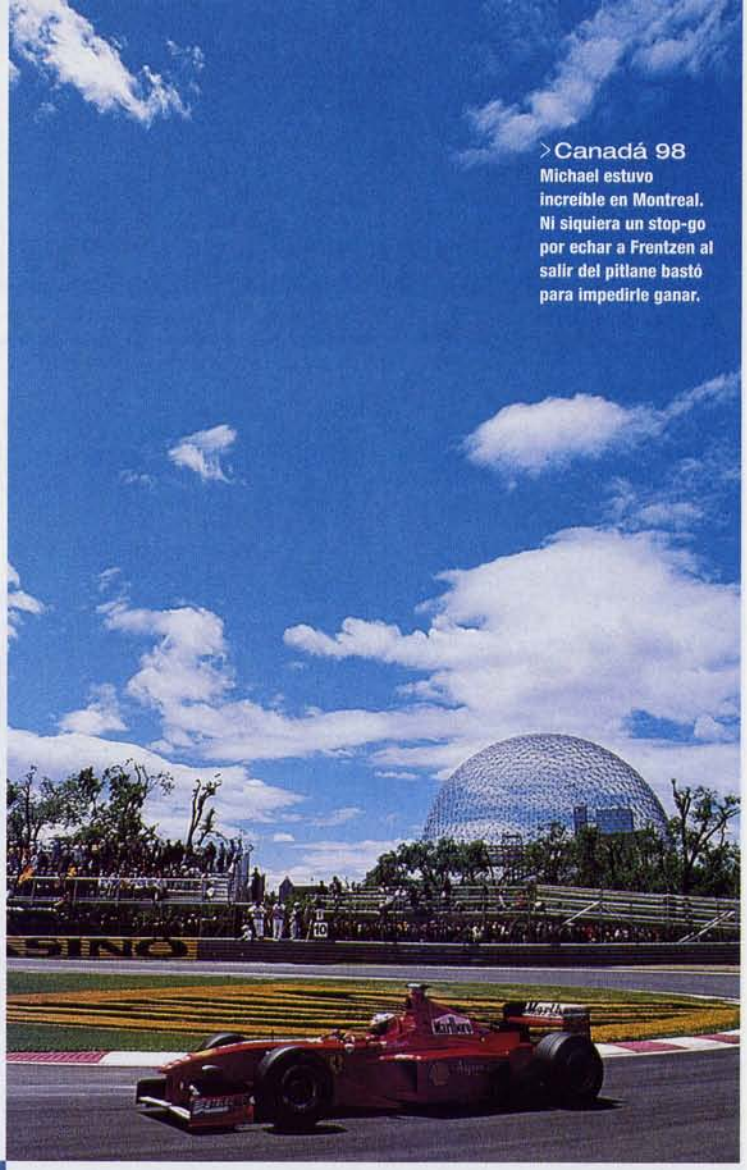
26
SPA (BÉLGICA), 24 AGOSTO
Tiempo Lluvia en la salida
Promedio carrera 196,149 km/h
Podio Fisichella 2º (Jordan-Peugeot), Frentzen 3º (Williams-Renault)
Parrilla 3º
Carrera La carrera empieza tras el Safety Car por la lluvia y se relanza en la vuelta 3. Schumi se coloca en cabeza en la vuelta 5 y ya no abandona el liderato.
Ritmo 10/10. Le saca casi medio minuto a Fisichella (segundo).
Táctica 8/10. Ferrari elige neumáticos intermedios, contando con que la pista se secará detrás del Safety Car en la salida.
Suerte 6/10. El Ferrari no es competitivo sobre seco.

27
SUZUKA (JAPÓN), 12 OCTUBRE
Tiempo Bueno
Promedio carrera 207,508 km/h
Podio Frentzen 2º (Williams-Renault), Irvine 3º (Ferrari)
Parrilla 2º
Carrera Villeneuve rueda de forma deliberadamente torpe para ralentizar a Schumacher. Irvine pasa primero a Michael y luego a Jacques, y se escapa. Schumi efectúa un repentino pitstop para adelantar a Jacques en boxes. El líder Irvine levanta para dejar pasar a su jefe de filas... y luego se convierte en una diestra chicane móvil para mantener a raya a Villeneuve.
Ritmo 7/10. Schumi muestra su velocidad una vez pasado Jacques.
Táctica 8/10. Una perfecta táctica de equipo da a Schumi el liderato.
Suerte 5/10. Nadie adelanta a Schumi cuando Jacques le bloquea.
Balance Michael iguala las 27 victorias de Jackie Stewart.

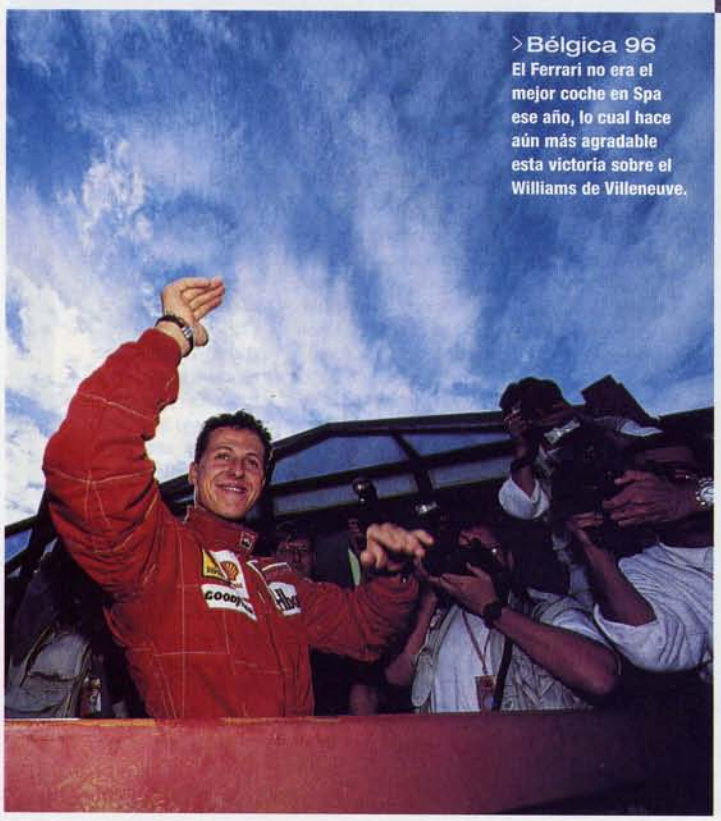
1998: Ferrari F300, 2º en el campeonato, 86 puntos

28
BUENOS AIRES (ARGENTINA), 12 ABRIL
Tiempo Frío, lluvia al final
Promedio carrera 169,304 km/h
Podio Hakkinen 2º (McLaren-Mercedes), Irvine 3º (Ferrari)
Parrilla 2º
Carrera Tercero en la primera curva, el Ferrari es más ligero que los McLaren. Adelanta a Hakkinen y luego, golpeándole ligeramente, a Coulthard. Sigue en cabeza tras su segundo pitstop y gana la carrera.
Ritmo 10/10. Schumi tiene que apretar de lo lindo por su táctica de dos paradas.
Táctica 9/10. Dos pitstops, la única solución para derrotar a los McLaren calzados por Bridgestone.
Suerte 9/10. Michael no se resiente después de tocar a DC, y además salva una salida de pista cuando cae la lluvia a 7 vueltas del final.

29
MONTREAL (CANADÁ), 7 JUNIO
Tiempo Bueno
Promedio carrera 181,296 km/h
Podio Fisichella 2º (Benetton-Playlife), Irvine 3º (Ferrari)
Parrilla 3º



>Canadá 98
Michael estuvo increíble en Montreal. Ni siquiera un stop-go por echar a Frentzen al salir del pitlane bastó para impedirle ganar.



>Bélgica 96
El Ferrari no era el mejor coche en Spa ese año, lo cual hace aún más agradable esta victoria sobre el Williams de Villeneuve.

Carrera Coulthard abandona cuando va primero. Schumacher hereda el liderato y luego efectúa un pitstop. Fisichella, que va a una sola parada, toma la cabeza. Schumi se gana un stop-go por echar a Frentzen fuera de la pista al salir del pitlane. Por tanto, Michael tiene que correr aún más antes de su segundo pitstop para salir por delante de Fisi, que no logra aprovechar en lo posible su ventaja. Michael lo hace y gana. Gran demostración.
Ritmo 10/10. Una fase asombrosa antes de su segundo pitstop.
Táctica 5/10. Puede que una parada fuera la mejor estrategia.
Suerte 8/10. Problemas para Hakkinen en la salida; abandono del líder Coulthard.

30
MAGNY-COURS (FRANCIA), 28 JUNIO
Tiempo Bueno
Promedio carrera 190,963 km/h
Podio Irvine 2º (Ferrari), Hakkinen 3º (McLaren-Mercedes)
Parrilla 2º
Carrera Los dos Ferrari se colocan en cabeza después de la segunda salida, por delante de los McLaren. Schumi se escapa y un obediente Irvine ralentiza a sus rivales.
Ritmo 7/10. Líder de punta a punta.
Táctica 8/10. Irvine bloquea a Coulthard y Hakkinen –impecable labor de equipo.
Suerte 0/10. Ninguna.

31
SILVERSTONE (GRAN BRETAÑA), 12 JULIO
Tiempo Seco, luego lluvia fuerte
Promedio carrera 172,541 km/h
Podio Hakkinen 2º (McLaren-Mercedes), Irvine 3º (Ferrari)
Parrilla 2º
Carrera Michael se acerca a Hakkinen cuando sale el Safety Car. Luego, Mika se sale y Schumi le pasa. Cruza la meta por el pitlane –mientras cumple un stop-go (mal notificado) por doblar a Wurz bajo banderas amarillas fijas. ¿Su victoria más descarada?
Ritmo 9/10. Bonita lucha con Hakkinen bajo la lluvia.
Táctica 10/10. ¡Dios mío, menuda estrategia –Schumi gana en boxes! ▶

(IZDA. Y DCHA.: DARREN HEATH; ARRIBA DCHA.: CHARLES COATES/LAT



>Mónaco 99
Salida de la Plaza del Casino, Mónaco. En cabeza desde la primera curva, y adiós.

Suerte 8/10. El Safety Car le ayuda a enjugar la gran ventaja de Mika.
Balance Michael alcanza el total de 31 triunfos de Mansell.

32

(Véase derecha)

33

MONZA (ITALIA), 13 SEPTIEMBRE
Tiempo Bueno
Promedio carrera 237,591 km/h
Podio Irvine 2º (Ferrari), Ralf Schumacher 3º (Jordan-Mugen Honda)
Parrilla Pole
Carrera Schumacher sale mal y es 4º en la primera curva. Rápidamente pasa a su compañero Irvine, pero Coulthard se escapa en cabeza, hasta que rompe el motor en la vuelta 17. Hakkinen ralentiza al ver la humareda; Schumi pasa y gana.
Ritmo 7/10. Mala salida –pero la compensa con un buen ritmo.
Táctica 5/10. La habitual rutina de un pitstop en Monza.



Monza 98: Los McLaren parecían tener la victoria en el bolsillo. Pero fallaron...

Suerte 8/10. Bueno, Coulthard rompió cuando iba primero...

1999: Ferrari F399, 5º en el campeonato, 44 puntos

34

IMOLA (SAN MARINO), 2 MAYO
Tiempo Bueno
Promedio carrera 195,481 km/h
Podio Coulthard 2º (McLaren-Mercedes), Barrichello 3º (Stewart-Ford)
Parrilla 3º
Carrera Los McLaren salen en primera línea, pero Hakkinen golpea el muro en la vuelta 17, dejando a Coulthard solo en cabeza. Dos repostajes y algunas vueltas a cuchillo cuando hace falta por parte de Schumi le aseguran la victoria cuando sale del segundo pitstop por delante de Coulthard.
Ritmo 7/10. Probablemente, los McLaren eran más veloces.
Táctica 9/10. Dos paradas perfectas en el momento justo.
Suerte 5/10. Mika se estrella cuando era primero.

35

MONTE CARLO (MÓNACO), 16 MAYO
Tiempo Bueno
Promedio carrera 143,864 km/h
Podio Irvine 2º (Ferrari), Hakkinen 3º (McLaren-Mercedes)
Parrilla 2º
Carrera Schumacher llega primero a la primera curva. Después, sigue en cabeza durante toda la carrera.

>32 LA ELECCIÓN DE MICHAEL

HUNGARORING (HUNGRÍA), 16 AGOSTO 1998

Tiempo Bueno
Promedio carrera 174,062 km/h
Podio Coulthard 2º (McLaren-Mercedes), Villeneuve 3º (Williams-Mecachrome)
Parrilla 3º
Carrera Los McLaren están en cabeza y son mucho más veloces que los Ferrari. Así que la Scuderia decide arriesgar y cambiar su estrategia de dos paradas, como los McLaren, a tres paradas. Schumi se coloca líder tras su segundo pitstop y ya sólo le resta una tarea por concretar –llevar su ventaja a 22s sobre Hakkinen antes de su último pitstop. Lo consigue y la victoria es suya.
Michael dice "Nos daban por perdidos –los McLaren parecían dominar y Hakkinen rodaba muy por delante. No éramos los más rápidos, pero teníamos la mejor táctica, así que pudimos burlarles".
***F1 Racing* dice** "Michael y Ross Brawn trabajando en armonía en el circuito más exigente del calendario, técnica y físicamente".
Ritmo 10/10. Ritmo de calificación antes del tercer pitstop. Muy, pero que muy impresionante.
Táctica 10/10. Brawn transforma el interrogante de dos paradas en la victoria a tres pitstops.
Suerte 7/10. Mika sufre un problema en su coche, y a McLaren le lleva su tiempo autorizar que David le adelante.

DCHA.: STEVEN TEE/LAT; LAS DEMÁS: DARREN HEATH

Ritmo 10/10. Michael es el mejor en Mónaco. ¡Dobla a Badoer tras apenas nueve vueltas!
Táctica 7/10. La estrategia normal de una parada –nada del otro mundo.
Suerte 5/10. DC rompe el motor; problemas de suspensión para Mika.

2000: Ferrari F1-2000, Campeón del Mundo, 108 puntos

36

MELBOURNE (AUSTRALIA), 12 MARZO
Tiempo Bueno
Promedio carrera 196,254 km/h
Podio Barrichello 2º (Ferrari), Ralf Schumacher 3º (Williams-BMW)
Parrilla 3º
Carrera Los dos McLaren, en cabeza desde que se apagan las luces. Pero Coulthard rompe el motor tras 11 vueltas. Y lo mismo le ocurre a Hakkinen 7 giros después.
Ritmo 7/10. Sin los McLaren, nadie amenaza a Schumacher.
Táctica 7/10. Nada especial.
Suerte 8/10. Los McLaren no eran fiables... pero eran líderes.

37

INTERLAGOS (BRASIL), 26 ABRIL
Tiempo Bueno
Promedio carrera 200,403 km/h
Podio Fisichella 2º (Benetton-Playlife), Frentzen 3º (Jordan-Mugen Honda)
Parrilla 3º
Carrera Gana un puesto en la salida y otro en la vuelta 2, al pasar a Hakkinen –que abandona tras 30 giros. Schumi pone rumbo a otra victoria, pese a ralentizar mucho hacia el final por problemas de motor.
Ritmo 8/10. Véase arriba y abajo.
Táctica 10/10. Desde el muro le indican cómo pilotar (más lento o rápido) durante las últimas vueltas, por problemas de presión de aceite.
Suerte 9/10. Su motor podría haber cedido en cualquier momento.

38

IMOLA (SAN MARINO), 9 MARZO
Tiempo Cubierto
Promedio carrera 200,043 km/h
Podio Hakkinen 2º (McLaren-Mercedes), Coulthard 3º (McLaren-Mercedes)
Parrilla 2º
Carrera Hakkinen está en cabeza tras la salida y el primer pitstop, que resulta pésimo para Michael. Schumi pospone su segunda parada todo lo posible... y sale de boxes por delante de Hakkinen.
Ritmo 8/10. Mika y Michael giran en otra órbita.
Táctica 9/10. Retrasar el segundo pitstop le da ventaja.
Suerte 0/10. Ninguna.

39

NURBURGRING (EUROPA), 21 MAYO
Tiempo Lluvia
Promedio carrera 179,540 km/h
Podio Hakkinen 2º (McLaren-Mercedes), Coulthard 3º (McLaren-Mercedes)
Parrilla 2º
Carrera Hakkinen y Schumacher, en cabeza en la primera curva. El alemán pasa al finlandés cuando empieza a llover en la vuelta 10. Hakkinen recupera el liderato en la 36, mientras Schumi está en boxes y él sigue en pista, aumentando su ventaja... pero no logra mantenerla tras su segunda parada.
Ritmo 9/10. Realmente majestuoso en mojado, como siempre.
Táctica 6/10. Hakkinen acertó manteniéndose en pista.
Suerte 7/10. Si los mecánicos de McLaren hubiesen sido un par de segundos más veloces...

40

MONTREAL (CANADÁ), 18 JUNIO
Tiempo Lluvia
Promedio carrera 180,849 km/h
Podio Barrichello 2º (Ferrari), Fisichella 3º (Benetton-Playlife)
Parrilla Pole
Carrera Schumi toma el mando de entrada. Barrichello no constituye amenaza alguna, y gana la carrera pese a un problema mecánico durante las últimas vueltas.
Ritmo 7/10. Todo bajo control, incluso hacia el final.
Táctica 8/10. Barrichello cubre a ▶



>Inglaterra 98
¿Su victoria más 'fresca'? Recibió el banderazo en el pitlane. ¡En serio!

su jefe de filas al final de la carrera.
Suerte 6/10. A Coulthard, segundo en parrilla, le cae un stop-go.

41

MONZA (ITALIA), 10 SEPTIEMBRE
Tiempo Bueno
Promedio carrera 210,286 km/h
Podio Hakkinen 2º (McLaren-Mercedes), Ralf Schumacher 3º (Williams-BMW)
Parrilla Pole
Carrera Schumi domina desde la salida –pero la carrera es eclipsada por la muerte del comisario Paolo Gislimberti, en la primera vuelta.
Ritmo 9/10. El más veloz en pista.
Táctica 7/10. Nada especial.
Suerte 0/10. Ninguna.
Balance Michael iguala el total de 41 victorias de Ayrton Senna.

42

INDIANÁPOLIS (EE.UU.), 24 SEPTIEMBRE
Tiempo Cubierto, lluvia
Promedio carrera 190,229 km/h
Podio Barrichello 2º (Ferrari), Frentzen 3º (Jordan-Mugen Honda)
Parrilla Pole
Carrera Coulthard es primero pero Schumi le supera en la vuelta 7. Hakkinen hace lo propio acto seguido. Gracias a la lluvia y a la rotura de motor de Mika, Schumi vence el primer GP en Indy.
Ritmo 8/10. Un gran adelantamiento a Coulthard.
Táctica 8/10. Schumi no cambia a gomas de seco demasiado pronto y gana tiempo.
Suerte 10/10. Hace un trompo (¡quizá por aburrimiento!) pero consigue controlar la situación.

43

(Véase derecha)

44

SEPANG (MALASIA), 22 OCTUBRE
Tiempo Bueno
Promedio carrera 194,199 km/h
Podio Coulthard 2º (McLaren-Mercedes), Barrichello 3º (Ferrari)
Parrilla Pole
Carrera Hakkinen se salta la salida y recibe un stop-go. Schumi retrasa mucho el repostaje y sale de boxes delante de Coulthard. Se acabó.



Imola 2000: El pulso con Mika cae del lado de Schumi. Como el título.

Ritmo 9/10. Bonita lucha hacia el final –DC acaba a sólo 0,7s.
Táctica 9/10. Un turno largo permite a Schumi adelantar a Coulthard en boxes.
Suerte 0/10. Ninguna.

2001: Ferrari F2001 –campeonato aún en juego...

45

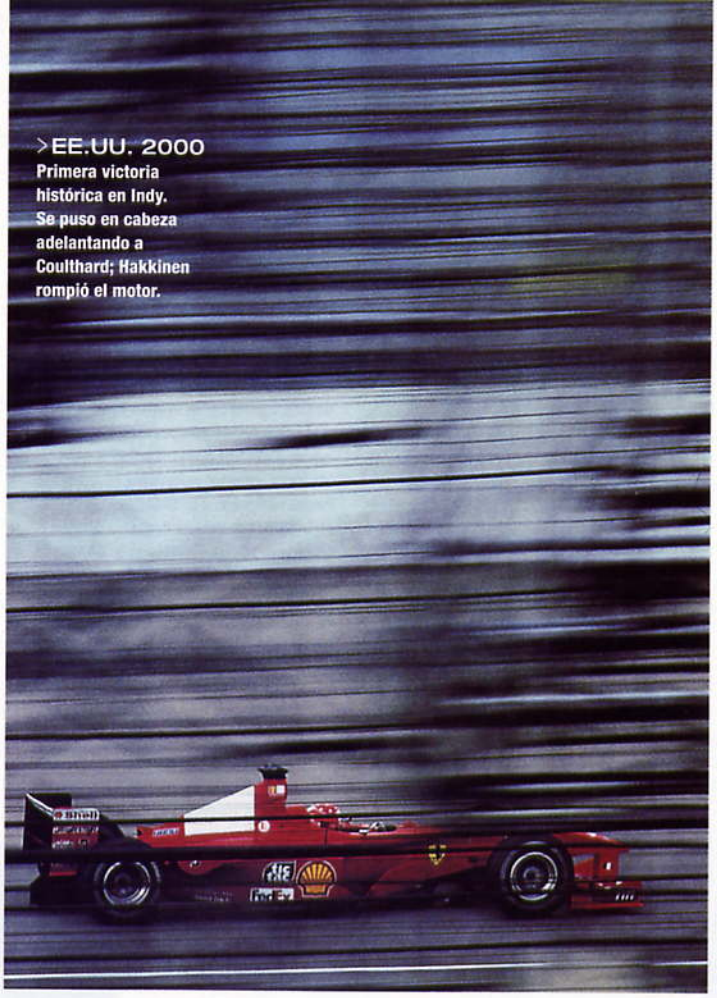
MELBOURNE (AUSTRALIA), 4 MARZO
Tiempo Bueno
Promedio carrera 187,465 km/h
Podio Barrichello 2º (Ferrari), Hakkinen 3º (McLaren-Mercedes)
Parrilla Pole
Carrera Schumi empieza 2001 donde lo dejó en 2000, ganando de punta a punta. Genial.
Ritmo 9/10. Simplemente, el más rápido de la jornada –de lejos.
Táctica 7/10. Estrategia de carrera bastante estándar.
Suerte 0/10. Ninguna.

46

SEPANG (MALASIA), 18 MARZO
Tiempo Lluvia
Promedio carrera 170,031 km/h
Podio Barrichello 2º (Ferrari), Ralf Schumacher 3º (Williams-BMW)
Parrilla Pole
Carrera Schumi rueda último tras el chaparrón por un problema en boxes, pero consigue no ser doblado por el Safety Car. Luego los adelanta a todos en mojado.
Ritmo 10/10. Devastador, dadas las condiciones –algunos hablaban de un 'realce' de tracción...
Táctica 10/10. ¿Intermedios bajo esta tormenta? ¡Valiente decisión!
Suerte 10/10. Vuelve a la pista justo delante del Safety Car y no pierde la vuelta del líder.

47

CIRCUIT DE CATALUNYA (ESPAÑA), 29 ABRIL
Tiempo Bueno
Promedio carrera 202,592 km/h
Podio Montoya 2º (Williams-BMW), Villeneuve 3º (BAR-Honda)
Parrilla Pole
Carrera Michael rueda en cabeza, pero nota vibraciones extrañas y opta por ralentizar. Mika le pasa tras su segundo pitstop. Schumi gira cuatro segundos por vuelta más lento, pero el embrague de Mika cede en la última vuelta, regalándole el triunfo.
Ritmo 4/10. Las vibraciones, procedentes de los neumáticos, impidieron a Schumi luchar.
Táctica 7/10. Dos paradas es la estrategia adecuada en el día del retorno del control de tracción y otros *gizmos*.
Suerte 10/10. Gana gracias al abandono de Mika, a cinco curvas de la meta.



>EE.UU. 2000
Primera victoria histórica en Indy. Se puso en cabeza adelantando a Coulthard; Hakkinen rompió el motor.

48

MONTE CARLO (MÓNACO), 27 MAYO
Tiempo Cálido y soleado
Promedio carrera 146,882 km/h
Podio Barrichello 2º (Ferrari), Irvine 3º (Jaguar-Cosworth)
Parrilla 2º
Carrera El poleman Coulthard no arranca en la preparrilla y sale último; Hakkinen empieza a sufrir problemas en la vuelta 13, cuando presionaba a Schumi. A partir de aquí, carrera sin mayores complicaciones para Ferrari.
Ritmo 6/10. Coulthard le birla una pole vital; el domingo, con los McLaren noqueados, Schumi no necesita exprimirse a fondo.
Táctica 5/10. Sin McLarens, el único pitstop es de rigor.
Suerte 9/10. Habría costado lo suyo batir a este Coulthard y resistir a este Hakkinen...

49

NURBURGRING (EUROPA), 24 JUNIO
Tiempo Cálido y soleado
Promedio carrera 204,154 km/h
Podio Montoya 2º (Williams-BMW), Coulthard 3º (McLaren-Mercedes)
Parrilla Pole
Carrera En la salida, desplaza a su hermano Ralf contra el muro; éste levanta y Michael es líder. Ruedan pegados y, en la vuelta 28, ambos entran al alimón a repostar. Michael sale ganador de este 'duelo', y a Ralf le cae un stop-go por cruzar la raya blanca al salir del pitlane. Se acabó.
Ritmo 8/10. Pole autoritaria; en carrera corre lo justo en cada fase.
Táctica 8/10. Ferrari plantea sus dos pitstops sobre los de Williams.
Suerte 5/10. Michael 'pierde' el muleto en el proceso de formación de parrilla. A Ralf le cortan las alas, sí, pero Schumi ya le sacaba 6s.

50

MAGNY-COURS (FRANCIA), 1 JULIO
Tiempo Cálido y soleado
Promedio carrera 196,213 km/h
Podio Ralf Schumacher 2º (Williams-BMW), Barrichello 3º (Ferrari)
Parrilla 2º
Carrera El poleman Ralf es primero, por delante de Schumi. Éste se hace con el liderato tras el primer pitstop y se escapa en cabeza.
Ritmo 8/10. Batido en parrilla, pero un rodillo en carrera.
Táctica 9/10. Ferrari 'marca' los dos pitstops de Ralf, haciendo entrar a Michael una vuelta después que el Williams. Perfecto.
Suerte 6/10. Problemas de Ralf en el primer pitstop y con el segundo juego le favorecen.

Actualizado hasta el GP de Gran Bretaña 2001. Véase lo sucedido en Alemania en la página 85 y ss.



>Japón 2000
Sueño hecho realidad. Michael vence a Hakkinen cara a cara en Suzuka y gana el título para Ferrari.

>43

LA ELECCIÓN DE MICHAEL
SUZUKA (JAPÓN), 8 OCTUBRE

Tiempo Frío, lluvia
Promedio carrera 207,316 km/h
Podio Hakkinen 2º (McLaren-Mercedes), Coulthard 3º (McLaren-Mercedes)
Parrilla Pole
Carrera Hakkinen se sitúa primero en la salida y mantiene la posición despues de los primeros pitstops. Luego llueve y Schumi enjuga la diferencia. Michael sale primero de boxes tras su segundo pitstop.
Michael dice "Es la mayor emoción que he experimentado en mi carrera deportiva. Todo un alivio".
***F1 Racing* dice** Estupenda batalla entre los dos pilotos más grandes de los últimos tres años.
Ritmo 10/10. El mejor en mojado.
Táctica 10/10. Gran maniobra en boxes.
Suerte 6/10. ¿Lo habría logrado sin lluvia?
Balance Michael vence su tercer título de pilotos, y Ferrari el primero desde 1979.

STEVEN TEE/LAT

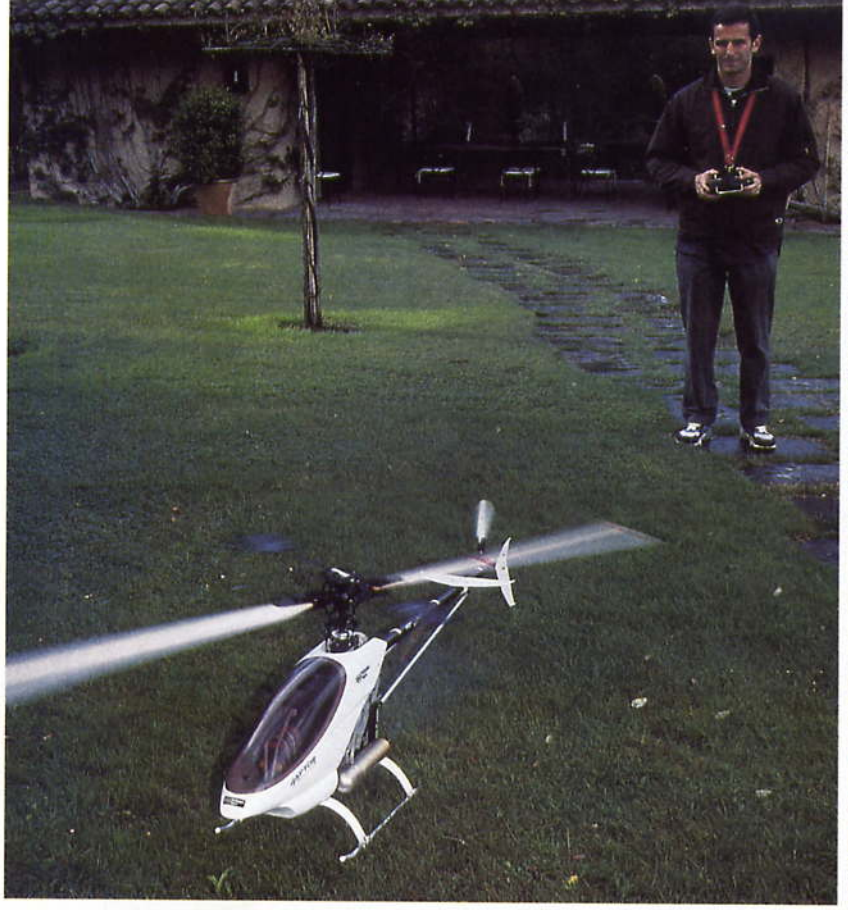


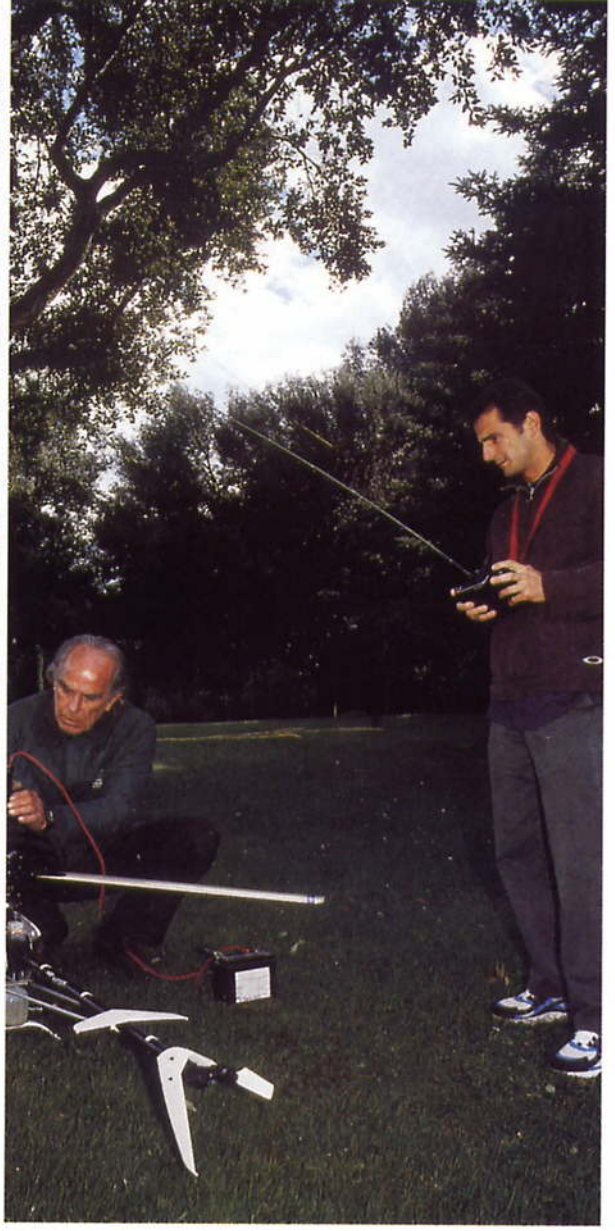
El domador del gato

De la Rosa está más tranquilo, juega con helicópteros de radiocontrol, corre mejor y se siente querido por su gente, que más se puede pedir. ¿Ganar?

Texto: Xavier Guillén, **fotografía:** Alain Richaud y LAT









Suerte de su padre, Jaime, que armado de paciencia ha rescatado los helicóteros y los ha reparado cuando se han precipitado al vacío.

Falta mucho tiempo para pronunciar esta palabra, ni siquiera cómo un pronóstico probable, pero el piloto español ha alcanzado un grado de madurez dentro de Jaguar que le permite afrontar el futuro con optimismo y sobre todo sin los agobios vividos en el pasado. Atrás queda el debut accidentado del Gran Premio de España y un sinfín de fallos mecánicos que lo han dejado fuera de combate en más ocasiones de las deseadas. De la Rosa atraviesa un momento dulce, lo necesitaba."Estoy muy contento, por que para mí supone estar en un equipo más competitivo que Arrows, después de varias carambolas, he llegado a un equipo mejor. Dentro no me he sentido presionado, Rahal y Lauda me han apoyado a tope, el ambiente es bueno, de empuje, de ambición, de ganas, de ilusión, porque por primera vez la gente en fábrica, ve un equipo que empieza a estar bien organizado. La consigna es algo así como 'hay que hacer que esto vaya más rápido' Eso es bueno a todos los niveles; en producción, en diseño, en los test ... cuando me incorporé, el equipo de

"ESTOY MUY CONTENTO, DESPUÉS DE VARIAS CARAMBOLAS HE LLEGADO A UN EQUIPO MEJOR"

pruebas era un auténtico... no desastre, pero si muy desorganizado, gente nueva que se habían unido por primera vez para trabajar juntos. El equipo de test funciona hoy bastante bien y es un ejemplo de todo lo demás".

Jaguar descansa sobre un inmenso volcán, personifica la gran esperanza inglesa de crear su mito nacional, su Ferrari. Por eso siempre está en el centro de todas las críticas. Resulta complicado evolucionar con excesiva presión, tanto para los integrantes del equipo, como para los pilotos. Pedro, afortunadamente, ha gozado de buena prensa en los círculos ingleses, pero no debe descuidarse, en el 2.002 el nivel de exigencia será muy alto. Lo cierto es que, poco a poco, se van aclarando las cosas, el equipo goza de estabilidad y han pasado a un segundo plano las maniobras para robar pilotos y técnicos a golpe de talonario. El reloj cuenta el tiempo, pero a sesenta segundos por minuto, no al ritmo que marca la cotización de la libra esterlina. Está claro que Newey no vendrá, el monoplaza fetén no se compra de la noche a la mañana y como Pedro ha dicho en más de una ocasión, son más importantes los equipos que no las individualidades. Así que ellos sólos se deben espabilar para crear un monoplaza rápido, fiable y potente. Así lo han hecho, con más o menos acierto, Williams, Ferrari y McLaren, ¿por qué no puede conseguirlo también Jaguar, por sus propios medios? Pedro ha vivido en primera persona la transformación, desde el equipo de pruebas, hasta la reestructuración de la fábrica. La capacidad de reacción y el control que existe ahora, destacan por encima de todas las cosas.

"A mi, lo que más me esta gustando son las mejoras que estamos probando cada día en el coche, la reacción del

Entre el mar de Mallorca y la casa de sus padres en Cardedeu, Pedro se relaja con sus 'juguetes' .

equipo, independientemente de que las cosas que probamos funcionen o no, porque muchas no van mejor, hay mucho trabajo de prueba-error, la cantidad de piezas nuevas que hemos probado, sobre todo a nivel aerodinámico, es alucinante. Eso dice mucho en favor del equipo y luego a nivel mecánico también hemos trabajado a fondo, diferentes geometrías, amortiguadores, brazos de suspensión ... prácticamente el coche que yo llevé la primera vez, a principios de marzo no tiene nada que ver con el de ahora. Nada que ver el coche, ni que decir tiene los neumáticos. A veces tienes tantas cosas para probar entre neumáticos, aerodinámica y motor (que ha mejorado mucho) que es más importante tener una sola respuesta, que no veinte medias respuestas. Es preferible concentrarte en pocas cosas, lo que ocurre es que tienes tanta ilusión por mejorar, que en ocasiones pruebas algo y quieres decir que va bien cuando en realidad no es así. Es preferible montar algo nuevo y luego la pieza correspondiente estándar y analizar que ocurre. Es algo así como ir sin prisa, pero sin pausa".

"El equipo está mucho mejor organizado, y a nivel de equipo de carreras y de fábrica, esto se nota. Es un trabajo lento, que no está acabado, pero se nota muchísimo, la reestructuración que se ha llevado a cabo se palpa. Jaguar aún no está al 100 por 100 del rendimiento que es capaz de ofrecer. Es un trabajo que está realizando Bobby Rahal, principalmente, y que necesita más tiempo. Que la gente no se piense que ya está todo solucionado.

El trabajo de Rahal y Lauda, todavía no se puede juzgar, es muy precipitado. Hasta el año que viene, cuando el coche ya será totalmente de los dos, no creo que sea justo verter críticas sobre ellos. La gente está siendo muy dura con Rahal, y cuando él llegó, se encontró ya con un coche acabado. Está poniendo parches a un coche que era muy malo, ►



"ES PRONTO PARA JUZGAR EL TRABAJO DE RAHAL Y LAUDA, SE HAN ENCONTRADO UN COCHE LENTO QUE ESTÁN MEJORANDO"







Acabará la temporada y finalizará también el estado civil acutal de soltería. De La Rosa se casa en noviembre con Reyes.

de entrada, y que paso a paso, ha ido mejorando. Hay que saber cuando se puede y cuando no criticar a alguien. Igual que a mí, puede ser un poco injusto, yo llego a mitad de temporada, sabes, y de repente se me pone la soga al cuello".

Hasta el gran premio de Hungría, Pedro había sumado un punto. No es mucho pero quizás tampoco se pueda decir que sea un bagaje escaso. Irvine, únicamente puntuó una vez, esó sí fue el valioso podium de Mónaco. El objetivo principal en lo que resta de campeonato es volver a puntuar, escalar posiciones y sentar las bases del R3, el monoplaza que utilizará en el 2.002. La cura de humildad se ha extendido como una balsa de aceite en todos los estamentos de Jaguar que ha contemplado el éxito de demasiados rivales, la escudería ha recibido palos de Sauber, Jordan, BAR e incluso de Prost. Por eso, la modestia preside todas las intenciones futuras y Pedro no es una excepción.

"Quiero puntuar de nuevo. No me planteo mas que uno o dos puntos, quiero ser realista, si puntuamos otra vez será un

"QUIERO PUNTUAR DE NUEVO. NO ME PLANTEO MAS QUE UNO O DOS, QUIERO SER REALISTA, SI PUNTUAMOS OTRA VEZ SERA UN EXITO"

éxito. Está difícil, hay tres equipos, son seis coches y si acaban no tienes opción, lo que nosotros podemos pensar es en puntuar si alguno de ellos no acaba, porque por lógica es imposible. Ahora hay que intentar convertirse en el cuarto equipo y aprovechar un fallo de los otros. El cuarto equipo, no el sexto, es un poco el objetivo de cara a final de temporada y también recortar la diferencia respecto a la pole. Todo lo que recortemos a final de año, será bueno para empezar con un coche competitivo la próxima temporada. No podemos dejar que escuderías como Sauber, Jordan o Bar nos ganen que es lo que está pasando esta temporada. Son equipos no tan oficiales como nosotros, en el sentido de que Sauber lleva un motor cliente y Jordan y BAR tienen apoyo de Honda, pero sólo a nivel motorista"

La cara de Pedro se tuerce cuando pronuncia los nombres de Jordan, Bar y Sauber, sobre todo de Sauber. No es para menos, los suizos, con menos dinero, sin grandes divos y nadando contra corriente han triunfado este año. Les ha bastado un joven despreciado por McLaren (Nick Heidfeld) y un imberbe (Kimi Räikkonen) al que los prohombres del padock han mirado por encima del hombro, para colocar patas arriba toda la inversión multimillonaria de los demás. De todas maneras, en el rostro de De la Rosa se intuye la confianza de que esta situación cambiará.

La aspiración de Jaguar pasa por reducir ese segundo, segundo y medio que un fin de semana sí, y el otro también, los separa de la cabeza. Seguramente, los días de calma y tranquilidad que están promoviendo la pareja Rahal-Lauda son un buen medicamento para curar la mala



El R2 ha mejorado sustancialmente, sobre todo a nivel aerodinámico, el punto más débil y en el que se debe trabajar mucho más.

salud que ha acechado a la escudería. Pedro, en cierta manera, ha dejado de ser una artista invitado para convertirse en el domador del gato, del R2, que tantos malos ratos le ha hecho pasar. Sin duda, Williams és un ejemplo a seguir, ellos nunca han tenido prisa, pero al final consiguen ser los más rápidos.

"Hoy Williams es el mejor coche de Michelin, nosotros siempre nos comparamos con ellos. Apuestan por un neumático más duro, nosotros siempre somos más arriesgados por nuestra posición habitual de parrilla. Un neumático más blando te puede suponer dos o tres posiciones que de otra manera no conseguirías, ellos como están mas arriba pues piensan más en estrategias de carrera que en calificación, ya que siempre están entre el primero y el cuarto.

El rendimiento que están consiguiendo este año es sorprendente para todos. Por Williams, por BMW y por Michelin. Para BMW es su segundo año y ya están ganando carreras, para Michelin su segunda temporada y ahí están.

Yo pronostiqué a principios de año que ganarían una carrera, ya llevan tres y podían haber ganado más. Son la revelación. Es el ejemplo de que si se hacen bien las cosas, se puede estar arriba, no sólo los dos de siempre, hay espacio para más. Ahora mismo, Jaguar no tiene opción de ganar ninguna carrera solo de puntuar. Creo que la clave de todo es la continuidad y el trabajo. El coche aerodinámicamente debe progresar mucho, más que del motor, aunque estemos 30 caballos por debajo de BMW. Esta diferencia significa tres o cuatro décimas, cómo máximo. Ahora estamos a mucha más distancia. Cuando la aerodinámica mejore y estemos a 3 o 4 décimas de Williams entonces será cuando actuaremos sobre el motor. Creo que 30 caballos más en un motor de F1 que ya está a un gran nivel, puede suponer mucho dinero y mucho trabajo. En cambio si tu inviertes más dinero en aerodinámica, se consiguen resultados a corto plazo. Es una inversión más rentable".

"NO PODEMOS DEJAR QUE ESCUDERÍAS COMO SAUBER, JORDAN O BAR NOS GANEN QUE ES LO QUE ESTÁ PASANDO"

Cuando nos comenta sus impresiones, está a punto de tomar el avión para disfrutar de las dos semanas preceptivas de vacaciones en Mallorca. Tiempo para dedicar a su familia, sus amigos y su novia Reyes. Ha llegado a la cita de F1 Racing vestido con ropa deportiva, a la última moda, casi como un 'bollycao' y tostado por el sol. Está en forma, incluso ha recuperado su antigua pasión por los vehículos de radio control. Unos días antes asistimos a la puesta en marcha de uno de sus ingenios voladores. Bueno, suyo no, de su padre, que pacientemente lo descolgó de una estantería, lo revisó y lo puso en orden de marcha. Y no una vez, sino dos, porque el bueno de Pedro, en el primer vuelo aterrizó en la piscina, en lugar ▶

de en el suelo, gajes del oficio.

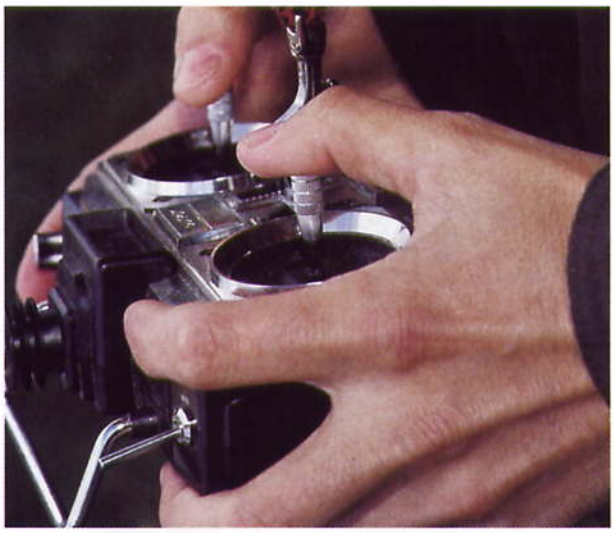
"Desde pequeño he tenido pasión por la competición. A los nueve años comenzé con los coches teledirigidos, mi padre es un apasionado de los helicópteros de radiocontrol, y aunque yo le pedí un kart, en lugar del kart me compró un coche de radiocontrol. El primer año sólo entrenaba y corrí una carrera en Premià de Dalt (Barcelona) A partir de los diez años y hasta los quince me dediqué de forma seria.

En 1983 y 1984 me proclamé campeón de Europa en Laussane y Suecia. En el 86 fui subcampeón del mundo, en Grenoble, pero la última carrera me aburrí, lo que quería era competir, ya no era un hobby sino una pasión. Los helicópteros me gustaban, pero prácticamete desde el 86 no he cogido ninguno. Pero hace poco tiempo, mi padre se volvió a poner manos a la obra, desenpolvó los helicópteros y le dije que me prestara uno, lo quería probar de nuevo. Son más complicados de montar que un coche, sobre todo mecánicamente. Incorporan un motor de 12 cc que entrega entre 1.6 y 1.9 caballos de potencia. Es muy bonito pilotarlos, produce mucha satisfacción porque es realmente muy difícil, debes controlar la cola del aparato, el gas, la altura. Exige mucha precisión, como la de un piloto, el helicóptero es más sensible que un coche o una moto, lo que pasa es que cuando sufres un accidente se acabó todo, pues queda destripado. Te espera una semana para reconstruirlo ....

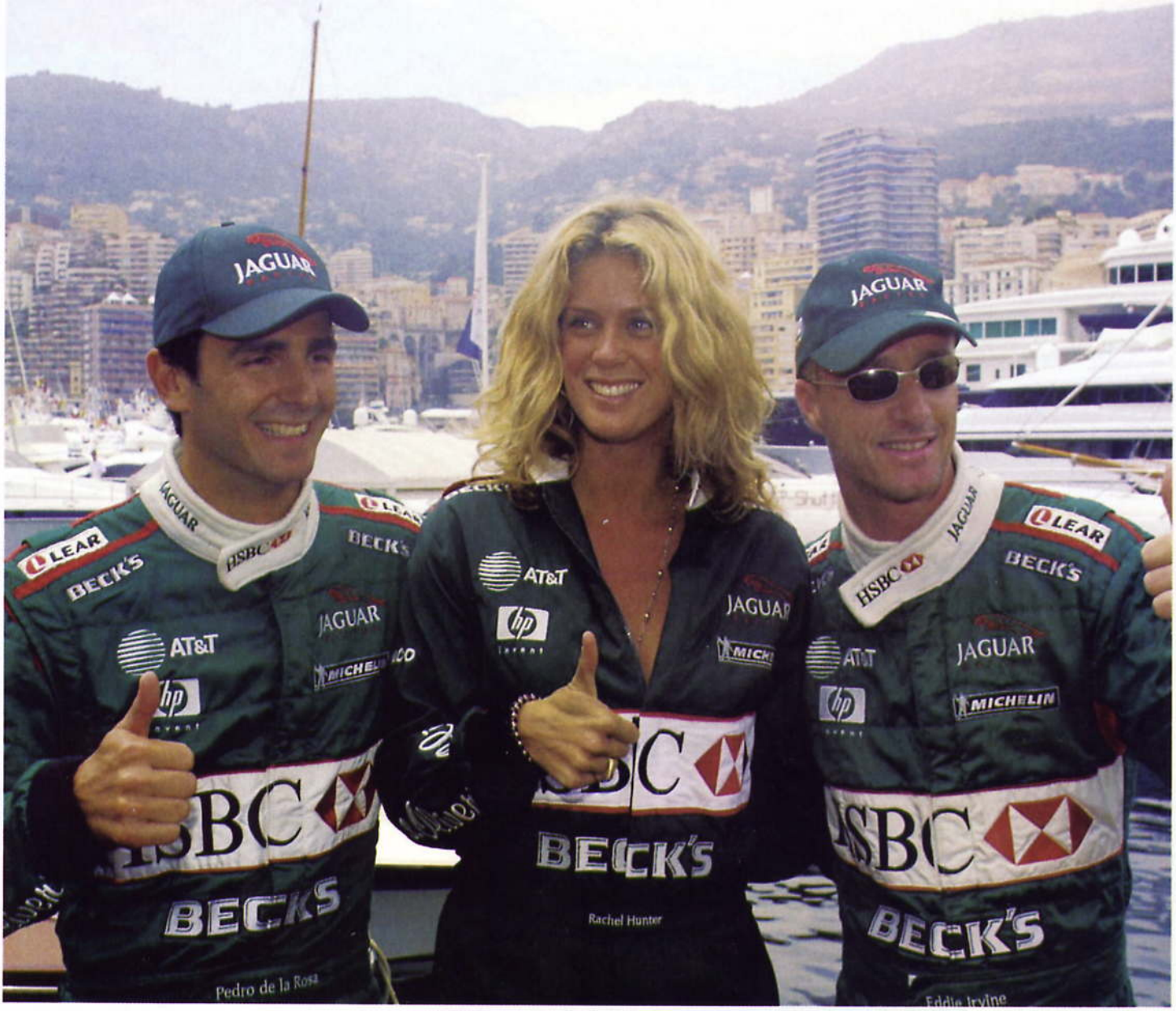
Son difíciles de pilotar, hay que tener mucho tacto y sobre todo que no se te caiga a la piscina como me pasó a mí".

Ahora le gusta más divertirse con los helicópteros, que con los vehículos que fue campeón. Seguramente, al regreso de las vacaciones no le quedará mucho tiempo para jugar.

El final de temporada va a ser muy duro, aunque en el mes de noviembre vendrá de nuevo la calma. Calma deportiva, pero cambio de estatus personal, porque será el mes de su boda con Reyes. Existen muchas teorías sobre la influencia de la vida privada en el rendimiento de los deportistas. Algunos entrenadores de futbol prohiben a sus jugadores convivir con sus compañeras durante las concentraciones, otros muy al contrario, lo alientan. En el mundo del motor, en general, nadie presta atención a esta circunstancia, la presión es tan grande en los entrenamientos y en la pista, que ningún preparador físico ni psicólogo ha aportado hasta la fecha ninguna consideración de importancia sobre este aspecto. Ni siquiera los preparativos de una boda, con todas las complicaciones que acarrea, le quitan el sueño a De la Rosa, ni tampoco las ganas de correr claro. "No creo que vaya a correr menos, vaya, seguro. (N.R.Casi se ofende por la pregunta) Eso que apuntan algunos es una mentira como una catedral. Creo que no voy a ir más o menos rápido por estar casado, o por tener un hijo incluso, sabes. No pienso que por una razón de este tipo vaya a levantar el pie del acelerador. El claro ejemplo es el de Michael o el de Häkkinen. Pero vaya, tampoco voy a tener un hijo ahora". Le preguntamos a Pedro si está completamente seguro, detiene el discurso, mira hacia todos los lados, dibuja una sonrisa que finalmente estalla en carjadas. "Bueno, eso nunca se sabe con seguridad, es evidente".







El 'playboy' del equipo

Irvine es muy trabajador y pone en práctica todas las estrategias que aprendió al lado de Schumacher y Ferrari, la referencia del irlandés.

En tres ocasiones sobre doce carreras, Pedro se ha clasificado mejor que Eddie Irvine.

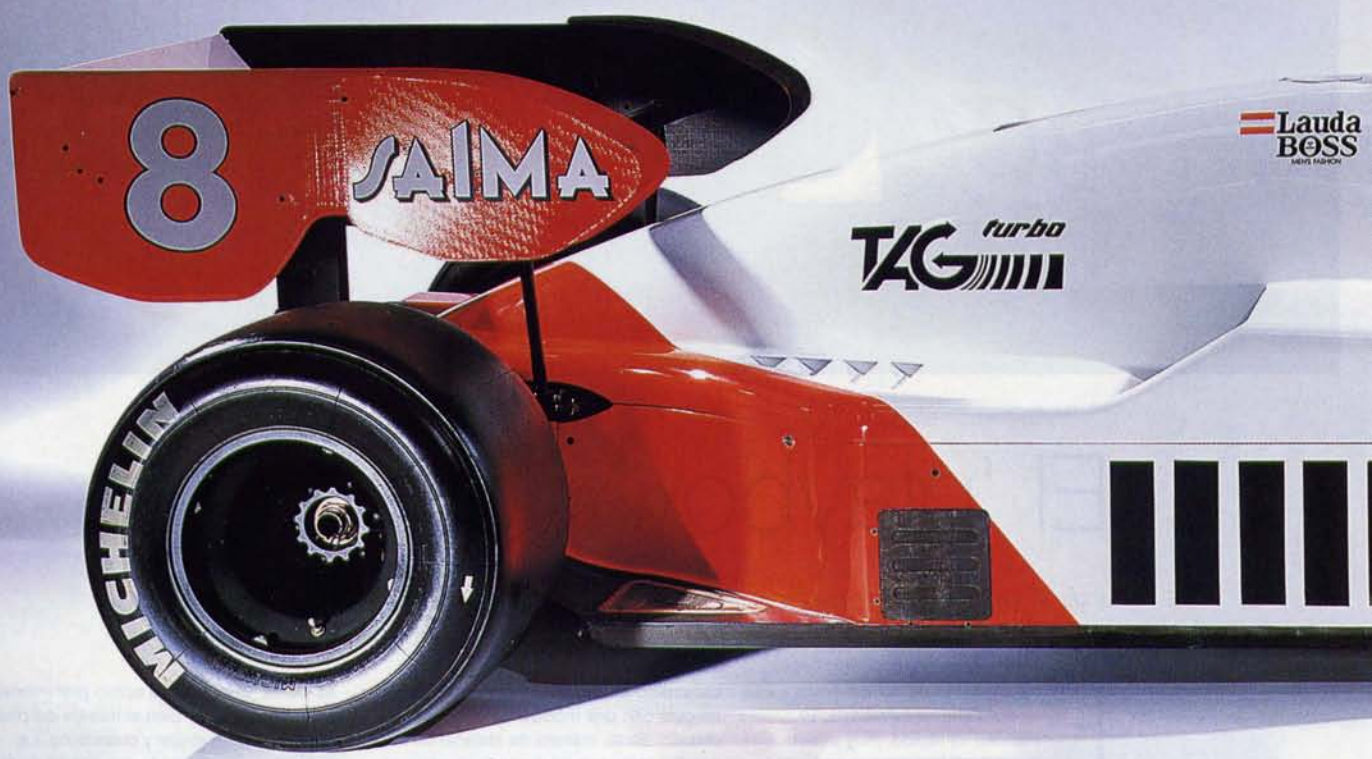
El compañero de equipo Eddie Irvine es su punto de referencia. El irlandés va rápido, muy rápido, aunque en tres ocasiones De la Rosa lo ha superado en entrenamientos. Fue compañero de Schumacher por quien muestra una tremenda admiración profesional, ya que ha aplicado en Jaguar el sistema de trabajo que él vio desarrollar al alemán en la escudería italiana. Irvine es un tipo peculiar, es capaz de plantarse en un entrenamiento esperando que solucionen el problema que se haya detectado en el coche y ponerse a tomar un café con una modelo de visita en el circuito. Es su manera de alejarse de la presión, pero que nadie se equivoque es muy profesional y Pedro lo sabe.

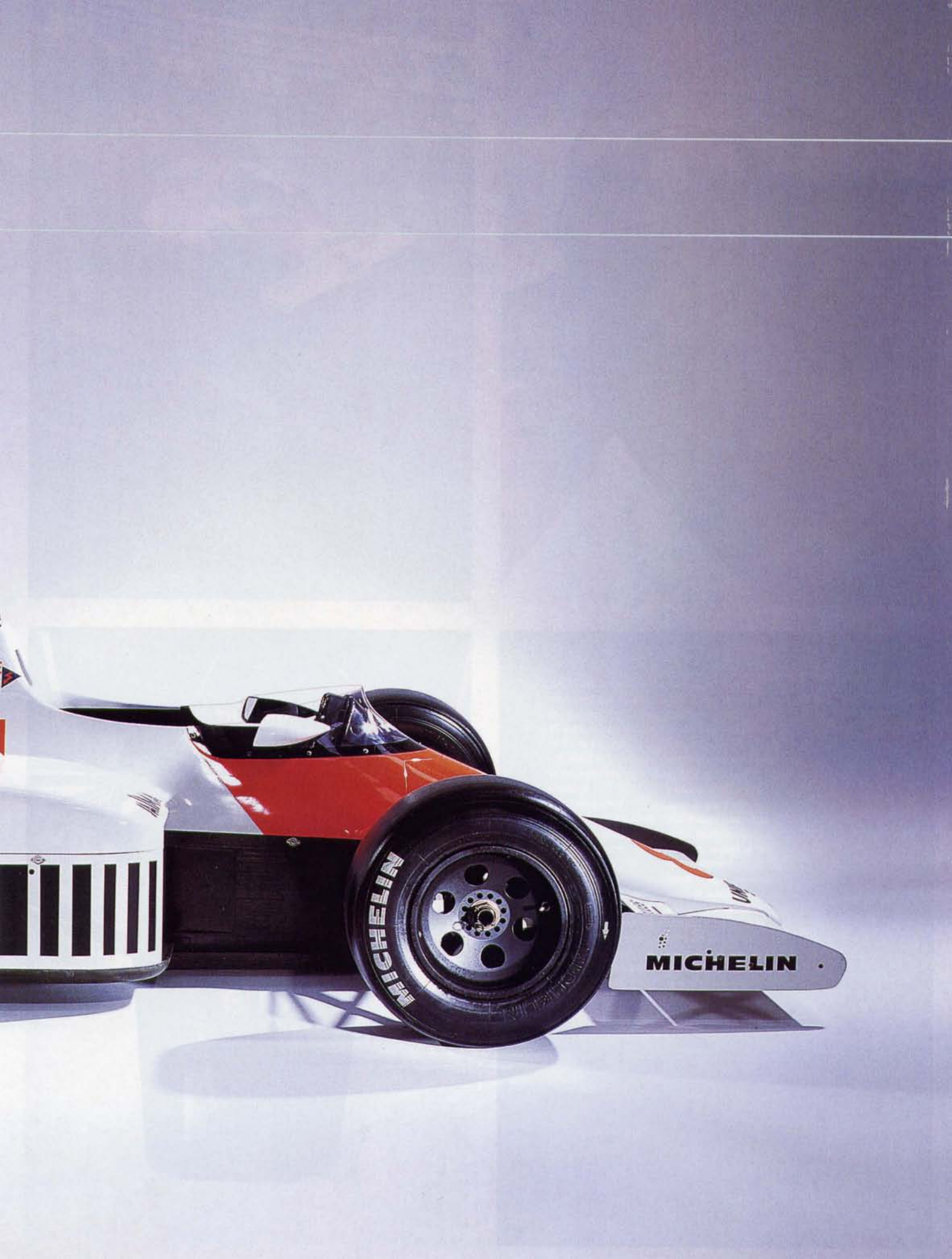
"Las relaciones son buenas. Hemos tenido nuestros piques y creo que habrá más, sabes, pero en general son buenas. Irvine tiene un carácter muy especial, es un piloto muy impulsivo, y muy trabajador. Cuando trabaja, trabaja. Es mentira el mito de que sea un vago. Irvine tiene una doble cara, por un lado su fama de playboy, que es cierta, y por otro su activo profesional, sabe separar muy bien el trabajo del placer, cuando debe trabajar y cuando no. La gente a veces se olvida que detrás de él hay un tío con mucha experiencia de F1. Más trabajador de lo que la se cree. Lo que pasa que el sabe desviar la atención muy bien" Desde luego para extraerse de la tremenda presión que se ejerce en Inglaterra sobre Jaguar es conveniente buscarse un buen truco para despejar la cabeza. Irvine lo ha encontrado, aunque no sea del agrado de sus jefes.

Pluscuamperfecto

Niki Lauda; John Barnard; un Porsche V6 financiado por Techniques d'Avant Garde –el McLaren MP4/2 de 1984 llevaba el auténtico sello de un ganador.

Texto de John Leach; **fotografías de** Tim Kent




MICHELIN
MICHELIN





(Arriba) La 'oficina' donde Niki Lauda trabajó para echarle el guante a su tercer título mundial –los otros dos los ganó con Ferrari en 1975 y 1977. (Arriba dcha.) En 1984, el gran austríaco pudo haber resuelto el título antes de no ser por un poco característico patinazo bajo la lluvia en Mónaco. Rodaba hacia una tercera plaza segura cuando dio gas demasiado pronto coronando la curva del Casino y derrapó contra el guardarraíl.

(Dcha.) El diseñador jefe de McLaren John Barnard lanzó el monocasco de fibra de carbono en F1 en 1981. Era fabricado para el equipo por la empresa norteamericana Hercules Incorporated. La fibra de carbono era más ligera y robusta que la construcción convencional en nido de abeja de aluminio y podía ser moldeada en no más de 10 piezas (un chasis de aluminio estaba integrado por 50 o más partes separadas).



> Niki Lauda: piloto

"En 1981, Ron Dennis [patrón de McLaren] no paró de presionarme [para volver a la F1 –de la que Lauda se había retirado en 1979], y su empeño hizo mi regreso mucho más sencillo. Recuerdo que su clarividencia y previsión me impresionaron.

"Dennis también elaboró un proyecto de gran envergadura cuando llegó el momento de la siguiente decisión principal –la elección del motor turbo para su coche. Optar por un motor existente o uno que ya estuviera en evolución habría supuesto depender de un fabricante. Lo que es más, el diseño McLaren habría tenido que modificarse para adaptarse al propulsor, y no al revés.

"Dennis acordó una comida con Wolfgang Porsche y yo mismo. Lo que teníamos pensado es que Porsche entrara en F1 con nosotros, con un motor costeado (al menos en parte) por Stuttgart. Pero la familia Porsche no mostraba el menor interés por invertir su propio dinero en F1.

"Dennis empezó a buscar un socio para co-financiar el negocio. Arregló una cita con Mansour Ojjeh, hijo del patrón de Techniques d'Avant Garde [sponsor de Williams en aquella época]. Yo también fui. Ojjeh obtuvo la bendición de su padre para el proyecto y se creó una empresa conjunta [TAG Turbo Engines, TTE].

"Asistir a estas reuniones –con Wolfgang Porsche y Mansour Ojjeh– representó toda mi contribución al proyecto.

"Una cosa es cierta: Barnard tuvo la idea correcta en lo que al concepto global se refiere. En cuanto a Porsche, lo que resultó más impresionante –aparte de todos los conocimientos y experiencia técnica que uno puede dar por supuestos en una empresa de ese calibre– fue la rapidez con que reaccionaron a cada nuevo problema que surgía.

"Lo ensayamos en el circuito de Porsche en Weissach en verano de 1983. Me sentí optimista de entrada, y recomendé firmemente hacerlo debutar tan pronto como fuera posible".





El MP4/2 no sólo hacía girar cabezas por su aspecto; sus frenos de carbono también llamaron la atención. Eran más ligeros y resistentes a la fatiga, y reducían las distancias de frenado hasta en un 40%.

> McLaren MP4/2-TAG – datos técnicos

MOTOR
TTE-PO1
Arquitectura
V6 (80º)
Cilindrada 1.499cc
Alimentación
Dos turbos KKK
Diámetro y carrera
82,0mm x 47,3mm
Relación de compresión 7,5:1
Potencia máxima
860CV
Régimen máximo
11.800rpm
Pistones y segmentos
Mahle y Goetze
Rodamientos Glyco
Inyectores de combustible Bosch
Sistema de inyección Bosch
Bujías Unipart
Peso 148kg

TRANSMISIÓN
Cambio
McLaren/Hewland
Marchas 5
Embrague AP
Palieres McLaren

CHASIS
Frenos McLaren
Pastillas SEP
Radiadores
McLaren/Unipart
Intercoolers [intercambiadores de calor]
McLaren/Behr
Batería Yuasa
Instrumentación
VDO

PROVEEDORES
Gasolina y aceite
Shell/Unipart
Neumáticos
Michelin

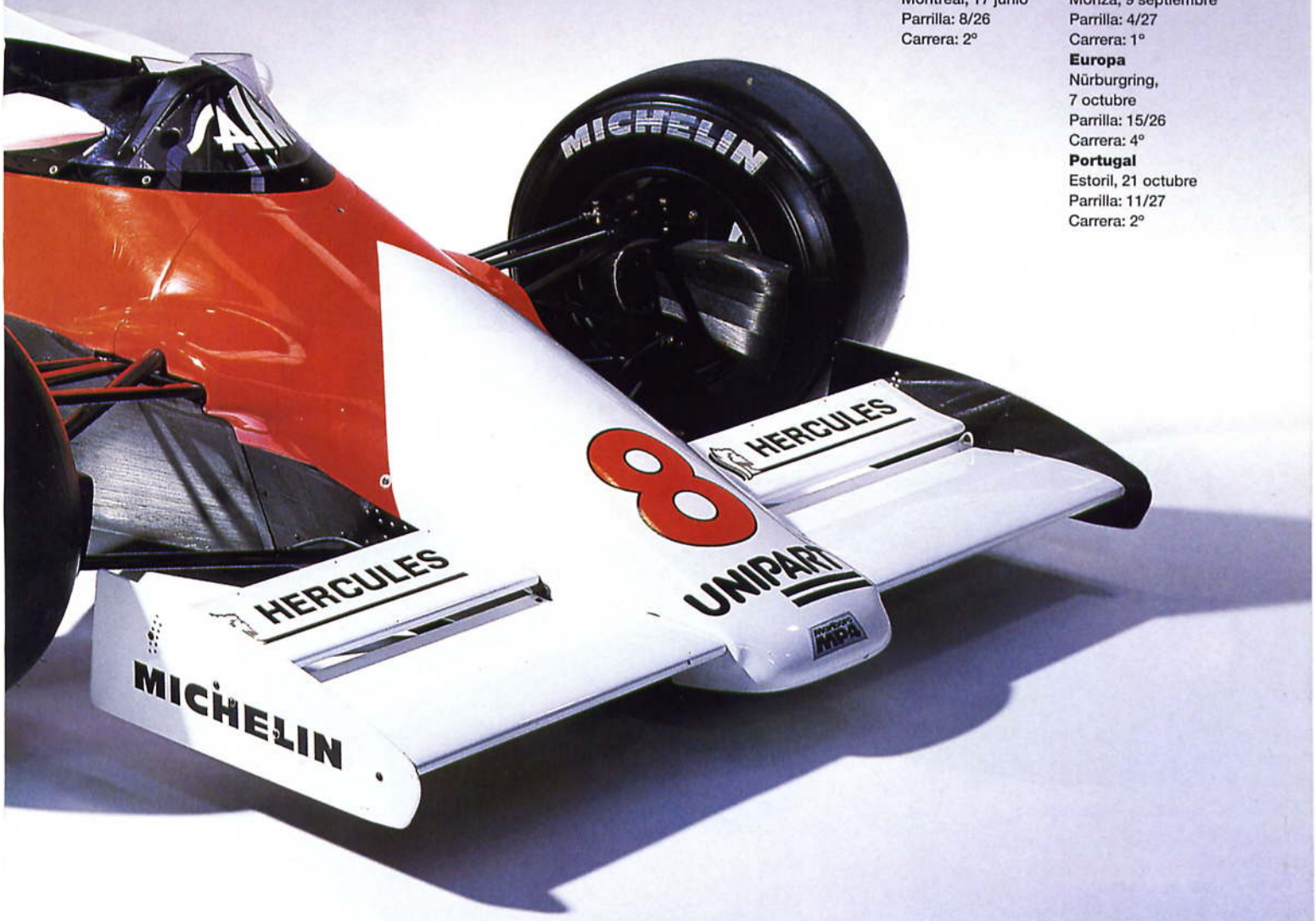
SUSPENSIÓN
Delantera Accionada por empujadores, triángulos inferiores, muelles interiores centrales
Trasera Basculantes superiores, triángulos inferiores, muelles interiores centrales
Amortiguadores
Bilstein

DIMENSIONES
Batalla 2.768mm
Vía delantera
1.816mm
Vía trasera
1.676mm
Anchura rueda delantera 279mm
Anchura rueda trasera 406mm
Depósito 220 litros
Peso total 540kg

> McLaren MP4/2-1 – historia

El MP4/2 fue el paso sucesivo al MP4/1, que corrió en 1981-83. Su diseño tuvo en cuenta la llegada del motor TAG Porsche turbo y los cambios de reglamento que fijaron un límite de consumo de 220 litros de gasolina, sin repostajes. Lauda pilotó el chasis MP4/2-1 a lo largo de la temporada, y le catapultó a su tercer título mundial. Venció a Alain Prost, su compañero, por sólo medio punto (72 a 71,5). McLaren también ganó el título de constructores.

Brasil
Jacarepagua, 25 marzo
Parrilla: 6/27
Carrera: abandono, sistema eléctrico
Suráfrica
Kyalami, 7 abril
Parrilla: 8/27
Carrera: 1º
Bélgica
Zolder, 29 abril
Parrilla: 14/27
Carrera: abandono, bomba de agua
San Marino
Imola, 6 mayo
Parrilla: 5/28
Carrera: abandono, motor
Francia
Dijon, 20 mayo
Parrilla: 9/27
Carrera: 1º
Mónaco
Monte Carlo, 3 junio
Parrilla: 8/27
Carrera: abandono, trompo
Canadá
Montreal, 17 junio
Parrilla: 8/26
Carrera: 2º
EE.UU. Este
Detroit, 24 junio
Parrilla: 10/27
Carrera: abandono, sistema eléctrico
EE.UU.
Dallas, 8 julio
Parrilla: 5/27
Carrera: abandono, accidente
Gran Bretaña
Brands Hatch, 22 julio
Parrilla: 3/27
Carrera: 1º
Alemania
Hockenheim, 5 agosto
Parrilla: 7/27
Carrera: 2º
Austria
Zeltweg, 19 agosto
Parrilla: 4/28
Carrera: 1º
Holanda
Zandvoort, 26 agosto
Parrilla: 6/27
Carrera: 2º
Italia
Monza, 9 septiembre
Parrilla: 4/27
Carrera: 1º
Europa
Nürburgring, 7 octubre
Parrilla: 15/26
Carrera: 4º
Portugal
Estoril, 21 octubre
Parrilla: 11/27
Carrera: 2º



> John Barnard: diseñador

"Recuerdo especialmente el primer test que llevamos a cabo con el MP4/2 en Paul Ricard, al sur de Francia. En seguida quedó claro que contaba con mucho agarre en la zaga. Eso siempre es buena señal. Si tienes un buen agarre atrás, tienes buena tracción y entonces puedes hacer trabajar el resto del conjunto a su alrededor.

"Diseñé el chasis para acoger el nuevo motor Porsche que nos estaban haciendo. Como este V6 turbo partía de cero, pude precisar exactamente lo que quería. Hasta entonces, los motores turbo se habían basado en bloques de serie. Éste fue el primero construido para las carreras. Dicho esto, se diseñó expresamente para un coche efecto-suelo, y los cambios de reglamento para 1984 los quitaron de en medio, de modo que no sacamos toda la ventaja que deberíamos.

"Utilicé frenos de carbono. Fuimos el primer equipo en tenerlos. Al principio, tuvimos algunos problemas para mantener las pastillas lo bastante frías, pero no desistimos y funcionaron bien.

"Uno de los escasos vicios del coche era el subviraje. Hasta Mónaco [sexta prueba de 16], estuvimos luchando con subviraje a alta y baja velocidad, así que introduje el diferencial torsen [sensible al par], que desde luego ayudaba en curvas de baja velocidad.

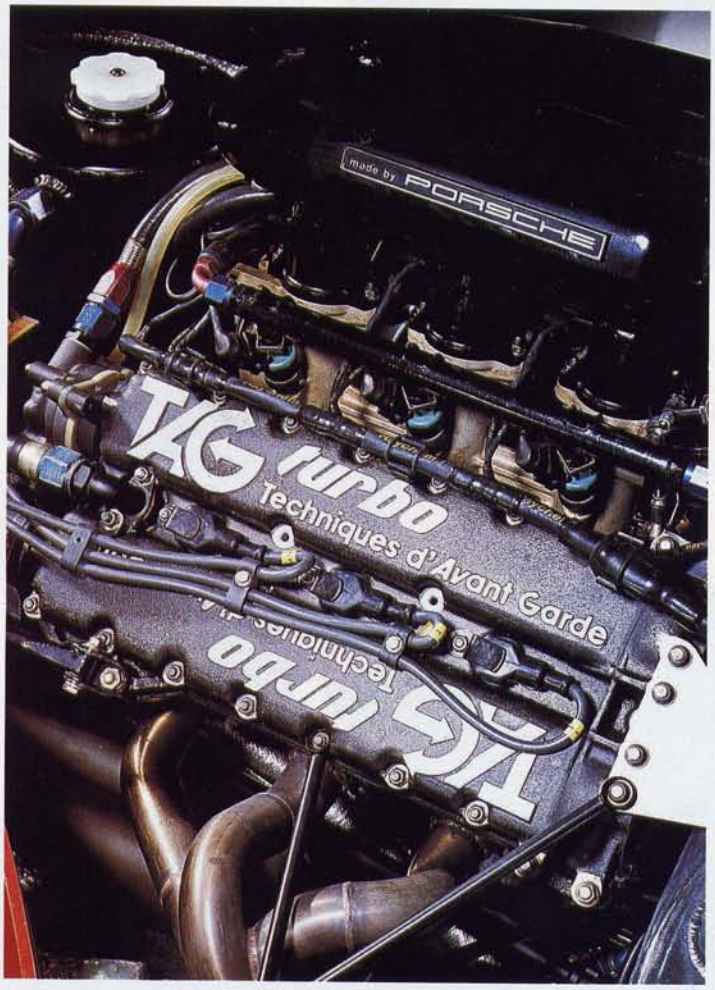
"Resultó provechoso tener dos pilotos [Niki Lauda y Alain Prost] capaces de ganar carreras. Si uno abandonaba, seguíamos estando en los puntos. Después, cuando iban codo a codo a por el campeonato, la cosa se complicó. Hubo el inevitable politiqueo, pero intenté ocuparme de ambos tan imparcialmente como pude. No me importaba quién ganara, mientras pilotara nuestro coche.

"Hacia final de temporada, mi inquietud no residía tanto en el título –ya sabíamos que estaba en el saco, sólo era cuestión de con qué piloto– sino en cómo iba a superar el MP4/2 al año siguiente. Sin duda, fue uno de mis diseños más importantes. En mi despacho tengo miniaturas de todos los coches que he creado durante los años. Hay tres que sobresalen: el Chaparral 2K Indycar de 1979, el Ferrari 640 de 1989 y el MP4/2. Son los mayores hitos de mi carrera".



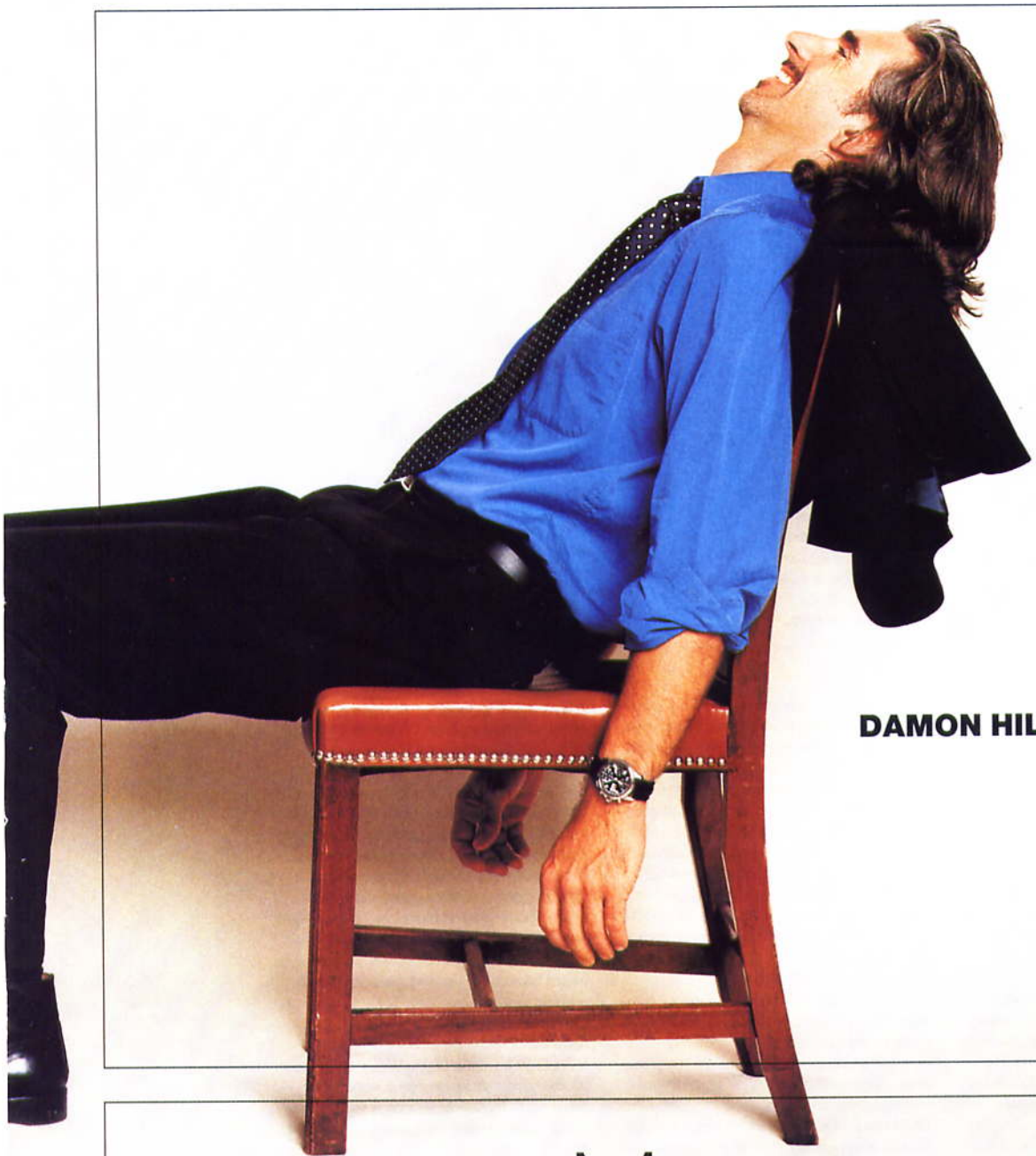


(Izda.) El problema de los coches turbo en 1984 era cómo transmitir la gran potencia de sus motores al asfalto con el menor patinaje de ruedas que fuera posible. Un camino era aumentar el apoyo aerodinámico creando superficies adicionales de alerón, compensando el aumento de resistencia que generaban con la mejora de agarre. (Abajo izda.) Puede que lo construyera Porsche, pero el tamaño de los rótulos en la carcasa del V6 dice todo cuanto hace falta saber acerca de la procedencia del dinero. La estrecha colaboración entre TAG y McLaren en el proyecto de este motor llegó a ser una asociación que perdura hasta hoy. (Abajo) El rendimiento de Lauda en calificación supuso una fuente de frustración para él y para el equipo a lo largo de la temporada (véase Historia). Sólo una vez se alineó en parrilla por delante de su compañero, Alain Prost: el GP de EE.UU. en Dallas.









DAMON HILL ENTREVISTA

¿Me escuchas?

Si hay algo que el presidente de la FIA, Max Mosley, hace mejor que nadie, es hablar. Hablar sin parar. El entrevistador estelar de *F1 Racing,* Damon Hill, colgó la grabadora delante suyo y se sentó. Resultado, una lectura cautivadora.

Retratos de Paul Rider

Damon Hill: El otro día tecleé Max Mosley en internet.
Max Mosley: ¡Dios mío! ¿Encontraste algo interesante?
DH: Encontré una web sobre la investigación científica de la biología subterránea. Decía: "Páginas creadas por Max Mosley, responsable del site, 1996".
MM: [Risas] También está la página 'Odio a Max Mosley'. Mi familia me la imprimió una vez –era genial.
DH: ¿De veras? Es una situación imposible. ¿Por qué querría alguien ser Max Mosley?
MM: Bien, si estás metido en las carreras, es interesante estar en una posición de cierta influencia. Y si de vez en cuando lo haces bien, es muy satisfactorio. Recuerdo que una mañana estaba en la ducha, pensando, como hago siempre: "¿Por qué no hacemos esto? ¿Por qué no hacemos lo otro?". Y pensé: "Bueno, ahora puedo". ►

HILL DA CUERDA A MOSLEY

"NO ASISTÍ A UNA CARRERA HASTA LOS 21 AÑOS. ENTONCES VI A STIRLING MOSS DOBLAR A TODOS EN MOJADO. QUEDÉ ENGANCHADO"







(Izda.) Max en sus días de piloto; (arriba) con Ecclestone en el GP de España 79, poco antes de que empezara a cuajar su 'número doble'; (dcha.) con su predecesor en la FIA, Jean-Marie Balestre, en 1996.

DH: ¿Porque estás en posición de hacer esos cambios, quieres decir?
MM: Bien, en realidad no puedo hacerlos yo mismo, pero estoy en posición de persuadir a los que pueden.
DH: La gente olvida que incluso competiste a nivel local, como cualquiera.
MM: No asistí a una carrera hasta los 21 años –sólo era vagamente consciente de que existieran. En mi último curso en Oxford –creo que fue en 1961– el jefe de mi esposa, que era comisario en Silverstone, le dio entradas para el Empire Trophy. Ganó Stirling Moss, que dobló a todos en mojado. Quedé enganchado desde la primera vuelta. Les vi pasar bajo el puente Daily Express, por Stowe… Quedé prendado. La cuestión pasó a ser: ¿cómo puedo probar un coche de carreras? Y ese verano, después de mis exámenes finales, fui a una escuela de pilotaje y di algunas vueltas en un Cooper Junior muy viejo. Pero no tenía dinero, así que no pude correr hasta que obtuve el título de abogado y empecé a trabajar. Mi primera temporada fue un desastre, porque no paraba de tener accidentes y se me acabó el dinero. La segunda fue mejor y empecé a ganar algunas carreras.
DH: Las normas eran muy sencillas en aquellos tiempos, por supuesto…
MM: Exacto. No teníamos a Charlie Whiting y Jo Bauer [actuales delegados técnicos FIA] por ahí. Una vez saqué los guardabarros de mi coche Clubmans [Fórmula creada en 1964 para vehículos tipo Lotus Seven, con ruedas descubiertas] y lo inscribí en una carrera de F2 en Crystal Palace [Londres]. El verificador, Fred Matthews, me dijo: "No puedes traer esa cosa aquí". Y, reglamento en mano, rápidamente le convencí de que era un F2 perfectamente legal. De repente, me encontré saliendo a entrenar junto a Bruce McLaren y a tu padre –auténticas estrellas. Lo primero que averigüé, bajando hacia la curva North Tower, fue que ellos empezaban a frenar en el instante en que yo soltaba los frenos. Después de eso, volví a montar los guardabarros, fui a Brands Hatch, y gané la carrera Clubmans, récord de vuelta incluido.
DH: Es como jugar a tenis: si juegas con tenistas mejores, tú mismo juegas mejor.
MM: Eso es. Tenía que agenciarme un F2, y de un modo u otro lo hice –y me vi en la parrilla en Hockenheim en 1968, la carrera en la que Jim Clark se mató.
DH: ¿Y cuándo te retiraste?
MM: Tan pronto como me di cuenta de que no iba a ser campeón del mundo. Lo empecé a comprender al final de 1968, tras unas ocho carreras de F2. Cometí un gran error durante el invierno y me deshice de mi Brabham BT23C, compré un Lotus 59 y lo llevé al Nürburgring. Por cierto, estaba en el paddock, sin saber qué hacer, y vi a tu padre. Fui hacia él y se pasó un buen rato diciéndome qué hacer. Fue muy amable de su parte. No tenía necesidad de hacerlo.
DH: ¡Quizá estuviera muy preocupado!
MM: [Risas] En fin, recuerdo que Jenks [Denis Jenkinson, legendario corresponsal de *MotorSport*] me dijo que si tuviera el talento necesario se habría revelado ya, así que lo dejé. Los hay en F1 –y seguro que tú lo has visto– que son muy buenos pilotos profesionales pero no lo bastante para la F1. Yo ni siquiera llegaba a ese nivel.
DH: Pero te pareció un estilo de vida lo bastante agradable para seguir con él de alguna manera, ¿no?
MM: Sí. Me gustaba el ambiente pero no el peligro. De los 21 en la parrilla de esa carrera de F2 en Hockenheim, tres estaban muertos al cabo de tres meses. Cuando uno tropieza con la realidad –la realidad *real*, como cuando sacaron los restos de Roger Williamson de su coche [Zandvoort 73], o cuando ese comisario fue a recoger el casco de Helmuth Koinigg y su cabeza aún estaba dentro [Watkins Glen 74]– y se da cuenta de que, con un poco de tecnología, podría evitarse gran parte de eso, me pareció totalmente inmoral no hacerlo.
DH: Mi padre corría en esa época, pero siendo un niño uno no pone en duda lo que hacen los adultos –se da por sentado que está bien. En lo más hondo sabía que mi padre hacía algo que estaba aniquilando a todos sus colegas. Pero la F1 ha dado un giro enorme en cuanto a seguridad…
MM: Ver una columna de humo era una sensación horrible. Digan lo que digan, los pilotos vivían de fin de semana en fin de semana. Sólo planificaban sus vidas hasta la siguiente carrera –no conozco a ninguno que no pensara así.
DH: Bien, sigamos. ¿Puede hacer más la F1 para mostrar que es posible avanzar con el automóvil para ayudar al medio ambiente?
MM: Sí, pero el problema con la F1 es que hay que conseguir que todos los equipos se pongan de acuerdo, y su prioridad principal es seguir en esto y ganar campeonatos. Una vez propuse una carrera en que cada equipo tenía que construir un coche con dos asientos y cierta cantidad de equipaje, que superara un crash test y corriera durante 100 km con tres litros de gasolina. Podrían darse puntos de constructores a los tres primeros, todo un incentivo para ganar. En cierto modo les gustó la idea, pero estaban demasiado ocupados pensando en la siguiente carrera para hacerlo. Pero lo que hace fascinante la F1 es que puedan sacarse 840CV de tres litros –y cuando ves la salida, bueno, *es* espectacular. ▶

Damon y Max (dcha.) charlan en el suntuoso ambiente de la sede del RAC en Londres, del que ambos son miembros de honor.

DPPI; SCHLEGELMILCH PHOTOGRAPHY



DAMON: ¿Y CUANDO DEJASTE DE CORRER?
MAX: AL FINAL DE 1968 EMPECÉ A COMPRENDER QUE NO IBA A SER CAMPEÓN DEL MUNDO...

DH: El otro día llamé a alguien que estaba probando en Silverstone y lo escuché todo por teléfono. Empezó a fluir la adrenalina, el hormigueo en el cuerpo. Hay que sentirlo.
MM: Sí, y ésa es la diferencia entre deporte y circo. En un circo hay una actuación asegurada, está coreografiado y escrito, pero un deporte es totalmente imprevisible. No me gusta el tenis, pero hasta a mí me llamó la atención lo de [Goran] Ivanisevic y [Patrick] Rafter [en la reciente final masculina de Wimbledon]. Es la esencia del deporte. En F1, se supera el aburrimiento de una mala carrera porque forma parte del serial en marcha que es el campeonato del mundo. A menudo nos acusan de amañarlo, pero no creo que eso se pudiera hacer.
DH: Con un certamen disidente, como el amenazado por los fabricantes, ¿corre peligro la F1 de estar tan embozada en su propia burocracia que no pueda ser una fórmula atractiva para todos?
MM: Quizá podrías partir de una hoja en blanco, en teoría, pero nunca *sería* una hoja en blanco porque tienes cientos de miles de personas ahí fuera con una idea de lo que es un F1, cómo funciona un campeonato, etcétera. Lo que no entendemos es por qué tiene tanto éxito. Puedes señalar a participantes concretos –tenemos enormes audiencias de TV en Italia debido a Ferrari y, en Alemania, a [Michael] Schumacher. Pero también tenemos enormes audiencias en las Filipinas, China e India –donde ni hay circuito, ni equipo, ni piloto…
DH: ¿Por qué crees que sucede eso?

"LAS ESTADÍSTICAS DE TRÁFICO –CADA DÍA FALLECEN 115 PERSONAS EN LA UE– EQUIVALEN A UN ACCIDENTE DEL CONCORDE A DIARIO"



MM: Quizá se puedan conjeturar razones. Han oído hablar de estas estrellas, los deportistas mejor pagados del mundo, han seguido el drama –y en cierto modo todos tienen que ver con ello, porque la mayoría conduce un coche. Pero esto era válido hace 20 años, así que, ¿por qué la F1 no era fuertemente exitosa hace 20 años?
DH: Sólo vi a mi padre correr una vez, porque no había cobertura televisiva.
MM: Exacto. ¡Recuerda que allá en los 70s ponías la tele y tenías que tragarte fútbol y tenis antes de tus cuatro minutos de F1!
DH: ¡Nosotros veíamos el concurso de leñadores esperando que empezara la F1!
MM: [Risas] Bueno, acabamos con todo eso diciendo que tenían que emitirla entera. Y ahora su tirón está a la altura de la Copa del Mundo de fútbol –¡de modo que más vale no estropearla!
DH: Vale. ¿Recibes un sueldo de la FIA?
MM: No.
DH: ¿Y por qué sigues otros cuatro años? ¿No deberías buscarte un auténtico trabajo?
MM: [Risas] Desde que soy presidente de la FIA nadie me ha ofrecido un trabajo. Pero la FIA me interesa y, al no pagarme, puedo irme si no me gusta lo que pasa –y eso te da una inmensa cantidad de autoridad. Sé que, en privado, Bernie [Ecclestone] cree que estoy loco por hacer esto sin que me paguen. Pero el transporte, que es de lo que trata la FIA, es muy importante. Tan pronto como sales de casa te enfrentas con el transporte. Como presidente de la FIA, puedes tener una influencia trascendente. Hace poco estaba practicando snowboard y subí en un Renault Espace; pensé: "Este coche es muchísimo más seguro de lo que habría sido si yo no hubiera hecho lo que he estado haciendo durante los últimos cinco años". Y ese pensamiento me pareció muy agradable. La gente olvida lo que significan realmente las estadísticas de tráfico. Cada día fallecen 115 personas en la UE –es como un accidente del Concorde a diario– y eso son 115 familias que ya no volverán a ser como antes. Ahora, si alguien te pusiera en una posición desde la que pudieras tener una influencia positiva en eso, a los 80 años te sentarías y… Bien, los políticos hablan de cambiar cosas, y sin embargo la mayoría de políticos no cambia nada en absoluto. Pero si te dan un trabajo como el de presidente de la FIA, realmente puedes cambiar cosas.
DH: Bien. Luego tenemos este fascinante número doble entre tú y Bernie. A todos nos da la impresión –y estoy seguro de que eres consciente de ello– de que os pasáis el día conspirando, y que hay este gran juego que se llama F1. ¿Clasificarías a Bernie como tu amigo? ¿Sr. Ecclestone? ¿O Sir Bernard?
MM: Bernie siempre será Bernie y, sí, es un amigo. Tenemos discrepancias –a veces, grandes discrepancias– pero eso responde a lo que hacemos, porque esencialmente se supone que él se ocupa del dinero y yo del deporte. A veces, ambos chocan.
DH: Pero él cerró un buen trato para los derechos de TV…
MM: Bien, lo hizo y no lo hizo… El gran problema con los derechos comerciales –y ahora podemos hablar de ello, claro– era saber quién poseía qué antes de abrir el trato. Si alguna vez éste hubiera ido a juicio, ▶

>Max Mosley

1940 Nace en Londres
'53-58 Educado en Inglaterra, Francia y Alemania
'58-61 Universidad de Oxford (Christ Church College). Licenciatura en física. Secretario de la Asociación de Estudiantes, 1960. Se casa con Jean, (dos hijos, Alexander y Patrick)
'64 Licenciado en Derecho (Gray's Inn)
'64-69 Piloto, con numerosas victorias y varios récords de vuelta en pruebas locales. Participa en F2 en Europa. También ejerce de abogado en Londres
'69 Director fundador de March Cars
'69-78 Representa colectivamente a los equipos de F1 en la Fédération Internationale du Sport Automobile (FISA), la por entonces división deportiva de la FIA
'78-83 Miembro de la Comisión FISA de F1. Miembro del Comité Ejecutivo FISA
'83-86 Se dedica a intereses comerciales personales; sigue en contacto con el automovilismo como consultor
'86-91 Presidente de la Comisión de Fabricantes FISA y miembro del Consejo Mundial del Automovilismo
'91-93 Presidente de la FISA
'93- Presidente de la FIA (que incorpora la FISA)

"NO CREO QUE NINGUNO DE LOS ACTUALES JEFES DE EQUIPO PUDIERA, QUISIERA, O DEBIERA, HACER LO QUE HACE BERNIE"





Max (izda.) es vigilado de cerca por la prensa. Con Jean Todt (arriba): al contrario de lo que se cree, Max afirma no ser un fan secreto de Ferrari.

SCHLEGELMILCH PHOTOGRAPHY; ARCHIVO LAT

podría haber sido muy difícil. Bernie creía firmemente, me parece, que la FIA le vendió algo que ya le pertenecía. No estoy de acuerdo con eso, pero creo que él opinaba que pagó ese dinero para evitar una discusión. Desde nuestro punto de vista fue un buen trato; desde el suyo, poseer esos derechos le otorga un rango de seguridad –es lo siguiente mejor después de la propiedad absoluta. Pero la Comisión Europea no habría quedado satisfecha con un contrato ordinario a largo plazo –al llegar hasta los 100 años, es lo siguiente mejor después de la propiedad absoluta.

DH: Si Bernie decide retirarse y pasar el resto de sus días en un yate, ¿cómo demonios se las apañará la F1 sin él?

MM: Mejor de lo que crees. Todos los grandes negocios necesitan un capitalista para empezar a funcionar y luego pasan a la fase directiva. Bernie y la FIA no pueden hacer mucho sin el acuerdo de los equipos y los promotores, como está mandado. Ahora, Bernie es muy bueno en persuadir a los equipos para hacer cosas, pero al final los equipos lo hacen porque les conviene. Ahora, un buen director haría lo mismo. Puede que el estilo cambiara pero, a no ser que arruinaran las normas, no veo por qué la F1 no puede seguir siendo muy exitosa. La razón por la que ha tenido tanto éxito en los últimos 10 años –y quizá no debería ser yo quien lo dijera– es que los mecanismos de gobierno del deporte son muy efectivos.

DH: Si se decidiera que el camino fuera un nuevo líder, ¿hay alguno de los actuales patrones de equipo que pudiera hacerlo?

MM: No creo que ninguno de los actuales jefes pudiera dirigir la empresa, no.

DH: Y sin embargo Bernie era uno de ellos.

MM: Sí, pero era un jefe de equipo muy poco común, un fuera de serie. Recuerdo la primera reunión de la FOCA a la que asistió –en seguida tuve claro que sabía cuántas eran dos y dos. No creo que ninguno de ellos pudiera hacer lo que hace Bernie, o quisiera, o debiera hacerlo. Creo que debería ser un director externo y profesional.

DH: Si pudieras desligarte de la presidencia de la FIA, ¿estarías en la tribuna ondeando una bandera de Ferrari?

MM: Eso es muy difícil. Quiero ver ganar a cualquier equipo que permita que el título no se resuelva hasta el final. No tengo equipo predilecto –me gusta ver ganar a Ferrari pero no muy a menudo, si no, ¡se vuelve aburrido! Pero imagínate que todos los equipos salvo dos estuvieran en Italia. Y el jefe de la FIA fuera italiano. Y el hombre que administra la F1 fuera italiano. Y también el director de carrera y el observador de la FIA. Entonces los ingleses estarían paranoicos respecto a que los italianos iban a timarles. Para mí era sumamente importante que los italianos nunca sintieran eso de los ingleses. Sé que somos total y absolutamente neutrales. En ocasiones hemos hecho cosas que han molestado enormemente a Ferrari. La mala suerte es que ha habido dos ocasiones en que McLaren ha aparecido con un dispositivo técnico que todos pensamos que era legal pero que más tarde resultó ser ilegal. Uno fue el freno direccional [cazado en exclusiva por la edición inglesa de *F1 Racing* a finales de 1997] y el otro fue un futuro diferencial radical. Lo lamento mucho, pero no pretendo que seamos infalibles. Creo que de 500 cuestiones planteadas, nos equivocamos en dos. No puedes acertar siempre. Charlie [Whiting] lo hace lo mejor que puede. Yo echo un vistazo, por si acaso, como Jo [Bauer], pero no hay favoritismo. Subsiste el deseo de no hacer creer a italianos o franceses que los ingleses lo manejan.

DH: Parece que todo está bajo control.

MM: [Risas] ¡Nunca lo hemos tenido bajo control! Los equipos disponen de recursos casi infinitos y trabajan sin parar todo el tiempo. Somos como Aduanas –ellos tienen más recursos y personal, pero nosotros tenemos la potestad de abrir maletas. Contamos con eso. Y con los chivatazos.

DH: ¿Poseéis una red de espías?

MM: En realidad no, y la mayor parte del tiempo se equivocan. Al final de la pasada temporada, nos llegó una sugestiva información sobre uno de los equipos punteros, que de ser cierta habría resultado pasmosa, pero abrimos en seguida los motores en cuestión, echamos un vistazo y por fortuna no encontramos nada.

El Show de Max y Bernie (abajo): pero incluso ellos han tenido sus riñas. Algunos piensan que están unidos en esto; como es de esperar, Max no lo cree.



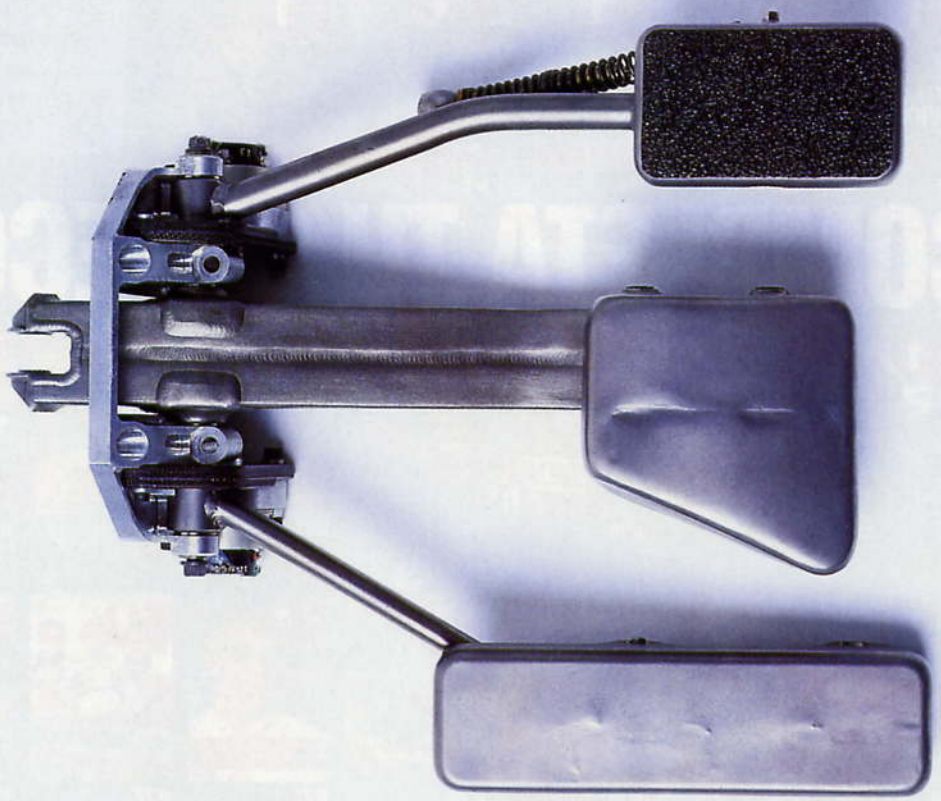
>1,8kg

PEDALES

Los F1 suelen tener dos pedales de titanio. Alesi prefiere un pedal de embrague, lo cual añade peso.



=



En la báscula

¿Cuánto pesa un F1? Olvídate de cifras –fíjate en nuestras insólitas comparaciones.

Texto de Stéphane Samson y Emma Read; **fotografías de** Rip y Phototheme

Empezamos con una idea bastante sencilla –de las que surge durante esas conversaciones sobre todo y sobre nada. Aceptando que un F1 con su piloto registra 600kg en la báscula, nos propusimos un pequeño juego. Primero, quitamos las ruedas y los neumáticos: 600kg-40kg=560kg. Luego eliminamos el peso medio del piloto: 560kg-70kg=490kg. El lastre varía entre 50kg y 70kg. Digamos un promedio de 60kg: 490kg-60kg=430kg. Y ahí está, el peso real de un moderno F1, un cuarto del de un turismo familiar.

Luego empezamos a estudiar la mayoría de elementos clave que forman un F1 –algunos de los resultados fueron asombrosos. Tomemos el chasis, por ejemplo: quítese el motor, cambio y radiadores y quedarán apenas 275kg. Increíble. A continuación, y por primera vez, revelamos información confidencial sobre el peso de un F1 –de suma importancia para las prestaciones.

>0,5kg

DEFLECTOR LATERAL

Uno ayuda a enfriar el motor, la otra enfría el cuerpo. Y pesan lo mismo. Bonita coincidencia.



=

>5,5kg

CAPÓ MOTOR

La pieza de carrocería más grande es lo bastante ligera como para llevártela a casa con la compra.





>Cuánto pesa: el chasis

Las cifras dadas son promedio de cuatro equipos.

Monocasco	50,00kg	TV (41")
Deflector lateral	0,50kg	Stella Artois (lata)
Disco de freno	1,80kg	Azúcar (paquete)
Pastilla de freno	0,38kg	Cacahuetes (bolsa)
Pinza de freno	2,50kg	Patatas prefritas (bolsa)
Toma de aire frenos	0,22kg	Frasco de café
Volante	1,29kg	3 x chocolate (tabletas)
Asiento	2,40kg	CD-Walkman
Extintor	4,70kg	Radiocassette
Depósito vacío	7,00kg	Reproductor DVD
Morro + bigotes	7,50kg	5 x harina (paquetes)
Alerón trasero	11,00kg	Microondas
Capó motor	5,50kg	Patatas (bolsa)
Triángulo de carbono	1,40kg	Detergente en polvo
Radiador de agua	3,30kg	Altavoz (hi-fi)
Radiador de aceite	3,50kg	Reproductor MiniDisc
Tuerca de la rueda	0,14kg	Teléfono móvil
Dirección asistida	1,10kg	Bote de galletas
Pedales	1,80kg	3 x tomate (latas)
Eje de la rueda	0,90kg	Mermelada (tarro grande)
Cámara subjetiva	1,50kg	Miel (frasco)
Amortiguador delantero	0,60kg	Tarta de manzana
Amortiguador trasero	0,70kg	Bolsitas de té
Barra de torsión	0,20kg	Tubo de Pringles
Columna de dirección	0,50kg	Cereales (caja)
Piloto trasero	0,10kg	Palomitas (bolsa)
Rueda	11,80kg	3 x carbón (bolsas)
Pintura	1,50kg	Guisantes (bolsa)
Adhesivos	1,50kg	3 x pasta (bolsas)

>1,29kg

VOLANTE

El cerebro humano pesa 4kg; este volante controla los sistemas del F1 con más eficacia –y ligereza.



>Cuánto pesa: el motor

Cigüeñal	12,00kg	Aparato de fax
Árbol de levas	1,50kg	Cámara de vídeo
Escapes	7,60kg	Vídeo
Pistón y segmentos	0,38kg	Lata de sopa
Total	98,00kg	¡Persona gruesa!

>Cuánto pesa: el cambio

Piñón del cambio	0,75kg	Bandeja de tomates
1 disco de embrague	1,40kg	3 x Toblerone
Total	40,00kg	Ordenador PC

>7,5kg

MORRO

Puede que pese como cinco bolsas de harina, pero combatir el subviraje es harina de otro costal.





>1,8kg

DISCO DE FRENO

Ligero pero robusto, puede ser cocido hasta los 1.000ºC sin que llegue a caramelizarse. ¡Qué rico!



>1,4kg

TRIÁNGULO DE CARBONO

Pesa lo mismo que el detergente en polvo, pero lo que le hace falta al triángulo para brillar es pulimento.



>0,14kg

TUERCA DE LA RUEDA

Pesan poco, pero son esenciales; y el nivel de tecnología que encierra su diseño es equiparable.





LA **GRAN** ENTREVISTA

Puedes creerle

Ron Dennis casi nunca concede entrevistas cara a cara. Cuando lo hace, habla despacio... se interrumpe... mide cada palabra. A veces llamado 'Ronspeak [jerga de Ron]', el discurso resultante rara vez brilla con frases chispeantes. Pero nunca *jamás* contiene una mentira. Así que cuando habla, uno escucha. Es lo que hizo Matt Bishop.

Fotografías de Darren Heath

Con un ademán medio ostentoso, medio vergonzoso, Ron Dennis me hace pasar al sancta sanctorum del motorhome McLaren. Fuera, en el paddock de Magny-Cours, se cierran tratos millonarios con sudor; aquí, en el santuario acondicionado de Ron, todo es frío, tranquilo y ultralimpio. El vino –Chablis, de Borgoña– es seco, gran reserva. Ron toma un saludable sorbo. Empecemos por el principio.

Matt Bishop: Lleva Vd. 35 años metido en F1. Cuando era mecánico en Cooper, ¿imaginó alguna vez llegar a las alturas en las que habita en la actualidad?

Ron Dennis: No habría sido posible considerarlo –porque las alturas en las que habito actualmente, citando su frase, no existían en 1966. En aquella época, había sólo tres elementos en un equipo de F1. Estaba el director de equipo, por lo general un ex piloto o un acaudalado propietario de equipo dedicándose a una afición. Luego estaban los pilotos. Y luego, individuos que eran llamados mecánicos pero que en realidad eran responsables de casi todo.

Era otro mundo. Sólo hacíamos unas ocho carreras al año, y normalmente se competía sólo por las primas de salida. Los coches corrían bajo el color nacional, y no teníamos patrocinio digno de ese nombre. Y era muy peligroso. En 1964, antes incluso de mis días en Cooper, cuando con 17 años era el 'chico del té' en Brabham, recuerdo que vi a nuestro piloto Dan Gurney subir al coche llevando un mono de manga corta, guantes con refuerzo y un par de zapatos de tenis –pero, como sus pies eran enormes y sus zapatos demasiado pequeños para él, les hizo agujeros a través de los cuales sobresalían sus grandes dedos. No había arneses, y sólo cascos muy rudimentarios. Y, aunque no recuerdo albergar nunca un auténtico deseo de ser piloto, cualquier idea que pudiera tener en ese sentido quedó borrada rápidamente durante mis primeros tres o cuatro años en el deporte –simplemente por el gran número de pilotos lesionados, lisiados o muertos.

MB: Siguiendo con los primeros tiempos, la F1 estaba llena del tipo de figuras nobles al que ya ha aludido. Con antecedentes más normales, Ron, ¿se sentía Vd...?

RD: ¿Inferior?

MB: No, inferior no. Pero, ya sabe, había mucha gente de clase alta en F1 en aquella época. Y quizá los efectos tangibles del sistema de clases sociales eran más acusados. ¿Supuso para Vd. alguna vez un problema el perfil demográfico de la F1?

RD: Sí. Y, para ser franco, uno se sentía inferior. Había un clima de 'ellos y nosotros', una mentalidad de 'caballeros versus jugadores'.

Ron toma un sorbo de Chablis; le imito. Parece relajado. Tengo la impresión de que va a disponerse a hablar...

MB: Pero Vd. prevaleció, Ron, y con notable éxito. ¿Qué cualidades personales cree que le permitieron triunfar donde tantos otros fracasaron?

RD: Primero, era enormemente ambicioso. Aún lo soy. La ambición, para muchos, es clave en el proceso motivacional. Para mí, lo es. Cada vez que alcanzas tu meta, lo importante es elevar tus miras de nuevo. Eso es lo que hace alguien con empuje.

Pero cuando alguien logra algo en cualquier profesión, rara vez lo hace solo. Siempre se necesita apoyo. Yo lo necesité. Siempre lo he necesitado. La imagen que algunos tienen de mí –un 'hombre de hielo' a solas en su viejo despacho, organizando ►



Dennis es interrogado por el redactor jefe de *F1 Racing* Matt Bishop (dcha.). Ron no suele conceder entrevistas largas, pero con Matt habló dos horas.


"CADA VEZ QUE ALCANZAS TU META, LO IMPORTANTE ES ELEVAR TUS MIRAS DE NUEVO"
edes-Benz
bil 1
Team
Ron Dennis

de forma clínica detallados proyectos de futuro– no es correcta. Intento centrarme en los asuntos clave, por supuesto, e intento no distraerme. Y trabajo muchísimo.

MB: ¿Por qué se imagina la gente que tiene esta personalidad robótica?

RD: Todo empezó, creo, porque soy tímido. Pero no debería confundirse timidez con inseguridad –y no soy inseguro. No me da por meterme en conversaciones banales –al menos, no en mi ambiente laboral. Me encanta tener éxito. Quiero ganar. Perder me duele de veras.

MB: ¿Quiere decir fisiológicamente?

RD: Fisiológica y psicológicamente. Es mucho más que la falta del flujo de adrenalina que trae el éxito: es dolor verdadero. Y supongo que a veces me frustra un poco que no todos en la empresa sientan el mismo nivel de dolor cuando perdemos que yo. Por eso, me gusta comunicar lo que ha sucedido en un fin de semana de carrera a toda la plantilla, mediante una reunión poscarrera de grupo. Ahora es más difícil, porque el TAG McLaren Group suma casi 900 personas. Pero el principio –que la plantilla debería mantenerse bien informada desde el frente– aún es válido.

Había oído algo de esto antes, pero está claro que el sentimiento es genuino –sentido, incluso. Me han dicho que Ron se preocupa profundamente por su personal, y lo creo.

MB: Hay muchas analogías en las carreras de Frank Williams y Vd. –durante los pasados 20 años, han sido Vd. y Frank quienes han impedido a Ferrari ganarlo todo– y es bien sabido que se respetan mutuamente. De hecho, ¿cómo de estrecha es su relación?

RD: ¡Debo empezar diciendo que me alegro de veras de que Frank no me diera un trabajo cuando se lo pedí a principios de los 70s! Desde entonces, las cosas han cambiado mucho. El éxito de Williams ha tenido altibajos –¡en gran parte, altos!– igual que McLaren. Pero la consideración mutua entre Frank y yo siempre ha sobrevivido a las presiones impuestas por nuestra competitividad natural.

Confiamos uno en el otro. Nunca nos mentimos. Somos amigos. Y los amigos auténticos en F1 son contadísimos. Por ejemplo, fue muy difícil para ambos, junto con Ken Tyrrell, ser tan resueltos como fuimos durante el Pacto de la Concordia de 1997; pero, aunque fue un episodio traumático, salimos fortalecidos a raíz de ello. Todos los equipos sacaron provecho de lo que logramos.

Profeso una admiración absoluta por la entrega de Frank a su equipo y, por supuesto, la manera en que hace frente a su discapacidad. Nunca se queja. Nunca pide compasión. Siempre es optimista. Le admiro intensamente.

MB: ¿Con qué frecuencia hablan?

RD: Si sucede algo cuya trascendencia vaya más allá de McLaren –por ejemplo, un tema FIA–, a menudo es la primera persona a la que llamo para tratarlo. Y viceversa. Le veo muchas veces en los fines de semana de gran premio, claro, y también me llama todos los domingos entre carreras. Pensamos y hacemos negocios del mismo modo. Compartimos una absorbente pasión por la F1. Somos gente de carreras.

MB: De carreras, exacto. ¿Hasta qué punto importa que un equipo del siglo XXI sea dirigido, como McLaren y Williams, por una persona –una persona que haya dedicado su vida a las carreras?

RD: Creo que esa percepción es errónea. Nunca ha habido, y nunca lo habrá, un equipo de F1 que deba su éxito a un solo individuo. Como dije antes, no puede lograrse el éxito sin ser hábilmente respaldado por personas talentosas, comprometidas y trabajadoras. Dicen que Churchill ganó la guerra. Bien, no lo hizo. La ganó hábilmente respaldado por millones de héroes desconocidos.

Soy muy consciente de quién me precedió en McLaren –el fundador del equipo, Bruce McLaren, por supuesto, y Teddy Mayer– igual que sé que es parte de mi deber sentar las bases para el día en que yo ya no esté implicado. Se lo debo a todos los que han trabajado alguna vez para McLaren, a todos los que trabajan aquí ahora, y a los que lo harán en el futuro.

MB: ¿Es por eso que nunca ha pretendido cambiar el nombre de McLaren a Dennis? Después de todo, Williams se llama Williams, Jordan se llama Jordan, Sauber se llama Sauber, Prost se llama Prost…

RD: Sí, eso es. No han faltado ocasiones para cambiar el nombre del equipo, pero me apasionan los principios afirmados por el fundador Bruce McLaren, y confío en que estaría orgulloso de la empresa que somos hoy. Pero, más que eso, creo que subsiste un beneficio real a sacar de que el nombre del equipo sea distinto del de su jefe actual. Así, se crea una marca fuerte que no corre el riesgo de ser dominada por la imagen de un individuo. Digámoslo así: Microsoft no se llama Gates, ¿verdad?

Ron me dijo una vez que preferiría ser recordado como un exitoso hombre de negocios en vez de un exitoso patrón de F1. El hecho de que, buscando una metáfora para ilustrar un tema, escoja a uno de los más ilustres hombres de negocios de la historia, quizá muestre

"SOY MUY TÍMIDO, PERO NO DEBERÍA CONFUNDIRSE TIMIDEZ CON INSEGURIDAD –Y NO SOY INSEGURO"

Hakkinen (abajo) corre para Dennis desde 1993, y ha ganado dos títulos. Mika ha dicho que nunca podría haber sido campeón sin Ron.

Williams y McLaren han disfrutado de un gran éxito los últimos 20 años. Ambos patrones (dcha.) son amigos y confidentes además de rivales.



MARTYN ELDRIDGE



por dónde tiende a asomar su subconsciente.

MB: Pasando de la faceta comercial a la deportiva, ¿aún le resulta emocionante la F1, tras 35 años? Por ejemplo, en Spa el año pasado, describa sus sentimientos cuando Mika Hakkinen adelantó a Michael Schumacher, ganando el GP de Bélgica y confirmándose en cabeza de la tabla.

RD: Pura adrenalina. Pura excitación. Escalofríos. Eso no se pierde nunca. Pero me habría emocionado por igual de haber sido David [Coulthard] quien lo hiciera. De hecho, me *emocioné* por igual cuando, en Magny-Cours el pasado año, David superó a [Michael] Schumacher y ganó el GP de Francia con una maniobra igualmente brillante. Y me habría entusiasmado en un 80% si el piloto de un coche que no fuera un McLaren hubiera realizado tal acción.

Eso no me lo trago... ¿y vosotros? Insistamos.

MB: ¿De veras?

RD: ¡Totalmente! Naturalmente, la experiencia se intensifica si está McLaren de por medio, lo admito. Entonces se convierte en cuestión de orgullo personal. Tengo la misma sensación que cuando mis hijos [Charlotte, 13 años; Christian, 10; Francesca, 7] traen buenas notas. Pero no hay nada malo en ello. Creo que es importante disfrutar de los logros de aquéllos cercanos a uno, sea profesional o personalmente. Y que no grite ni chille ante tales éxitos no significa que me dejen frío. Me califican de arrogante y reservado, pero se equivocan. Sólo es mi discreción natural.

Humm... todavía no estoy convencido...

MB: De acuerdo, pero permítame aclarar esto. Vd. afirma que notaría un 80% del nivel de emoción de Spa 2000 si, digamos, Luciano Burti adelantara a Enrique Bernoldi de forma similar en Spa este año.

RD: Bueno, es un mal ejemplo. No quiero ser despectivo hacia Burti o Bernoldi, pero los implicados deberían ser dos pilotos punteros. Y, para ser franco, tiene que ser alguien que adelante a [Michael] Schumacher. Me gusta verle derrotado, porque no comulgo con esto del 'Sr. Invencible'. No lo secundo *en absoluto*. Es indecente que Michael –y Ayrton [Senna], que hizo lo mismo antes que él– puedan –pudieran– proyectar con tanto éxito un aura que diga que no pueden equivocarse. Y, con razón o sin ella, estoy convencido de que si otros pilotos hubieran perpetrado alguna de las salidas y acciones en la primera curva más discutibles de Michael, habrían sido censurados por ellas.

¡Ajá! Estamos llegando a lo interesante...

MB: Entonces, ¿por qué se le permite salir impune de todo esto?

RD: Mire, no estoy en contra de Michael. Pero me pregunto si la opinión de que es el mejor no está tan difundida que milita contra el hecho de que sus delitos sean castigados con la misma severidad que lo serían los de otros. A Ayrton se le proporcionó la misma libertad. No respaldo tal desigualdad, pero la entiendo.

MB: De acuerdo. Tiene razón. Michael está a punto de igualar el récord de 51 victorias en F1 establecido por Alain Prost. Eso me lleva a la siguiente pregunta: ¿por qué los grandes pilotos suelen ser jefes de equipo tan malos?

RD: Contestaré a su pregunta en términos generales –no estoy personificando en Alain. Pero reconozco que los ex pilotos rara vez son buenos en dirigir empresas. Los pilotos, por necesidad, tienden a ser bastante egoistas. Tienen que serlo. Y un jefe no puede. Un buen jefe tiene que encauzar su experiencia convenientemente –experiencia que ha adquirido a fuerza de trabajar dentro de la empresa– de modo que pueda determinar una situación que extraiga lo mejor de un gran número de empleados. La eficacia de un individuo dado es, entre otras cosas, producto de su entusiasmo y dirección. Es tarea de un jefe motivar situaciones que maximicen esos factores para sus empleados. ¿Por qué, entonces, deberíamos sorprendernos si alguien que ha pasado su vida como piloto no posee el necesario oficio adquirido para hacerlo? A un médico le resultaría difícil hacerse abogado. Es tan distinto como eso.

MB: Dice que no tiene un papel prescrito en los grandes premios. ¿Alguna vez desautoriza a su equipo de carrera?

RD: Vengo a los grandes premios porque me gusta, y porque creo que estoy mejor dotado que cualquier otra persona dentro de McLaren para manejar algunas de las dificultades políticas no previstas que pueden aparecer durante el fin de semana.

Desde el punto de vista de la carrera, me gusta tener una opinión y espero tener algo valioso que añadir. Pero esa opinión es menos estimable de lo que era no hace siquiera dos años, porque nuestros estrategas se han vuelto muy competentes en proporcionar científicamente información de la que nuestros ingenieros puedan elaborar criterios. De modo que las reacciones viscerales que darían pie a decisiones intuitivas no hace tanto, y que yo habría estado directamente implicado en tomar, no son ahora nada frecuentes.

MB: Así que nunca impondría una decisión basada en la intuición en su equipo.

RD: Creo que ahora tenemos un equipo estratégico tan bueno que hacerlo sería poco aconsejable. El ambiente en el muro de boxes es más armonioso de lo que ▶



Magny 2000 (dcha.): la célebre maniobra de David, mostrando el dedo a Schumi, alegró mucho a Dennis –como cualquier acción sobre Michael hace siempre.

FOTO GRANDE: DARREN HEATH; RECUADRO: CHARLES COATES/LAT







"NUNCA HE ENVIDIADO LO QUE BERNIE ECCLESTONE HA SIDO CAPAZ DE GANAR CON LA F1"

quizá era en el pasado, y no querría trastornar su suave funcionamiento a no ser que lo exigieran circunstancias muy concretas e inusuales.

MB: ¿Quiénes son los cerebros estratégicos más eficaces de McLaren?

RD: Es un grupo de personas, nadie en concreto, y no voy a revelar sus nombres –porque hacerlo sería invitar a otros equipos a intentar pescarlos.

Vale. No esperaba que fuera a darme nombres. Unas semanas después del 'Neweygate', otro intento de pesca furtiva es lo último que necesita...

MB: Pasando del deporte *per se* a la administración del mismo, hablemos de Bernie Ecclestone. Una vez me dijo que todos los jefes de equipo eran millonarios, y que todos ellos lo eran por lo que él, Bernie, había creado. ¿Qué contesta a eso?

RD: Ante todo, yo ya era millonario antes de ser jefe de equipo. Y, sea cual sea mi riqueza actual, no procede únicamente de la F1 –y, aunque así fuera, sería inverosímil que Bernie pretendiera que todo ello ha sido concesión suya. La mayoría de equipos punteros percibe sólo alrededor del 10-15% de sus ingresos por correr. De modo que el hecho es que cada vez que vamos a un gran premio, nuestros socios o sponsors subvencionan la muy abultada diferencia entre lo que recibimos de SLEC [la empresa propiedad de Ecclestone que administra los ingresos de la F1] y lo que cuesta participar en un gran premio.

De acuerdo, el saludable estado financiero de la F1 se debe en gran parte a Bernie –pero creo que pone un énfasis desproporcionado en el escenario, a expensas de los actores. A veces desearía que pudiera estimar algo más los esfuerzos realizados por todos nosotros. Es comprensible que adopte esta posición, claro, y justifica su reivindicación de la parte del león de los ingresos.

Pero las cosas cambian. Nunca he envidiado explícitamente lo que Bernie ha sido capaz de ganar con la F1, pero me opongo a que esos ingresos pasen luego a empresas entrantes [Kirch, EM.TV, etc.] y haré cuanto pueda por una distribución más equitativa de esos ingresos en el futuro. Y en 2007, que es cuando expira el vigente Pacto de la Concordia, las cosas tendrán que cambiar. Nadie quiere perjudicar a la F1. Nadie desea emprender la guerra. Pero, por ahora, los participantes en F1 creen –me parece que con razón– que la distribución de ingresos tendrá que ser diferente en el futuro.

***Como ya ha mostrado antes, Ron es de los pocos en F1 dispuestos a desafiar a Bernie de vez en cuando. Combinando una muletilla latina con una francesa, creo que Ron dice que la prolongación del actual* statu quo *no es, por lo que a él se refiere, un* fait accompli.**

MB: ¿Le preocupa el futuro de la F1?

RD: No, porque creo que anidan suficientes conocimientos en su interior para que se abra paso con seguridad a través de este período de confusión.

MB: En algún momento, inevitablemente, Bernie morirá. ¿Cree que, pasada su época, empezará un capítulo totalmente nuevo en la historia de la F1? Y, en ese caso, ¿qué diferencias principales traerá?

RD: Bien, todos tenemos que morir, y a buen seguro Bernie se preocupa tanto de su muerte como Vd. y como yo de la nuestra. Pero, sí, habrá muchos cambios. Sobre todo, la situación comercial será más abierta y transparente. Pero esta observación no debe ser vista como una crítica del fantástico trabajo realizado por Bernie para hacer de la F1 lo que es hoy.

MB: Se insinúa que Vd. es el mejor situado para ser el próximo jefe de la F1, si hiciera falta uno. ¿Alguna vez ha anhelado esa posición y, si es así, aún la ambiciona?

RD: No aspiro a eso. Nunca lo he hecho y, hasta donde pueda ver, nunca lo haré. A todos nos impulsan cosas distintas, y desde luego a mí no me impulsa el dinero ni el poder, sino la necesidad de triunfar en otros campos. Por tanto, la única situación en la que podría concebir la participación en la gestión comercial de la F1 sería si pudiera aportar algo a corto plazo para estabilizar una coyuntura precaria.

MB: ¿Necesita la F1 realmente un jefe?

RD: Creo que un deporte como éste necesita un liderazgo fuerte. Si tiene que proceder de un empresario autocrático, o del director de una compañía privada o pública, no lo sé. No estoy seguro de si un modelo más democrático serviría. Todo lo que diré es que, si hace falta una influencia estabilizadora y me piden proporcionarla, estaré dispuesto a hacerlo.

Léanse de nuevo las dos últimas respuestas de Ron. Cuando menos, cabría decir que rehusaba descartar algo. No obstante, ¿qué –exactamente– es ese algo? El tiempo lo dirá.

MB: Bien, dejemos a Ecclestone y pasemos a Max Mosley. ¿Cree que ha sido un buen presidente de la FIA?

RD: He conocido a dos presidentes de la FIA [Mosley y, antes que él, Jean-Marie Balestre]. Max siempre ha insistido en hacerme ver que es una posición no remunerada. Y eso a menudo me ha hecho preguntarme por qué alguien querría aguantar todos esos problemas sin la compensación proporcionada por un convenientemente sustancial salario.

Pedirme que elija entre los términos 'bueno' y 'malo' es poco apropiado. La presidencia de la FIA es un papel demasiado complejo para eso. Estoy seguro de que no es una posición sencilla. En un mundo perfecto, debería incluir la necesidad de demostrar, bajo toda circunstancia, justicia, imparcialidad y criterio equilibrado. Eso sería un reto para cualquiera. Desde luego yo no querría estar en esa posición. Sin embargo, si lo estuviera, iría más lejos de lo que Max parece dispuesto a ir para demostrar imparcialidad total –y, respecto al Tribunal

(Arriba izda.) Mika ha intimado mucho con Dennis durante los años. Dennis logró conservar a Newey (izda.) en McLaren, pese a la propuesta de Jaguar; (arriba) bromeando con Bernie.

ARRIBA IZDA.: DARREN HEATH; ARRIBA DCHA.: STEVEN TEE/LAT; INFERIOR: MICHAEL COOPER/ALLSPORT

En el paddock corre la voz de que Dennis favorece a Hakkinen sobre Coulthard (abajo). En verdad, su material es idéntico.

de Apelación, completa independencia. Aún siento un recelo muy arraigado hacia el Tribunal de Apelación, como todos los demás equipos.

MB: ¿*Todos* los demás?

RD: Quizá a excepción de uno.

MB: Creo que hablamos de Ferrari, ¿no? ¿Cree que cuando Max, como dice Vd., "no ha demostrado imparcialidad total y completa independencia", ha estado del lado de ese equipo?

RD: Tanto Max como Bernie desean ver triunfar a la F1. Y va en beneficio de los intereses comerciales de la F1 que una serie de equipos gane carreras y títulos. Sin duda, que McLaren y Williams hayan dominado los últimos 15 o 20 años no está de acuerdo con ese objetivo. Por tanto, estoy seguro de que, si alguna vez hay algo dudoso que resolver, entonces, debido a la importancia de ese objetivo, ese algo dudoso tiende a ir a favor de equipos que no sean McLaren o Williams.

No estoy siendo paranoico. Sólo estoy siendo realista sobre algo que es perfectamente comprensible y lógico, pero que hace un poco más difícil mantener niveles constantes de éxito.

MB: Si pregunto a Bernie si querría que Ferrari ganara el título este año, diría: "¡Sí, por supuesto!". Ya lo ha dicho antes. Max, sin embargo, contestaría de modo muy distinto. Pronunciaría una larga y elocuente perorata, cuya esencia tildaría de totalmente inapropiado que la FIA, como órgano regulador, se saliera de su camino de rectitud por consideraciones comerciales de cualquier clase. También lo ha dicho ya. ¿Cree que, con tales afirmaciones, Max escatima la verdad?

RD: Creo que está siendo políticamente correcto.

MB: ¿Alguna vez Vd. o McLaren han reajustado una regla adrede, para obtener una ventaja en prestaciones?

RD: No. Nunca. Nunca hemos hecho rodar a sabiendas un coche en una configuración que fuera claramente ilegal.

MB: El hecho de que el control de tracción sea de nuevo legal, ¿ha eliminado muchas de las trampas de la F1?

RD: Ha eliminado muchas de las *ocasiones* de hacer trampas, y por eso apruebo su legalización. ¿Podrían hacerse trampas todavía? Sí. ¿Se hacen? ¿Quién sabe?

Cabe decir que Ron se ha defendido de una serie de preguntas incisivas muy hábilmente. Significativamente, no ha recurrido a la opción 'sin comentarios' –nada de eso– pero tampoco se arrojó al lodazal. Consumado.

MB: De acuerdo, sigamos. Ha ganado títulos mundiales con algunos de los pilotos más grandes de la historia: Niki Lauda en 1984 y luego tres por cabeza con Prost y Senna. ¿Cómo compararía a Mika Hakkinen con esos tres?

RD: Resulta imposible comparar pilotos de épocas distintas. Cualquiera que pueda ganar carreras puede ganar títulos. Pero los pilotos auténticamente grandes son los que ganan en coches que no sean los mejores. Y hemos contado con más de uno de ésos.

MB: ¿Pondría a Mika en la categoría 'auténticamente grandes'?

RD: Es un ganador. Ha ganado muchas carreras. Ha ganado dos títulos. Y, aunque no haya ganado campeonatos todavía, David también es un ganador.

MB: Adrian Newey es sin duda un ganador. Ha conducido a un brillante equipo de técnicos a dos campeonatos del mundo. ¿Cree que su compromiso de seguir y prolongar esa serie triunfal ha sido disminuido de algún modo por la reciente controversia alrededor de la tentativa de Jaguar Racing de asegurarse sus servicios?

RD: Por encima de todo, Adrian es el ser humano más competitivo que conozco. Además, es un jugador de equipo. Así que, por supuesto, conserva plena responsabilidad para coordinar todo el proceso de diseño de los McLaren de F1. Tengo un profundo respeto por su comprensión de conjunto del monoplaza moderno de F1, y desde luego será responsable del diseño de varios McLaren de F1 más. Cuando McLaren decida explorar alguno de los otros proyectos que ya llevamos varios meses contemplando, en ese momento Adrian será clave en nuestras actividades en esos campos.

MB: ¿La Copa América, por ejemplo?

RD: Quizá. Atrae a diversas personas en la empresa –no sólo a mí mismo y a Adrian. Es el trofeo más antiguo del mundo. Sería genial devolvérselo al Reino Unido. Y, claro está, es sumamente técnico, de modo que encaja en el perfil de McLaren. También podríamos considerar el récord de velocidad sobre tierra o incluso sobre agua.

MB: ¿Intentarían de nuevo el récord de velocidad sobre tierra [se propuso una tentativa McLaren hace unos años]?

RD: No es una posibilidad a descartar –aunque, como el récord lo ostenta en la actualidad un equipo británico [Thrust SSC], no habría intención patriótica en dicha tentativa. En el pasado construimos 100 coches McLaren F1 de serie, y habrá otros proyectos de coches de calle en el futuro. Internamente, creemos haber definido nuestros valores de marca muy acertadamente. No haremos nada que ▶



MICHAEL COOPER/ALLSPORT



Dennis dice que su esposa Lisa le apoya totalmente, es muy inteligente y una dama de primera. Casarse con ella fue lo mejor que ha hecho jamás.

choque con ellos, pero estamos abiertos a proyectos que los complementen.

MB: A lo largo de esta entrevista, ha elegido sus palabras con palpable precisión. Como es probable que sepa, hay periodistas que le acusan de inventar un dialecto para entrevistas conocido como 'Ronspeak [jerga de Ron]'. ¿Qué opina de eso?

RD: No creo que esto de la oratoria me salga especialmente bien. No soy tan elocuente como me gustaría. Pero si un periodista me plantea una pregunta, es terriblemente importante para mí decir lo que quiero decir de manera que transmita no sólo la respuesta a la pregunta sino también la perspectiva contextual que ha hecho conveniente esa respuesta. Ojalá lo hiciera mejor. Me impone respeto la gente que lo hace bien. Me encantaría poder hablar, y escribir, tan bien como pienso. Pero no puedo.

La gente habla de 'Ronspeak'. Lo que creo es que intento responder con verdad, con esmero y con precisión, y 'Ronspeak' es consecuencia de mi esfuerzo por resolver pensamientos complejos en la más precisa, esmerada y veraz fraseología que pueda reunir.

MB: ¿Recela de que periodistas desaprensivos tergiversen sus palabras?

RD: Profeso un enorme respeto por los periodistas que cubren la F1. Creo que entiendo su tarea muy bien. Tienen que pintar un cuadro, basado en sus observaciones e investigaciones, y ese cuadro varía forzosamente de una publicación a otra. Los requerimientos y prioridades de un periodista de *F1 Racing* son sensiblemente distintos de los de uno de *News of the World*. Pero con todo, en una rueda de prensa con docenas de periodistas, mis respuestas deben adaptarse a las necesidades de todos ustedes. Eso es muy difícil.

Bien, respondió a lo de la 'jerga de Ron' con... una ración de 'Ronspeak'. Pero, en verdad, hace bien. Indudablemente, en F1 los hay que pronuncian citas más concisas. Pero con frecuencia llegan a arrepentirse. No obstante, siempre atento a no marcarse goles en propia meta, Ron nunca esquiva la interrogación y siempre dice la verdad. De ahí, forzosamente... la 'jerga de Ron'.

MB: Mi experiencia me dice que Vd. nunca miente, no como otros que podría nombrar.

RD: No sirvo para mentir. No tengo deseos de mentir. Además, si sigues ese camino, al final tropiezas. Mentir no funciona.

MB: Considerando esos 35 años, ¿cuál ha sido su peor decisión?

RD: Probablemente he tomado unas cuantas malas durante los años. Si fuera a ahondar lo suficiente, quizá podría recordarlas. De modo que supongo que el hecho de que no pueda pensar en una para Vd. ahora significa que no me atormentan.

Las malas decisiones son inevitables. Muéstreme a alguien que no haya tomado ninguna mala decisión, y le mostraré a alguien que no ha tomado ninguna decisión. Son gajes del oficio. Todo lo que puedes esperar es tomar cuantas menos decisiones malas como sea posible –y que, cuando las tomes, las admitas, las corrijas y las olvides. Y creo que es lo que he hecho.

MB: ¿Y su mejor decisión?

RD: Casarme con mi esposa Lisa. Sé que suena poco convincente, pero es la verdad. Es una dama de primera clase. Me apoya completamente. Es sumamente inteligente. Hemos superado auténticas dificultades juntos –y, a través de todo ello, ha revelado ser una persona muy, muy especial.

Cuando se es como yo –viviendo una vida dinámica y que llama la atención, con muchos que intentan hundirte– se vuelve a casa llevando encima un gran peso mental. Y la solidez del ambiente al que vuelves se torna totalmente decisiva en cómo hagas frente a todas esas presiones –decisiva, de hecho, para tu existencia entera. Y ese ambiente lo produce tu matrimonio, más que ninguna otra cosa.

Detrás de cada gran hombre...

MB: ¿Consigue desconectar cuando vuelve a casa?

RD: Pocas veces. En ocasiones miro la tele. De hecho, mi mujer no da crédito a la telebasura que me trago. Pero la miro para desconectar el cerebro. No puedo leer libros, ni siquiera en vacaciones –lo he intentado, pero resulta que leo cinco páginas sin asimilar ni una palabra. ¡Resulta que he estado pensando sobre nuestro nuevo sensor de velocidad en la rueda o algo parecido!

MB: Bien, última pregunta. ¿Cuándo se retirará?

RD: No tengo intención de retirarme como tal durante mucho tiempo. Pero muy pronto quiero poder recostarme en una tumbona en alguna parte –no en un futuro lejano, sino realmente dentro de bastante poco– y cruzarme de brazos y ver ganar a McLaren. Y nada me complacería más que si McLaren fuera a ganar todos y cada uno de los grandes premios y fuera a ser aún más exitoso de lo que ha sido bajo mi dirección personal.

Es como ver a tus hijos crecer y convertirse en adultos felices y exitosos. Y eso es lo que quiero más que ninguna otra cosa, tanto para mis hijos como para el equipo.

"NO SIRVO PARA MENTIR. NO TENGO DESEOS DE MENTIR. ADEMÁS, AL FINAL TROPIEZAS. MENTIR NO FUNCIONA"

> De mecánico a patrón

Ron Dennis lleva 35 años en las carreras. Empezó como mecánico, y en la actualidad dirige el mejor equipo de F1. Alan Henry recuerda los momentos clave de una brillante carrera.

'66 Entra en el equipo Cooper F1 como mecánico, con 18 años. Trabaja en el coche de Jochen Rindt, pero no se lleva bien con el franco piloto austríaco

'68 Pasa a Brabham junto con Rindt, pero pide ser traspasado al coche del propio Jack Brabham. Se queda en Brabham hasta finales de 1970, cuando actúa como director de equipo en las últimas tres carreras de la temporada, en Norteamérica y México

'71 Funda Rondel Racing en asociación con el ex jefe de mecánicos de Brabham Neil Trundle, hoy a cargo del desarrollo del cambio en McLaren. La empresa arranca con 550.000 pesetas de inversión para alinear dos Brabham BT36 de F2 prestados. Graham Hill gana la segunda carrera de Rondel, una prueba de F2 en Thruxton

'73 Encarga al ex ingeniero aeroespacial Ray Jessop el diseño de los coches propios de Rondel, bautizados Motul en reconocimiento al patrocinio de la marca francesa de lubricantes

'74 El equipo cesa la actividad después de que la crisis del petróleo desbarate la realización del nuevo Rondel de F1, que será adquirido por los promotores Tony Vlassopoulo y Ken Grob, y correrá como el Token F1

'76 Dirige el equipo 'Project Four' en F2, con un March semioficial para el americano de 18 años Eddie Cheever, futuro ganador de las 500 Millas de Indianápolis

'78 Fusiona Project Four con Ardmore Racing, dirigido por el futuro miembro directivo de McLaren Creighton Brown

'79 Gana el británico de F3 con Chico Serra. También prepara el BMW M1 de Marlboro que Niki Lauda lleva a la victoria en el campeonato Procar. Se asocia con el diseñador John Barnard, creando el primer chasis de F1 enteramente de fibra de carbono

'80 Gestiona una controvertida fusión entre Project Four y el decaído equipo McLaren. Alain Prost deja el equipo antes de acabar su primer año en F1, tras un accidente en los entrenamientos en Watkins Glen, diciéndole a Ron: "Ese accidente es la gota que colma el vaso"





Dennis trabajó con Rindt en Cooper en 1966; luego hizo lo propio con Brabham en el equipo de éste en 1968 (arriba); Lauda ganó el primer título mundial para Ron en 1984 (dcha).







Con Tyler Alexander, que aún trabaja para el equipo, y John Barnard, que ya no (arriba); Dennis y Senna fueron muy amigos (izda.); con Mika, David y el MP4-98T (abajo).

'81 Promete a Marlboro que el novísimo McLaren MP4 ganará al menos una carrera en 1981. John Watson lo logra en el GP británico en Silverstone

'82 Persuade a Niki Lauda a salir de su retiro y arrebata TAG a Frank Williams como socio principal. "No esperaba menos de Ron", dice Frank. "Yo le habría hecho lo mismo a él". TAG se compromete a financiar el desarrollo del motor turbo hecho a medida por Porsche para 1984 (véase página 50 y ss)

'84 Lauda gana el primer título para McLaren International. Dennis gestiona la venta de las acciones de Barnard en la empresa al patrón de TAG Mansour Ojjeh por 220 millones de pesetas, una ganga

'85 Dennis se casa con su novia americana Lisa, celebrándolo con una lujosa fiesta en Leeds Castle, Kent

'88 Cierra el trato para montar motores Honda. Presta atención mientras sus pilotos Ayrton Senna y Alain Prost compiten ferozmente entre ellos y ganan 15 de 16 carreras

'89 Más de lo mismo. Ron se disculpa memorablemente por llegar tarde a la rueda de prensa en Detroit diciendo: "Nosotros hacemos la historia –ustedes sólo la escriben"

'92 No puede convencer a Honda para que dé marcha atrás en su decisión de retirarse. Tiene que pagar por motores Ford cliente el año próximo

'93 La exigencia de un millón de dólares por carrera por parte de Senna roba fondos del programa de desarrollo. Ron promete que esto no volverá a suceder

'95 Acuerda montar motores Mercedes –y ficha a Nigel Mansell. La relación con el ex campeón británico se va a pique pasadas tres carreras. "Era muy formal y en absoluto como otros me dijeron", dice Dennis estoicamente.

'99 DaimlerChrysler acepta comprar el 40% del TAG McLaren Group bajo las condiciones de un plan de compra de acciones. El negocio se cierra al año siguiente, valorando el grupo en unos 192.000 millones de pesetas. Dennis conserva la participación mayoritaria mediante el 60% suyo y de Ojjeh; su fortuna asciende a unos estimados 33.000 millones de pesetas.

ARCHIVO LAT



El último independiente

Brian Hart poseía un próspero negocio fabricando motores de F1 en los 1980s, pero en los 90s empezó a ser excluido por los fabricantes de coches, de recursos en apariencia ilimitados. Aquí recuerda el momento en que comprendió que la era del motorista privado se fue para siempre.

Texto de Brian Hart; **fotografía de apertura de** Pascal Rondeau/Allsport

El último de los motoristas independientes, ése fui yo, y en muchos, muchos momentos me di cuenta de que nunca podría competir con las multinacionales. Treinta personas –mi mano de obra– nunca podrían igualar los recursos a su disposición.

Permítanme poner un ejemplo. En la época turbo [1977-88] había dos tests anuales en Río de Janeiro –todos íbamos a Brasil en enero y febrero. Hacía calor, todo era estupendo y realmente ponías a prueba tu monoplaza.

¿Estupendo? Bien, trabajabas en esos viejos boxes de techo semicircular, llenos de cucarachas y sabe Dios qué más, pero Brasil compensaba comparado con el invierno europeo.

En 1984, Renault, con Bernard Dudot [ingeniero jefe], introdujo el sistema de ▶

(Arriba) Brian Hart puso los caballos para la incursión en F1 de Toleman a principios de los 80s. Un duro aprendizaje: Derek Warwick (dcha.) se calificó sólo una vez durante el primer año del equipo (1981).



RAINER SCHLEGELMILCH; ARCHIVO LAT

válvulas neumáticas, que dejó a todos alucinados. Honda había pasado del pequeño equipo Spirit a Williams, pero sus chicos las estaban pasando canutas porque esto era el nacimiento de los sistemas electrónicos y de gestión del motor.

Les vimos colocar pequeños grabadores y analizadores y sensores de datos por todo el coche: motor, escape, toma de aire, por todas partes.

Y cuatro semanas más tarde –*cuatro semanas*– vimos cómo aparecieron con un sistema de gestión efectivo. Habían fusionado todas esas cajitas en una.

Así eran esos tiempos: nosotros –Toleman montaba mis motores– mirábamos por la alambrada entre box y box a estos ingenieros japoneses y ellos a su vez miraban por su alambrada a los ingenieros de Renault a su lado.

Hablé con Patrick Head [director técnico de Williams] y me dijo: "Su tiempo de respuesta es increíble. Sé lo que vas a decir, pero escucha, aparte de todos esos chicos estudiando todos esos sensores y miniordenadores, ¡había seis personas que sólo tomaban notas!".

Lo hacían constar todo, de modo que no se escapara nada, no hubiera líos y nadie olvidara nada. Entonces fue cuando uno pensó de repente: no es posible competir con esto.

Para entender cómo fue todo esto hay que remontarse a 1968, cuando el patrocinio comercial empezó realmente, por obra de Colin Chapman [patrón de Lotus] y Gold Leaf [sponsor tabaquero]. Fue como enseñar la patita bajo la puerta, si prefieren, a las multinacionales.

En aquella época Chapman logró que la Ford Motor Company se interesara por la F1. La puerta se abrió.

Ford llevó a cabo una vez un estudio sirviéndose para el análisis de los locales ingleses –el bar, la taberna y el salón-bar–, algo muy ingenioso por el amplio perfil de público. Tenías la clientela del bar hablando de Anglias [utilitario de la Ford], luego pasabas a los Zodiac [berlina media] en la taberna y luego a los Zephyr [gran berlina], con todos los artilugios y *gadgets*.

El porcentaje de los interesados en las carreras resultó ser importante.

En la época turbo teníamos a TAG financiando a Porsche, y a BMW y Honda y Renault. En la época posterior –motores de nuevo atmosféricos– entró más y más dinero de los sponsors.

Honda tomó una decisión típicamente Honda. Eligieron un camino bastante conservador pero arduo, el V12. Pusieron a un equipo entero a trabajar en ello el año anterior. Repito: el independiente sencillamente no puede competir con eso.

Cuando Honda dejó el V12 y se pasó al V10, y Ayrton Senna y Alain Prost lo ganaban todo, en realidad construyeron un V8, un V10 *y* un V12. ¿Pueden siquiera imaginárselo?

Otro ejemplo. Es un 'secreto' bastante bien conocido que, a mediados de los 90s, a hurtadillas, BMW preparó un V12 de 3,5 litros atmosférico. Todo fue hecho bajo tierra, por así decirlo, y sólo se usó para investigación, a sabiendas de que era probable que algún día volverían.

Sin embargo, aquí había algo a nuestro favor, y es un aspecto muy importante. Lo comenté con Dudot. Al volver de un gran premio, él asistía a una reunión el lunes por la mañana. Esta reunión en realidad descifraría y analizaría los embrollos, éxitos o lo que había que hacer, la lista de los '¿Y si...?'. Me dijo que a menudo se alargaba hasta el miércoles por la mañana.

Añadió: "Apuesto a que tú telefoneas o mandas un fax el domingo por la noche desde el aeropuerto y tienes a tus chicos trabajando en lo que haga falta. Tú puedes decir: 'Esto es lo que vamos a hacer', y estarán trabajando en ello el lunes a las diez de la mañana".

Es muy difícil sentenciar si el ingreso de las multinacionales fue bueno o malo, pero resultó inevitable. La atención pública y el marketing potenciales eran tan enormes





En 1985 (izda.) Toleman era uno de los pocos equipos sin motor de fábrica. Hart (dcha.) competía con Hondas, BMWs Porsches y Renaults.



Ayrton Senna dio ánimos al Toleman-Hart en 1984, al subir al podio en Silverstone y Estoril (dcha.)

que estas empresas no podían *no* estar implicadas. Mi reflexión, sin embargo, es que si te unes a estos grandes actores, tienes que ganar –y ellos tienen que ganar. Sólo uno puede hacerlo y los demás son perdedores.

Por eso BMW tardó tanto en volver tras su triunfo con el turbo en los primeros 80s, y el año pasado demostraron que si realmente pones la pasta y gente precisas –y trabajo y trabajo y trabajo– es posible.

Tenían unas 140 personas en el programa y su presupuesto debió superar, diría, los 16.000 millones de pesetas. Nuestro presupuesto máximo en Brian Hart Limited fueron 800 millones con Eddie Jordan en 1994. Creo que el presupuesto de Eddie era de 2.500 millones, ¡y de ellos tuvo que restar estos 800!

Curiosamente, no obstante, los puristas y observadores veteranos creen, o acaso creyeron, que estos grandes actores acabarían por irse. Pero no lo han hecho, a excepción de Peugeot –cuyo esfuerzo parece haber sido algo débil.

Tuve una gran relación con Gary Anderson [director técnico] en Jordan. Después de 1994-95, Gary y yo pensamos: "Bueno, se acabó. Hay que estar aliado a un constructor o es el fin". Llevó un par de años que lo fuera de veras porque el entusiasmo te llevaba en volandas.

Eddie Jordan y yo intentamos conseguir patrocinio –fuimos a varias marcas de coches– y fracasamos. Fue mi parecer entonces, y lo es ahora, que eso supuso casi el último suspiro para el independiente.

Fue más o menos lo mismo para Ken Tyrrell [patrón del equipo homónimo] como constructor independiente. También fue su último suspiro. No se iba a ninguna parte.

De hecho, reuní a la plantilla cuando íbamos a motorizar a Arrows y dije: "Mirad, en realidad no tenemos opción porque no hay ninguna otra parte adonde ir".

En F1, se te plantea una ley de la inventiva, como yo la llamo. Una vez que logras cruzar una barrera, hay dos más que acometer, y si las cruzas descubres tres más.

Entonces alguien hará progresos, te saltará por encima y resolverá esas tres –luego descubrirá que hay cuatro más. Y así sucesivamente –pero la tecnología se perfecciona, la computerización se perfecciona y la ley de la inventiva se convierte en una constante.

Ahora es otra época. Los tiempos cambian, y lo han hecho tanto en una o dos décadas que es irreconocible. En los 80s, aún trabajábamos en paddocks de hierba. Ahora tienes enormes motorhomes y tráilers que pueden convertirse en talleres terriblemente primorosos.

Los fabricantes subieron las apuestas, porque no sólo pueden invertir grandes cantidades de dinero expresamente en los motores sino que aportan mucho más a ello; metalurgia, por ejemplo, y sobre todo aceites y combustibles. La gasolina especial costaba 3.000 pesetas por litro a principios de los 90s: ¡tres mil pesetas!

No sólo su influencia posibilitó a los fabricantes el poderse colocar primeros en la cola para materiales especiales sino que pudieron avanzar a un ritmo colosal –porque en muchos aspectos el coste comparativo para ellos era minúsculo.

Vuelvo al punto de que su ingreso fue inevitable. Por eso no me entristece mirar atrás. Los grandes tenían que entrar. El prestigio que Renault obtuvo de, creo, 173 GPs sin una rotura fue algo a gran escala.

Creo que todo esto ha contribuido a hacer la F1 aún más popular de lo que habría sido, aunque –y es una opinión personal– cierto encanto ha desaparecido.

Es un poco estéril –esta hilera inmaculada de camiones alineados al milímetro, y las parabólicas y el aire acondicionado en su interior.

Con todo, el ambiente perdura. La presión previa a la parrilla el domingo es la misma y nunca cambiará. Eso es estupendo, y entonces poco importa quién paga para qué.

>Brian Hart

1936 Nació en Enfield, Middlesex, Inglaterra. Hizo seis años de aprendizaje con la empresa aeronaútica De Havilland y trabajó para Cosworth
'58-63 Corrió en Fórmula Junior y sport-prototipos
'64-71 Corrió en Fórmula 3 y Fórmula 2 con notables victorias
'69 Puso en pie su propia empresa de ingeniería
'77-80 Fabricó motores para F2
'81-85 Pasó a la fabricación de motores de F1 con Toleman
'86 Beatrice
'93-94 Jordan
'95-96 Arrows
'97 Minardi
'98-99 Arrows



Motores de rebajas: el presupuesto del V10 para Jordan en 1994 (izda.) era de 800m; la era del ordenador (dcha.) ha impulsado cambios en el deporte.





Barrichello (izda.) e Irvine lo hicieron bien con Jordan en 1994, pero para Hart la suerte estaba echada.

ARCHIVO LAT

EL DÍA EN QUE...

Un piloto ganó su primer GP

Francia 61 fue el primer GP de Baghetti. Lo ganó. 40 años después, su logro sigue siendo único.
Texto de John Leach; **fotografías del** Archivo LAT

Empuñando nerviosamente el volante de su Ferrari Dino 156, Giancarlo Baghetti, de 26 años, aguarda la salida del GP del ACF [Francia] de 1961: su primera carrera en el campeonato del mundo de F1.

El sudor se desliza por su espalda. Las temperaturas en el circuito de Reims han subido hasta unos 52°C que derriten el asfalto. Es 12° en la parrilla y no se hace ilusiones ante la enormidad de la tarea.

Vale, el Ferrari 'morro de tiburón' no ha tenido igual hasta el momento, pero el suyo es privado, no uno de los de fábrica, que con Phil Hill, Wolfgang von Trips y Richie Ginther copan la primera línea.

La salida va según lo previsto. Hill y von Trips se escapan y desaparecen, dejando a Ginther en lucha con el Lotus de Stirling Moss por el tercer puesto.

(Foto grande) Baghetti apenas tuvo tiempo de levantar una mano en señal de triunfo bajo el banderazo; (abajo) los Porsche de Bonnier (10) y Gurney emparedan al Ferrari.



Detrás, la disputa de la quinta plaza es un duelo de rebufos entre Jim Clark, Innes Ireland y Graham Hill. Baghetti aprovecha la aspiración de éstos y se sirve de la superioridad del 156 para superarles.

Mientras tanto, el trazado trilátero de Reims va a convertirse en un Triángulo de las Bermudas para el Cavallino. Von Trips llanea hacia boxes tras 18 vueltas. Una piedra ha perforado su radiador, acabando con su ya recalentado motor. Poco después, Phil Hill hace un trompo en la horquilla de Thillois y es golpeado por Moss.

Ginther enarbola el estandarte de la Scuderia pero, tras 41 vueltas, se detiene. Su V6 ha hervido en su propio aceite.

Baghetti es ahora el líder en el único 'morro de tiburón' aún en carrera. Tratando de morderle la cola están los Porsche 718 de Dan Gurney y Jo Bonnier.

La revista *Autosport* explicaría: "Vuelta tras vuelta, el trío intercambiaba posiciones, a menudo marchando en paralelo. Gurney y Bonnier iban realmente a por todas, pero nada parecía perturbar al italiano".

A tres vueltas del final, Bonnier se rezaga con el motor rateando. Es el turno de Dan. Al enfilar la recta de boxes por última vez, el Porsche va en cabeza, pero a 300 metros de la meta el Ferrari sale de su rebufo y vence. Gurney entra a 0,1 segundos.

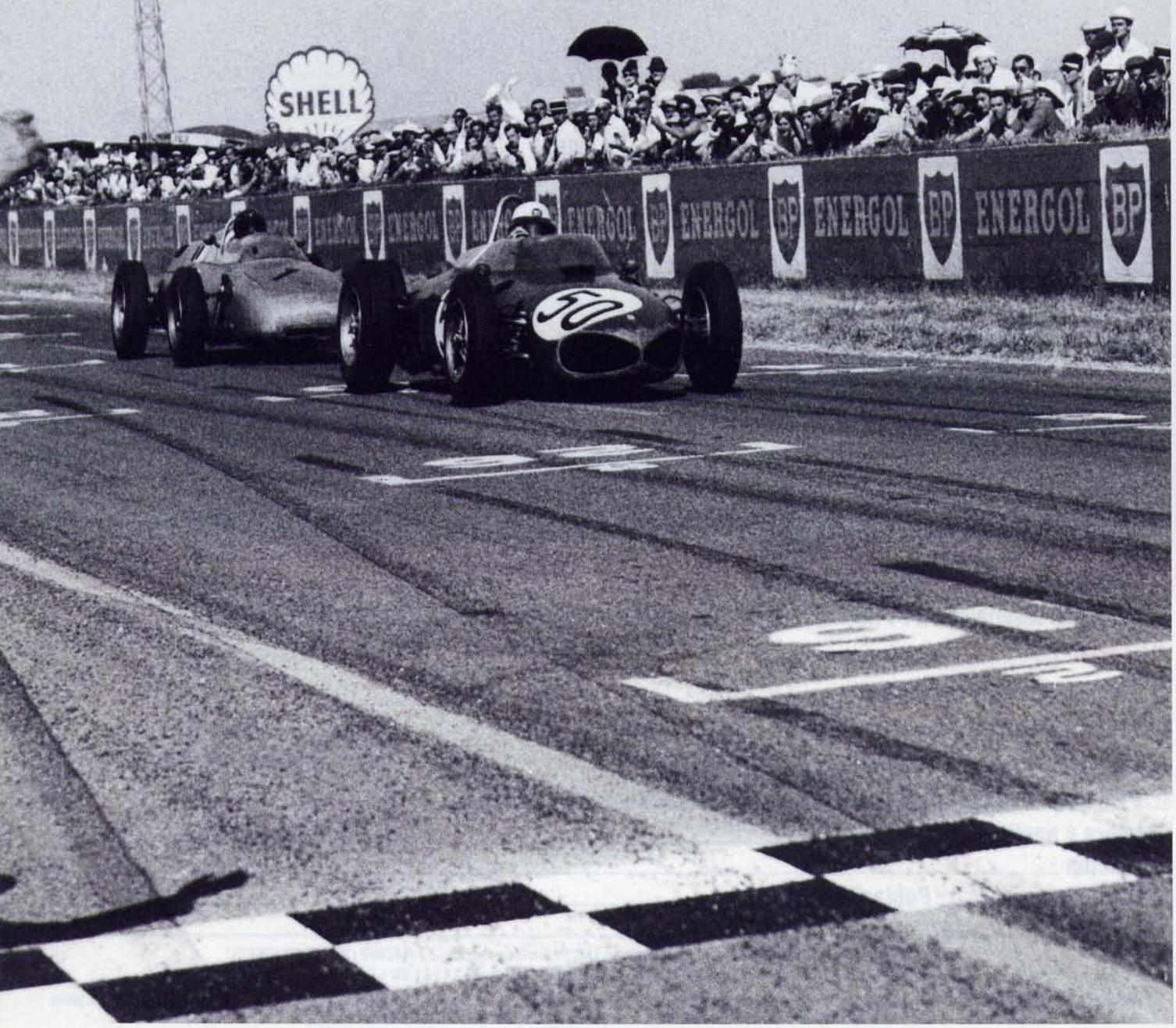
Ningún otro –ni Clark, Stewart, Senna, Prost o Schumacher– ha salido victorioso de su debut en el campeonato del mundo.

¿Chiripa? Bueno, en realidad no. La estrella de Baghetti estaba creciendo. En 1958, fue segundo en las célebres Mille Miglia italianas, y 'adoptado' más tarde por la FISA (ojo, Federazione Italiana Scuderie Automobilistiche), creada para apoyar nuevos talentos italianos. Le inscribieron en dos carreras de F1 no puntuables, los GPs de Siracusa y Nápoles. Ganó los dos. El de Reims fue el tercero consecutivo.

Si su ascensión fue meteórica, no fue nada comparada con su caída. Incorporado al equipo oficial Ferrari para 1962, no pudo emular su rendimiento en Francia. Su mejor resultado fue un cuarto en Holanda.

No acertó al entrar en el equipo Automobili Turismo e Sport (ATS) del ex ferrarista disidente Carlo Chiti para 1963, y tocó fondo en 1964 con los veteranos BRM de la Scuderia Centro Sud. Sólo participó en el GP de su país durante los siguientes tres años –luego, con 21 GPs disputados, su carrera en F1 se desvaneció.

Cabe dudar que a Baghetti le importara. Tuvo su momento de fama y su lugar en los libros de historia permanece asegurado.



Crónica GP

Ralf Schumacher amenaza con robar a David Coulthard el consuelo del subcampeonato.

Contenido: Crónica GP de Alemania: página 86
Previo GP de Hungría: página 92 • Previo GP de Bélgica: página 94

>Michael se relaja mientras sus adversarios luchan

Las posibilidades de David Coulthard en el campeonato se desvanecieron severamente en Silverstone y Hockenheim, pero en realidad no por razones que dependieran de él. De acuerdo, pudo haberse calificado mejor en Silverstone. Pudo haber estado delante de Jarno Trulli, en vez de detrás suyo, y de este modo no habría tenido que plantearse la angustiosa decisión de si intentar pasarle en Copse o no. Michael Schumacher y Jenson Button saben qué es intentar adelantar a Trulli en la primera curva, pero, siendo Jarno ahora miembro del Comité de Seguridad de Pilotos, David podía confiar lógicamente en que ahora el riesgo valía la pena. Tenía que mantener a Mika y a Michael a tiro en Silverstone: nada era más importante.

Como sabemos, Jarno hizo lo que hace siempre –ocupó el hueco (dos ruedas en la hierba) y se mantuvo firme. Mutis de DC en un día en que Michael pudo llanear hacia otros seis puntos.

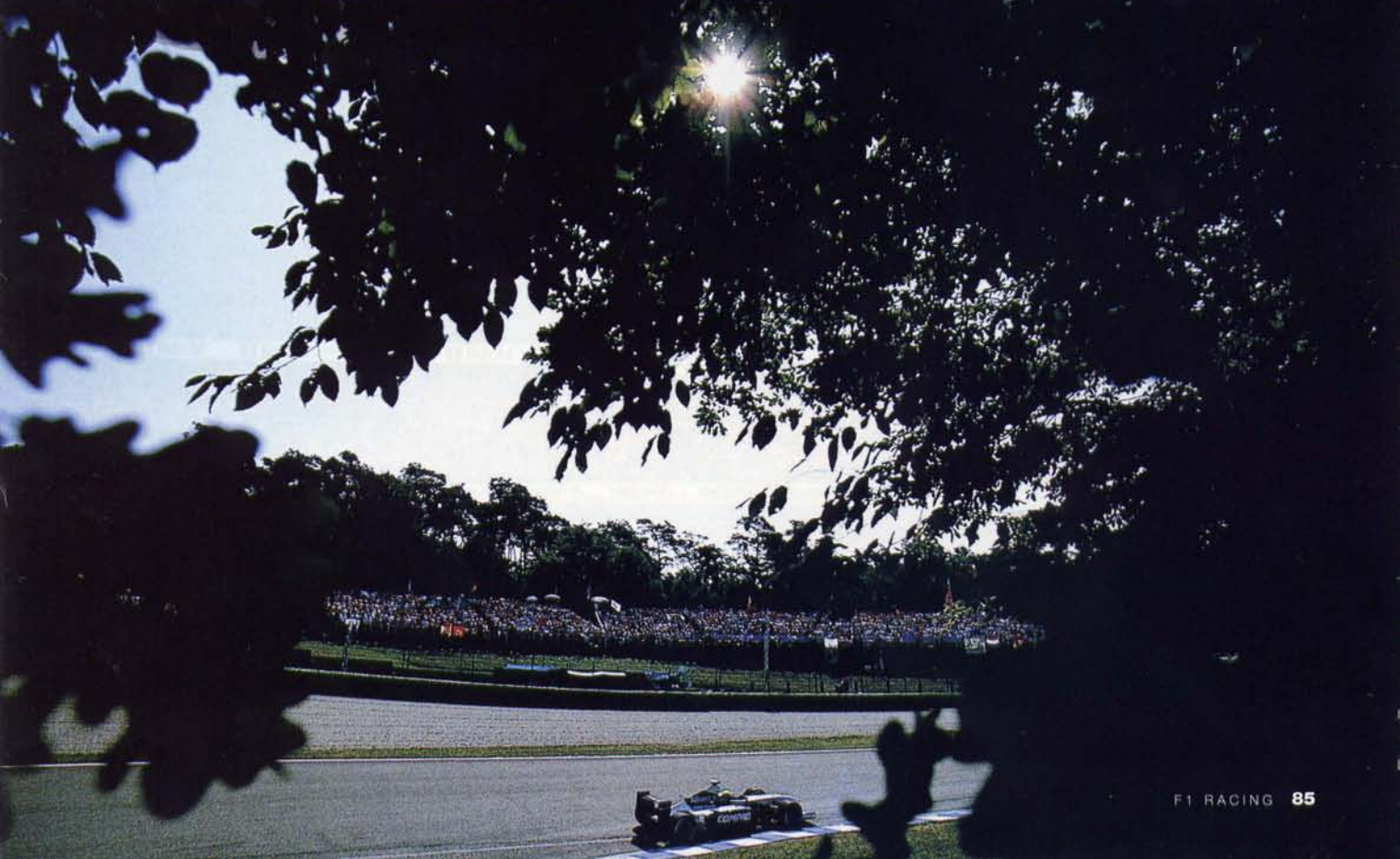
Valga esta breve recapitulación sobre Inglaterra para constatar que en Hockenheim siguió el mal rendimiento de DC en calificación –malo respecto al de Mika, eso es. Mientras que Mika halló equilibrio, David bregó a ambos lados de ese minúsculo punto efectivo. Pilotó bien en carrera, y pudiera haber acabado segundo, pero en este día ambos motores Mercedes-Ilmor estaban destinados a expirar.

¿Qué queda, pues? El récord de Michael, para empezar, y, más allá de eso, todo un nuevo mundo de competición, gentileza de Williams, BMW, Michelin, Ralf y Juan Pablo. La competición nunca es más pura que cuando los coches en cuestión son idénticos, y ahora Williams está demostrándolo *in extremis*.

Y nada de bromas, por favor, sobre el hostil empleado de Jordan que pudiera saltar a la pista en una carrera venidera, envuelto en una capa amarilla (como ese ex hombre Mercedes vestido de blanco en Hockenheim 2000). Aunque se echará de menos a Heinz-Harald Frentzen (si no encuentra otro puesto), hay que aplaudir a Eddie Jordan por tomar una difícil decisión cuando más duele. Pilotos inferiores a Frentzen, dirigidos por jefes de equipo más blandos, siguen llenando el centro del pelotón...

Peter Windsor

CLIVE ROSELAT



Quítate tú pa' ponerme yo

Que ganaría un Williams era cosa segura. La única cuestión era cuál sería. Por Peter Windsor

Poco después de que empezara la segunda sesión libre del viernes, uno ya sabía que ésta se pondría del lado de Juan Pablo Montoya. Los Williams-BMW estaban cargados de Petrobras, como todos los viernes, y sin embargo eran veloces en tiempo real, no digamos en velocidad relativa a los demás con depósitos llenos. En efecto, iba a ser un paseo Michelin-Williams-BMW. Pero, ¿qué Williams-BMW?

Ralf Schumacher salió al ataque al abrirse el pitlane. En su primera vuelta lanzada fue el más rápido a lo largo del primer sector (recta de boxes, Nordkurve, primera recta, chicane Jim Clark), el más rápido en la segunda recta, un poco por detrás en la segunda chicane, rápido de nuevo en la recta de atrás, rápido al entrar al estadio, sobresaliente en la Sachskurve... y luego se zambulló en la leve izquierda y hacia esa extraña derecha de peralte negativo donde Michael perdió el control en el warm-up el año pasado.

La zaga del FW23 salió de costado, Ralf creyó que la tenía, cruzó las muñecas, pero de repente el coche dio un latigazo y Ralf quedó a expensas del mismo, rebotando hacia atrás por la puzolana hasta el muro de neumáticos. Se acabó el entrenamiento. Cincuenta minutos perdidos...

... Y, en la otra esquina, se cobró impulso. En la parte izquierda del box Williams, donde estaba Connie pensando en las musarañas, daba la sensación de que se sabía que ahora era su turno. Uno se concentra más. Uno se esfuerzá aún más, para colmo de la mala pata del otro.

Juan Pablo lo hizo con precisión, acabando la jornada sólo con el absurdamente ligero Jaguar-Cosworth de Eddie Irvine por delante. Mucho más importante, sacaba medio segundo a los Ferraris y McLaren-Mercedes. A Juan le encantó el tacto del coche. Con su nuevo estilo de pilotaje, de aportaciones aún menores sobre el volante y el acelerador, masajeando el coche mucho antes de que tuviera una oportunidad de escapársele, podía por fin notar la dirección bien sujeta. Entonces, en broma, pidió por radio al





Carambola
Todos evitan el Ferrari inerte en medio de la pista, pero el Prost de Burti impacta de lleno.

Fin prematuro
Montoya salta un muro para volver a boxes después de que su motor expire.

EL DATO: Primer doblete en parrilla para: Williams desde Gran Bretaña 97, BMW desde Austria 86, Michelin desde Portugal 84.





Sólida victoria
Ralf cuidó el motor, pero aun así usó cada pedazo de pista –y algo más– para ganar.

DARREN HEATH; SUPERSPORT; CHARLES COATES/LAT

Una eternidad
Williams estaba –de nuevo– en otra órbita. Al final, Ralf rodaba 46 segundos por delante del siguiente.

equipo en mitad de una vuelta que desconectaran el "TC" (control de tracción).

"Sólo quería más potencia", dijo después con una carcajada, mostrando sus dientes blancos. "Va tan fino que no me vendría mal poder hacer deslizar la zaga un poco más –ya sabéis, ¡para divertirme…!".

Esa noche, Juan y Connie, junto con Rick, su compinche americano, Gonzo, el mánager de Juan, e Ian, primo de Juan, que está haciendo prácticas en el departamento aerodinámico de Williams, se sentaron en el extremo de una larga mesa, bromearon y rieron. En cierto momento, cuando aparecieron noticias de fútbol suramericano en la CNN, Juan se dirigió al televisor para subir el volumen. Segundos más tarde apareció su imagen,

'LA FIABILIDAD LO ERA TODO; NO MUCHO MÁS IBA A VENCER HOY A WILLIAMS-BMW'

y todos le abuchearon, ordenándole que cambiara de canal. Entre broma y broma, comió una ensalada de tomate y mozzarella y luego un filete (sin patatas).

La sesión oficial del sábado fue mejor, imposible. Ralf, claro, olvidó rápidamente su error y a lo largo de los libres rodó veloz y seguro, un vencedor del GP de Alemania puesto en faena en el mejor coche del fin de semana. Juan, sin embargo, era capaz de igualarle sobre cada piano, abordando las chicanes y curvas de forma tan sedosa y suave que casi parecía lento. Con su casco cromado brotando como una explosión de color, también se sentaba ligeramente más bajo en el coche, lo cual siempre va bien, sobre todo aquí.

Ralf marcó la pole preliminar. Juan respondió. Ralf volvió a apoderarse de ella… y Juan reaccionó de nuevo, recuperando con creces en el último sector lo poco que había perdido en los dos primeros.

Ralf iría a por todas en los dos últimos y decisivos intentos… pero Jacques Villeneuve le ralentizó en las curvas finales y luego Luciano Burti perdió el control e hizo encender las luces amarillas.

Juan, en pole por primera vez, se sentó en el centro en la rueda de prensa posterior, diciendo que el coche era genial y el equipo era genial y que mañana, ▶

seguro, iba a ser divertido. Y esa noche cenó en la misma mesa, con las mismas personas. Repitió ensalada y bistec.

Fueron veloces en el warm-up, y ambos limitaron sus vueltas (con Ralf rodando en su coche de carrera y el muleto). Ahora, tras las roturas de motor en Magny, Silverstone y los tests de Monza, la fiabilidad lo era todo; en efecto, no mucho más iba a vencer hoy a BMW.WilliamsF1. En la reunión posterior, en reconocimiento a su pole, a Juan se le dio prioridad en la elección del momento del pitstop. Ambos pararían sólo una vez... pero ¿querría Juan ser el primero o el segundo en hacerlo?

'CADA UNA DE LAS VUELTAS DE JUAN FUE MÁS RÁPIDA QUE LAS DE RALF, DÁNDOLE MARGEN'

Eligió ser primero, partiendo de la base de que cargaría algo menos de gasolina durante la primera fase y sería por tanto un poco más capaz de recuperarse de una mala salida, o una mala primera curva. La pega de tal elección es que, en la condición de paridad que les ocupaba, es por lo general mejor parar en boxes cuando el equipo de mecánicos esté bien engrasado –con una parada ya realizada.

En ambas salidas, Juan se escapó con brillantez, a la par de Ralf y, por tanto, en cabeza en la primera curva. Después, durante los siguientes 35 minutos o así, cada una de las vueltas de Juan fue más rápida que las de Ralf, dándole un margen de unos nueve segundos al acercarse al período del pitstop (vueltas 23-25). Ralf diría luego que en esta fase pilotaba de forma más conservadora, preservando el motor y otros componentes mecánicos, pero esto da a entender que Juan hacía justo lo contrario –que estaba abusando adrede de los muy conservadores límites impuestos por BMW (18.000rpm en calificación, 17.300rpm en carrera) y por Williams. (Por supuesto, es más probable que Juan se vuelva vegetariano antes de hacer algo así, aunque fuera capaz de obviar el limitador de régimen, así que la observación de Ralf debe ser vista en el contexto más amplio de un piloto superrápido que por encima de todo quiere batir a su superrápido compañero en todos los aspectos, incluido el psicológico. Podéis estar seguros de que habrá más comentarios de éstos).



Sólido líder Nada iba a privar del triunfo a JPM esta vez. Salvo la boquilla de repostar y un motor reventado...



Éste no es
Extrañamente, ¡los de Ferrari parecen celebrar la victoria de Ralf!

Pilotos
12ª prueba, Alemania

1	Michael Schumacher	84
2	David Coulthard	47
3	Ralf Schumacher	41
4	Rubens Barrichello	40
5	Mika Hakkinen	19
6	Juan Pablo Montoya	15
7	Jacques Villeneuve	11
8	Nick Heidfeld	10
9	Kimi Raikkonen	9
10	Jarno Trulli	9
11	Heinz-Harald Frentzen	6
12	Olivier Panis	5
13	Eddie Irvine	4
14	Giancarlo Fisichella	4
15	Jean Alesi	4
16	Jenson Button	2
17	Jos Verstappen	1
18	Pedro de la Rosa	1

Constructores

1	Ferrari	124
2	McLaren-Mercedes	66
3	Williams-BMW	56
4	Sauber-Petronas	19
5	BAR-Honda	16
6	Jordan-Honda	15
7	Benetton-Renault	6
8	Jaguar-Cosworth	5
9	Prost-Acer	4
10	Arrows-Asiatech	1

EL DATO: La velocidad máxima en carrera fue de 357,3 km/h –de Zonta. La máxima de Ralf fue la 10ª absoluta: 352,6 km/h.





Punto azul
Por primera vez este año, ambos Benetton entraron en los puntos.

DCHA: DARREN HEATH; EXTREMO DCHA.: STEVE ETHERINGTON/LAT; SUPERIOR: CHARLES COATES/LAT

Mikaminando ▲
Hakkinen tuvo que volver andando a su box otra vez –y van... En esta ocasión, por culpa del motor.

Líder sin mácula durante la primera parte de la carrera, Juan paró en boxes en la vueltas 23. Coche arriba, neumáticos fuera, manguera dentro... pero, de repente, Matthew Whyte, con el mono amarillo, observa un error. Parece que entra gasolina, pero el contador sigue a cero. Tranquilo y con mucha calma bajo una presión fenomenal, el equipo Williams entra en el ensayado modo de salvamento y cambia en seguida al aparejo de Ralf como apoyo. Los segundos pasan. Ralf está ahora distanciándose en cabeza. Juan golpea el volante. ¡No puede ser!

Cargado de gasolina por partida doble (ya que el problema resultó ser el indicador), y con unos 25 segundos perdidos respecto a Ralf, Juan salió disparado hacia la primera chicane... y casi se va recto. Cargando 120kg de gasolina –el doble que en la salida– el Williams parecía un camión. La victoria, sin duda, se había esfumado.

Su motor explotó poco después, lo que no dolió tanto, porque, ¿cómo se habría sentido si el pitstop hubiera salido perfecto y la carrera estuviera en el saco? Juan saludaba al público incluso antes de bajarse del coche: sin exagerar, sin quejas. Se cambió, dio las gracias a los chicos y se fue del circuito, a 10 vueltas del final. Ahora éste era el día de Ralf en Alemania, así que, ¿quién era él para aguar la fiesta? Ralf, en efecto, estaba tan destacado en cabeza, tan falto de oposición, que al final reaccionó a las incesantes llamadas de boxes para que redujera el ritmo.

"¡Si ralentizo más me voy a dormir!", dijo el normalmente reservado Ralf.

En fin, ¿fue ésta la primera carrera del resto de la vida de Juan Pablo Montoya, en la que mostró que puede calificarse tan bien como correr –en otras palabras, casi tan bien como cualquiera?

Quizá. En otro sentido, sin embargo, Hockenheim supuso otro gran avance en el disparatado mundo de Juan Pablo.

"¿Supersticioso? ¿Yo? Olvídalo...".

Cajón de sastre

Benetton halla la fiabilidad, Villeneuve repite podio y Jean Alesi marca otro punto. Por T. Clarkson y V. Fradera



Rubens adelantó dos veces a DC. Cree que perdió tiempo tras él.



Alonso se subió a los tres PS01 el domingo, y fue 10º.

Accidente "no muy grave"

Michael Schumacher sufrió problemas de cambio al acelerar en la salida y Luciano Burti, que partía 16º, golpeó la parte derecha de la zaga del Ferrari.

"Tenía un Jordan a mi izquierda", dijo Burti, "así que quizá estaba mirándolo. Pero, para cuando vi a Michael, era demasiado tarde. No tenía adónde ir. Creo que el accidente pareció peor en televisión que dentro del coche".

Motores estresados

Ambos McLaren abandonaron con inesperados problemas de motor, consecuencia de "apretar muy cerca del límite", según el jefe de Mercedes Norbert Haug.

BMW, por su parte, pudo ser ultraconservador. Su motor puede rendir ahora 862CV, pero los redujeron en 50CV en carrera para mejorar la fiabilidad.

Do de pecho de Benetton

Extraordinario rendimiento de Benetton. El equipo aún no tiene suficiente rodaje en sus motores en entrenamientos, pero con todo llevó a ambos coches a la meta y en los puntos (Giancarlo Fisichella cuarto y Jenson Button quinto) en el circuito técnicamente más exigente de la temporada.

"Salvo un escape derecho abrasado en el coche de Giancarlo", dijo el director técnico Mike Gascoyne, "no hubo problemas. Esto habrá aumentado las expectativas, y yo digo: 'Muy bien, allá vamos'".

DC muy lento para Rubens

Sobre la distancia de carrera, dos paradas eran en teoría 8s más rápidas que una. El único que maximizó la estrategia de dos repostajes fue Rubens Barrichello. Adelantó dos veces a David Coulthard, y una a Michael y a Mika Hakkinen, en ruta hacia el segundo puesto.

"Me estaba frustrando con David", dijo Rubens. "Era una lucha limpia pero, en su esfuerzo por dejarme atrás, estábamos perdiendo hasta 3s por vuelta".

Segundo podio de BAR

La tercera plaza de Jacques Villeneuve fue más merecida que la de España –un tira y afloja al final. "Las últimas 10 vueltas fueron un poco tensas", dijo. "El equipo me pedía que ahorrara combustible y conservara los frenos, pero sin ralentizar, porque Giancarlo estaba muy cerca. Incluso levanté en un par de rectas para ahorrar gasolina. Por suerte, Giancarlo hizo un trompo y me lo puso más fácil".



▲ Pedro no pasó de la primera chicane en la salida definitiva.

Mal retorno de Zonta

No fue el fin de semana que Ricardo Zonta, sustituto de Heinz-Harald Frentzen en Jordan, necesitaba. Un motor roto el viernes y un problema de embrague el sábado limitaron su rodaje en los libres y, en carrera, se enganchó con Verstappen y tuvo que abandonar. Se calificó a 0,852s de su compañero Jarno Trulli y su vuelta rápida se quedó a 1,8s de la de éste.

"No fue un gran fin de semana", dijo, "pero hubo razones para ello".

Una oportunidad perdida

"Si haces una buena salida aquí, tienes mucho ganado", dijo Pedro de la Rosa el sábado. Lo tenía: rodaba sexto tras la primera salida, la que se anuló. En la segunda, la buena, se tragó al Sauber de Nick Heidfeld en la primera chicane. "Me he pasado de frenada y me he llevado a Heidfeld por delante sin que tuviera ninguna culpa", reconoció Pedro.

Fue una oportunidad perdida para ambos... a expensas de la fiabilidad, pues sus respectivos compañeros, Irvine y Raikkonen, abandonaron en la vuelta 17 por problemas mecánicos.

Pedro tampoco se libró de la anécdota de rigor: en el warm-up perdió una tuerca de una rueda en la primera chicane, tras salir de boxes. ¡El 'síndrome Mansell' vuelve a afectar a un español!

Ni una gota de más

En cuanto cruzó la meta, Jean Alesi se quedó sin gasolina. Rodó con un conservador reglaje de alta carga aerodinámica, lo que le impidió adelantar, pero estabilizó el coche y mejoró el desgaste de neumáticos.

Su compañero, Burti, se alineó en la segunda salida con el muleto, reglado para Jean, y dijo luego que "era mejor que mi coche de carrera". Pero no valió la pena hacer un tirabuzón para subirte a él, ¿verdad, Luciano?

Cumpleaños feliz

Ambos Minardi evitaron la carambola inicial al salir desde el pitlane tras sufrir fugas de gasolina en la parrilla. Antes de la resalida, Alonso tuvo que subirse al coche reparado de Marques –el muleto, con el que había partido, rompió un palier.

"Sus reglajes eran totalmente distintos de los míos y no me sentía cómodo en absoluto", dijo el asturiano. "Cruzar la meta fue más de lo que podía esperar". Seguimos esperando el cambio...

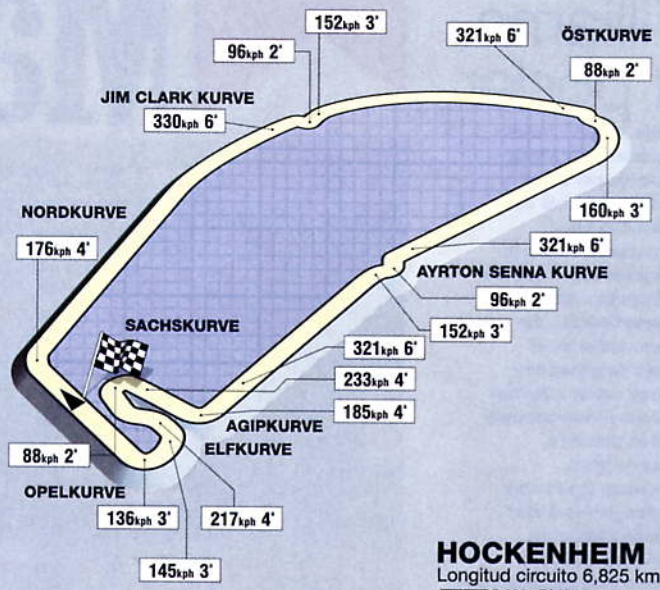
SUPERIOR: DARREN HEATH; LAS DEMÁS: LAT

Todos los datos Hockenheim

Tiempo Soleado, 23°; **Temperatura asfalto** 32°; **Vueltas** 45; **Distancia** 307,125 km; **Espectadores** 120.000

Parrilla de salida

Posición	Piloto	Tiempo
1	Juan Pablo Montoya	1:38,117
2	Ralf Schumacher	+0,019
3	Mika Hakkinen	+0,694
4	Michael Schumacher	+0,824
5	David Coulthard	+1,457
6	Rubens Barrichello	+1,565
7	Nick Heidfeld	+1,804
8	Kimi Raikkonen	+1,955
9	Pedro de la Rosa	+2,148
10	Jarno Trulli	+2,205
11	Eddie Irvine	+2,254
12	Jacques Villeneuve	+2,320
13	Olivier Panis	+2,493
14	Jean Alesi	+2,607
15	Ricardo Zonta	+3,057
16	Luciano Burti	+3,096
17	Giancarlo Fisichella	+3,182
18	Jenson Button	+3,321
19	Enrique Bernoldi	+3,551
20	Jos Verstappen	+3,753
21	Fernando Alonso	+3,796
22	Tarso Marques	+4,599



HOCKENHEIM
Longitud circuito 6,825 km

© 2001 Fédération Internationale de l'Automobile, Chemin de Blandonnet 2, 1215 Ginebra, Suiza

¿Lo sabías?

El día del GP Fernando Alonso cumplió 20 años. Ésta fue la última carrera en Hockenheim antes de que el circuito sea variado radicalmente. Doce de los 20 coches que completaron una vuelta batieron el récord de vuelta rápida de 2000.

Vuelta a vuelta

SALIDA Michael Schumacher sufre un problema de selección del cambio y es embestido por Luciano Burti. Bandera roja
RESALIDA Montoya sale bien y precede a Ralf Schumacher, Hakkinen y Michael
VUELTA 1 De la Rosa arrolla a Nick Heidfeld en la primera chicane. Michael pasa a Hakkinen. DC pasa a Barrichello y éste le repasa en el Motodrom, 5º
VUELTA 3 Barrichello pasa a Hakkinen
VUELTA 6 Barrichello pasa a Michael
VUELTA 14 Hakkinen rompe el motor
VUELTA 16 Barrichello para y sale 5º
VUELTA 20 Barrichello pasa a DC, 4º
VUELTA 22 Montoya para y pierde 20s por un problema con la manguera. Sale 4º
VUELTA 23 Michael para y abandona instantes después de volver a la pista
VUELTA 24 Ralf y Villeneuve paran
VUELTA 25 Montoya abandona
VUELTA 27 DC para y abandona instantes después de volver a la pista
VUELTA 32 Segunda parada de Rubens
VUELTA 45 Ralf cruza la meta vencedor

Velocidades y paradas

VUELTA RÁPIDA
Juan Pablo Montoya
1:41,808s en la vuelta 20 (241,336 km/h)
VELOCIDAD MÁS RÁPIDA PUNTO MEDICIÓN
Ricardo Zonta 357,3 km/h
VELOCIDAD MÁS LENTA PUNTO MEDICIÓN
Tarso Marques 346,9 km/h
PITSTOP MÁS RÁPIDO
David Coulthard 29,124s
PITSTOP MÁS LENTO
Juan Pablo Montoya 50,808s

Clasificación final

Posición	Piloto y coche	Tiempo total	Pos. 1ª vuelta
1	**Ralf Schumacher** Williams-BMW FW23 (Michelin)	1:18:17,873	2
2	**Rubens Barrichello** Ferrari F2001 (Bridgestone)	+46,117	5
3	**Jacques Villeneuve** BAR-Honda 003 (Bridgestone)	+1:02,806	10
4	**Giancarlo Fisichella** Benetton-Renault B201 (Michelin)	+1:03,477	15
5	**Jenson Button** Benetton-Renault B201 (Michelin)	+1:05,454	13
6	**Jean Alesi** Prost-Acer AP04 (Michelin)	+1:05,950	18
7	**Olivier Panis** BAR-Honda 003 (Bridgestone)	+1:17,527	14
8	**Enrique Bernoldi** Arrows-Asiatech A22 (Bridgestone)	a 1 vuelta	16
9	**Jos Verstappen** Arrows-Asiatech A22 (Bridgestone)	a 1 vuelta	11
10	**Fernando Alonso** European Minardi PS01 (Michelin)	a 1 vuelta	19

NO CLASIFICADOS

Jarno Trulli Jordan-Honda EJ11 (Bridgestone)	sistema hidráulico – 34 vueltas	9
David Coulthard McLaren-Mercedes MP4-16 (Bridgestone)	motor – 27 vueltas	6
Tarso Marques European Minardi PS01 (Michelin)	cambio – 26 vueltas	20
Juan Pablo Montoya Williams-BMW FW23 (Michelin)	motor – 24 vueltas	1
Michael Schumacher Ferrari F2001 (Bridg.)	presión gasolina – 23 vueltas	3
Luciano Burti Prost-Acer AP04 (Michelin)	accidente – 23 vueltas	17
Kimi Raikkonen Sauber-Petronas C20 (Bridgestone)	palier – 16 vueltas	7
Eddie Irvine Jaguar R2 (Michelin)	rateo – 16 vueltas	8
Mika Hakkinen McLaren-Mercedes MP4-16 (Bridgestone)	motor – 13 vueltas	4
Ricardo Zonta Jordan-Honda EJ11 (Bridg.)	daños accidente – 7 vueltas	12
Nick Heidfeld Sauber-Petronas C20 (Bridgestone)	accidente – 0 vueltas	-
Pedro de la Rosa Jaguar R2 (Michelin)	accidente – 0 vueltas	-

MAPA: ALAN ELDRIDGE

Resultados hasta la fecha

Piloto	Australia	Malasia	Brasil	San Marino	España	Austria	Mónaco	Canadá	Europa	Francia	G. Bretaña	Alemania	Hungría	Bélgica	Italia	EE.UU.	Japón
Michael Schumacher	1	1	2	R	1	2	1	2	1	1	2	R	-	-	-	-	-
Rubens Barrichello	3	2	R	3	R	3	2	R	5	3	3	2	-	-	-	-	-
Mika Hakkinen	R	6	R	4	9	R	R	3	6	NS	1	R	-	-	-	-	-
David Coulthard	2	3	1	2	5	1	5	R	3	4	R	R	-	-	-	-	-
Ralf Schumacher	R	5	R	1	R	R	R	1	4	2	R	1	-	-	-	-	-
Juan Pablo Montoya	R	R	R	R	2	R	R	R	2	R	4	R	-	-	-	-	-
Giancarlo Fisichella	13	R	6	R	14	R	R	R	11	11	13	4	-	-	-	-	-
Jenson Button	14	11	10	12	15	R	7	R	13	16	15	5	-	-	-	-	-
Olivier Panis	7	R	4	8	7	5	R	R	R	9	R	7	-	-	-	-	-
Jacques Villeneuve	R	R	7	R	3	8	4	R	9	R	8	3	-	-	-	-	-
Ricardo Zonta	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	R	-	-	-	-	-
Heinz-Harald Frentzen	5	4	11	6	R	R	R	-	R	8	7	-	-	-	-	-	-
Jarno Trulli	R	8	5	5	4	DS	R	11	R	5	R	R	-	-	-	-	-
Jos Verstappen	10	7	R	R	12	6	8	10	R	13	10	9	-	-	-	-	-
Enrique Bernoldi	R	R	R	10	R	R	9	R	R	R	14	8	-	-	-	-	-
Nick Heidfeld	4	R	3	7	6	9	R	R	R	6	6	R	-	-	-	-	-
Kimi Raikkonen	6	R	R	R	8	4	10	4	10	7	5	R	-	-	-	-	-
Eddie Irvine	11	R	R	R	R	7	3	R	7	R	9	R	-	-	-	-	-
Pedro de la Rosa	-	-	-	-	R	R	R	6	8	14	12	R	-	-	-	-	-
Tarso Marques	R	14	9	R	16	R	R	9	R	15	NC	R	-	-	-	-	-
Fernando Alonso	12	13	R	R	13	R	R	R	14	17	16	10	-	-	-	-	-
Jean Alesi	9	9	8	9	10	10	6	5	15	12	11	6	-	-	-	-	-
Luciano Burti	8	10	R	11	11	11	R	8	12	10	R	R	-	-	-	-	-
Gastón Mazzacane	R	12	R	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

CLAVE: DS descalificado/R Retirado/NS No salido/NC No calificado



EL PREVIO DE MURRAY

EL ANÁLISIS DE MURRAY

Shumi y Williams, de poder a poder

Fue una gran carrera la de Hockenheim, aunque no sea el lugar más carismático de la temporada. Pero ahora vienen dos de los mejores. Cuando fuimos por primera vez a Budapest en 1986, no había duda de que era una gran ciudad, pero, tras tantos años de ocupación, necesitaba con urgencia lavarse y arreglarse. Ahora lo ha hecho y, junto a Australia, es mi lugar favorito del año.

Edificios magníficos con vistas al Danubio, sol, estupendos restaurantes, mujeres maravillosas... Ha habido carreras verdaderamente memorables en el Hungaroring. Como Damon Hill a punto de ganar con Arrows, Thierry Boutsen lográndolo tras cerrar a Ayrton Senna durante las 77 vueltas, Nigel Mansell adelantando a Ayrton para ganar en 1989 y, tres años después, sentenciando el título a cinco carreras del final.

¿Veremos a Michael Schumacher igualar los cuatro títulos de Prost allí? Nunca acusaría a McLaren de haber perdido los papeles, pero han dado un traspiés. Con dos victorias en Hungría en el haber del Barón Rojo, tiene que ser el gran favorito, ya que allí es menos probable que los magníficos Williams-BMW desafíen a su Ferrari como en circuitos de potencia.

'CON ESA LARGA SUBIDA HASTA LES COMBES, EN SPA HABRÁ QUE ESTAR ATENTOS A WILLIAMS-BMW'

Pero, ¿cuál es mi circuito favorito? No cabe duda. Es Spa, el último de los genuinos trazados ruteros. En ese maravilloso paisaje de las Ardenas, con sus virajes y pendientes, es el mejor de todos y, si Schumacher no lo remacha en Hungría, a buen seguro lo hará en Bélgica –porque es el incontestado rey de Spa. Cinco veces ganador allí (aunque una de ellas anulada a posteriori), está en su elemento en este circuito de piloto, aunque no espero que gane forzosamente. Con esa larga subida hasta Les Combes, en Spa cuentan los caballos. Así que atentos a los Williams-BMW.

Les observaré en dos lugares muy distintos, ambos un deleite para los sentidos. ¡Que disfrutéis del espectáculo!



Hay que contar con los Williams en Spa, donde la potencia lo es todo.



Mansell siempre corrió bien en Hungría, y fue allí donde se aseguró el título en 1992.

LA HISTORIA

Las tribulaciones de Nigel

La que uno recuerda más, claro, es la que se perdió. Estaba en París, nada menos, apaciguando a una novia falta de vacaciones, cuando Nigel Mansell ganó el GP de Hungría de 1989 para Ferrari, adelantando a dos tercios de la parrilla, incluido Senna, del modo en que un sastre modenés enhebra el hilo por el ojo de una aguja.

Un año más tarde (gracias, creo, a Andrew Frankl, un enterado periodista húngaro que dio vigor a esta carrera en sus primeros años y hoy comenta con inteligencia desde América), a Mansell le regalaron... un caballo... en conmemoración. Como la propia carrera húngara, la inverosimilitud del momento sólo estuvo a la altura de su realidad. El caballo era fabuloso –y Mansell, quien una vez pasó dos gansos sin declarar en el maletero de su coche para salvarlos de los furtivos, aumentó un poco más su colección de fieras.

Mansell y Hungría tienen otras historias que contar. Ganaba con facilidad en 1987, sin haber parado y cerca del límite de dos horas, cuando una tuerca de rueda trasera se soltó y le costó la carrera. Y *eso* sucedió porque Mansell paró a cambiar ruedas en el GP de Gran Bretaña, porque su primer juego resultó estar desequilibrado. Sobre nuevos Goodyears y tuercas reapretadas, no hubo mayores problemas en Silverstone. Las tuercas un poco flojas halladas en el coche de Piquet tras la carrera se atribuyeron a... tuercas un poco flojas. Si ambos hubieran corrido sin parar, claro, se habría identificado un problema común. Los pares de apriete se habrían incrementado; Mansell habría ganado.

Y luego, en 1992, cuando yo era director de equipo en Williams, Mansell se aseguró el título acabando segundo detrás de Senna en Hungría. Extasiado, caminé del muro al box. Frank Williams, por siempre exigente, me llamó. "Hoy", dijo, "hemos dado pena. Ayrton nos ha pegado una paliza".

Era el momento de hacer un cambio.

Peter Windsor



Tomar un baño adquiere un nuevo significado en Hungría; prepárate a echar una partida de ajedrez si te zambulles en un baño público.

EL VIAJE

¿Hungría? Báñate antes de cenar

Budapest no es lo que te esperas: parece más mediterránea que europea oriental, con sus bares ribereños y frondosos bulevares del siglo XIX. Ha sido una ciudad balneario durante siglos –haz lo que vieres y aventúrate, o relájate en una estrafalaria piscina al aire libre.

Entrenamientos Autobuses especiales salen de la estación Árpád híd hacia el Hungaroring; la otra opción de transporte público es el taxi.

Repostaje La comida en el circuito no es tan mala como antes, pero sigue sin valer gran cosa: es mejor traer provisiones consigo. Pero nuevos lugares continúan apareciendo en la ciudad para demostrar que no todo es mala comida y peor servicio en la nueva Budapest: Avant Garde, V Sas utca 4, es un amplio restaurante de estilo francés que ofrece buena carne, o tenemos el elegante Biarritz, V Kossuth Lajos tér, con un excelente menú de clásicos húngaros y terraza a orillas del río. En Cactus Juice, Jókai tér 5, la comida es magnífica y las raciones, enormes. Sir Lancelot, V Podmaniczky utca 14 (tel. 0036 1 302 4456), es un estridente restaurante temático. The Vibe Dinner and Music Club, Kertész utca 33, cuenta con buenas pizzas y una pista de baile llena a rebosar.

Cómo ir

Hacer el viaje por carretera no es descabellado; podemos elegir un itinerario que pase por Estrasburgo (Francia) –con visita al cercano museo Peugeot en Sochaux– Stuttgart (Alemania) –visitando los museos Mercedes y Porsche– y Múnich, con el museo BMW. Al llegar a Hungría nos encontraremos con una autopista de peaje, la M1, que une la frontera austriaca con Budapest.

La comida en el circuito es barata. Más consejos enviando un e-mail: bustinza@euskalnet.net o en el teléfono: 656 416 636.

Sobrerrégimen Huye del calor en Rác Kert, I Hadnagy utca 8–10, un moderno pub, o visita uno de los bares con terraza a lo largo de Liszt Ferenc tér, como el Café Vian en el Nº 9, o el Café Mediterrán en el Nº 10, donde la acción se traslada más tarde a la discoteca del piso de abajo. Para vistas sobre la ciudad entera, dirígete hacia las colinas, al Citadella Dance Club, Citadella sétány 2, con bailarines y enormes ventanales. De noche, cada dos sábados están abiertos hasta las 3.00am los baños Vizimozi (Rudas Fürdö, I Dobrentai Tér 9), con bares, zonas relanjantes y pistas de baile.

Vía de servicio Tómate un baño: todos los demás lo hacen, y no sólo es cosa de viejecitas con caniche. Algunos baños se dan más tono que otros, pero en la mayoría puedes recostarte y disfrutar de sauna, masaje, piscina exterior, o tomar el sol. Prueba los baños tranquilos en City Park con nombre de trabalenguas: Széchenyi Gyógyfürdo és Strandfürdo, en Állatkerti körut 11. O coge un crucero por el Danubio (desde el muelle en Vigadó tér), con el que podrás ver desde el Parlamento al Palacio Real.

Visibilidad Las vistas son excelentes –se divisa gran parte de la pista incluso desde las tribunas baratas, pero sólo las más caras dan a la recta de boxes.

Mary-Ann Gallagher

STEVEN TEE/LAT; ARCHIVO LAT; WORLD PICTURES

Carrera 2000

Seis primeros puestos

1 Mika Hakkinen
McLaren-Mercedes MP4-15, 1h45m33,869s, 173,964 km/h

2 Michael Schumacher
Ferrari F1-2000, +7,916s

3 David Coulthard
McLaren Mercedes MP4-15, +8,454s

4 Rubens Barrichello
Ferrari F1-2000, +44,157s

5 Ralf Schumacher
Williams-BMW FW22,+50,437s

6 Heinz-Harald Frentzen
Jordan-Mugen Honda EJ10, +1m08,099s

Pole position

Michael Schumacher
Ferrari F1-2000,
1m17,514s, 184,611 km/h

Vuelta rápida

Mika Hakkinen
McLaren-Mercedes MP4-15,
1m20,028s, 178,812 km/h

Récord de vuelta rápida

Nigel Mansell
Williams FW14B (1992)
1m18,308s, 182,418 km/h

Horarios

Calificaciones
13.00 sábado 18 agosto

Warm-up
09.30 domingo 19 agosto

Carrera
14.00 domingo 19 agosto

Horarios sujetos a variación.

Según el piloto

Mika Hakkinen



Me gusta Hungría porque quizá sea lo que más se acerca a una carrera en casa, porque siempre hay un gran número de fans finlandeses con banderas y demás. Budapest también es una ciudad genial. Supongo que muchos finlandeses viajan al Hungaroring porque es el GP más próximo a Finlandia, y es fácil llegar. Es genial ver tanta gente allí. La pista ofrece varios retos. Reglar el coche para maximizar su rendimiento en este revirado trazado siempre es interesante, y confío en que encontremos una solución.



HUNGARORING
Longitud circuito 3,975 km



Jim Clark obtuvo su única pole en Spa en 1967, más de 3s por delante de Gurney. En carrera acabó sexto, tras varios problemas.

LA HISTORIA

Competición pura y dura en Spa

Si llueve en Bélgica, todo puede suceder –y por lo general sucede. Realmente es la carrera de lo inesperado.

Los nervios están a flor de piel en el GP de Bélgica, donde las altas velocidades se mezclan con el irascible clima de montaña. Dick Seaman se mató liderando en Spa en mojado en 1939. En 1960, en su segundo gran premio, el quinto puesto de Jim Clark quedó totalmente eclipsado por las muertes de Alan Stacey y Chris Bristow.

Pero con todo, a pesar de eso, Clark hizo suyo Spa. Ganó su primer GP allí en 1962, cuando la fuerte corriente de aire por la recta de Masta se llevó la visera de su casco, y repitió el resultado durante los siguientes tres años. En 1965, estaba tan mojado que Jimmy se inquietó por su colega, Jackie Stewart, que corría allí por vez primera en su BRM de fábrica. "Estoy seguro de que Jim empezó a levantar hacia el final", dice Jackie, "porque quería calmar mi ritmo. Él sabía que yo sabía que ese día no iba a vencerle. Después, cuidó de mí".

En 1967, sin alerones ni arneses en el Lotus 49, Clark marcó la pole en Spa con 3,1 segundos de ventaja –un promedio de más de 240 km/h en un circuito que incluía una horquilla de 50 km/h. En efecto, esto era F1 en su estado más puro.

Spa se cerró después de la victoria de Pedro Rodríguez con BRM en 1970 y el GP pasó a Nivelles y luego a Zolder. Jackie Stewart encabezó una rebelión de los pilotos en 1973, porque la pista se deshacía, y en 1981 Carlos Reutemann subió al podio con tristeza, ganador de otra carrera trágica. Un mecánico murió al caer en la trayectoria del coche de Carlos en un accidente en el pitlane en entrenamientos; otro resultó herido en la parrilla.

En 1982 Gilles Villeneuve se iba tras los entrenamientos del viernes en Zolder.

"¿Has visto el nuevo helicóptero?", preguntó con entusiasmo. "Es fantástico. Tendrás que venir a dar una vuelta mañana. Puedo llevarte de vuelta al hotel".

Al día siguiente, presionado al límite sobre su último juego de gomas, obligado a juzgar por dónde superar a coches más lentos, Gilles se mató cuando su Ferrari embistió al March de Jochen Mass. Nigel Roebuck [enviado de *Autosport*, revista hermana de *F1 Racing*] y yo corrimos con miedo hacia el lugar del accidente; nuestro regreso fue lento y triste. En el helipuerto, el Agusta de Gilles esperaba a su maestro.

Así que hoy observas a Michael y David, y Mika y Ralf y (sin duda) Juan con temor y respeto. Respeto por su habilidad… y respeto, en su forma más pura, por el oficio de la Fórmula 1.

Peter Windsor



Viaja de Spa a Bruselas y admira el Grand Palace en la plaza principal de la ciudad. Además, hay muy buenas tiendas.

EL VIAJE

Vale la pena escaparse a Bruselas

Durante la mayor parte del año hay muy poca animación en Spa, una tranquila población al borde del bosque de las Árdenas. La ciudad más próxima es Lieja, un centro industrial con un atractivo casco antiguo. Bruselas queda más lejos, pero vale la pena: es una ciudad asombrosamente bulliciosa y cosmopolita considerando su gran población de funcionarios de la UE, con una merecida reputación de buena comida y vino.

Entrenamientos Las vías de acceso al circuito son buenas, pero el tráfico es infernal. Reserva tiempo de sobra.

Repostaje Hay muchos puestos de comida pasables en el circuito. En Lieja, la Place du Marché cuenta con varios restaurantes buenos –el Grand Comptoir en el número 19–21, tel. 0032 (0) 4 223 32 25, ofrece especialidades locales, como albóndigas y riñones de cerdo. Puedes probar el plato nacional belga, mejillones con patatas rosas, en Au Parc de Moules, Rue Tête du Boeuf 19, tel. 0032 (0) 4 223 40 60. En Bruselas, degusta una comilona de gourmet en el mejor restaurante de la ciudad, Comme Chez Soi, Place Rouppe 23, tel 0032 (0) 2 512 29 21, o acomódate en la terraza del elegante bistro francés La Meilleure Jeunesse, Rue de l'Aurore 58, tel 0032 (0) 2 640 23 94. El pescado de Aux Armes de Bruxelles, Rue des Bouchers 13, tel. 0032 (0) 2 511 21 18, no te decepcionará.

Sobrerrégimen Le Carré, el barrio peatonal de Lieja, está lleno de calles estrechas flanqueadas por buenos bares y clubs. Rue Tête du Boeuf tiene varios, como el Café Chez Bouldou (número 25), con una sala de fiestas abajo. Mayor elección en Bruselas. Prueba el artículo de exportación más célebre de Bélgica en A La Mort Subite, Rue des Montagnes 7, una taberna a la antigua usanza, o los cócteles de Dali's Bar, Petite Rue des Bouchers 35. Fuse, Rue Blaes 208, es la discoteca más conocida de la ciudad.

Vía de servicio Dirígete a las colinas del bosque de las Árdenas o visita las tiendas y bares que rodean la Place Ste. Lambert en Lieja. Magníficas vistas desde la ciudadela, si puedes con la fuerte subida. Bruselas es más imponente, con palacios y plazas como la famosa Grand Place, rodeada de edificios medievales. Cerca encontramos el Manneken-Pis, una pequeña estatua de un niño haciendo pipí, el símbolo de la ciudad. Excelentes tiendas –no sólo para cerveza y chocolate sino también para ropa de diseño. Empieza por las tiendas de la Rue Antoine Dansaert.

Visibilidad La visión desde las tribunas Gold 2 y Gold 3 es magnífica. Las zonas de pelouse resultan espectaculares si estás dispuesto a caminar.

Mary-Ann Gallagher

Cómo ir

El acceso es difícil al encontrarse el trazado dentro de un bosque, pero hay muchos puntos para presenciar la prueba con visibilidad aceptable. El mejor punto es Eau Rouge, pero en febrero ya estaba agotada la entrada. Lo bueno que tiene es que la pelouse no se agota, aunque lo malo es que su precio es de 7.000 BEF (28.872 Pts.). Las tribunas están numeradas, salvo Radillon, o sea, que habrá que estar allí a las 6.00am para coger sitio. Más consejos enviando un e-mail: bustinza@euskalnet.net o en el teléfono: 656 416 636.

Carrera 2000

Seis primeros puestos

1 Mika Hakkinen
McLaren-Mercedes MP4-15, 1h28m14,494s, 208,467 km/h

2 Michael Schumacher
Ferrari F1-2000, +1,104s

3 Ralf Schumacher
Williams-BMW FW22, +38,096s

4 David Coulthard
McLaren-Mercedes MP4-15, +43,281s

5 Jenson Button
Williams-BMW FW22, +49,914s

6 Heinz-Harald Frentzen
Jordan-Mugen Honda EJ10, +55,984s

Pole position

Mika Hakkinen
McLaren-Mercedes MP4-15, 1m50,646s, 226,712 km/h

Vuelta rápida

Rubens Barrichello
Ferrari F1-2000, 1m53,803s, 220,423 km/h

Récord de vuelta rápida

Jacques Villeneuve
Williams FW19 (1997), 1m52,692s, 222,596 km/h

Horarios

Calificaciones
13.00 sábado 1 septiembre

Warm-up
09.30 domingo 2 septiembre

Carrera
14.00 domingo 2 septiembre

Horarios sujetos a variación.

Según el piloto

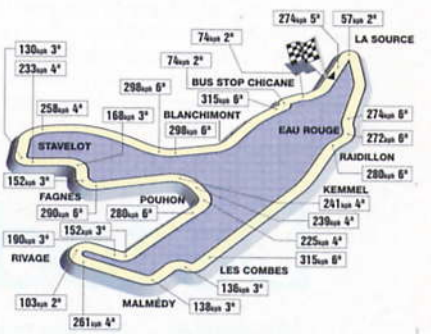
Jos Verstappen



Spa es mi circuito favorito. Es muy desafiante y se disfruta pilotando. Se adquiere un buen ritmo porque tiene un flujo agradable y curvas rápidas.

Es la carrera con más seguidores holandeses porque es la más cercana a Holanda, así que es como mi carrera de casa. Espero ver una buena entrada de nuevo este año.

La carrera no nos fue muy bien el año pasado, con todo el lío en los pitstops debido a las condiciones meteorológicas variables, pero eso es lo interesante de Spa: nunca sabes qué va a pasar.



SPA-FRANCORCHAMPS
Longitud circuito 6,968 km

ARCHIVO LAT; TELEGRAPH COLOUR LIBRARY

Para más información:
LA LLIBRERIA DEL MOTOR
tel.: 93 454 67 63
e-mail: info@lallibreriadelmotor.com









Amor fraternal

Que sean hermanos no significa que tenga que gustarles lo mismo. Uno puede decantarse por animar al Schumi ferrarista y lucir esta camiseta negra (dcha.), con el emblema de la Scuderia Ferrari en el corazón y un imponente *cavallino rampante* plateado en la espalda. El otro preferirá apoyar la irrupción en lo más alto del podio del benjamín, Ralf, y vestir esta elegante camiseta azul marino y blanca (arriba), con el logo del equipo BMW. WilliamsF1 en el pecho y, de mayor tamaño, en la espalda. Hermanos, pero no gemelos.
Precios: camiseta Ferrari negra: 5.200 Pts.; camiseta Williams azul y blanca: 7.000 Pts.

De todo un poco

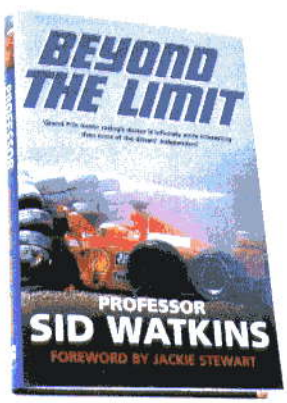
Camisetas con pedigrí, libros de autor, un vídeo clásico y la memorabilia Lotus.

Texto de Valentí Fradera; **fotografías de** Paco García

Palabra del Profesor

"Norbert Haug me preguntaba: '¿Tienes todo lo que necesitas en el coche [el Mercedes Medical Car]?'. 'Bueno', respondía, 'no tenemos mueble-bar ni humedecedor de puros'. (...) En Indy, Peter, el ingeniero de Mercedes que atiende nuestros coches, me llevó al Medical Car con una gran sonrisa. Abrió el compartimento entre los dos asientos delanteros, apretó un botón, y apareció un frasco de whisky de acero y una caja de madera con ocho puros –todos cubanos. (...) El diseño era obra de un *connoisseur*. Como era jueves y no había entrenamientos, probé el whisky –¡Glenmorangie! ¡Acertaron de lleno!". Sólo una de las muchísimas anécdotas que encierra el segundo libro del Profesor Sid Watkins, presidente de la Comisión Médica de la FIA. Anécdotas que amenizan el autorizado testimonio, los salerosos recuerdos y el documentado compendio del trabajo de un personaje "mil veces más interesante que la mayoría de pilotos".

Precio: 5.400 Pts. Pág.: 240. En inglés.



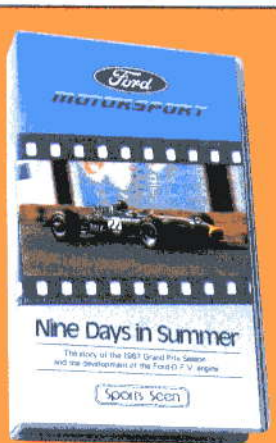




Lotus: su historia a través de miles de objetos de colección

La idea de elaborar este libro le vino al autor durante los cuatro años que le llevó escribir 'The Lotus Book' (*F1 Racing* N.17). Se dio cuenta de que él mismo y la mayoría de propietarios y entusiastas de la marca que conocía ponían el mayor empeño en 'arrepiegar' lo que se conoce como memorabilia (por evidentes razones de economía y espacio, salvo honrosas excepciones). Helos aquí, pues: miniaturas, catálogos, trofeos, publicidades, litografías, portadas, etc., ordenados por modelos, desde 1948 hasta 2002 (sí, sí, 2002...). Ni siquiera falta el feísimo Lotus 99T de Guisval, de escala indefinida (visible en la foto grande)...

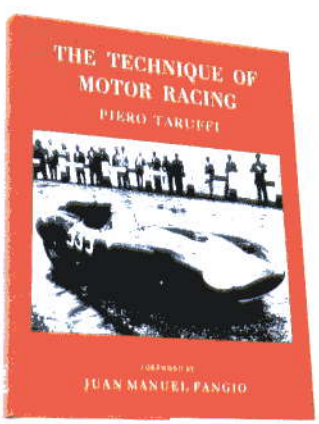
Precio: 14.800 Pts. Páginas: 256. En inglés.

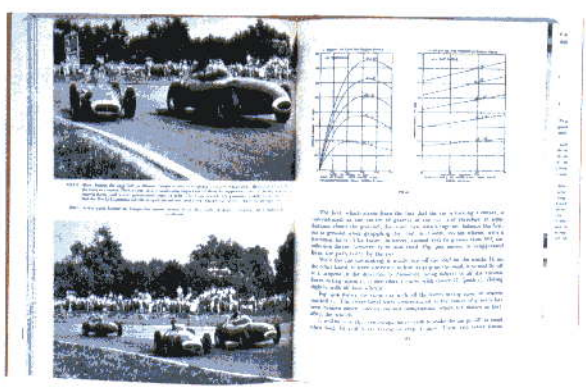


El inicio de una era

Un título poético y un montaje también poético para narrar el debut del motor más triunfal de la F1 –el Cosworth DFV– combinando escenas dramatizadas con imágenes de las carreras de 1967.

Precio: 2.995 Pts. Duración: 50'. En inglés.





"Un libro de texto sobre automovilismo", Fangio dixit

Libro absolutamente idéntico a la edición original de 1959, salvo en la inclusión de una página de presentación de su autor, el ya fallecido campeón italiano Piero Taruffi, ingeniero industrial y vencedor de las Mille Miglia de 1957. Que se siga reimprimiendo tal y como se editó hace ya más de 40 años es muestra del mérito de este volumen como obra de referencia en su campo –el pilotaje en competición. Y el tiempo transcurrido supone un valor añadido como tratado de 'antropología' automovilística.

Precio: 6.400 Pts. Páginas: 126. En inglés.

Querido Rubens,

Bueno, ¿cómo va ser el miembro principal de la Santísima Orden de Michael? Ha pasado mucho tiempo desde ese instante glorioso en Hockenheim el pasado verano, cuando salvaste los platos rotos con tanta brillantez después de que Su Señoría se quedara en la primera curva por segunda vez consecutiva.

A propósito de compañeros, debo decir que creo que resultó muy entretenido el modo en que pusiste en su lugar a ese irlandés que corre para Jaguar, hace poco en Silverstone. Aprecio mucho a Irvine, para ser sincero, pero a veces no dice más que soberanas tonterías y parece haberse convertido en una especie de oráculo del paddock, siendo consultado sobre todo, desde si Montoya es realmente bueno a si lloverá mañana. Sólo se me ocurre que la mayoría de sus colegas son tan hoscos y poco comunicativos que la prensa amarilla se arrima a él simplemente porque es el único con algo de cierto interés que decir.



Barrichello: tiene que apañarse con apoyar a Schumi.

No es nada personal, por supuesto, Ruby, pero cabría decir que ser número dos en Ferrari exige el tipo de cualidades que normalmente se requieren para ocupar los escaños de los ministros del gobierno. Esto es, pasarse la tira de rato de pie parloteando sin decir realmente mucho de cierta importancia.

Al *Grande Vecchio* Ferrari le daba por esta clase de cosas, gustándole los pilotos que fueran a la vez animados y serviles. Por supuesto, en sus tiempos, cuando decía: "No hay órdenes de equipo", quería decir exactamente eso, en vez de 'no hay órdenes de equipo a no ser que Mikey mantenga alguna posibilidad'. En cuyo caso, al 'carne de cañón' que ocupa el cockpit del coche número dos se le pide parar en la siguiente área de servicio y quedarse mano sobre mano hasta que el Rey de los Hunos se recupere y pase como un rayo al liderato. Francamente, no sé por qué ese Luca Montmemolo, el tío que dirige Ferrari estos días, no recluta a un par de *carabinieri* motorizados que escolten al grande de Maranello en cabeza del pelotón. Al menos sus sirenas y luces destellantes supondrían una visión de mucho mayor impacto sobre la peña que se agolpa en los aledaños de la pista que la batería de luces de advertencia en el cockpit de Charlie Whiting. De todos modos, la mayoría de ellos están acostumbrados a hacerse a un lado ante la pasma.

Pero vamos al grano. ¡Volvamos al tema principal! Apuesto a que tuviste en suspenso al Sr. S en la fase final del GP de Austria, mientras se preguntaba si harías lo que está supuestamente mandado y separarías las olas delante de su proa. Lástima que no estuvieras tentado de hacer creer que la radio no funcionaba y que no te habías dado cuenta de que Todt estaba al borde de un ataque de nervios en el muro, instándote a ceder el paso. Eso habría borrado la sonrisa del rostro de Mikey, ¿verdad?

Dicho todo esto, me alegro de saber que sigues en nómina para 2002. Una merecida recompensa, cabría suponer, por tener que pensar en dos estrategias de carrera a la vez.

En realidad, para mí que toda esta cultura del piloto de gran premio está muy sobrestimada. La F1 depende ahora totalmente del coche. Verbigracia, Mikey y su hermano pequeño Ralfie hacen trotar al Ferrari y el Williams-BMW, pero dales un Minardi o un Toyota y parecerán bastante medianos. Desde luego, no como para que digan: "Oh, como es jueves, compremos un nuevo Learjet".

Considerémoslo lógicamente. ¿A quién elegirías si estuvieras levantando un nuevo equipo de F1? ¿Michael Schumacher o Ross Brawn? ¿Rubens Barrichello o Paolo Martinelli? Espero que entiendas lo que quiero decir, aunque si escuchas a Ross quedarás totalmente convencido de que un piloto del calibre de Michael otorga a todo el equipo un tirón psicológico difícil de cuantificar en términos financieros, aunque apuesto que Willi Weber se ha acercado bastante.

La verdad sea dicha, Ruby, no estoy del todo convencido de esto. Varios contactos que tengo en el mundillo de la F1 me cuentan que la escasez de jóvenes pilotos convenientemente capacitados para dar forma a la próxima generación de la F1 sólo es equiparable a la falta de jóvenes y dinámicos ingenieros. ¿En quién invertirías más dinero?

Lo que intento hacer ver es que si Alexander Wurz y Darren Turner pilotaran los McLaren, su rendimiento en pista no estaría lejos del de Hakkinen y Coulthard. Posiblemente igual que el tuyo respecto a Luca Badoer, el desdichado individuo que parece estar cumpliendo condena a perpetuidad dando vueltas a Fiorano a cambio de un elegante mono Ferrari. Para ser franco, Badoer me parece como una versión F1 de esos presos inocentes que suelen protagonizar las películas de prisiones, aunque al menos éstos se pasan la peli urdiendo una fuga más o menos digna de allí dentro, mientras que nuestro desventurado Luca no para de rodar sin toparse con ninguna puerta.

'Para mí que toda esta cultura del piloto de gran premio está muy sobrestimada. La F1 depende ahora totalmente del coche'

Ya ves, Rubens, Luca daría lo que fuera por ser 'segundo de', como tú. Disfruta de tu suerte.

Te saluda cordialmente,



CHARLES COATES/LAT