

F1 RACING

SIN ESTRELLA
LA SUERTE DE KIMI
'Parece que todo me pasa a mí'

ANALIZAMOS SU ESTILO DE PILOTAJE

ALONSO

RETRATO DE UN CAMPEÓN

FICHAJE BOMBA
MASSA A FERRARI
Barrichello en BAR, ¿con Button?

SALVAVIDAS
LO QUE AGUANTA UN CASCO DE F1
¿Un disparo a 500 km/h en la visera? Pues sí

A FONDO
¡'GUAU' ROUGE!
Así es la curva más terrorífica de Spa

EL JEFE DE ALONSO



EL MÉTODO DE BRIATORE

Olviden la prensa rosa; aquí late el corazón de un adicto al trabajo



STAFF

Redactor jefe
Valentí Fradera
Colaboradores
Javier del Arco, Jordi Camp, Xavier Pérez
Maquetación y preimpresión
Nuevos Prismas.com
Tel. redacción
93 409 05 64
Fax 93 491 51 91
E-mail f1racing@nuevosprismas.com
Publicidad
Carmelo Lobo
Tel. 635 55 58 65

STAFF INTERNACIONAL

Editor in chief
Matt Bishop
Executive editor
Oliver Peagam
Managing editor
Stewart Williams
News editor
Steve Cooper
Chief sub-editor
John Lilley
Staff writer
Dom Taylor
Grand prix editor
Peter Windsor
Editors at large
Alan Henry
Maurice Hamilton
Technical editor
Steve Matchett
Art editor Frank Foster
Picture editor
Eddie Judd
Senior designer
Jody Hockley

Fotógrafo principal

Darren Heath
Agencias de fotografía
LAT, Getty Images
Secretaria
Bianca Stephens
Publisher
Steve Coombes
Publishing manager
Jonathan Haines
Commercial director
Ian Burrows

Commercial manager (paddock)

Ben Guynan
Senior sales executive
Neil Mallett
Production controller
Lara Piercy
Licensing director
Tim Bulley
Licensing manager
Alastair Lewis
Sales director
John Chambers
Chairman Tony Schulp

DISTRIBUCIÓN SUSCRIPCIONES: B. C. Asesoramiento y Diseño Gráfico S. L.
teléfono 93 448 49 71 fax 93 448 62 46 e-mail suscripciones.f1racing@bcdis.com

Todas las modas son pasajeras

“La calificación a una vuelta no es una moda pasajera”, decíamos en *F1 Racing* N° 73. Decidir la parrilla de salida el domingo por la mañana era “absurdo”, concluíamos.

El tiempo nos ha dado la razón en esto último, pues la calificación por suma de tiempos sólo sobrevivió seis de las 19 pruebas del campeonato.

Pero en lo primero tal vez estemos equivocados. De hecho, la web oficial formula1.com –es decir, Bernie Ecclestone– puso en marcha el mes pasado una votación online para que los aficionados eligieran entre dos sistemas. Curiosamente, ninguno de los dos contemplaba calificar a una vuelta y/o con combustible de carrera.

Pero ahora resulta que el intento único gustaba a los pilotos. Según ellos, calificar por turnos tiene el gran mérito de eliminar el problema del tráfico, que tantas poles ha dado y quitado en el pasado. Además, dicen los detractores de la calificación (más o menos) pura, calificar sin combustible ordenaría los coches de más a menos rápido en parrilla, haciendo más aburridas las carreras.

Bueno, precisamente el tráfico podría ejercer la función de ‘mezclaparrillas’ que en la actualidad se reserva para las diversas estrategias de repostaje. Y dar con el momento justo de salir a pista es también un don que hay potenciar (aunque con los monitores en uso hoy día, que reflejan la posición de todos los coches en el circuito, esto tampoco es lo que era; si Ayrton levantara la cabeza...).

¿No será que los pilotos se han vuelto demasiado comodones? El nuevo certamen A1 GP se ha inventado un sistema de calificación en el que sus responsables reconocen abiertamente que los pilotos “tendrán que lidiar con el tráfico”. Todo en aras del espectáculo.

En fin, la segunda propuesta de Bernie (una hora; los cinco coches más lentos eliminados a los 15 y 30 minutos, y los 10 mejores luchando por la pole en la última media hora) fue la más votada, al parecer.

Si esto es lo que nos ha de deparar el futuro, que no sea una moda pasajera...

VALENTÍ FRADERA



Nuestras firmas

Stewart Williams

‘Wiggy’ no sólo es el mago de la producción de *F1 Racing*; también es un escritorzuelo versátil. Su habitual sección ‘Rincón histórico’ (páginas 95 y 97) es una pequeña joya. Además, este mes ha dibujado el perfil de Briatore (página 38).



Peter Windsor

A pasión no le gana casi nadie. Contagiado por la fiebre Alonso, Peter se acaba de agenciar un Mégane Sport Trophy como coche de calle (véase página 12). Tuvimos que darle 10 páginas para que se explayara acerca del pilotaje del español (página 28).



Darren Heath

Sencillamente el mejor fotógrafo de la F1, Darren compone imágenes deslumbrantes (no digan instantáneas, por favor), que son de lo mejor de *F1 Racing* desde el nacimiento de nuestra cabecera en 1996. Están por toda la revista.



Matt Bishop

Vuelve la gran entrevista, una especialidad de *F1 Racing*. Coincidiendo con el anuncio de su retirada activa de la F1, Peter Sauber habló largo y tendido con Matt Bishop (página 58). Parecía que el patrón suizo era parco en palabras. Menos mal.



F1 Racing es una publicación de Ediciones B&B Media Ibérica S. L. Consell de Cent 265, 3ª 1ª 08011 Barcelona

F1 Racing se publica cada mes en Alemania, Australia, Brasil, China, EE.UU., España, Filipinas, Francia, Gran Bretaña, Grecia, Holanda, Hong Kong, Hungría, India, Indonesia, Italia, Japón,

Malasia, Oriente Próximo, Polonia, República Checa, Rusia y Ucrania, Suecia, Suráfrica, Suramérica, Taiwan y Turquía bajo licencia de Haymarket Motoring, una división de Haymarket Magazines Ltd. Fórmula Uno, Fórmula 1 y F1 son marcas comerciales de Formula One Licensing BV, empresa del Formula One Group, y se utilizan bajo licencia

Depósito Legal: B-4893-1999

Precio para Península: 4,95 €
Precio para Islas Canarias, Ceuta y Melilla: 5,10 €

PRINTED IN SPAIN

Impresión: Printone
Distribución: Diapaña

• 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.

• Ediciones B&B Media Ibérica S. L. no se hace responsable de las opiniones vertidas por sus colaboradores y/o lectores, así como del material redaccional y gráfico por ellos remitido; fideicomiso o telemáticamente, aquí reproducido.

• *F1 Racing* se publica 12 veces al año. © Haymarket Motoring 2005

group editorial director **Mel Nichols**
group design director **Paul Harpin**
managing director **Simon Dawkes**
group chairman **Eric Verdon-Roe**

haymarket

SUSCRÍBETE
¡YA!
PÁGINA 91

↓ SECCIONES

- 3 **EDITORIAL**
Esperemos que la calificación cambie para bien
- 6 **PITPASS**
¡Bombazos! Massa a Ferrari y Rubens a BAR
- 20 **DESDE EL BOX Nº 13**
La tribuna de Javier del Arco
- 22 **CORREO**
Nuestros lectores opinan sobre la F1
- 78 **DE SERIE**
Coches de calle con pedigrí de F1
- 98 **BANDERA NEGRA**
Eddie Jordan y Mr. Paddock, sin tapujos

↓ ARTÍCULOS

- 28 **ALONSO: RETRATO DE UN CAMPEÓN**
Fernando podría ser el más joven de la historia
- 38 **FLAVIO BRIATORE**
Detrás de la máscara, hay un adicto al trabajo
- 42 **LAS ESTRELLAS PREGUNTAN A DC**
"Tío" Coulthard, entrevistado por el paddock
- 50 **3 DÍAS EN LA VIDA DEL PADDOCK**
¿Qué pasa en el santasanción de la F1?
- 54 **KIMI RÄIKÖNEN**
Kimi, sobre las victorias y las averías
- 56 **EL CASCO DE F1**
En F1, hasta los cascos pasan crash-tests
- 58 **GRAN ENTREVISTA: PETER SAUBER**
El hombre tranquilo de la F1, ¿eh? ¡Ja!
- 68 **GIL DE FERRAN**
Al habla con el director deportivo de BAR
- 70 **CORRER DE VERDAD**
Formar parte de un equipo de F1 hace sudar
- 74 **¡GUAU ROUGE!**
"Es como trepar a un muro", dice Webber

↓ CRÓNICA GP

- 80 **ALEMANIA** La suerte da el triunfo a Alonso
- 86 **HUNGRÍA** Räikkönen se mantiene en liza
- 92 **TURQUÍA PREVIO**
- 94 **ITALIA PREVIO**
- 96 **BÉLGICA PREVIO**

Fotografía Portada Patrick Goeling. Fotografías Sumario Patrick Goeling, Darren Heath, Steve Water, XPS CC. Agradecimiento especial a James Barcham, Emma Bearpark, Hampster Brack, Ian Brown, Wayne Bruce, David Cabaleiro, Jason Carter, Jock Clear, Liam Clogger, João Paulo Cunha, Pierre Dupasquier, Mark Gallagher, Alastair Gibson, Andrea Gibson, Ross Gregory, Silvia Hoffer, Christian Hamer, Mark Kniel, Ruth Mathewson, Max Nightingale, PJ Rashid, Severine Ray, Eva Rey, Linda Robinson, Britta Roske, Stéphane Samson, Dr. Charles Spence, Tina Sporer, Helen Temple, George Tolmarsh, Desmond Turnely, Katie Tweedle, Mark Williams, Jim Wright

RETRATO DE UN CAMPEÓN
Es inteligente, rápido e implacable...

28



Sumario



↓ ESTE MES

EL SALVAVIDAS DE LA F1

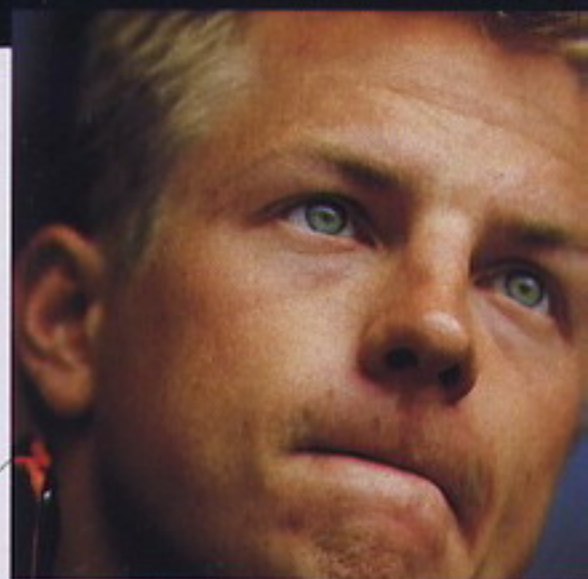
Los ensayos que soporta un casco de F1 ponen los pelos de punta

56

54

KIMI RÄIKKÖNEN

¿Hay un piloto con más mala suerte en 2005?



10

MASSA A FERRARI

Y Rubens a BAR; ya veremos si con Jenson o con otro...



38

BRIATORE TRAS LA MÁSCARA

El jefe de Alonso es un adicto al trabajo



PETER SAUBER SE VA UN HISTÓRICO INDEPENDIENTE



¡GUAU ROUGE!
La escalada según la F1. ¡Guaul!

74



F1 News

PARADE

NEWS

DOSSIER

TÉCNICA

POR STEVE COOPER

parade

Cegados por la luz

La jugada de Michael en la calificación de Hungría le dio su cuarto podio de 2005; pero el margen de la pole sobre JPM demostró que pudo haber ido más cargado. Y entonces...

Circuito Hungaroring, Hungría

Hora/fecha 15.23, domingo 31 de julio

Fotógrafo Darren Heath

Equipo Canon EOS 1V, objetivo 600 mm con convertidor 1,4x, película Fuji Velvia, 1/500 a F9



parade

La tira de resistente

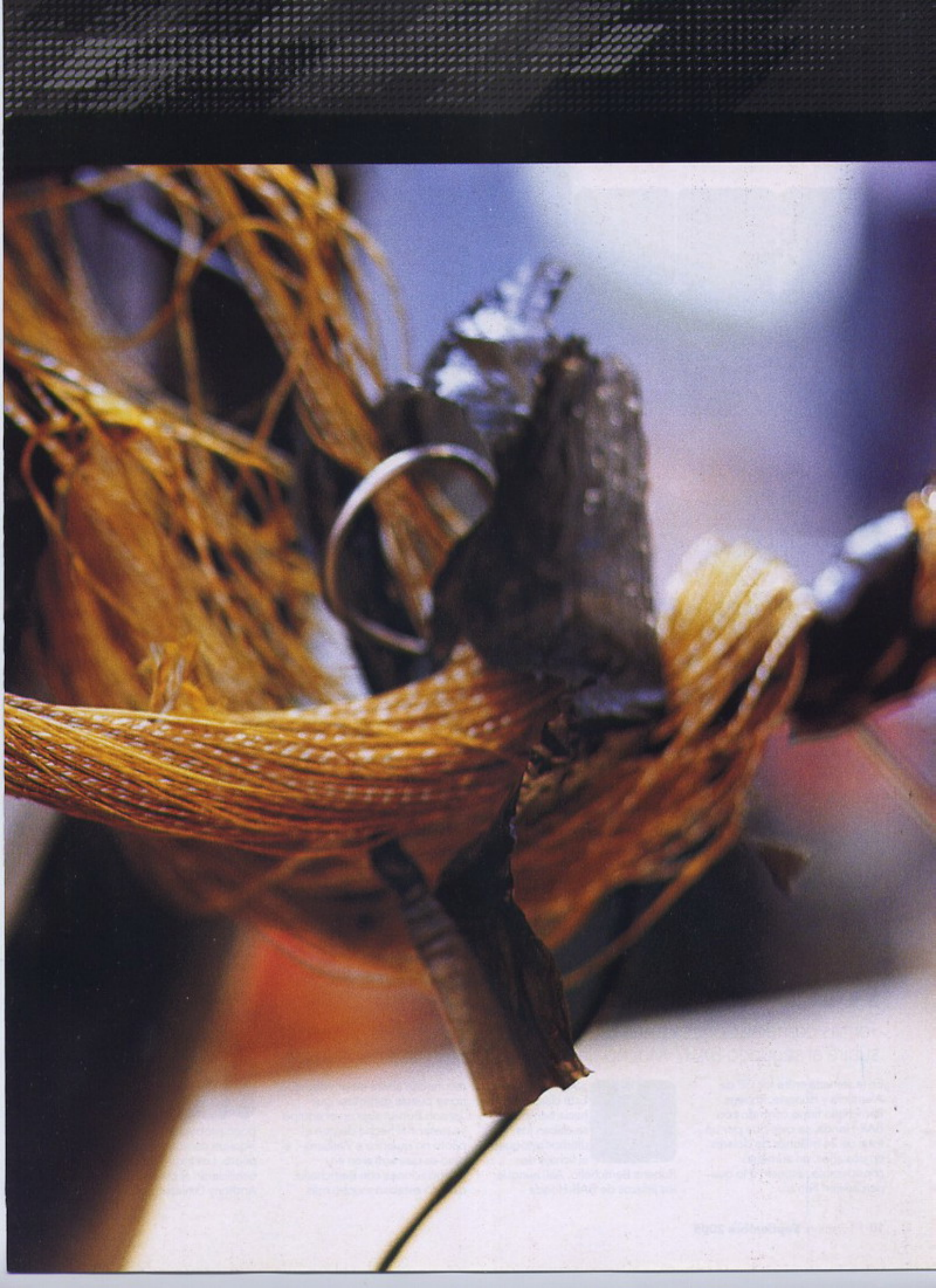
La voltereta de Klien salió en primera plana de los periódicos. No era el titular que buscaba el joven austriaco, pero al menos el arco de seguridad y los cables de sujeción de Zylon estuvieron a la altura.

Circuito Hungaroring, Hungría

Hora/fecha 16.08, domingo 31 de julio

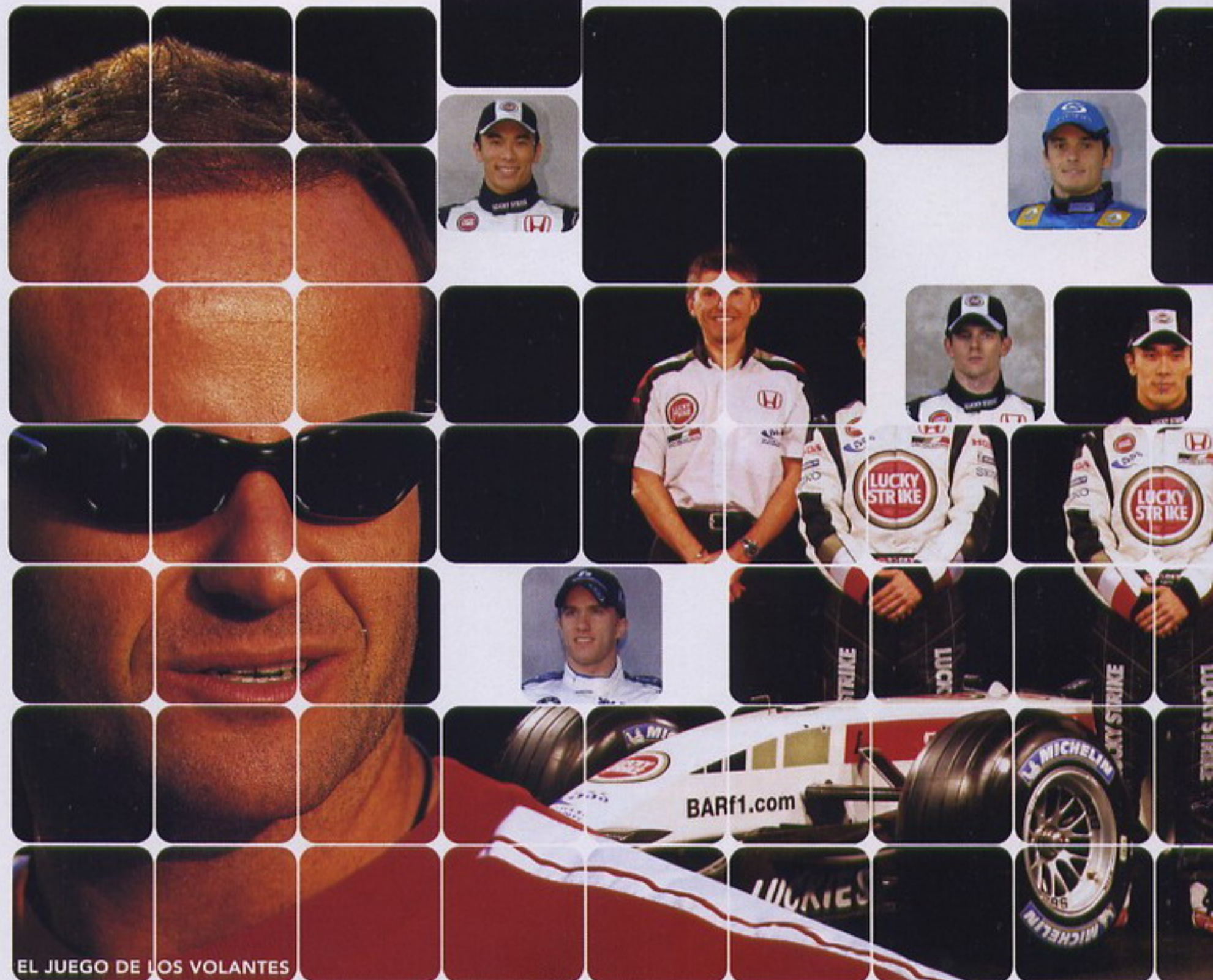
Fotógrafo Darren Heath

Equipo Canon EOS 1V, objetivo 90 mm, película Fuji Velvia, 1/1000 a F2,8





Christian Klien se aferra al volante
Siguiendo con su extraña política, Red Bull confirmó que Christian Klien iba a mantener su volante titular en Turquía y Monza; curioso, pues todos creían que Vitantonio Liuzzi sería el elegido.

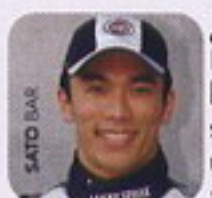


EL JUEGO DE LOS VOLANTES

¿QUIÉN ESTARÁ CON RUBENS EN BAR?

Tantas combinaciones conforman una historia fascinante; ¿quién subirá al segundo BAR? Mucho depende de lo que pase con Jenson

En la semana entre los GP de Alemania y Hungría, Rubens Barrichello firmó contrato con BAR-Honda, se cree que por un total de 24 millones de dólares en dos años, un aumento considerable respecto a lo que percibía en Ferrari.



Rubens Barrichello. Así, aunque los jefazos de BAR-Honda

¿Sayonara, Sato?

Está claro que hacía tiempo que se daban los últimos retoques al fichaje de

reconocen ahora en privado que no se puede garantizar que Jenson Button siga en el equipo —a pesar del hecho de que el piloto no quiera ir a Williams—, el caso es que entraron en negociaciones con Barrichello cuando estaban mucho más



Vale, pero ¿y si Button se queda?

Si BAR-Honda logra que Button se quede, es poco probable que Sato siga, ni siquiera como probador o tercer piloto. Los ingenieros del equipo consideran al probador actual, Anthony Davidson, mucho más

seguros que ahora de que conservarían a su estrella inglesa. La importancia de ese detalle es que incluso la junta de Honda, tradicionalmente pro-Sato en un Japón loco por Takuma, debe haber aceptado que su equipo se deshaga de Taku...



Ferrari ultima su bólido para tres

¿Es que Ferrari ha presentado su propio proyecto de reglamento para 2008? Pero esto es el colmo, ¿verdad? Ah, se trata del Ferrari 'triplaza', en unos tests secretos en Fiorano en julio.



Rossi da un trago de tinto de verano

¿El reciente test de Valentino Rossi con Ferrari fue un anticipo de lo que nos espera? Seguramente no, aunque estuvo a pocos segundos de la cabeza. Si Felipe Massa tropieza, ¿quién sabe?

Fisichella o Nick Heidfeld fuera a acompañar a Barrichello en 2006, entonces los aficionados japoneses aceptarían que su héroe local liara el petate de más buena gana que si fuera a sustituirle, digamos, Davidson.

Pero incluso si se pudiera convencer a un Fisi o un Heidfeld de que corrieran para BAR, un par de actuaciones impresionantes de Sato podrían hacer que la junta de Honda insistiera en la continuidad de su hombre. Pero hasta el GP de Hungría inclusive, Sato sólo ha sumado un punto...



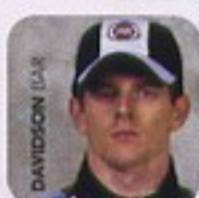
¿Podrían Físico o Nick hacerse con el puesto?

Es posible. Nick será agente libre al final de 2005,

y sería un compañero apropiado para Rubens. De hecho, las negociaciones ya han empezado. Pero Mario Theissen quiere al alemán de 28 años en BMW, en el equipo antes conocido como Sauber, donde su experiencia (102 GP disputados para cuando termine esta temporada) sería inestimable. Si le dieran a elegir, Heidfeld seguramente optaría por BMW sobre BAR-Honda.

Fisichella tiene contrato con Renault para 2006, pero parece aquejado de la misma dolencia que sufrió Jarno Trulli en la segunda mitad de 2004. Así que pasarse a BAR-Honda podría tentarle.

¿Por qué le liberaría Flavio Briatore? ¿Para dar la alternativa a su último protegido, el talentoso Heikki Kovalainen? Tal vez. Pero normalmente Briatore prefiere que sus jinetes aprendan el oficio en Minardi, lejos del candelerero. Dos ejemplos recientes son Fernando Alonso y Mark Webber.



Y por último... ¿qué hay de Davidson?

Davidson está muy bien considerado por todos los ingenieros de BAR-Honda. Es más, a los directivos del equipo les preocupa que se busque la vida si todo lo que pueden ofrecerle el año que viene es otro puesto de tercer piloto. Pero su contribución técnica es tan brillante que harán intensos esfuerzos por evitar perderlo.

Y el vencedor es...

Nada es seguro, pero es probable que Button acabe en Williams. Así, si Heidfeld va a BMW y Fisi sigue en Renault —probables los dos—, el segundo BAR será para Davidson o Sato. Los ingleses quieren a Anthony; algunos de los nipones, a Taku. Si Taku mejora ya, los japoneses podrían tirar de rango; si no, Davidson podría tener su oportunidad.

...la agenda de Williams, p13 ➔

CALIFICACIONES

LOS PILOTOS PROPONEN

Bernie Ecclestone lanzó una votación por Internet para arreglar la calificación de una vez por todas. El problema es que sus dos propuestas distan mucho de ser ideales.

La primera son dos sesiones de 25 minutos con 10 minutos de pausa, sin gasolina y con suma de tiempos. Problema: no le gusta a nadie.

La segunda es una sesión de una hora sin gasolina, dividida en tres. Después de 15 y 30 minutos, los cinco coches más lentos son eliminados, dejando a los 10 más veloces en la última media hora. Demasiado complicado, ¿no?

En su reunión en Niza el 1 de agosto, Max Mosley y los pilotos prepararon otra. Como ahora, los pilotos salen de uno en uno, pero cada uno tiene dos vueltas lanzadas, con poca gasolina (pero sólo cuenta la mejor). Los tiempos de la última sesión libre del sábado determinan el orden de salida (el más rápido sale el último), de modo que un abandono no perjudica en la carrera siguiente.

PREPÁRATE PARA VOTAR

EL HOMBRE DEL AÑO

A medida que se acerca el final de la temporada, llega el momento de pensar en la cita de cada final de año: los premios F1 Racing Hombre del Año.

Se trata de la única oportunidad que tienen los aficionados de votar por quienes hicieron especial la temporada 2005.

Hay 14 categorías, entre ellas: piloto del año, salida, personaje, equipo que más ha mejorado y, cómo no, el premio gordo, el Hombre del Año.

A primeros de septiembre se pondrá en marcha la web www.f1racingawards.com para registrar los votos. Prepárate.



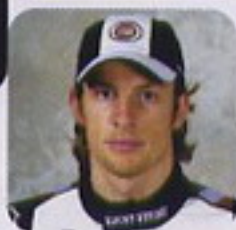
Massa será el segundo de Schumi

A nadie le sorprendió que, el 2 de agosto, Ferrari anunciara que Felipe Massa (abajo) correrá para ellos en 2006.

Por muy prometedor que sea (mejores resultados: cuarto en Spa 2004 y Montreal 2005), Massa, de 24 años, tiene mucha suerte. Pero en fin, es inútil que otros pilotos tengan envidia. Deberían haberle dado jabón a Nicolas Todt (hijo del gran jefe de Ferrari), representante de Felipe, ¿no?

Es probable, pero no seguro, que el próximo sea el último año de Michael Schumacher en F1. Si el gran campeón supera sumariamente a Felipe, nadie quedará sorprendido. Ni la reputación de Massa (básicamente, la de un piloto rapidillo y batallador) en entredicho. En cambio, si en ocasiones queda por encima de Michael, su cotización subirá.

¿Se convertirá en el jefe de filas de Ferrari en 2007? No. Ese puesto, y su sueldo de 35 millones de dólares, ya es propiedad de Kimi Räikkönen o de Fernando Alonso, según la fuente. Cómo no, McLaren lo desmiente rotundamente.

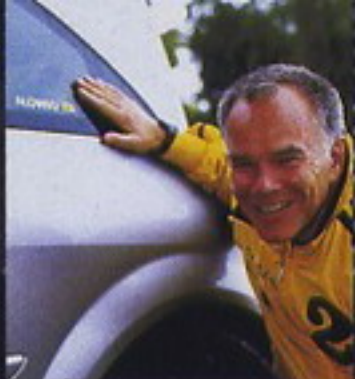


útil en los tests que Taku, y ni a Rubens ni a Jenson les haría mucha gracia tener que confiar en los datos proporcionados por el errático japonés. No, si los dos titulares son Barrichello y Button, entonces el tercer hombre será Davidson.



Si Button se va, ¿quién? ¿Tal vez Nick Heidfeld?

Si Williams se lleva a Button, Sato podría conservar su puesto. Todo depende de quién pudiera ser su sustituto. Si, como entra dentro de lo posible, una estrella consolidada como Giancarlo



Windsor pilla un súper Mégane
 Nuestro Peter Windsor es un fan tan acérrimo de Fernando Alonso que acaba de comprarse este flamante Renault Mégane Sport Trophy (edición limitada de 500 unidades). ¡Olé!

ESPECIAL POLÍTICA ESPECIAL POLÍTICA ESPECIAL POLÍTICA ESPECIAL POLÍTICA ESPECIAL POLÍTICA ESPECIAL POLÍTICA

¿SE AVECINAN TIEMPOS DE PAZ?

Hay mucho en juego y estamos en un punto crítico, pero el sentido común se impone

Después de meses de antipatía política de raíces profundas entre los equipos y fabricantes y la FIA, ¿hay señales de que el ambiente se esté relajando?

El 'Indygate' y sus enrevesadas secuelas parecen haber sido el catalizador que ha movido a muchos en F1 a suprimir lo más polémico de su postura.

Primero, para sorpresa de todos, fue Max Mosley. Una maniobra discreta, típica del presidente de la FIA. La postura radical de Mosley sobre las normas futuras de la F1 se moderó cuando dejó escapar que creía que la tecnología

regeneradora –un método de aprovechar energía recuperada en frenada liberándola en la recta siguiente– debería ser permitida en F1.

Para un hombre que siempre ha sido de la firme opinión que la F1 tenía que reducir su nivel técnico, ¿era esto un gesto de paz? Claro que no, dijo Mosley; simplemente estaba siguiendo el consejo de los miles de aficionados que rellenaron la encuesta FIA/AMD/F1 Racing.

Pero puso las cosas en marcha. Ron Dennis (en representación de seis de los equipos Michelin implicados en el Indygate) y Christian Horner (representando a Red Bull) se reunieron luego con Mosley para hablar de los cargos del Consejo Mundial del Automovilismo contra ellos respecto a Indianápolis. A continuación, el Consejo Mundial tuvo la gentileza de anular el veredicto recomendado por el presidente de la FIA, después de la presentación de nuevas pruebas.

Luego, los fabricantes de F1



De momento, los protagonistas juegan limpio por el bien del deporte.

(ahora rebautizados como Grand Prix Manufacturers' Association) desveló sus propuestas técnicas para 2008. Extraoficialmente, le enviaron sus planes a Max; y, comoquiera que existían grandes parecidos entre las propuestas de la GPMA y de la FIA, se reforzó la creencia de que podría alcanzarse rápidamente una armonía normativa.

Para cimentar su caso, Mosley se reunió con Dennis, Burkhard Göschel (de BMW) y John Howett y Tsutomu Tomita (de Toyota), para negociar futuros planes deportivos y técnicos. Aún hay que retocar el marco económico, pero ¿quién iba a pensar que dos meses después de Indy estaríamos hablando de que se avecina la paz? Es que esto tenía que tener arreglo...

CAUGHT ON YOUR CAMERA
 ¿Te topaste con un famoso de F1? ¡Queremos verlo!

TONIO ANDA SUELTO



Vitantonio Liuzzi
 Fiesta post-GP de Alemania
 Foto: Sarah Oakley

Liuzzi se deja llevar por el ritmo. A las chicas parece que les gusta, así que debe estar haciéndolo bien...

¿Quieres ver publicada tu foto? Envíala por e-mail a caughtonyourcamera@haynet.com y escogeremos una.

SIEMENS

TAMBIÉN AQUÍ TODO SON SONRISAS

Max y la GPDA cuajan

Como si el ambiente no fuera ya lo bastante jovial (véase artículo, arriba), 13 pilotos de F1 se reunieron con Mosley el 1 de agosto en Niza en la que fue una productiva discusión sobre la seguridad de los pilotos.

La reunión –a la que asistieron los cuatro directivos de la Grand Prix Drivers' Association, Michael Schumacher, David Coulthard, Jarno Trulli y Mark Webber– se celebró entre los temores crecientes de que era necesario reforzar los niveles de seguridad en los tests de F1.

Coulthard explicó: "Vale, tenemos un helicóptero, pero las instalaciones básicas no han cambiado desde la muerte de Elio de Angelis [en un test en Paul Ricard en 1986]. Y normalmente los mayores accidentes se producen en los tests después de una avería mecánica".

"La reunión fue muy constructiva", dijo Mosley. "Los asuntos tratados incluyeron la seguridad en los tests, el reglamento de 2008, superlicencias, adelantamientos y calificaciones". Webber añadió: "Esta reunión ha sido mano de santo".

Ahora las propuestas serán presentadas ante los equipos, que cubrirán la carga económica que hace falta para aplicar las nuevas recomendaciones.

LA ARITMÉTICA ES DIVERTIDA

Del grupo de 9 a los 5 grandes

Lo del '9-2+5' parece una pregunta de un examen de matemáticas, pero es la ecuación que expresa el estado actual del panorama político del deporte.

¿Y eso? Bueno, es que recientemente Red Bull y Jordan aceptaron permanecer en F1 hasta 2012 tras renovar el Pacto de la Concordia. Estos '2', que formaban parte de los '9' que luchaban contra Ferrari por obtener mejores condiciones económicas de Bernie, son ahora independientes de los otros siete equipos que siguen insistiendo en una compensación mejor.

Los '5' –Renault, Honda, Toyota, BMW y DaimlerChrysler– siguen juntos, pero la opinión general es que un certamen rival parece ahora muy poco probable.



Friesacher pierde el volante

¿Fue su mal resultado en nuestro balance de mitad de curso (acabó último) o la falta de dinero? El caso es que Patrick Friesacher se cayó de Minardi y entró Robert Doornbos (izda.)



Williams puede quedarse sin HP

HP recortará 14.500 puesto de trabajo en 2006, levantando dudas sobre su patrocinio de 25 millones de dólares del equipo Williams, que heredó al fusionarse con Compaq en 2002.

ESTUDIOS CONTRATO ROTO PRESENTA UNA PRODUCCIÓN PASADA DE ROSCA

BUTTONGATE II

WILLIAMS CONTRAATAACA



¡NOMINADA PARA 7 BERNIES!

PROTAGONISTAS JENSON BUTTON SIR FRANK WILLIAMS · NICK FRY

Apto para todas las edades

CON DAVID PANNICK COMO 'EL ABOGADO'

GUIÓN ORIGINAL DE DAVID ROBERTSON ADAPTADO POR JOHN BYFIELD MÁS DIBUJO POR RICHARD GODDARD

ESPECIALMENTE TAKUMA SATO BASADO EN LA NOVELA DE JOHN BUTTON

EN LOS MEJORES CIRCUITOS

¿ADÓNDE IRÁ JENSON?

¿De veras Williams quiere a Button, pase lo que pase, o es el dinero?

Frank Williams ha estado ocupado últimamente. No sólo ha tenido que buscar un nuevo motorista y estudiar sus opciones de neumáticos (véase derecha), sino que también se ha tenido que volver a enfrascar en la incertidumbre contractual de Jenson Button. Y al cierre de esta edición, Williams todavía no había anunciado su motor 2006.

No obstante, sin duda será Cosworth, aunque su marca carezca del brillo comercial de BMW. Pero bien podría ser al menos igual de potente.

Pero hasta la eternamente optimista plantilla de Cosworth

no espera que Williams siga con ellos mucho tiempo. Hay quien cree que el hecho de que Frank no se rinda respecto al contrato 2006 de Button no es más que una baza a jugar, que espera le reporte una compensación de BAR-Honda. ¿Motores oficiales gratis? ¿Un abultado cheque?

Nos parece más probable esto último. Porque (a) creemos que Toyota abandonará a Jordan al final de 2006 para suministrar motores a Williams en 2007, y (b) Frank sigue soltando indirectas sobre la gran cantidad de patrocinios que dependen de la presencia de

Button en su equipo.

Tales declaraciones podrían preceder a un ultimátum tipo: "Vale, podéis quedaros con Jenson, pero nos habéis costado una fortuna, así que queremos 40 millones de dólares de indemnización". Frank y el jefe de BAR Nick Fry ya estarían hablando de ello.

Por otro lado, tal vez Frank quiera de veras tener a Jenson. Para él, hacer correr un coche inglés, propulsado por un motor inglés y conducido por un piloto inglés, haría honor a la cruz de San Jorge que ondea en fábrica de Grove...

INCERTIDUMBRE MICHELIN

CAMBIO DE CUBIERTAS

Puede que Williams cambie otra cosa además de motores y pilotos el próximo año; los rumores apuntan a que podría calzar neumáticos Bridgestone.

No es tan absurdo como parece. Lo más probable es que la F1 tenga un solo fabricante de gomas en 2007, y que dicho proveedor sea... Bridgestone. Si es así, unos cuantos equipos Michelin querrán efectuar el cambio con antelación.

Junto con Williams, Toyota y Red Bull Racing es muy probable que cambien de cubiertas. La junta de Toyota lleva tiempo presionando a su equipo de F1 para que se pase a Bridgestone, neumáticos que montan de serie la mayoría de Toyotas que se venden en todo el mundo (y todos los vendidos en Japón); y Red Bull calzará Bridgestones para alinearse con su nuevo motorista, Ferrari.

Williams aún no sabe si cambiar o no, pero esperamos que lo haga (Frank fue de los primeros en pasar a Michelin en 2001).

A Bridgestone le encantaría deshacerse de Jordan y Minardi, pero no puede: Jordan tiene vínculos con Toyota, y Michelin no quiere oír hablar de Minardi porque el equipo de Faenza aún le debe dinero de 2002.

Bibendum se siente desinflado...





LAS PRUEBAS DECISIVAS

EMPIEZA LA CUENTA ATRÁS

¿Quién pestañeará primero? ¿Quién tendrá el coche más rápido y fiable? Alonso y Räikkönen parecen muy parejos en la recta final



DC cruza el río Bósforo con el RB1
David hizo correr un Red Bull RB1 con publicidad de la comisión turca de turismo por el puente del Bósforo en Estambul. El equipo también iba a llevar dichos logos en el GP turco.



Kimi, bien situado tras Hungría.

1. Istanbul Speed Park (TUR)

2004: no disputado
El nuevo y polvoriento circuito turco debía favorecer a Kimi, porque tras ganar en Hungría iba a salir el último en calificación. El 'parecido' con Spa (desniveles y variedad de curvas) también debía favorecer a McLaren. Renault tenía que rehacerse tras su decepción en Budapest.



Gran inicio de Alonso en 2004.

2. Monza (ITA)

FA 2004: Parr.: 4° Carr.: R
KR 2004: Parr.: 7° Carr.: R
El más rápido y el de menor carga aerodinámica. Calificar será decisivo, pues adelantar a coches comparables será difícil, a menos que un equipo se saque una gran estrategia. La presunta superioridad de caballos de Renault podría inclinar la balanza.



Brillante carrera de Kimi en 2004.

3. Spa-Francorchamps (BEL)

FA 2004: Parr.: 3° Carr.: R
KR 2004: Parr.: 10° Carr.: 1°
La victoria de Kimi en 2004 fue sublime, pero no hay que olvidar que Fernando iba primero antes de hacer un trompo sobre su propio aceite. La clave podría ser su desempeño en mojado; los dos deberían lucirse, pero ¿y la presión?

4. Interlagos (BRA)

FA 2004: Parr.: 8° Carr.: 4°
KR 2004: Parr.: 3° Carr.: 2°
El asfalto desigual de la pista debería hacerle el juego a McLaren: su coche se come los baches. Pero Alonso también tiene buena mano aquí, aunque Renault tendrá que evitar repetir el bajón de rendimiento que les perjudicó al final de 2004.



Kimi luchó por la victoria en 2004.

5. Suzuka (JAP)

FA 2004: Parr.: 11° Carr.: 5°
KR 2004: Parr.: 12° Carr.: 6°
El circuito pesadilla de Kimi. Nunca ha ido bien en Suzuka y su ex compañero Coulthard le superaba siempre. Kimi nunca ha sido capaz de enlazar bien las Eses -la clave de una vuelta rápida aquí-, de modo que Alonso tendrá que aprovecharlo.



Buen relevo central de FA en 2004.

6. Shanghai Int Circuit (CHI)

FA 2004: Parr.: 6° Carr.: 4°
KR 2004: Parr.: 2° Carr.: 3°
Si el campeonato llega hasta el final, será más un caso de quién ceda primero. Cabe esperar que ambos pilotos hagan un gran trabajo, así que la cita decisiva puede depender de la fiabilidad mecánica. Podría estar reñido...



Carrera 'normal' de Alonso en 2004.





Newey, un año más en McLaren

Después de muchos rumores sobre su futuro, Adrian Newey seguirá en McLaren en 2006. La velocidad del MP4-20 ha reavivado el entusiasmo del director técnico por la F1...



Lección magistral del Profesor

Alain Prost se impuso en una prueba del DTM para leyendas, disputada en Alemania el mes pasado. Entre otros, batió a Nigel Mansell y Mick Doohan (junto a él en la foto) y Jody Scheckter.

UNA BUENA IDEA

¿DE LA PORSCHE SUPERCUP AL TORNEO DE VETERANOS?

La Porsche Supercup, que se disputa los domingos por la mañana durante los fines de semana de F1, podría hacerse aún más popular.

Tal como están las cosas, pocos espectadores han oído hablar de los pilotos, y suelen prestar poca atención a la acción en pista. Y la televisión no emite las carreras.

Mientras tanto, está a punto de presentarse el GP Masters –un nuevo y emocionante (en teoría) campeonato con la participación de antiguas estrellas de la F1–. El problema es que los coches serán monoplasas de 600 CV, que podrían resultar demasiado rápidos y agotadores para ellos. Los más jóvenes –como Johnny Herbert, que tiene 41 años y se mantiene muy en forma– no tendrán problemas. En cambio, Alan Jones raya en los 60 y, aunque fue un as en sus buenos

tiempos, ahora está un poco gordinflón.

F1 Racing se ha enterado de que varios miembros de la F1 hablan de una posible solución, que sería combinar la Supercup con la idea de las carreras para veteranos. Y se seguiría disputando los domingos por la mañana, junto con la F1.

F1 Racing cree que es una gran idea. Imaginen la emoción de llegar a un circuito de GP y poder deleitarse, antes del evento principal, con un enfrentamiento entre Mansell y Piquet, por ejemplo, con coches idénticos. Y dicen que los Porsches serían los nuevos Boxster, no los 911, así que además se podría ver a los héroes, con sus famosos cascos, peleando con el volante. Ahora sólo falta que Bernie Ecclestone lo apoye.



Mansell podría correr contra sus viejos rivales con Porsches Boxter.

SIN TREGUA

FERRARI SIGUE PROBANDO

Durante el mes de agosto, como a la mayoría de europeos, a la F1 le gusta tomarse un merecido descanso. Una pausa defendida por Eddie Jordan, que hace mucho tiempo comprendió que la F1 necesitaba unas vacaciones para conservar su humanidad –y sensatez–, especialmente en una temporada tan larga como 2005.

Pero este periodo sin tests, además de carreras, lo rige simplemente un pacto entre caballeros.

Nueve de los 10 equipos están de acuerdo en atenerse a esta norma informal. ¿Cuál es el

décimo? Ferrari, claro. La igualdad de condiciones nunca ha tenido mucho sentido para los chicos de Maranello.

De modo que mientras un apretón de manos ha sellado un descanso estival para todos los demás, Ferrari no disfrutará del cálido verano italiano. Los optimistas que pensaban que en 2005 el equipo rojo pudiera poner el espíritu deportivo por delante de otras consideraciones, pronto salieron del error cuando la oficina de prensa de Maranello anunció que Luca Badoer había empezado a probar en Monza, recién iniciado el mes de agosto.

ASÍ ÉRAMOS

Cinco leyendas de la F1 de cinco décadas nos cuentan cómo eran las cosas en su época

- P.1 ¿Hacia muchos tests entre carrera y carrera?
- P.2 ¿Qué tipo de mantenimiento físico seguía?

Stirling Moss Años 50

Nació 1929 GP disp. 66 (1951-61)
Victorias 16 Títulos 0



R.1 Unos 40 días al año. Solía hacer tests de amortiguadores o neumáticos con Dunlop. Probaba una vez por semana.

R.2 Competía cada semana y estaba muy en forma; si lo hacías tres o cuatro días por semana, estabas lo bastante en

Jack Brabham Años 60

Nació 1926 GP disp. 126 (1955-70)
Victorias 14 Títulos 3 (1959/60/66)



R.1 Al menos una vez por semana para neumáticos.

R.2 Ninguno; sólo trabajo duro al volante.

Niki Lauda Años 70

Nació 1949 GP 171 (1971-79, 82-85)
Victorias 25 Títulos 3 (1975/77/84)



R.1 En Ferrari, muchos; parecía que era casi todos los días entre carreras.

R.2 No mucho hasta 1976, cuando Willi Dungl me ayudó después de romperme una costilla. Era severo y me metió en lo de comer bien y el trabajo cardiovascular.

Keke Rosberg Años 80

Nació 1948 GP disp. 114 (1978-86)
Victorias 5 Títulos 1 (1982)

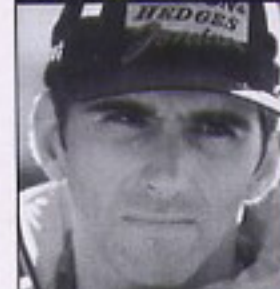


R.1 No creo que hoy día haya muchos más tests que en mi época. En 1982, con Williams, creo que probé unos 50 días.

R.2 Corría todos los días.

Damon Hill Años 90

Nació 1960 GP disp. 115 (1992-99)
Victorias 22 Títulos 1 (1996)



R.1 Siempre, creo, quizá dos o tres días entre cada carrera.

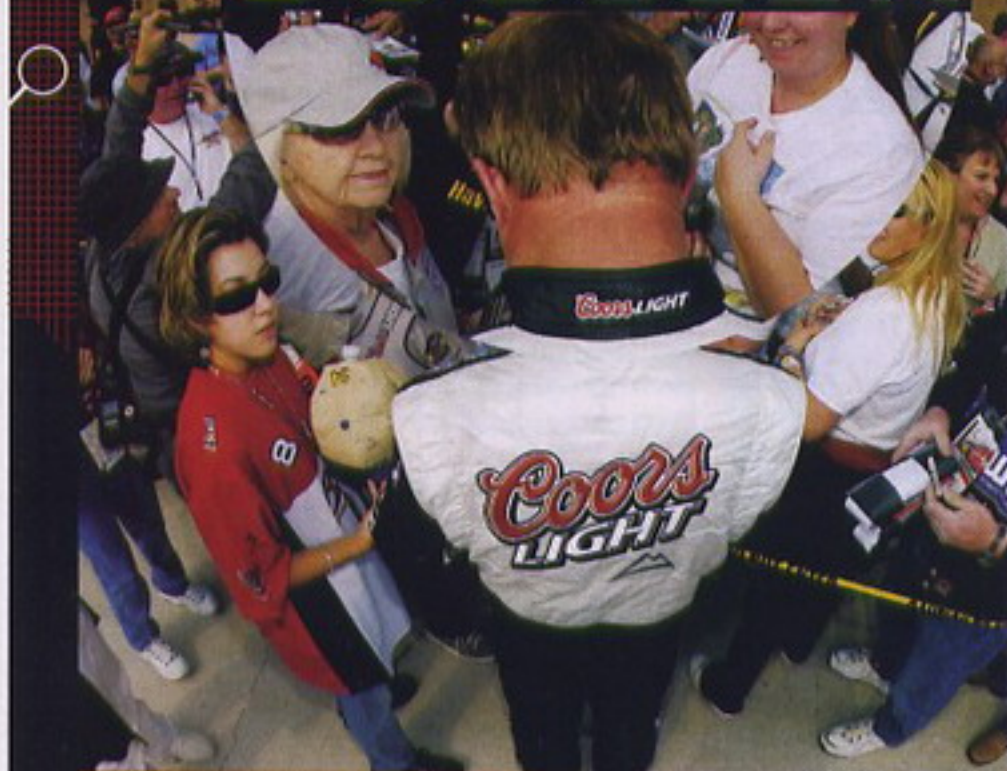
R.2 Incesante y agotador.



¿Polvo de estrellas para la F1?

Hace tiempo que la Nascar emplea celebridades para dar la salida, y he aquí una de alto nivel: Britney Spears hizo los honores en Daytona en 2004.

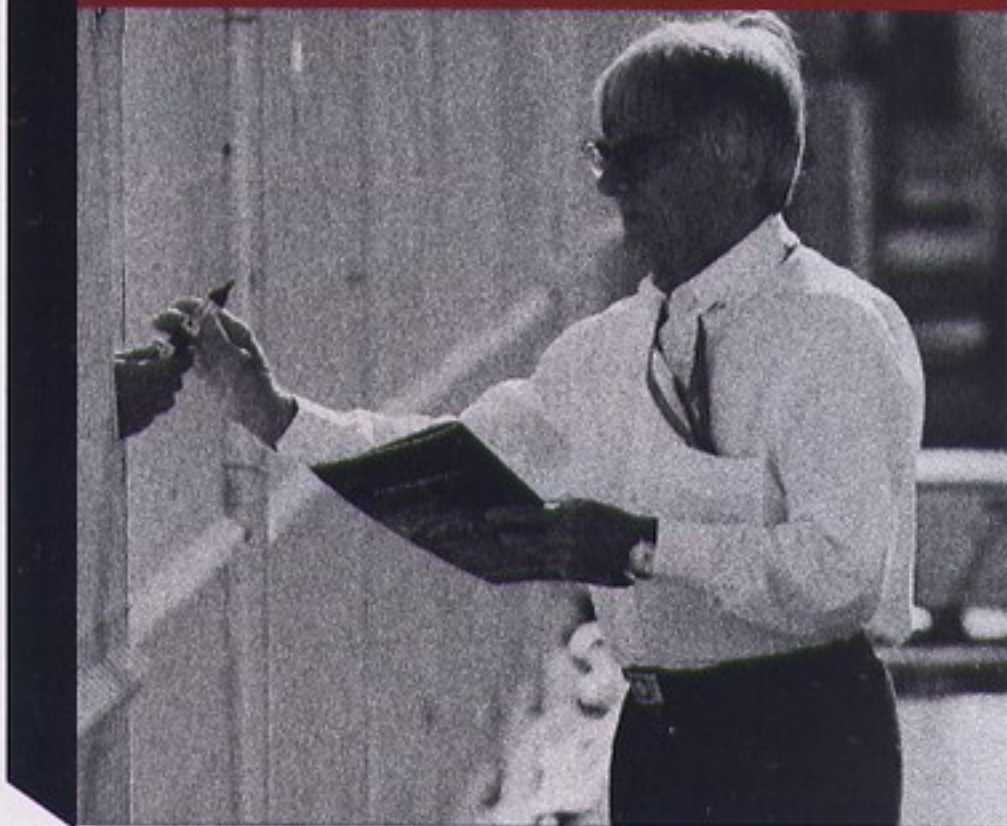
F1 DOSSIER



NASCAR Y MOTOGP BRILLAN; F1 PALIDECE

¿CUÁL ES LA DIFERENCIA?

Ambiente cordial en EE UU (arriba); severo alejamiento de los personajes y la diversión en F1 (abajo). Hay que replantearse la situación...



Una actitud arraigada en el paddock es que la F1 es perfecta. Y aunque muchos aspectos del deporte marchan sobre ruedas, sería una estupidez que la F1 pensara que no tiene nada que aprender, sobre todo de rivales motorizados tan accesibles para el aficionado como la Nascar Nextel Cup americana y el mundial de MotoGP.

Pero F1 Racing no es tan estrecha de miras para cerrar los ojos ante una buena idea; he aquí 10 maneras en que la F1 podría mejorar el espectáculo 'adoptando con creatividad' (plagiando, vaya) conceptos de los susodichos rivales.

1. IMPLICAR AL PROMOTOR DEL CAMPEONATO

"La palabra clave es promoción", dice Jim Wright, jefe de marketing de Williams. "En EE UU, la Nascar misma promociona el certamen y ayuda a los promotores de las carreras a publicitar su prueba. En F1, los equipos suelen cuidar de sí mismos y la Formula One Management (FOM) no hace nada; ésa es la diferencia".
Acción a tomar: Bernie ha de reinvertir en la promoción del campeonato como un todo.

2. MEJORAR EL ESPECTÁCULO EN PISTA

Los F1 parecen ir sobre raíles, mientras que las motos parecen estar al límite de la adherencia. "Es muy emocionante ver el control de la moto de los pilotos", dice el vicepresidente de competición de Honda, Otmar Szafnauer. "En F1, hace falta que las ruedas traseras derrapen y los coches parezcan difíciles de controlar".
Acción a tomar: Formar una comisión que estudie el agarre mecánico y la aerodinámica.

3. ABRIR EL Paddock AL PÚBLICO

Aunque muchos creen que sería un error desmitificar el lugar sagrado de la F1, hay que abordar las necesidades

cambiantes de los aficionados.

Wright: "El paddock es importante para atraer patrocinio corporativo, pero ¿podría haber un equilibrio mejor? ¿Podemos crear huecos para sponsors y otros en que el paddock se abra al público?".
Acción a tomar: Repartir el horario del paddock para permitir el acceso a invitados, aficionados y prensa.

4. ANIMAR A LOS PILOTOS A ALTERNAR CON LOS FANS

La F1 se ha centrado en el entretenimiento corporativo, a menudo en detrimento del público en las tribunas. La filosofía de la Nascar es dar prioridad al aficionado.

Alastair Gibson, jefe de mecánicos de BAR, explica: "En EE UU, cada piloto tiene un tráiler en la parte de atrás donde vende su merchandising. Todo es muy sencillo; eso es lo que tenemos que hacer".
Acción a tomar: Establecer un punto central de marketing en que las estrellas puedan alternar fácilmente con los aficionados. Un desfile a lo lejos el domingo por la mañana no basta.

5. REORGANIZAR EL GOBIERNO DEL DEPORTE

MotoGP lo dirige la Comisión GP, un organismo rector formado por fabricantes, equipos, la FIM y el titular de los derechos comerciales, Dorna. Trabajan juntos en armonía -cada uno aportando conocimientos especializados- para que el deporte funcione.
Acción a tomar: Traer más especialistas a la mesa: la F1 es un negocio moderno además de un deporte; sus jefes deberían reflejarlo más fielmente.

6. CREAR UN AMBIENTE VIBRANTE EN EL CIRCUITO

En una carrera de la Nascar, cabe esperar celebridades, acceso a los pilotos, village de marketing y conciertos. En F1, aparte de la acción en pista, hay poco que atraiga al espectador.
Nick Fry, jefe del equipo BAR,



MotoGP realiza su imagen en EE UU

Donde la F1 quemó puentes, MotoGP los construye; tras el fiasco de la F1 en Indy, las motos volvieron a Laguna Seca, California, tras 11 años de ausencia.



Triunfo en la red para la Nascar

La Nascar tiene un perfil próspero y activo en los medios: su web es vasta e informativa, y la cobertura TV incluye carreras y un programa entre semana.

explica: "El paddock de MotoGP es mucho más vibrante. Se emiten muchos más pases de invitados; todo tiene el ambiente de una gran fiesta. En F1, el paddock se vacía cada noche. La verdad es que no usamos los activos que tenemos".
Acción a tomar: Trabajar con los circuitos para transformar el recinto en una ciudad racing que funcione día y noche.

7. ASEGURAR QUE LAS CARRERAS SEAN REÑIDAS

El organismo rector de la Nascar trabaja para que ningún equipo forje y mantenga una ventaja durante la temporada. Es decir, el éxito está penalizado, con lastre de peso si hace falta.

La igualdad entre los equipos es vital para la Nascar, dice Gibson: "Allí, si tienes un coche más o menos bueno, puedes estar en la lucha por la victoria. En F1, a menudo lo máximo que puedes esperar es un podio".
Acción a tomar: Normas sensatas y estables que permitan a los equipos cerrar la brecha entre ellos, pero no a costa de la pureza deportiva.

normas técnicas. Pero para la F1 es un delicado malabarismo.

"Después de que nos descalificaran en Imola, nos dimos cuenta de que los aficionados ni saben ni les importa qué hay en el depósito de un F1", dice Gibson. "Todo es mucho más sencillo en la Nascar; menos innovación técnica y más competición pura. En América, la gente puede ir y comprar un Chevy Monte Carlo, el coche que ganó la carrera".
Acción a tomar: Hacer las normas más sencillas y fáciles de entender; y que quede claro lo que pretenden lograr.

9. INTEGRAR LAS FÓRMULAS INFERIORES

Pese a la inclusión de la GP2, la F1 podría integrar más a fondo sus diversas categorías

HAY QUE HACER BORRÓN Y CUENTA NUEVA Y QUE 2008 SEA EL AÑO CERO DE LA F1
Algo de reflexión sin ataduras aquí y una pizca de marketing conjunto allá, podría obrar maravillas

los mismos fans.
Acción a tomar: Ascender la GP2 y la F3 a categorías oficiales de promoción de la F1, e incluir otras pruebas de monoplazas en el programa, aun a costa de eliminar las carreras de turismos.

10. USAR A FONDO LOS EFECTIVOS MULTIMEDIA

Si visitas www.nascar.com vas a quedar asombrado: ofrece vídeos de carreras, crónicas, información y tienda online. En cambio, la web oficial de la F1 (www.formula1.com) parece escasa y se ha visto superada por rivales no oficiales como www.autosport-atlas.com. Existen muchas más maneras de utilizar la web para vender F1. Ni siquiera hay un punto centralizado de venta de entradas en la web oficial; otro ejemplo de lo mal integrado que está el marketing en F1.
Acción a tomar: Entrar en el siglo XXI y entender que Internet, junto con la televisión, la radio y la prensa escrita, se ha desarrollado mucho durante los últimos 10 años.

La F1 ha de aspirar a objetivos a largo plazo y no simplemente enfrascarse en las actuales disputas de poder a corto plazo. Hay que hacer borrón y cuenta nueva y que 2008 se convierta en el 'Año Cero' de la F1. Podría hacerse un campeonato que subiera el listón técnico, económico y deportivamente en un futuro inmediato.

"¿Dónde es floja y dónde es fuerte la F1?", pregunta Wright. "Una vez que entendamos eso, podremos elaborar una serie de normas deportivas y técnicas para alcanzar nuestros objetivos. Mejorarán el espectáculo y la cobertura televisiva, crearán más adelantamientos e implicarán más a los fans. Por fortuna, se trata de una discusión que ya lleva varios meses en marcha".



Véase el tamaño de un pelotón de la Nascar y lo que fue la F1 en Indy.



¿Qué preferís? ¿El trenecito detrás de Trulli o la reñida acción en MotoGP?

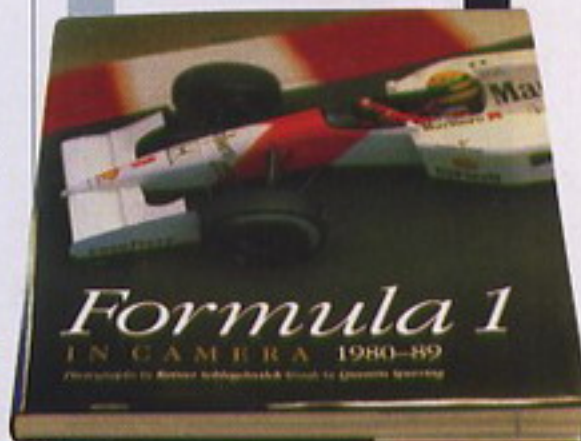


8. HACER NORMAS SIMPLES, PERO SIN BAJAR EL NIVEL

Un equipo puntero de F1 gasta cientos de millones, mientras que uno de la Nascar opera con no más de 30 millones de dólares. Todo está restringido a un nivel sensato, incluidas las

inferiores en el programa. En MotoGP, las cilindradas de 125cc y 250cc comparten cartel con la categoría reina. En la Nascar, los campeonatos Busch y Craftsman Truck también están en el mismo programa que la Nextel Cup, y atraen a

DE COMPRAS



LA DÉCADA DE LOS 80 EN IMÁGENES

Con idéntico formato que el excelente *Formula 1 in Camera 1970-1979*, el fotógrafo Rainer W. Schlegelmilch se descuelga ahora con un volumen fotográfico dedicado a los años 80. Para muchos, los 80 constituyen la mejor década de la historia de la F1. Motivos no faltan para ello. En primer lugar, durante los 80 se desarrolló la época turbo, con motores que llegaron a dar 1.500 CV en calificación y unos 1.000 CV en carrera.

Además, el abanico de pilotos de talento que dio lustre a los circuitos en esos 10 años es único. Baste pensar en Gilles Villeneuve, Keke Rosberg, Alain Prost, Nelson Piquet, Ayrton Senna, Nigel Mansell...

Tal vez la imagen más célebre de Rainer sea la del Ferrari de Stefan Johansson echando fuego en Mónaco 85, una instantánea que glosa a la perfección la esencia de una época mágica y el atractivo sinpar de un libro a degustar con calma. Esta obra tiene 240 páginas, texto en inglés y un precio de 57,50 euros; está a la venta en La Librería del Motor, tel. 93 454 67 63; info@lallibriedelmotor.com



El pistoletazo no puede ser la salida
El cerebro tarda en responder a un estímulo, por lo cual la IAAF declaró que un atleta se ha anticipado de forma ilegal a la pistola si se mueve antes de 100 milisegundos (0,1s).

LA CIENCIA DE LA F1

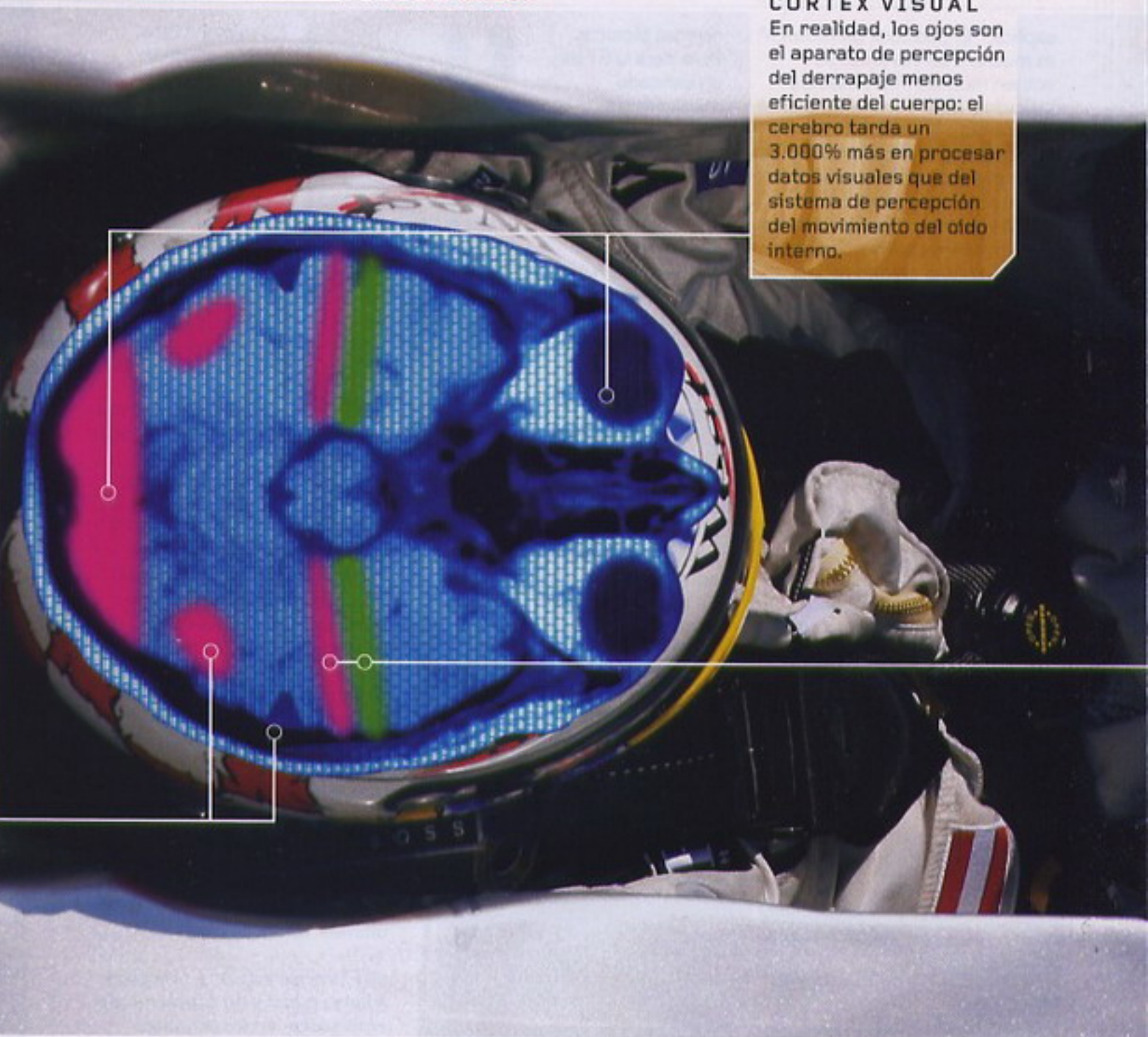
POR DOM TAYLOR

LOS OJOS Y EL CÓRTEX VISUAL

En realidad, los ojos son el aparato de percepción del derrapaje menos eficiente del cuerpo: el cerebro tarda un 3.000% más en procesar datos visuales que del sistema de percepción del movimiento del oído interno.

EL OÍDO INTERNO

El sistema vestibular del piloto, situado en el oído interno (abajo), detecta cualquier movimiento inusual, como un derrapaje, y pasa esta información al córtex vestibular en sólo 1-2 milisegundos. En un piloto de F1, esto lleva a un ajuste casi instantáneo, mientras que un conductor medio aún tiene que pasar por otro proceso mental: elegir una reacción.



ASÍ FUNCIONA UN CEREBRO DE F1

¿Qué atajos mentales y físicos explota un piloto de F1 al enfrentarse al sobreviraje?

Ver a un piloto de F1 perder agarre atrás en una curva de alta velocidad, y controlarlo, al instante, con un contravolante veloz como el rayo, es impresionante. Poco y tarde, es un trompo; demasiado, y el trompo es en sentido contrario.

Todo dura apenas 0,3-0,4s. Un conductor 'normal' ya estaría fuera, al detectar el derrapaje demasiado tarde. ¿Y cómo lo hacen los mejores del mundo?

PERCEPCIÓN

Un piloto detecta que su coche derrapa por varias indicaciones: el movimiento del chasis captado en el oído interno; la reacción táctil del volante, y la información visual. Los datos visuales son los menos inmediatos: su complejidad causa una demora, un 'periodo latente' de 40-60 milisegundos mientras el cerebro los procesa. Los periodos latentes para el tacto son más

cortos, 15-20 milisegundos, pero las señales del sistema vestibular del oído interno tardan apenas 1-2 milisegundos.

Por tanto, las reacciones de un piloto de F1 parecen indicar que está muy compenetrado con su sistema vestibular. Se trata de una serie de tubos llenos de fluido en orientaciones distintas en el oído; el fluido estimula pequeños pelos dentro de los tubos cuando la cabeza

se mueve, enviando señales por el nervio vestibular y diciéndole al cerebro hacia dónde se mueve la cabeza.

La anatomía vestibular es idéntica para todos, pero los pilotos de F1 son más sensibles a sus señales. Un conductor normal confía más en la vista, así que hace falta mayor actividad vestibular antes de que note un deslizamiento en ciernes. Un piloto de F1 lo detectará antes,



En F1 el semáforo es el inicio real

Los pilotos de F1 pueden partir en cuanto se apagan las luces: no hay umbral mínimo. La FIA usa un sistema electrónico de detección: un sensor en cada posición de parrilla en la pista.



En 2005 hay más sobreviraje

La norma del neumático único hace más probable el derrapaje. Los de atrás suelen gastarse más durante un GP, así que su agarre lateral reducido aumenta la tendencia al sobreviraje.



REACCIÓN TÁCTIL

Detectar el movimiento del coche por el volante es el segundo mejor sistema de aviso del piloto; tarda 15-20 milisegundos en alcanzar el córtex somatosensorial (rosa). El córtex motor primario (verde) emite la orden correctora.

no porque su cerebro reciba más y mejores datos, sino porque, con la experiencia, ha aprendido a prestar más atención a la información del movimiento.

INTERPRETACIÓN

Para un conductor normal, el paso siguiente es la elección de la reacción. Los psicólogos no están seguros de cómo toma el cerebro sus decisiones, pero incluso tareas sencillas llevan al menos 100 milisegundos (0,1s), demasiado cuando hay que controlar un derrapaje. Parece que un piloto de F1 evita esta fase: de la percepción pasa a la reacción sin que intervenga la

toma de decisiones. Eso se llama reacción 'ideomotor'.

Dichas reacciones son atajos en sistemas psicológicos 'privilegiados', a menudo relacionados con la supervivencia. La capacidad innata del cerebro de seguir la posición y movimiento del cuerpo revierte en un sistema ideomotor que mantiene el cuerpo en equilibrio. Si se desbarata este equilibrio, lo corregirás sin necesidad de tomar decisión alguna.

Este atajo es el que permite que la reacción de un piloto de F1 a un desequilibrio del coche sea casi instantánea: su cerebro

LO QUE HAY QUE TENER



La anticipación separa los grandes de los buenos, dice Jock Clear, ingeniero de BAR:

"Gilles Villeneuve, Jean Alesi y Juan Pablo Montoya, grandes pilotos todos, confían en reacciones rapidísimas para controlar derrapadas. Pero no lo controlan todo. Los grandes de verdad -Prost, Senna, Schumi- 'ven' el derrapaje antes de que llegue y toman medidas para evitar su aparición, lo que revela su aptitud para interpretar el coche. En todos los deportes, los mejores parecen tener más tiempo que el resto para hacer lo suyo, no porque lo hagan más rápido, sino porque empiezan a hacerlo antes".



ha aprendido a aplicar al coche esta habilidad para el equilibrio del cuerpo, por la manipulación irreflexiva de los controles. Es como si el coche fuera una extensión de su cuerpo. Un conductor normal carece de la experiencia, práctica y talento para recurrir a dicho atajo.

CORRECCIÓN

La orden de girar el volante sale del córtex motor, donde zonas localizadas activan músculos concretos. El patrón para un contravolante está almacenado en la memoria a través de la práctica, para utilizarse cuando haga falta. No hay tiempo para contravolantear poco a poco: hay que aplicar el grado correcto en el acto. Si el derrapaje exige mayor corrección, las reacciones ideomotoras del piloto seguirán ofreciéndole su ayuda.

CIFRAS F1

Datos estadísticos de postín

Promedio de posición en parrilla por equipos (hasta Hungría inclusive)

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

Km acumulados en carrera por piloto (hasta Hungría)

1	Tiago Monteiro	3.788
2	Rubens Barrichello	3.658
3	Jarno Trulli	3.574
4	Michael Schumacher	3.521
5	Fernando Alonso	3.487
6	Ralf Schumacher	3.483
7	Felipe Massa	3.380
8	Jacques Villeneuve	3.276
9	Nick Heidfeld	3.228
10	Kimi Räikkönen	3.218

Neumáticos: km recorridos en fin de semana de GP y tests (22.11.04*-31.07.05)

1	Michelin	356.363
2	Bridgestone	115.424

Estadística del mes

En casi el 50% de todos los GP han corrido pilotos de más de 40 años, pero la diferencia de edad en Hungría entre Chanoch Nissany (42) y Christian Klien (22) fue la más grande en 24 años.

Motores: km recorridos en fin de semana de GP y tests (22.11.04*-31.07.05)

1	Toyota	86.423
2	Ferrari	72.285
3	Honda	64.135
4	Cosworth	58.920
5	Renault	53.760
6	Mercedes	52.996
7	BMW	52.353
8	Petronas	29.436

Tests: más km recorridos (22.11.04*-31.07.05)

Equipo:	Ferrari	58.899
Piloto:	Luca Badoer	20.721

*inicio tests 2005

con la colaboración de





por Javier del Arco

En el GP de EE UU Oeste de 1983, John Watson y Niki Lauda (McLaren), acabaron 1º y 2º tras partir 22º y 23º en parrilla

Un despiste en el último viraje de su vuelta de calificación lo rebotó de la pole a la 6ª posición de la parrilla, lo que, a su vez, implicó que se viera envuelto en la melé que se suele formar detrás de los líderes al llegar a la primera curva. Todo ello le costó a Fernando Alonso la victoria y entre 1 y 20 puntos (sí, hombre, sí: pudiendo estar ahora 97 a 51 si Fernando hubiese ganado y el McLaren averiado hubiese sido el de Räikkönen y no el de Montoya, lo cierto es que están 87 a 61, o sea, igual que antes del GP de Alemania), lo cual quiere decir que con un máximo de 60 puntos por sumar antes de Turquía, Alonso ha pasado de estar a un tris de cantar el alirón, a tener que administrar sus puntos y no ceder más de 4 por carrera.

Sangre, sudor y táctica, que diría Winston Churchill.

Fernando tuvo que parar en boxes para cambiar el capó delantero completo y al término de la tercera vuelta iba 17º a 40s del líder. ¿Cabía esperar una recuperación fulminante del de Renault que le permitiese, al menos, subirse al podio? Hombre, pues como caber, cabía, pero la cruda realidad era que el conjunto Räikkönen-McLaren-Mercedes era más rápido que cualquier otro aquel domingo en aquel circuito y a partir del 7º, todos fueron sistemáticamente doblados. Y como Fernando acabó 11º...

¡Y todo, por una falsa maniobra cometida el día anterior!... Pero como -con una sola excepción- a partir del 3º en la parrilla, aquí no hay quien gane, pues...

Pero no siempre ha sido así...

Si consideramos la totalidad de carreras puntuables celebradas desde 1950, nos encontramos con que el *recordman* de los 'vencedores desde atrás' es John Watson, que el 23 de marzo de 1983, en el GP de EE UU Oeste (Long Beach) llevó su McLaren MP4/1C de la 22ª posición en la parrilla a la 1ª en la meta (secundado por Niki Lauda, que llevó el otro McLaren-Cosworth de la 23ª a la 2ª). Y es que

el equipo de Ron Dennis no dio con la piedra filosofal de la puesta a punto hasta el warm-up matinal del domingo.

"Bueno", me dirá alguien, "pero eso es una anomalía, la excepción que confirma la regla...". OK. Sigamos, pues, pasemos a Bill Vukovich, que salió 19º en las 500 Millas de Indianápolis de 1954 (entonces puntuaban y, además, salían 33) y ganó... y ¿a quien nos encontramos en 2ª posición del *ranking* de 'vencedores desde atrás'? pues ni más ni menos que a John

Watson (¡cuánto tiempo sin hablar de él!), que el 6 de junio de 1982 ganó en Detroit tras salir 17º con su MP4/1B... marca que igualó Rubens Barrichello (Ferrari) en Hockenheim el 30 de julio de 2000.

Ahora bien, si tenemos en cuenta lo peculiar que es Hungaroring y lo poco que ha cambiado en los 21 años que lleva acogiendo el Gran Premio magiar, nos encontramos con que en 11 ocasiones ha ganado el poleman, en 4 su compañero en la primera fila, en 5 el 3º... y en una ¡el 12º! Sí, lo han leído bien: el duodécimo. La gesta la consiguió Nigel Mansell el 13 de agosto de 1989, en uno de 'sus días', con un Ferrari 640 V12. Y les aseguro -yo estaba allí- que Nigel, más que adelantar, se abría paso como un rompehielos. Y lo más sorprendente del caso es que su resultado es el 14º del *ranking* absoluto... Y que Mansell, cuando conseguía aunar genio y cordura...

Pero si sorprendente es el resultado de Mansell en Hungría -y aquí volvemos a la totalidad de Grandes Premios-, ¿qué decir del de Olivier Panis (Ligier JS 43), vencedor el 19 de mayo de 1996, tras arrancar 14º, ¡en el GP de Mónaco!, "la carrera en la que es imposible adelantar". Ocupa el 8º lugar del *ranking* junto a Johnny Herbert (Europa 99), Alan Jones (el Campeón del Mundo de 1980 ganó en Österreichring -donde sí se podía adelantar-, pero en agosto de 1977, cuando el australiano

"Con las actuales parrillas de 20 coches, es imposible que alguien logre mejorar el récord de Watson"

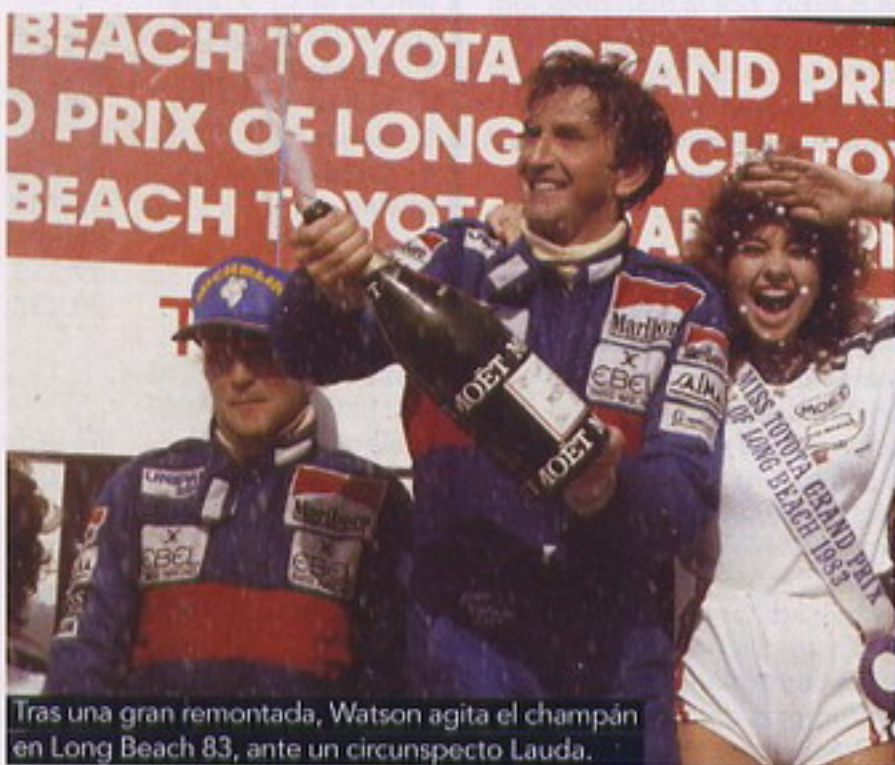
era, aún, casi un 'pardillo') y Bob Sweikert (Indy 500 de 1955).

¿Y el *kaiser*?, preguntará alguien. Pues el amo y señor de casi todos los récords ocupa el 5º lugar de la lista, merced a su victoria en Spa, en 1995 (Benetton-Renault), tras salir 16º, resultado que comparte con Jackie Stewart (Tyrrell 006-Cosworth, Kyalami, 3 de marzo de 1973)..., pero con la peculiaridad de que en tiempos de Schumacher, las parrillas ya eran como ahora -1/1/1- y en los de Stewart todavía funcionaba el esquema 3/2/3.

De todos modos, con las actuales parrillas de 20 coches, es imposible que alguien logre mejorar el ya veterano récord de Watson. **FO**

EL TOP 5 DE JvA MEJORES CIRCUITOS

1. El viejo Nürburgring
2. Mónaco
3. Montjuïc
4. Monza
5. El viejo Spa, Silverstone, Brands Hatch, etc.



Tras una gran remontada, Watson agita el champán en Long Beach 83, ante un circunspecto Lauda.



Ángel y Victoria fueron los agraciados en el sorteo de un viaje al GP de Alemania convocado por F1 Racing, y la experiencia les cautivó

CARTA DEL MES

MENUDO (GRAN) PREMIO

Para nosotros la experiencia de la F1 ha sido extraordinaria, teniendo en cuenta todo lo que hemos podido aprender de la visita que hicimos al paddock de la GP2 [a la izda., con Borja García; a la dcha., con Adrián Campos] así como la carrera, entrenamientos, aficiones (más de Schumacher), zonas comerciales, y un sinfín de cosas y anécdotas que rodean todo este mundo. Además, hemos visitado el Museo Mercedes de Stuttgart y hemos viajado por unos rincones llenos de encanto por una zona muy bonita de Alemania, que, junto a la sorpresa del premio, ha hecho que pasáramos unos días inolvidables.

Ángel Luis Rojo y María Victoria González
Madrid

Agradecemos la colaboración de WorChamp Tours en la realización de este concurso. WorChamp es una agencia especializada en viajes organizados a todos los grandes premios (www.worchamp.com, tel. 659 92 21 42).



Dirección: F1 Racing, Avda. Diagonal 491, 2º 1ª - 08029 Barcelona. Fax: 93 491 51 91. E-mail: f1racing@nuevosprismas.com. Lamentamos la imposibilidad de publicar todas las cartas y mensajes recibidos, íntegros o extractados, así como de responder personalmente a su remitente. En mensajes de correo electrónico, indicar nombre completo y población (y, si el lector desea que lo incluyamos, también el e-mail).

MÁS ALLÁ DE ALONSO

Sigo la F1 desde hace tan sólo tres años, y al principio lo hacía simplemente por ver cuál era el resultado de Alonso, e ignoraba al resto de pilotos.

Pero, en el GP de Bélgica de 2004, a pesar de que Alonso tuvo que abandonar, vi el resto de la carrera y me di cuenta de que la F1 no es sólo Fernando Alonso, sino que hay otros 19 pilotos que dan mucho espectáculo, cosa que no se ve reflejada en los medios de comunicación, que cuando hacen entrevistas o resumen carreras sólo hablan de Alonso.

Si algún miembro del club de fans de Jacques Villeneuve lee esta carta, me gustaría que se pusiera en contacto conmigo.

Miguel Huertas Nebreda
La Puebla de Almoradiel (Toledo)
mikel_532@hotmail.com

JUAN PABLO ENTUSIASMA

Mucha gente se pregunta el porqué del considerable número de aficionados de Juan Pablo Montoya, y por supuesto no me refiero a los propios colombianos, sino a gente que le gusta simplemente por su forma de pilotar, por su carácter.

Bien es cierto que, como mucha gente dice, es capaz de lo mejor y de lo peor; también es cierto que cuando hace alguna de las suyas -véase el incidente de Mónaco este año, o la salida de pista en la última curva de Hockenheim- todo el mundo se echa las manos a la cabeza, pero también es capaz de la antítesis de lo anteriormente relatado. Es capaz de adelantar al mismísimo Michael Schumacher en la curva de Bus Stop (Bélgica 2004) y hacer que todos nos levantemos del asiento; o remontar desde la última hasta la segunda posición, este año en Hockenheim.

En fin, puede que haya momentos malos cuando hace las cosas mal, pero cuando las

hace bien consigue que, tanto los que lo seguimos como los que no, nos levantemos del asiento.

María López
maria.mery@gmail.com

LES PAGAN POR CORRER

Ante todo, felicitaros por la excelente revista que publicáis y que todos los meses espero con impaciencia. La sección de correo es una de las que leo primero, me gusta saber qué es lo que piensan las personas que comparten esta 'afición-droga', y la verdad es que de vez en cuando me sorprende, ¡y mucho!

Por tradición familiar, sigo la F1 (con altibajos) desde los 15 años (tengo 28), y en todo este tiempo he tenido mis pilotos favoritos, pero nunca he sido fan incondicional de ninguno en particular. No es que ahora lo sea, pero me ilusiona Alonso, y me gustaría puntualizar al respecto el tan trillado tema del patriotismo. ¿De verdad alguien cree que el forofismo desatado, excesivo, que persigue a Alonso se debe al mero hecho de que es español?

Si es así, siento desilusionarles; como todo

en nuestro país, el favor del público depende de ganar. No es que Alonso sea español, es que es un español que gana, y si no que se lo digan a Campos, Pérez-Sala, De la Rosa, Gené y compañía; y es precisamente esto lo que más me entristece, porque el día que deje de hacerlo los que hoy le ponen por las nubes le bajaran a los infiernos; al tiempo.

Cambiando de tercio, el otro tema caliente es el de Räikkönen, que, por cierto, es otro de los pilotos que más me gusta. Los fans de Kimi han desenterrado el hacha de guerra por una carta publicada en F1 Racing N° 77 (algo del Miño...), que al leerla ya pensé que era desafortunada y un tanto injusta, pero de ahí a que alguno piense que se le ha faltado al respeto... va un trecho.

Es una cuestión de susceptibilidad, desde luego no se hagan fans de Montoya porque entonces volveríamos a la época de los duelos, pero, antes de terminar, ¿a nadie le parece una chorrada discutir si Kimi es frío e inexpresivo? ¿A alguien le importa? ¿Es que le pagan por ser mister sonrisas? No, señores, le pagan por correr, cosa que, huelga decirlo, hace muy bien.

Paula Vega
Orense
pave-ment@hotmail.com

RÉPLICAS DIVERSAS

En F1 Racing N° 78, todo parecían críticas contra Alonso. Algunas, como "Réplica sobre Räikkönen", decían que Kimi aguanta muy bien la presión (ponía como ejemplo Canadá 2005, donde tuvo que aguantar a Michael en las vueltas finales). No es por quitarle mérito a Räikkönen, pero el F2005 de Michael es mucho más lento que el MP4-20 de Kimi, lo cual hace que el finés no tuviera que aguantar mucho, ya que no tenía rival...

En las tituladas "Patriotismo o deporte"



La garra de Montoya levanta pasiones entre los aficionados a la F1, para bien y para mal.

y "Hay algo más que Alonso", dicen que la gente (española) no reconoce los errores de Alonso. Eso puede ser cierto, pero estamos en España, y en España se apoya a Alonso, porque también es español. Estoy en muchos foros de Internet extranjeros (por ejemplo, el de F1-Live) y los ingleses apoyan a los equipos ingleses como McLaren y no reconocen los errores de Kimi, y en los alemanes no reconocen los de Schumacher. Cada país lo hace con su piloto.

Por último, en la carta "Rectificar es de sabios", se decía que los que no son seguidores de Alonso están discriminados. No pienso lo mismo, porque aquí nadie discrimina a nadie, sólo se defienden las opiniones de cada uno.

También tengo que añadir que estoy de acuerdo con la carta llamada "Frase desafortunada", que también iba contra Alonso. Esto es un ejemplo de que también sé reconocer los errores de Fernando (y no lo pongo como excusa).

Alejandro Lázcoz Uceda
Pamplona (Navarra)
alejandrolazcoz@hotmail.com

REPRIMENDAS JUSTIFICADAS

Además de agradecerles la publicación de su espléndida revista a lo largo de estos años, me permito dar dos opiniones que son comentario habitual en la calle.

Una, como no podía ser menos, es en relación a los presentadores de Tele 5, señores que día a día olvidan que ser español no implica ser 'forofo' de Alonso ni desear a Renault todos los triunfos posibles.

Me consta que un servidor, junto a otros muchos cientos de aficionados, de los de siempre, de los de verdad, de los que disfrutamos la F1 desde que tenemos uso de razón, tenemos nuestras preferencias muy bien definidas hace años, y disfrutamos la pongan por TV o no, haya duelos o no, adelantamientos, cambien las normas, etc.

Nos ofenden cuando de forma ladina desean que a McLaren le reviente el motor, disfrutan cuando a Ferrari le fallan los Bridgestone y constantemente hacen bromas e incluso dan consejos a pilotos con una historia y resultados a sus espaldas que son realidad y están en los libros de Historia de la F1, como Schumacher (poco queda decir de este piloto) o Villeneuve (con dos títulos mundiales en dos modalidades diferentes).

Poco crédito pueden tener unos comentaristas de F1 que todas las temporadas, de forma vergonzosa, tratan de desprestigiar a la Historia misma de la F1 con sus 'consejos y apreciaciones' sobre las pistas míticas de la F1, Imola, Silverstone, Mónaco, etc.

La segunda apreciación va para ustedes. Desde hace dos meses, *F1 Racing* ha dejado de ser la revista 100% de F1. Por favor, no malgasten ni una sola hoja más en hacer pruebas, demostraciones, tests, o lo que sea, de coches que no sean F1. De eso ya se



La Union Jack en la mirada de Button; Gran Bretaña confía en él para reverdecer laureles.

encargan multitud de publicaciones en este país.

Los verdaderos aficionados a la F1 sólo queremos F1, pasada, presente y futura.

Carlos Rublera
Santander (Cantabria)

OPORTUNA PUNTUALIZACIÓN

Lamento haber dado la impresión de que pretendía desprestigiar al piloto Kimi Räikkönen en mi anterior carta ("El Miño y el Sil", *F1 Racing* N° 77).

Solo pretendía hacer un poco de sarcasmo sano (con esas bobadas de *Iceman* y *Unexpresiveman*, y tal). Y comentar en plan distendido lo bueno que es Alonso -perdón, quise decir, que "me parece"-.

En serio: opino que los auténticos aficionados a la F1 debemos tener una actitud deportiva. Y ahí va: me gustaría romper una lanza por ese deportista, bueno donde los haya.

Creo que Raikkonen -permítaseme omitir las diéresis a partir de este punto, sólo por motivos prácticos (ino se me enfaden!)- es tan bueno como Alonso, y Alonso tan bueno como Raikkonen, tanto monta. A veces la pifia el uno, a veces el otro. No me duelen prendas en reconocer que Alonso también se equivoca (aunque poco...).

Nada me gustaría más, como buen seguidor de este deporte, que ver un fabuloso duelo entre estos dos ases de aquí a final de temporada y por muchos años más, como ha ocurrido con otras parejas de la historia de la F1. Y que Fernando gane, no por abandono de Kimi, sino derrotándolo en la pista (o viceversa).

Nobleza obliga, y he de decir que los pilotos que llegan a la F1 no son ineptos precisamente. Me encanta Schumacher -no en vano es heptacampeón del mundo-; me gusta Barrichello, el *buenagente*; el valiente Montoya; el veloz Trulli; el fogoso Sato; el sereno Fisichella; el incombustible Monteiro; el discreto Wurz, etc. Y, en mención honorífica, los muy merecedores de puestos titulares: Gené y De la Rosa (estupendos los comentarios en Tele 5 del maestro).

Y, como no podría ser de otra forma -tengo mi corazoncito-, nada me gustaría

más que ver a don Fernando Alonso campeón del mundo.

Sebastián C. Bascuñana
Málaga
sebasCBS@hotmail.com

WILLIAMS-COSWORTH-BUTTON

Los inventores de la F1 no se pueden permitir la progresiva 'continentalización' de la categoría reina; es algo con lo que no contaban y a buen seguro intentarán remediar. Pero ¿cómo harán para devolver a las islas el interés por una categoría en la que sus equipos han perdido su identidad vendiéndose a las grandes corporaciones o simplemente desapareciendo? Ante este desolador panorama, Frank Williams y Patrick Head pueden convertirse en los legítimos portadores del *British Racing Green*, atrayendo y concentrando para sí el interés del público británico y convirtiéndose en una de las señas de la capacidad competitiva de Gran Bretaña.

Para que esta ecuación se lleve a cabo, sólo han de despejarse dos incógnitas: el fichaje de Jenson Button y la utilización del nuevo motor Cosworth V8.

Con el fichaje de Button conseguirían al mejor piloto británico del momento, asegurándose un buen número de sponsors que estarían encantados de acompañar al piloto en esta nueva aventura.

Y el nuevo Cosworth V8, a pesar de la titularidad americana de la firma, es más inglés que el té de las cinco. En cuanto a Mark Webber, lo considero también de casa, no en vano sus antepasados presidarios partieron de las islas.

¿Se imaginan esta combinación en el *British GP* de 2006? Silverstone se vendría abajo. De momento, a soñar, pero me han de reconocer que, de suceder, sería maravilloso.

Alejandro Becerra
Principado de Asturias



MATCHETT RESPONDE

Steve Matchett es redactor técnico de *F1 Racing*

MONOQUILLA Y DOBLE QUILLA: ¿DE QUÉ VA TODO ESTO?

El diseño monoquilla sigue siendo la norma en 2005, aunque McLaren y Renault siguen experimentando con variaciones de la tecnología doble quilla: el MP4-20 no tiene pilares de anclaje; los triángulos inferiores van fijados a la cara vertical del chasis (la misma solución empleada por todos los equipos para fijar los triángulos superiores). El R25 tiene una quilla en V, un compromiso entre el diseño mono y doble quilla, en que las secciones inferiores de los dos pilares están unidas, sosteniéndose mutuamente.

Pregunta planteada por:

Dan Hughes, Inglaterra

¿Tienes una duda técnica? Envíala a:
dudatecnica@nuevosprismas.com



Todo el fin de semana, el ingeniero jefe de pista Dieter Gass (arriba) pule las estrategias del equipo.

IDEAS ESTRATÉGICAS

Otra nueva carrera, esta vez en Turquía, hace que Panasonic Toyota Racing tenga que diseñar su estrategia según simulaciones y suposiciones fundamentadas. No hay problema, según Dieter Gass y Richard Cregan

En agosto, los camiones de la caravana de la F1 llegarán a Turquía por primera vez, rumbo al reluciente Istanbul Speedpark y el primer GP de Turquía.

La última incorporación al calendario de F1 promete ser una carrera muy interesante; disputados tres cuartos de la temporada, la lucha por los puntos será feroz, mientras que la pista en sí es obra de Tilke (el mismo arquitecto que diseñó las de Bahrein y China), con

pendientes que rivalizan con Spa y curvas de lo más variado.

El Speedpark no se terminó hasta julio, y cuando llegue la F1 pocos coches habrán rodado por su asfalto inmaculado, así que los equipos no contarán con datos de carreras anteriores. Pero Panasonic Toyota Racing no se prepara para lo desconocido, porque mucho antes de que los TF105 sean descargados de sus tráilers, sus homólogos virtuales habrán recorrido el Speedpark en interminables

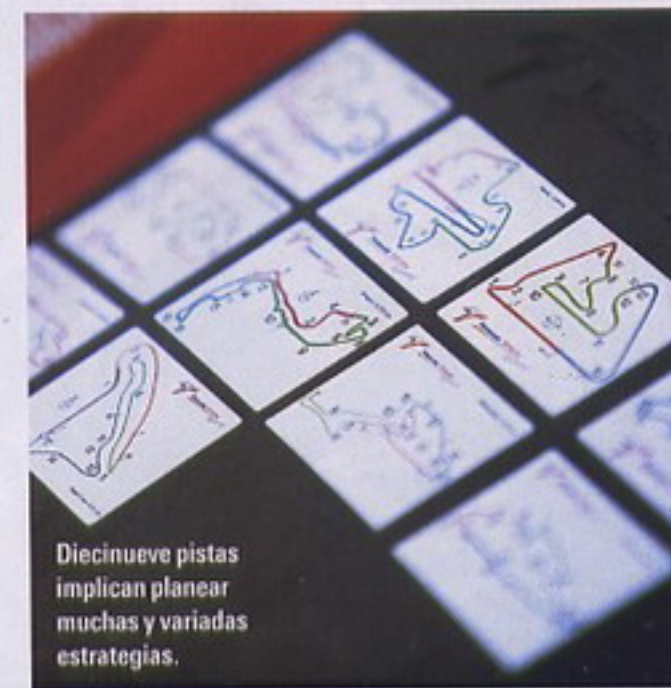
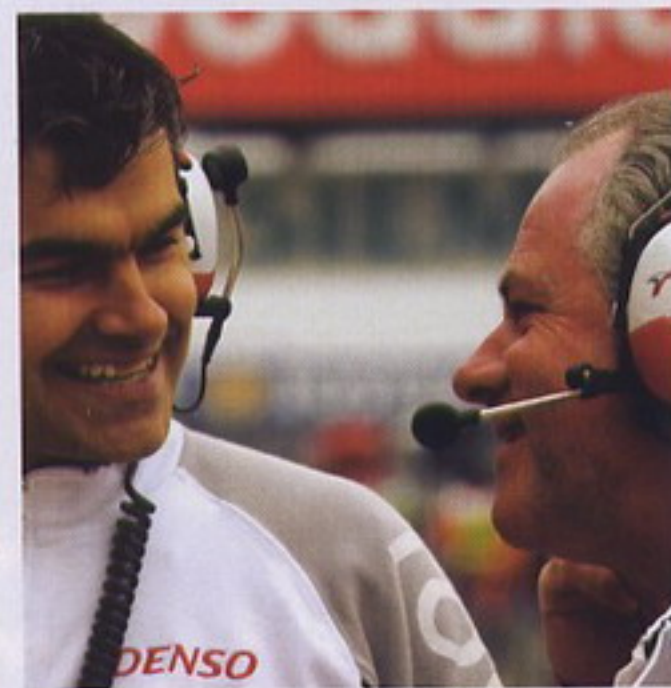
simulaciones por ordenador.

"Los arquitectos nos pasan los datos del circuito como un modelo CAD en 3-D", explica el ingeniero jefe de pista Dieter Gass. "Lo ponemos en nuestro programa de simulación junto con otros parámetros importantes como la altitud y la temperatura ambiente. Primero estudiamos los niveles de apoyo y relaciones del cambio, para que las piezas se puedan producir a tiempo, y después el efecto de la gasolina y la variante del pit lane".

Esto es cuánto tiempo pierde un coche entrando a boxes; no el tiempo que está parado, sino el que tarda disminuyendo la marcha, llegando al box y volviendo a la pista. Así, es uno de los factores más importantes para la estrategia de carrera. La variante de Turquía es bastante corta, y debería permitir a Panasonic Toyota Racing ser más flexible con sus repostajes.

Pero no todo es teoría; mucho antes de ser acabado, personal del equipo visitó el ▶





Diecinueve pistas implican planear muchas y variadas estrategias.

Speedpark para hacerse una idea de cómo sería. Algo crucial, porque pequeños detalles como el polvo y el viento pueden influir mucho en el rendimiento del coche. Asimismo, en cuanto se echó la última capa de asfalto, el proveedor de neumáticos Michelin tomó una huella de la superficie de la pista para fijar qué compuestos es probable que funcionen mejor, información introducida en las simulaciones del equipo en Colonia.

Pero el asfalto recién echado contiene grandes cantidades de aceite, que se filtra a la superficie haciendo muy variables y difíciles de predecir los niveles de agarre. El director general de operaciones de F1, Richard Cregan, lo explica en detalle:

"En un circuito nuevo siempre hay mucho aceite en pista -también cuando se reasfalta la pista, como en Montreal o Barcelona- y eso debe tomarse en cuenta, porque influye mucho en el agarre. En Montreal no se había rodado hasta que llegamos allí, así que el viernes los coches sólo limpiaban la pista. Los tiempos en seco que obteníamos al principio eran como los de mojado en la última carrera".

Aquí es cuando se valora de verdad hacer correr tres coches. Cuando Ricardo Zonta salga en la primera sesión libre en el Speedpark, el equipo se centrará principalmente en depositar algo de goma en el circuito y establecer lo precisos que son sus datos de simulación.

El equipo puede comprobar rápidamente si la altura libre y el equilibrio del coche son correctos, mientras los dos coches de carrera aguardan en el box. Luego, cuando Jarno Trulli y Ralf Schumacher rueden, lo harán en una pista mucho más representativa. Así, el equipo puede trabajar como es debido en los reglajes y por tanto pulir su estrategia para la carrera.

Pero, en muchos sentidos, correr en Turquía será lo de

siempre para Panasonic Toyota Racing porque, como explica Richard, la preparación del equipo es muy parecida a la usada para un circuito existente.

"No importa dónde corras, sigues planeando cómo vas a correr antes de llegar a la carrera y luego ajustas tus estrategias según los datos de los libres".

"Eso te deja con tu plan principal y algunas alternativas, según las condiciones y cómo vaya la carrera. Tienes varias 'ventanas' para tus pit stops, pero pueden verse afectadas por cosas como la salida del safety car, el tiempo, o si te quedas clavado en el tráfico".

Así pues, la flexibilidad es la clave, y esto se refleja en las decisiones finales tomadas justo antes de las calificaciones del sábado, algo que en última instancia corresponde a Dieter, aunque sean el resultado de discusiones con otros altos directivos como Mike Gascoyne y Luca Marmorini, directores técnicos de los programas de chasis y motor del TF105, respectivamente.

"Ahora los coches han de calificar con la misma gasolina con que empezarán la carrera, y esto significa que todo lo demás parte realmente de aquí", dice Dieter. "Puedes cargar poca gasolina para colocarte más arriba en la parrilla, o si confías en tu ritmo puedes rodar más cargado y dar así más vueltas."

"Los cambios de reglamento influyen más en tu estrategia que correr en un nuevo circuito. Y siempre hay un elemento de suposición, porque no importa cuántos datos tengas de tu coche, nunca sabes a ciencia cierta lo que harán tus rivales. Por eso tus estrategias han de ser flexibles; siempre tienes que estar preparado para todo".

Así pues, los planes están hechos y, aunque sin duda se desarrollarán en Turquía, Panasonic Toyota Racing seguirá con el mismo objetivo: luchar por otro podio. ■

(izda.) El efecto de la gasolina y la variante del pit lane son decisivos para la estrategia. (centro) Dieter Gass y Richard Cregan formulan muchas tácticas para cada carrera.

TOYOTA



(arriba) Mientras los pilotos ruedan en pista, los planes avanzan en boxes. (dcha.) El circuito de Estambul tiene 14 curvas y gira en sentido antihorario.

"TUS ESTRATEGIAS HAN DE SER FLEXIBLES; SIEMPRE TIENES QUE ESTAR LISTO PARA TODO"

DIETER GASS





MILD SEVEN

MILD SEVEN S

elf

MICHELIN

S
MILD SEVEN

El hombre que va a ser

REY

Texto Peter Windsor Retrato James Barcham

Lo que importa de **Fernando Alonso** es que es un piloto con una entrada en curva increíblemente agresiva. Pero siempre sobrevive, por lo general sale con limpieza de la curva, e invariablemente gana la carrera... y luego vuelve a su casa en Oxford con sus colegas y/o su padre para pensar en la siguiente. Es decir, la siguiente carrera, el siguiente paso hacia el título. ▶

RETRATO DE UN CAMPEÓN ALONSO

El chico con alas en los tobillos -alas plateadas Alpinestars- festeja su victoria en el GP de Alemania.



elevadas. Es decir, no es limpio por ser lento; por otro lado, eso es evidente. Es limpio. Y rápido. Y agresivo.

Entonces, estudiemos su frenada, la acción que precede inmediatamente a su asombroso aporte de dirección. Al principio, casi imperceptiblemente, Fernando toca los frenos antes de pisarlos fuerte, más fuerte que Fisichella, por ejemplo. Genera una enorme fuerza G negativa inicial, reduciendo la marcha del coche de manera eficaz cuando la ayuda aerodinámica es mayor, luego suelta el pedal del freno en un movimiento sin golpes, que refleja a la perfección su incremento de fuerza en curva.

Así pues, su frenada es increíblemente precisa y acompasada, y está directamente relacionada con ese movimiento de dirección inicial: empieza a girar el volante exactamente en el momento en que empieza a reducir la presión sobre el freno.

Pero he aquí la clave: en este punto, el Renault no empieza a subvirar en el sentido clásico de la palabra (con el ángulo de deslizamiento de las ruedas delanteras mayor que el de las traseras mientras dura la curva), tampoco da un latigazo sobrevirador de los que destruye las cubiertas y hace perder tiempo (por los efectos de la inercia polar). En cambio, adopta la más rara de las rarezas de la F1: 'neutroviraje', instigado por un marcado aumento de temperatura de los

Seguro que después de Hockenheim Alonso ya empezó a creer...



neumáticos y por los efectos transitorios del momento polar de inercia del coche. Así, con velocidades de entrada más elevadas que su compañero, Fernando puede llevar el Renault a la velocidad mínima a media curva (por lo general cerca del vértice geométrico), cambiar rápidamente de dirección (con más giro de volante aplicado contra la presión decreciente sobre el freno) y luego darle al R25 una salida tipo dragster.

¿Los beneficios del 'neutroviraje'? Creo que la respuesta es que generalmente Fernando puede desarrollar fuerzas de entrada en curva más altas lanzando el coche *más allá* del subviraje o sobreviraje iniciales, permitiendo así que los ángulos de deslizamiento delanteros generen una reacción enorme y rápida en la temperatura de los neumáticos. La parte delantera del coche gana adherencia casi en cuanto la pierde, y Fernando la amplía alejando el peso de la parte delantera a medida que aumenta el ángulo de giro.

De este modo, Fernando rompe el molde. Ha dado con una manera de aumentar el agarre del neumático *sin* tener que depender de las variables habituales (y frágiles); es decir, uso perfecto de dirección, frenos y acelerador para manipular la masa del coche y maximizar la pisada de las gomas. El método de Fernando es más ajustable a condiciones cambiantes y a las variables que son el mayor enemigo de los pilotos.

En primer lugar, nunca cae en la trampa de frenar demasiado con el **sigue en página 34**

Simple.
Limpia.
Efectiva.
Una técnica tan sencilla, de hecho, que nadie más en este planeta ha conseguido aún llevarla a cabo exactamente del mismo modo.

Por tanto, bajo ese aspecto desenvuelto hay un piloto realmente más complejo, un piloto que es el mismísimo genio creativo que Michael Schumacher ha sido todos estos años. Digo 'creativo' porque Fernando ha observado, experimentado y luego hallado su propio camino. No hay nada artificial o prefabricado en Fernando Alonso, a pesar de los evidentes parámetros establecidos por las reuniones técnicas actuales, empapadas de datos. Corre sus propias carreras, piensa en sus propias ideas.

Así que empecemos por el principio; por la entrada, digamos, de una curva de derechas estándar de segunda marcha. Hay muchas; son características del calendario de F1.

Al lado de la inserción de Jarno Trulli, o Michael Schumacher, o Giancarlo Fisichella, el movimiento de volante inicial de Fernando es de una brusquedad asombrosa. Punto. Se ve en las tomas frontales de televisión; se ve desde las pelouses. Y uno piensa: "Vaya. Interesante. Diferente. Entregado. Rápido". Y luego piensa: "En cuyo caso, ¿por qué no lo hacen los demás?"

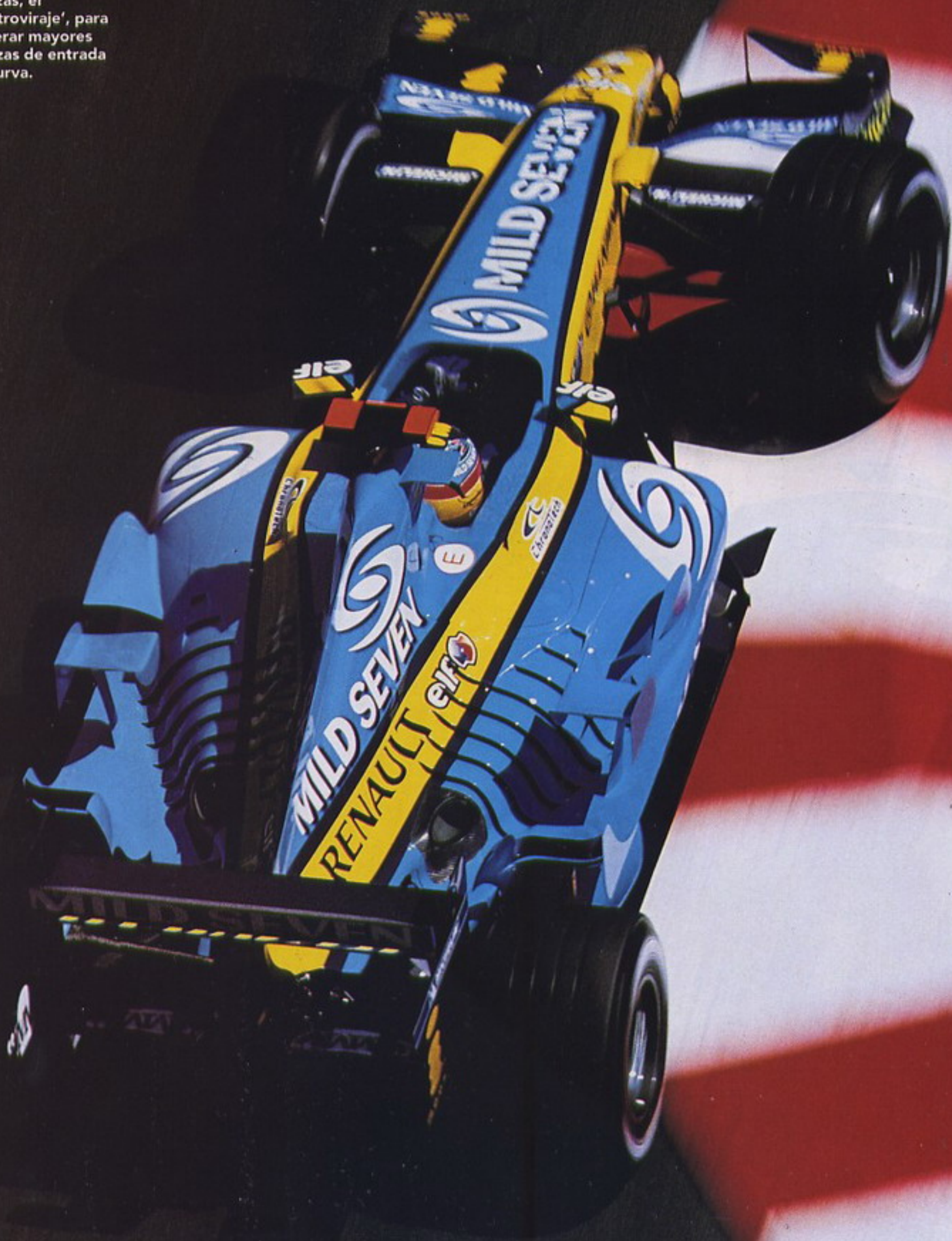
¿Hacer qué, exactamente? Sin duda, en esta fase inicial de la curva, gira el volante más rápido y más que Michael o Kimi; y no cabe duda de que Michael y Kimi tienen una idea aproximada de lo que tratan de lograr. Lo curioso es que Fernando no genera sobreviraje con su movimiento inicial, mientras Juan Pablo Montoya da energía a la zaga, por ejemplo, o Felipe Massa. De nuevo, ¿por qué? El Renault sigue básicamente neutro, pero lo hace a unas velocidades relativas de aproximación asombrosamente

No será un ejemplo a seguir, pero la agresividad de su entrada en curva se traduce en un mayor agarre.



RETRATO DE UN CAMPEÓN ALONSO







Fernando explota la más rara de las rarezas, el 'neutroviraje', para generar mayores fuerzas de entrada en curva.



“El estilo de Alonso es indicio de su talento divino e inteligencia”

»Excelencia de campeón

Alonso frente a los cinco campeones del mundo de Renault. Por **Matt Bishop**

Nigel Mansell Campeón: 1992 (Williams-Renault)	Alain Prost Campeón: 1993 (Williams-Renault)	Michael Schumacher Campeón: 1995 (Benetton-Renault)	Damon Hill Campeón: 1996 (Williams-Renault)	Jacques Villeneuve Campeón: 1997 (Williams-Renault)	Fernando Alonso Campeón: ¿2005? (Renault)
En su día, Mansell era increíblemente rápido. Pero no necesitó mucha de esa velocidad en 1992, tan grande era la ventaja de su coche. Aun así, nueve victorias fueron un récord entonces, y superó claramente a su compañero, el venerable Riccardo Patrese.	Después de un año sabático en 1992, el Profesor se recuperó con un autoritario título en 1993, el cuarto de su cuenta particular. Fue un elemento fijo en cabeza de la parrilla, y ganó siete veces. Sólo en mojado, en Donington, no rayó a la altura habitual.	Los Benetton-Renault B195 de Michael Schumacher y Johnny Herbert no eran tan rápidos como los Williams-Renault FW17 de Damon Hill y DC, pero aun así los dos títulos fueron para Schumi y Renault. Schumi estuvo brillantísimo todo el año.	Vale, Hill tuvo una muy abultada ventaja de coche, pero aun así se hizo con el título con el doble de victorias que su compañero Jacques Villeneuve. Por qué rechazó la oferta de Williams (algo tacaña, eso sí) y se fue a un modesto equipo Arrows sigue siendo un misterio.	Villeneuve eclipsó a su compañero Heinz-Harald Frentzen con margen de sobras, y derrotó a Schumi (entonces ya en Ferrari) para hacerse con los laureles. Aun así, su arisca actitud con los mecánicos y los subalternos del equipo le granjeó pocos amigos.	Superrápido, astuto en carrera, rebosante de buena forma y dueño de esa tan particular aptitud para lanzar un F1 al vértice con un garbo casi violento, Alonso es un auténtico pilotazo. Este año seguramente ganará el título. Si no, es sólo cuestión de tiempo.
					
Velocidad 18 Desempeño 15 Aptitud en mojado 16 RR PP 12 Forma física 15	Velocidad 19 Desempeño 20 Aptitud en mojado 12 RR PP 11 Forma física 16	Velocidad 19 Desempeño 18 Aptitud en mojado 20 RR PP 10 Forma física 18	Velocidad 14 Desempeño 14 Aptitud en mojado 15 RR PP 16 Forma física 16	Velocidad 15 Desempeño 15 Aptitud en mojado 14 RR PP 10 Forma física 16	Velocidad 19 Desempeño 17 Aptitud en mojado 14 RR PP 13 Forma física 17
Porcentaje total de excelencia de campeón 76	Porcentaje total de excelencia de campeón 78	Porcentaje total de excelencia de campeón 85	Porcentaje total de excelencia de campeón 75	Porcentaje total de excelencia de campeón 70	Porcentaje total de excelencia de campeón 80

DANSEN HEATH. ARCHIVO LAT

“El punto vulnerable de un piloto





es la frenada

La frenada de Alonso es de lo más precisa, y su movimiento de volante está sincronizado para coincidir con la disminución de presión en el freno.

pie izquierdo para llevar el morro del coche al vértice. Genera su agarre de base con la dirección y el uso sensato de los frenos, no por un giro descompensado o el uso excesivo del pedal de freno (que con frecuencia hace que otros pilotos bloqueen la rueda delantera descargada). En segundo lugar, pilota con un mayor margen de error tratando el subviraje en los primeros metros de la curva. Otros pilotos giran –o tratan de girar– en el límite absoluto, así que dependen totalmente del uso perfecto de los frenos. Claro que el problema con eso es que los frenos son el punto vulnerable de los pilotos. Bajo presión, los aplicas demasiado tarde; si has cometido un error en la curva anterior, frenas demasiado pronto. De nuevo, el estilo de Fernando le permite eludir estos escollos, recordando siempre, cómo no, que es lo bastante disciplinado para estar dispuesto a reducir suficientemente la marcha a media curva para garantizar la salida más recta posible.

No es perfecto; lo vimos en Canadá, donde, tirando para sacarle tiempo a Juan Pablo, frenó un pelín demasiado tarde en la primera chicane, se salió de la trazada sobre los pianos y golpeó el muro a la salida. No obstante, en su defensa, Canadá no fue una buena carrera para las temperaturas de los neumáticos. Era cuando su sistema era más vulnerable. Tampoco creo que su estilo funcione necesariamente en coches menos efectivos que el Renault. Lo que podemos decir es que este año Fernando ha tenido un compañero extraordinariamente rápido... y que lo ha hecho trizas. Eso es impresionante.

Estoy seguro de que Fernando no piensa mucho en todo esto. Pilotar con 'neutroviraje' es tan natural para él como era el subviraje provocado para Tazio Nuvolari en 1932, cuando todos los demás hacían deslizar la zaga de los Alfa P3. Denis Jenkinson sugiere que Nuvolari fue posiblemente el primer piloto de la historia en apreciar los beneficios del subviraje provocado y controlado; y, cómo no, los paralelos entre Alonso e *Il Mantovano Volante* no terminan ahí. Sin embargo, lo crucial es que Fernando ha desarrollado este estilo en el siglo XXI, aunque parezca increíble. Es indicio de su talento divino y de su inteligencia.

Por ejemplo, en las reuniones, no se lo convence con facilidad. Si Jarno Trulli o Jenson Button son rápidos de repente en calificación, los ingenieros los descartarán. "Poca gasolina", dirán. "No hay problema".

"No estemos tan seguros", contestará ▷

"Decidme lo peor, chicos": Fernando busca críticas informadas del equipo sobre su pilotaje.



Fernando. "No deberíamos dar nada por sentado. Tal vez hayan dado con algo. Volvamos a estudiar los datos..."

Y, de aquéllos en quienes confía, siempre pide críticas: "¿Cómo estuve? ¿Es mi trazada distinta de la de fulano? ¿Qué tal es la tracción?". Es decir, está abierto a las críticas y por tanto a las mejoras. Esto vuelve a ser poco habitual, y una buena razón para creer que Fernando seguirá yendo al alza. Mientras, la filosofía común en F1 sigue siendo suponer que siempre es el coche lo que puede mejorar. Los pilotos son perfectos, los coches no.

Es un piloto nacido en un país cautivado por las motos y por eso bien preparado para adoptar a una nueva estrella de la F1. Y sin embargo prefiere seguir viviendo en Oxford. No en Mónaco. No en el sur de Francia. No en la parte alta de Madrid. Fernando Alonso vive en Oxford, porque eso le permite estar cerca de la sede de Renault F1 y porque estar alejado del *glamour* le ayuda a mantener la mente libre de todos los adornos superfluos que comportan la fama y el éxito. Dedicar el tiempo suficiente a mirar tu propia foto en las vallas publicitarias o viéndote por la tele, y empezarás a creerte las tonterías que publican. Y cuando eso ocurra, olvídate de pilotar al máximo absoluto de tu capacidad. Es una filosofía sencilla y honrada, pero se les ha escapado a la mayoría de sus colegas (curiosamente, con las notables excepciones de Michael y Kimi).

Así de estable, Fernando no ha hecho sino ser él mismo. Esto sería peligroso para uno con la armadura más delgada, pero Fernando es un hombre con un corazón y un alma y una familia sólida a su alrededor. Conoce el valor de la humildad; el del respeto por los demás.

Y sabe cómo comportarse. Además de

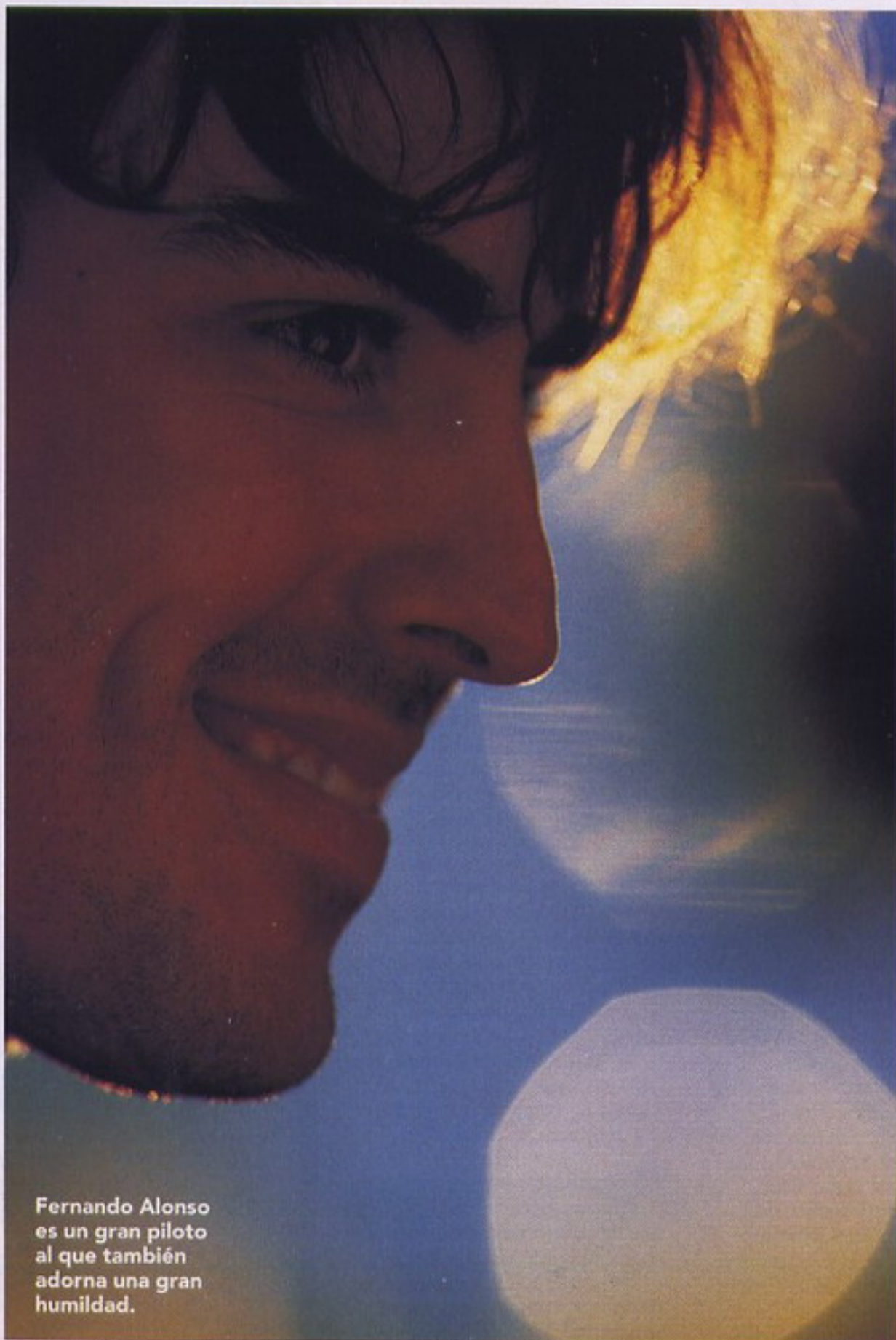
"Alonso es un hombre con un corazón y un alma, y una familia sólida"



¿Daré Fernando otro campeón del mundo al universo automovilístico de habla hispana? ¡Hombre, claro!



Cualquier duda sobre el temperamento de Alonso se disipó cuando mantuvo a raya a Schumi en Imola (izda.).



Fernando Alonso es un gran piloto al que también adorna una gran humildad.

español e inglés, ya no teme lanzarse al francés cuando el momento (Renault) lo requiere. En Silverstone, en directo para la televisión después de las calificaciones, le pedí que hablara de parte de la industria de la F1 sobre los recientes atentados terroristas en Londres. Lo hizo desde el corazón, sin interrupción, y con sinceridad en la mirada.

En otros momentos es el piloto enamorado de su deporte. Apenas podía ocultar la emoción cuando Alpinestars creó unos nuevos botines plateados de una pieza para él. Y a menudo se queda en el circuito hasta tarde el domingo, saboreando el momento.

Además, es contagioso. Contagioso porque la norma aceptada en F1 es ser indiferente y ajeno a la vida normal. Las superestrellas de la F1 son intratables y no se les puede ni hablar. Son ellos y nosotros, pero no es así con Fernando. Fernando es el Roger Federer de la F1. No ignora a nadie. A menudo cena en el circuito... en el paddock de GP2. Da la impresión de que es un chico que sabe que tiene suerte; suerte de gozar de semejante cantidad de talento.

Hace tiempo que el talento le dio confianza; y hoy día su confianza se manifiesta en su modo de pilotar, de comportarse y de vivir su vida. No tiene nada que demostrar. Lo hace porque sabe que está bien.

Y así te compras tu camiseta de Alonso, tu gorra y –como en mi caso– tu Renault Mégane Trophy, con adhesivos de Fernando para las ventanillas traseras incluidos. Es un Lotus Cortina moderno, con caja de seis marchas, frenos Brembo y motor turbo de 225 CV. Fernando conduce a menudo su Trophy con matrícula francesa por Europa, como hago yo con el mío, picándome con los Golf GTi y BMW, saboreando el momento Fernando, otra vez como nuevo después de 30 años en F1.

“Gran coche, ¿eh?”, dijo después de una de sus recientes victorias.

“Sí. Fantástico. ¿Algún problema hoy?”.

“¡Hablaba del Mégane!”.

“Ah. Claro. Un gran coche. Me sorprende que no haya más”.

Los habrá, claro, porque Alonso está aquí para quedarse. En un mundillo de estereotipos ha tomado un nuevo camino, creado nuevos sistemas. Y, por consiguiente, será un extraordinario vencedor del campeonato del mundo de pilotos. **FO**

Práctico,
realista,
duro,
así es

BRIATORE

Texto Stewart Williams Retrato Patrick Gosling

Flavio Briatore. Olviden el oropel y el encanto; supermodelos y placer nocturno; apartamentos de lujo y escondrijos de ensueño. Al hablar de la interrelación de Briatore con la F1, la música de fondo cambia totalmente. Es una relación sencilla basada en el dinero ("business", como dice él) y un agresivo sentido práctico, y no en la pasión.

El nombre sobre la puerta de su empresa principal resume a la perfección esta realidad: FFBB (Formula Flavio Briatore Business). Lo dice todo sobre el responsable: 'Formula' habla de competición; 'Flavio Briatore' hace alusión a la megalomanía; y 'Business' es el quid del asunto: éxito y afición al dinero.

Su modo de enfocar la F1 no es nada sentimental, y su muy repetido mantra es a la vez una provocación para el resto del pit lane y un resumen de su convicción personal: "Dirijo un equipo de F1 como una fábrica. ¿Cuál es la diferencia entre Enstone [la planta de chasis de Renault] y una fábrica que

produzca jerséis Benetton en Nueva York? Ninguna. Aquí fabricamos un producto: un coche que sea rápido. No veo nada romántico en la F1".

A la prensa le encanta la subversión de esta incisiva sentencia sin comprender de hecho que es una filosofía que Briatore aplica a diario, al pie de la letra. Y que se basa en cuatro valores clave.

1 FLAVIO ES EL JEFE

En Enstone y Viry-Châtillon (la planta de motores de Renault en las afueras de París), Flavio es el capitán del barco. Él toma las grandes decisiones, y también muchas de las pequeñas. No concede confianza con facilidad, y las responsabilidades importantes se delegan a no más de cinco o seis personas.

De hecho, la mayoría de lugartenientes favoritos de Briatore llegaron a Renault cuando llegó él, y se marcharán cuando él se marche. Pero saben que no es difícil caer en desgracia, y que si los errores se

repite, la confianza del jefe se esfumará.

"Cuando me hice cargo con Renault", dice Flavio, "Rocco [Benetton] y David [Richards] estaban los dos al frente, así que era casi imposible hacer que se tomara una decisión. Eso hacía que el personal se sintiera abandonado".

Por ejemplo, Jean-Jacques His, ascendido a director gerente en Viry cuando Renault volvió a la F1 en 2001, pronto estuvo en un apuro. No podía hacer frente a los problemas técnicos de su diseño de motor de ángulo ancho, y además ocuparse de la gestión cotidiana de la fábrica. Su gratificación por fin de servicio llegó rápidamente. La división francesa de Renault F1 cayó entonces bajo el control directo de Briatore, que ya era el rey de Enstone.

2 NADIE ES INDISPENSABLE

Desde el personal de la limpieza a los pilotos, Flavio es muy capaz de darles un susto mortal a sus tropas, y exige mucho de ellos. ▶





El rostro público es todo sonrisas, pero Briatore no se anda con miramientos en las fábricas de Enstone y Viry.

Flavio Briatore



Flavio vigila de cerca a su activo más preciado: Fernando Alonso.

La mayoría de empleados, hasta superiores, tienen suerte si le arrancan un "Buenos días", y sin duda no podría poner nombres a muchas de las caras de Enstone.

Briatore contrata gente para que dé lo mejor de sí. Cuando alguien parece quemado, el despido puede ser implacable. Los aumentos de sueldo son raros, pero aun así sabe motivar a las tropas: Pat Symonds, director de ingeniería; Bob Bell, director técnico, y hasta Jonathan Wheatley, jefe de mecánicos, han subido al podio a recoger el trofeo de constructores.

"Para dar vida a un equipo,

"No soy de los que da una segunda oportunidad"

hay que tener disciplina", dice Flavio. "A veces, has de pensar en tus hombres como un ejército y negarte a aceptar la menor falta. No puedes cambiar la actitud de la gente; tratar de hacerlo es un esfuerzo inútil. Si un eslabón de la cadena causa un problema, es mejor cambiarlo. No soy de los que da una segunda oportunidad: si cometes un error una vez, volverás a hacerlo. De acuerdo, todo el mundo puede cometer un

error estúpido, pero, si las cosas se han dejado claras desde el principio, y el programa no se cumple, soy inflexible. No aguanto una mala actitud. Y eso va por pilotos, ingenieros, mecánicos, todo el mundo".

Son numerosos los ejemplos de esta filosofía. Cuando el reputado director técnico Mike Gascoyne, en los primeros tiempos del regreso de Renault a la F1, reveló la oferta que le había hecho Toyota, no obtuvo la reacción esperada. No sólo no se le ofreció un aumento, sino que se le indicó dónde estaba la salida por si quería irse. Igual que al aerodinamista jefe John Iley, que pasó a Ferrari en 2003.

Los pilotos también han tenido sus momentos difíciles; si las prestaciones no dan la talla, Flavio aprieta las clavijas. Por ejemplo, Jarno Trulli no fue apoyado cuando sus resultados empezaron a decaer después de ganar en Mónaco el año pasado, así que decidió marcharse; y las actuaciones de su sucesor, Giancarlo Fisichella, no son mejores este año. Por otro lado, cuando Flavio está prendado de un piloto, como con Fernando Alonso en la actualidad, puede levantar todo un equipo a su alrededor. Mientras rinda, claro.

3 NO PERDER TIEMPO

Para Flavio, es importante y necesario tomar decisiones rápidas –aunque sean equivocadas– y correr riesgos.

> CV Flavio Briatore

Ocupación Director gerente Renault F1
Nació 12/04/50, Verzuolo, Italia
Reside Londres, GB
Estado civil Soltero; una hija

1974 Encuentro al azar con Luciano Benetton mientras trabajaba en la Bolsa de Milán

1977 Le encargan establecer Benetton en EE UU; abre cinco tiendas en la Quinta Avenida en un día

1982-88 Enorme expansión de Benetton en EE UU

1988 GP de Australia, su primera visita a una carrera, invitado por Benetton. A final de año ya es director comercial de Benetton F1

1994 Compra Ligier. Inicia a la marca Mild Seven de Japan Tobacco en F1 como sponsor principal de Benetton. Michael Schumacher gana su primer título de pilotos en Benetton

1995 Segundo título consecutivo de pilotos de Schumacher y primero de constructores de Benetton

1996 Compra el 70% de Minardi a través de un consorcio dirigido por él. Tras negociar sin éxito su venta a British American Tobacco, revende sus acciones a Giancarlo Minardi y Gabriele Rumi

1997 Al principio de la temporada vende Ligier a Alain Prost; al final de la misma deja Benetton

1998 Funda Supertec y cierra contratos con Williams y Benetton para el suministro de motores Renault rebautizados Mecachrome

2000 Vuelve a dirigir Benetton tras la compra del equipo por Renault, sustituyendo a Rocco Benetton; también es director de Renault Sport UK

2001 El equipo pasa a llamarse Benetton-Renault. Flavio coloca a su protegido Fernando Alonso en Minardi

2002 El equipo se llama ahora Renault F1, y Flavio es director de Renault F1, UK

2003 Le nombran también director gerente de Renault F1 Team, Francia

>> Flavio en Enstone

1988 Benetton-Ford
Pilotos Nannini, Boutsen **Vict.** 0
Cto. constructores 3º, 39 pt

1989 Benetton-Ford
Pilotos Nannini, Herbert, Pirro
Victorias 1 **Cto. constructores** 4º, 39 pt

1990 Benetton-Ford
Pilotos Piquet, Nannini, Moreno
Victorias 2 **Cto. constructores** 3º, 71 pt

1991 Benetton-Ford
Pilotos Piquet, Moreno, M. Schumacher **Victorias** 1
Cto. constructores 4º, 38,5 pt

1992 Benetton-Ford
Pilotos Schumacher, Brundle **Victorias** 1
Cto. constructores 3º, 91 pt

1993 Benetton-Ford
Pilotos Schumacher, Patrese
Victorias 1 **Cto. constructores** 3º, 72 pt

1994 Benetton-Ford
Pilotos Schumacher, Herbert, Lehto, Verstappen **Victorias** 8
Cto. constructores 2º, 103 pt

1995 Benetton-Renault
Pilotos Schumacher, Herbert
Victorias 11 **Cto. constructores** 1º, 137 pt

1996 Benetton-Renault
Pilotos Alesi, Berger **Vict.** 0
Cto. constructores 3º, 68 pt

1997 Benetton-Renault
Pilotos Alesi, Berger, Wurz **Vict.** 1
Cto. constructores 3º, 67 pt

2000 Benetton-Playlife
Pilotos Fisichella, Wurz **Vict.** 0
Cto. constructores 4º, 20 pt

2001 Benetton-Renault
Pilotos Fisichella, Button **Vict.** 0
Cto. constructores 7º, 10 pt

2002 Renault
Pilotos Trulli, Button **Victorias** 0
Cto. constructores 4º, 23 pt

2003 Renault
Pilotos Trulli, Alonso **Victorias** 1
Cto. constructores 4º, 88 pt

2004 Renault
Pilotos Trulli, Alonso, Villeneuve
Victorias 1 **Cto. constructores** 3º, 105 pt

2005 Renault
Pilotos Alonso, Fisichella
Victorias 7 (tras 13 carreras)
Cto. constructores 1º, 117 pt (tras 13 carreras)

2005 Renault
Pilotos Alonso, Fisichella
Victorias 7 (tras 13 carreras)
Cto. constructores 1º, 117 pt (tras 13 carreras)

2005 Renault
Pilotos Alonso, Fisichella
Victorias 7 (tras 13 carreras)
Cto. constructores 1º, 117 pt (tras 13 carreras)

2005 Renault
Pilotos Alonso, Fisichella
Victorias 7 (tras 13 carreras)
Cto. constructores 1º, 117 pt (tras 13 carreras)

2005 Renault
Pilotos Alonso, Fisichella
Victorias 7 (tras 13 carreras)
Cto. constructores 1º, 117 pt (tras 13 carreras)

2005 Renault
Pilotos Alonso, Fisichella
Victorias 7 (tras 13 carreras)
Cto. constructores 1º, 117 pt (tras 13 carreras)

2005 Renault
Pilotos Alonso, Fisichella
Victorias 7 (tras 13 carreras)
Cto. constructores 1º, 117 pt (tras 13 carreras)

2005 Renault
Pilotos Alonso, Fisichella
Victorias 7 (tras 13 carreras)
Cto. constructores 1º, 117 pt (tras 13 carreras)

2005 Renault
Pilotos Alonso, Fisichella
Victorias 7 (tras 13 carreras)
Cto. constructores 1º, 117 pt (tras 13 carreras)

2005 Renault
Pilotos Alonso, Fisichella
Victorias 7 (tras 13 carreras)
Cto. constructores 1º, 117 pt (tras 13 carreras)

2005 Renault
Pilotos Alonso, Fisichella
Victorias 7 (tras 13 carreras)
Cto. constructores 1º, 117 pt (tras 13 carreras)





“La F1 no es sólo coches y chicas en la parrilla”

Establece un programa con varios años de antelación y exige que se cumpla. Los problemas se han de resolver en cuanto se identifican.

“La F1 no perdona la indecisión”, dice. “Tener un

programa y cumplirlo. Exigir mucho a los demás y a ti mismo, y concentrarte en la disciplina, la creatividad y la pericia. Tomar decisiones rápidas con eficacia. Ésa es mi filosofía”.

Por ejemplo, aparcarse el motor

de V ancha y volver a empezar de cero fue un riesgo, pero valió la pena: el RS25C gira a 19.000 rpm en carrera. Y sustituir a Trulli por Villeneuve al final de 2004 fue un error, pero al menos intentó algo.

4 TRABAJO, TRABAJO Y MÁS TRABAJO

Bajo esa alegre coraza, late el corazón de un adicto al trabajo. Su mente está centrada en la F1 y los beneficios que puede aportar... tanto al equipo como a sí mismo. Si trabajas para Flavio, el teléfono puede sonar en cualquier momento, día o noche.

Aun así, el equipo atrae talentos punteros. Hace unos años se hicieron con el director de tecnología del vehículo de Ferrari, Tad Czapski, y el pasado invierno también le birlaron a la Scuderia el aerodinamista James Allison. Ahora trabaja junto al director técnico Bob Bell.

“La F1 es una disciplina difícil”, afirma Briatore. “No se trata sólo de coches el domingo y chicas en la parrilla. La realidad es un duro trabajo constante en la fábrica. Y no hay mil modos distintos de dirigir una fábrica. Los medios han creado esta imagen despreocupada de Briatore. Pero lo cierto es que me tomo menos vacaciones que los demás jefes de equipo”.

Y esos cuatro principios son las normas de supervivencia en F1 —en cualquier negocio—, dice Flavio Briatore: sin un programa de análisis, toma de decisiones y acción sobrio, firme y cuya eficiencia no se detenga ante nada, las posibilidades de éxito son muy limitadas. **FO**

>> “Ante todo, la F1 es un espectáculo”

Flavio Briatore fue uno de los primeros grandes de la F1 que comprendió del todo lo que para muchos aficionados hacía tiempo que estaba más claro que el agua: los intereses del deporte como un todo deben invalidar los intereses personales de sus estrellas. Para Flavio, eso no es simplemente un credo magnánimo, sino una fórmula para la supervivencia. En los negocios, primero están las necesidades de los clientes. Y en F1 son los aficionados.

“Ante todo, la F1 es un espectáculo”, dice Flavio. “Y hemos de dar un buen espectáculo para el público. Los intereses de los equipos dependen principalmente del éxito del deporte. Durante tres días, cada dos semanas, estoy expuesto, en exhibición”.

Hablé brevemente con Briatore en la parrilla de Indianápolis. Estaba enfadado y avergonzado, sobre todo en nombre del público apostado en el Brickyard. Muy de mala gana, presionado por sus colegas, se avino a pedir a sus pilotos que no corrieran. Lo más hiriente era que la imagen del deporte estaba a punto de verse manchada del modo más público imaginable, y eso le ofendía desde un punto de vista comercial.

¿Y ahora qué? La prioridad inmediata de Flavio es ganar los títulos de pilotos y constructores de este año, “para demostrar que nuestro éxito en 1994 y 1995 no fueron sólo palabras al aire”.

Su contrato con Renault expira al final de 2006. Después, tiene varias opciones: representar a sus pilotos (Alonso, Webber y el as de la GP2 Heikki Kovalainen); dirigir sus otros negocios; contar su dinero; relajarse en su rancho en Kenia. Sí, pero no las 24 horas del día. Porque trabajar es lo que más le gusta, pese a lo que diga la prensa rosa.

“El Pacto de la Concordia entre los equipos y la FOM [Formula One Management] vence en 2007”, dijo hace poco. “La FOM es propiedad de tres bancos alemanes, y Bernie [Ecclestone] es el consejero delegado. En 2008, podría ser posible crear un nuevo certamen de F1 con los equipos y Bernie, con la regulación de la FIA y sin los bancos”.

De ser así, Flavio bien podría implicarse. Quizá después de la retirada de su amigo Bernie, Briatore podría adoptar un papel mayor en F1 que ‘simplemente’ conducir equipos al título mundial.

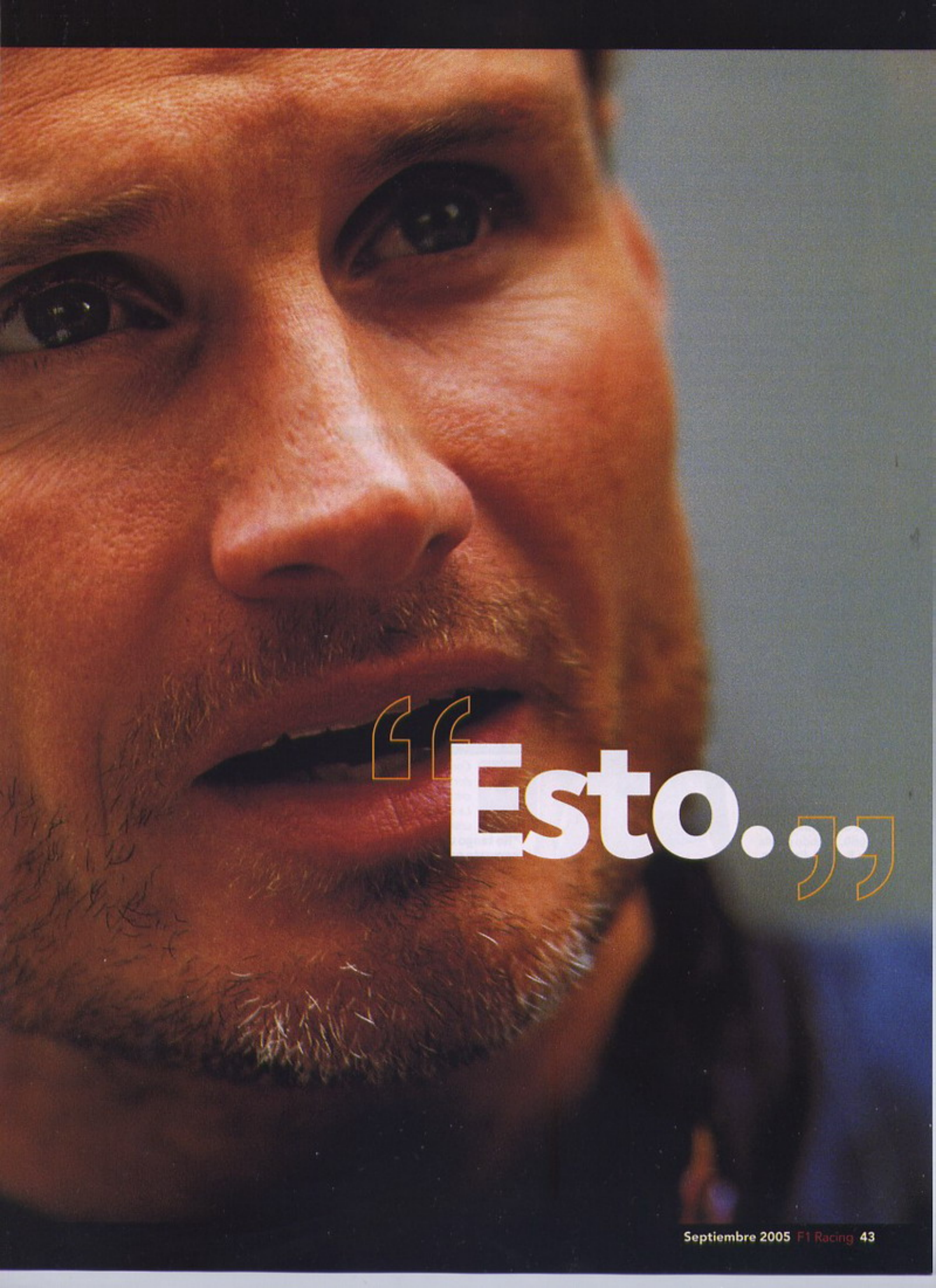
Matt Bishop



Oye, DC, ¿dónde estuviste anoche?

Mil y un recovecos se forman en las relaciones de los pilotos con amigos, colegas y rivales del pit lane. ¿Quién mejor pues que éstos para formular a David Coulthard la clase de preguntas que sólo a ellos se les ocurrirían?

Texto Steve Cooper



“Esto...”

Parece mentira que David Coulthard finalizara en un decepcionante 13º lugar en el GP británico disputado el día anterior. Es lunes por la mañana, y entra en las oficinas de Red Bull Racing muy consciente de que su equipo las pasó canutas el domingo en Silverstone, sin embargo rebosa de entusiasmo y energía.

Recién salido de la reunión en la sede de Milton Keynes, se ha estado esforzando por reorientar el empeño del equipo, una tarea nada desdeñable.

Y ahora saca tiempo para hablar con *F1 Racing*. Más que un mero piloto con experiencia, ahora es un embajador del deporte. Y su reciente disputa con Max Mosley muestra que no ha perdido nada de garra. Es un personaje de alto rango del paddock y tiene un enorme círculo de amigos y colegas, y es a ellos a quienes nos hemos dirigido para sacar el auténtico DC.

Se sienta y pregunta con cautela: "¿Alguno preguntó que por qué sigo haciéndolo?".

"Pues no".

"¡Ah, muy bien!".

Vamos allá...

>>RIVALES

RUBENS BARRICHELLO



Eterno adversario de Coulthard, le ganó en el británico de

F3 de 1991 y entró en F1 en 1993, con Jordan.

Como DC, lleva muchísimo tiempo en F1.

"¿Por qué te gustan tanto los brasileños?"

"Mi primer contacto con los brasileños fue Gil de Ferran en 1989, cuando corría en F-Ford. En 1990, fuimos compañeros en la Vauxhall Lotus en Paul Stewart Racing. También compartíamos habitación, así que íbamos juntos al circuito y luego luchábamos en pista. O iba a ser un matrimonio divino o un completo desastre".

GIL DE FERRAN



Rival y posterior compañero de equipo en las fórmulas inferiores británicas en los primeros años 90.

Mentor y todavía amigo, ahora en F1 como director deportivo de BAR-Honda.

"¿Cuál es tu producto de limpieza preferido?"



DC, ¿maniático de la limpieza? Tal vez tenga algo que ver con ser un ex piloto de McLaren.

"¡Estoy obsesionado con la limpieza! El lunes pasado, conducía de vuelta a Londres tras la reunión del GP de Francia y tuve que pasar corriendo por el [supermercado] Sainsbury's de Cromwell Road para comprar algo. Entré y pillé estantes enteros de cosas de esas. Volví con una montaña de productos de limpieza. Como me reconocieron, tuve que comprar un par de bolsas de ensalada para no parecer un auténtico maniático de la limpieza. Me gusta que las cosas estén de un limpio imaculado".

JOHNNY HERBERT



Rival acérrimo de DC durante gran parte de los años 90.

"¿Dónde estuviste anoche? Esto suele tener una respuesta interesante..."

"Después del GP británico, fui a un restaurante llamado Carpaccio, un italiano muy mono en la esquina de Fulham Road con Sydney Street [en Londres]. Fui con Jenson Button y unos amigos. Eddie Jordan también pasó por allí; fue muy divertido verlo con bermudas blancas y camisa hawaiana. ¡Tiene 57 años! Lo cierto es que se conserva bien para su edad. Luego fuimos a un club nocturno llamado Boujis, a dar saltos y divertirnos durante un par de horas".

MAX MOSLEY



Contrariado hace poco por DC después de criticar las normas 2005. La suya es ahora mismo una tensa relación.

"No tengo una pregunta concreta para ti. Pero creo que tu carrera dista mucho de estar acabada. Saludos"

"¡Ja, ja, ja! ¡Me pregunto si podría decirse lo mismo de Max! ¡Ah, ja, ja!".

>>AMIGOS

MARTIN BRUNDLE



Amigo, antiguo rival, mánager y confidente.

"Me odiará por decir esto, pero ¿qué significa la M de tu

¿Son los brasileños en general, como cree Rubens, o sencillamente la

deslumbrante compañera de DC, Simone Abdelnour (izda.)?

segundo nombre de pila?"

"¡Ja, ja! La ponían siempre en los contratos; estoy seguro de que McLaren lo hacía para tomarme el pelo. Siempre ponían mi nombre completo: este contrato es entre McLaren International y David 'segundo nombre' Coulthard. Y yo hacía que lo quitaran porque no veía que viniera al caso. No es que tenga nada en contra de mi segundo nombre de pila, no es eso. Es el apellido de soltera de mi madre, Marshall, pero no entendía por qué cojones tenían que ponerlo en los contratos. Por eso lo pregunta Martin".

MURRAY WALKER



Legendario comentarista de TV.

"Ahora que tienes la sabiduría que da la experiencia, ¿deberías haber dejado McLaren antes?"

"Siempre he elegido según lo que creía que era la mejor oportunidad de rendimiento para el año siguiente. Y por las oportunidades que tenía, siempre fue preferible seguir en McLaren. En los 90 hubo una verdadera posibilidad de ir a Ferrari cuando lo hizo Irvine. Pero teniendo en cuenta el contrato ofrecido, habría sido un error hacerlo. Estoy contento y a gusto con las decisiones que he tomado".

JENSON BUTTON



Admirador confeso de DC, colega y, junto a JV, tercer miembro del triunvirato que lleva su motorhome a las pruebas europeas.


"La verdad es que no tengo ninguna pregunta; ya sé todo lo que tengo que saber de ti..."

"Muy acertado, sí. Pasamos mucho tiempo juntos, tanto en un entorno laboral como social. Cuando estamos trabajando, se trata de una ciencia muy intensa, práctica, impulsada por la ingeniería; y cuando no estamos trabajando, queremos que sea algo



poco sistemático, alegre y guasón. Así es como tratamos de ser lejos del circuito. En muchos sentidos, podemos identificarnos, porque sabemos cómo es esto; sabemos lo cansado que es viajar, lo que ha costado llegar adonde estamos, así que solemos pasar a lo bueno. Es un buen amigo". ▷





DC debutó en F1 con un Williams triunfal, ganador durante gran parte de los años 90.

“Lo que aprendí en... Williams”>>

“Cuando eres joven, coges las cosas como te vienen. A medida que te haces mayor, usas tu experiencia para sopesar las opciones. Hay un punto en tu carrera en que la mezcla experiencia/inexperiencia es la justa. Analizar algo demasiado consume tu tiempo y energía.

“Williams fue un periodo muy intenso y agradable. Lo sorprendente fue la escasa instrucción formal que un equipo daba al piloto. Era

como: ‘He aquí un piloto, puede hacer el trabajo, adelante’. Yo llegaba, conducía el coche y me iba a casa; eso me sorprendió.

“Pero aprendí de verdad cómo aborda su oficio un equipo puntero. Pese a toda la tecnología, el deporte lo siguen impulsando las personas. Frank hablaba con todos, sabía lo que pasaba. Lo mismo con Patrick. Se animaba a todo el mundo a decir lo que pensaba y desempeñar su papel”.

“Lo sorprendente era la escasa instrucción que daba el equipo”

"Lo que aprendí en... McLaren">>

"Después de encabezar la prueba en Adelaida en octubre de 1995, calificar 13º en Melbourne en marzo de 1996 fue un golpe. Me pellizqué y pensé: '¡Dios mío! Hemos perdido todo este rendimiento y Williams está en cabeza'. Fue un encontronazo con la realidad.

"Pero trabajamos duro. Mika y yo estábamos al principio de nuestras carreras y nos esforzamos por ayudar al equipo, ayudar a Mercedes a desarrollar el motor. Luego llegó Adrian [Newey]. Fue genial formar parte de dicho paso adelante. "Me llevó un

tiempo adaptarme a las ruedas estriadas en 1998. Como los coches se volvieron más nerviosos, me resultaba difícil controlar la zaga en la entrada en curva. Mika frenaba con el pie izquierdo, de modo que podía estabilizar un poco mejor el coche. No fue hasta 2000 que conseguí coger lo de frenar con el pie izquierdo.

"Una vez que empezamos a ganar, hubo presiones distintas sobre el equipo. Aumenta la expectación y empiezan las acusaciones. Cuando tienes varias empresas trabajando juntas, creo que no se puede evitar".

Pasar a McLaren y calificar 13º en su primera carrera fue un "encontronazo con la realidad" para Coulthard.

"Me llevó un tiempo adaptarme a las ruedas estriadas en 1998"

JACKIE STEWART



Defensor de la seguridad y embajador de la F1. Y escocés.

“¿Cómo crees que avanza tu trabajo con la GPDA para mejorar la seguridad?”.

“La verdad es que todo esto ha empezado a surgir este año. Inevitablemente, la GPDA se ha convertido en un grupo mucho más centrado que antes, tal vez porque hay un elemento de estabilidad entre los pilotos. Después de hablar con la FIA, hemos hallado maneras de regular las instalaciones de tests. Y los jefes de equipo se han comprometido a mejorar las cosas. A nuestro modo, seguimos con el importante trabajo que empezó Jackie en su época”.

JACQUES VILLENEUVE



Sustituyó a DC en Williams en 1996. Viejo amigo y colega de motorhome.

“¿Cuáles son los ingredientes de un cóctel Sex on the Beach?”.

“Ah, ¡hemos bebido tantos de esos –los dos– que debería saberlo! Siempre que hemos tenido fiestas Sex on the Beach, por lo general han acabado con alguien haciendo el amor en alguna parte, pero no necesariamente en la playa. Creo que básicamente es vodka y zumos de frutas. Pero ¡que me aspen si sé todos los ingredientes!; también debe de haber algo de licor de melocotón por ahí”. (Nota del barman de *F1 Racing*: un cóctel Sex on the Beach combina vodka con licor de melocotón y zumos de arándanos, piña, y naranja o pomelo).

>>WILLIAMS

PATRICK HEAD



Director técnico de Williams durante la estancia de DC: 1994-95

“Me costó mucho pensar en una pregunta que no fuera una frivolidad... Así pues, ¿quién era más rápido: Mika Häkkinen o Räikkönen?”.

“Los dos son pilotos excepcionales. Cuando Mika estaba en la cúspide de su carrera y luchando contra Michael, parecía ser muy fácil para él. Como también para Kimi. Los dos parecen haber salido del mismo molde: no se agitan; se mueven a cámara lenta, como ahorrando energía. Y sin embargo, en el coche, son capaces de estar a la altura de lo que se espera. Una cuestión difícil; habría

que ponerlos a los dos en pista para separarlos. Sería una batalla impresionante”.

FRANK WILLIAMS



Jefe del equipo Williams. En otoño de 1995 tomó la decisión de liberar a DC a favor de Jacques Villeneuve para 1996.

“¿Qué te pasó por la cabeza en el Nürburgring en 1995, cuando hiciste un trompo en las vueltas de instalación?”.

“¡Me acuerdo de eso! Iba hacia la parrilla e hice un trompo en la chicane de arriba. La pista estaba algo húmeda, hice un trompo y calé el motor. Y recuerdo que pensé: ‘Ohhhhh, mierda!’. Además, estaba en la pole. Volví a boxes y subí al muleto, así que no perdí la pole, y acabé tercero. No tenía experiencia y cometí algunos errores de bulto, pero todos esos errores fueron por ganas, por tratar de lograr algo, no por dejadez”.

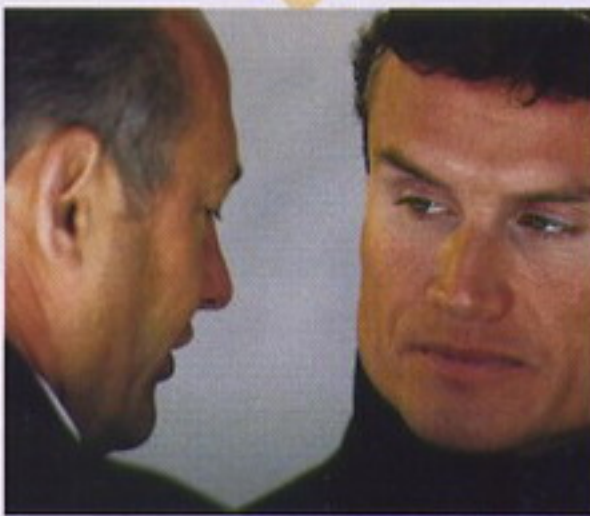
>>MCLAREN

RON DENNIS



Patrón y antagonista ocasional, pero un hombre con fe en DC: le tuvo nueve temporadas en nómina.

“¿Por qué dedicas tanto tiempo al pasado cuando podrías estar mirando al futuro? Deberías concentrarte



Ron y David (arriba): amigos, pero Ron pedía mucho... Mika y Kimi (izda.), el castigo finlandés de David.

Que nadie diga que un Sex on the Beach no es una bebida de hombres.

en correr, no en quejarte...”.

“A veces la gente da a entender que me arrepiento de mi época en McLaren. No es así. Puede que haya hecho algún comentario sobre cosas que no me gustaban, pero sólo porque me plantearon una pregunta. Nunca soy yo quien lo saca a relucir. Estoy de acuerdo con Ron: no deberíamos dedicarnos a mirar hacia atrás y a quejarnos, porque eso no lleva a nada. Pero no considero que hablar de las cosas sea quejarse; sería quejarse si dijera: ‘Vamos, dadme eso; ¿por qué no hacéis esto?’, lo cual nunca sucedió en McLaren. Me limito a expresar una opinión acerca de acontecimientos históricos; es una comparación constante”.

MARTIN WHITMARSH



Director general de McLaren. De vez en cuando criticaba a DC.

“¿Qué te pasó por la cabeza en Spa en 1998 cuando tu retrovisor se tiñó de rojo?”.

“Pensándolo bien, era muy consciente de que Michael Schumacher se acercaba y que estaba a punto de doblarme. No tenía la menor intención de entrometerme en la carrera. Pero, pensándolo bien, reducir la marcha en plena trayectoria en la recta no estuvo bien. Lo que vino después –lo de la conspiración y que lo que buscábamos era eliminarle de la carrera– fueron gilipolleces. ¿Qué fue lo que me dijo? ‘Joder, ¿es que querías matarme?’, creo que fueron sus palabras exactas...”.



"Tengo más responsabilidad que nunca en hacer un coche mejor"

En Red Bull, DC es el hombre principal, el veterano experto al que se escucha y valora, tal vez más que nunca.

ADRIAN NEWEY



Director técnico de McLaren, que también trabajó con David en Williams a mediados de los 90.

"¿Ya han cicatrizado las quemaduras en tu trasero, causadas por el calentamiento de los tornillos de la plancha bajo el chasis?"
"Esas quemaduras me han dejado dos pequeñas cicatrices en el trasero. El equipo sabía que había un problema con la suspensión delantera. A partir de cierta vuelta en Malasia, el coche rodaba sobre el fondo y la plancha transmitía calor de fricción por el piso de carbono. Como soy más alto que la mayoría, voy sentado más cerca del piso, y el calor irradiado era tanto que el culo se me ampolló. Me hice fotografiar las quemaduras y las mandé por e-mail a la fábrica. Pero creo que eso demuestra mi determinación en el coche: si te rindes una vez, te rendirás siempre..."

RED BULL RACING



KIMI RÄKKÖNEN



Lacónico piloto McLaren. Muy veloz.
"¿Es más divertido en Red Bull?"
"Hay un ambiente distinto, que a la vista está [en Mónaco, arriba, con la tropa de Star Wars]"

GERRY CONVEY



Fisioterapeuta de DC el año pasado, entró en McLaren en 2003.

"¿Todavía tienes mi DVD de la primera temporada de The Office [serie de humor de la BBC]? Te lo dejé en 2003, ¿te acuerdas?"
"¡Ahhh, sí! Y está en el motorhome. Pensaba que lo había comprado. ¿Es tuyo? Hay que ver de las cosas que se acuerda la gente: Gerry, ite lo devolveré lo antes posible!"

>>RED BULL RACING

CHRISTIAN HORNER



Jefe del equipo Red Bull. Se ha convertido en gran partidario de DC.

"Si estuvieras ahora en Jerez 97, por delante de Mika, sufrirías 'interferencias de radio'?"
"Sí. En retrospectiva, habría puesto a un lado"

"Lo que aprendí en... Red Bull">>

"Me gusta formar parte del proceso decisorio. Hay ciertas cosas que puedo aportar al equipo de las que todavía no se han beneficiado. Tengo la sensación de que estamos dando pasos lógicos, invirtiendo en los ámbitos adecuados, y que he desempeñado un papel en el desarrollo del coche y en animar a algunas personas a entrar en el equipo.

"Si has tenido una relación con alguien, puedes mirarlo a los ojos y decirle: 'Mira, no te voy a venir con gilipolleces; así están las cosas, éstas son nuestras

limitaciones actuales pero esto es lo que tratamos de hacer en el futuro'. Confían en ti y te creen, y por eso se unen a nosotros.

"Pero, a pesar de nuestros esfuerzos, casi siempre estamos fuera del top 10, y queremos estar en el top 10. Ése es el siguiente paso. Y sé por mis años en esto que durante la temporada no vas a cambiar el coche en lo fundamental. Así que dependemos del coche del año próximo, y tengo más responsabilidad que nunca en hacer ese coche mejor, de lo contrario la habremos jorobado en alguna parte".

los deseos del equipo y mantenido mi posición. Fue una dura decisión. Hubo toda una conversación pidiéndome que me apartara. Fue algo que no podía comprender, porque no habíamos hablado de ello con antelación. Eso duró varias vueltas, hasta que al final... [pausa] La verdad, estaba muy disgustado; pones mucha emoción en lo que haces en el coche...

"Estoy seguro de que las dos primeras victorias de Mika fueron un tanto extrañas para él. Recuerdo una gran foto en un periódico de Melbourne en 1998, el día después de la



carrera. Mika estaba en el podio medio llorando y yo le miraba; el titular era: 'No sé por qué lloras; tuve que apartarme'.

"Pero hay que reconocer que McLaren me fue tan leal como yo a ellos. Estuve allí nueve temporadas. No puedes limitarte a criticar sin elogiar también; y de ellos obtuve un compromiso a largo plazo que sólo Michael Schumacher ha recibido en Ferrari".

La foto que valió más que mil palabras: un DC dolido y confuso sacrificó su victoria en Australia 98 y dejó ganar a Mika.



CHRISTIAN KLIENT



Joven austriaco que pisa los talones a DC en Red Bull.

"Con 34 años, ¿has de entrenar más ahora que cuando tenías 22?"

"Ahora soy más eficaz con mi entrenamiento. También soy más fuerte: cuando empecé era bastante flaco. Pero tu cuerpo siempre se acostumbra a lo que haces; a un albañil no le molesta agacharse a recoger ladrillos todo el día, pero tú o yo estaríamos hechos polvo después de media jornada. Así que soy más eficaz; sesiones más cortas e intensas, y estoy mucho en el coche. Ayer corrí, hoy entrenaré en un parque y luego iré a probar a Jerez". **FO**

3 DÍAS EN LA VIDA DEL PADDOCK

¿Alguna vez te has preguntado qué pasa en el recinto más exclusivo de la F1, el paddock? Veámoslo en Hockenheim...

Texto Oliver Peagam/Steve Cooper. Fotografías Steven Tee/LAT





08.00 Motorhomes a la izquierda, camiones a la derecha; faltan tres horas para los libres

La mayor parte del personal de la F1 llega al circuito el miércoles o el jueves. Eso les da el tiempo suficiente para levantar sus motorhomes y 'centros de comunicación', acondicionar sus coches y llevar a cabo reuniones de negocios.

La verdadera acción empieza el

viernes, con la primera sesión libre a las 11.00. Aunque algunos lleven en el paddock desde las 6.30, aquí se ve a varios ingenieros -y seis técnicos de Michelin- dirigiéndose a sus equipos respectivos para una larga jornada de trabajo.

10.00 Personal de marketing, periodistas y fotógrafos inundan el paddock

Ya sabemos lo que pensáis: muchos fotógrafos, pero pocas fotografías en marcha. De hecho, la mayoría están a punto de dirigirse a la pista para tomar posiciones para la primera sesión libre, que empezará a las 11.00.

Como siempre, hay bastante actividad fuera del McLaren

Communications Centre (en primer término). Y Sam Michael, director técnico de Williams, conversa delante del primer camión Renault. Y luego está Chris Chapple, consejero delegado de Williams, en el centro de la imagen, con camisa blanca y andares decididos...

"¿De qué habla? ¿Por qué gesticula tanto? La fábrica de rumores del paddock, en marcha"



13.00 Entre las dos sesiones libres, algunos peces gordos asoman la cabeza

Paddock típico. En el centro, Bernie Ecclestone charla con Charlie Whiting (director de competición y delegado de seguridad de la FIA), flanqueado por un puñado de fotógrafos.

Al fondo, sobresaliendo de la perfecta hilera de camiones, el siniestro motorhome gris de

Bernie con su alarmante pareja de 'ojos de buey'.

¿Por qué se ha aventurado Bernie tan lejos? ¿De qué hablan? ¿Por qué gesticula tanto? La fábrica de rumores del paddock está en marcha. Y delante de los camiones de BAR, Nick Fry atiende a la prensa.

16.00 La acción ha terminado y el público se va; ahora la prensa empieza a trabajar

La rueda de prensa de las 16.00 acaba de empezar, y en Hockenheim Flavio Briatore y Ron Dennis estuvieron acompañados por el patrón de Minardi Paul Stoddart y el gran jefe de BMW Mario Theissen.

Pero en el paddock es hora de hacer rápidas entrevistas para la

TV; entre los expertos está el ex piloto de F1 Marc Surer (con bambas blancas).

A punto de colarse entre los camiones de Williams está su piloto Nick Heidfeld, de camino a alguna reunión. Con tanto fotógrafo suelto, la gorra y la camisa del equipo son de rigor. ▶



08.00 Calma antes de la crucial tempestad de prepararse para las calificaciones

Falta una hora para la tercera sesión libre. En primer plano, Jenson Button se aleja después de ser retratado por un fotógrafo japonés. Después de desayunar, seguramente va hacia el motorhome para prepararse para la próxima sesión.

Si nos fijamos, veremos también la espalda de un diminuto Rubens Barrichello, andando hacia los camiones de Ferrari. Le acompañan su padre y un mecánico de Ferrari; la mayoría de mecánicos de los equipos estarán trabajando en boxes desde las 7.00.

10.00 Quince minutos para la segunda sesión, la última oportunidad de afinar el coche

La cosa empieza a animarse. La próxima sesión será de 10.15 a 11.00, y el paddock empieza a llenarse de invitados corporativos. Y ya sólo quedan unos pocos fotógrafos.

A la izquierda, la terraza del Communications Centre de McLaren está muy tranquila. Ahí

arriba, los muy estimados sponsors disfrutan de la movida mientras toman algo.

Al fondo, el tipo con camiseta blanca de manga larga es Enrico Zavarini, mánager de Giancarlo Fisichella. ¿Algo entre manos, Enrico? ¿Un trato aún más sabroso para tu chico?

“Han empezado las calificaciones y el paddock ya es dominio de los equipos de televisión”



13.00 Las tribunas en segundo plano se llenan para el gran acontecimiento del día

Acaban de empezar las calificaciones, y ahora el paddock es dominio de los equipos de televisión y reporteros del pit lane. Abajo a la derecha vemos a un equipo de la televisión inglesa que acaba de entrar en directo. ¿Quién se imaginaba que hacía falta tanta

gente para un pequeño corte?

A la izquierda, frente al centro de comunicaciones de McLaren y vestido de negro, está el diseñador de circuitos de F1, Hermann Tilke. Con su última obra, Turquía, a punto de debutar, no es de extrañar que parezca distraído.

16.30 Hora de analizar lo que salió bien y lo que salió mal en los entrenamientos oficiales

Ahora que las reuniones después de la calificación han terminado, tradicionalmente éste es el momento en que los miembros de los equipos se ponen a disposición de la prensa. Tal vez por eso, dirán los cínicos, el paddock empieza a vaciarse. Los más atentos habrán

reparado en la ausencia de fotógrafos: muchos están colgados de sus portátiles enviando fotos a sus periódicos para mañana. Una imagen en primera página es como una pole position para ellos.

Abajo vemos a Jim Wright, jefe de marketing de Williams.



08.00

Ambiente relajado, pero sólo faltan seis horas para la razón de ser de todo esto

Ya está: el día de la carrera. Los chicos de Renault llegan en tropel, algunos con su equipaje a cuestas, para poder salir pitando en cuanto acabe todo.

Desde que se introdujo la norma del parque cerrado en 2003, los domingos por la mañana son mucho más

relajados. A la derecha, un par de fieles periodistas –se nota por sus pases rojos de la FOM– también han llegado bien pronto.

Todos los camiones están más limpios que una patena, y durante la noche han limpiado el paddock para el gran día.

10.00

Aunque la pista está en silencio, el paddock bulle de acción; la tensión sube

Es el momento de mayor actividad en el paddock en todo el fin de semana.

Delante de McLaren destaca el campeón del mundo metido a comentarista de la RTL alemana Niki Lauda, con la obligatoria gorra roja incluida.

Más arriba, a la izquierda, con

gorra azul, se distingue a Nico Rosberg (que el sábado ganó en GP2), y en primer término, con camiseta y gorra negras, Cora, la mujer de Ralf Schumacher, habla con Kai Ebel, de la RTL.

Arriba, la habitual melé frente a Ferrari es más frenética por ser el GP de casa de Schumi.

“La habitual melé frente a Ferrari es más frenética por ser el GP de casa de Schumi”



13.00

Sólo falta una hora para la salida y el paddock ya no es el centro de atención

Las tribunas se llenan y el paddock pierde gran parte de su bullicio a medida que la gente se dirige a sus tareas concretas del día de carrera. Con los boxes llenos, sólo los reporteros del pit lane, invitados y un cuarteto de chicas de parrilla con traje típico alemán siguen en el paddock.

El trabajo que hagas impone desde dónde mirarás la carrera a las 14.00. Por lo general, los fotógrafos estarán por la pista, los periodistas en la sala de prensa, los RR PP en los boxes o motorhomes, mientras que los invitados y sponsors disfrutarán de las delicias del Paddock Club.

16.30

Gran parte del público ya se ha ido, y los camiones de Renault ya se mueven

Se acabó el GP de Alemania. Y el paddock se va despejando, excepto en Ferrari, donde la prensa alemana persigue un pedacito de Schumi.

Ya han empezado a recoger –de hecho, seguramente empezaron en la primera vuelta–, pero todavía hay

invitados y sponsors que atender. Se dismantelan los motorhomes y se dispone todo para su traslado a Budapest, para la semana que viene.

En la parte inferior, Louise Goodman, comentarista del pit lane de la ITV inglesa, aguarda charlar con protagonistas. **FO**

Cana a cana

Kimi Räikkönen Piloto: McLaren-Mercedes

Sobre Alonso, su compañero Montoya, el MP4-20 y la buena (y mala) suerte

¿Vigilan usted y su ingeniero de modo especial a Fernando Alonso, su principal rival, en calificación y en carrera?

No, la verdad es que no. Claro que me fijo en los tiempos que hace en los libres, pero no sólo le miramos a él y lo que hace. Siempre hacemos nuestras cosas; pero lo cierto es que depende, de carrera a carrera. A veces podemos probar tácticas distintas en calificación si creemos que somos más rápidos que los Renault, o si creemos que no somos lo bastante rápidos.

¿Qué clase de efecto psicológico cree que ha tenido su velocidad sobre Juan Pablo Montoya? Pensamos especialmente en que usted tenía vueltas más de gasolina a bordo en Francia.

Creo que sólo tres vueltas más, en Magny-Cours. Pero no lo sé. Creo que ha tenido una temporada algo difícil en muchos sentidos, no sólo con el coche. Además, se lesionó, así que no tuvo un inicio fácil con un nuevo equipo. Tuvo algunas dificultades con el comportamiento del coche nuevo, pero creo que está mejorando. Pero no sé lo que le pasa por la cabeza; tendrá que preguntárselo a él.

Ya lleva más de media temporada con Juan Pablo. ¿Qué ha aprendido de él, si es que hay algo?

Como compañero, es distinto de David [Coulthard], seguro. Cómo no, siempre tratamos de superarnos el uno al otro, pero la verdad es que yo intento hacer lo mío con mis ingenieros. A veces estudiamos sus datos, pero primero está lo mío. Quizá si fueras totalmente perdido con

los reglajes podrías probar los del otro tío. Pero, de todas formas, por lo general nuestros reglajes son un poco distintos, así que es difícil decirlo.

¿Cree que en este momento ya debería haber ganado más grandes premios?

Sí, supongo que siempre piensas eso. Pero ganar no es fácil y hemos tenido algo de mala suerte. Pero siempre intentamos ganar, claro.

En su carrera en F1 ha tenido algo de mala suerte, y últimamente más. ¿Es supersticioso al respecto?

No. Si sucede, no puedes cambiar las cosas; tienes que asegurarte de no tener problemas de fiabilidad pero, por desgracia, siempre parecen sucederme a mí. Nos ha perjudicado mucho en el campeonato.

¿Qué opina de la norma de un solo motor?

Para mí, no está muy bien, pero es lo mismo para todos los equipos, todos los pilotos. No fui el primero penalizado por la norma, pero no creo que esté muy bien porque mezcla los coches más rápidos [y más lentos] en la cola de la parrilla. Pero en cierto modo contribuye a un espectáculo mejor.

En 2003, tuvo que desarrollar el MP4-17D y el MP4-18 en la temporada, y el año pasado el MP4-19 y el 19B. ¿Es mucho más fácil trabajar con un solo coche, el MP4-20, este año?

Creo que ahora estamos en una posición mucho más fuerte. Claro que si hubiéramos podido tener un coche tan fuerte en 2003, seguro que no lo habríamos cambiado. Lo mismo el año pasado. Pero lo cierto es que

no pudimos empezar la temporada con el coche que queríamos. Ahora es más fácil centrar todos nuestros esfuerzos en un coche y no tratar de mejorar otro coche al mismo tiempo.

¿Por qué es tan fuerte el MP4-20 y le da tanta confianza?

Es fuerte como conjunto. El motor es fuerte, y el coche es muy bueno en curvas rápidas. En frenada es muy estable; la verdad es que cuesta pensar en algo que no sea bueno.

¿Qué piensa de la encuesta FIA/AMD/F1 Racing, que dice que los aficionados quieren ver más énfasis en la destreza del piloto que en las ayudas al pilotaje?

Pilotar un F1 nunca es fácil. Pero estaría bien que fuera más fácil adelantar o seguir de cerca a otro coche; entonces supongo que veríamos muchos más adelantamientos. Pero no es fácil cambiar las normas para hacer coches así, y ya me está bien cómo son los coches ahora.

Ron Dennis dijo que usted sigue mejorando. ¿Cree que así es, y en qué terrenos?

No diría que sigo mejorando. Toda esta temporada y la anterior he pilotado del mismo modo, pero cuando tienes un buen coche a veces es más fácil ir más rápido. Cómo no, adquieres más experiencia, pero eso no siempre te hace más rápido.

Jean Todt ha insinuado que tal vez le preferiría a usted como sustituto de Michael Schumacher cuando llegara el momento. ¿Qué opina de eso?

Es agradable escuchar cosas así, pero estoy contento donde estoy ahora; todavía tengo un contrato aquí en McLaren. **FO**

+5 apuntes

1 ¿Qué lleva en el iPod?

Antes escuchaba a los Bomfunk MCs. Ahora Eminem

2 ¿El primer coche que condujo?

Un Lada ruso; iba bien y nunca se averiaba

3 ¿Qué otros deportes le gustan?

Motocross, motonieves... El golf es divertido, pero si te lo tomas muy en serio puede llegar a fastidiarte

4 ¿Cuál ha sido la última película que ha visto?

Me gustó *Starsky y Hutch*

5 ¿Sin qué no puede salir de casa?

Mi móvil Siemens SX1; tiene un organizador personal y un reproductor MP3 incorporado, así que puedo escuchar música cuando corro...



Kimi dice que Juan Pablo es muy distinto de Coulthard.



“Juan Pablo tuvo algunas dificultades con el comportamiento del coche, pero creo que está mejorando”

SALVA



Un casco de F1 se somete a ensayos muy rigurosos antes de poder correr...

Texto: Oliver Peagram. Fotografías: Steve Waters

He aquí algo que no se ve todos los días: un casco Bell Racestar HP (el que usa Jenson Button) cortado por la mitad. Míralo de cerca y verás que viene de la guerra, con varios arañazos y una desagradable marca en la parte alta.

Pero hay una explicación: está recién salido del laboratorio de tests de la FIA. Como los F1, los cascos de los pilotos han de someterse a sus propios crash tests, y la primera fase consiste en obtener el certificado Snell SA2000.

La Fundación Snell se creó en 1956 en memoria de William Snell, un piloto aficionado norteamericano que falleció cuando su casco, por entonces de lo más moderno, no le protegió en un accidente. El objetivo de la fundación es mejorar el diseño de cascos destruyendo miles de ellos cada año con sus ensayos.

Desarrollar un casco de F1 es un proceso largo; tiene que proteger y ser aerodinámicamente eficaz, cómodo y ligero. La FIA necesita 36 cascos para sus ensayos; a unos 3.600 dólares cada uno, no es un proceso barato.

Los crash tests abarcan impacto, retención, penetración, dureza de la visera y, cómo no, resistencia al fuego. Los tests de impacto suponen caídas sucesivas desde entre 2,4 y 3,3 metros sobre varios yunques de acero, mientras que los de retención y estabilidad sirven

para asegurar que el casco permanezca en la cabeza del piloto. El barboquejo se carga con pesos de hasta 38 kg para simular que se intenta sacar el casco. Y, como demostró Jenson el año pasado en Alemania, aunque la correa se afloje, el casco sigue en su sitio.

El test de la mentonera consiste en dejar caer un peso de 5 kg a una velocidad de 3,5 metros por segundo sobre un casco vuelto hacia arriba –vital también para la protección de los motoristas–, mientras que en el de penetración (del que se observan aquí las marcas) se lanza un punzón de acero de 3 kg desde 3 metros de altura. Como se ve, salió bien parado: si el ariete hubiera atravesado la capa exterior, se acabó.

La visera (hecha de un policarbonato con un revestimiento especial) tiene que

“La visera tiene que aguantar el test más violento: un tiro a 500 km/h”

VIDAS

aguantar tal vez el test más violento: un tiro con un perdigón de plomo. Usando una escopeta de aire comprimido, el perdigón golpea la visera a 500 km/h, y la muesca resultante no debe superar los 2,5 mm. ¡Ay!

La cosa se calienta con el test de resistencia al fuego. El caparazón, el tapizado, la correa y la visera se exponen a una llama de propano a 790°C durante 30 segundos. Mientras tanto, la temperatura en el interior del casco no debe sobrepasar los 70°C, y el incendio resultante ha de autoextinguirse en 10 segundos una vez retirada la llama.

Una vez conseguido el certificado Snell, el casco ha de pasar el Estándar FIA 8860, obligatorio desde el 1 de julio de 2004. Es más severo que el Snell, ya que tiene la finalidad de mejorar el rendimiento general del casco para adaptarse a las necesidades de la F1. Los ensayos tradicionales se llevan a cabo con más peso, caídas desde distancias más altas y mayores velocidades, junto con tests específicos de F1 como la compatibilidad con el Hans (soporte de cabeza y cuello).

Para conseguir el FIA 8860, Bell adoptó un caparazón de carbono puro y desarrolló el revestimiento interior, "el secreto de un buen diseño de casco". La fórmula es alto secreto (las moléculas que emplea Bell se conocen internamente como 'CohCheWeb'), pero usa poliestireno dilatado y polipropileno, desarrollados con las industrias petroquímica y de polímeros. Los ensayos muestran que en ciertos impactos, el Bell 8860 (por el estándar FIA) absorbe hasta un 40% más de energía de la exigida. **F1**

Ligero de cascos

Este Bell Racestar HP es ligerísimo: 1.250 g, poco más que un paquete grande de azúcar. Su sofisticado equipo de radio y los anclajes del Hans añaden 200 g, mientras que la pintura supone unos 80 g.



Esta marca es el resultado de la caída de un punzón de acero de 3 kg desde 3 m de altura.



Cabeza dura

El duro caparazón exterior está hecho de carbono puro y su construcción usando un autoclave lleva 48 horas. Se añade presión para expulsar el aire entre las capas y varios materiales para compactarlo.



Amortiguación

Esta capa de espumas de alta densidad dispersa la energía por el casco en caso de accidente. La espuma absorbe energía al romperse o comprimirse mientras se dispersa la fuerza, reduciendo la energía (y lesiones) sobre el cerebro.

Cabeza fría

Uno de los requisitos de los tests FIA y Snell son los interiores a prueba de fuego. La capa interior está hecha de forros ignífugos como el Nomex. Como no hay una norma clara sobre los micrófonos en los cascos, Bell instala equipos de radio de cada escudería con la que trabaja. Para su validación, se someten a un test específico de la mentonera en un laboratorio autorizado por la FIA.



LA GRAN
ENTREVISTA

Peter Sauber

Peter Sauber

El 31 de diciembre, después de 36 años en las carreras, Peter Sauber se retirará. Bueno, más o menos... ¿Por qué? Porque ha vendido su equipo. Modesto y perspicaz, es uno de los pocos hombres dignos de confianza en F1. Pero, a su manera, ha sido un gran éxito. **Matt Bishop** trata de sacarle su secreto...

Pasen y vean

Cuántos equipos de F1 están actualmente en venta? Siete, seguramente. Las tres excepciones son Red Bull Racing Ltd, Toyota Racing GmbH y Sauber Motorsport AG. Y la razón por la que Sauber no está en venta es que —a diferencia de Ferrari, BAR-Honda, Renault, McLaren, Williams, Jordan y Minardi, de los que un empresario con la titulación apropiada podría comprar acciones o incluso poseer en su totalidad si fuera a presentarse en la puerta de la fábrica con suficiente guita en su maletín— el pequeño equipo con sede en Hinwil, un pueblito abrigado por un tranquilo montículo cerca de Zúrich, Suiza, ya ha conseguido atraer un comprador, muchas gracias.

Pero no uno cualquiera. No, a partir del 22 de junio de 2005, Sauber es propiedad en su mayor parte (los porcentajes exactos son secretos) de BMW AG, de Múnich, Alemania, una de las empresas de mayor éxito y prestigio del mundo. Lo que significa que, donde gente como Bernie Ecclestone, Max Mosley, Alain Prost y Tom Walkinshaw han fracasado —puesto que sus ilustres propietarios dejaron que Brabham, March, Prost y Arrows se marchitaran y desaparecieran—, Peter Sauber, de 61 años, que sigue viviendo en un pequeño piso en ▷





Retrato Darren Heath

Muy en la onda, muy lógico, muy suizo: Sauber es el patrón de F1 sensato y razonable que al final siempre acierta.

Hinwil, con su esposa y amor de la infancia, Christiane (la 'C' en todas las denominaciones de modelos Sauber), ha triunfado de verdad. Ha sido una obra de romanos, que, por motivos que empezarán a verse claros en las páginas siguientes, ha asegurado el sustento de los 285 hombres y mujeres que se ganan el pan en la casa que levantó Peter.

¿VENDER O NO VENDER?

Ésa ya no era la cuestión

Matt Bishop ¿Cuándo decidió vender su equipo?

Peter Sauber Bueno, el 13 de octubre cumpliré 62 años. Llevo mucho tiempo trabajando duro, luchando duro. Sauber ya lleva 13 temporadas compitiendo en F1, y antes de eso disputamos el campeonato del mundo de sport-prototipos durante 10 temporadas. Y antes de eso, desde 1970 [año en que el Sauber C1, pilotado por el propio P. Sauber, ganó el campeonato suizo], Sauber ha estado construyendo coches de carreras. Siempre hemos trabajado duro, luchado duro. Pero incluso cuando ganábamos campeonatos en resistencia, atravesamos periodos difíciles.

Pero ahora la F1 es *muy* dura. Últimamente se ha vuelto tan costosa –tan peligrosamente costosa– que un equipo como Sauber sencillamente no puede ganar. No podríamos acabar cuartos en el campeonato de constructores, como hicimos hace apenas nada, en 2001, o hasta quintos, como en 2002. Y, durante un periodo muy largo, lo cierto es que eso no satisface, ni a mí ni a mis empleados. De modo que tenía que dar con el modo de traer más dinero al equipo. Y, aunque tenemos sponsors estupendos que llevan mucho tiempo con nosotros –Credit Suisse, Petronas, etcétera–, me di cuenta paulatinamente de que la única manera de obtener ese dinero era vender el equipo.

La gente de Sauber es muy leal. Algunos llevan 10 años conmigo; algunos incluso 20 años. Y creo que lo más justo sería darles la posibilidad de seguir para trabajar duro y luchar duro por resultados mejores. Son gente de carreras, y quieren ganar. Llevan demasiado tiempo sin ganar. Merecen ganar. Con BMW, ganarán.

Un discurso conmovedor, aunque pronunciado en un monótono vacilante. Pero más importante que sus cualidades retóricas es el sentido común que encierra. Podrá ser un hombre tranquilo, pero Peter Sauber ha convencido a BMW para que entre en F1 como constructor por primera vez, igual que, en 1988, engatusó a Mercedes-Benz para que volviera a la resistencia (Grupo C) y, al final, a la F1 (los primeros Sauber de F1 montaban motores Mercedes), por primera vez desde su exilio voluntario del automovilismo internacional en 1955 (a consecuencia del espantoso accidente en Le Mans en que fallecieron más de 80 espectadores). A cada uno según sus méritos.

MB Usted poseía el 37% y Credit Suisse el 63%. Si no me equivoco BMW ha comprado el 63% de Credit Suisse y un 17% de su 37%, así que ahora la propiedad de Sauber Motorsport AG está repartida 80-20 entre BMW y usted, a favor de BMW, ¿no?

PS En pocas palabras, sí, correcto. Me quedaré con un 20%, como usted dice –que es bastante, ¿verdad?–, y Credit Suisse venderá gradualmente su participación a BMW, poco a poco, hasta que dicha participación sea cero al final de 2008. Pero, sí, a partir del 1 de enero de 2006 BMW será el accionista mayoritario. En realidad, fue BMW quien quiso que yo conservara una participación importante, y que siguiera como asesor, para garantizar la continuidad y para que la plantilla no notara muy de repente un cambio demasiado grande. Además, me involucraré en las relaciones con los sponsors. Tengo una relación excelente con Credit Suisse, que seguirá como sponsor importante con BMW, y espero de veras que podamos firmar un nuevo contrato con Petronas, con quienes también tengo excelentes relaciones.

MB Claro que Petronas ha dado nombre al motor Ferrari todo este tiempo, pero no lo hará con el motor BMW...

PS Sí, pero, hace poco, Petronas me informó que lo cierto es que no quería seguir como proveedor de motores. Pero bien podría continuar como sponsor. Tengo muchas esperanzas. No hay que olvidar que llevamos 11 años asociados con Petronas.

MB ¿Irá a los grandes premios el año que viene?

PS Seguro que no a los 20 [el calendario provisional del próximo año tiene 20 fechas]. Mire, sé que echaré de menos la F1. Por otro lado, quizá debería cortar por lo sano. Me encanta la F1. Incluso con toda esta locura [echa una mirada al cielo], todavía me encanta. Siempre me ha encantado. Y no hablaré mal de ella. Nunca. Algunos periodistas me hacen preguntas capciosas –ya sabe: “Estará encantado de dejar la F1 por todos los conflictos políticos actuales...”–, pero siempre digo que no. Me gusta la F1 y no quiero criticarla. Claro que a veces se me ha citado incorrectamente...

¡Nunca en F1 Racing, por supuesto!

MB Pero el año que viene no estará en el muro de boxes, ¿no?

PS No, ni en el motorhome a no ser que tenga un trabajo que hacer allí. Iré al GP de Malasia, seguro [es la prueba de casa de Petronas, recuerden]. Pero ¿Bahrein? ¿Melbourne? No creo...

MB ¿E irá a trabajar cada día a la fábrica?

PS No. A partir del 31 de diciembre no tendré despacho en la fábrica. Ni siquiera un escritorio. Pero eso es lo más conveniente. Sería un error seguir rondando por aquí. He dejado mi sello en esta empresa, y eso está bien; pero cuando me vaya, me iré.

MB Como Ken Tyrrell. Como Eddie Jordan.

PS Bueno, sí, pero no exactamente; porque, aunque no me meteré en la gestión cotidiana del equipo, mantendré el 20% y seré un asesor de BMW.

MB Entonces, ¿puede hacerse idea de lo que será cerrar la puerta por última vez y despedirse de la gente que ha trabajado para usted durante tanto tiempo?

PS [Pausa] Creo que será difícil. [Otra pausa] Podría haber un vacío en mi vida. Pero, desde luego, este momento también será difícil para mi esposa.

MB ¿Porque recurrirá a ella en busca de apoyo, quiere decir?

PS No, porque tendrá que aguantarme en casa, las 24 horas del día! Una gran sonrisa se dibuja en su afable rostro.

MB Seguro que se las arreglará...

PS Eso espero. Pero, volviendo a su pregunta, no lo olvide: llevo tiempo trabajando en este proyecto [esto es, vender Sauber], ▶

“ La F1 se ha vuelto tan costosa que un equipo como Sauber sencillamente no puede ganar ”



> CV Peter Sauber

Ocupación Jefe de equipo

Nació 13/10/43, Zúrich, Suiza

Reside Hinwil, Suiza

Estado civil Casado, dos hijos

1970 Funda PP Sauber AG en Hinwil. Desarrolla el Sauber-C1 Cosworth de montaña. Gana el campeonato suizo con el C1

1971 Presenta el Sauber-C2 para montaña. Nace su primer hijo. Deja de correr

1973 Nace su segundo hijo

1973-75 Desarrolla los chasis sport C3, C4 y C5

1977-78 Inscribe el C5 en Le Mans; los dos años abandona yendo líder

1979 Prepara Lolás de F3 para el suizo de F3; acaba 1º, 2º y 4º en el certamen

1980-81 Hace correr un BMW-M1 (Marc Surer); gana los 1000 km de Nürburgring

1982 Desarrolla el chasis C6 para el Grupo C

1985-86 Convince a Mercedes para suministrar motores. El Sauber-Merc. C8 gana en Nürburgring-86

1988 Inicio de la asociación oficial Sauber-Mercedes

1989 El C9 gana en Le Mans, y los mundiales de pilotos y constructores de sport-prototipos Grupo C

1990 Repite el éxito de 1989

1991 Empieza a construir la moderna fábrica de Hinwil

1993 Debuta en F1 con el chasis C12 con motor Ilmor

1994 Apoyo total Mercedes

1995 Se convierte en equipo oficial Ford F1 con motores Cosworth. Firma un acuerdo para desarrollar el nuevo V10 Sauber-Petronas

1997 Empieza usando viejos Ferrari V10, reconstruidos y rebautizados por Petronas

1998 Finaliza el desarrollo de motores en la fábrica

2001 Empieza el desarrollo del nuevo túnel de viento en Hinwil

2005 Vende el equipo a BMW por 95 millones de dólares. Suma 14 puntos tras 13 GP
Compilado por Dom Taylor

Después de más de tres décadas al timón, Sauber era consciente de que la supervivencia de su equipo pasaba por venderlo.

de modo que he tenido mucho tiempo para hacerme a la idea. Aun así, podría ser difícil para mí cuando vea el primer gran premio de la próxima temporada, por la tele, en casa. Y, sí, creo que querré hacerlo con mi esposa.

Por un instante me da la impresión de que pudiera echarse a llorar. No un arranque de ibua!, claro, sino tal vez una lagrimita en el raballo del ojo. Pero no.

VIDA CON BMW

¿Durmiendo con su enemigo?

MB ¿Cómo empezaron sus negociaciones con Mario [Theissen, director de competición de BMW]?

PS Bueno, no es que un día Mario se despertara y dijera: "Creo que hoy voy a comprar Sauber". No, él y yo hicimos mucho trabajo preparatorio para llegar a esa posición. Porque empezamos hablando sólo de que BMW suministrara motores a Sauber, pero yo también esperaba más, claro. Luego surgió la idea de que BMW comprara Sauber. Así que cuando el 22 de junio se firmó por fin el acuerdo, me invadió una sensación de alivio y también de éxito. Pero no de pérdida. Y, aunque inevitablemente tendré sensaciones sentimentales el 31 de diciembre, tal vez incluso dolorosas, el logro de haber asegurado el futuro del equipo Sauber seguirá estando ahí.

Le creo. De hecho, por eso estoy sentado delante de él. Peter Sauber ha conseguido vender su equipo -y, a diferencia de Eddie Jordan, vendérselo a una multinacional de primera cuyos credenciales automovilísticos son intachables- donde tantos otros han fracasado. De nuevo, a cada uno según sus méritos.

MB ¿Le preocupaba que Sauber pudiera seguir el camino de Prost y Arrows?

PS ¿Sabe cuántos equipos han desaparecido desde 1990?

MB A bote pronto, no.

PS Bueno, contando todos los cambios de nombre -es decir,

considerando la desaparición de Ligier y Prost, por ejemplo, como dos desapariciones- la respuesta es 28. Es mucho, ¿no?

MB Desde luego que sí. Y, sin duda, debe haberle preocupado estos últimos años. De hecho, debía preocuparle que Sauber fuera a ser el número 29...

PS Preocupado, sí. Pero el número 29, creo que no. Hace poco leí un artículo en una revista alemana que decía: "Sin BMW, tarde o temprano Sauber habría caído al nivel de Jordan y Minardi". Bueno, eso no es cierto. Está claro que BMW es la mejor solución, pero tenía alternativas. Había otros fabricantes dispuestos a suministrar motores, aunque habríamos tenido que pagar por ellos, como hemos tenido que pagar a Ferrari [a través del acuerdo con Petronas] desde 1997.

MB ¿Puede indicar cuáles eran esos fabricantes alternativos?

PS [Se ríe entre dientes] Ya sabe que no.

Claro que lo sabía. Pero -y subrayo que esto son especulaciones mías, porque nadie va a hablar oficialmente del tema- creo que las alternativas eran Toyota y Renault. Seguramente la junta de Toyota preferiría suministrar a Sauber que a Midland en 2006; y la de Renault, decepcionada y tal vez avergonzada de que no haya pilotos franceses en F1, podría haber suministrado motores a Sauber a cambio de un volante para su protegido, Franck Montagny.

MB Tiempo atrás me dijo que una de las razones por las que construyó su nuevo y estupendo túnel de viento de 57 millones de dólares fue hacer su equipo más vendible a un gran fabricante...

PS Sí y no. Sí, una de las ideas detrás de construir un túnel de viento tan fantástico -aparte de las razones de rendimiento, claro- era atraer un fabricante. Pero sólo como suministrador de motores; no para vender el equipo a ese fabricante. No era esa mi idea en ese momento. Y para ser un socio atractivo para un fabricante de coches, es importante tener buenas herramientas. Y quizá cuando empezamos a construir el túnel, hace ya casi cuatro años, mi objetivo fuera Volkswagen [en aquella época hubo muchos rumores que relacionaban a Volkswagen, u otras empresas del Grupo VW como Audi o Seat, con el suministro de motores de F1]. Recuérdese que en aquella época la situación económica de Volkswagen era mejor que ahora.

MB Y, permítame que le diga, otra importante consecuencia que ha provocado su túnel es que sin duda BMW tendrá que operar el equipo desde Hinwil. No es viable trasladarlo ahora a Múnich, ¿no?

PS Correcto.

MB Evidentemente, eso es muy bueno para la futura estabilidad laboral de su plantilla. ¿Fue algo deliberado?

PS Sí.

MB ¿Cómo se llamará el equipo? ¿BMW? ¿BMW-Sauber?

PS No lo sé.

MB En serio, ¿no lo sabe? ¿Cierran un contrato de 95 millones de dólares [según se dice, aunque Sauber se niega a confirmar o desmentir dicha cifra], pero no se ponen de acuerdo sobre el nombre del equipo?

PS Correcto.

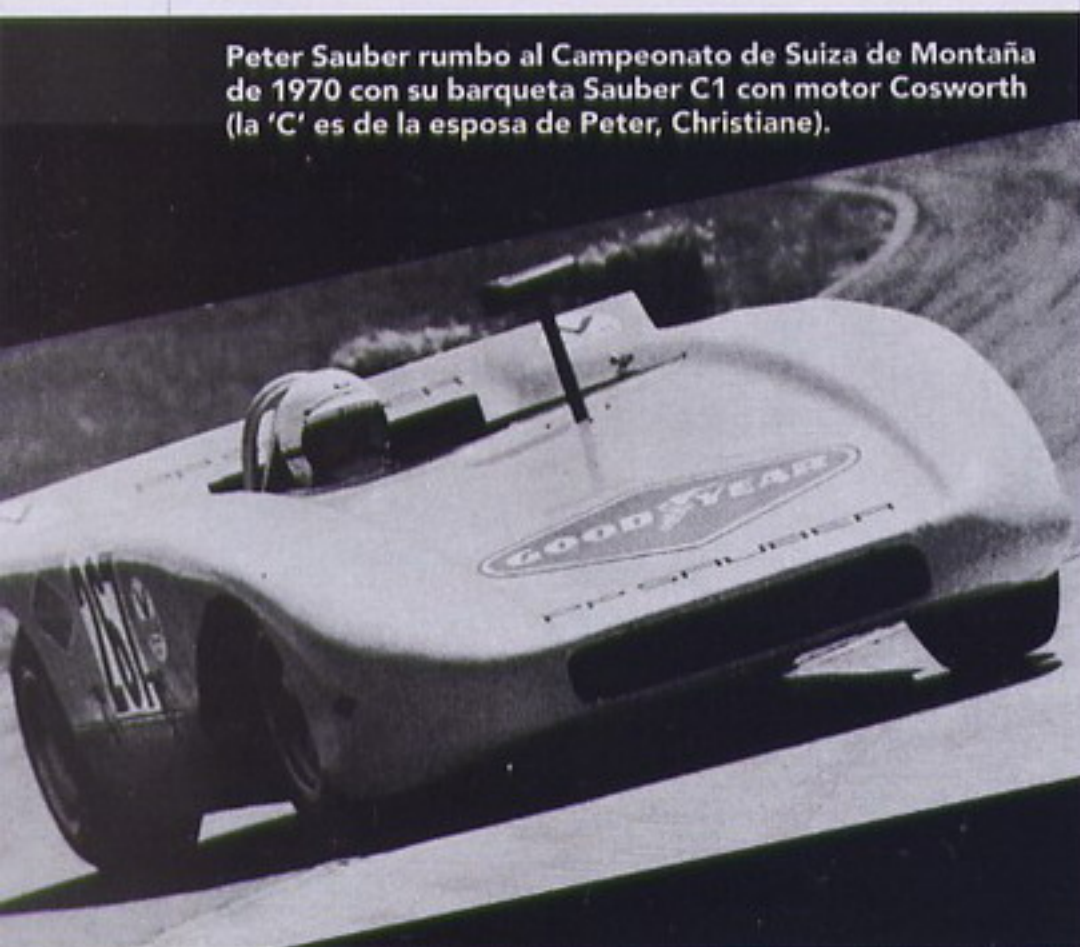
MB ¿De veras? ¿Y cómo le gustaría que se llamara?

PS Bueno, personalmente, preferiría que el nombre Sauber sobreviviera. Sería más agradable para toda la gente que ha trabajado tanto tiempo para Sauber, y también para los suizos. La mayoría de suizos ve a Sauber como su equipo nacional.

MB Entonces, ¿no es sólo por usted que le gustaría que el nombre sobreviviera?

PS La verdad es que no. Podría haber tratado de insistir en que el nombre Sauber tenía que sobrevivir pero, de hecho, nunca hablé de ello con Mario. BMW posee todos los derechos del nombre, algo que nunca puse en cuestión.

Tal vez peque de ingenuo, pero también le creo. Bueno, había que estar allí; es todo cuanto puedo decir. Su mirada no mentía.



Peter Sauber rumbo al Campeonato de Suiza de Montaña de 1970 con su barqueta Sauber C1 con motor Cosworth (la 'C' es de la esposa de Peter, Christiane).

Pese a que reconoce que el nombre Sauber tiene un valor sentimental para él, y que está claro que le gustaría que sobreviviera, le creo cuando dice que ni siquiera intentó obligar a BMW a aceptarlo. Y cuando –inevitablemente– BMW prescindiera de este apellido suizo, creo de veras que se encogerá de hombros y dirá: "Pues vale". Está orgulloso de sus logros, como veremos, pero hay muy poco ego en la psique de Sauber.

TRAS LOS PASOS DE FRANK...

... y aprendiendo de los errores de Head



Sauber y Schumi en Magny-Cours, diciembre de 1990, año en que Sauber ganó su segundo título de sport-prototipos.

MB Bien. Se va a asociar con BMW, siguiendo los pasos de Williams, que desde 2000 corre en F1 con BMW. Antes, Williams fue un equipo de mucho éxito –han ganado muchos títulos, muchos grandes premios– y sin embargo hay que concluir que, en el fondo, no han conseguido que su época con BMW sea un éxito. De acuerdo, han ganado 10 grandes premios en cinco años, pero se han quedado lejos de los triunfos que obtuvieron con Honda o Renault, ¿verdad? Por alguna razón, Frank [Williams, accionista mayoritario y jefe de equipo] y Patrick [Head, copropietario y director de ingeniería] nunca lograron encajar con Mario y los chicos de Múnich, ¿verdad? ¿Cómo puede Sauber hacerlo mejor?

PS Primero, todos los equipos pasan por malas rachas, incluso los punteros. Fíjese en McLaren, que ha ido apurado entre 1999 y ahora. O en Ferrari, que tuvo problemas desde 1979 hasta 2000. Para mí, Williams sigue teniendo el potencial para ser un equipo puntero. Con nosotros, la situación es distinta. Nunca hemos ganado un gran premio; Williams ha ganado más de 100. Por otro lado, BMW-Sauber, o comoquiera que se llame, tendrá una organización muy clara en lo que respecta a estructuras de propiedad y jerarquías directivas. Y también objetivos claros. Y, sí, claro que habrá fricciones en el proceso de reunirlo todo y a todos. Es normal. Todo el mundo lo entiende, y todos saben que tendrán que darlo todo para que dicho proceso sea lo más rápido y poco conflictivo posible.

MB Como usted dice, Williams ha ganado más de 100 carreras, mientras que Sauber no se ha acercado siquiera a ganar una. Frank y Patrick llevan juntos desde 1977. Patrick es –¿cómo lo diría?– un hombre intransigente. ¿Cree que, en cierto modo, Sauber lleva ventaja precisamente por no tener todo ese éxito en su haber, y porque por tanto no tiene directivos que creen saber más que sus nuevos socios de BMW?

PS Hace que parezca que los triunfos anteriores de Williams sean algo malo...

MB Bueno, quizá en cierto sentido lo son, o lo eran. Tal vez a gente que había tenido tanto éxito –pienso sobre todo en Patrick– le costó transigir, o ceder control, o asociarse de verdad con una empresa tan inflexible como BMW, dirigida por un hombre tan ambicioso como Mario.

PS Bien, un punto que quiero mencionar –y aunque no tuvo que ver con que Sauber cerrara un trato con BMW, sí lo tendrá con alcanzar rápida y suavemente una buena relación de trabajo entre nuestra gente y su gente– es que Willy [Rampf, director

técnico de Sauber y segundo de a bordo del equipo] trabajó en BMW. De hecho, trabajó en BMW de 1979 a 1993, que es cuando entró en Sauber. Incluso volvió a BMW durante un par de años en 1998 y 1999, y luego volvió a Sauber. Y no sólo es un viejo ex miembro de BMW; además, es bávaro. Eso ayuda.

Además, Willy no es sólo un ingeniero excelente; también es un gerente excelente. Y el hecho de que alguien tan bien conocido, y en quien tanto confían todos en Sauber... sea también un ex miembro de BMW, de Bavaria, será de gran ayuda a la hora de la integración.

Créame, Rampf, un hombre tímido que cree en procesos y procedimientos, pero que se convierte en uno más cuando se ha tragado una cerveza o dos, es mucho –muchísimo– más diplomático que el cascarrabias de Head.

MB Pero Williams...

PS [Me interrumpe] Sí, ya llego a Williams. Mire, durante los últimos 13 años, he llegado a conocer muy bien a Frank. También un poco a Patrick, pero no tan bien como a Frank. Y creo que conozco muy bien los métodos de trabajo de Williams, y de los otros equipos británicos. Y esos métodos de trabajo no son tan distintos de lo que hacemos en Sauber. Así que no creo que estemos en desventaja comparados con equipos como Williams. Tenemos gente excelente. Mario me ha dicho que es consciente de eso, y le creo.

MB Estoy seguro de que es cierto; por otro lado, Williams ha tenido mucho éxito con Honda y Renault, grandes fabricantes ambos. Y si Frank o, especialmente, Patrick, estuvieran sentados aquí, y mi grabadora estuviera apagada, dirían: "¡Theissen es una pesadilla! Ni te imaginas lo difícil que va a ser para tu gente, Peter!". Los dos lo

“ BMW era la mejor solución, pero había otros fabricantes dispuestos a suministrar motores ”

dirían, de veras que lo harían. ¿Están equivocados? ¿O medio equivocados? ¿O tienen razón?

PS Bien, déjeme hacerle una pregunta. Cuando Williams ganaba títulos con Renault y Honda, ¿no era ésa la época en que los equipos construían el chasis y los fabricantes el motor, y uno sencillamente los armaba e iba a correr?

MB Más o menos, sí.

PS Bien, creo que el nivel de contribución tecnológica de los fabricantes ha cambiado muchísimo en F1 durante los últimos 10 años. Para tener éxito, los equipos tienen que ser capaces de cooperar de manera muy eficaz con sus fabricantes. Ése es el primer punto. El segundo es que, como dije antes, hoy día es mucho más difícil ganar, o incluso ser competitivo. Y por ambas razones, la experiencia que Williams adquirió ganando títulos con Honda y Renault fue tal vez de menos ayuda a la hora de trabajar con BMW de lo que cabría suponer al principio.

MB Bien dicho.

Muy bien dicho, de hecho, lo que demuestra muy a las claras la sagacidad del hombre que tengo delante, de la que harían bien en darse cuenta sus detractores. Sí, una vez más, a cada uno según sus méritos.

UN MUNDO LOCO, LOCO, LOCO

El problema es la política y el dinero

PS [Sonríe, y empieza a entusiasmarse con su tema] Mire, la F1 es una locura. Por ejemplo, tomemos el test de julio en Jerez. Mi gente me dice que BAR-Honda llevó nueve camiones y 135 personas. Y eso es sólo su equipo de tests. Es una locura.

MB Sí, y cuatro coches, supongo.

PS Sí, cuatro coches; pero, para ser justo, sólo dos estaban en pista al mismo tiempo. Pero -otro ejemplo, también de BAR-Honda- mandaron un equipo de tests a Monza y otro a Silverstone al mismo tiempo, porque no estaban seguros de lo buena que iba a ser la meteorología. Lo hicieron aun cuando sólo iban a probar en un circuito. Es una locura.

MB Ha tocado un tema que quiero investigar, así que podemos hacerlo ahora: los costes en F1. En la actualidad, Sauber emplea a 285 personas y opera con un presupuesto total de unos 100 millones de dólares, y usted ha dicho repetidas veces que eso no es suficiente para tener éxito en la F1 del siglo XXI. Y ahora, claro, BMW o BMW-Sauber tendrá que crecer. Y el equipo -su equipo- tendrá que emplear más gente, y gastar más dinero, para tratar de competir con Toyotas y demás. ¿Qué le hace sentir eso?

PS Tengo entendido que Toyota tiene más de 1.000 empleados en Colonia, pero eso incluye a los que hacen el motor, claro, cosa que no hacen nuestros 285. Una comparación mejor, que tampoco incluya a quienes hacen el motor, es Williams, que emplea a 500 personas en Grove. No creo que sea necesario tener 500, y espero que nunca las tengamos. Pero, sí, tendremos que crecer.

MB ¿Cuánto?

PS Es imposible decirlo. El problema será mantener los costes bajos. Para BMW, fue muy importante el hecho de que Sauber fuera una organización sumamente eficaz. Sí, quieren ganar; pero, no, no van a empezar a echar dinero por la ventana.

MB De acuerdo, pero tendrán que actuar rápido, ¿no? BMW volvió a la F1 en 2000, con Williams, y aún no ha ganado el título. Y cada vez es más difícil; usted lo ha reconocido. De modo que podría ser un proyecto largo, ¿verdad? ¿Cuánto tiempo tendrá que esperar BMW antes de ganar títulos con Sauber? ¿Seis años más? ¿Doce?

Me mira como diciendo: '¿Va a ser usted uno de esos malditos periodistas que me hace caer en la trampa y luego no reproduce con exactitud mis palabras?'. Los jefes de equipo odian que se les pida hacer predicciones.

PS Primero, no voy a hacer predicciones; sería una estupidez. Y, segundo, sí, espero que sea un proyecto muy largo. Sauber no ganó ningún título de F1 en 13 temporadas, pero estoy seguro de que BMW no necesitará tanto tiempo.

MB Bien, pero hay seis fabricantes en F1, y todos necesitan ganar. Participar no basta. Y para una marca tan prestigiosa como BMW, eso es aún más cierto, igual que lo es para Mercedes-Benz. BMW y Mercedes no aguantan que les ganen Renault o Toyota -desde el punto de vista del marketing, quiero decir-, ¿verdad? Y hay miembros de las juntas directivas de esos seis fabricantes que están en contra de la F1. La burbuja de los costes tendrá que reventar muy pronto, ¿no es así?

PS Recuerdo que, tiempo atrás, Bernie [Ecclestone] decía que no quería tener demasiados fabricantes en F1, y yo lo entendía. Pero llegaron los fabricantes, uno detrás de otro, y contribuyeron a realzar la imagen de la F1, y también la cuenta bancaria de Bernie. Y, como los fabricantes han contribuido a hacer más grande y exitosa la F1, nos guste ese aspecto del deporte o no, huelga decir que los fabricantes querrán participar en las discusiones y las decisiones. No aceptarán que nadie les dé órdenes, como sí hacíamos nosotros, los dueños de equipos pequeños. Y eso no facilita las cosas. Dirigir la organización de algo de modo democrático -pero especialmente un deporte, que por definición está poblado por personas que compiten unas con otras- es muy difícil. Pero, por el modo en que ha evolucionado el deporte, creo que no tenemos elección.

MB Pero ¿sucederá? Los dos dictadores del deporte parecen muy seguros, ¿verdad? Max [Mosley] ganará las próximas elecciones presidenciales de la FIA, sin duda. Y Bernie no se va a ir a ninguna parte.

PS Tiene razón. Pero creo que es importante que los fabricantes expresen una opinión unánime. Creo que eso es muy importante, pero es importante para crear una buena asociación, no para ganar una guerra. De ese modo, Max o Bernie o los bancos o quien sea, tendrá un socio fuerte: un grupo unido de fabricantes. Y espero que las cosas vayan en esa dirección.

MB Lo espera, sí, pero ¿es realmente optimista? ¿Existen bastantes posibilidades de que la F1 deje de ser una locura y empiece a ser sensata? Pienso en costes sensatos, normas sensatas, discusiones sensatas, política sensata...

PS Ojalá, sí. Pero ¿qué no es una locura hoy día? Todo es una locura. ▶

**“ Mi gente me dice que BAR
llevó nueve camiones y 135 personas
a un test en Jerez. Es una locura ”**

Jacques es el último piloto fichado por Sauber, antes de la compra de BMW.

» Sauber sobre sus pilotos favoritos

"He tenido muchos pilotos buenos. Pero, si tuviera que nombrar los principales, diría: Heinz-Harald Frentzen, Johnny Herbert, Jean Alesi, Nick Heidfeld, Kimi Räikkönen, Giancarlo Fisichella y, ahora, Jacques Villeneuve".

"Empezaré con Jacques, porque todo el mundo quiere saber sobre Jacques. Como Felipe [Massa] -de quien también tengo muy buena opinión-, ahora Jacques es rápido. Empezó el año despacio, pero ha mejorado. Pero reconozco que al principio no era lo bastante rápido, y, peor aún, tampoco lo bastante bueno. Lo que hizo en Mónaco [embestir a su compañero Massa, arruinando la carrera de ambos] fue inaceptable; y lo de Silverstone [donde atropelló a un mecánico] también fue muy, esto..., desafortunado. No hay que olvidar que es un antiguo campeón del mundo, así que esperábamos más. Pero, en cuanto a velocidad, está mejorando, aunque aún no es tan consistente como Felipe. Pero los pilotos del año próximo serán decisión de BMW. Daré consejo, pero sólo si me lo piden.

"Pasemos a los pilotos clave de años anteriores. Primero, Heinz-Harald era muy rápido, creo que lo suficiente para ser campeón del mundo. Corrió cinco temporadas en Sauber -en las que, en total,

sumó más puntos que ningún otro piloto de Sauber- y las recuerdo con placer. Pero necesitaba el entorno adecuado. En Williams, donde corrió cuando ganaban [1997-98], creo que tuvo problemas con Patrick [Head]. Si no, habría ganado más, sin duda.

"Johnny corrió con nosotros de 1996 a 1998. Un chico encantador, y en ocasiones rapidísimo. Jean también era así: un tipo muy majo que a veces podía volar. En su primer año con nosotros [1998], estuvo genial. El segundo año [1999] fue un desastre. Pero mantengo una buena relación con ambos.

"¿Kimi? Seguramente el mejor piloto que hayamos tenido jamás. Lo de Kimi fue muy especial para Sauber, y para mí. Me arriesgué y me tildaron de loco, porque lo fiché directamente de la F-Renault, y Max [Mosley] ni siquiera quería darle la superlicencia. Y, sobre el papel, Max tenía razón.

"Pero, en la reunión de la Comisión F1 que decidió si debía tener una superlicencia o no para 2001, en la que necesitaba 18 votos de 26, luché a brazo partido. Max se abstuvo, y

al final sólo hubo dos votos en contra.

"En cierto modo, Nick ha tenido una carrera casi artificial. Quiero decir que lo 'fabricaron' de una manera muy sistemática: con apoyo de Mercedes, fue campeón de F3000, luego estuvo ligado a McLaren, luego entró en F1 con Prost, etc.

"Era muy bueno, muy rápido. Lo sigue siendo. Y creo que Nick lo pasó muy bien con nosotros. Con Kimi, nos ayudó a ser cuartos en el campeonato de constructores de 2001. Y, la mayor parte del tiempo, era más rápido que Kimi. Vale, tenía mucha más experiencia, pero aun así era más rápido, lo cual no puede conseguir cualquiera.

"Por último, Giancarlo, que corrió en Sauber en 2004. Hacía mucho, mucho tiempo que quería tenerlo. Lo había estudiado de cerca y mi gente llevaba nota de sus datos, así que sabía exactamente lo bueno que era, y es. Es increíblemente bueno. Y he de decir que creo que fue un error que se fuera a Renault. ¿Por qué? Porque, tras un año con Sauber, tenía una excelente reputación; pero ¿quién lo quiere ahora? Y estoy convencido de que este año está haciendo un trabajo mejor de lo que sus resultados dan a entender. Es más sensible de lo que se cree y... bueno... eso es todo".

» El 'dream team' de Sauber



H-H Frentzen
1994-96, 2002-03
Pt. con Sauber: 42



Johnny Herbert
1996-98
Pt. con Sauber: 20



Jean Alesi
1998-99
Pt. con Sauber: 11



Kimi Räikkönen
2001
Pt. con Sauber: 9



Nick Heidfeld
2001-03
Pt. con Sauber: 25



Giancarlo Fisichella
2004
Pt. con Sauber: 22

Si hay un secreto de mi éxito es sencillamente éste: no haber cometido un error terrible

MB Bueno, la Nascar y MotoGP no lo son tanto, ¿verdad?

PS Sí, cierto. Pero la Nascar sólo se disputa en América, y MotoGP tiene menos importancia que la F1. La verdad es que no se los puede comparar con la F1. Y no creo que se pueda obligar a la F1 a ser más económica. Esos otros campeonatos que menciona sólo son más económicos porque no hay dinero. Cuando hay dinero, la gente lo gasta, y punto.

Hay que reconocer que es otro argumento incuestionable...

REALISTA CON GANAS

¿Es Sauber tan modesto como dice?

MB Hablando de dinero, ahora usted es un hombre rico.

PS Estoy en buena posición económica, sí, para mí, pero no para lo que se estila en F1. Tengo la suerte de no haber gastado nunca dinero de un modo exagerado.

MB El consumo ostentoso no es su estilo, ¿verdad?

PS No. Por ejemplo, vivo en un piso, aquí en Hinwil, no una casa. ¿Por qué? Porque mi mujer y yo no necesitamos una casa.

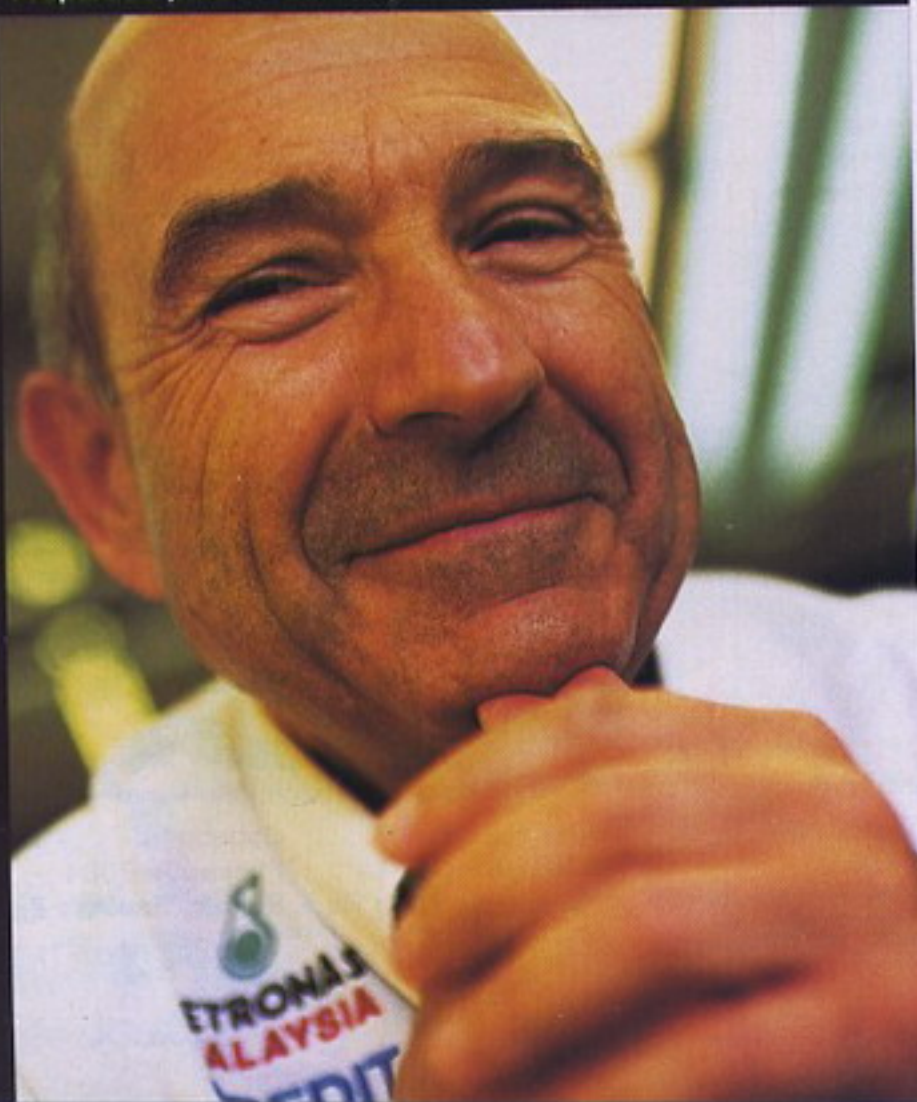
MB Pero también tiene una casa de campo en los Alpes, ¿no?

PS Sí, pero bastante pequeña. La heredé de mi padre. Muchos suizos tienen segundas residencias en las montañas.

MB ¿Vive bien? ¿Tiene gustos caros?

PS No. Siempre he ido holgado, principalmente porque trabajaba

Preparado para el retiro... y satisfecho del trabajo bien hecho.



tanto que no tenía tiempo de gastar dinero. Tengo un coche: un Jaguar XJR. Siempre me han gustado los Jaguar.

En los años 70, en Hinwil, Sauber se dedicaba a la compraventa de coches, especializado en British Leyland y, más tarde, Subaru. Treinta años después, sus relaciones con dichos fabricantes, o sus sucesores, siguen siendo buenas, como, de hecho, casi todas las relaciones de Sauber. Es uno de sus sellos. Por ejemplo, hasta el día de hoy, la mayoría de coches de empresa de los empleados de Sauber son Subarus.

MB Pronto tendrá que cambiar su Jaguar por un BMW, ¿verdad?

PS [Ríe] Sí. He conducido Jaguars durante años y años, pero el nuevo [BMW] Serie 5 tiene muy buena pinta.

MB ¿Le anima su esposa a derrochar dinero?

PS No. Es algo que nuestros amigos dicen apreciar: que lo cierto es que no hemos cambiado durante todos estos años. Y espero que BMW me mantenga lo bastante ocupado, como asesor, para impedirme tener tiempo suficiente de pensar en derrochar dinero. Y a mi esposa tampoco le va mucho lo de gastar. Mire, este año vino a Mónaco –le pedí que viniera porque pensaba que podría ser la última vez que yo fuera allí, y quería que ella viera cómo era– y era la primera vez en su vida que iba. Creo que eso dice mucho.

MB ¿Su mujer trabaja? ¿Tiene una carrera profesional?

PS No. Trabajó durante los seis primeros años de nuestro matrimonio. Lo dejó cuando tuvimos hijos.

MB Tienen dos hijos, ¿verdad?

PS Sí, dos varones.

MB ¿Nunca han querido meterse en el oficio de la F1?

PS No. Uno es ingeniero eléctrico y el otro abogado, y los dos trabajan en Zúrich. De modo que, verás, si hubiera querido meterlos en Sauber, podría haberlo hecho. En Sauber hay puestos para ingenieros electrónicos y abogados. Pero quizá la F1 sea demasiado loca, y por tanto demasiado arriesgada. Podría haber sido económicamente peligroso para ellos heredar Sauber. En F1 es muy fácil cometer un error terrible. Y, por esa razón, me pareció que delegar responsabilidad en Sauber a mis hijos sería irresponsable. No hubiera sido justo ni correcto exponerlos a semejante riesgo. Además, los dos están contentos y tienen éxito como están. Y tal vez, si hay un secreto de mi éxito –de cualquier posible éxito que haya tenido– es sencillamente éste: no haber cometido un error terrible. Mucho trabajo duro, y también quizá un poco de suerte, pero lo principal es que, incluso en tiempos difíciles, la verdad es que nunca he cometido un error terrible.

MB Cuando piensa en el pasado, ¿se arrepiente de algo?

PS [Una pausa] Ah, cuando pienso en 36 temporadas de Sauber en todas las especialidades del automovilismo, me siento satisfecho. En sport-prototipos ganamos dos veces el campeonato de equipos y de pilotos. Conseguimos una doble victoria en Le Mans –contra grandes competidores como Porsche–. Y, de acuerdo, en F1 nunca ganamos –y habría sido estupendo ganar– pero, por otro lado, nunca tuvimos los recursos para ganar. Además, como empresario, soy realmente feliz. Levanté un equipo de F1 en Suiza. Lo hice poco a poco, paso a paso. Fue algo extraordinario, y me han ayudado personas maravillosas, muchas de las cuales siguen trabajando en Sauber. Estoy orgulloso de eso, y orgulloso de ellos.

A cada uno según sus méritos; y son muchos. FO

Carra a caara

Gil de Ferran

Director deportivo: BAR-Honda

Sobre esa descalificación, el talento de Jenson y lo que añora de las carreras

¿Ya se ha repuesto del golpe inicial de la descalificación de BAR-Honda en Imola?

Lo he olvidado por completo. Para ser sincero, creo que ya le dediqué el tiempo suficiente cuando sucedió. Ahora estoy centrado en el año que viene, el siguiente, etcétera.

¿Cómo va su relación con Jenson Button? ¿Cree que ha establecido un vínculo sólido con él? En este contexto, ¿ha sido beneficioso ser un ex piloto?

Sí, mucho. Una cosa es observar el progreso de un piloto desde fuera, ya sea por televisión o paseando por la pista. Pero trabajar realmente de cerca con alguien te ofrece la oportunidad de comprender mejor lo que hace. Créame, Jenson es impresionante, verdaderamente impresionante. Posee una destreza asombrosa, un tacto excelente. Tiene el don de sacarlo todo del coche; es muy suave con el acelerador y la dirección, pero pronto está en el ritmo. Espero que nuestra buena relación siga desarrollándose.

Antes del GP de Alemania, Jenson dijo que no pensaba que el BAR-Honda 007 pudiera ganar una carrera este año.

¿Cuál es su reacción a eso?

En ese momento, la verdad es que tenía razón; el coche todavía no había mostrado suficiente velocidad para ganar una carrera. Sin embargo, un coche no es una entidad estática; de eso nos aseguramos nosotros. Todo cuanto puedo decir es que nos estamos esforzando mucho por tratar de extraer más velocidad del 007, y seguiremos haciéndolo hasta

la última carrera del año.

Habrà quien nos critique y diga que haciendo eso se resentirá el coche del año que viene. Pero creemos que lo que aprendamos en el programa de desarrollo de este año revertirá en el coche del próximo año.

¿Tendrá Jenson posibilidades de ganar el título con el 008?

Llevo en este oficio el tiempo suficiente para no pronosticar nada.

Pero Jenson pilotará un BAR el año próximo, ¿verdad?

En este momento no tengo ningún comentario que hacer acerca de los pilotos de 2006.

¿Es lo bastante bueno para ganar un título mundial?

No cabe duda de ello. De ser un admirador ocasional de su talento, me he convertido en un gran partidario de Jenson.

Pero dicen que no es lo bastante agresivo...

Diría que es muy estratégico a la hora de elegir sus momentos. Muy parecido a un piloto francés de mucho éxito que ya está retirado. Alain Prost tenía un sexto sentido en cuanto a saber cuándo debería ser agresivo y cuándo más conservador. Sin querer ir demasiado lejos, creo que Jenson tiene muy buen criterio en ese sentido.

Cuando corría, ¿pensó alguna vez que llegaría a ser director deportivo de un equipo de F1?

Para ser sincero, era difícil imaginarse lo que podría hacer una vez que dejara de correr. Desde luego quería trabajar. No tenía el más mínimo deseo de irme de vacaciones. Desde que era pequeño, me chiflaban las carreras y los coches, así que cuando dejara de correr

parecía lógico seguir metido en la industria de algún modo.

¿Hubo alguna posibilidad de hacer un trabajo como éste para su antiguo jefe, Roger Penske, en la IRL, o en algún otro equipo norteamericano?

Pensé en montar un equipo... todo tipo de cosas. Pero cuando surgió la oportunidad en BAR, pareció lo mejor. Cuando dejé de correr hice mucho trabajo periodístico y de RR PP corporativas pero, aunque me gustó mucho, me di cuenta de que mi mayor base de conocimientos y mi primer amor estaba más en la faceta técnica de las carreras.

¿Disfrutó haciendo de locutor después de retirarse?

Sí, trabajé para la CBS y la ESPN. Fue instructivo, ya que me dio la oportunidad de comprender mejor cómo funcionaba el mundillo periodístico. Fue interesante, pero a veces tenía una sensación de vacío después de las carreras.

Cuando observa los coches en pista, ¿siente no haber corrido nunca en F1?

Tengo plena conciencia de lo exigentes de pilotar que son los F1. Además, ahora estoy muy lejos de la forma que tenía antes, y del nivel necesario para competir. Lo miro con admiración, pero no con nostalgia.

¿Qué es lo que más echa de menos del pilotaje?

Salir a pista con 900 CV y un juego de ruedas nuevas; esa sensación animal que resulta difícil describir. Durante mi época en la IRL, reconozco que eché de menos los circuitos rutereros y urbanos, pero los ovals eran todo un reto, sobre todo los pequeños. **FO**

+5 apuntes

- 1** ¿Cuándo estuvo borracho por última vez?
Hace muy poco
- 2** ¿Sin qué no puede salir de casa?
Las lentes de contacto
- 3** ¿Qué no le deja dormir por la noche?
Cualquier cosa que tenga en la cabeza. Me cuesta desconectar por la noche
- 4** ¿Cuál es el mayor logro de su carrera?
Mi familia
- 5** ¿Cuál es su artilugio preferido?
No se me ocurre ninguno. No soy amante de los gadgets



De Ferran cree que Button y él tienen "una buena relación".



“Salir a pista con 900 CV y ruedas nuevas. Esa sensación animal resulta difícil de describir”



LOS APRENDICES DE MAGO

Como en el colegio Hogwarts hecho célebre por Harry Potter, en el desafío 'Racing 4 Real' no gana el que más corre, sino el que más puntos consigue. *F1 Racing* disfrutó de la experiencia de formar parte del equipo BAR-Honda por un día

Texto Valentí Fradera Fotografías Peter Spinney/LAT



Valentí, su pizarra y su crono. Como un niño con zapatos nuevos...

El planteamiento es sencillo: dos equipos y una pista de F1. ¿Objetivo? Vivir en carne propia las exigencias de la competición real; sufrir la tensión de los mil y un imprevistos que surgen en una carrera; empaparse del ambiente del box para no volver a mirar con suficiencia el interior de los talleres durante un gran premio.

Para recrear de la forma más verosímil posible el entorno de la competición de F1, Lucky Strike y BAR-Honda se inventaron Racing 4 Real, una iniciativa destinada a transmitir las presiones de la F1 a medios de comunicación y/o invitados. Asistimos a la edición de este año en el Circuit de Catalunya dispuestos a dejarnos torturar... y a intentar ganar, cómo no.

Porque de lo que se trata en las carreras es de ganar, claro; pero lo que enseña Racing 4 Real de forma práctica es que la victoria nunca es tu victoria, sino la de todo el equipo. La competición de la F1 no es una carrera que puedas ganar solo. Por eso el equipo BAR cuenta con 400 miembros en su fábrica de Brackley, y Honda con otros tantos en Japón y 100 más en Inglaterra. Y 50 de ellos forman el equipo de carrera en cada gran premio de F1.

En Racing 4 Real, el equipo de carrera haría las delicias de Max Mosley en su cruzada por la reducción de costes: sólo seis



En primer término, Alan a punto de saltarse la salida. Nos cayó un stop-go.

miembros, más parco imposible. Y aquí empieza Racing 4 Real, con la atribución de funciones y la elección de un nombre para el equipo. Vamos allá: Jacobo Vega (redactor de *Grand Prix*), director de equipo; Valentí Fradera, coordinador; Pedro Bassen (locutor brasileño de TV Globo), ingeniero de pista; Emilio Molines (colaborador de Focus-Edipresse), ingeniero de datos, y Eva Rey y David Cabaleiro (ejecutivos de cuentas de Globally), mecánicos. Como se ve, un equipo 100% latino, así que el nombre estaba cantado: 'Furia Latina'. Frente a nosotros, una escuadra de mayoría alemana que se autobautizó 'Jenson Bottom'. A ellos les debió parecer gracioso, pero, con ese nombre, ¡no podían ganar!

¿Y los pilotos? Los pilotos sí que eran de verdad: Alan van der Merwe (el nuestro) y Robbie Kerr, ex campeones de la F3 británica en 2003 y 2002, respectivamente, e integrantes del programa de jóvenes pilotos de BAR-Honda. Curiosamente, el futuro agonístico inmediato de ambos pasa por el nuevo certamen de monoplazas A1 GP, en representación de los equipos de sus países



Una imagen que ya no se ve en F1, ¡y nos alegramos por los mecánicos! ¡Es duro!

de origen, Suráfrica (de cuya gestión, por cierto, se va a encargar el equipo español de GP2 BCN Competición) y Gran Bretaña.

¿Y los coches? Parecían F1 de verdad, pero eran algo un poco menos temperamental: unos monoplazas con motor Honda de 900cc, procedente de una motocicleta. Con ellos se disputa un campeonato monomarca en Nueva Zelanda. Pequeños, pero con la complejidad justa para que pudiéramos ser nosotros los encargados de su gestión y reglajes en pista, que es de lo que se trataba.

Como hemos dicho, aquí se iba a disputar una carrera, pero el ganador no tenía que ser necesariamente el primero en cruzar la meta tras siete vueltas al trazado GP del Circuit de Catalunya. El equipo vencedor iba a ser el que sumara más puntos a lo largo de la jornada por su buena actuación a caballo entre el box y el pit lane. Para ello, dos jueces (en nuestro caso, Rubén Pérez, ingeniero español que trabaja en la fábrica del ▶



Robbie y Alan posan antes de enfrentarse en la pista (extremo izda.); Pedro, David y Emilio comentan las incidencias de la prueba (izda.).

equipo en Brackley) serían los encargados de puntuar las evoluciones de cada equipo.

Se iban a valorar múltiples aspectos, desde lucir el imprescindible pase (si lo pierdes, amigo, ni siquiera entras al circuito) hasta la entrega de un impecable comunicado de prensa al final de la carrera, pasando por una correcta indumentaria; la comunicación entre los miembros del equipo por los cauces reglamentarios (nada de charlas furtivas, todo tenía que pasar por los cascos de rigor, para que los jueces y demás personal pudiera escuchar nuestras cavilaciones); la ejecución adecuada de sus tareas por cada miembro del equipo, o el desempeño en el pit stop.

Como apoyo, cada equipo contaba con dos mecánicos cualificados de BAR-Honda, que se limitaban a realizar tareas concretas, dejando cancha a los auténticos protagonistas, nosotros. Por su parte, un entrenador (el nuestro era Andrew Alsworth, responsable

estar en el mínimo legal (sabemos de lo que hablamos: isomos miembros de BAR-Honda y aprendimos la lección!). Ahora pesa 366 kg. Después de las tandas libres y oficiales, el peso vuelve a ser de 360 kg, así que en las nueve vueltas recorridas hemos consumido 6 kg de gasolina (ocho litros). Siete vueltas de carrera, más una de preparilla y una de honor, también son nueve, así que el consumo previsto en carrera es de ocho litros, precisamente la cantidad que nos queda en el depósito. Conclusión: añadimos dos litros más para mayor seguridad, y listos.

Antes de todos estos cálculos, vivimos el momento más duro del día, la práctica del cambio de neumáticos. Es duro, es difícil, y es imposible bajar de los 30 segundos. Parece mucho, pero siempre hay alguna tuerca que se atasca (y las pistolas -sólo una por cada lado- no son tan eficientes como las de F1)... Como bien apuntaba el campeón del

mundo Alan Jones en su libro *Driving Ambition*, de 1981, "en las carreras no hay que hacer nada de prisa, salvo correr en sí". Es decir, hay que marcar los movimientos, tener claro lo que haces, y sudar a chorros. Las agujetas del día siguiente demostrarán que le has echado ganas. En fin, nuestros rivales nos vencen en el pit stop cronometrado: un punto para ellos.

Llega el momento de la carrera. Ahora vestimos monos ignífugos y la tensión se puede cortar con un cuchillo. En la preparilla hay que atender al piloto: paraguas, agua (fría, por favor), últimas indicaciones, más contratiempos. Listos para la salida... ¡y Alan arranca antes de tiempo! Nos cae un stop-go; hay que ordenarle que se detenga en boxes y cronometrar la parada. Creemos que lo ha hecho adrede, para hacernos improvisar, pero luego nos jura que no es así, que se ha despistado...



"Protagonizamos el Racing 4 Real más reñido... Y se impuso la Furia Latina"

del equipo BAR-Honda de tests) se iba a encargar de instruirnos en el manejo de todo el material y el desempeño de las funciones.

El programa del día era todo un gran premio comprimido en media jornada, y a contrarreloj. Primero, entrenamientos libres para afinar los reglajes. Reacción del piloto: sobreviraje en las curvas rápidas; solución: dos orificios más de incidencia en el alerón trasero. ¿Qué tal? Ahora se va un poco en las curvas medias. Pues un orificio menos en el alerón trasero y reducir 1 psi (menos de 0,1 bares) la presión de las ruedas traseras. Perfecto. Después, una vuelta lanzada para determinar la parrilla de salida. Alan marca el segundo mejor registro (ejem...).

¿Y qué hace falta antes de poder empezar la carrera? Eso es, combustible. Y hay que calcular cuánto y echar sólo el necesario, para no cargar con peso de más. ¿Y eso cómo se hace? Fácil. Hemos pesado el coche antes de empezar los libres, con 16 litros de gasolina (12 kg) en el depósito. Daba 360 kg. El peso mínimo sin gasolina ha de ser de 354; por tanto, hay que añadir 6 kg de lastre para

>>Y de postre...

... dimos dos vueltas al Circuit de Catalunya en un Honda NSX (motor V6 'subido' a 300 CV, ruedas y frenos 'gordos') pilotado por Enrique Bernoldi, probador de BAR-Honda.

No para de quejarse del subviraje crónico que muestra el coche en las largas curvas del Circuit, como si se disculpara, pero nos asombra su control del vehículo. "De 0 a 100, Enrique, ¿a qué porcentaje dirías que rodabas?". "Pues, dentro de rodar dentro de un margen de seguridad, no me guardaba mucho; al 95%". Ya nos lo parecía, ya.



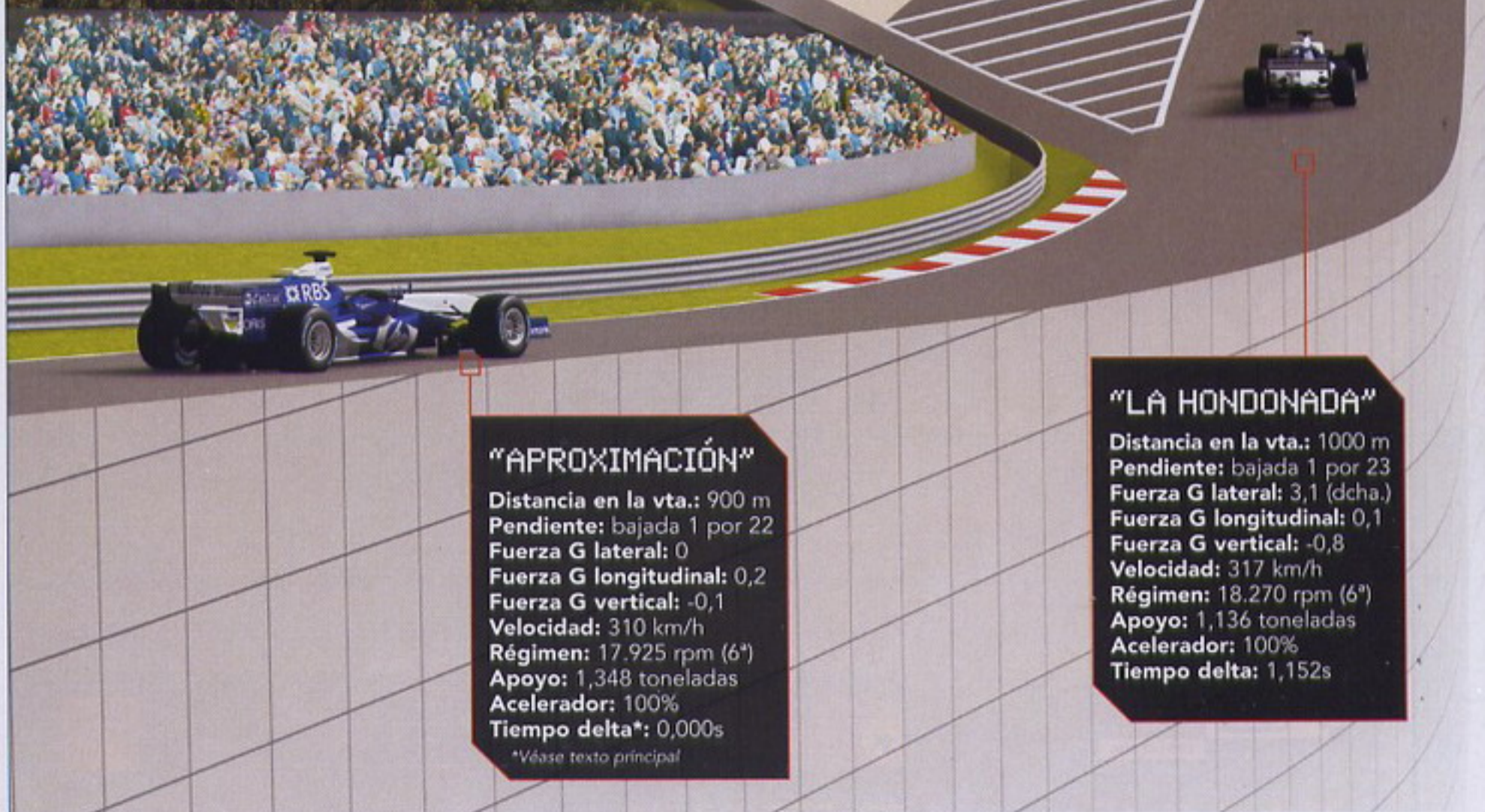
Y se acabó. Una tuerca agarrotada en el pit stop obligatorio nos cuesta la victoria. Redactamos el comunicado de nuestra actuación, lo más profesional y grandilocuente posible, recogemos el material, y llega el momento de las deliberaciones del jurado. Al parecer, hemos protagonizado el Racing 4 Real más reñido que ha habido nunca... Y se ha impuesto la Furia Latina. Nuestro juez español hizo presión para que se valorara como merece lo que hicimos mejor (buenos cálculos, buen ingeniero, buen cronometraje y señalización, buen comunicado de prensa, sana motivación), ¡y ganamos! Por tres puntos de margen.

Hemos demostrado poseer la entrega, la lealtad, la determinación, el saber delegar, la concentración y la confianza necesarias para formar parte del equipo BAR. Y una meta en común: ganar.

Los puntos nos han dado la pátina de aprendices de mago. Porque quienes trabajan de esto semana tras semana deben de saber mucho de magia... **FO**



RBS



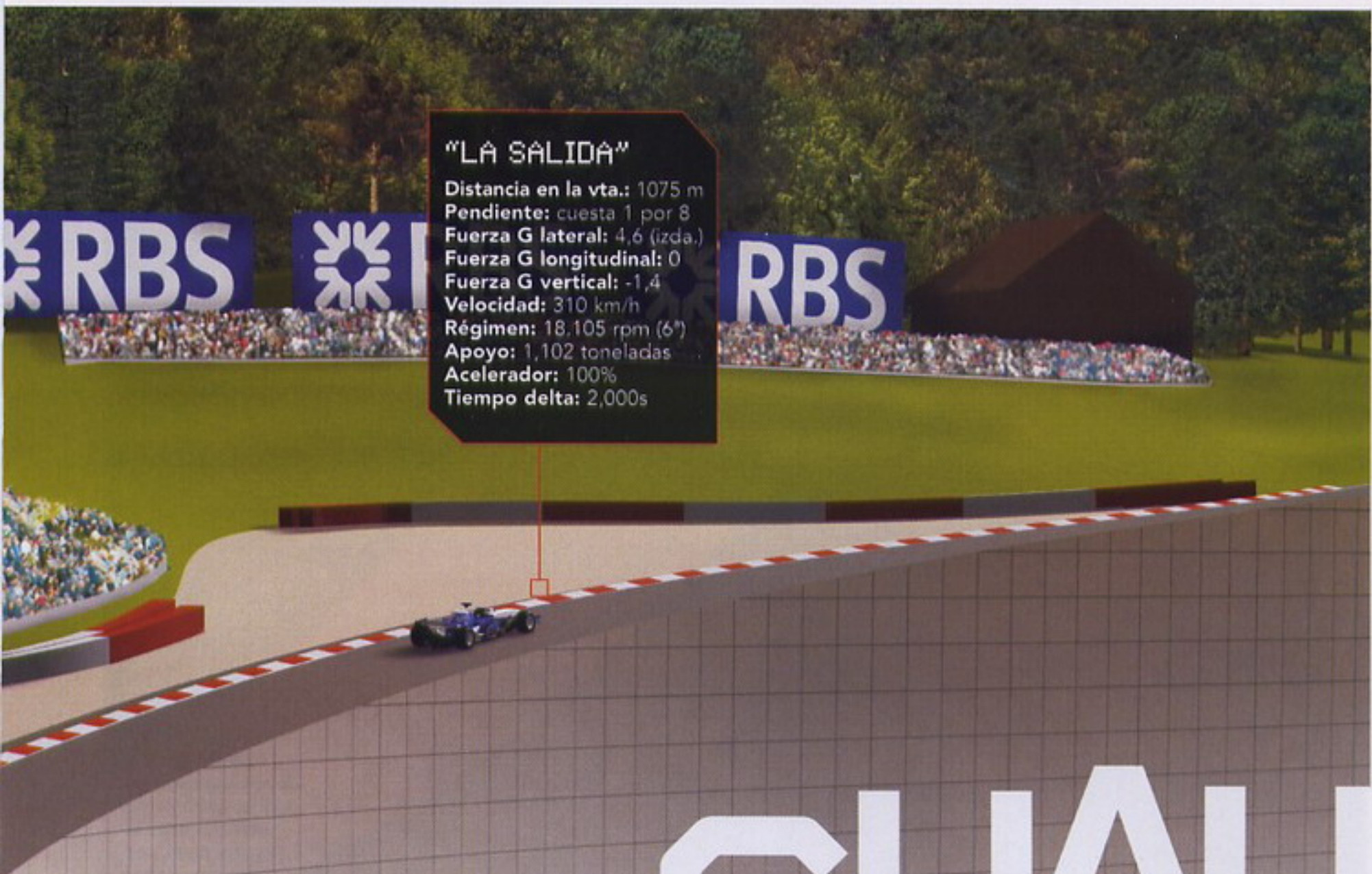
"APROXIMACIÓN"

Distancia en la vta.: 900 m
Pendiente: bajada 1 por 22
Fuerza G lateral: 0
Fuerza G longitudinal: 0,2
Fuerza G vertical: -0,1
Velocidad: 310 km/h
Régimen: 17.925 rpm (6ª)
Apoyo: 1,348 toneladas
Acelerador: 100%
Tiempo delta*: 0,000s

*Véase texto principal

"LA HONDONADA"

Distancia en la vta.: 1000 m
Pendiente: bajada 1 por 23
Fuerza G lateral: 3,1 (dcha.)
Fuerza G longitudinal: 0,1
Fuerza G vertical: -0,8
Velocidad: 317 km/h
Régimen: 18.270 rpm (6ª)
Apoyo: 1,136 toneladas
Acelerador: 100%
Tiempo delta: 1,152s



"LA SALIDA"

Distancia en la vta.: 1075 m
Pendiente: cuesta 1 por 8
Fuerza G lateral: 4,6 (izda.)
Fuerza G longitudinal: 0
Fuerza G vertical: -1,4
Velocidad: 310 km/h
Régimen: 18.105 rpm (6")
Apoyo: 1,102 toneladas
Acelerador: 100%
Tiempo delta: 2,000s

...GUAU ROUGE!

Es una de las curvas más temidas, veneradas y comentadas de la Fórmula 1. No obstante, de lo que tal vez no hayas oído hablar mucho es de las pendientes de Eau Rouge...

Texto Oliver Peagam

Son muy empinadas, de veras, e importantísimas si quieres tomar Eau Rouge y dar una vuelta al circuito belga de Spa a la perfección. Como se aprecia en el gráfico, un F1 está sometido a unas fuerzas enormes como consecuencia directa de las pendientes de Eau Rouge.

Esta curva tiene tres zonas clave, y aunque negociarla sólo lleve dos segundos (véanse 'tiempos delta'), si reglas el coche sólo para esta curva te cargarás el resto de la vuelta. Para conquistar una vuelta del GP de Bélgica y su punto fuerte, Eau Rouge, hace falta un reglaje intermedio, sobre todo con las normas aerodinámicas 2005. ▶



La cuesta en la salida de Eau Rouge genera un apoyo enorme; la plancha bajo el coche (izda.) es la que sufre.

FRANK DERNIE: El ingeniero



Los ingenieros de F1 te dirán que el GP de Bélgica tiene mucha más miga que Eau Rouge; se trata de encontrar un compromiso para atacar también las otras curvas. El reglaje aerodinámico tiene que entregar niveles elevados de agarre para enfrentarte a la curva, y al mismo tiempo no comprometer la capacidad del coche para negociar las otras 10 curvas de la vuelta, o la velocidad punta del coche.

Los ingenieros han de tener en cuenta los drásticos cambios de altitud y su efecto sobre la suspensión del coche. La pista desciende casi 18 metros desde el

principio de Eau Rouge a su 'base' (véase gráfico) y esto comprime la suspensión, lo que puede hacer que el coche toque fondo y raspe el asfalto con la 'plancha' de madera obligatoria bajo el coche.

"Como ven, los niveles de carga aerodinámica son enormes [véase gráfico], muy superiores a una tonelada", dice Frank Dernie, ingeniero de proyectos especiales de Williams. "Es como poner un Mini en el arco antivuelco, desde luego el doble de la masa del coche, y es por eso que se obtiene tanto más agarre. Curiosamente, en el tercer coche del gráfico, cuando las fuerzas G verticales y laterales son más altas, el apoyo es más bajo. Eso podría ser porque las cargas sobre el coche se van a la plancha cuando golpea el pavimento, y no a las ruedas. Uno de los problemas que causa esto es que la plancha quita las cargas de las ruedas, lo que reduce el agarre y además la dirección".

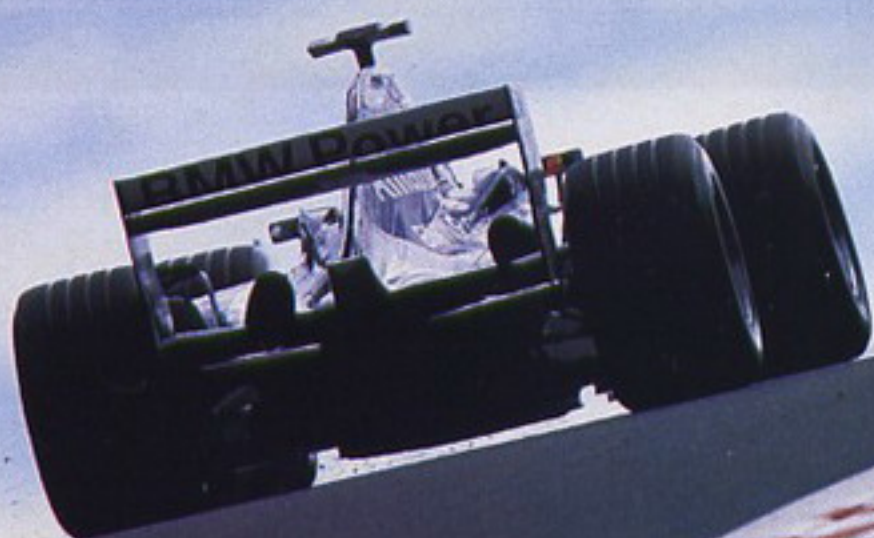
Y por lo general una pérdida de agarre acaba en salida de pista. La dinámica de Eau Rouge también influye en la relación geométrica entre los neumáticos y el asfalto, y en las cargas extra que crea la compresión causada por la hondonada.

Así, un compromiso necesario implica hacer el compuesto del neumático lo bastante duro para tomar cambios ultrarrápidos de dirección, endurecer la suspensión y elevar la altura sobre el suelo para evitar que el fondo toque demasiado. Cómo no, hay que equilibrar todo esto con una altura libre baja y una suspensión lo bastante sumisa para atacar todas las demás curvas. Fácil.

Bueno, pues no, y en eso está el reto de Eau Rouge. Pero aunque las normas 2005 con niveles limitados de apoyo han ayudado a los ingenieros, eliminando parte de la ciencia de abordar Eau Rouge, sus pendientes y compresiones aseguran que siga siendo de armas tomar.

"Los niveles de carga son enormes... Es como poner un Mini en el arco antivuelco"

Un coche 'ligero' en la cresta ciega de la salida es tan desafiante como el resto de Eau Rouge.



"Lo que no se ve por la tele es lo pronunciada que es la aproximación"

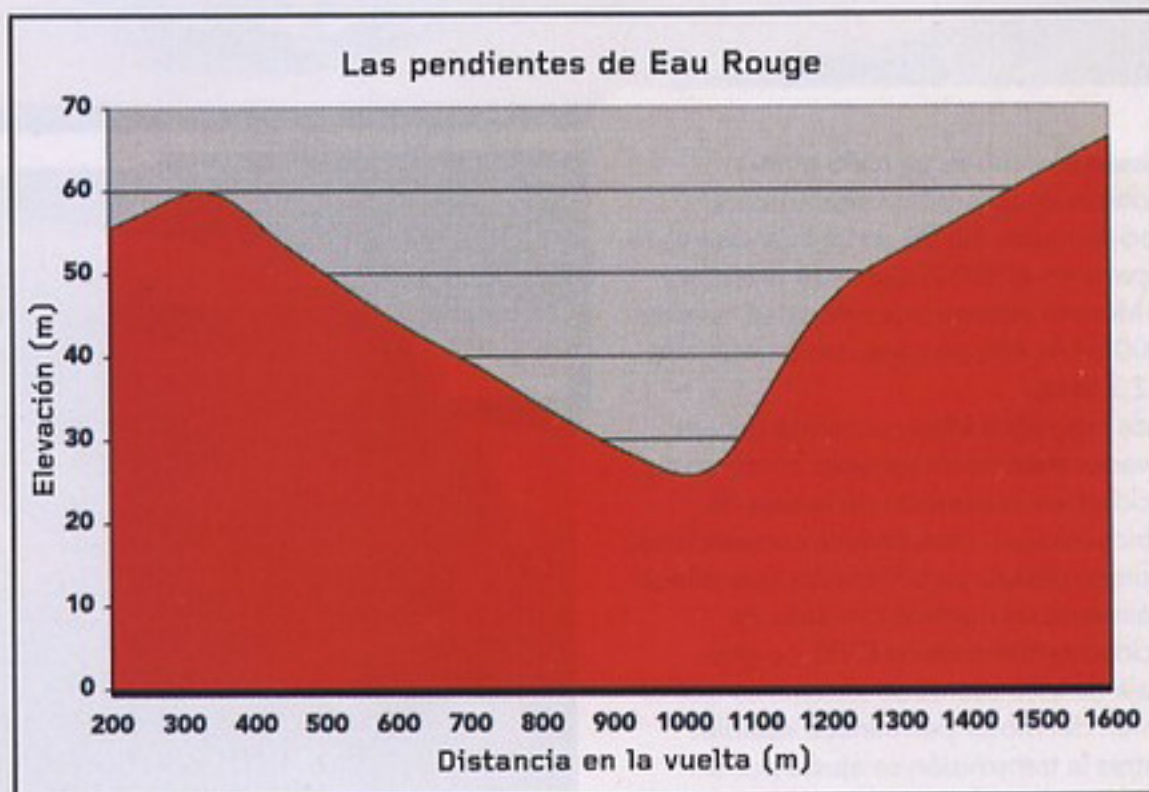
MARK WEBBER: El piloto



Aunque se da mucha importancia a si Eau Rouge se toma a fondo o no (y los datos muestran que los pilotos de Williams están con el pie en la tabla de principio a fin), lo que quizá se pasa por alto es la violencia absoluta de todo ello.

Eau Rouge es la única curva del calendario de F1 que puede compararse con una montaña rusa. Con una velocidad de aproximación de 310 km/h en una bajada del uno por 22, pronto se alcanzan los 317 km/h en su base.

Pero es el repentino cambio de pendiente (de un descenso del uno por 23 a una cuesta del uno por ocho) lo que realmente afecta no sólo al coche sino también al piloto. Su cuerpo es comprimido y sometido a importantes fuerzas G: 4,6 G laterales (hacia la



izquierda) como consecuencia del cambio de dirección, y menos 1,4 G verticales, lo que significa que el piloto queda clavado en el coche mientras éste sube por la cuesta. Esto repercute en la sensibilidad en el trasero que el piloto usa para 'notar' la pista, perdiéndola momentáneamente.

"Lo asombroso, y que no se ve por la tele, es lo pronunciada que es la aproximación", dice Mark Webber. "Esto es cuando empiezas a preparar el coche para la gran montaña rusa al fondo, antes

de tratar de llevar el coche un poco a la izquierda; luego es como tratar de trepar a una pared!". Como muestra el gráfico (arriba), con una subida de 25 metros después de la hondonada, menuda pared.

"Luego esperas a ser echado de la curva como un cañón", prosigue Webber. "Como es tan estrecha, es como tratar de enhebrar una aguja a alta velocidad, pero sus dos características esenciales son el cambio de pendiente y la cresta ciega. Negociarla es muy emocionante". **FO**

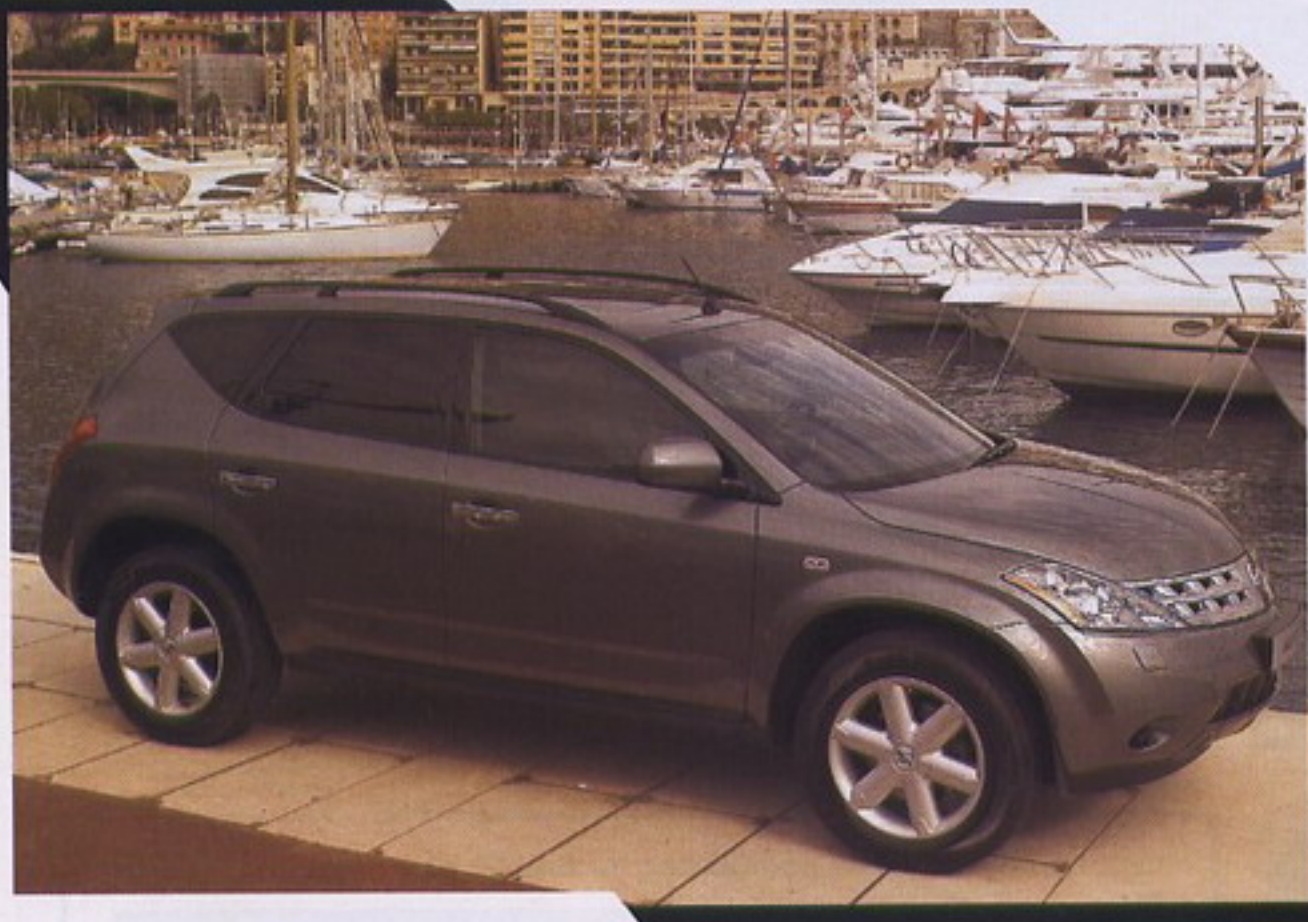


La sensación en el interior es de mucha amplitud para los pasajeros de las plazas posteriores, tanto a lo ancho como a lo largo. Los asientos posteriores se abaten con mucha facilidad y dejan un fondo plano, cómodo de utilizar.

NISSAN MURANO

UN TODO TERRENO AVANZADO

POR F A M



El Nissan Murano es un todo terreno disponible en una única versión con el conocido motor **3.5 V6 de 234 CV que ya se equipaba en el 350 Z**. Con este propulsor este Murano alcanza una **velocidad máxima de 200 km/h**, con un consumo combinado de **12,3 litros**.

El Nissan Murano es un todo terreno disponible en una única versión con el conocido motor 3.5 V6 de 234 CV que ya se equipaba en el 350 Z. Con este propulsor este Murano alcanza una velocidad máxima de 200 km/h, con un consumo combinado de 12,3 litros.

Este magnífico Murano cuenta con un innovador sistema de variador continuo de velocidad: en sustitución de la caja de cambios manual o automática convencional, el Murano equipa un ordenador que ofrece virtualmente un número ilimitado de velocidades (transmisión CVT). La gran ventaja de este avanzado sistema es que el régimen del motor permanece estable mientras la transmisión se ajusta por sí misma para atender a las necesidades de cada situación de la marcha.

Los pedales del Murano se desplazan para acercarlos o alejarlos del asiento. Con este sistema, según los responsables de Nissan, se hace innecesaria la regulación horizontal del volante. Y, efectivamente, no dispone de ella. Por lo demás, el Murano viene con una gran variedad de elementos de confort de serie, como la tapicería de piel, el climatizador automático, los muy cómodos asientos delanteros regulables eléctricamente, techo practicable eléctrico,



cristales oscurecidos en la zona posterior, llantas de 18 pulgadas, faros bi-xenon y control de crucero, así como el navegador tridimensional Birdview, un sistema de audio con siete altavoces Bose y cámara (en color) para ver la parte trasera del coche durante las maniobras de aparcamiento. La única opción es la de pintura metalizada.

Para finalizar, el Nissan Murano es un todo terreno muy agradable tanto por la ciudad, el autopista y por caminos de montaña (sobre todo con esta estupenda caja de cambios)

Teniendo en cuenta su competencia y su precio, el Murano es una muy buena oportunidad.



Este avanzado motor 4.4 de 8 cilindros en V de 4414cc y 32 válvulas fabricado inicialmente y exclusivamente para este modelo, desarrolla una potencia de 315 CV.

test

VOLVO XC 90 V8

POTENCIA Y SEGURIDAD

Fenomenal combinación de elevada potencia, buenas prestaciones y alta seguridad.

El fenomenal Volvo XC 90 V8 es una perfecta combinación de deportividad y conducción segura gracias, entre otros muchos detalles, a la configuración transversal del motor para conservar una amplia zona de deformación. Este avanzado motor 4.4 de 8 cilindros en V de 4414cc y 32 válvulas, fabricado inicialmente y exclusivamente para este modelo, que se distingue por ser compacto y muy ligero: el bloque motor y la culata están fundidos en aluminio desarrolla una potencia de 315 CV.

Las cifras de prestaciones son también impresionantes: acelera de 0 a 100 km/h en 7,3 segundos y alcanza una velocidad máxima limitada a 210 km/h, mientras que el consumo combinado se cifra en 13,3 litros a los 100 km.

También novedad en este V8 es la caja de cambios, una práctica transmisión automática



Volvo amplía su gama de 'todo caminos' con la versión más potente del XC90, con un exclusivo motor V8, asociado a una innovadora caja de cambios automática de seis velocidades

de seis velocidades de tipo Geartronic, lo que significa que también puede cambiarse manualmente, con lo que se consiguen las ventajas de una conducción urbana, más tranquila, en modo automático

o más divertida y dinámica, en modo manual.

Además, también se incorpora un tercer ingrediente, la tracción integral electrónica AWS, esta perfecta combinación de prestaciones y tecnología da

lugar a un rendimiento impecable, tanto por vía rápida, como por carreteras secundarias o caminos sin asfaltar. Robustez y aplomo en las curvas, junto con una eficaz entrega de potencia en todos los regímenes, así como el espectacular sonido del motor, transmiten al conductor una sensación de deportividad y placer de conducir.

Estéticamente no cambia con respecto a los demás modelos de la gama; mantiene sus características de interior con mandos cómodos y ergonómicos, lujoso acabado y la posibilidad de configurar este impresionante Volvo XC 90 V8 en tres filas de asientos y ofrecer así capacidad para 7 plazas.

En resumen, el nuevo XC90 V8 es una perfecta combinación de elevada potencia, buenas prestaciones y seguridad al más alto nivel.

Un fenómeno.



GP de ALEMANIA

Campeonato del Mundo

12ª prueba

Hockenheim 24.07.05

CRÓNICA

de Peter Windsor



Fernando perdió mucho tiempo en el primer parcial en calificación, pero en carrera rió el último.

Sexta de Alonso y primero de Button

El abandono de Kimi dio la victoria a Fernando y permitió subir por fin al podio a Jenson

Fernando Alonso tuvo que soltar ambas manos del volante en la vuelta de honor. Rubricaba así su sexto triunfo del año; es más, de nuevo, como en la anterior prueba disputada en Alemania un par de meses atrás, ganó por KO técnico de su máximo rival, Kimi Räikkönen. No hizo falta tanta presión como la desplegada por el español en el Nürburgring, pero el resultado fue el mismo: Kimi fuera. Otro que se benefició del abandono del finlandés fue Jenson Button, que se hizo aquí con su primer podio del año. El primero de verdad.

Su compañero en BAR-Honda, Takuma Sato, salió de los primeros a calificar (consecuencia de haber calado el motor en la parrilla de Silverstone). Cuando notó que su coche se mostraba sorprendentemente neutro –hasta un poco subvirador–, Taku supo que había un reglaje más rápido. Claro que la idea de sobreviraje de Sato es muy distinta de la de Button. Taku vive para el sobreviraje, para ese repentino y memorable momento en que, tras lanzar el BAR a una derecha de cuarta, la zaga da un latigazo fuera de la trazada. Siempre está listo para ese nanosegundo. Es la esencia de

lo que hace, la definición final de lo que significa ser piloto de F1 en 2005.

Eso sí, hay que recordar que la pista estaba verde y que, por tanto, el agarre era bajo. Aun así, se notaba que la temperatura había subido y soplaba un poco de viento. Las condiciones habían cambiado, y también el comportamiento del BAR-Honda. Tiró por las dos derechas rápidas –curvas que a Taku le encantan–, pero el coche era neutro. En las lentas, en la salida de las cuales puedes perder mucho tiempo en Hockenheim, le faltaba el nervio mostrado por la mañana, en los libres.

CAMPEONATO DE PILOTOS

tras 12 pruebas de 19

1	Fernando Alonso	87
2	Kimi Räikkönen	51
3	Michael Schumacher	47
4	Juan Pablo Montoya	34
5=	Rubens Barrichello	31
5=	Jarno Trulli	31
7	Giancarlo Fisichella	30
8	Ralf Schumacher	26
9	Nick Heidfeld	25
10	Mark Webber	22
11	David Coulthard	19
12	Jenson Button	15
13	Felipe Massa	8
14=	Tiago Monteiro	6
14=	Alexander Wurz	6
14=	Jacques Villeneuve	6
17	Narain Karthikeyan	5
18=	Christijan Albers	4
18=	Pedro de la Rosa	4
18=	Christian Klien	4
21	Patrick Friesacher	3
22	Vitantonio Liuzzi	1

CAMPEONATO DE CONSTRUCTORES

tras 12 pruebas de 19

1	Renault	117
2	McLaren-Mercedes	95
3	Ferrari	78
4	Toyota	57
5	Williams-BMW	47
6	Red Bull-Cosworth	24
7	BAR-Honda	15
8	Sauber-Petronas	14
9	Jordan-Toyota	11
10	Minardi-Cosworth	7

Sato es un buen tipo, así que hizo lo correcto: acabó su vuelta –una buena vuelta dadas las circunstancias (cuarta fila, por delante de los dos Toyota)– y pasó la información a través de Jock Clear a Jenson y sus ingenieros, Andrew Shovlin y Tristan Timmins. En el mismo momento en que Jenson se ponía el Hans y el casco, pequeños ajustes transformaban su coche de subvirador a neutro. Un poco más de alerón delantero; presiones algo más bajas en el tren delantero. No pasa siempre que el otro piloto del equipo te pase información al principio de la sesión. Debían aprovecharlo. Estaba claro que la pista había cambiado.

En su vuelta de calentamiento, Jenson fue muy rápido en los parciales de velocidad –montaba un nuevo motor Honda– pero se refrenó en las partes lentas, procurando no sobrecalentar los Michelin. Por tanto, se entregó a tope en la primera curva, frenando un metro más tarde y soltando los frenos antes, muy rápido en cuarta,

buscando una buena y limpia salida... cuando lo notó: la zaga se movía. Mimó el gas durante un instante, guiando el volante en lugar de forzarlo, esperando el momento de máxima carga para girar más y dar más gas. ¡Maldita seal! Había perdido una décima o así. El coche era demasiado nervioso. Tendría que modificar su planteamiento.

Después de eso, Jenson compuso una vuelta de calificación suave como la seda, o eso pareció desde fuera. Casi parecía como si sólo usara el peso de su cuerpo para empezar la curva, tan sutiles eran las transferencias de masas. Jenson estaba dando una vuelta de calificación a la altura de las mejores de Jarno Trulli, asimilando un grado de sobreviraje que para la mayoría de pilotos habría acarreado un susto en frenada en la horquilla o en la entrada de la izquierda en segunda marcha y peralte positivo cerca del final de la vuelta de Hockenheim. Jenson no. Ahora se acercaba al estadio, a esa derecha en cuarta con baches a la salida y su polvorienta escapatoria de hierba.

Viendo en el volante que hasta ahora sus parciales habían sido sólidos, una vocecita le dijo que no arriesgara en la entrada del ▶

“Jenson hizo una calificación a la altura de lo mejor de Jarno Trulli”

MÁS APUNTES

GP DE ALEMANIA: CALIFICACIÓN



¿Una mirada de inocencia calificada, Kimi?

KIMI LEVANTA MUCHO POLVO

Kimi Räikkönen acababa de completar la vuelta que le daría la pole. Quedaban dos pilotos por salir: Alonso y Montoya. En su vuelta de desaceleración, al tomar la primera curva, la Nord Kurve, Räikkönen salió largo y echó polvo sobre la trazada al volver a pista. Las cámaras de la señal internacional no captaron el susto, pero Thierry Tassin, ex piloto metido a comentarista, sí lo vio gracias a una cámara de la televisión belga situada en esa primera curva. Cuando más tarde Tassin le preguntó a Räikkönen por el incidente, el finlandés puso cara de avergonzado y reconoció el “error”.

Cuando Alonso, que ya había pasado por la Nord Kurve en su vuelta de calentamiento cuando Kimi tuvo el ‘despiste’, inició su vuelta lanzada, se vio desconcertado por el comportamiento poco preciso del Renault y perdió entre tres y cuatro décimas en las dos primeras curvas. Sólo fue 14º en el primer parcial. Dice mucho del potencial del Renault que Alonso saltara hasta la tercera plaza durante el resto de la vuelta. Eso le permitió colarse a Button en la salida y estar bien situado para reír el último cuando Räikkönen abandonó justo antes de mitad de carrera.

Maurice Hamilton



Tercero en parrilla, Alonso hizo una salida electrizante y se colocó segundo por detrás de Kimi en la primera curva; Schumi superó a Fisichella en aceleración y luego pasó a Button y se colocó tercero.

GP de ALEMANIA CRÓNICA GP



Un Jenson más duro y agresivo dio todo lo que tenía sin perder su suavidad característica.

estadio. ¡No la fastidies! Levantó su pie derecho, pisó con el izquierdo... y supo al instante que había sido demasiado conservador. Podría haber apurado un metro más. Como respuesta, y combinándolo con un uso perfecto de la dirección –no hay movimientos excesivos de volante en Jenson–, empezó a acariciar el gas y a pisar a fondo antes. Salió sobre los pianos. Manténlo recto, manténlo ligero... ¡Sí! Las imágenes a cámara lenta lo captaron a la perfección.

Marcó un 1m 14,759s: P1, con cuatro pilotos aún por salir. En el box de BAR, Taku se unió a los aplausos. En su vuelta de desaceleración, Jenson tuvo que reírse. Está claro que neutro para Taku es sobrevivir a tope para todos los demás...

Michael Schumacher fue apurado con sus Bridgestone opción. A Fernando Alonso le chocó el sobreviraje del Renault en las dos primeras curvas, perdió tres décimas allí... y casi las recuperó en el resto de la vuelta. Fue un reflejo de la vuelta de Jenson.

La de Räikkönen fue una vuelta de gran clase, especialmente cuando la zaga de su McLaren derrapó en mitad de la penúltima curva. En cambio, Juan Pablo Montoya, unos minutos después, reaccionó sólo a



Villeneuve se quedó sin asfalto cuando Monteiro le cortó el paso en una frenada.

MÁS APUNTES

GP DE
ALEMANIA:
CALIFICACIÓN



JPM acabó muy mal su vuelta de calificación.

JUAN LO ECHA POR TIERRA

Hasta que llegó a la última curva, fue una vuelta casi perfecta. Juan Pablo Montoya sabía que al menos iba a por la primera fila. En el último parcial, sólo cedía 0,09s a Kimi Räikkönen a pesar de cargar más gasolina. Pero, en lugar de contentarse con cerrar una primera fila 100% McLaren, JPM quería la ventaja psicológica de la pole frente a su compañero.

Algo probable cuando llegó a la Sud Kurve, una derecha de 150 km/h en dos partes. Montoya superó la primera parte, usando todo el piano, pero, al levantar brevemente para la segunda, la zaga derrapó y le relegó a la cola de la parrilla.

Al final de la tercera vuelta ya era noveno y se dispuso a ahorrar gasolina, clavado detrás de Giancarlo Fisichella. Cuando el Renault paró en la vuelta 23, Juan subió a tercero. A pesar de verse retrasado por un Toyota y un Williams en lucha directa, Montoya hizo lo suficiente para desbancar a Fisi tras su primera parada. Otro largo relevo antes de su segundo y último pit stop le colocó segundo. En el podio, Montoya pensaba que, de no ser por su error en la Sud Kurve, podría y debería haber sumado su segunda victoria consecutiva.

Maurice Hamilton

base de reflejos. Da gas. ¡La zaga se va! ¡Levanta! ¡Demasiado tarde!

De modo que Jenson inició el GP de Alemania desde la primera fila, una posición que desafiaba la ventaja de que hacían alarde los equipos McLaren y Renault, y realizaba el regreso de BAR-Honda a la posición de mejor de los demás.

Antes de la carrera, en el briefing de pilotos, se dejó claro que la raya blanca en el exterior de la primera curva era verboten. Cualquiera que alargara a propósito el viraje sería penalizado; sólo se permitiría que el exceso de asfalto entrara

“La de Räikkönen fue una vuelta de gran clase, sobre todo cuando su McLaren derrapó”

en juego en una maniobra evasiva.

Jenson pensó de manera lógica al acelerar en la salida, pero no lateralmente. Pensándolo ahora, era previsible que Michael tuviera la situación solucionada. Estaba en la parte limpia de la parrilla (P5), de modo que confiaba al menos en llegar a emparejarse con Giancarlo Fisichella (P4) y quizá con Jenson al tomar la primera curva. Michael sacudiría un poco el volante, haría que pareciera que eludía un susto, pero en realidad elegiría una trayectoria que le llevaría muy al exterior. Misión cumplida.

No hay nada malo en eso, digo yo; en F1, si puedes, te sales con la tuya –como ha hecho BAR– pero eso no es lo que se llama

jugar limpio. En resumidas cuentas, la próxima vez Jenson se lo esperará y estará preparado. En esta ocasión, Michael llevaba ventaja en la aceleración hacia la segunda curva. Así quedó definida la carrera de Jenson.

Definida cronológicamente, porque no estuvo en disposición de defender el segundo puesto de Montoya para cuando al final halló el modo de pasar a Michael (a dos tercios de distancia). Y definida de otro modo, también, ya que éste fue un Jenson más avispado, más agresivo que el que hemos visto en carreras pasadas, especialmente contra Michael. No hubo intentos vanos, no hubo acoso. Jenson se mantuvo ahí, listo, y luego saltó a la yugular (en este caso, en la apurada de frenada para la segunda horquilla). Algo que hizo mucho por compensar esos momentos del pasado en que Michael se quitaba a Jenson de en medio como si fuera una mosca entrometida.

Kimi perdió una fácil victoria (una tuerca suelta en el sistema hidráulico); Taku embistió a Fisi en la primera vuelta (cuando el italiano redujo la marcha de repente en



Una actuación realista: Alonso se conformaba con el segundo hasta que Kimi le entregó el triunfo.

MÁS APUNTES

GP DE ALEMANIA VTA. 36



Volver a boxes de esta guisa no augura nada bueno.

UN TÍTULO CUESTA ARRIBA

Estaba cantado. El McLaren-Mercedes era el coche más rápido y Kimi Räikkönen lo demostraba. Desde la pole, repelió a Fernando Alonso y luego se puso a forjar un liderato que nunca pareció pudiera ser disputado. Tras cinco vueltas, la diferencia era de 2,6s; en la 15, 6,3s y, cinco vueltas más tarde, Räikkönen fue el primero y único en rodar en 1m 14s. Cuando paró en la vuelta 25, Alonso ya lo había hecho y Kimi se reincorporó con 11,8s de ventaja. Hasta podía permitirse levantar el pie. Pero, al empezar la vuelta 36, la diferencia se había reducido a 9,6s, y sólo el Renault la iba a completar.

Räikkönen se quedó tirado cuando falló una válvula de descarga del sistema hidráulico, dejándole sin marchas. Era la quinta vez que no cruzaba la meta en Hockenheim, pero en esta ocasión el abandono perjudicó además seriamente sus posibilidades en el campeonato.

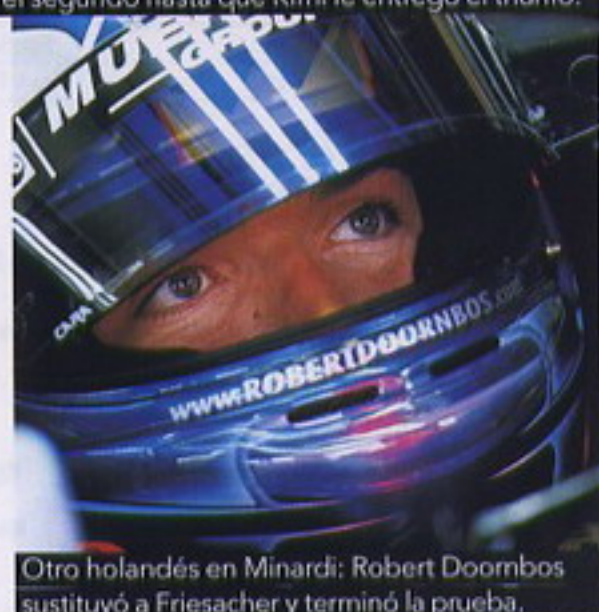
"¿Qué puedo decir", masculló el finlandés. "Abandonar una carrera siempre es fatal, pero hacerlo cuando eres primero es aún peor. Todavía tengo posibilidades matemáticas para ganar el título, pero se está poniendo difícil".

Maurice Hamilton

plena aceleración, seguramente en previsión de un incidente separado); así que ahí estaba Jenson, acabando por delante de uno de los Renault, por delante de Michael y muy por delante de todos los demás. No sólo era éste su primer podio oficial del año; también fue una carrera tan buena como la que más entre las que ha corrido nunca Jenson Button.

Por delante de él, Alonso pasó como una flecha junto al McLaren número 9 detenido en la pista y siguió adelante para alzarse con su sexta victoria en 12 carreras.

¿Está claro? Casi. **FO**



Otro holandés en Minardi: Robert Doornbos sustituyó a Friesacher y terminó la prueba.



Dos hombres exultantes en el podio; uno ganó otra carrera y el otro subió, ahora sí, al podio.

GP de ALEMANIA

ESTADÍSTICAS

Todos los datos 12ª prueba



¿Lo sabías?

Kimi Räikkönen no ha terminado ninguno de sus cinco GP de Alemania. Fue la primera vez que Montoya, Alonso y Button (zda.) subían juntos al podio. El público consumió más de 85.000 litros de cerveza y 125.000 salchichas.

PARRILLA DE SALIDA

TIEMPOS DE CALIFICACIÓN	VUELTA PRIMER PIT STOP	POSICIÓN PILOTO EN PARRILLA
1m 14,320s	25	Kimi Räikkönen
1m 14,759s	20	Jenson Button
1m 14,904s	22	Fernando Alonso
1m 14,927s	23	Giancarlo Fisichella
1m 15,006s	22	Michael Schumacher
1m 15,070s	1	Mark Webber
1m 15,403s	15	Nick Heidfeld
1m 15,501s	1	Takuma Sato
1m 15,532s	1	Jarno Trulli
1m 15,635s	19	Christian Klien
1m 15,679s	20	David Coulthard
1m 15,689s	25	Ralf Schumacher
1m 16,009s	19	Felipe Massa
1m 16,012s	4	Jacques Villeneuve
1m 16,230s	26	Rubens Barrichello
1m 17,519s	19	Christijan Albers
1m 18,313s	4	Robert Doornbos
1m 18,599s	14	Tiago Monteiro
sin tiempo	16	Narain Karthikeyan
sin tiempo	27	Juan Pablo Montoya

CLASIFICACIÓN

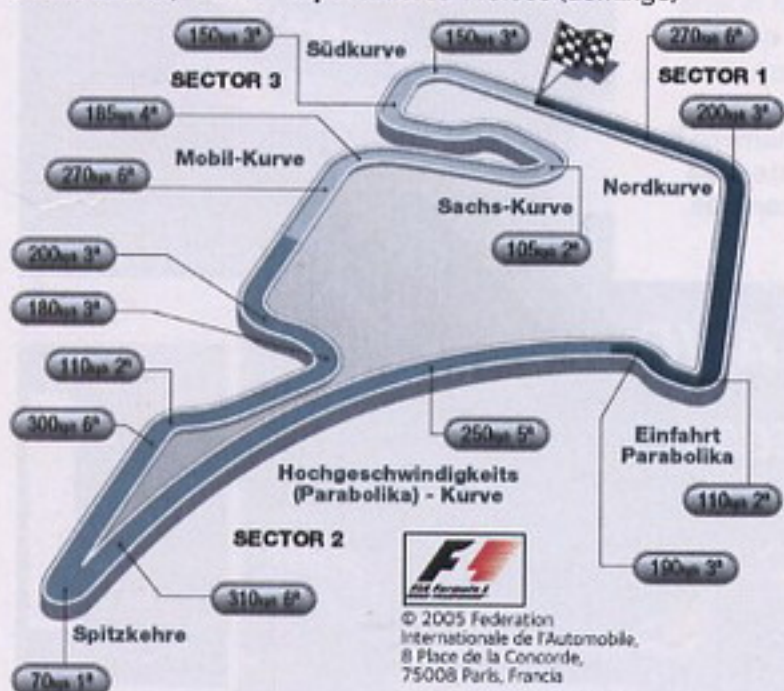
POSICIÓN FINAL PILOTO	POSICIÓN PRIMERA VUELTA	TIEMPO TOTAL CARRERA
1	2	1h 26m 28,599s
2	11	+22,569s
3	4	+24,422s
4	8	+50,587s
5	3	+51,690s
6	10	+52,242s
7	6	+52,700s
8	7	+56,570s
9	9	+69,818s
10	13	+1 vuelta
11	5	+1 vuelta
12	18	+1 vuelta
13	12	+2 vueltas
14	19	+3 vuelta/R motor
15	15	+3 vueltas
16	16	+3 vueltas
17	17	+3 vueltas
18	14	+4 vueltas
19	14	+4 vueltas
20	20	CAUSA DEL ABANDONO
20	20	Mark Webber Williams-BMW FW27 (Michelin) distancia insuf. - 55 vueltas
20	1	Kimi Räikkönen McLaren-Mercedes MP4-20 (Michelin) sist. hidráulico - 35 vueltas

HOCKENHEIMRING

Fecha 24 de julio de 2005 Tiempo Cálido, nublado 23°

Temperatura del asfalto 31° Vueltas 67

Distancia 306,458 km Espectadores 113.000 (domingo)



HOCKENHEIM

Longitud circuito: 4,574 km

VUELTA A VUELTA

VUELTA 1 Montoya remonta desde la última plaza aprovechando los incidentes en la primera vuelta. Räikkönen líder seguido de Alonso, Schumi, Button, Heidfeld, Coulthard y Massa. Sato, Trulli y Webber a boxes.
VUELTA 2 Montoya adelanta a Ralf.
VUELTA 3 Montoya adelanta a Klien.
VUELTA 22 Alonso y Schumi paran.
VUELTA 24 Kimi marca la vuelta rápida.
VUELTA 25 Räikkönen para.
VUELTA 29 Kimi líder seguido de Alonso, Schumi, Button y Montoya.

VUELTA 36 Räikkönen reduce la marcha y se queda tirado. Alonso líder seguido de Schumi a 25,7s, Button y Montoya.
VUELTA 45 Button se coloca segundo adelantando a Schumi.
VUELTA 46 Segunda parada de Button.
VUELTA 47 Alonso para y sigue líder.
VUELTA 49 Segunda parada de Schumi.
VUELTA 56 Montoya para y sale segundo, por delante de Button.
VUELTA 66 Fisichella adelanta a Schumi en la horquilla y se coloca cuarto.
VUELTA 67 Alonso cruza la meta.

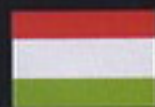
VELOCIDADES Y PARADAS

Vuelta rápida Kimi Räikkönen 1m 14,873s en la vta. 24 (219,924 km/h)
Más rápido en punto de medición Juan Pablo Montoya 341,0 km/h
Más lento en punto de medición Mark Webber 314,0 km/h
Pit stop más rápido Jarno Trulli 19,772s
Pit stop más lento Mark Webber 12m 45,414s

GP DISPUTADOS

	AUS	MAL	SAN MARINO	ESPAÑA	MOMBAI	EUROPA	CANADA	EE. UU.	FRANCIA	G. BREITENBURG	ALEMANIA	HUNGRÍA	TURQUÍA	ITALIA	BELGICA	BRASIL	JAPÓN	CHINA
Michael Schumacher	R	7	R	2	R	7	5	2	1	3	6	5						
Rubens Barrichello	2	R	9	R	9	8	3	3	2	9	7	10						
Jenson Button	11	R	R	D	E	X	E	X	10	R	N	S	4	5	3			
Takuma Sato	14	-	R	D	E	X	E	X	12	R	N	S	11	16	12			
Anthony Davidson	-	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fernando Alonso	3	1	1	1	2	4	1	R	N	S	1	2	1					
Giancarlo Fisichella	1	R	R	R	5	12	6	R	N	S	6	4	4					
Mark Webber	5	R	6	7	6	3	R	5	N	S	12	11	R					
Nick Heidfeld	R	3	R	6	10	2	2	R	N	S	14	12	11					
Kimi Räikkönen	8	9	3	R	1	1	11	1	N	S	2	3	R					
Juan Pablo Montoya	6	4	-	-	7	5	7	E	X	N	S	R	1	2				
Pedro de la Rosa	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Alexander Wurz	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jacques Villeneuve	13	R	11	4	R	11	13	9	N	S	8	14	15					
Felipe Massa	10	10	7	10	11	9	14	4	N	S	R	10	8					
David Coulthard	4	6	8	11	8	R	4	7	N	S	10	13	7					
Christian Klien	7	8	R	-	-	-	-	8	N	S	R	15	9					
Vitantonio Liuzzi	-	-	-	8	R	R	9	-	-	-	-	-	-					
Jarno Trulli	9	2	2	5	3	10	8	R	N	S	5	9	14					
Ralf Schumacher	12	5	4	9	4	6	R	6	N	S	7	8	6					
Tiago Monteiro	16	12	10	13	12	13	15	10	3	13	17	17						
Narain Karthikeyan	15	11	R	12	13	R	16	R	4	15	R	16						
Christijan Albers	R	13	13	R	R	14	17	11	5	R	18	13						
Patrick Friesacher	17	R	12	R	R	R	18	R	6	R	19							
Robert Doornbos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18						

LEYENDA: R Retirado/DC Descalificado/EX Excluido/NS No salido



Por fin: Ferrari vuelve a competir

Es más, seguramente a Michael le gustó tener un equipo con el que bregar en igualdad



Schumi y Kimi lucharon gran parte de la prueba, pero el McLaren prevaleció en el relevo central.

Kimi Räikkönen pronto dejó atrás Hockenheim. Una rápida salida del circuito, un CD en el estereo, un DVD antes de acostarse. La mañana siguiente, ya en Suiza, ya pensaba en Hungría, deseando pilotar de nuevo el coche más rápido en F1. Olviden los problemas que tal vez le hayan costado 44 puntos este año. De Kimi no van a haber quejas. Es un equipo. Pasemos al punto siguiente.

A Hungría.

Lo próximo era no pensar siquiera en Juan Pablo Montoya. Había estado diciendo

cosas como: "En Silverstone vencí a Kimi" y "El campeonato se acabó; ahora Kimi y yo luchamos para acabar segundos", pero nada de eso era importante. Lo importante era que Juan estaba en perfecto estado para Hungría. Tendría un gran coche y un gran puesto para salir a calificar (el penúltimo). Lo que no fuera la pole y una perfecta estrategia de carrera (neumáticos-gasolina) sería una mala actuación.

Saliendo el primero como salía, Kimi también sabía que su carrera estaría definida por su carga de combustible en calificación.

Para partir desde la segunda fila, mínimo, Kimi tendría que llevar no más de 12 vueltas de ExxonMobil, unos 33 kg. El suyo tendría que ser el coche más ligero del pelotón. En cuyo caso, tendría que compensarlo con un segundo relevo muy largo, 26 vueltas.

Al final, el 1m 20,891s de Kimi el sábado casi bastó para colocarle tercero. A pesar de lo polvoriento de la pista a las 13.02, el Toyota de Jarno Trulli –que salió a las 13.13 (séptimo, para ser exacto, con unos 40 kg de Esso a bordo)– lo superó apenas por la mínima. Ambas vueltas fueron casi

perfectas. La zaga del MP4-20 estaba un poco fuera de trayectoria cuando Kimi salió de la última curva, pero perdió poca o ninguna velocidad con el susto. El señor de las trazadas rectas en plena y clínica forma. Su vuelta estableció la referencia cuando la mayoría ni siquiera había acabado de comer.

Por su parte, Michael Schumacher se vio gratamente sorprendido por los niveles de agarre del Ferrari desde el momento en que salió a pista el viernes por primera vez. Hacía calor -mucho (36°)- y Bridgestone, como Michelin, usaba compuestos relativamente blandos en un circuito que no castiga mucho los neumáticos. Ampollas, sí; desgaste, no muy malo. Una avería del alternador en los libres del sábado no ayudó a Michael en su preparación -volvió a boxes subido a la plataforma, con su coche-, pero había suficiente esperanza en Ferrari como para que por fin se hablara de la pole. Michael optó por unos 45 kg de Shell.

Aunque parezca mentira, Ferrari podría haber cargado mucho más peso, lo que dice mucho del nuevo compuesto Bridgestone. En su primera vuelta de pole del año, Michael le sacó 0,9s al resto, y nada menos que 0,6s en el segundo sector, donde los cambios de dirección lo son todo.

“La pole perfecta habría que ganarla por una décima. Al final, Ferrari se engañó a sí misma”

Claro que, en estos tiempos de cargas de combustible de carrera, la pole perfecta habría que ganarla por una décima. Al final, Ferrari se engañó a sí misma.

Sobre este decorado, y en esta ocasión maximizando su penúltima plaza en el orden de calificación, Juan Pablo se colocó en la parte lenta de la primera fila. Sus 64 kg de combustible (dos paradas) le cogieron un poco desprevenido en las dos primeras curvas, tras lo cual entró en modo de cruce y se olvidó de la pole. Estaba por delante de Kimi y bastante seguro de no perder de vista a Michael. Su trabajo ya estaba hecho, como quien dice.

¿Renault? A diferencia de Juan, Fernando Alonso y Giancarlo Fisichella optaron por el Michelin principal (duro) y gasolina para dos paradas, y, en esta clase de circuito, ahí está la diferencia palpable entre el McLaren y el Renault. El viernes, el índice de desgaste ▷

CAMPEONATO DE PILOTOS

tras 13 pruebas de 19

1	Fernando Alonso	87
2	Kimi Räikkönen	61
3	Michael Schumacher	55
4	Jarno Trulli	36
5	Juan Pablo Montoya	34
6	Ralf Schumacher	32
7	Rubens Barrichello	31
8	Giancarlo Fisichella	30
9	Nick Heidfeld	28
10	Mark Webber	24
11=	Jenson Button	19
11=	David Coulthard	19
13	Felipe Massa	8
14=	Tiago Monteiro	6
14=	Alex Wurz	6
14=	Jacques Villeneuve	6
17	Narain Karthikeyan	5
18=	Christijan Albers	4
18=	Pedro de la Rosa	4
18=	Christian Klien	4
21	Patrick Friesacher	3
22=	Vitantonio Liuzzi	1
22=	Takuma Sato	1

CAMPEONATO DE CONSTRUCTORES

tras 13 pruebas de 19

1	Renault	117
2	McLaren-Mercedes	105
3	Ferrari	86
4	Toyota	68
5	Williams-BMW	52
6	Red Bull-Cosworth	24
7	BAR-Honda	20
8	Sauber-Petronas	14
9	Jordan-Toyota	11
10	Minardi-Cosworth	7

MÁS APUNTES

GP DE HUNGRÍA, PRIMERA VUELTA

La carrera de Alonso quedó comprometida en la salida.

RALF VUELVE A JUGAR DURO

Al final de una vuelta inusualmente irregular, Fernando Alonso salió largo de la última curva en calificación. Con las cuatro ruedas en la hierba, el líder del campeonato perdió un par de décimas, suficientes para relegarle de un puesto potencial en primera fila a la sexta plaza. Las repercusiones serían enormes.

En lugar de disfrutar de una aceleración limpia hacia la primera curva, Alonso se encontró dándose empujones con los Toyota. “Me sorprendió mucho la cantidad de movimientos que hacía Ralf [Schumacher]”, dijo. “No me dejó nada de sitio y golpeó mi alerón delantero; estaba subido del todo al piano, casi en la hierba. Cuando el alerón se soltó [más adelante en la vuelta], eso causó bastantes daños en el coche. Paré a cambiar el morro y después me limité a correr para obtener una buena posición de calificación en Turquía”.

Los desperfectos pusieron por las nubes la temperatura del motor y obligaron a Renault a pedirle a Alonso que redujera el régimen. Además, los cálculos mostraron que había perdido un 7% del apoyo aerodinámico total, algo crucial en esta pista. Alonso acabó 11º y no puntuó por segunda vez este año (sin contar Indy).

Maurice Hamilton



Mientras Michael encara la curva en cabeza, Ralf llega colado y se dispone a cerrar a Alonso.

GP de HUNGRÍA

CRÓNICA GP



El trenecito detrás de Trulli no fue tan largo como de costumbre, aunque tenía el difusor dañado.

de Renault con los neumáticos más blandos seguía siendo inquietantemente elevado, a pesar de las mejoras hechas desde Mónaco en la tracción del R25. BAR-Honda hizo la misma (e incorrecta) elección, pero, en cambio, Toyota (tres paradas) y Williams-BMW (dos paradas) montaron los Michelin blandos y eso les favoreció. Con la goma depositada el domingo, seguramente Renault y BAR habrían ido bien con los neumáticos más blandos, pero así es el carácter de Hungría. La pista 'evoluciona',

“Juan se lo miraba de cerca, seguro de que, a la larga, su carga de gasolina le daría la victoria”

Esta vez fue el McLaren de Juan Pablo el que no acabó; un semieje lo dejó tirado en la vuelta 41.



como extrañamente le gusta decir a la gente de la F1.

Veinticinco minutos antes de la salida, Juan Pablo, llaneando hacia la primera fila, chocó contra un generador de BAR en el puesto de parrilla de Button. Tal vez, desde donde Juan iba sentado, no se lo veía; tal vez el piloto no miraba. Desde luego, tenía espacio a su izquierda—ni Rubens Barrichello ni Fernando se habían colocado aún en la

MÁS APUNTES

GP DE HUNGRÍA, PREPARRILLA

Reparaciones de emergencia en plena preparrilla.

MONTOYA LA VUELVE A LIAR

Tras pecar de entusiasta en la calificación el fin de semana anterior, Juan Pablo Montoya se mostró prudente en Hungría cuando, al darse cuenta de que no podría batir la pole de Schumacher, se centró en completar una vuelta sin errores y partir en primera fila. Lástima que no pusiera el mismo cuidado a la hora de colocarse en la preparrilla 24 horas más tarde.

Cuando se abría paso hacia la primera fila, con el motor apagado pero rodando a 55 km/h, Montoya aplastó un generador colocado en el interior del puesto en parrilla de Jenson Button. La parte delantera del McLaren dio un salto, dañando el deflector lateral y otros apéndices al caer al suelo. El equipo tuvo que ponerse a reparar todos los daños visibles.

Juan afirmó que el generador apareció de la nada, como si de repente lo hubieran puesto en su camino. (*Un periodista de F1 Racing, situado en la parrilla y testigo del accidente, puede confirmar que no fue así, N. de la R.*). Alastair Gibson, jefe de mecánicos de BAR, vio las cuatro ruedas del McLaren en el aire antes de que el coche volviera a caer sobre la pista. Fue un accidente estúpido.

Maurice Hamilton

preparrilla—y, sin duda, no le hizo ningún bien al McLaren. En el caos posterior, Juan decidió que había que cambiar su visera. Lo que sea, con tal de distraerse.

En cabeza, la salida fue limpia; donde se calificaron los Renault con sus neumáticos duros, hubo la confusión habitual en la primera curva. Fernando quedó fuera de juego casi en cuanto empezó la carrera.

Michael convirtió su pole en un liderato rotundo. Al principio, Juan era segundo, pero en la primera vuelta dejó pasar a Kimi, que había desbancado a Jarno. Era Kimi contra Michael pero siempre, en la sombra, Juan se lo miraba muy de cerca, seguro de que, a la larga, su carga de combustible le daría la victoria.

Al principio de la carrera, el agarre del Ferrari sorprendió gratamente a Michael. Sin tirar demasiado podía cerrarle todas las puertas a Kimi y sacar una diferencia segura en la salida de la última curva. La sorpresa dejó paso a la confianza en la vuelta 11, cuando Kimi paró a repostar. ¡El Ferrari era más pesado!

Juan se colocó en cabeza por primera vez cuando Michael paró en la vuelta 15, pero,



A medida que el agarre abandonaba al Ferrari de Michael, hasta Ralf se le acercó con su Toyota.



Al final, el margen de victoria de Kimi fue de 35s sobre Schumi; su carrera fue de lo más brillante.

MÁS APUNTES

GP DE HUNGRÍA, PRIMERA VUELTA



Klien sale por los aires tras tocarse con un Sauber.

RED BULL PUEDE VOLAR

Como personal clave de Red Bull cruzó la frontera desde Austria, el GP de Hungría era una carrera importante para el equipo, pero al final resultó muy corta.

Christian Klien, que partía 11º, se encontró en el aire cuando su rueda trasera derecha pasó sobre la delantera izquierda del Sauber de Villeneuve en la primera curva. El Red Bull volcó y aterrizó sobre lo que quedaba de sus ruedas.

"Todo sucedió muy rápido", dijo Klien. "Aterricé sobre las cuatro ruedas y afortunadamente no pasó nada, pero no fue una buena sensación. Es una lástima, pues creo que teníamos una buena estrategia para la carrera".

Como siempre, David Coulthard evitó el caos en la primera curva, pero ahí terminó su suerte. Alonso rodaba varios coches por delante arrastrando el morro por el suelo. Al final, se desprendió en la recta a 260 km/h hacia la curva 12, salió volando y cayó en la pista. Al menos tres pilotos lo esquivaron, pero Coulthard se lo tragó.

"No vi nada hasta que ya era tarde", explicó Coulthard. "Tuve el tiempo justo de reaccionar, pero no el suficiente para apartarme. La verdad es que tuve suerte de no sufrir un accidente más grave. Acabar así es frustrante, porque también implica una mala calificación para la próxima".

Maurice Hamilton

cuando Juan hizo lo propio en la 25, Michael y Kimi volvían a estar primeros y en dura pugna. Kimi notaba que tenía más agarre y por tanto más ases en la manga. Michael sabía que por encima de todo era crucial mantenerse en cabeza. Aunque sus Bridgestones perdieran agarre a medida que avanzara la carrera —como se temía—, aún podía ganar su batalla, ya que no la carrera, si no le daba a

Kimi ninguna oportunidad de pasar. El pilotaje sin errores de Michael en un coche cada vez más nervioso sólo era igualado por la constante perfección de Kimi. La presión era exquisita.

Pero a Michael le faltó una vuelta. Paró por segunda vez en la 36, tras un relevo de 21 giros. En cambio, el relevo de 26 vueltas de Kimi le llevó hasta la 37. Y sólo repostó 30 kg de gasolina; el Ferrari cargó el doble esta vez. Kimi estaba en cabeza y, rodando más ligero, se escapó rápidamente. Y los Bridgestone de Michael empezaron a venirse abajo.

Con pista libre, Kimi dio el 100%. Michael no había dejado a Kimi bajar de 1m 22s en esa segunda fase; pero ahora, presionando

Flanqueado por los Schumacher, Kimi cortó por lo sano en Hungría; es más, Alonso no puntuó.



"Después, tras una larga carrera, Michael sonrió en dirección a Kimi"

a Juan, Kimi era un segundo por vuelta más veloz. Su juicio de la posición era perfecto.

¿Podría Kimi haber ganado? Lo habría intentado, seguro; pero nunca lo sabremos. En la vuelta 41, a unas seis de su segundo pit stop, el semieje izquierdo del McLaren de Juan se rompió. Nadie osó preguntar si de algún modo esto estaba relacionado con la gresca en la parrilla.

Después, con los ojos hundidos tras una larga carrera en uno de los circuitos más físicos, en la que ya era una temporada dura, con un coche que había perdido cada vez más agarre, en un día de lo más caluroso, Michael sonrió en dirección a Kimi. Sí, hubo respeto en el gesto; y alivio. No había habido victoria en este día en Hungría, pero al menos había estado ahí, luchando en cabeza.

Luchando con Kimi. **FO**

GP de HUNGRÍA

ESTADÍSTICAS

Todos los datos 13ª prueba



¿Lo sabías?

Ralf Schumacher siempre ha finalizado el GP de Hungría, pero ésta fue apenas su segunda visita al podio en el Hungaroring. El año pasado, Ferrari sentenció el título de constructores aquí. Este año es tercera, sólo 18 puntos por delante de Toyota.

PARRILLA DE SALIDA

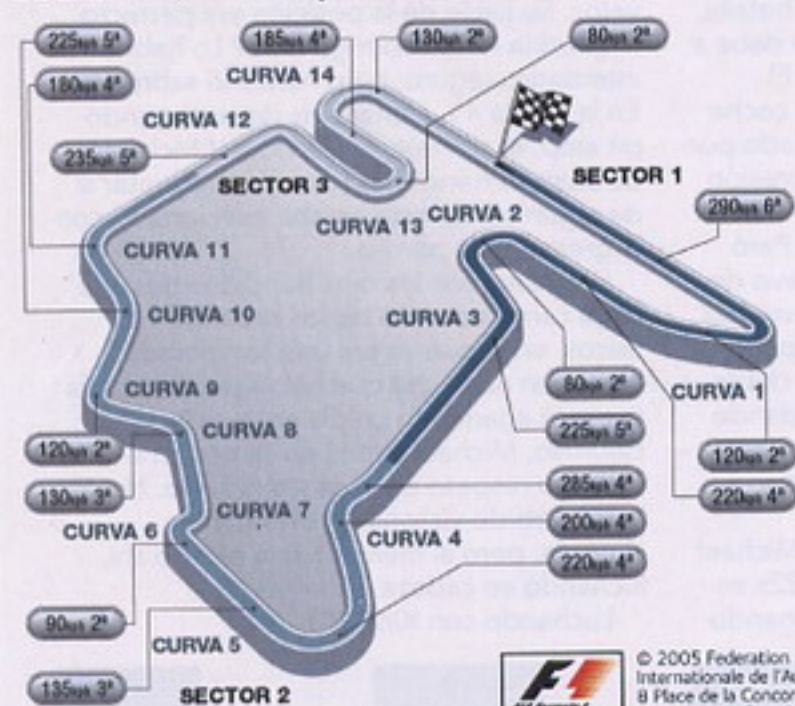
TIEMPOS DE CALIFICACIÓN	VUELTA PRIMER PIT STOP	POSICIÓN PILOTO EN PARRILLA
1m 19,882s	15	Michael Schumacher
1m 20,779s	22	Juan Pablo Montoya
1m 20,839s	13	Jarno Trulli
1m 20,891s	11	Kimi Räikkönen
1m 20,964s	15	Ralf Schumacher
1m 21,141s	1	Fernando Alonso
1m 21,158s	1	Rubens Barrichello
1m 21,302s	23	Jenson Button
1m 21,333s	23	Giancarlo Fisichella
1m 21,787s	21	Takuma Sato
1m 21,937s	-	Christian Klien
1m 22,086s	27	Nick Heidfeld
1m 22,279s	-	David Coulthard
1m 22,565s	25	Felipe Massa
1m 22,866s	27	Jacques Villeneuve
1m 23,495s	29	Mark Webber
1m 24,443s	18	Narain Karthikeyan
1m 25,057s	15	Christijan Albers
1m 25,484s	17	Robert Doornbos
sin tiempo	1	Tiago Monteiro

CLASIFICACIÓN

POSICIÓN FINAL PILOTO	POSICIÓN PRIMERA VUELTA	TIEMPO TOTAL CARRERA
1 ← Kimi Räikkönen McLaren-Mercedes MP4-20 (Michelin)	2	1h 37m 25,552s
2 ← Michael Schumacher Ferrari F2005 (Bridgestone)	1	+35,581s
3 ← Ralf Schumacher Toyota TF105 (Michelin)	5	+36,129s
4 ← Jarno Trulli Toyota TF105 (Michelin)	4	+54,221s
5 ← Jenson Button BAR-Honda 007 (Michelin)	6	+58,832s
6 ← Nick Heidfeld Williams-BMW FW27 (Michelin)	8	+68,375s
7 ← Mark Webber Williams-BMW FW27 (Michelin)	12	+1 vuelta
8 ← Takuma Sato BAR-Honda 007 (Michelin)	7	+1 vuelta
9 ← Giancarlo Fisichella Renault R25 (Michelin)	9	+1 vuelta
10 ← Rubens Barrichello Ferrari F2005 (Bridgestone)	17	+1 vuelta
11 ← Fernando Alonso Renault R25 (Michelin)	16	+1 vuelta
12 ← Narain Karthikeyan Jordan-Toyota EJ15 (Bridgestone)	13	+3 vueltas
13 ← Tiago Monteiro Jordan-Toyota EJ15 (Bridgestone)	18	+4 vueltas
14 ← Felipe Massa Sauber-Petronas C24 (Michelin)	10	+7 vueltas
NO CLASIFICADOS CAUSA DEL ABANDONO		
Christijan Albers Minardi-Cosworth P505 (Bridgestone)	14	distancia insuf. - 59 vueltas
Jacques Villeneuve Sauber-Petronas C24 (Michelin)	11	sist. eléctrico - 56 vueltas
Juan Pablo Montoya McLaren-Mercedes MP4-20 (Michelin)	3	palier - 41 vueltas
Robert Doornbos Minardi-Cosworth P505 (Bridgestone)	15	sist. hidráulico - 26 vueltas
Christian Klien Red Bull-Cosworth RB1 (Michelin)	-	accidente - 0 vueltas
David Coulthard Red Bull-Cosworth RB1 (Michelin)	-	accidente - 0 vueltas

HUNGARORING

Fecha 31 de julio de 2005 **Tiempo** Cálido, soleado 34°
Temperatura del asfalto 45° **Vueltas** 70
Distancia 306,663 km **Espectadores** 145.000 (tres días)



© 2005 Federation Internationale de l'Automobile, 8 Place de la Concorde, 75008 Paris, Francia

HUNGARORING
Longitud circuito: 4,381 km

VUELTA A VUELTA

VUELTA 1 Alonso, Barrichello, Trulli, Albers y Monteiro sufren toques diversos en la primera curva. Klien vuelca al topar con el Sauber de Villeneuve. Más adelante, se desprende el morro de Alonso. Coulthard lo golpea y se sale con la suspensión rota. Schumi lider seguido de Räikkönen, Montoya y Trulli
VUELTA 11 Räikkönen para. Montoya segundo, a 9,6s de Schumi
VUELTA 15 Schumi para y sale segundo detrás de Montoya
VUELTA 22 Montoya para y sale tercero

VUELTA 30 Schumi lider con Kimi a 0,6s, seguidos de Montoya y Ralf
VUELTA 36 Schumi para
VUELTA 37 Kimi para, repostada poco y sale segundo, por delante de Schumi
VUELTA 40 Kimi marca la vuelta rápida
VUELTA 41 Montoya, lider, reduce la marcha y abandona en boxes
VUELTA 48 Räikkönen para y sale lider, sin perder la posición
VUELTA 57 Schumi para y sale segundo. Ralf se acerca a su hermano
VUELTA 67 Räikkönen cruza la meta

VELOCIDADES Y PARADAS

Vuelta rápida Kimi Räikkönen 1m 21,219s en la vuelta 40 (194,186 km/h)
Más rápido en punto de medición Mark Webber 309,5 km/h
Más lento en punto de medición Narain Karthikeyan 300,7 km/h
Pit stop más rápido Giancarlo Fisichella 18,941s
Pit stop más lento Felipe Massa 8m 20,256s

GP DISPUTADOS

	AUSTRALIA	MALASIA	SAN MARINO	ESPAÑA	MONACO	EUROPA	CANADA	G. FRANCIA	ALEMANYA	HUNGRÍA	TURQUÍA	ITALIA	BELGICA	BRASIL	JAPÓN	CHINA
Michael Schumacher	R	7	R	2	R	7	5	2	1	3	6	5	2	-	-	-
Rubens Barrichello	2	R	9	R	9	8	3	3	2	9	7	10	10	-	-	-
Jenson Button	11	R	R	DCE	EX	EX	10	R	NS	4	5	3	5	-	-	-
Takuma Sato	14	-	R	DCE	EX	EX	12	R	NS	11	16	12	8	-	-	-
Anthony Davidson	-	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fernando Alonso	3	1	1	1	2	4	1	R	NS	1	2	1	11	-	-	-
Giancarlo Fisichella	1	R	R	R	5	12	6	R	NS	6	4	4	9	-	-	-
Mark Webber	5	R	6	7	6	3	R	5	NS	12	11	R	7	-	-	-
Nick Heidfeld	R	3	R	6	10	2	2	R	NS	14	12	11	6	-	-	-
Kimi Räikkönen	8	9	3	R	1	1	11	1	NS	2	3	R	1	-	-	-
Juan Pablo Montoya	6	4	-	-	7	5	7	EX	NS	R	1	2	R	-	-	-
Pedro de la Rosa	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Alexander Wurz	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jacques Villeneuve	13	R	11	4	R	11	13	9	NS	8	14	15	R	-	-	-
Felipe Massa	10	10	7	10	11	9	14	4	NS	R	10	8	14	-	-	-
David Coulthard	4	6	8	11	8	R	4	7	NS	10	13	7	R	-	-	-
Christian Klien	7	8	R	-	-	-	-	8	NS	R	15	9	R	-	-	-
Vitantonio Liuzzi	-	-	-	8	R	R	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jarno Trulli	9	2	2	5	3	10	8	R	NS	5	9	14	4	-	-	-
Ralf Schumacher	12	5	4	9	4	6	R	6	NS	7	8	6	3	-	-	-
Tiago Monteiro	16	12	10	13	12	13	15	10	3	13	17	17	13	-	-	-
Narain Karthikeyan	15	11	R	12	13	R	16	R	4	15	R	16	12	-	-	-
Christijan Albers	R	13	13	R	R	14	17	11	5	R	18	13	R	-	-	-
Patrick Friesacher	17	R	12	R	R	R	18	R	6	R	19	-	-	-	-	-
Robert Doornbos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18	R	-	-	-

LEYENDA: R Retirado/DC Descalificado/EX Excluido/NS No salida

PREVIEW

GP de TURQUÍA

Campeonato del Mundo

14ª prueba

ESTAMBUL 21.08.05

por Anthony Davidson, Maurice Hamilton



PRUEBA NUEVO GP

PISTA ONDULADA

CURVAS DESAFIANTES

TEMPERATURA IMPLACABLE



A finales de mayo, las instalaciones estaban avanzadas y la pista preparada.



La Mezquita Azul, 1603-1617, obra maestra del estilo clásico otomano.



Fernando Alonso llevó su Renault R25 a Estambul para realizar una exhibición.



SEGÚN EL PILOTO: ANTHONY DAVIDSON

Parece un auténtico circuito de piloto

Nadie sabe mucho de Turquía. Jenson ha visitado el circuito, pero evidentemente no lo recorrió con un F1. Dijo que parece increíble y con muchos desniveles, lo cual es algo un poco distinto. Además, gira en sentido contrario a las agujas del reloj, como Imola e Interlagos, y eso lo hará muy exigente para los músculos de la parte izquierda del cuello. También parece tener zonas de frenadas fuertes, y está claro que hará mucho calor, así que va a ser un circuito físicamente exigente. En ese sentido, podría ser tan duro como Malasia, pero también parece divertido.

A Jenson le sorprendieron los desniveles, que crean muchos puntos ciegos de frenada; y le impresionaron algunas de las técnicas curvas medias, y las rápidas, como la Curva 11, que cree que se tomará a fondo. También le gustó el triple vértice de la 8, que comparó con Spoon en Suzuka, y la bajada hacia la Curva 3, que Jenson considera única en F1.

No sabemos mucho de puntos de adelantamiento porque dependerán de lo ancho que sea el circuito. Si es tan ancho como, digamos, Hockenheim en la horquilla, entonces la Curva 12 podría ser una gran oportunidad para adelantar. También dependerá de los desniveles. Jenson cree que habrá que ser muy valiente en ciertos puntos, porque no podrás ver los vértices.

Aunque es nuevo, los equipos están acostumbrados a probar en circuitos en los que no corren, así que no debería costar mucho definir los reglajes. Creo que Turquía va a ser la incógnita del año. Parece un auténtico circuito de piloto y será una gran prueba.



Horarios

Libres 10.00-11.00 viernes 19 de agosto
13.00-14.00 viernes 19 de agosto
8.00-8.45 sábado 20 de agosto
9.15-10.00 sábado 20 de agosto

Oficiales 12.00 sábado 20 de agosto

Carrera 14.00 domingo 21 de agosto

Horarios sujetos a variación

Información circuito: www.msoistanbul.com

Tel.: 0090 216 556 98 00

MH APUNTA



¡Turquía, allá vamos!

Cuando la F1 haga su primera visita a Estambul, Turquía tomará conciencia de una cultura deportiva totalmente nueva. El circuito podrá estar a cierta distancia de esta ciudad de rápido crecimiento pero, a decir de todos, valdrá la pena lidiar con el tráfico y las descuidadas carreteras.

La temperatura ambiente y la humedad en el Istanbul Speed Park amenazan con superar las de Malasia, y representarán un reto muy duro para los pilotos.

Hermann Tilke es el diseñador del trazado pero, a diferencia de sus anteriores obras, plagadas de frenadas y aceleraciones, éste fluye de verdad a lo largo de sus 5,3 km. Hay un tramo en bajada que tendría que parecerse a Eau Rouge y que se tomará a fondo, y una 'ese' izquierda-derecha parecida a la de Senna en Interlagos.

Como apunta Anthony Davidson, Jenson visitó el trazado hace poco y quedó impresionado. "Los desniveles no sólo pondrán a prueba los reglajes", dijo Button, "sino que crearán muchos puntos ciegos de frenada. Va a ser muy interesante".

Maurice Hamilton

PREVIO

GP de ITALIA

Campeonato del Mundo

15ª prueba

MONZA 04.09.05

por Anthony Davidson, Maurice Hamilton, Stewart Williams



CARRERA LA MÁS VELOZ

CARGA AL MÍNIMO

PISTA ESTRECHA

VIENTO POSIBLE PROBLEMA



Banderas brasileñas además de las de Ferrari: Rubens saluda tras ganar en 2004.



Llevó 500 años construir el Duomo de Milán, mayor catedral gótica del mundo.



Motor Toyota de gran potencia y piloto italiano: ¿estará Jarno Trulli a la altura?



SEGÚN EL PILOTO: ANTHONY DAVIDSON

La velocidad adquiere un nuevo significado

Monza es un gran circuito, un circuito de alta velocidad con mínimo apoyo, el que menos en todo el año. Los coches vuelven a estar más o menos donde estaban el año pasado en cuanto a apoyo pero, como son más eficaces, las velocidades punta son más altas. Es más, los motores no paran de mejorar, otra razón por la que las velocidades punta son más altas. Creo que estuvimos probando allí a más de 320 km/h, y eso fue con alerones tipo Montreal, de modo que no llegamos a ver el potencial pleno de velocidad.

Lo más difícil es frenar el coche para las chicanes: la primera (Rettifilo) y la segunda (Variante della Roggia). Las dos de Lesmo son bastante sencillas, con mucha adherencia, y sin duda ahora son dos curvas separadas; a mí me gusta más la primera que la segunda. Las dos se toman en cuarta, pero la primera es ciega, mientras que la segunda es totalmente diáfana. También has de ser muy preciso en todas partes, porque este circuito es muy estrecho, lo que hace que las velocidades parezcan aún mayores. Es muy engañoso.

La zona de Ascari es muy fluida; hay que trazar con la punta de los dedos. La derecha y la izquierda son a fondo con neumáticos nuevos. Es una agradable sensación, no quitar velocidad ni dejar que el control de tracción trabaje mucho.

Hacia la Parabólica está bacheado. Sufres muchos golpes debido a la alta velocidad, luego frenas increíblemente tarde para la Parabólica, cerca de la señal de 50 metros. Es ridículo. Cuarta marcha. Das un toque a los frenos, los aguantas un poco entrando en la curva y luego das gas poco a poco. Sólo has de asegurarte de que la zaga no derrape. Es delicado hacer bien esta curva. Y una agradable sensación cuando te dices: "Voy a sujetarlo a fondo", y lo haces y el coche no derrapa, sino que subvira ligeramente a la salida. Es muy agradable cuando todo se mantiene en equilibrio y sales rozando el borde de la pista.

Probamos a más de 320 km/h con alerones tipo Montreal, así que no vimos el potencial pleno de velocidad

Horarios

Libres 11.00-12.00 viernes 2 de septiembre
14.00-15.00 viernes 2 de septiembre
9.00-9.45 sábado 3 de septiembre
10.15-11.00 sábado 3 de septiembre

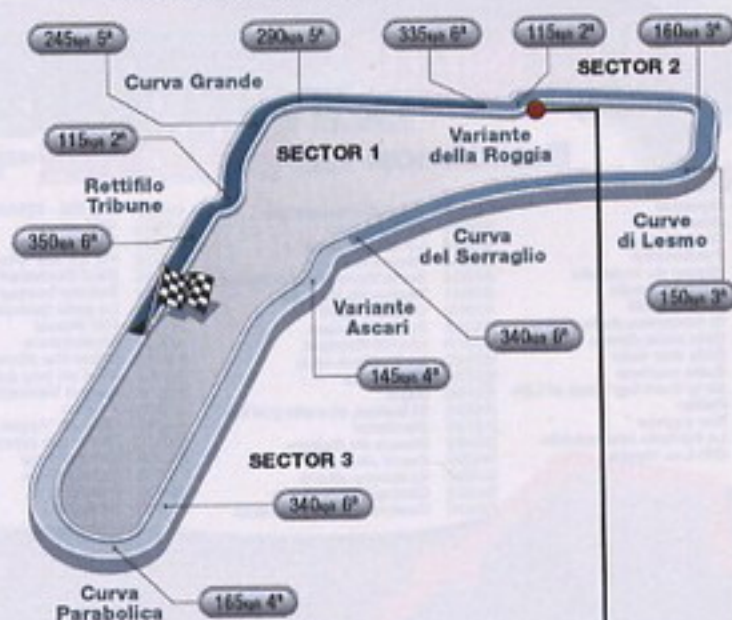
Oficiales 13.00 sábado 3 de septiembre

Carrera 14.00 domingo 4 de septiembre

Horarios sujetos a variación

Información circuito: www.monzanet.it

Tel.: 0039 039 24 821



Al tanto de... El arrojo en la entrada de la segunda chicane. JPM y Schumi fueron a por todas en 2003.



MH
APUNTA



Aquí manda la potencia

En Silverstone, la mayoría del pelotón montó V10 nuevos, siguiendo religiosamente el calendario de dos carreras por motor. Así que, roturas aparte, esos mismos equipos iniciarán en Monza otro ciclo de dos carreras. Feliz coincidencia, porque éste es el último lugar para un motor agotado tras los rigores que Turquía le haya podido deparar.

Monza, con sus largas y rapidísimas rectas, es un imán para la fragilidad mecánica. Sus 5,8 km no requerirán el periodo más largo gas a fondo del calendario, pero no ofrecen tregua.

Podrá haber algunas chicanes, pero no comportan las reducidas aperturas del gas que

ASÍ CORRIERON

	CARR. 2000	CARR. 2000	CARR. 2001	CARR. 2001	CARR. 2002	CARR. 2002	CARR. 2003	CARR. 2003	CARR. 2004	CARR. 2004
Michael Schumacher	1	1	3	4	2	2	1	1	3	2
Rubens Barrichello	2	R	2	2	4	1	3	3	1	1
Jenson Button	12	R	11	R	17	5	7	R	6	3
Takuma Sato	-	-	-	-	18	12	-	-	5	4
Fernando Alonso	-	-	21	13	-	-	20	8	4	R
Giancarlo Fisichella	9	11	14	10	12	8	13	10	15	8
Mark Webber	-	-	-	-	19	R	11	7	12	9
Nick Heidfeld	20	R	8	11	15	10	16	9	20	14
Kimi Räikkönen	-	-	9	7	6	R	4	4	7	R
Juan Pablo Montoya	-	-	1	1	1	R	2	2	2	5
Jacques Villeneuve	4	R	15	6	9	9	10	6	-	-
Felipe Massa	-	-	-	-	14	R	-	-	16	12
David Coulthard	5	R	6	R	7	7	8	R	10	6
Christian Klien	-	-	-	-	-	-	-	-	14	13
Jarno Trulli	6	R	5	R	11	4	6	R	9	10
Ralf Schumacher	7	3	4	3	3	R	-	-	-	-
Narain Karthikeyan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tiago Monteiro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Christijan Albers	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Robert Doornbos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

R: retirado



¿Quién puntuó en 2004?

1 Rubens Barrichello
Ferrari F2004 1h 15m 18,448s
(244,374 km/h)

2 Michael Schumacher
Ferrari F2004 +1,347s

3 Jenson Button
BAR-Honda 006+10,197s

4 Takuma Sato
BAR-Honda 006 +15,370s

5 Juan Pablo Montoya
Williams-BMW FW26 +32,352s

6 David Coulthard
McLaren-Mercedes MP4-19B
+33,439s

7 Antonio Pizzonia
Williams-BMW FW26 +33,752s

8 Giancarlo Fisichella
Sauber-Petronas +35,431s

RINCÓN HISTÓRICO

56B: mucho ruido y pocas nueces

Colin Chapman y Lotus eran famosos por sus innovaciones tecnológicas. Algunas —por ejemplo, el 49 con motor portante y el 78 con efecto suelo— funcionaron a la perfección, pero también hubo fracasos sonados, como el 56B propulsado por una turbina a gas, que apareció por última vez en Italia 71.

Ese año fue un desastre para Lotus, que no ganó ni una carrera por primera vez en 10 años. Los pilotos, Emerson Fittipaldi y Reine Wisell, eran inexpertos y el esfuerzo consagrado al 56B no ayudó. Diseñado en un principio para la Indy 500 de 1968, Chapman decidió adaptar el Lotus 56 para la F1 cuando el reglamento

Muy extraño, y no sólo por su aspecto; la turbina a gas dio muchos problemas.



permitió los motores de turbina.

Propulsado por una turbina a gas Pratt & Whitney, las ventajas del 56B eran la gran patada de potencia y el no tener cambio (ni embrague); también tenía tracción integral. Las pegas eran el retraso de respuesta del acelerador, que exigía un estilo de pilotaje distinto; un consumo elevado, que penalizaba el peso; y la ausencia de freno motor, que requería frenos más grandes.

El probador de Lotus Dave Walker lo hizo correr en el GP de Holanda, donde calificó un humilde 22º y abandonó por un accidente tras seis vueltas. El coche reapareció en Silverstone, esta vez en manos de Wisell, que sólo calificó 19º en parrilla y acabó a 11 vueltas.

El 56B volvió en Monza pilotado por Emmo. El concursante era World Wide Racing, no Lotus, por los problemas legales tras la muerte de Jochen Rindt en el circuito un año antes.

Fittipaldi partió 18º en una carrera que será recordada siempre por su final, con los cinco primeros en medio segundo (encabezados por Peter Gethin). Emmo siguió bregando valientemente, pero estaba claro que el coche era poco competitivo. El equipo volvió al exitoso 72 para las últimas dos carreras de la temporada y sepultó en el olvido la turbina a gas.

Stewart Williams



El año pasado, Michael arriesgó partiendo con 'slicks' sobre mojado (nótese lo sutil del alerón trasero).

dan la posibilidad de que el motor recobre el aliento. Es cierto que los V10 han de ser elásticos y tener una buena entrega de potencia a la salida de dichas curvas, pero el pie derecho del piloto vuelve a pisar a fondo más o menos de inmediato.

Los motoristas hablan de 'ciclos de función', que son un cálculo de cómo se usa exactamente el motor durante cada vuelta. En Monza, el ciclo es el más severo del año, pues el piloto pasa el 70% de la vuelta con el acelerador a fondo (razón por la cual la velocidad media es la más elevada de la temporada, alrededor de 260 km/h, en comparación con una media de unos 215 km/h en otros lugares).

La potencia máxima lo es todo, sencillamente porque el piloto la necesita durante más tiempo. La aerodinámica se reduce a la mínima expresión para que pueda sentirse el efecto pleno del motor a 18.500 rpm. Por eso los coches son tan nerviosos cuando el poco apoyo aerodinámico que hay se diluye cuando el piloto frena a 340 km/h para tomar una chicane a 110 km/h.

Antaño éste era territorio fértil para Ferrari. Pero ya no. McLaren ha usurpado la supremacía de los campeones del mundo en este apartado. Lo único que necesitan es que los Mercedes V10 aguanten el test más duro del año.

Maurice Hamilton

PREVIUO

GP de BÉLGICA

Campeonato del Mundo

16ª prueba

SPA-FRANCORCHAMPS 11.09.05

por Anthony Davidson, Maurice Hamilton, Stewart Williams



PISTA GRAN RETO

ASFALTO ABRASIVO

POLICIA DESAGRADABLE

TIEMPO VARIABLE



Kimi seguido de Michael por Eau Rouge en 2004, cuando McLaren ganó por fin.



Vale la pena pasarse por Bruselas y visitar los edificios de la CEE (arriba).



Button calificó tercero en su debut en Spa, pero después abandonó siempre.

SEGÚN EL PILOTO: ANTHONY DAVIDSON

Eau Rouge –y el resto– sigue siendo genial

Mi circuito favorito. Spa es sin ninguna duda un clásico. Tiene un poco de todo y creo que con los años se ha vuelto más fácil, a medida que los coches mejoraban. Más apoyo supone que Eau Rouge se tome con facilidad a fondo, pero aun así es una curva increíble.

Parece como si hubiera una pared delante de ti, y hasta puedes sentir las fuerzas G que comprimen tu columna; luego es totalmente diferente, cuando giras a la izquierda en la cima de la colina y tu cuerpo casi parece que flote. Pero has de mantener el coche bien sujeto, y cuanto mejor lo hagas por aquí, más rápido serás en la recta hacia Les Combes.

Este circuito tiene muy buen ritmo. Lo único que lo rompe es la Parada del Autobús, pero en un circuito de relativamente alta velocidad hace falta un poco de eso. El coche reacciona muy bien en Spa; tiene un equilibrio soberbio. Ahora Pouhon es seguramente la curva más exigente de la pista, y una de las más emocionantes en F1 cuando aciertas con la velocidad de entrada y no

quitas demasiada velocidad a media curva. Además, aquí sientes la velocidad porque es en bajada; ahí es donde puedes limar mucho tiempo.

Blanchimont es a fondo, incluso en mojado. Es fácil. Me gusta lo que han hecho con la nueva escapatoria, porque ha hecho el circuito mucho más seguro. Tener una rotura mecánica en Blanchimont sería muy grave, pero para un error normal de pilotaje hay mucha escapatoria, desde luego más que antes.

Y la pista tiene una muy buena mezcla de ambiente, con la carreteras públicas y el rápido y fluido tramo del viejo circuito alrededor de la zona de Stavelot que se combinan con la pista permanente alrededor de la sección de Pouhon.

En mojado es genial. No he corrido aquí en mojado en F1, pero sí en F3 y el asfalto tiene agarre. A los pilotos les gusta; a los equipos no tanto.

↑↑ Puedes sentir las fuerzas G que comprimen tu columna; luego, en la cima de la colina, parece como si flotaras ↓↓

Horarios

Libres 11.00-12.00 viernes 9 de septiembre
14.00-15.00 viernes 9 de septiembre
9.00-9.45 sábado 10 de septiembre
10.15-11.00 sábado 10 de septiembre

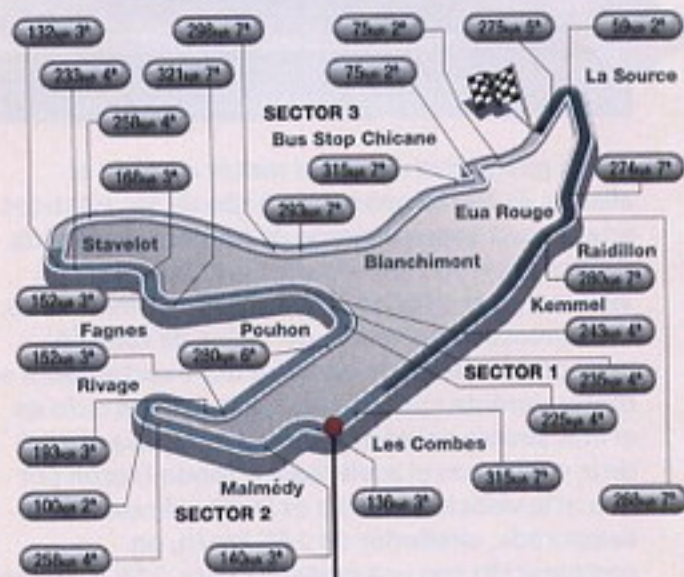
Oficiales 13.00 sábado 10 de septiembre
Carrera 14.00 domingo 11 de septiembre

Horarios sujetos a variación

Información circuito:

www.spa-francorchamps.be

Tel.: 0032 (0)87 27 51 38



Al tanto de... Los adelantamientos en Les Combes, donde Mika superó limpiamente a Michael en 2000.



ASÍ CORRIERON

	CARR. 2004	CARR. 2005	CARR. 2006	CARR. 2007	CARR. 2008	CARR. 2009	CARR. 2010
Michael Schumacher	4	2	3	1	1	1	- 2 2
Rubens Barrichello	10	R	5	5	3	2	- - 6 3
Jenson Button	3	5	15	R	10	R	- - 12 R
Takuma Sato	-	-	-	-	16	11	- - 15 R
Fernando Alonso	-	-	20	R	-	-	- - 3 R
Giancarlo Fisichella	11	R	8	3	14	R	- - 5 5
Mark Webber	-	-	-	-	19	R	- - 7 R
Nick Heidfeld	14	R	14	R	18	10	- - 16 11
Kimi Räikkönen	-	-	12	R	2	R	- - 10 1
Juan Pablo Montoya	-	-	1	R	5	3	- - 2 5
Jacques Villeneuve	7	7	6	8	12	8	- - -
Felipe Massa	-	-	-	-	17	R	- - 8 4
David Coulthard	5	4	9	2	6	4	- - 4 7
Christian Klien	-	-	-	-	-	-	- - 13 6
Jarno Trulli	2	R	16	R	7	R	- - 1 9
Ralf Schumacher	6	3	2	7	4	5	- - -
Narain Karthikeyan	-	-	-	-	-	-	- - -
Tiago Monteiro	-	-	-	-	-	-	- - -
Christijan Albers	-	-	-	-	-	-	- - -
Robert Doornbos	-	-	-	-	-	-	- - -

R: retirado



¿Quién puntuó en 2004?

- Kimi Räikkönen**
McLaren-Mercedes MP4-19B
1h 32m 35,274s (198,898 km/h)
- Michael Schumacher**
Ferrari F2004 +3,132s
- Rubens Barrichello**
Ferrari F2004 +4,371s
- Felipe Massa**
Sauber-Petronas C23 +12,504s
- Giancarlo Fisichella**
Sauber-Petronas C23 +14,104s
- Christian Klien**
Jaguar R5 +14,614s
- David Coulthard**
McLaren-Mercedes MP4-19B
+17,970s
- Olivier Panis**
Toyota TF104B +18,693s

MH APUNTA

¿Un poco de agua?

Aquí empezó la decadencia roja el año pasado. Kimi Räikkönen venció a Michael Schumacher en Spa y Schumi sólo obtendría una victoria más hasta el fiasco de su supuesto 'triumfo' en junio en Indianápolis. Qué irónico sería que esta vez Michael perdiera aquí la corona ante el nuevo campeón porque hubiera ido apurado en uno de sus circuitos favoritos.

Las posibilidades de que ceda el testigo en Spa son escasas, aunque una fecha más tardía en el calendario para Bélgica lo hace más probable que antes. No se acaba de entender por qué esta carrera se disputa ahora dos semanas más cerca del otoño. No pasaría nada en otros lugares, pero



Calificación en mojado: Spa 2004 supuso, tal vez, el principio del fin de la supremacía de Schumi y Ferrari.

el voluble microclima de Spa hace que pueda pasar de todo en esos casi 7 km.

Aunque antes de Spa no haya habido una carrera en mojado en 2005, es probable que la 16ª prueba lo sea. En cierto modo, no vendría mal, porque la abrasiva mezcla de agarre elevado de vías públicas y circuito permanente podría causar problemas para los neumáticos estriados de seco, especialmente ahora que han de aguantar toda la distancia de carrera. Por otra parte, no hay que cambiar a mojado muy pronto, porque la trazada suele secarse rápido y la vuelta es muy larga si te equivocas.

En fin, el desgaste de ruedas es un factor importante a la hora de establecer unos reglajes prácticos, que exigen una buena aerodinámica para las curvas rápidas, pero sin comprometer la velocidad, sobre todo en el largo tramo hasta 310 km/h antes de la frenada para Les Combes.

Ahora que Spa es la última prueba europea, será un buen marco para las despedidas, pues aquí el personal de los motorhomes y algún camionero se despedirán de 2005. No obstante, en cualquier época del año Spa sigue siendo uno de los grandes escenarios del automovilismo. Razón por la cual ganar aquí haría mucho bien a Schumi, y perder —sea la carrera o el título— sería aún más duro.

Maurice Hamilton

RINCÓN HISTÓRICO

Trágico fin para la estrella sueca

El palmarés de Suecia en F1 no es excepcional, con 10 de sus 12 victorias obra de Ronnie Peterson. Pero pudieran haber sido muchas más si Gunnar Nilsson, que obtuvo su única victoria en Bélgica 77, no hubiera fallecido víctima del cáncer en 1978, poco más de un mes después del accidente mortal de Ronnie en Monza.

Nilsson fichó por Lotus para 1976, y logró dos podios en su primer año; el primero fue un tercero en su tercera carrera, España. No obstante, su temporada 77, como compañero de Mario Andretti, fue una decepción hasta Bélgica, pero en Zolder se sacó su mejor calificación del año y se alineó tercero en parrilla, detrás de Andretti y John Watson (Brabham).

Watson fue el más rápido en una salida pasada por agua, para verse embestido por Andretti, quedando

ambos eliminados. Al evitar el accidente, Nilsson cayó a segundo detrás del Wolf de Jody Scheckter. Cuando la pista se secó, una victoria de Nilsson parecía imposible, porque perdió mucho tiempo al cambiar a ruedas de seco por una tuerca atascada.

Se reincorporó octavo por detrás de Lauda (Ferrari), Jochen Mass (McLaren), Alan Jones (Shadow), Vittorio Brambilla (Surtees), Scheckter, Jacques Laffite (Ligier) y Peterson (Tyrrell).

Scheckter enfiló el pit lane cuando volvió a llover, y Nilsson logró superar a Peterson, Laffite, Brambilla y Jones, mientras que Mass se salió en la vuelta 40. A Lauda lo adelantó en la vuelta 50, cruzando la meta con 12s de ventaja.

A medida que transcurría la temporada, empezó a sentirse mal y, aunque firmó para el nuevo equipo Arrows para 1978, le diagnosticaron cáncer de testículos. Era evidente que no podría aceptar el volante. Al final, Nilsson murió en otoño de 1978; su madre, Elisabeth, creó la Fundación de Cáncer Gunnar Nilsson, todavía activa hoy en día.

Stewart Williams



Nilsson lleva su Lotus 78 a una increíble victoria en el GP de Bélgica 77, tras caer a octavo después de un largo pit stop.



Hasta donde yo sé

Eddie Jordan al habla

Esta temporada, dos de mis pilotos favoritos están pasando las de Caín. Giancarlo Fisichella se ve superado por su compañero por primera vez en su carrera, mientras que Ralf Schumacher ha tenido unos cuantos accidentes y va a la zaga de su hermano y también de su compañero en el campeonato.

Siempre llevaré a Ralf y Giancarlo dentro de mi corazón porque los dos disputaron sus primeras temporadas completas de F1 con Jordan en 1997. Entraron en el ambiente de Jordan y lucharon encarnizadamente el uno contra el otro, subiendo al podio y echando a perder memorablemente nuestra primera oportunidad de un doblete al echarse de la pista en Argentina. Al principio, Ralf llevaba ventaja, ya que es rápido de entrada; pero Fisi, que mejora constantemente, llegó a ser más fuerte y al final acabó octavo en el campeonato, y Ralf 11º.

Ha tenido mala suerte, pero si tiene el día, Giancarlo es rapidísimo. En Brasil 2003 fue imbatible con un coche difícil, y también en Melbourne este año. En mi opinión, Alonso le supera porque lleva más tiempo en el equipo. El año que viene, cuando se haya ganado la confianza de todos, Fisichella estará arriba.

Nunca olvidaré hablar con Ralf por la radio durante las últimas vueltas de Spa 98. Damon iba primero, Ralf le atrapaba y el recuerdo de

Argentina se me hizo bien presente. Le dije a Ralf que defendiera el segundo puesto y se quedó muy callado. Al final respondió y mi concepto de él subió como la espuma porque demostró ser un jugador de equipo.

A Ralf no le iba bien en Williams y era el secreto peor guardado de la F1 que se iba a ir a Toyota. Me preocupo por Ralf -lo aprecio y creo que tiene capacidad para ser campeón del mundo-, pero en F1 las críticas no perdonan y tiene que hacer caso omiso de

"Me encantaría ver a Ralf como compañero de Michael, porque creo que podría vencerle"

ellas y concentrarse, porque Toyota va al alza. Ralf puede salir de las tinieblas y, de hecho, me encantaría verle algún día como compañero de Michael, porque creo que podría vencerle.

Giancarlo y Ralf tienen una actitud alegre que muchos no ven. Poseen un gran talento y espero que se revele del todo en 2006, si no este año. ¿No sería genial ver a estos dos luchar también por el título?

FOTOFINISH La gota que colmó el vaso



"Se acabó, Mikey, me voy. Regalarte victorias era una cosa, pero ¿probarte la comida? Que lo pongan en el contrato de Felipe".

PRÓXIMO MES

Cartas abiertas a Michael: Por favor, no te retires, ¿o sí?

ADEMÁS: Especial campeonato, y qué tiene que hacer Ferrari para ganar en 2006 y más allá

A la venta: 23 de septiembre



DE NUESTRO ESPÍA EN EL AJO

Querido Mario,

Empezando una columna con estas palabras, creo que debería dirigirme a un tipo llamado Andretti y no a uno con el nombre de un antiguo campeón del mundo de boxeo, pero supongo que el común denominador es que ninguno de los dos hizo mucho por el equipo Williams. A menudo se olvida, pero el campeón de 1978 corrió para Frank sólo una vez, en el GP de Long Beach de 1982. Lo estrelló contra el muro. Más o menos lo que ha hecho BMW con el equipo en su totalidad en 2005, ¿eh, Mario?

Cómo no, el efecto dominó de la decisión de Múnich de dejar plantado a Francis va mucho más allá de privarle de un socio técnico. A raíz de tu decisión de escalar los Alpes suizos en busca de un nuevo colaborador, el joven Jenson se ha puesto histérico y ahora no quiere volver a Williams en 2006 porque no tendrá motores BMW.

Cielos, éste es un oficio curioso. Viendo la cara de los señores Webber y Heidfeld después de los últimos GP, cabría pensar que un Ford Eight con válvulas laterales sería preferible a los artríticos BMW V10 que montan los FW27. Vale, son fiables, pero también lo era mi BMW 2002 en 1973. Y tenía la ventaja de tener cuatro asientos.

Me hizo gracia el aparente interés de BMW por ofrecer un suministro de motores para que Williams saliera adelante hasta el final de 2006. Menos masticar una bombilla, no se me ocurre nada que Frank deseara menos. Después de que Múnich le diera la patada, lo último que aceptaría sería vuestra caridad.

Me intriga ver cómo le va a vuestro V8 de 2,4 litros contra el nuevo Cosworth que usará Frank en 2006. Cosworth ha olvidado más acerca de los V8 de lo que la mayoría de gente en F1 ha sabido jamás. ¡Menudo subidón si os pasaran la mano por la cara!

Te saluda cordialmente,

Mr Paddock