

# F1

RACING

JUNIO 2005 - Nº 76 - 4,95 €

## ALONSO CONTRA KIM

EL MUNDIAL DE  
F1 YA ES COSA  
DE DOS... ¡CON  
PERMISO DE  
SCHUMACHER!



### RUBENS EL RÁPIDO

El as de Ferrari selecciona sus ocho mejores carreras

### PILOTAMOS UN F1

Peter Windsor se prepara para domar los 900 CV del Toyota F1

### MARC GENÉ Y COMPAÑÍA

Los pilotos probadores de Ferrari son los auténticos héroes

### EL EQUIPO FANTÁSTICO

Los marginados de la F1 forman un equipo mejor que muchos



## OTRO ESPAÑOL HACIA LA F1

Borja García, vigente campeón de España de F3, probó el Toyota de F1





## El giro a la vuelta de calificación

El próximo y necesario cambio al formato de calificación tiene que ser el último



'El formato de calificación estrenado por la F1 en 2005 no convence'

El formato de calificación estrenado por la F1 en 2005 –tercera versión en otros tantos años del sistema a un solo intento de vuelta rápida introducido en 2003– no convence.

No convence, pues se cambia, ¿no? Bueno, no; no es tan fácil. Primero, hace falta unanimidad por parte de todos los equipos para cambiar; segundo, el siguiente cambio ha de ser ya el bueno, el definitivo, el ideal. La F1 no puede permitirse seguir jugando con la buena fe de los aficionados y la paciencia de las audiencias.

Lo de la unanimidad es una utopía, porque, como apunta Ron Dennis: "Es imposible cambiar sin perjudicar a algún equipo. Si se cambia de modo que se pueda repostar antes de la carrera, tendrán ventaja quienes tengan un depósito más grande".

Vale, Ron. Estamos atados a este sistema chapucero por lo que resta de 2005. ¿Y después?

Olgan, pues ¿por qué no cortamos por lo sano y volvemos a lo que nunca debimos tocar? Es decir, la clásica sesión oficial de una hora de duración; eso sí, con una pequeña variación.

En lugar de un máximo de 12 vueltas (en la práctica, cuatro intentos), que no haya límite. Los pilotos recibirán el sábado un juego de ruedas extra a usar en la sesión oficial. Sin límite de vueltas, seguramente se evitaría que nadie saliera al principio; en todo caso, los equipos modestos podrían aprovechar para salir y chupar cámara; peor que con el sistema a una vuelta no les iría. Como las gomas serían idénticas a las que el domingo habrían de aguantar toda la carrera, presumiblemente permitirían a los pilotos un montón de intentos sin merma de rendimiento.

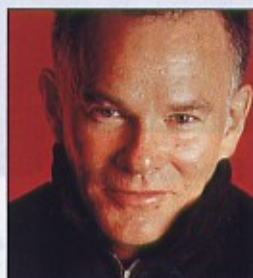
En fin, no hemos inventado nada; es el sistema usado en MotoGP (pero sin cambiar de gomas). Si a ellos les funciona...

Valentí Fradera

## nuestras firmas

### > Peter Windsor

"¿Por qué yo?", dijo nuestro Peter cuando el jefe le propuso probar el Toyota TF104B (ahí es nada). Pues porque el objetivo era precisamente escuchar –leer– las impresiones de un hombre de a pie. En la primera parte de su aventura, Peter relata sus peripecias hasta que llegó el gran día en el Circuit Paul Ricard (página 30).



### > Alan Henry

El bueno de Alan lleva metido en esto bastante más que la inmensa mayoría. Así que posee un afinado sentido de la historia, que le convierte en la firma ideal cuando se trata de explorar aspectos del pasado. Por ejemplo, repasar junto a Rubens Barrichello cuáles han sido los mejores de sus 200 GP de F1 (página 42).



### > Steve Cooper

Menudo todoterreno está hecho Steve. Como principal culpable de la sección Pitpass, desgrana con pelos y señales el BAR-Hondagate (página 10). Además, habló con Marc Gené sobre su posición en Ferrari (página 50) y se dejó seducir por la poesía que rezumaba el paddock de Imola después del GP de San Marino (página 64).



### > Glenn Dunbar

Una de las figuras emergentes de la agencia de fotografía LAT –en cada número de F1 Racing aparecen cantidad de créditos de sus instantáneas–, Glenn visitó Ferrari recientemente. Le enviamos a Maranello para retratar a los pilotos probadores de Ferrari que más ruedan en Fiorano, Badoer y Bertolini (página 56).



Avda. Diagonal 491, 2º 1ª 08029 Barcelona

### 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. publicidad

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 Lilly

#### staff writer

Dom Taylor

#### grand prix editor

Peter Windsor

#### editor at large

Alan Henry

#### technical editor

Steve Matchett

#### art editor

Frank Foster

#### picture editor

Eddie Judd

#### senior designer

Jody Hockley

#### fotógrafo principal

Darren Heath

#### agencias

LAT, Getty Images

#### secretaría

Bianca Stephens

#### publishing director

Kari Penn

#### publisher

Steve Coombes

#### commercial manager

Ben Guynan

#### advertising manager

Alastair Lewis

#### senior sales executive

Neil Mallett

#### publishing manager

Jonathan Haines

#### production controller

Lara Piercy

#### licensing director

Tim Bulley

#### sales director

John Chambers

F1 Racing es una publicación de Ediciones B&B Media Ibérica S. L. Consejo de Cent 265 08011 Barcelona

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

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

Depósito Legal: B-4993-1999  
Precio para Península 4,95 €  
Precio para Islas Canarias, Ceuta y Melilla 5,10 €  
PRINTED IN PORTUGAL  
Impresión Assistência Printing (Portugal)  
distribución Diaponta

• 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 contenido del material redaccional y gráfico por ellos remitido, físico o telemáticamente, aquí reproducido.

• F1 Racing se publica 12 veces por año.

© Haymarket Corporate Media 2005

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

haymarket

DISTRIBUCIÓN  
SUSCRIPCIONES

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



## > Artículos

EN PORTADA

### 26 **Un Matador en Fórmula 1**

Español, para más señas. Pero no está solo. El Mundial ya es cosa de dos

EN PORTADA

### 30 **¡Pilotoamos un Toyota de F1!**

Nuestro Peter Windsor se prepara para pilotar el TF104. Abróchense el cinturón

EN PORTADA

### 34 **Entrevista: Borja García**

Como campeón de España de F3 en título, el piloto de GP2 probó el Toyota de F1

EN PORTADA

### 36 **Los marginados de la F1**

Hay montones de antiguos miembros de la F1 que darían forma a un equipo de postín

EN PORTADA

### 42 **Rubens el rápido**

El piloto de F1 más 'simpático' selecciona los mejores GP de su carrera. Son ocho

EN PORTADA

### 50 **Marc Gené y compañía**

Marc, Luca y Andrea son los probadores de Ferrari. Y el sostén de Michael

### 60 **El inquieto Vitantonio Liuzzi**

El hombre de RBR rebosa energía y vive a 100 por hora. ¿El piloto de F1 más guay?

### 64 **Imola en imágenes**

Cuando acaba la carrera, empieza la recogida; y eso también es fascinante

### 70 **Entrevista: Tiago Monteiro**

En Portugal ya es más conocido que Figo. Ahora falta confirmar la progresión en F1

### 72 **Fotos exclusivas de Gilles**

Imágenes inéditas del gran Villeneuve, comentadas por su amigo Peter Windsor

## > Secciones

### 3 **Editorial**

Hay que dar un vuelco a las calificaciones

### 6 **Parade**

Los detalles que no se ven por televisión

EN PORTADA

### 10 **Pitpass**

BAR-Hondagate: reacciones y consecuencias

### 22 **Javier del Arco**

Hace 50 años sucedió de todo...

### 24 **Correo**

Nuestros lectores opinan sobre la F1

### 78 **Crónica GP: San Marino**

Qué carrera. Como para moverse del sofá...

### 84 **Crónica GP: España**

Se presenta otro candidato al título

### 90 **Previo GP: Mónaco**

La carrera más ostentosa del calendario

### 92 **Previo GP: Europa**

La 'primera' carrera en Alemania del año

### 94 **Previo GP: Canadá**

Los pilotos tienen debilidad por Montreal

### 96 **Previo GP: EE UU**

Indianápolis y la F1 al estilo yanqui

### 98 **Bandera negra: Fisichella**

Fisi necesita un cambio de rumbo; y pronto



### **Un Matador en Fórmula 1**

España tiene piloto. La F1 tiene jóvenes aspirantes y un motivado veterano. La afición está de enhorabuena



**Fotografías portada:** Alex P. Fotocursa, Laurent Chamaux/WRI **Fotografías sumario:** Darren Heath, Steven Toa/LAT, Glenn Dunbar/LAT, Malcolm Griffiths/LAT, Peter Spinney/LAT, Steve Etherington/LAT, Lorenzo Bellanca/LAT, Archivo LAT, Fotocursa, Tom Shaw/Getty Images **Agradecimiento especial a:** Emma Bearpark, Pat Behar, Dan Brockway, Carlos Castellá, Liam Clogher, Luca Colajanni, Adam Cooper, Didier Coton, Richard Crogan, Anthony Davidson, Kerry Fenwick, Nick Fry, Ross Gregory, Hannelore Guido Hohensinner, Ali Gursay, Martin Harrison, Annouch Heinrichs, John Howett, Chris Hughes, Peter Innes, Elton Kolby, Pasquale Lattuneddu, Bradley Lord, Ruth Matherson, Anthony McDonald, Ann Neal, Tracy Novak, Nino Pettrinato, Christel Picot, Julian Pike, Pete Sacchi, Nav Sidhu, Katie Tyler, David Unghart, Fernando Vilas, Mark Williams, Chris Willows, Richard Woods

Próximo número El próximo número de F1 Racing saldrá a la venta el día 27 de junio





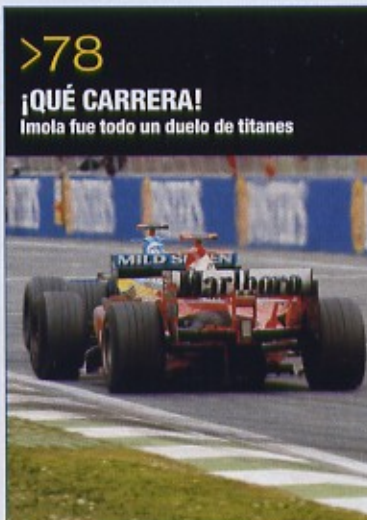
**>50**  
**EL SOSTÉN DE SCHUMI**  
Badoer está en Fiorano como en casa



**>10**  
**BAR-HONDAGATE**  
Explicamos a fondo el gran culebrón



**>60**  
**LIUZZI EL REBELDE**  
Tonio nunca tiene bastante adrenalina



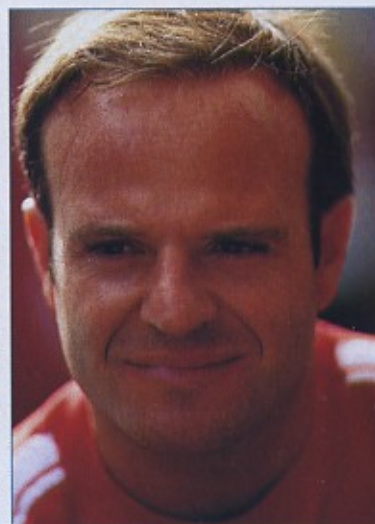
**>78**  
**¡QUÉ CARRERA!**  
Imola fue todo un duelo de titanes



**>30**  
**PILOTAR EL TOYOTA F1**  
La preparación lo es todo en este juego

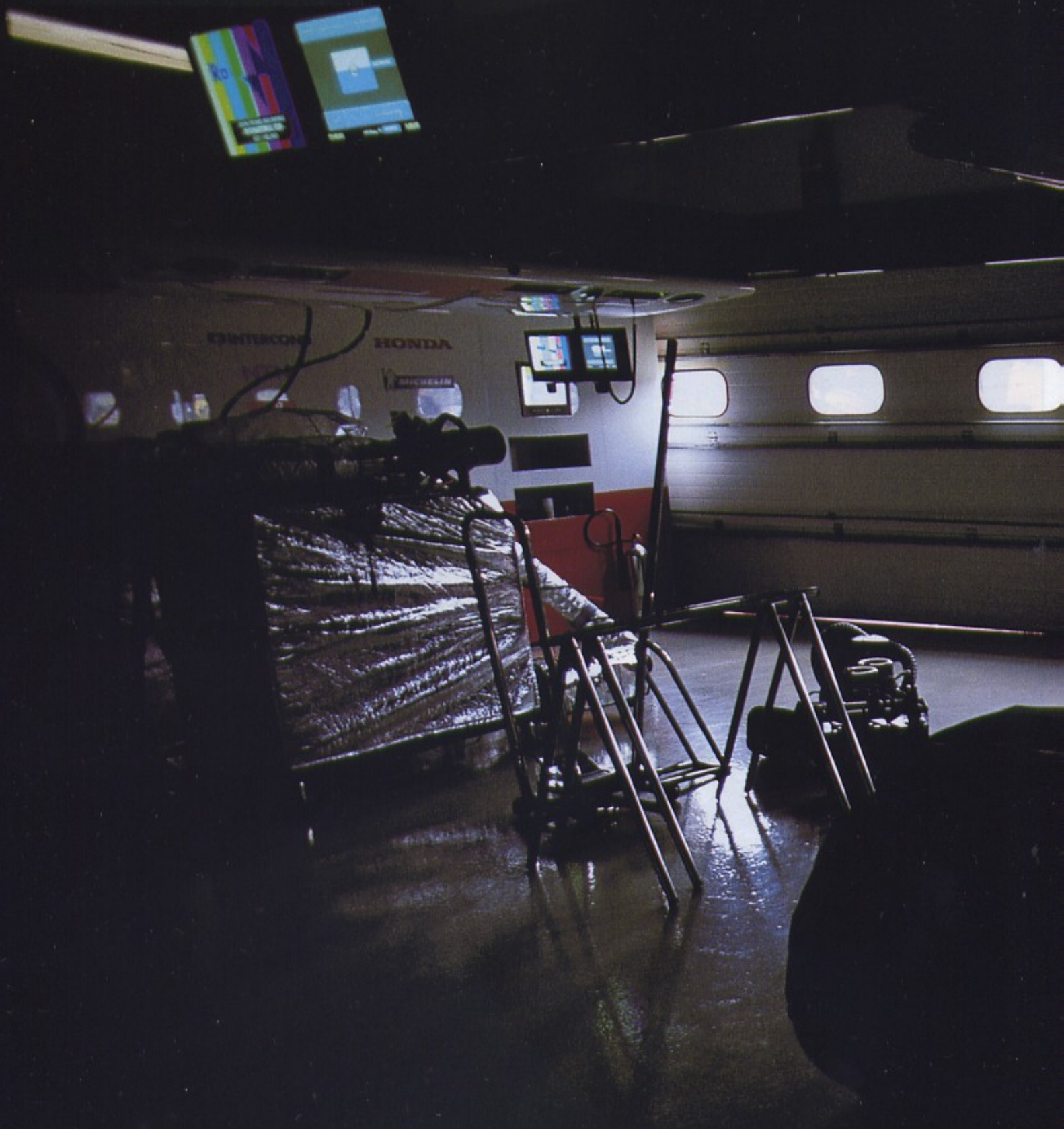


**>42**  
**RUBENS EL RÁPIDO**  
Barrichello elige sus mejores carreras



**>34**  
**BORJA PROBÓ EL TOYOTA**  
Otro piloto español hacia la Fórmula 1





### **La profecía**

Apenas 24 horas después de que se tomara esta imagen, empezó el culebrón del año. ¿Tal vez BAR se preparara subconscientemente para un tiempo muerto?

**Circuito:** Imola, San Marino

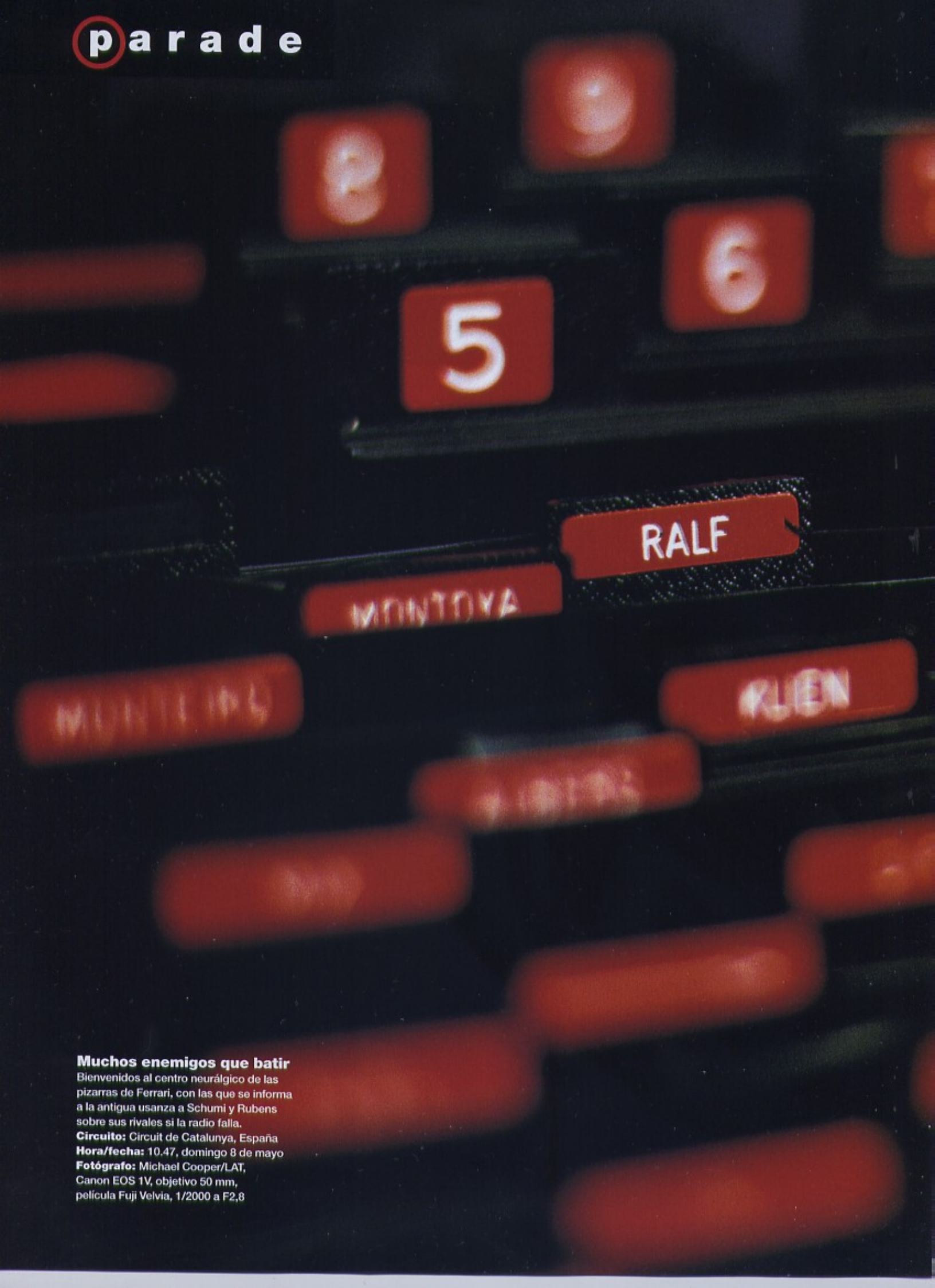
**Hora/fecha:** 18.47, sábado 23 de abril

**Fotógrafo:** Lorenzo Bellanca/LAT,  
Canon EOS 1V, objetivo 20 mm,  
película Fuji Velvia, 1s a F3,2









**Muchos enemigos que batir**

Bienvenidos al centro neurálgico de las pizarras de Ferrari, con las que se informa a la antigua usanza a Schumi y Rubens sobre sus rivales si la radio falla.

**Circuito:** Circuit de Catalunya, España

**Hora/fecha:** 10.47, domingo 8 de mayo

**Fotógrafo:** Michael Cooper/LAT,  
Canon EOS 1V, objetivo 50 mm,  
película Fuji Velvia, 1/2000 a F2,8





#ESA

MICHAEL

WEBER

RUBENS

BOX

IGNITION



CUESTIÓN DE PESO

## La sanción de la FIA desola a BAR

**¿Cayó BAR-Honda inocentemente en su trampa, confabuló para subvertir las normas, está siendo admirablemente 'creativo', o trata la FIA de enseñar modales a un equipo que muestra preocupantes indicios de respaldar el GPWC?**

Los hechos están claros. El 4 de mayo, el Tribunal de Apelación Internacional de la FIA declaró al equipo Lucky Strike BAR-Honda culpable de haber hecho correr un coche ilegal en el GP de San Marino de 2005. El equipo perdió los 10 puntos que sumó en esa prueba, y los suspendieron por las dos carreras siguientes (los GP de España y Mónaco).

Como era de esperar, todos en BAR-Honda alegaron que no habían contravenido la letra del reglamento (un argumento que F1 Racing comparte en cierto modo, ya que el redactado de muchas normas de la F1 tiene fama de impreciso). Aun así, el hecho de que BAR pusiera en duda el argumento de la FIA de que los coches han de pesar más de 600 kg sin nada de combustible, va en contra del precedente establecido en el

acto de una reunión del Grupo Técnico de Trabajo en 1994; y así, es innegable que pudiera considerarse que el equipo forzó los límites del espíritu del reglamento.

Pero, sorteando toda la jerga y detalles legales

que han rodeado el contencioso, queda una gran pregunta: ¿son unos tramposos el jefe de equipo Nick Fry, el director técnico Geoff Willis y otros? Y la respuesta más justa es... no, seguramente no.

Desde 1950, casi todos los equipos de F1 han dado empleo a un grupo de ingenieros cuyas actividades implicaban lo que llamaríamos 'reinterpretación creativa del reglamento', incluso los grandes equipos. Por ejemplo, en los años 70, Bernie Ecclestone (actual titular de los derechos comerciales del deporte, recuerden) era el dueño del equipo Brabham. Hoy día, es un secreto a voces que a veces

los chicos de Bernie adaptaban, o reinterpretaban con creatividad, las normas para adelantarse a sus rivales. Y a cambio, éstos hacían exactamente lo mismo.

¿Y quiénes eran dos de los suboficiales de Ecclestone en Brabham? Anda, si son Charlie Whiting y Herbie Blash, que ahora son director de competición/delegado técnico de la FIA (Whiting) y observador oficial (Blash). Es de suponer que estos ladrones fueron animados a volverse policías porque sabían lo que buscar.

Hoy día, dicha reinterpretación creativa se llama a menudo 'I+D', 'proyectos especiales' o algún otro nombre inofensivo. La tarea de los cerebritos que trabajan en estas células es leer, releer y volver a leer el código deportivo y los reglamentos deportivo y técnico de la FIA, siempre al acecho de una norma redactada con suficiente vaguedad como para premiar un poquito de reinterpretación creativa.

Tal vez Fry, Willis y cía. creyeran que valía la pena echar un vistazo a las normas relativas al peso mínimo, depósito de combustible y demás. De hecho, quizá ingenieros de otros equipos llegaron a la misma conclusión (desde luego, en Montmeló,

### > ¿Alguien tiró de la manta?

Max Mosley insiste en que la FIA no actuó por un soplo, y que los rumores de las supuestas prácticas de BAR eran generalizados. Pero la perseverancia de los comisarios en Imola y la confianza de la FIA en su apelación sugieren que había más que rumores. En el paddock del Circuit de Catalunya se apuntó a Renault, uno de cuyos ingenieros, Dave Greenwood, entró en el equipo procedente de BAR a finales de 2004 y podría haber conocido la configuración del depósito de BAR. Renault desmiente la participación de Greenwood. Un portavoz dijo: "Max Mosley lo dejó muy claro (que no se lo había dicho nadie)".





## Lo que sucedió en... **IMOLA**

**24  
abril**

Tras un flojo inicio de temporada, la suerte de BAR-Honda mejoró de forma espectacular después de tropezar con el punto dulce del 007 probando en España. Luego Button lideró los libres en Imola, calificó tercero y en carrera acabó tercero. Pero después los comisarios sometieron el coche a un examen poscarrera sospechosamente largo, primer indicio de que pasaba algo...



### ¿Por qué examinó la FIA el coche de Button después de la carrera?

Ya sospechaban algo. Puede que les hubieran dado un chivatazo con anterioridad (véase recuadro, página 10). No obstante, el delegado técnico de la FIA, Jo Bauer, comprobó los depósitos en Malasia y Bahrein, pero el asunto sólo exigió medidas en Imola, cuando los coches puntuaron por primera vez esta temporada.

### ¿Qué sucedió entonces?

Se pesó el coche de Button (que dio 606,1 kg). Los comisarios técnicos vaciaron 0,16 kg del depósito para fijar

el 'peso en seco', pero no quedaron satisfechos. Tras algunas evasivas, el depósito se vació del todo y se descubrió un compartimento adicional escondido en la célula principal, que contenía más gasolina. Vacío del todo, el coche arrojó 594,6 kg, muy por debajo del peso mínimo.

### ¿Y por qué no lo descalificaron?

A las 18.25, se publicaron las conclusiones de los comisarios técnicos y se convocó a varios miembros de BAR. Debido a lo vago del reglamento, se convenció a los comisarios deportivos

—Paul Gutjahr, Katsutoshi Tamura y Giuseppe Muscioni— de que el motor necesitaba esos 6 kg que faltaban en el sistema de combustible para funcionar.

### ¿Por qué los deportivos ignoraron el consejo del delegado técnico FIA?

No está claro del todo; es evidente que los comisarios quedaron satisfechos con las explicaciones del equipo.

### ¿Por qué la FIA prosiguió con ello?

Porque Charlie Whiting y su adjunto, Bauer, estaban convencidos de la ilegalidad del coche de Button.

radio macuto decía que hasta cinco equipos más habían usado en un momento u otro depósitos de configuración similar a los de BAR; de hecho, se rumorea que ATL, la empresa que suministra a la mayoría de equipos con depósitos hechos especialmente a medida, recibió varias peticiones de rediseño urgente el lunes siguiente al GP de San Marino. Así pues, quizá Willis pensó algo así: "Que me aspen si voy a ser el único director técnico que no hace nada de reinterpretación creativa en este apartado". O tal vez no.

Aun así, a pesar de que todos los equipos lo hacen hasta cierto punto, la reinterpretación creativa es un juego peligroso, como ha descubierto BAR ahora. Como dijo una vez un célebre piloto norteamericano de los 60 y 70 (y mejor no decimos quién): "Cuando me preguntan acerca de la interpretación de las normas, siempre doy el mismo consejo: ¡no las interpreten!". (Cómo no, eso no le impidió hacer eso precisamente en más de una ocasión, con buenos resultados).

Entonces, lo que Fry, Willis y compañía hicieron fue desobedecer dicho dictado. Pero F1 Racing duda mucho de que su motivación deliberada fuera concebir una trampa insidiosa y vil. Además, su supuesta infracción hacía referencia a un ámbito del reglamento que hasta el Tribunal reconoció que era un poco impreciso.

Varios ingenieros rivales han dicho a F1 Racing que se imaginan que esto daba a BAR una ventaja en prestaciones, de unos 15-20 segundos por carrera, según muchos. Algunos de esos ingenieros

rivales afirman haber notado incluso anomalías en el rendimiento de BAR-Honda: en concreto, que Jenson Button y Takuma Sato parecían hacer sus primeros pit stops sistemáticamente una o dos vueltas más tarde de lo que las normalmente precisas predicciones (que realizan todos los equipos) de la segunda sesión oficial hacían pensar. Es más, el presidente Max Mosley confirmó en su rueda de prensa en Montmeló el 6 de mayo que la FIA se había enterado de dichos rumores antes de Imola (véase recuadro, página 10).

De hecho, Mosley dijo más que eso en Montmeló, mucho más. Antes de nada, dijo que pillaron a BAR "con las manos en la masa", una afirmación que les pareció "muy poco presidencial" a muchos periodistas y algunos jefes de equipo. En cuanto a Fry, tras el fallo contra su equipo dijo que la decisión del Tribunal de Apelación le "horrorizó". Insistió en dicha opinión en el comunicado con el que al día siguiente anunció que BAR-Honda no iba a recusar su exclusión del GP de España.

La nota decía (en parte): "En su propia sentencia, el Tribunal Internacional de Apelación de la FIA no pudo demostrar que el equipo obrara de mala fe. Por tanto, BAR-Honda sigue sin tener clara la base para una sanción tan severa. El equipo rebate enérgicamente cualquier insinuación que en potencia pudiera empañar su reputación y buen palmarés, algo que es de importancia fundamental para toda la organización y sus socios".

Seguramente es significativo que el comunicado insistiera en la dureza de la sanción en lugar de la

## > ¿Y ahora qué para Jenson Button?

Una de las mayores repercusiones de la suspensión por dos carreras de BAR tiene que ver con su piloto estrella, Jenson Button. Ahora es casi seguro que al final del año dejará el equipo para ir a Williams.

Una cláusula de rendimiento en el contrato de Jenson con BAR estipula que tiene que sumar el 70% de los puntos del líder del campeonato para el 21 de agosto (es decir, hasta el GP de Turquía inclusive) para seguir siendo piloto de BAR en 2006. Si no —lo que es más que probable, dado que antes del Nürburgring sumará cero puntos— Williams tendrá prioridad sobre sus servicios.

"Nos hemos complicado conservar a Jenson", dijo el consejero delegado de BAR-Honda, Nick Fry. "Pero quedan muchas carreras que ganar y desde luego no nos damos por vencidos. Queremos a Jenson para 2006 y más allá". Ninguna de las partes revela cuándo fue firmada dicha cláusula, pero F1 Racing tiene entendido que el año pasado Jenson firmó una opción con Williams.

Públicamente, la entrega de Jenson a BAR sigue siendo total. Tras la decisión del Tribunal de Apelación, dijo: "Esto no hace que quiera marcharme del equipo. Tengo plena confianza en todos aquí".

Sin embargo, puede que Williams no le deje otra opción que marcharse. Si, como se rumorea, BMW se lleva a Nick Heidfeld con ellos a Sauber en 2006, entonces Williams necesitará un piloto puntero junto al australiano Mark Webber.



Button en Williams en 2000 (arriba); ¿volverá al redil?

falta en sí; es decir, apenas 24 horas después de que Fry declarara con optimismo en una sala repleta de periodistas: "Nuestra intención sigue siendo correr este fin de semana [en el GP de España]... BAR había arrojado ya la toalla. En verdad, semejante vuelta atrás no fue inesperada, ya que, pese a los destacados esfuerzos de su importante equipo legal, encabezado por el letrado David Pannick, el argumento de BAR siempre ►

## > ¿Es justo el Tribunal FIA?

**F1 Racing llevó a cabo una votación de tanteo en el paddock del Circuit de Catalunya. Preguntamos a 100 personas lo siguiente: "¿Cree que el Tribunal de Apelación es independiente de la FIA?". Nuestra muestra incluía a jefes de equipo, pilotos, ingenieros, RR PP, personal de marketing, periodistas, fotógrafos y, sí, oficiales de la FIA (los cuales contestaron todos que sí, claro); pero, en conjunto, 94 de los 100 encuestados contestaron que no.**



## El misterio del segundo depósito



No crean que el depósito de combustible de un F1 es una simple cámara de goma llena hasta el borde de gasolina; como todo en este deporte, es más complicado que eso, como se aprecia en esta imagen exclusiva facilitada por BAR del interior de su depósito.

El depósito está dividido por deflectores que minimizan el 'chapoteo' de la gasolina y la fuerzan hacia la base del depósito, la posición óptima para el equilibrio del chasis. Para mantener un flujo constante hacia el motor, dos bombas de combustible que alimentan el acumulador barren el fondo del depósito.

El acumulador es un cilindro de fibra de carbono siempre lleno de gasolina, que una bomba de alta presión lleva a los inyectores.

El depósito de BAR tiene un compartimento separado con 9 kg más de gasolina, para que el sistema mantenga un flujo de combustible regular. El equipo sostenía que este colector era parte integrante del funcionamiento del coche y por tanto parte de su peso en orden de marcha. Fue el que la FIA vació en San Marino.



- Bomba eléctrica**  
Barre el fondo del depósito para alimentar el acumulador
- Acumulador**  
Cilindro que almacena gasolina hasta que pasa a la bomba
- Colector**  
El segundo depósito 'oculto' que desató todo el asunto
- Bomba mecánica**  
Bombea el combustible a los inyectores del motor
- Deflector**  
Separadores en el depósito que llevan la gasolina hacia abajo

## Lo que sucedió en... PARÍS

**4 mayo**

Los equipos jurídicos de la FIA y BAR llegan a la sede de la FIA en París listos para pelear. El letrado David Pannick encabezó la defensa de BAR. Interrogó a Whiting, Bauer y Kris de Groot, el comisario técnico que pidió el vaciado del depósito del 007. Whiting representó a la FIA. Después de la vista, los observadores creyeron que el argumento de BAR era más flojo de lo esperado, pero iba a estar reñido...



### ¿Cómo explicó BAR el hecho de que el coche pesara menos?

Afirmó que el coche nunca pesó menos de lo debido en carrera, y presentó datos para demostrarlo. También dijo que el acumulador de combustible era parte integrante del diseño del coche y exigía un mínimo constante de 6 kg de gasolina en los manguitos para funcionar bien, y que cualquier intento de hacer correr el coche por debajo de 600 kg (o sea, usando menos gasolina como 'lastre') habría hecho que el motor funcionara mal; además, dijeron que nunca antes les habían pedido vaciar del todo el acumulador.

### ¿Por qué la FIA no creyó a BAR?

Alegó que BAR trató de ocultar el nivel real de gasolina en el depósito. Dijo que, sólo pesándolo tras la carrera, no era posible demostrar que el coche superó los 600 kg durante toda la carrera; por tanto, la gasolina se usaba como lastre y el sistema estaba diseñado para engañar a los comisarios técnicos. Y también dijo que BAR había actuado de mala fe al no hablar de su sistema de combustible con la FIA.

### ¿Qué defensa utilizó Pannick para contestar a los alegatos?

Aparte de subrayar una firme confianza

en su interpretación del reglamento técnico y deportivo, el equipo sostuvo que nunca trató de ocultar nada a los comisarios técnicos. Hubo un malentendido cuando De Groot pidió un vaciado 'simple' (bombear la gasolina del depósito) y no un vaciado a fondo de todo el sistema de combustible. BAR demostró haber obedecido completamente. Nadie intentó, falsamente, declarar u ocultar ninguna cantidad de gasolina en el depósito; de hecho, la FIA tuvo plena conciencia del supuesto depósito 'secreto' cuando descubrió el colector en las verificaciones de Malasia.

tuvo cierto tufillo de intentar llegar a un acuerdo a cambio de una sentencia reducida. Aunque no fueran declarados culpables de fraude premeditado (es decir, de hacer trampa a propósito), la absolución absoluta del cargo menor de "lamentable negligencia y falta de transparencia" siempre fue bastante improbable, y seguramente Pannick se lo temía desde el principio.

F1 Racing se siente aliviada de que la acusación de "fraude premeditado" que la FIA hizo en contra de BAR-Honda fuera anulada. De no haberlo sido, y si se hubiera llevado a cabo el objetivo de la FIA de que el equipo fuera excluido durante el resto de la temporada 2005, es muy probable que Honda





## > ¿Y ahora qué para BAR-Honda?

BAR-Honda pensaba probar al máximo durante su suspensión, pero se enfrentaba a dos cuestiones clave. Primera, ¿cumpliría el límite voluntario de 30 días de tests? Dada la defensa de Fry de dicho acuerdo, tuvo la prudencia de decir que sí. Segundo, ¿cumpliría el acuerdo de no probar la semana antes del GP de Mónaco? Puede que no. En España, Fry declaró a *F1 Racing*: "No es algo que haríamos sin tener la opinión de los otros equipos". Esta afirmación no implica que necesite su permiso, ni que desistiera de ello si le expresaran su desaprobación. Sin duda, esperaba que los equipos se mostraran solidarios y le dieran un respiro, en base a que tres jornadas de tests en un circuito de pruebas vienen a ser como tres días de competición en Mónaco. En realidad, las peculiaridades de Mónaco hacen que, a diferencia de los ensayos privados, correr allí no suponga beneficio alguno para el desarrollo con vistas a carreras posteriores (mientras que probar en, digamos, Montmeló, Jerez, Valencia o Mugello sí lo tendría). Además, sostienen algunos jefes de equipo rivales, ¿por qué los nueve equipos que no han sido suspendidos deberían conceder una ventaja competitiva al que sí lo ha sido?

El director de ingeniería de Williams, Patrick Head, dijo a *F1 Racing*: "Es algo de lo que tendré que hablar con Frank [Williams]. Pero, en estos momentos, no creo que me hiciera mucha gracia que BAR fuera a probar durante la semana antes de Mónaco... No".

se hubiera retirado de la F1 por el oprobio, dejando a BAR (propiedad de Honda en un 45%, recuerden) en un serio aprieto. Un aprieto tal vez terminal, ya que, sin proveedor de motores, ningún equipo está a salvo hoy en día. Y nadie quiere ver 419 despidos en F1.

No obstante, por una de esas extrañas vueltas que da la vida, ahora BAR podría tener la

## Lo que sucedió en... BARCELONA

**5 mayo**

BAR-Honda ya estaba en el Circuit de Catalunya cuando se anunció el veredicto. Cayó como una bomba. A las 14.25, la FIA afirmó que el equipo "no había cumplido" con el reglamento deportivo. ¿Resultado? Descalificación de BAR-Honda del GP de San Marino, exclusión de los GP de España y Mónaco y seis meses de suspensión en F1, dejada en suspenso durante un año.



### ¿Por qué el Tribunal de Apelación encontró culpable a BAR-Honda?

Aunque convencidos por el argumento del equipo, los jueces dictaminaron que "la presentación de los datos de consumo del coche no puede garantizar que el vehículo cumplió en todo momento con los requisitos de peso mínimo". Concluyeron que la única interpretación del reglamento que garantizaría la conformidad plena exigía que el coche pesara 600 kg con el depósito totalmente vacío.

### ¿Por qué BAR-Honda no fue castigado de forma más severa?

El tribunal señaló "una lamentable incertidumbre" en el código deportivo y el reglamento técnico, que hacía difícil dictaminar concluyentemente a favor de una parte; no pudieron probar que BAR "cometió un fraude premeditado" sino que mostró "una lamentable negligencia y falta de transparencia".

### ¿Se ha ido BAR de rositas?

Depende de si uno cree que es inocente

o no. La FIA quería que el equipo fuera excluido del campeonato 2005 y multado con un millón de euros. "Los hechos en este caso son claros", dijo el presidente Max Mosley. "El equipo dejó 15 litros en el depósito y nos dijo que estaba vacío. Creemos que han sido tratados con benevolencia". Pero una fuente de un equipo rival dijo a *F1 Racing* que BAR tuvo "mala suerte", añadiendo que sus propios coches acababan las carreras pesando 600 kg pelados, con un acumulador lleno...

## > Bernie aprieta los tornillos a Honda y Toyota

Desde que los fabricantes sugirieron por primera vez un certamen paralelo, el equilibrio del poder político ha estado en manos de los dos gigantes japoneses de la F1, Honda y Toyota. Últimamente, tras mirar los toros desde la barrera durante la época del GPWC, sus simpatías han empezado a inclinarse hacia los rebeldes.

Eso no habrá gustado a Bernie Ecclestone, a quien le encantaría que Toyota y Honda se sumaran a 'su' banda de los tres (Ferrari, Red Bull y Jordan). Teniendo esto presente, los días antes de la vista del 4 de mayo llamó repetidas veces al jefe de Honda, Shoichi Tanaka, es de suponer que para tratar de hacer algo de palanca política cuando eran más vulnerables (y por tanto, quizá sensibles a la célebre mano dura 'negociadora' de Bernie). *F1 Racing* tiene entendido que sus esfuerzos fueron inútiles.

Recientemente, ha pasado a considerar a Toyota, que también se ha encontrado en una posición peliaguda hace poco. Al parecer, el equipo de Colonia omitió solicitar la licencia de concursante correcta hasta la semana antes del GP de España, y por tanto corrió en Australia, Malasia, Bahrein y San Marino sin dicha licencia.

Cómo no, esto es maná caído del cielo para Ecclestone.

Si la FIA, la FOA y la FOM deciden ser duros con ellos –o si otro equipo (¿Ferrari, tal vez?) fuera a reclamar–, entonces Toyota podría hacer frente a una severa sanción. Por otro lado, como el error de Toyota no fue más que eso –una metedura de pata involuntaria, de la que no sacaron ventaja alguna– podrían ser tratados con indulgencia.

Seguro que Bernie ya ha llamado a Colonia, resuelto a sacar partido del desliz...



El presidente de Toyota Fujio Cho con Bernie y Mosley.

posibilidad de lograr lo que ambiciona más que nada a corto plazo: ganar un GP. Mientras cumple su suspensión, todos los demás equipos se centrarán en el reto único que supone correr en Mónaco. Por otro lado, BAR será libre de reorientar recursos que se habrían dedicado a Mónaco a los preparativos del GP de Europa en el Nürburgring, una prueba en la que de todos modos ya esperaban hacerlo bien. Añádase que el Nürburgring se disputa sólo una semana después de Mónaco, y las circunstancias vienen a ser una importante ventaja para BAR-Honda, como algunos directores técnicos rivales, y también Patrick Head, de Williams, han confirmado por separado a *F1 Racing*.

Si, como por arte de magia, pueden sacarse una victoria en la carrera de su regreso, sin duda BAR-Honda celebrará la madre de todas las fiestas. Asimismo, de esta forma le harían un tremendo corte de mangas a la FIA, y de mil amores. Seguro que todos en BAR –sí, cada uno de los 419, más los 300 y pico de Honda en Japón– están totalmente resueltos a hacer precisamente eso.

## > Tú decides

BAR-Honda y la FIA han hecho público todo su dossier de pruebas tal como fue presentado al Tribunal en sus webs. Visita [www.barhondaf1.com](http://www.barhondaf1.com) y [www.fia.com](http://www.fia.com) y saca tus propias conclusiones.



DESPLEGANDO LAS ALAS

# Red Bull quiere a Schumi

El propietario de Red Bull Racing, Dietrich Mateschitz, no se hizo multimillonario sin planear a lo grande. Y ahora tiene en la cabeza a Michael Schumacher y Valentino Rossi



El premio gordo: hacerse con los servicios de Schumi. ¿Cómo? Pues a lo mejor dejando a Michael sin elección.



Y el Red Bull-Ferrari de Michael Schumacher reduce la marcha en la ultimísima vuelta del GP de San Marino de 2007", grita el locutor de turno. "Su compañero se acerca... Le pasa... ¡Qué maniobra tan fantástica! Valentino Rossi, con Red Bull, en apenas su cuarta carrera de F1, ha ganado su primer gran premio. ¡Increíble!".

Para todo el mundo salvo para el jefe de Red Bull Racing Dietrich Mateschitz, semejante panorama sería pura fantasía. Pero Mateschitz es un hombre de excepcional dinamismo y más ambicioso que la mayoría de tenores de la F1.

Así pues, ¿cómo atraparía Mateschitz a Michael y Rossi? Para empezar, *F1 Racing* tiene entendido que a Rossi, vigente campeón del mundo de MotoGP, ya lo está cortejando para un volante en 2007, después de muchos miles de kilómetros de tests, claro. La estrategia Schumi es más larga.

En el primer paso, en 2006, dejaría plantado al fiable pero lentorro David Coulthard a favor de Tonio Liuzzi y Christian Klien.

acuerdo con la empresa petroquímica china Sinopec-, Mateschitz está listo para meterse en faena. Y eso implica ir a por la propia Ferrari.

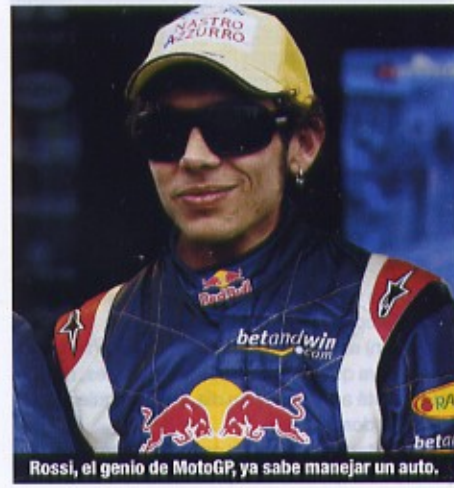
Sólo que Ferrari es un objetivo móvil. Las vicisitudes de la empresa matriz Fiat están minando las fuerzas de la Scuderia, razón por la cual Ferrari empieza a hablar de reducción de costes después de años de indiferencia. Con las deudas de Fiat en la barrera de los 4.000 millones de dólares y la presión para reducir la minuta de Ferrari, el equipo necesita desesperadamente una nueva y constante inyección de dinero para asegurar su prosperidad a largo plazo.

¿Podría ser la compra de motores Ferrari por parte de Mateschitz como meter la punta del pie en el agua antes de la adquisición de una parte de la empresa, e incluso prepararse para tomar las riendas si Fiat se viene abajo? Totalmente posible.

Y ahí es donde entra Schumi. En caso de que los problemas de Fiat amenacen a Ferrari, y Michael siguiera queriendo correr, podría optar por lo segundo mejor: Red Bull-Ferrari. Poco probable, tal vez, pero la idea ya bulle en la cabeza de Dieter, que tiene por costumbre hacer sus sueños realidad.

## ‘Si los problemas de Fiat amenazan a Ferrari, Michael podría optar por correr para Red Bull-Ferrari’

No hay que olvidar que Mateschitz ya ha demostrado ser un jugador muy duro. Aparte de su negocio multimillonario, regateó a Ford hasta pagar una miseria por Jaguar Racing y, más recientemente, pilló desprevenido a Cosworth al anunciar de repente un contrato motorista con Ferrari por dos años. El dueño de Cosworth y jefe de la Champ Car, Kevin Kalkhoven, fue informado de la decisión en el aeropuerto de Bolonia, después de cruzar el Atlántico para iniciar las negociaciones sobre el contrato de Cosworth con Red Bull en 2006. Ahora con motores Ferrari –y éstos serán motores Ferrari que no van a ser rebautizados, a pesar de la posibilidad de un



Rossi, el genio de MotoGP, ya sabe manejar un auto.



## ZONA ROJA

# El motor V8 igualará al V10

El motor Honda V8 de 2,4 litros para 2006 debutó el mes pasado en Mugello, estrenando la nueva generación de motores de F1. A su vez, Cosworth Engineering celebró la nueva propiedad del jefe de la Champ Car Kevin Kalkhoven permitiendo a F1 Racing ver su propio V8 aullando a unas pasmosas 20.000 rpm en el banco.

Todo apunta a que los nuevos V8 -pensados para contener costes al reducir el número de piezas móviles y limitar los parámetros de diseño y materiales del motor- girarán aún más arriba que los actuales V10. Con el tiempo arrojarán más o menos la misma potencia, lo que lleva a preguntarse qué cálculos hizo la FIA cuando el año pasado abogó por la adopción de propulsores de menor cilindrada.

Cosworth también cree que el nuevo reglamento cerrará la brecha de rendimiento entre los grandes



¿Serán fiables los V8 hasta 20.000 rpm?

fabricantes y los especialistas.

"Estamos muy ilusionados con el V8", dijo Alex Hitzinger, jefe de desarrollo de Cosworth. "Tenemos la sensación de volver a hacer lo que hacemos bien. La nueva carrera motorista va a estar muy igualada".

El director técnico de BAR-Honda Geoff Willis añadió: "El equilibrio dinámico de un V8 no es tan bueno como un V10. Por tanto, habrá que trabajar mucho para reducir las pérdidas por fricción".

O sea, lo de siempre: ahorrar dinero en un apartado para gastarlo en otro.

Por tanto, la exclusividad seguirá teniendo sus ventajas, pero tal vez no hasta el punto que vemos en la actualidad. Motoristas como BMW, Mercedes y Honda hasta podrían estar dispuestos a suministrar a equipos cliente.

Sin embargo, para Minardi la situación no cambiará mucho: Cosworth confirmó recientemente que seguirá suministrando sus V10 TJ2005 al modesto equipo italiano.

Como exige el reglamento, la potencia de esos motores de 3,0 litros estará limitada hasta la cota de los V8.



"Oye, Frank, por si acaso BMW nos da plantón, ¿por qué no llamamos a Honda?".

## COMBUSTIÓN ETERNA

# El reino de Frank por un motor

Aunque todavía se ha de anunciar oficialmente, ya es una certeza que BMW suministrará motores a Sauber en 2006, con posibles miras a adquirir el equipo más adelante. La versión oficial es que BMW quiere suministrar a un segundo equipo por el bien de la F1, pero el director de BMW Motorsport Mario Theissen no descarta las posibilidades de una compra de Sauber.

¿Supondrá esto problemas para Williams? En Grove les gustaría hacernos creer que no. "Tenemos un motor muy bueno, y gratis", dijo el director técnico Sam Michael. "Aunque BMW suministre a un segundo equipo, ¿por qué íbamos a querer cambiar?".

Sin embargo, persisten los rumores de que Williams y BMW podrían separarse dentro de poco, aunque hay que recordar que dichos rumores llevan años en el aire, y la asociación todavía no ha fracasado. Pero sí lo hace, Williams necesitará un nuevo

motor, que podría ser el Cosworth.

Williams y Cosworth estuvieron juntos por última vez en 1983, y ahora Cosworth busca un equipo puntero que suministrar tras el reciente anuncio de que Red Bull Racing se pasará a Ferrari en 2006 (véase 'Red Bull quiere a Schumi', página 14).

Aunque Cosworth ha hecho una propuesta a Williams, todavía no se ha hablado de nada en serio. Además, Williams se mostraría muy reacio a pagar por sus motores, después de montar propulsores oficiales desde 1998-99 (cuando tenían los Supertec V10).

Teniendo todo esto en cuenta, y tras las recientes desgracias de BAR-Honda, a F1 Racing le extrañaría mucho que sir Frank no hubiera aprovechado la ocasión para hacer una llamada (o dos) a Honda, marca con la que el Team Wily ganó dos títulos de constructores y uno de pilotos en 1986 y 1987.

## IN FRAGANTI: ¿QUIÉNES SON LOS ROBOTS AQUÍ?



Michael y Rubens participaron en el lanzamiento de la campaña "Antes de conducir, piensa", dirigida por la Fundación FIA y Bridgestone, y que organizó el RACC en la Escuela RACC-Renault del Circuit de Catalunya. En la foto, los pilotos de Ferrari con la mascota de la campaña, Dummy.

## Repostaje

### ▽ El futuro de Adrian Newey

El futuro a largo plazo del director técnico de McLaren Adrian Newey (abajo) sigue siendo dudoso. La prórroga de su contrato sólo le ata en McLaren hasta el final de 2005, y después podría dejarse llevar por otras pasiones, como los veleros. Pero un portavoz del equipo dijo: "Creemos que su futuro a largo plazo está con McLaren".



### ▽ Todt a por Kimi Räikkönen

Jean Todt dice que si Schumi se retira después de 2006, es poco probable que lo sustituya Alonso: "Alonso no está en cabeza de nuestra lista. Puede sonar como una falta de respeto a Alonso, pero creo que un joven que corre en un equipo angloalemán es una mejor elección". Vaya, un tal Räikkönen.



### ▽ Nuevo look para F1 Racing

A partir del próximo número, F1 Racing estrenará un nuevo look, más fresco. No será una revolución, sino una sofisticada reforma para mantenerla en vanguardia del diseño de revistas.

Por ejemplo, el logo de F1 Racing (abajo) ha sido sutilmente remozado para darle un aire más moderno. Esperamos que os guste.







¿FUMAR? NO, GRACIAS

## Una caladita más y sanseacabó

La F1 -¿o es la UE?... ¿o ambas?- parece confusa acerca de la promoción del tabaco, y se resiste a dejar el hábito. También la FIA parece confundida

La F1 se ha mostrado notablemente reacia a dejar de fumar. Esta desgana es comprensible: el dinero del tabaco ha impulsado la F1 durante décadas, respaldando el éxito de muchos equipos, y ha contribuido a catapultar a la F1 a la fama mundial.

Por esta razón, Bernie Ecclestone, el amo comercial del deporte, siempre ha apoyado la presencia del tabaco en F1, sosteniendo que mientras los 'honores' continúan repartidos por igual entre los 10 equipos, debería permitirse que permaneciera la publicidad del tabaco. Pero muchos no comparten su opinión. Públicamente, el dinero del

tabaco se considera 'sucio', un patrocinio que hasta puede disuadir a otras empresas de entrar en F1.

¿Ingenio? Tal vez, pero Max Mosley, presidente de la FIA, recalca dicha opinión: "La F1 es un modo muy efectivo y económico de hacer que se reconozca una marca", declaró el año pasado a *F1 Racing*. "Así que la prohibición del tabaco crearía un montón de posibilidades... La industria alimentaria; la industria farmacéutica; todo tipo de empresas políticamente correctas desaprovechan el tabaco".

Las directivas de publicidad antitabaco de la Unión Europea de este verano deberían haber desencadenado una eliminación gradual del

patrocinio tabaquero, pero la F1 se ha mostrado especialmente resistente a la nueva legislación. Su cabezonería y el ambiguo redactado de la ley hacen que muchos sigan creyendo que los equipos pueden ser más listos que la legislación y vivir para contarlo.

Mosley dirá que trató de introducir un programa para retirar progresivamente el patrocinio del tabaco, pero que el comisario europeo de Sanidad, David Byrne, echó por tierra los planes para introducir una prohibición el 1 de octubre de 2006, al adelantarla al 31 de julio de 2005. Ahora eso parece superficial.

Mosley sostuvo que la nueva fecha no se podría hacer cumplir porque ya se habían firmado contratos contando con que la F1 estaba a salvo hasta el final de la temporada 2006. Curiosa afirmación si se tiene en cuenta que lleva tiempo diciendo que la FIA no tiene autoridad para enredarse en la actividad económica del deporte; después de todo, si Mosley

'Muchos creen que los equipos pueden ser más listos que la legislación'

puede cambiar decretos de la FIA de un plumazo, ¿por qué tendría que resultar tan difícil presionar a los equipos para que aceptaran la legislación de la UE?

Aun así, la ley de la UE está lista para aplicarse este verano, lo que significa que las pruebas europeas restantes en la temporada 2005 deberían disputarse sin logos tabaqueros. Mientras que eso es probable que suceda, lo es menos que el patrocinio del tabaco desaparezca del todo de los televisores (véase recuadro: 'Humo en los ojos').

Sólo McLaren ha aceptado el alcance total de las nuevas leyes de la UE y este verano se separará de su sponsor principal, West. Pero no todos los equipos patrocinados por el tabaco son tan sumisos. Marlboro, mayor fabricante mundial de cigarrillos y sponsor tabaquero más importante de la F1, es reacio a dejar Ferrari, y es poco probable que lo haga. "No se puede hacer suposición alguna", dijo un portavoz de Ferrari. "Hay leyes diferentes en distintos países, lo que dificulta mucho las cosas".

El caso es el mismo con Japan Tobacco, fabricante de Mild Seven, sponsor de Renault: "Seguiremos observando qué dicen las autoridades británicas acerca de la interpretación de la ley", dijo una fuente del equipo, dando a entender que la situación sigue siendo poco clara.

Además, la propia UE sigue enviando un mensaje muy confuso, subvencionando el cultivo del tabaco en Europa con más de mil millones de dólares al año.

Las grandes marcas de tabaco han acordado una retirada voluntaria de ciertos deportes antes del final del año próximo; pero sería más moralmente responsable empezar a organizar una retirada más temprana.

Después de todo, si la Nascar, el certamen más importante de EE UU, ha podido cambiar su sponsor principal Winston por la firma de telecomunicaciones Nextel, la F1 puede hacer lo mismo, ¿no?



## > Tabaco y F1: una historia resumida



**1968**

El organismo rector levanta las limitaciones al patrocinio. En el GP de España, los Lotus lucen los colores de Gold Leaf.

**1972**

Marlboro entra en F1 con BRM. También John Player Special, con la decoración negra y dorada de los Lotus.

**1974**

Marlboro cambia a McLaren y se queda 23 temporadas.

**1978**

Los equipos introducen una exención voluntaria de marcas de tabaco en el GP de Gran Bretaña, que ha durado hasta hoy.

**1987**

Lotus pierde JPS pero estrena el amarillo de Camel. En los primeros 90, Camel patrocina a Williams y Benetton.

**1990**

Francia impone su legislación antitabaco; acaba la larga asociación entre Gauloises, Marlboro y Gitanes y las escuelas francesas de pilotaje. En consecuencia, el programa de jóvenes pilotos franceses queda seriamente tocado.

**1994-99**

Expansión del tabaco en F1. Rothmans (Williams), Mild Seven (Benetton), Benson & Hedges (Jordan), West (McLaren) y Lucky Strike (BAR) entran en el deporte.

**1996**

Para la Organización Mundial de la Salud, la F1 es "un anuncio ininterrumpido" de cigarrillos; dice que los circuitos son "lugares para el reclutamiento de nuevos fumadores". Las tabaquerías alegan que no animan a la gente a fumar, sólo convencer a los fumadores existentes a cambiar de marca.

**1997**

Bernie Ecclestone dona un millón de libras al Partido Laborista, se dice que como soborno para que no tome medidas contra el patrocinio del tabaco. La ministra de Sanidad Tessa Jowell pide a la UE que dispense al automovilismo de la prohibición paneuropea.



**1997**

Marlboro aumenta su patrocinio de Ferrari, que repinta los coches en un tono más claro para reflejar la mayor presencia de la marca.

**1998**

La UE anuncia la directiva sobre la publicidad del tabaco, para suprimir toda la publicidad, patrocinio y promoción en su territorio. La FIA anuncia que investigará las pruebas que vinculan el fumar con la publicidad del tabaco; insinúa que podría aplicar una prohibición del tabaco ya en 2002.

**2001**

David Byrne, comisario europeo de Sanidad, anuncia el 31 de julio de 2005 como fecha tope para la publicidad del tabaco, adelantando 18 meses la citada directiva. La jugada saca de quicio a Max Mosley, que dice que la F1 no podrá acatarla debido a los acuerdos contractuales con las marcas de tabaco.



**2003**

192 miembros de la OMS adoptan el Convenio marco para la Lucha Antitabaco, una directiva antitabaco mundial. Los GP de Brasil, Bélgica, Francia y Canadá se ven amenazados después de que Ecclestone exprese su insatisfacción con su actitud antitabaco. La marca de productos para dejar de

fumar Niquitin CQ patrocina al equipo Williams.

**2004**

Una ola de alarmismo hace pensar que los equipos con sede en el Reino Unido podrían trasladarse fuera de Europa en un intento de evitar sanciones antitabaco de la UE. Los jefes de equipo podrían ir a prisión por contravenir la ley.



**2005**

A pesar de la inminente fecha tope del 31 de julio, es probable que varios sponsors tabaqueros (como Mild Seven y Marlboro) sigan con sus programas de patrocinio, tal vez usando técnicas de publicidad más subliminal.



**1983**

El piloto de Brabham Nelson Piquet (izda., con Prost y Tambay) es el último campeón no asociado con el tabaco.



McLaren ha aceptado romper su relación con el tabaco.

## > Humo en los ojos: cómo lidiar con la directiva de la UE sobre el tabaco y el patrocinio

El 31 de julio de 2005 es una fecha importantísima para la F1. ¿Por qué? Porque será cuando surta efecto la nueva legislación de la UE que ilegalizará la promoción del tabaco mediante patrocinio, radio, televisión o "distribución" promocional en Europa.

Sin embargo, como la directiva de la UE debe ser aplicada a través de las leyes nacionales de cada gobierno europeo, reinan la confusión y la ambigüedad. El caso del Reino Unido es el más significativo para los equipos, pues seis de ellos tienen su sede allí y además el redactado de la ley con que el parlamento británico aplicó la directiva en 2002 es especialmente ambiguo. Así, una posible

interpretación dice que, por ejemplo, podría ser ilegal emitir en países de la UE imágenes de televisión de coches patrocinados por el tabaco en otros países en los que el patrocinio del tabaco fuera legal.

Este "efecto extraterritorial" significa, por ejemplo, que mientras el Gobierno japonés puede autorizar que la carrera de Suzuka se dispute con marcas de tabaco, transmitir por televisión las imágenes en el Reino Unido podría suponer un delito por parte de los equipos implicados. La cadena no tendría nada que temer, ya que una cláusula en la ley les concede una exención. Pero al parecer el redactado no es lo bastante amplio como para eximir a todas las partes que hayan firmado el acuerdo de patrocinio.

Esto ha creado muchas dudas en los equipos de F1, que necesitan saber a qué atenerse con tan imprecisa ley antes del final del verano. El Gobierno británico aún no les ha garantizado nada.



## Repostaje

### ▽ Ferrari estudia el cambio

El talón de Aquiles de Ferrari tal vez sea su caja de cambios, así que está desarrollando un diseño más avanzado en un intento de mejorar rendimiento y fiabilidad.

El coche de 2004 usaba una carcasa en su mayor parte de titanio (fabricada por un proveedor). Pero este año han dado un paso más hacia una transmisión totalmente de carbono. En 2005, la fundición de titanio es más un esqueleto, y las partes de carbono forman el resto de la carcasa.

Ferrari sigue recurriendo a un proveedor para fabricar el armazón de fundición, pero Ross Brawn dice que el equipo está buscando un modo más eficaz de producir esta pieza de la transmisión.



El cambio da problemas a Ferrari.

### ▽ Un nuevo (y lento) Minardi

El Minardi PS05, que debutó en Imola, monta el impresionante V10 Cosworth TJ2005. Pero, a pesar de los 60 CV más de potencia, Friesacher se quedó a 6,598s de la cabeza en la primera crono y a 7,57s en la segunda. En la suma de tiempos, a más de 14s del poleman Räikkönen.

Ya no hay una norma del 107% de la que preocuparse, así que Minardi siempre entrará en la parrilla, pero teniendo en cuenta que siempre andan cortos de fondos, en Imola había quien se preguntaba por qué despilfarraron su precioso presupuesto en un coche nuevo.



Levantamiento de pesas: el alerón delantero del R25 lleva bastante lastre para mejorar el comportamiento.

## EN SUS PUESTOS

# Nuevas prioridades en Renault

¿Se acuerdan de las salidas relámpago que hacía el Renault R24 el año pasado? Tanto Fernando Alonso como Jarno Trulli metían miedo a sus rivales cuando una tracción y aceleración superiores les daban ventaja hacia la primera curva. Se creía que el Renault arrancaba tan bien por una distribución de pesos desplazada hacia atrás y un buen par a bajo régimen.

Así que los otros equipos han notado sorprendidos dos cambios este año: las salidas de Renault no han sido tan excepcionales; y un comisario tuvo que forcejear para levantar el morro del R25 que Giancarlo Fisichella rompió al hacer un trompo en los libres en Malasia. Estaba claro que ese alerón incluía una considerable cantidad de lastre.

Parecía que Renault había cambiado de rumbo, lo cual tal vez explique por qué el

R25 es un bólido mucho mejor equilibrado, conducible y efectivo que el R24. Después de todo, comprometer un coche para toda una carrera, sólo para asegurar una ventaja en la salida, quizá no sea un buen plan.

Ver las desgastadas cubiertas traseras de Alonso después de San Marino fue una prueba más de que el R25 necesita bastante más lastre frontal si ha de funcionar correctamente, y ésta es la razón de que la fama del equipo en las salidas se haya resentido un poco en 2005.

Además, no sólo los compuestos duros han reducido el agarre mecánico, sino que el motor RS25 también ha aumentado su potencia máxima a costa del par a bajo régimen. Así, aunque las salidas *banzai* sean agua pasada, Renault parece haber producido un coche de comportamiento más convencional y menos puntos débiles.

## NO HAY QUIEN LO PARE

# BAR-Honda se pasa de frenada

Igual que Bridgestone y Michelin producen una gama de compuestos según las necesidades de circuitos concretos, también se ofrecen varios tipos de frenos de carbono. Algunos materiales proporcionan mayor mordiente y poder frenante que otros pero, aunque más eficaces, se desgastan más rápido que opciones más duras y menos eficaces.

El material se fabrica por un proceso conocido como deposición de vapores, en que se disparan átomos de carbono en un enrejado de rayón carbonizado dentro de hornos sobrecalentados. Lleva varios meses producir cada lote.

Una vez montados en el coche, hay que hacer correr discos y pastillas con un estricto control de temperatura, porque los materiales han de funcionar dentro de su gama óptima de temperatura. Unos 600° en el núcleo están bien; por encima, el carbono empieza a oxidarse, punto en el que se

vuelve como ceniza y empieza a desmigarse.

Los frenos de carbono siempre se oxidan con el uso, así que los equipos aplican pintura antioxidante a los bordes de los discos, donde están los orificios de ventilación, para ayudar a demorar el comienzo del proceso. La superficies de fricción también se oxidan, así que el truco consiste en usar un material que se desgaste a un ritmo algo más rápido que la oxidación del material.

De la espectacular rotura de frenos de BAR en Bahrein se culpó al nuevo material que usaba el equipo: primero se recalentó, luego se oxidó. Las nubes de humo negro evidenciaban que Sato ya iba apurado tras pocas vueltas, pero en los pit stops el calor excesivo se volvió crítico, porque los discos no se ventilan en parado. Los mecánicos del equipo trataron desesperadamente de paliar el punto crítico echando aire comprimido a los conductos, pero fue inútil.

# Cifras F1

Datos para los amantes del cálculo numérico y la F1

## Promedio de posición en parrilla 2005 por equipos (hasta España inclusive)

1	Renault	5,3
2	Toyota	5,8
3	BMW-Williams	6,5
4	McLaren-Mercedes	6,9
5	Red Bull-Cosworth	9,8
6	BAR-Honda	10,5
7	Ferrari	12,1
8	Sauber-Petronas	12,4
9	Jordan-Toyota	15,8
10	Minardi-Cosworth	18,1

## Km acumulados en carrera por piloto (hasta España)

1=	Fernando Alonso	1.531
1=	Jarno Trulli	1.531
3	Ralf Schumacher	1.526
4	David Coulthard	1.516
5	Felipe Massa	1.502
6	Tiago Monteiro	1.469
7	Mark Webber	1.420
8=	Jacques Villeneuve	1.274
8=	Nick Heidfeld	1.274
10	Kimi Räikkönen	1.270

## Neumáticos: km recorridos en fin de semana de GP y tests (22.11.04\*-08.05.05)

1	Michelin	238.310
2	Bridgestone	71.191

## Estadística del mes

Durante los 50 y 60, casi el 40% de las parrillas tuvo 18 pilotos -como en España 2005- o menos. Pero en los últimos 30 años eso sólo ha pasado una vez: en San Marino 82.

## Motores: km recorridos en fin de semana de GP y tests (22.11.04\*-08.05.05)

1	Toyota	55.169
3	Ferrari	48.949
2	Honda	44.960
4	BMW	38.112
5	Mercedes	35.988
6	Renault	35.147
7	Cosworth	33.313
8	Petronas	16.382

## Test: más km recorridos (22.11.04\*-08.05.05)

Equipo	Ferrari	44.234
Piloto	Luca Badoer	13.912

\*inicio tests de pretemporada 2005

con la colaboración de





## Reportaje

### El libro virtual de la F1 2004

El reputado fotógrafo Paul-Henri Cahier presenta una novedosa manera de ver un año de F1: un CD con un libro virtual compuesto por 234 fotos impresionantes en alta resolución, más un salvapantallas con 40 imágenes. Tiene un precio de 30 euros y se puede conseguir en La Librería del Motor, tel. 93 454 67 63; info@lallibreriaelmotor.com.



### Arrancar y frenar con AP

La victoria de Alonso en Bahrein (abajo) fue la 250ª para un coche con frenos AP Racing. La marca de Coventry suministra frenos y embragues de F1 desde los años 60. Todos los títulos de pilotos y constructores desde 1967 se han ganado con frenos o embragues AP, o con ambos.



### Alonso atrae nuevo sponsor

Los triunfos de Fernando Alonso han supuesto un nuevo sponsor español para Renault. La aseguradora Mutua Madrileña ha firmado un acuerdo a largo plazo para colocar su nuevo logo 'MM' (abajo) en el coche, el mono de los pilotos y el uniforme del equipo. El estreno fue en el pasado GP de España.



## TIEMPO EN ANTENA

# Cae la difusión TV de Ferrari



Australia 04



Malasia 04



Bahrein 04



Imola 04

Schumacher y Ferrari fueron el centro de atención en 2004 (arriba); pero en los cuatro primeros GP de 2005 (abajo) casi todo fue Alonso y Renault.



Australia 05



Malasia 05



Bahrein 05



Imola 05

Un flojo inicio de temporada ha afectado mucho la difusión televisiva de Ferrari de un año a otro, según las cifras hechas públicas por Sports Marketing Surveys, empresa de estudios de patrocinios deportivos. En las primeras cuatro carreras de 2004, Ferrari acaparó un 27,5% de toda la difusión televisiva, gracias al dominio del F2004.

Sin embargo, en las primeras cuatro carreras de 2005, con sólo dos segundos puestos en su haber, la cuota de tiempo en antena de Ferrari ha caído al 17,7%. Eso equivale a 1h 45m, poco más de la mitad de las 3h 23m que recibieron en el mismo periodo de 2004 (véase recuadro, abajo).

Pese a esta enorme disminución de difusión de un año a otro, las cifras también muestran que la presencia de Ferrari en

pantalla no ha caído tanto como su rendimiento en pista podría suponer. Ferrari sigue siendo el segundo equipo que chupa más cámara, por detrás del impresionante 24,3% de Renault. Schumacher es el segundo piloto con más tiempo en antena con 1h 07m, por detrás de Fernando Alonso con 1h 35m. Está claro que Schumi y Ferrari siguen atrayendo la atención de los realizadores, a pesar de, o tal vez debido a, sus problemas.

En resumen, el éxito no es garantía de difusión televisiva, una verdad subrayada por las cifras de Red Bull Racing. En las primeras cuatro carreras, RBR sumó 12 puntos, por uno solo de Jaguar Racing en 2004. Con todo, pese a un rendimiento superior, su tiempo en antena ha seguido

siendo el mismo que el de Jaguar. Eso sí, es posible que las cifras de Jaguar en 2004 se vieran infladas por la primera fila de Webber en Sepang y la posterior carrera repleta de incidentes. Por tanto, si RBR puede mantener esta línea, su difusión debería eclipsar la del equipo verde.

El factor que por lo general determina la difusión son los incidentes. Nótese los 30m 49s de Pedro de la Rosa en su ajetreado GP de Bahrein, comparados con los 2m 10s de Alex Wurz en San Marino.

Asimismo, el GP de Malasia de Anthony Davidson, que duró apenas dos vueltas antes de romper el motor, le valió 44s en pantalla, mientras que la efectiva carrera de Tonio Liuzzi hasta el punto final en Imola sólo le valió 33s de difusión televisiva.

Piloto	Tiempo total	GP	Promedio/GP	Pt. 2005	GP 1-4 2004
Alonso	1h 35m 10s	4	23m 47s	36	57m 35s
Schumacher	1:06:59	4	16:45	10	1:46:29
Webber	50:12	4	12:33	7	23:47
Trulli	42:48	4	10:42	18	57:53
Fisichella	38:23	4	9:06	10	18:15
Button	34:11	4	8:33	6	1:06:55
Räikkönen	33:44	4	8:26	7	25:28
Barrichello	33:32	4	8:23	8	1:32:46
De la Rosa	30:49	1	30:49	4	-
Heidfeld	22:02	4	5:30	7	17:31

Tiempo total en pantalla de los 10 primeros pilotos (sin tener en cuenta la publicidad de los sponsors) durante la retransmisión en directo de las cuatro primeras pruebas.

Equipo	Difusión 2005	Cuota	Difusión 2004	Cuota
Renault	2h 24m 36s	24,3%	1h 52m 37s	15,2%
Ferrari	1:45:15	17,7%	3:23:44	27,5%
McLaren	1:16:48	12,9%	52:21	7,1%
Williams	1:11:59	12,1%	1:59:58	16,2%
Toyota	1:05:40	11,1%	30:14	4,1%
BAR-Honda	50:54	8,6%	1:43:14	13,9%
Red Bull/Jaguar	31:26	5,3%	39:56	5,4%
Sauber	30:54	5,2%	37:27	5,0%
Jordan	9:38	1,6%	24:54	3,4%
Minardi	6:51	1,2%	17:12	2,3%

Fuente: Sports Marketing Surveys

Tiempo total en pantalla de cada equipo (sin tener en cuenta la publicidad de los sponsors) durante la retransmisión en directo de los cuatro primeros GP.

## LOS SECRETOS DE LA F1

# Historia y técnica de la F1 en DVD

La productora española DVD Spain sigue mimando a los aficionados a la F1; después del resumen oficial de la temporada 2004, llega un pack de dos DVD que bajo el título *Los Secretos de la Fórmula 1* incluyen tres documentales sobre F1 del canal Discovery Channel y diversos extras.

El primer DVD presenta los reportajes 'La línea de fuego' y 'El límite', y el segundo,

'Conducción y control'. Están realizados con la colaboración del equipo Williams y repasan la historia y la técnica de la categoría reina del automovilismo.

El precio del pack es de 30 euros para más de dos horas y media de metraje, con locución en inglés y castellano. Se puede conseguir en La Librería del Motor, tel. 93 454 67 63; info@lallibreriaelmotor.com.







## Javier del Arco

Del 600 a las 24 Horas de Montjuïc, hay multitud de efemérides que celebran su 50º aniversario en 2005

Aprovechando que en los dos números anteriores de dimos un buen repaso a varias carreras históricas, me voy a tomar la libertad de elegir para 'mi' página de este mes un tema que se sale un tanto de la 'estricta moral' de la F1, y voy a cometer el pecado de explayarme sobre otros acontecimientos relacionados con el mundo del motor, desde luego, pero no necesariamente con la F1.

¿Cuáles?

Pues, sencillamente, aquellos cuyo 50º aniversario se conmemora este año y que, por lo tanto, celebran sus bodas de oro alguno de estos días. Son muchos, no crean. Y precisamente por eso merecen un comentario, que no sólo de slicks, túneles de viento y alerones vive el 'tuerca'.

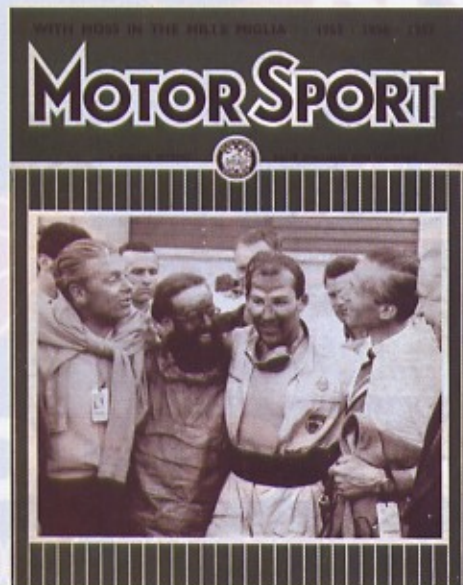
El primero, por su dimensión y su alcance, es la presentación en el Salón de Ginebra (que aquel año de 1955 cumplía, a su vez, 50 años, de oca en oca y tiro porque me toca) del Fiat 600, el coche que había diseñado y puesto a punto l'ingegnere Dante Giacosa para sustituir al Topolino, cumpliendo un pliego de condiciones muy estrictas de tamaño, precio y prestaciones.

La dirección de Seat acudió al mencionado Salón y cuando vio el coche decidió que era el modelo ideal para el mercado español. De modo que se fueron a Turín, firmaron los acuerdos y dos años más tarde salía de cadena el coche que no sólo iba a poner a España sobre cuatro ruedas sino a crear una industria auxiliar inexistente, a potenciar una red de concesionarios y talleres de reparación partiendo poco más que de cero y a servir de cómplice en la obtención de miles de carnets de conducir.

Todo ello a lo largo de los 16 años que estuvieron en producción sus diferentes versiones, hasta que en 1973 salió de la factoría de la Zona Franca el último, la unidad que rozaba el 800.000. Lo cual no quiere decir que ahí se acabara la historia, pues todavía ruedan por ahí unos cuantos centenares.

La segunda efeméride que pone

Portada del número especial de 1968 de la veterana revista inglesa *Motor Sport* (abajo), que recopila las andanzas de Jenks en las Mille Miglia con Moss.



cincuenta velas en su pastel es la increíble cabalgada que Stirling Moss y Denis Jenkinson llevaron a cabo en las Mille Miglia el 1 de mayo de 1955, con un Mercedes SLR oficial, y que dejó el récord de la prueba —disputada en carretera abierta y puntuable para el Campeonato de Constructores!— en algo más de 157 km/h tras conducir sin parar durante 10 horas, 7 minutos y 47 segundos. Jenks immortalizó la experiencia en su *With Moss in the Mille Miglia* y el accidente de Alfonso de Portago en 1957 —en el que perecieron 12 espectadores, el propio De Portago y su copiloto Eddie Nelson—, al provocar el final de la inverosímil carrera, convirtió el récord en definitivo. Moss y Jenkinson habían recorrido el itinerario (Brescia-Roma-Brescia) varias veces y el barbudo periodista lo había anotado todo en un rollo de papel que iba pasando a mano en un aparato de su invención y 'cantándole' al piloto lo que venía después de cada curva.

El 22 del mismo mes (véase *F1 Racing* N° 75, página 74), Maurice Trintignant y Ferrari les ganaron a los Mercedes en Mónaco, un resultado a priori impensable. Y, para dar colorido al tema, Alberto Ascari se fue con su Lancia D50 al agua del puerto al derrapar sobre una mancha de aceite en la chicane. Fue un lance que dio la vuelta al mundo en los noticiarios de la época, sobre todo porque Ascari salió del mismo, en apariencia, ileso.

Lamentablemente, el campeón italiano perdió la vida tres días más tarde mientras probaba en Monza un Ferrari Sport sin tomar las debidas precauciones (iba sin casco y vestido de calle).

Pero si algo trascendió aquel año del mero ámbito automovilístico, ello fue el terrible accidente de las 24 Horas de Le Mans —11 de junio—, cuando a las 2 horas y 28 minutos de carrera, en plena recta de boxes, Mike Hawthorn (Jaguar), adelantó por la izquierda a Lance Macklin (Austin-Healey) y a continuación giró bruscamente a la derecha para entrar en su box. Macklin, sorprendido, frenó bruscamente y Pierre Levegh (Mercedes), que venía detrás seguido de Fangio (Mercedes), no pudo evitar que su coche embistiera al Healey, cuya redondeada carrocería hizo de trampolín y lanzó por los aires al Mercedes, en dirección al público; pero antes de caer, el SRL estalló, literalmente, y convertido en metralla mató a 82 personas. Fue la mayor catástrofe que el automovilismo ha sufrido en su historia y a punto estuvo de acabar con las propias competiciones.

Dentro del drama, sin embargo, hubo un gesto hermoso de heroísmo: viendo que no podía evitar el choque, Levegh levantó un brazo para avisar del peligro a sus seguidores y, gracias a ello, Fangio pudo frenar y salvar su vida, y quién sabe si la de más gente.

Finalmente, los días 2 y 3 de julio de 1955, Peña Motorista Barcelona puso en pie la primera edición de las 24 Horas Motociclistas de Montjuïc, la carrera que, entre otras cosas, permitiría prolongar la vida del circuito durante 11 años más tras el accidente de Rolf Stommelen en 1975. Ideada por Don Paco Bultó y D. Mariano Cugueró (presidente de Peña) y dominada por Alfredo Flores y Natale Carando (Guzzi 500), la carrera fue finalmente ganada por Juan Soler Bultó y Turuta con una Montesa 125, a 80,663 km/h.

Fíjense ustedes la de cosas que celebran su 50º aniversario este año de gracia de 2005.

Y no les cuento más porque 'me paso'... **1**

**'Hace 50 años, Moss y Jenkinson dejaron el récord de las Mille Miglia en 157 km/h'**





Si cuando no gana acaba segundo... Con este Alonso es difícil mantener la calma.

### Los 'ojitos' de Jordan

En el número anterior de 'nuestra' revista, Dom Daylor nos explicaba en el reportaje sobre Colin Kolles el cambio de mentalidad que éste ha llevado a cabo en la escudería Jordan, por ejemplo eliminando los adhesivos de la tapa del surtidor.

Pues bien, en la visita al pit lane del Circuit de Catalunya, el jueves antes del GP de España, pudimos ver que aún siguen esos adhesivos (en la tapa de los escapes) y aquí os dejo la prueba (véase foto).

Eso sí, todo el mundo sabe que este Jordan no tiene nada que ver con lo que en su día fue: una de las escuderías más carismáticas y queridas del paddock.

Eddie, ¡vuelve!

Antonio Blanco Montalbán, Granada  
ablancogp@hotmail.com

### Pedro, ¡titular ya!

Sigo a Pedro desde su época nipona, donde batió todos los récords, y escribo para defender por qué debería ficharle (de titular) un equipo de los grandes cuanto antes y más que nunca.

En primer lugar, los años en Japón le sirvieron para adoptar el estilo suave y fluido de los japoneses (no confundir con Sato). Esto le permite cometer muy pocos errores o controlarlos más (lo pudimos ver en Bahrein),

además de mantener un régimen de vueltas más estable sin sobresaltos. Algo crucial ahora que sólo hay un juego de gomas por GP y un motor cada dos.

En segundo lugar, De la Rosa es de los que anticipa el punto de frenada y, por tanto, el ápice de la curva, a diferencia de otros pilotos que alargan la frenada, como Villeneuve, Häkkinen o Montoya.

Esto le favorece de dos formas con la normativa actual: los que adelantan el ápice están más acostumbrados a apurar todo el ancho de la pista más que a apurar el neumático; pero además, esta clase de pilotos están más acostumbrados a padecer subviraje, un problema que con la nueva normativa aerodinámica está desquiciando a más de uno y que quien suele padecerlo más sabe cómo solucionarlo antes.

En fin, todos sabemos que lo de Bahrein no fue una sorpresa (revisemos Austria 2000, donde se mantuvo tercero al ritmo de los Ferrari durante 32 vueltas antes de abandonar por fallo mecánico; Canadá 2000, donde incluso se llegó a quejar de que Häkkinen le había frenado en las primeras vueltas, o Europa 2000, donde fue el único en adelantar bajo el aguacero), y es el momento que la suerte le haga justicia a Pedro.

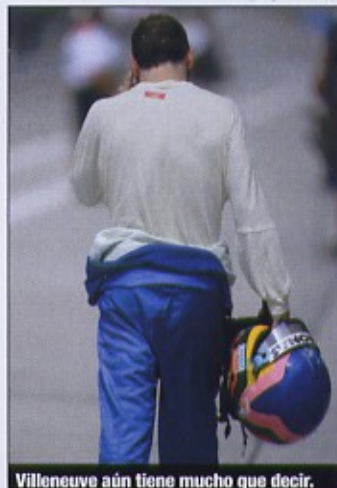
Manuel García Vaquero, Castellón  
manuasp@hotmail.com

### Hay que tener calma

Quería manifestar mi opinión sobre todo el revuelo que está causando Alonso en España: a mi modo de ver, en vez de exaltarnos, deberíamos tener más calma, la



Jordan mantiene un atisbo de simpatía.



Villeneuve aún tiene mucho que decir.

temporada es muy larga y luego, si no salen las cosas como queremos, pasa lo que pasa.

No sé por qué, pero en España (como una vez escribió alguien con dos dedos de frente), somos especialistas en encumbrar a alguien para luego tirarlo, y eso no puede ser, debemos ser moderados para luego no llevarnos chascos. Tele 5 está contribuyendo de una manera muy importante a que esto se produzca: para ellos, la F1 no es F1, es Alonso y los demás, y lo digo siendo gran admirador de Alonso, que es mi piloto preferido después de Senna.

Tengamos calma y ayudemos en todo lo posible, apoyemos a nuestros pilotos, pero sin caer en el fanatismo del fútbol.

Por último, quisiera ponerme en contacto con gente para jugar a la F1 online.

José Simó, Gandía (Valencia)  
jose\_simo@hotmail.com

### Hay pocos como Jacques

Soy aficionado a la F1 desde 1992, y creo que nunca ha habido un intento tan grande de desprestigiar a un piloto como ahora con Jacques Villeneuve.

Un piloto que puede caer bien o mal, pero nadie puede discutir su velocidad. Parece que Jacques tenga que estar delante con un Sauber poco evolucionado, sin apenas tests y con cambio de marca de neumáticos.

En San Marino ha callado muchas bocas y lo seguirá haciendo, porque quedan muy pocos pilotos de su casta e inteligencia. Jacques es uno de los grandes, le pese a quien le pese.

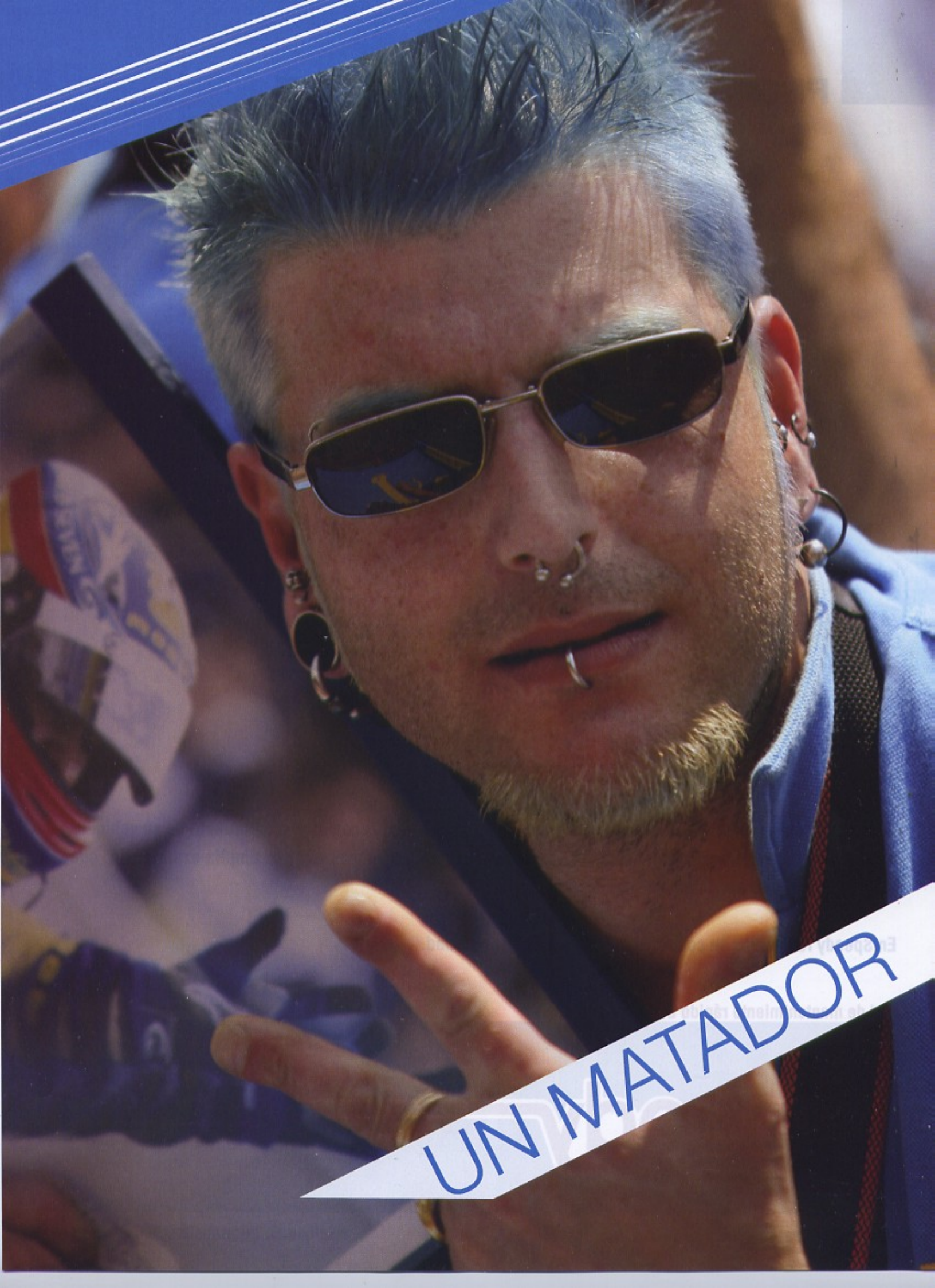
Go, Jacques!

Antonio Eiroa, O Vicedo (Lugo)  
vicedocalidade@msn.com

Relación de ganadores sorteo entradas GP de España 2005:

- Sergio Blanco Carbó, Barcelona
- Amadeo Arqué Parra, Barcelona
- Manuel Bonilla Delgado, Gernika (Bizkaia)
- Ángel Luis Barriopedro Zazo, Madrid
- Javier Díaz Serrano, Talavera de la Reina (Toledo)
- Anna Artero Sánchez, Mataró (Barcelona)
- Julio Flores Obarro, Madrid
- Daniel Encabo del Río, Madrid
- Vanessa Aresté Alarcón, Sabadell (Barcelona)
- Emilio Ruiz Felez, Zaragoza





UN MATADOR



El GP de España de 2005 supuso la consagración de la *alonsomanía* (dcha); el azul es su color (izda.); los aficionados no escatiman imaginación para apoyar a Alonso, incluso viajando a Imola de esta guisa (inferior).



# EN LA FÓRMULA UNO

El líder destacado del Mundial de F1 tiene nombre español y madera de campeón. España revive con Fernando Alonso la ilusión que despertó Carlos Sainz en los 90

**Texto** Valenti Fradera

**A** Carlos Sainz no le gustaba nada el apodo de 'Matador'; más bien le repateaba. Seguramente, a Fernando Alonso este mote tan castizo le hace incluso menos gracia que al dos veces campeón del mundo de rallies, que al final de 2004 se retiró de la especialidad como el piloto con más victorias -26- en pruebas puntuables de la historia del campeonato.

Pero, tanto el madrileño como el ovetense, hicieron -y hacen- méritos para que la sabiduría popular esgrave en el vocabulario en busca de términos que se aproximen siquiera a definir sus tremendas cualidades. Sainz pilló a contrapié al mundillo de los rallies cuando en 1990 empezó a imponerse en pruebas míticas como el Mil Lagos finlandés. Ese mismo año, el por entonces piloto de Toyota se hizo con su primer título, frente a la todopoderosa armada Lancia. La conmoción en el panorama deportivo ►







Alonso contra Schumacher (dcha.) y Alonso contra Räikkönen (izda.). Se empieza a fraguar una época dorada en la categoría reina, con dos jóvenes leones al asalto de la corona del heptacampeón. Así se forjan las grandes leyendas épicas.



español en general, y en el automovilístico en particular, fue de aúpa. El libro con el que el propio Carlos Sainz repasó su carrera hasta esa primera corona se tituló: *Carlos Sainz, un español campeón del mundo de rallies*. No debe de contarse entre los títulos más originales que uno pueda echarse a la estantería, pero refleja a la perfección lo inaudito del logro de Sainz; *un español campeón del mundo de rallies*, en efecto. Va en serio.

Asimismo, Fernando Alonso empezó en 2003 a poner patas arriba la F1. Sentado al volante de un monoplace competitivo, el asturiano se inventó la *alonsomanía* con una receta sencilla: dar rienda suelta a su talento y aspirar a todo sin ningún tipo de complejo ni temor reverencial.

Ese año de la gloria terminó con unas estadísticas que los aficionados españoles creían vetadas a un piloto de F1 nacido en la piel de toro: una victoria, dos poles, una vuelta rápida. En un récord de precocidad, Alonso se confirmó como el piloto más joven de la historia de la F1 en alcanzar dichos resultados.

Apenas una temporada y media más tarde, el palmarés de Fernando empieza a ser mareante. Y para citar con precisión sus estadísticas ya no basta la memoria; hay que consultar los papeles. A ver, victorias lleva cuatro; las poles ya son cinco; vueltas rápidas, sólo dos (es lo que tiene dominar las carreras de punta a punta: al final no hace falta tirar). ¿Y podios? Ya nos estamos metiendo en terreno de concurso. Resulta que ya ha pisado el cajón nada menos que 13 veces. ¿Y cuántos puntos suma ya? Pues 158. Y subiendo.

Naturalmente, el deporte español ha vuelto a quedar conmovido por este chaval de Oviedo. El aficionado español a la F1, históricamente resignado a buscar ídolos allende nuestras fronteras, observa aturrido como un joven compatriota pasea su talento por los circuitos del gran circo y no sólo consigue algún que otro resultado de postín, sino que los empalma con esa autoridad y dominio con que los campeones rubrican sus actuaciones.

Vaya, que después de tantos años de ver con envidia cómo los deportistas españoles eran capaces de poner de rodillas los mundillos del tenis, el golf, el ciclismo, u otros más próximos como el motociclismo y los rallies, ahora resulta que un español también puede dar que hablar en F1 por méritos propios.

Pero Fernando no está solo. Lo mejor de su situación actual es que sus títulos tendrá que lucharlos. Los está luchando. *F1 Racing* siempre lo ha tenido claro. En septiembre de 2003, nuestra portada mostraba a Fernando Alonso y Kimi Räikkönen posando desafiante sobre el titular *Bienvenidos al futuro*. El futuro ya está aquí; y el pasado todavía no se ha ido, pues Michael Schumacher sigue dando muestras de poseer la ilusión de un debutante y la velocidad de un ciclón.

Y Fernando ha de dar gracias por tener un rival de la talla de Kimi interponiéndose entre su Renault y el Olimpo de los dioses. Y el finlandés ha de agradecer que un español de Oviedo le haya puesto tan cuesta arriba su propia consagración. Y ambos han de rendir honores a Schumi por no colgar el casco todavía y dar a sus posibles títulos la pátina legendaria que sólo puede otorgar la presencia del alemán en pista.

Y también Michael ha de dar gracias a Fernando y Kimi, a Kimi y Fernando, por mantener viva su sed de victoria; por prender la mecha de su motivación haciendo gala de una insolencia juvenil que no sabe de títulos ni de palmarés; sólo les sirve ganar. Así que si Michael llega a hacerse con un octavo título mundial, será sin duda el que mejor sabor de boca le dejará, pues habrá tenido que pelearlo con dos jóvenes leones que son el futuro de la F1, hoy.

Todo ello nos coloca en puertas de una de las épocas más apasionantes de la F1; apasionante como son todas aquellas que enfrentan a pilotos con talento para dar y tomar y bólidos a la altura de las circunstancias.

Porque, no nos engañemos: "El automovilismo no tiene nada de puro",



Tele 5 (izda.) ha apostado fuerte por la F1, y fruto de dicha apuesta es un despliegue informativo sobre nuestro deporte sin precedentes.

como bien decíamos hace dos meses en *F1 Racing*, en aquel artículo que derribaba las leyendas urbanas de la tecnología de F1. Alonso es el mismo piloto del que en 2004 se llegó a cuestionar su entrega y preparación, sólo porque pilotaba un coche, el R24, que no podía, que no le permitía, ganar. En su habitual sección de este mes (véase *Pitpass Técnica*, página 18), Steve Matchett nos da algunas claves del porqué de la falta de competitividad





# “Fernando y Kimi son el futuro de la F1, hoy”

del Renault de 2004 y la forma excepcional del R25 de este año. Porque, sin un coche ganador, el mejor piloto puede aspirar a sacarse un resultado sonado de vez en cuando, pero no a luchar por el título.

Lo sabe bien Michael Schumacher, que en 2004 aplastó el campeonato y en 2005 ha vivido el peor inicio de temporada de toda su carrera. Pero en San Marino se vio lo que nos puede deparar la F1 con un Schumi entonado y un Alonso en forma.

¿Y Räikkönen? La falta de fiabilidad y los problemas en calificación en el inicio de 2005 corrieron un tupido velo sobre las auténticas posibilidades del hombre de hielo. En Imola dio un toque de atención, pero su temprano abandono no permitió extraer conclusiones. Pero en el Circuit de Catalunya se vio claro que el McLaren vuela y Kimi también.

“Jóvenes, inteligentes y tremendamente rápidos. Los dos pilotos que con más probabilidades nos mantendrán pegados

al sofá en temporadas venideras”. Son palabras de *F1 Racing* de aquel número de septiembre de 2003. Palabras que confirmó el resultado de la encuesta entre 72 personas de todos los ámbitos de la F1, de periodistas a ingenieros, de simples aficionados a ex campeones, publicada el mes pasado. Räikkönen y Alonso, Alonso y Räikkönen, son los herederos naturales del *kaizer*, Michael Schumacher. Éste es el contundente y desafiante corolario de dicha encuesta. Y si el alemán sigue con ganas, nos disponemos a ver cómo uno de los dos, o los dos, acceden al trono con el de Ferrari todavía en activo.

Sería el mejor legado de Michael a nuestro deporte, al deporte que le ha dado la notoriedad de un artista y la riqueza de una estrella del espectáculo: mantenerse en activo aun a sabiendas de que los jóvenes lobos no regatearán esfuerzos por hacerle hincar la rodilla.

Mientras, Fernando y Kimi, Kimi y

Fernando, seguirán observándose de reojo, marcándose, conociéndose, adelantándose y, sí, enfadándose. Pondrán así las bases para la que puede ser una de las pugnas más legendarias que se recuerden en este mundillo obscuro y absurdo de la F1 (obscuro y absurdo como la propia vida, tal vez).

Ascari-Fangio; Stewart-Fittipaldi; Lauda-Hunt; Piquet-Mansell; Senna-Prost; Alonso-Räikkönen. No suena mal, ¿verdad? La historia se está escribiendo ante nuestros ojos y los aficionados españoles ya no hemos de pellizcarnos: uno de los elegidos para la gloria es español, y eso no puede sino ser bueno para la F1 en España. Precisamente, el GP de España de 2005 ha sido la primera entrega de la lucha que dirimirán Fernando y Kimi por la supremacía. El español no se baja del cajón; el finlandés quiere cogerle gusto a subir. Y Michael no va a ceder.

Se va a hacer historia, señores. ❶





# SÚBETE A MI COCHE

Todos hemos soñado con hacerlo, pero pocos lo han hecho... y ahora le toca a nuestro Peter Windsor (dcha.). Penetrar en el cockpit de un F1 moderno, salir a pista y hacerlo lo mejor que puedas durante media hora. Ésa era la misión cuando Toyota puso un TF104 a nuestra disposición...

Fotografías Malcolm Griffiths/LAT, Glenn Dunbar/LAT, Peter Spinney/LAT





Windsor sale al circuito Paul Ricard, para descubrir si tiene lo que hay que tener para luchar con un Toyota de F1 en algo parecido a un tiempo respetable.

## Decir "sí" fue lo fácil...

Pensar en ello tampoco fue muy difícil:

Pisaría a fondo saliendo del pit lane del Ricard e iría metiendo marchas. Rápidamente vislumbraría la Curva 1. De pie sobre los frenos, para llevarlos pronto a su temperatura. Aplastaría el gas a la salida de la Curva 2, calentando los Michelin traseros. Una vuelta, dos, y luego a boxes. "¿Quién es este tío?", preguntarían. "¿Por qué no corre regularmente? Hacedle parar antes de que deje en evidencia a los demás...".

**P**or tanto, durante las cuatro semanas que separaron nuestra primera y decisiva reunión del test propiamente dicho, viví en las nubes, en un mundo de ensueño. Sí, a veces escuchaba una voccecita que me decía que me olvidara de todo esto, que recordara que no era más que un conductor normal y corriente con una experiencia muy limitada en carreras locales, y que las posibilidades de que supiera manejar un monoplace de F1 con algún tipo de competencia eran, por tanto, más o menos las mismas que las de pilotar un caza F/A18 apoyado en las muchas comidas consumidas como pasajero de un 747. No obstante, por lo general conseguí desechar esas ideas como una mera distracción. Entrené duro, pedí consejo. Dibujé la vuelta en mi cabeza. Durante un mes o así, pilotar el Toyota de F1 se convirtió en la piedra angular de mi vida.

Y, cómo no, había información más que suficiente para mantener ocupada mi mente. Lo llamé la fase 'NASA', el período en el

Centro de Control, donde todo parece tan organizado y rutinario –hasta las inevitables tazas de café– que uno se imagina que girar alrededor de la Tierra en el Shuttle es pan comido. Nada puede salir mal. Esto es a prueba de fallos.

Sólo cuando las cosas *salen* mal recuerdas que el Centro de Control es sólo una parte. En un momento dado, a los ingenieros se les permite sacarse los auriculares. La actuación humana –¡el error humano!– es algo que no pueden controlar. No llegan a tanto.

Le pregunté a Matt Bishop por qué tenía que ser yo. ¿Por qué no un John Watson o un Martin Brundle? ¿Qué podría aprender yo del coche en 14 vueltas al Ricard?

"De eso se trata", dijo el director. "Se trata de que alguien con poca o ninguna experiencia suba a un F1 y ver lo que pasa. ¿Es imposible? ¿Es un salto demasiado grande? ¿Qué se siente? ¿Se puede hacer? Tienes que evaluar un F1 desde tu punto de vista. Desde el punto de vista de los lectores. Vamos. Será divertido". ►



Así que hice divertidos los preparativos. Se hizo un plan provisional para que volara a Colonia, a la sede de Toyota F1, para sentarme en el coche y planear el test en detalle. Pero se canceló. Hablé con un par de pilotos; les pedí que imaginaran formas de que pudiera meter la pata. "Te irá bien", dijo Jarno Trulli, añadiendo que el T104B -el coche que pilotaría- siempre parecía un poco inestable en frenada. Genial. "Da unos toques al freno con tu pie izquierdo mientras aceleres por el pit lane", dijo Rob Wilson, mi 'entrenador' (y el de varios pilotos punteros). "Además, recuerda 'apretar' el acelerador en lugar de 'clavarlo'". Le pregunté a Mark Webber sobre lo más tarde que podría frenar para la curva más cerrada del mundo, desde la mayor velocidad alcanzable, y aun así estar totalmente seguro de trazar por el vértice. "Unos 150 metros", dijo divertido. "Si frenas a 150 es imposible que no pases la curva. Cualquier curva". Estos pensamientos tintineaban en mi cabeza mientras machacaba la cinta de correr. Dos semanas para el gran día. Diez días. Una semana. Tres días.

## Le pregunté a Mark Webber sobre lo más tarde que podría frenar para la curva más cerrada. "Unos 150 metros"

Entonces, cuando quise darme cuenta, era hora de viajar a Francia. Casco Arai, recién pintado en verde y amarillo. Mono Alpinestars. Collarín Hans. Botines Sparco. Ropa interior larga. ¿El portátil? Soy un piloto, no un periodista: lo dejo en casa. Cojo el metro hacia el aeropuerto de Heathrow, con las bolsas de la ropa y el casco al hombro. Hace poco estuve en la sala de embarque para Bahrein con Felipe Massa, cuya camiseta, vaqueros, bombas, maleta con ruedas y móvil rezumaban aire de 'piloto de F1' por los cuatro costados. Me imaginé de esta guisa... pero evité los espejos, por si acaso.

En Niza alquilo un coche, y un cielo encapotado empieza a despejarse mientras me dirijo hacia el oeste, hacia Bandol, a última hora de la tarde. Pienso en todos esos GP de Francia que he visto en el Ricard, en las cenas de Elf en el Hotel Ile Rousse. Me acuerdo de ir al Ricard en 1973 con mi Ford Escort 1100 azul claro y ver a Jackie Stewart, Ronnie Peterson y Jody Scheckter desde el exterior de la ultrarrápida curva Signes. Pienso en Elio

de Angelis, yendo seguramente al Ricard desde Montecarlo, por esta misma carretera, para efectuar otro test en un día cualquiera, y no volver nunca. Pienso en mi Centro de Control, cálido y tranquilo, insensible al peligro.

El Ile Rousse es como lo recordaba, salvo que ahora hace frío y llueve afuera, y Bandol es una ciudad fantasma. Duermo algo inquieto.

Al día siguiente, la víspera del test, Olivier Panis lo deja bien claro. "No vas a tener ningún problema; ninguno en absoluto", dice. "Te va a encantar. Lo pasarás bien. Ya verás".

Subimos a un Toyota Land Cruiser y Olivier me orienta por la curvas. Durante los dos últimos días ha dado más de 300 vueltas, lo que me recuerda el papel que Panis desempeña en las hazañas actuales de Toyota. Es muy rápido, muy experimentado, muy apolítico y muy metódico: una ventaja enorme para un equipo que, además, cuenta con un piloto probador para los viernes, Ricardo Zonta, y con Ralf Schumacher y Jarno Trulli.



Panis se prestó a llevar a Windsor por el circuito en un Land Cruiser (dcha. y arriba), darle algunos consejos y mostrarle el complejo volante del TF104 (izda.).







Una clase rápida del ingeniero electrónico Gilles Monnet (superior); comprobando la visibilidad y confort general en el cockpit (arriba dcha., con los mecánicos Axel Schulze, Andreas Hüber y Anno Lipp); la sala de control del Paul Ricard (arriba).

Como era de esperar, la mayor parte del día los ingenieros de Toyota se concentran en asuntos distintos de P. Windsor. Hay decisiones que abordar, trabajos que completar. No obstante, a última hora de la tarde pruebo dos asientos. Uno de ellos es casi perfecto. Se hacen agujeros más grandes en los costados para que no me rocen los huesos de la cadera. Subo. Estoy sentado un par de centímetros más alto de lo que me gustaría, y por tanto mis brazos parecen un poco encogidos, demasiado doblados. Jörg Faust, 'mi' mecánico número uno, coge una regla y mide desde lo alto del capó motor hasta la parte delantera del cockpit. "Perfecto", dice, pidiéndome que no le haga cambios a la posición. Obedezco.

Gianvito Amico, 'mi' ingeniero de pista, ex Minardi, quiere saber cuánto puedo ver de los neumáticos delanteros. Coloca un dedo unos 20 centímetros por encima de una rueda. Lo veo perfectamente. Lo baja. Perfecto. Más bajo. Ahí. En este punto la parte delantera del cockpit no me deja ver su dedo. Sonríe. Está satisfecho.

Mi collarín Hans no me queda bien: voy más erguido en el Toyota que en, digamos, un Caterham. Pruebo el de Olivier. Perfecto. Luego Jörg coloca el volante de Olivier, identificable por el nombre del vencedor de Mónaco en el borde inferior. De nuevo, mis brazos parecen un poco encogidos. No digo nada. No tengo ganas de dar la vara al equipo de pruebas de Toyota después de lo que ya ha sido una

larga semana. Piso el acelerador, luego el freno; pie derecho y luego izquierdo. Los dos pedales están exactamente donde creo que deberían estar. Intento imaginar la aceleración y la frenada.

Basta ya. Piensa en el Centro de Control. En estos momentos, todo es tranquilidad. Disfruta.

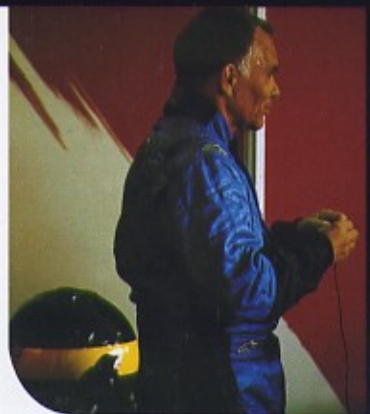
Me aprietan los arneses de seis puntos. Me siento encajado, y eso sin el borde de espuma del cockpit que montarán mañana. Hay poco espacio para movimientos de cualquier clase. Los mecánicos que trajinan a mi alrededor son una masa de piernas y manos que revolotean sin cesar. Estoy sentado muy bajo y muy estrecho. ¿Podré hacer algo desde esta posición...? 1

## PRÓXIMO NÚMERO: LA HORA DE LA VERDAD

Acompaña a Peter (abajo) en pista en el número de julio de F1 Racing, cuando todo el entrenamiento, consejos y ajustes en el cockpit se darán cita en

el ensayo que realmente importa: 14 vueltas al Paul Ricard con el TF104 de 900 CV y 600 kg (o 1.500 CV por tonelada). Sólo para tus ojos, el

pilotaje de un F1 para el hombre medio -0-160 km/h en 3,6s, frenada 300-0 km/h en 3,5s, 3 G de paso por curva y, cómo no, los inevitables trompos-. Tranqui, Peter. Como dijo Jarno Trulli... "Te irá bien".





**PILOTO:** RACING ENGINEERING (GP2)

## Borja García

Sobre la experiencia de probar un F1, las indicaciones del equipo y el futuro

**Imaginamos que para usted debió ser un gran día el 13 de abril, cuando tuvo la oportunidad de probar el Toyota TF104B en el Circuit Paul Ricard. ¿Fue una sorpresa que le convocaran o tenía la seguridad de poderlo hacer?**

La verdad es que sí que fue una sorpresa. Éste es un premio que corresponde al ganador del Campeonato de España de F3, pero ya el año pasado se había hablado de ello y no llegó a realizarse.

**¿Quién llevó a cabo las gestiones para que el test fuera una realidad?**

Fueron Miguel Fonseca de Toyota España y Jesús Pareja de GT Sport los que lo movieron todo.

**¿Qué tal fue la experiencia?**

Pues fue muy bien. Yo me adapté enseguida a la conducción del TF104B y no tuve el más mínimo susto. Ni tan sólo di un trompo. Además, hubo muy buen diálogo con los ingenieros.

**¿Le acogieron bien en el equipo?**

**¿Cómo fue el trato con los responsables?**

Al test acudí con Alfonso de Orleans, mi *team manager* en la GP2; estuvimos el miércoles y el jueves probando en Montmeló, así que cogimos el coche y nos acercamos hasta Paul Ricard. El viernes me hicieron el asiento y Andy me mostró toda la infraestructura, los camiones y todos los rincones de los tres boxes en los que estaban instalados. Comí con todo el personal del equipo en su *catering* y el trato fue siempre muy bueno.

**¿Durante el test tuvo a una persona en concreto como interlocutor o habló con varios?**

Básicamente, me comuniqué con el ingeniero de chasis, que era además el que llevaba la radio, y creo que era el director técnico de los tests. Sin embargo, hablé también con el ingeniero de motores y con otros.

**¿Que le impresionó más del F1?**

Fue todo bastante impresionante en general. Me esperaba que la experiencia sería contundente, pero fue más fuerte aún de lo que podía imaginar. El paso por curva es imponente, pero lo que más me sorprendió fue la frenada, que es espectacular.

**¿Encontró muy complicado el pilotaje?**

Se rueda muy rápido, pero la conducción no la vi demasiado complicada. Si hubiese hecho el test antes de probar el GP2 seguro que habría encontrado más diferencia, pero en este momento tenía ya bastantes kilómetros acumulados con el Dallara-Renault y la verdad es que el F1 me pareció incluso más fácil de llevar que aquél, ya que, sin dirección asistida ni control de tracción, el GP2 es ciertamente difícil de llevar recto.

**¿Conocía el circuito?**

Había rodado en el Paul Ricard con motivo de los tests del campeonato GP2, pero en una variante distinta a la que había previsto Toyota. Digamos que conocía sólo la mitad del trazado en que rodé con el F1, pero el día antes me dieron una vuelta con un coche de seguridad para mostrarme exactamente el circuito. De todas formas, en cinco o seis vueltas ya situas tus referencias.

**¿Cómo estaba reglado el monoplaza?**

El coche tenía los reglajes estándar, con el cambio automático y el limitador situado a 14.000 rpm. Es algo lógico, ya que de entrada no se fiaban de mí. Luego, cuando vieron que no hacía ninguna cosa rara y que además rodaba rápido, me dejaron el cambio en manual y me sacaron el limitador, con lo que pude tirar del motor hasta las 19.000 rpm. Finalmente, en la última sesión de 15 minutos de la tarde me pusieron un juego de ruedas nuevas, imagino que como premio por no haberles estropeado el coche.

**¿Cuántas sesiones realizó en concreto y cuánto tiempo estuvo al volante?**

El test duró media jornada y se estructuró en tandas de siete vueltas. En total estuve aproximadamente una hora conduciendo, lo que me permitió dar 52 vueltas, de las cuales 47 fueron cronometradas.

**¿Le dieron alguna instrucción concreta en el sentido de ir con cuidado, etc.?**

Sí, desde luego, fue lo primero que me dijeron ya que, según me comentaron, siempre que dejan el coche a un piloto, lo mínimo que hace es un trompo; y en varias ocasiones la experiencia ha acabado con el destrozo del monoplaza. Así que no es de extrañar que quedaran contentos conmigo.

**¿Tuvo alguna referencia de tiempos?**

No. El test estaba programado en un trazado diferente al de los que rodaban esos días.

**¿Le dijeron si le iban a dar otra oportunidad en un futuro?**

Se comentó que al final de esta temporada igual me iban a dejar probar el coche nuevo de este año, esta vez sí con referencias de tiempos. Pero sólo fue un comentario.

**¿Puede servirle la experiencia del test de cara a la GP2 de este año?**

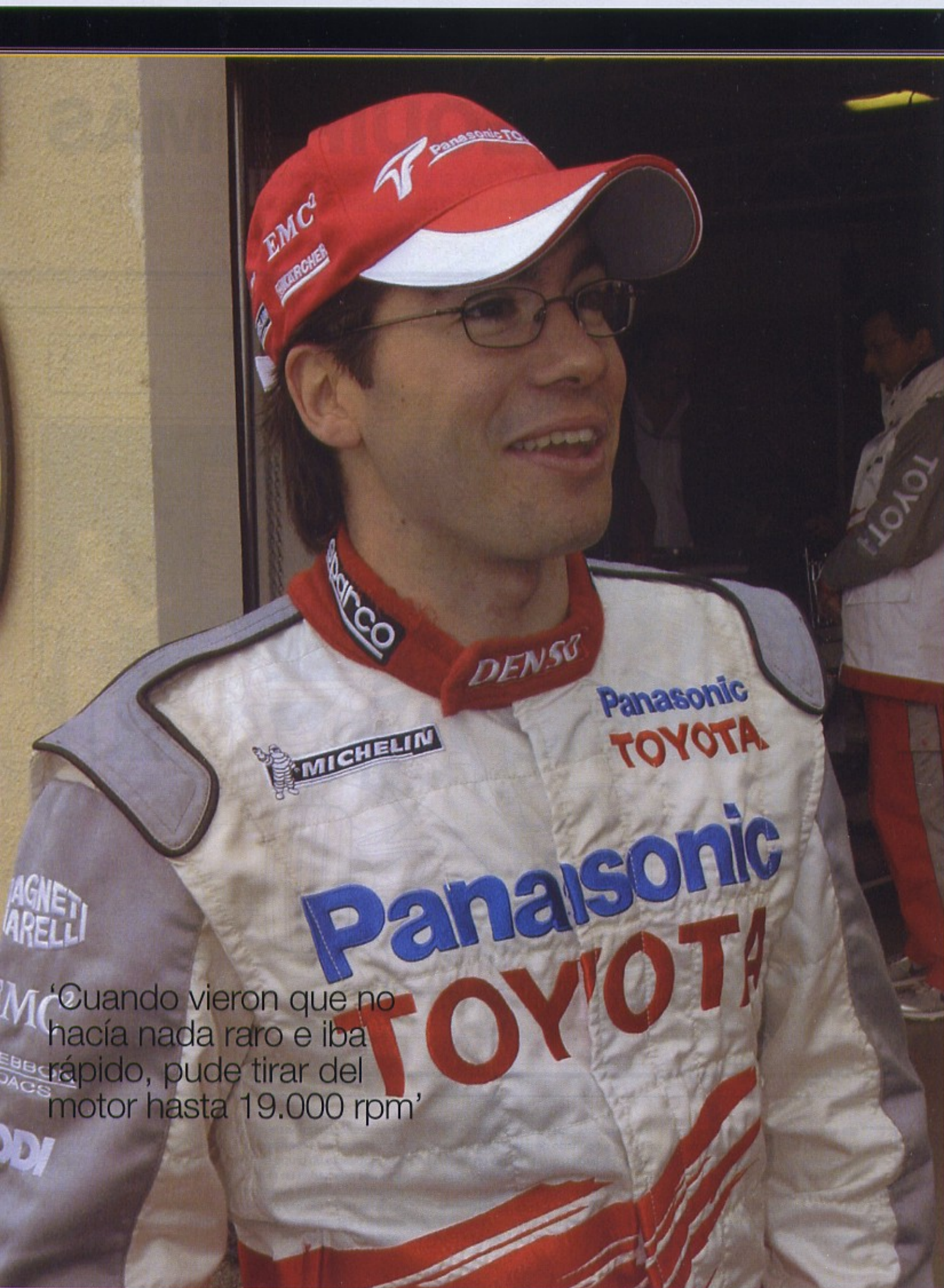
Hombre, rodé relativamente poco tiempo, pero sí, desde luego que siempre se sacan buenas conclusiones al probar un vehículo más potente. Aunque entre la dirección asistida y el control de tracción, ayudas que el GP2 no tiene, me pareció comparativamente bastante más fácil de pilotar que éste. **1**

El campeón de España de F3, Borja García, tuvo su primer contacto con un Toyota F1 en el Paul Ricard (dcha.); probó el mismo TF104B que Peter Windsor condujo la víspera (véase página 30).



FOTOCURSA





‘Cuando vieron que no  
hacía nada raro e iba  
rápido, pude tirar del  
motor hasta 19.000 rpm’

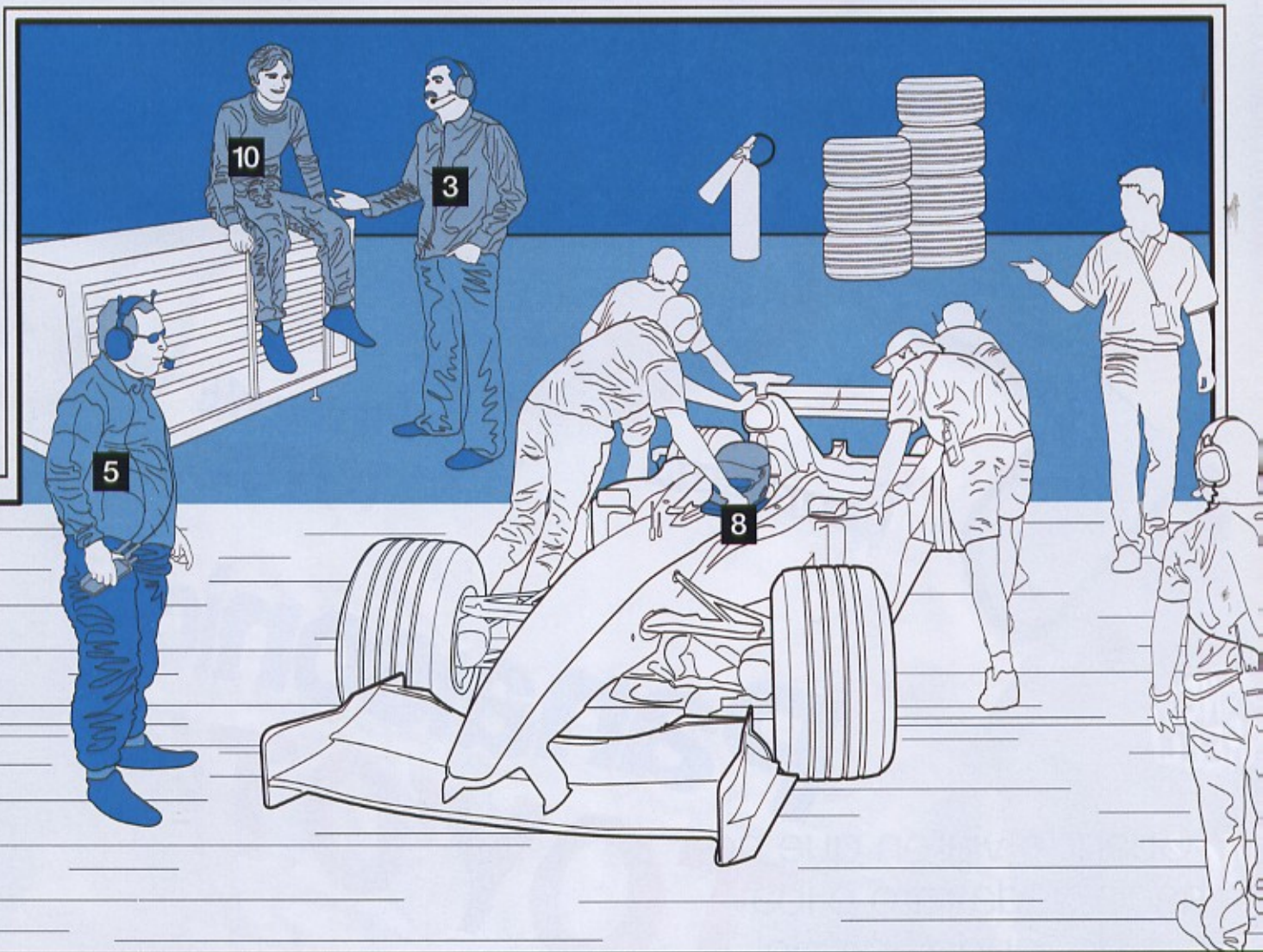


# UN GRAN EQUIPO MÁS

Hay 10 equipos en F1, pero podría haber más si todo el talento que está de plantón tuviera un puesto. Y menudo equipo harían, como muestra la elección de *F1 Racing*

Ilustraciones [www.engine-design.co.uk](http://www.engine-design.co.uk)

1



Este año, un montón de gente nueva –algunos buenos, otros no tanto– ha conseguido puestos de responsabilidad en F1. Para dejarles paso, hubo que descartar varias de las caras más conocidas del deporte...

Unos pocos de los que ya no están en F1 se merecen su destino; pero muchos

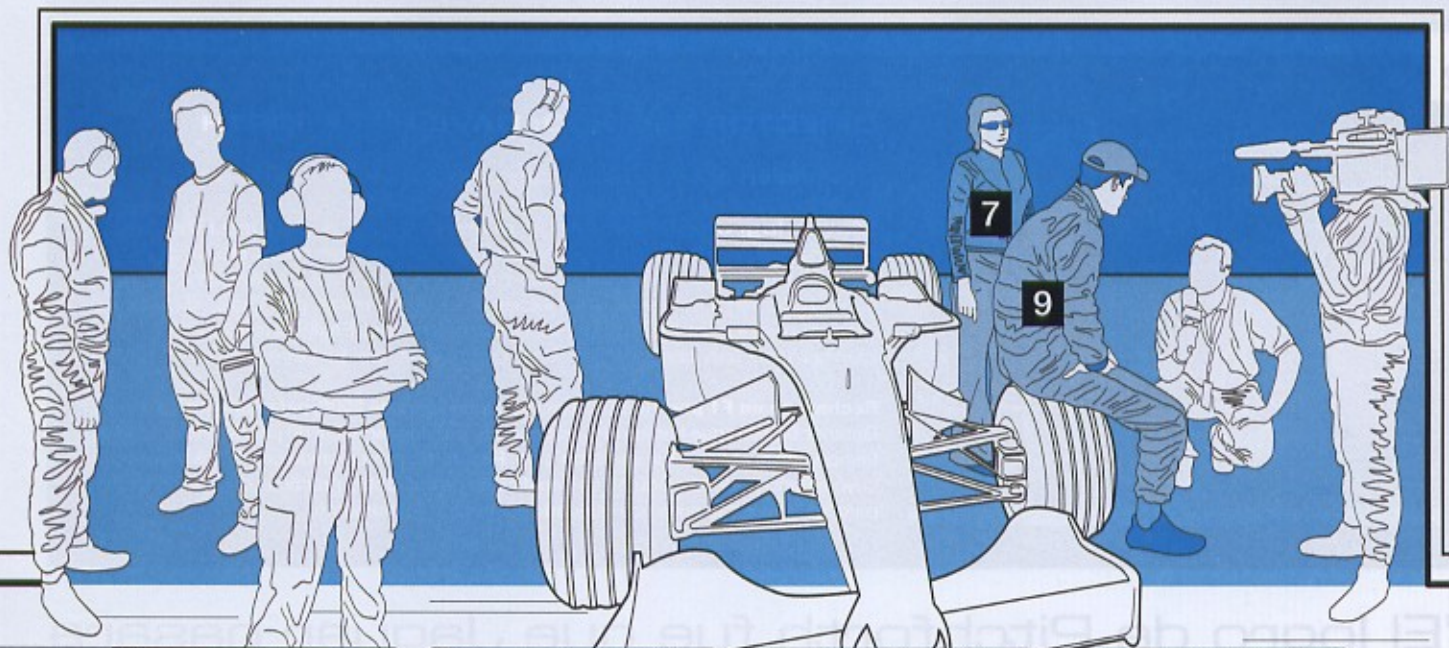
no. De hecho, entre los 'marginados de la F1' hay un puñado de gente buenísima. Tanto, de hecho, que si fueras un 'tuerca' forrado de pasta, seguramente podrías hacerte con un impresionante núcleo para un equipo de gran premio, simplemente rastreando el surtido (humano) recientemente saldado del deporte. Para

demonstrarlo, después de muchas discusiones, los expertos de *F1 Racing* han propuesto un grupo de 10 personas; creemos que harían un mejor trabajo que al menos dos de los auténticos equipos actuales de F1 (no hay premio por adivinar cuáles) y seguramente tan bueno como unos cuantos más... ►





2



# >El equipo de *F1 Racing* está listo

**1** JEFE DE EQUIPO

**2** DIRECTOR TÉCNICO

**3** DISEÑADOR JEFE

**4** DIRECTOR DEPORTIVO

**5** INGENIERO JEFE

**6** JEFE DE MÁRKETING

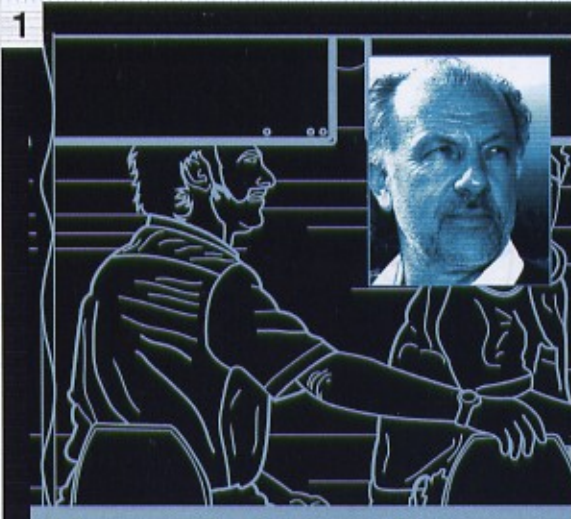
**7** DIRECTOR DE RR PP

**8** PRIMER PILOTO

**9** SEGUNDO PILOTO

**10** TERCER PILOTO



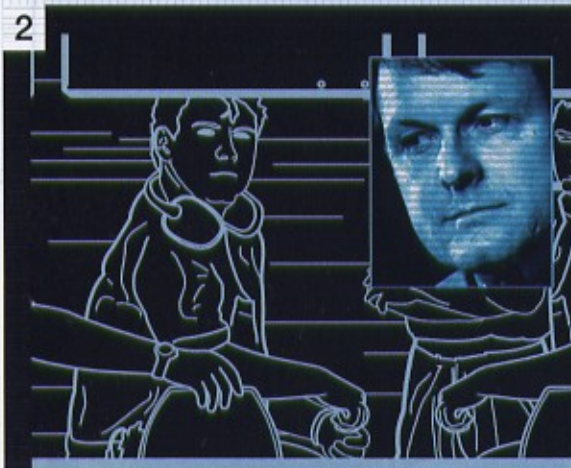


## JEFE DE EQUIPO: DAVID RICHARDS

**Ocupación actual:** Dirigir el equipo Subaru Prodrive del Mundial de Rallies (más de 100 victorias y seis títulos desde 1984) y el equipo Aston Martin de resistencia.

**Mayor logro en F1:** Llevar al antaño penoso equipo BAR-Honda al subcampeonato de constructores en 2004.

**Rechazado en F1 por:** BAR-Honda, a finales de 2004, para dar entrada a Nick Fry. Honda había adquirido una participación del 45% en el equipo, y quería a alguien menos combativo, menos pendenciero, al frente del mismo. Fry era –es– ambas cosas. El problema es que el equipo empezó mal en 2005, y nadie parecía saber por qué. Así que Honda ha importado al ex campeón de la Champ Car Gil de Ferran como director deportivo. Bueno, De Ferran es sin duda uno de los tipos más majos y abiertos del deporte, pero su experiencia de dirigir equipos de F1 es... nula. Cada dos domingos, es probable que DR se siente en su sillón favorito, encienda un buen puro, ponga la tele, vea cómo Jenson y Taku no logran ser tan consistentemente buenos como en 2004... y esboce una sonrisa compungida. Y ahora tenemos todo este follón de la FIA. Qué horror.



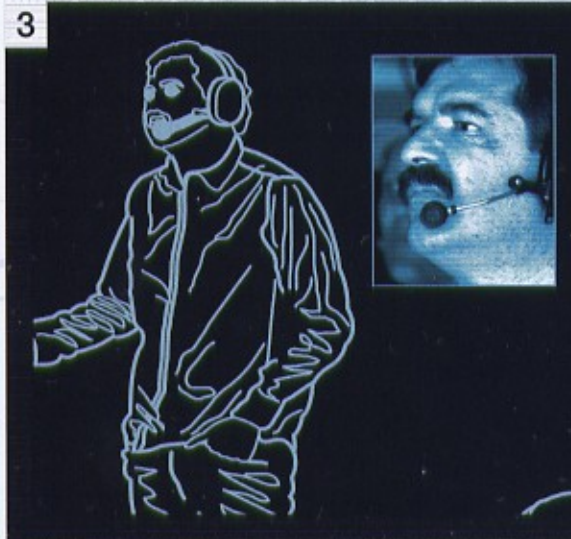
## DIRECTOR TÉCNICO: DAVE PITCHFORTH

**Ocupación actual:** Podar las rosas en el jardín de su cómoda casa en la campiña inglesa.

**Mayor logro en F1:** Dar un nuevo rumbo a Jaguar Racing, que pasó de no rendir lo que debía y gastar más de la cuenta a ser un equipo bien dirigido con el potencial para poner en situación embarazosa a peces muchos más gordos. El Jaguar de este año, el R6, fue rebautizado Red Bull Racing RB1, y puntuó en las tres primeras carreras de la temporada 2005.

**Rechazado en F1 por:** Red Bull Racing, a principios de 2005, para dar entrada a Günther Steiner (que había sido despachado por Jaguar hacia un par de años). Sólo el tiempo dirá si el canje fue acertado o no. Pitchforth se ha reunido con Frank Williams, cuyo antaño poderoso equipo se beneficiaría de sus dotes prácticas de gestión técnica, pero las conversaciones han quedado en nada... de momento.

'El logro de Pitchforth fue que Jaguar pasara de no rendir lo que debía y gastar más de la cuenta a tener el potencial para poner en situación embarazosa a peces más gordos'



## DISEÑADOR JEFE: SERGIO RINLAND

**Ocupación actual:** Asesoría y trabajos de desarrollo, especialmente las cajas de cambio austriacas Pankl para la F3 (primera victoria el mes pasado en Donington Park), F3000, rallies Grupo N y turismos. Otros clientes son VLR (Peugeot, BTCC), Cheever (IRL) y Coloni (GP2). Además, está acabando un master en administración de empresas.

**Mayor logro en F1:** Diseñar el elegante Sauber C20, el primer monoplaza de F1 de doble quilla (aparte del malogrado coche laboratorio de Harvey Postlethwaite para Honda Racing Developments, que no llegó a correr), con el que Nick Heidfeld y Kimi Räikkönen llevaron al pequeño equipo suizo a un sensacional cuarto puesto de constructores en 2001.

**Rechazado en F1 por:** Arrows Grand Prix, en 2002, cuando el equipo cerró. Desde entonces no ha trabajado en F1, pero sigue estando tan al corriente como siempre.



4

**DIRECTOR DEPORTIVO: TIM EDWARDS**

**Ocupación actual:** Trabajar para la ciudad de Melbourne en la organización de los Juegos de la Commonwealth de 2006.

**Mayor logro en F1:** Idear y supervisar, junto con Gary Anderson (por entonces director de ingeniería de Jordan), la muy atrevida estrategia de repostajes que llevó a la sumamente inesperada victoria de Giancarlo Fisichella en el GP de Brasil de 2003 en Interlagos.

**Rechazado en F1 por:** Indirectamente, Alex Shnaider, de Midland. Al final de 2004, Edwards vio que lo más probable era que Jordan se fuera al traste y decidió agarrar el toro de su destino por los cuernos, y volver a su casa en Australia antes de que se amara la gorda. Si se hubiera quedado, podría seguir siendo una parte importante de Jordan. O no. La F1 es un asunto pendiente para Tim, y una buena oferta le tentaría.

'Fue Gallagher quien ayudó a Eddie Jordan e Ian Phillips a transformar un modesto equipo de F3000 en una de las marcas de F1 más conocidas del lote: Jordan Grand Prix'

5

**INGENIERO JEFE DE PISTA: MARK GILLAN**

**Ocupación actual:** Cátedra de medicina en la Universidad de Surrey, Reino Unido

**Mayor logro en F1:** Fue el impulsor, junto con Pitchforth, de la muy mejorada forma de Jaguar Racing en 2003, tras las amargas decepciones de las tres temporadas anteriores bajo Neil Ressler, Bobby Rahal y Niki Lauda. También dirigió la estrategia desde el muro de boxes para Red Bull Racing en Melbourne 2005, su última aparición en F1, dice. El resultado fue que tanto David Coulthard como Christian Klien puntuaron.

**Rechazado en F1 por:** Las cenizas de Jaguar. Cuando Gillan vio el cariz que tomaban las cosas en Red Bull, trocó la F1 por el mundo académico. Sus colegas Pitchforth, Ian Pockock, Chris Hammond y Tony Purnell fueron despedidos, indicio de que el buen doctor seguramente tenía razón al temer lo peor para su porvenir en Red Bull.

6

**DIRECTOR DE MÁRKETING: MARK GALLAGHER**

**Ocupación actual:** Representante de Ralph Firman, piloto del japonés de Super GT (y también marginado de la F1).

**Mayor logro en F1:** Ayudar a Eddie Jordan e Ian Phillips a transformar un modesto equipo de F3000 en una de las marcas de F1 más conocidas del lote: Jordan Grand Prix. No hay que olvidar esto: Jordan podrá ser ahora una triste sombra de su antiguo esplendor, pero hace apenas cinco años el equipo amarillo era la encarnación del rock en F1. Y, como muestra un rápido vistazo a un EJ10 engalanado de pegatinas, a los sponsors les encantaba.

**Rechazado en F1 por:** Red Bull Racing, a pocos días vista del GP de Australia de este año (Gallagher entró en Jaguar en 2003, procedente de Jordan, vía Essentially Sport). No fue ninguna sorpresa, porque, al final, Red Bull es una empresa austriaca de márketing. No fabrican la bebida, no fabrican la lata, pero sí que hacen el márketing. Y lo hacen la mar de bien. De modo que, en cuanto Red Bull adquirió Jaguar Racing, el departamento de márketing del gato saltarín dijo adiós. De ahora en adelante, todos los caminos de márketing llevarán a Salzburgo. Mientras, el teléfono de Gallagher sigue encendido...



7



## RESPONSABLE DE RR PP: HELEN TEMPLE

**Ocupación actual:** Instalarse en Oslo con su marido noruego, Kai Berre Rist, y trabajar por cuenta propia como periodista y RR PP. Ya se ocupa de la comunicación de Marko Asmer, piloto estonio en el británico de F3.

**Mayor logro en F1:** No perder el ánimo, sin merma de eficacia, mientras Jordan GP se marchitaba y casi desaparecía. Y también ganarse la admiración y el respeto de EJ, aunque sin que nunca tuviera miedo de echarle una bronca del copón.

**Rechazada en F1 por:** La nueva escoba de Midland F1, que dejó bien claro que no quería demasiados viejos compinches de EJ rondando por su nuevo tren de juguete. Temple se marchó poco después de la compra, dando paso a Annouck Heinrichs, ex de la FIA.

8



## PILOTO NÚMERO UNO: MIKA HÄKKINEN

**Ocupación actual:** Correr en el DTM con Mercedes-Benz.

**Mayor logro en F1:** Ganar dos títulos consecutivos de pilotos con McLaren-Mercedes en 1998 y 1999. De paso, se convirtió en el único rival en pista que Michael Schumacher ha temido alguna vez (como reconoce el propio Schumi).

**Rechazado en F1 por:** Frank Williams. A principios del año pasado, Häkkinen decidió en secreto volver a la competición internacional a tiempo completo, y su objetivo número uno era BMW-Williams. Fue a Grove, donde se reunió con Williams, Patrick Head y Sam Michael, y según se dice cautivó a Head y Michael con su discreta pero carismática determinación a ayudar a llevar al Team Willy de vuelta a la cabeza. Entonces sir Frank se quedó prendado de la idea de birlarle Jenson Button a BAR-Honda, fracasó en esa imprudente tentativa, y de paso enfureció magníficamente a Häkkinen. BMW pierde y su archirival Mercedes gana...

9



## PILOTO NÚMERO DOS: CHRISTIAN KLIEN

**Ocupación actual:** Dárselas de piloto de Red Bull. Antes lo era, pero hace poco fue descartado a favor del último prodigio de Red Bull, Tonio Liuzzi. Pero, al menos, gracias a un cambio de reglamento FIA, Klien ha heredado el puesto de probador del viernes de Liuzzi, al que no tenía derecho por haber disputado más de seis carreras en dos años.

**Mayor logro en F1:** Antes de ser relegado, era la elección de muchos como el piloto que más había mejorado de 2005. Tuvo un gran inicio de temporada, a la altura de su mucho más experimentado compañero, David Coulthard.

**Rechazado en F1 por:** Helmut Marko (la eminencia gris de Red Bull Racing), lo más probable. Podría volver a correr más adelante si Liuzzi desperdicia su gran oportunidad.

10



## PILOTO PROBADOR: HEIKKI KOVALAINEN

**Ocupación actual:** Correr en el nuevo certamen GP2 con Arden International (ganó la primera carrera en Imola).

**Mayor logro en F1:** Doblegar a Michael Schumacher en pugna directa en la Carrera de Campeones de 2004 en París.

**Rechazado en F1 por:** Todo el mundo. Y, no, nosotros tampoco sabemos por qué. Tras ganar las World Series by Nissan en 2004 con Pons Racing, Kovalainen esperaba hacerse con un puesto de probador en 2005. Sigue haciendo tests de aerodinámica para Renault... 1





Días señalados para Rubens el año pasado, al anotarse sus primeras victorias consecutivas, en Italia (dcha.) y dos semanas más tarde en China (abajo).







## GP DE MÓNACO DE 1997, Montecarlo Parrilla: 10º Carrera: 2º

"Una carrera decisiva para mí, porque a principios de 1997 entré en Stewart Grand Prix, después de hacer el aprendizaje, por así decirlo, con Eddie Jordan. Fue un periodo memorable, porque lo pasé muy bien con Jackie y Paul. En Mónaco llovía a cántaros y los neumáticos Bridgestone que montábamos eran superiores a los rivales, lo que me ayudó a acercarme al Ferrari de Michael [que calzaba Goodyears]. Las condiciones eran horribles, pero en aquella época teníamos problemas de fiabilidad, así que la lluvia alivió la tarea del motor y la transmisión. Así, pese a que la carrera se extendió hasta las dos horas, pudimos cruzar la meta. También fue una carrera decisiva para mi credibilidad personal, porque Stewart tenía a Jan Magnussen [con problemas], que corrió para Paul Stewart Racing en F3, y creo que les parecía que ficharme suponía cierto riesgo. Pero mi segundo puesto en Mónaco demostró que Jackie y Paul podían confiar en mí. No gané ninguna carrera para Stewart, pero Mónaco 97 me ayudó a conseguir un volante en Ferrari y llegar adonde estoy ahora".

**‘Llovía a cántaros y los  
Bridgestone me ayudaron  
a acercarme a Michael’**



Mónaco 97 supuso la mayoría de edad de Rubens, cuando esquivó las trampas de este trazado urbano y fue segundo sobre mojado.





#### GP DE ALEMANIA DE 2000, Hockenheim Parrilla: 18° Carrera: 1°

"Siempre creí que podría ganar una carrera para Ferrari, y en Hockenheim 2000 lo tuve mucho más claro que casi todos los demás. Para mí era una locura cambiar a ruedas de agua: la maldita pista estaba casi seca. Ross [Brawn] me decía por la radio: 'Entra, entra' y le contesté: 'Ni hablar, la pista está demasiado seca. Me quedo fuera'. De acuerdo, en las dos últimas vueltas estaba realmente muy mojada y me arrastraba por el estadio del viejo Hockenheim casi a paso de peatón, pero esa decisión me granjeó el respeto del equipo Ferrari, en el sentido de que entonces supieron que podían confiar en mi criterio. Muchos otros coches fueron directamente a boxes sólo porque sus equipos así se lo dijeron. En las últimas fases, Ross me dijo: 'Chico, si sigues así, no van a atraparte. Vas a ganar'. Se lo aseguro, fue una de las cosas más bonitas que he escuchado nunca por la radio; o en cualquier otro sitio, si vamos a eso".

La primera victoria siempre es algo emotivo (arriba, con Mika Häkkinen, en Alemania); Silverstone fue una carrera a por todas (dcha.).

#### GP DE GRAN BRETAÑA DE 2003, Silverstone Parrilla: 1° Carrera: 1°

"En esta carrera perdí la posición en la salida, pues Jarno Trulli me superó con su Renault. Fue algo muy frustrante porque había marcado la pole y mi coche era mucho más rápido que los rivales, pero en Silverstone siempre es difícil adelantar. También perdí mucho tiempo cuando paré en boxes durante el primer periodo de Safety Car, después de que el coche de David Coulthard perdiera algunas piezas; así que pensaba que las cosas no pintaban muy bien. Pero mis neumáticos estaban en gran forma y me di cuenta de que podía tirar siempre, porque el comportamiento era muy bueno y no había peligro de exigir demasiado a las gomas. Antes había adelantado a Kimi Räikkönen por el exterior en Abbey y ahora tiraba para volver a atraparlo, así que él estaba preparado para mi segundo intento. Al llegar a Bridge sabía que sería difícil, pero tenía que intentarlo. Casi nos tocamos, pero tuvo que ir algo largo y le pasé para anotarme una gran victoria". ▶





## GP DE JAPÓN DE 2003, Suzuka

Parrilla: 1º Carrera 1º

"En conjunto, la temporada 2003 fue muy buena para mí, porque el F2003 me iba casi tan bien como a Michael, y de no ser por algunos accidentes y averías, creo de veras que podría haber luchado por el título. Recuerdo que unas semanas antes de Japón me pidieron que nombrara los circuitos en los que creía que Michael iría bien, y mencioné Suzuka. También pensaba que si podía batir a Michael en Japón, podría hacerlo en todas partes. Él estaba muy atrás en la

parrilla tras un chaparrón en su vuelta de calificación, pero también lloviznaba cuando di la vuelta que sería la pole. Fue uno de esos fines de semana en que Ferrari casi esperaba que yo los sacara del apuro, y me encanta ponerme a la altura de las circunstancias. Montoya se puso en cabeza en la salida, con Alonso detrás de mí. Los reglajes son muy difíciles en Suzuka, pero al final resultó ser una tarde de dominio en que no tiré más que lo necesario para hacer el trabajo".



## GP DE ITALIA DE 2004, Monza

Parrilla 1º Carrera: 1º

"Fue realmente especial. El podio en Monza es increíble y siempre he creído que los seguidores italianos me aprecian y, aunque les encanta Michael, siempre me han dado su apoyo por cómo defendiendo lo mío. Sobre la pista que se secaba tras la lluvia, opté por partir con intermedios desde la pole, mientras que Michael, tercero en la parrilla, se la jugó con slicks. Habría sido fácil montar seco, pero el riesgo de hacer un trompo era demasiado elevado. Tal como fue, funcionó a la

perfección. Al final de la quinta vuelta, cuando entré a montar slicks, tenía 6,9s de ventaja. Vale, debería haber parado una vuelta antes, pero era tan difícil analizarlo todo que seguí una vuelta más. Luego me concentré tan a fondo que no sabía nada de la carrera. Después de mi segunda parada, grité al equipo por la radio: '¿Dónde diablos estoy?'. Y contestaron: 'Tranquilo, vas primero'. Y entonces supe que si el coche aguantaba no tendría problema alguno".



Schumacher felicita a Rubens (recuadro, arriba) después de que el brasileño salvara el pellejo de Ferrari en Suzuka 2003; mejor, imposible: Rubens gana en Monza con Ferrari (izda.), después de acertar con la estrategia en condiciones delicadas; Rubens pasó de quinto a tercero el año pasado en Magny-Cours (dcha.), casi en un abrir y cerrar de ojos.



En un fin de semana en que Schumi parecía no hacer nada bien, Rubens se lució con una convincente victoria en Shanghai.



## GP DE CHINA DE 2004, Shanghai

Parrilla: 1º Carrera: 1º

"La carrera de Shanghai fue otro día dominante para mí. Sigo creyendo que por entonces teníamos el coche más rápido, aunque no por el margen mostrado en Monza. Pero el primer GP de China fue sin duda especial. Tuve una buena vuelta de calificación y marqué la pole pero, desde la salida, tuve que prestar mucha atención al McLaren de Kimi Räikkönen, que me disputaba la primera posición, sobre todo porque mis neumáticos se granularon ligeramente. El trazado me gustaba enormemente y el hecho de tener que lidiar con mucha presión me entusiasmaba de veras. El ambiente general, tratándose de la primera carrera en este circuito extraordinario, también realzó el logro y la satisfacción. El coche respondió bien con neumáticos nuevos todo el fin de semana y, a pesar de un leve subviraje, se comportó a la perfección. Además, fue uno de esos días en que el equipo dependía de mí, ya que Michael tuvo un fin de semana lleno de problemas. Quedé tan estupefacto al ver el trompo de Michael en calificación que no pude articular palabra durante unos 20 segundos".

### > "El día que traté de atrapar a Senna"

Rubens Barrichello corrió cuatro años para el equipo de Eddie Jordan, y seguramente su mejor recuerdo de dicho periodo se produjo durante el GP de Europa en un sombrío y pasado por agua circuito de Donington, en 1993 (abajo). Fue el día en que se encontró preguntándose si podría tutear a su héroe, Ayrton Senna, que dominó la carrera con su McLaren-Ford.

"Califiqué 12º con el Jordan-Hart, a poco más de un segundo de Ayrton [que partía cuarto]", sonrío. "Poco después de la salida empecé a sentir que ganaría mi primer gran premio con facilidad. Evidentemente, él era más rápido que yo, pero estaba muy satisfecho de ser más veloz que Alain [Prost] y Damon [Hill] con los Williams. En las últimas fases rodaba tercero y me habría encantado subir al podio con Ayrton. Pero no pudo ser, ya que me quedé sin gasolina".

Como revela la mueca irónica de Rubens, quizá no iba a ser tan fácil doblegar a Senna para ganar su primer gran premio...



## GP DE AUSTRALIA DE 2005, Melbourne

Parrilla: 11º Carrera: 2º

"Después de Melbourne se habló mucho de mi remontada hasta acabar segundo. Pero la estrategia funcionó a la perfección y, para ser sincero, lo cierto es que no adelanté a muchos coches. También merece la pena decir que podría citar muchas otras carreras, con Ferrari y con mis equipos anteriores, en que me pareció haber pilotado tan bien como en ésta, pero todo pasó desapercibido. Corrí a fondo desde el principio, al tiempo que cuidaba suficientemente los neumáticos para asegurar que estuvieran en buena forma hacia el final. Funcionó a la perfección y mantuve con facilidad el ritmo del McLaren de Montoya. Me sorprendió que no se escapara más. Luego tuve un problema de reparto de frenada, que desplazó el equilibrio hacia atrás, y se comportaba como un kart. De no ser por eso, creo que podría haber rodado un par de décimas más rápido. Pero estaba seguro de que tenía la velocidad para mantener a raya a Alonso". ①



En Australia 2005 (arriba), donde volaron los Renault de Fisi y Alonso, Rubens remontó de 11º a segundo.



## GP DE FRANCIA DE 2004, Magny-Cours

Parrilla: 10º Carrera 3º

"En calificación tuve problemas que me retrasaron mucho en la parrilla, pero empecé la carrera con una estrategia a tres paradas, que me permitió desbancar a muchos coches y remontar. Después de mi último pit stop me reincorporé a pista casi al lado del BAR de Jenson Button, y como mi trazada era un poco mejor pude colocarme por delante de él, en cuarta posición, mientras acelerábamos hacia la horquilla de Adelaide. De ahí en adelante, fui recuperando sobre el Renault de Jarno Trulli, tercero, pero al empezar la última vuelta todavía pensaba que lo tenía demasiado lejos. Me acercaba, pero la oportunidad de adelantar no habría surgido si él hubiera llevado su velocidad normal por la derecha de Chateau d'Eau. No sé si frenó un pelín demasiado con la esperanza de dar gas más rápido que yo, pero estaba muy cerca y aceleré un poco antes. En la última curva pensé que podría intentarlo por fuera, pero cuando me desplazé hacia ese lado él se movió conmigo, dejando un hueco por el interior al que me lancé para hacerme con el tercer puesto. Fue muy justo, pero tenía que jugármela, y salió bien". ►

**‘Trulli dejó un hueco por el interior al que me lancé para colocarme tercero’**





# EL SOSTÉN DE MICHAEL

La máquina Schumacher incluye una red de apoyo de probadores de élite que llevan en volandas al hombre de punta:

MARC GENÉ: p50 | LUCA BADOER: p56 | ANDREA BERTOLINI: p58







EL SOSTÉN DE MICHAEL: MARC GENÉ

# 'AHORA LO ENTIENDO TODO'

Marc Gené (dcha.), ex tercer piloto de Williams, es ahora una parte crucial del equipo de apoyo de Schumi. Y este paso a Ferrari ha sido toda una revelación

Texto Steve Cooper Fotografías Glenn Dunbar/LAT



Probando neumáticos en Jerez a finales de marzo (arriba); Gené dice que trabaja menos que en Williams, porque Luca Badoer también hace muchos tests en Fiorano.

Todo asalto heroico a una cumbre nevada tiene su ajetreado y anodino campamento base, un animado centro de asistencia en que figuras inesperadas se preocupan por todos los detalles pesados del proyecto, y sin las cuales el espectacular intento solitario del alpinista no puede tener éxito.

El entorno de la F1 no es muy distinto. Especialmente en Ferrari, donde Michael Schumacher podrá haber conquistado todos los equivalentes del santo grial del alpinismo, del Everest en el Himalaya al Aconcagua en los Andes. Pero él es el

primero en reconocer que su éxito siempre ha dependido de los discretos triunfos de una familia de jugadores de equipo muy cualificados pero más modestos.

Pero ahí está lo decisivo: ese flujo de habilidad y éxito es de doble sentido. A medida que el índice de éxitos del artista principal prospera, el personal del campamento base se vuelve más atrevido y experto, animado y motivado para ir a por objetivos cada vez más ambiciosos. Ambas partes se impulsan mutuamente. Y por eso, cuando el nuevo probador de Ferrari, Marc Gené, bajó del cockpit de un F2004 el ►



pasado otoño, supo que acababa de divisar una cima que no había visto nunca antes.

"Ahora lo entiendo todo", dijo entre dientes, casi de modo reverencial, una asombrosa revelación que mostraba cuánto valoraba la ventaja que Schumacher y Ferrari se habían forjado en el deporte.

"Por fin comprendí por qué fueron tan dominantes en 2004", confirma. "Sabía que tenían el mejor piloto, pero añádase el mejor coche a la ecuación y eso explica por qué fueron tan poderosos. Mis primeras impresiones del coche fueron increíbles".

Está en una buena posición para juzgar. Tras pasar cuatro temporadas ayudando a hacer del equipo BMW-Williams un aspirante al título, conoce bien el gran esfuerzo necesario para estar en cabeza. Pero en Ferrari ha aprendido algo más sobre el intangible elemento humano, la cola que une a los grandes equipos. Un vínculo cultivado en Ferrari desde la llegada de Jean Todt como jefe de equipo en 1993. Y es en esta moderna cultura Ferrari que Gené ha descubierto los grandes parecidos y contrastes con los equipos rivales. Claro que otros equipos comparten la pasión de Ferrari, por ejemplo, pero no muchos comparten la fortaleza y actitud positiva que Ferrari saca de dicha determinación a triunfar. Gené se ha dado cuenta de que 'culpa' es una palabrota en Ferrari.

"Ferrari es como una gran familia", dice. "Y los directivos tratan de que siga así y se

sentido. Ferrari sabe que seguramente ha jugado un triunfo: hacerse con un probador de neumáticos Michelin excepcionalmente capacitado y experimentado, justo cuando el equipo necesitaba reforzar su programa 2005 de neumáticos. Para Marc, es sorprendente lo suave que ha sido esta transición, sobre todo después de su larga carrera en Williams. Cabría pensar que trabajar para Ferrari, el equipo de mayor éxito y más antiguo del deporte, sería distinto —único, tal vez—. En el paddock, a menudo parecen altivos y reservados, escondidos en el extremo más alejado del pit lane, ocupados con su programa de carrera. Tanto secreto ha suscitado una sensación de paranoia en el paddock.

Pero Gené quita importancia a las diferencias. "Hubo un par de ámbitos en Ferrari —como la electrónica y la aerodinámica— que me impresionaron especialmente. Pero otros sencillamente no eran tan fuertes como en Williams. Pero el deporte y las carreras apasionan a los dos equipos casi por igual. Frank Williams se dedica a las carreras 24 horas diarias, 365 días al año. También Patrick. En Ferrari, es muy parecido. Me sorprendió lo apasionado de la F1 que es Luca Montezemolo. Expresa realmente su emoción, y eso da gusto.

"Y los pilotos son muy parecidos", añade, pudiendo por fin disipar la idea de que uno de los escollos a los que se enfrentó Williams durante estos últimos años fue la

La información que da Gené (abajo) es muy apreciada; por ejemplo, discutirá el valor de un neumático que en apariencia no es el más rápido, pero que Marc sabe que es mejor bajo las condiciones actuales.



## 'Sabía que tenían el mejor piloto, pero mi primera impresión del coche fue increíble'

aseguran de que todos sigan formando parte del equipo; no hay diferencias entre el personal. Todos están unidos y nunca hay luchas internas entre departamentos; nunca he visto algo así en ningún otro equipo.

"Unas dos semanas después de que firmara, los jefes de departamento —Rory Byrne, Ross Brawn y Paolo Martinelli— me enseñaron la fábrica. Pude ver que querían que tuviera acceso a la mayor información posible. Después de eso, todo el mundo ha sido muy acogedor. No obstante, con Ferrari siendo una familia tan unida, cuanto más te quedes, mejores serán las relaciones. Cada mes que pasa, me siento más a gusto".

De nuevo, sin embargo, la llegada de Gené forma parte de ese camino de doble

cuestionable ética del trabajo de sus pilotos. Una vez más, no es así: "En Williams, [Juan Pablo] Montoya y Ralf [Schumacher] lo daban todo. Quizá Michael sea más profesional, esté más metido, pero todos lo quieren, todos quieren ganar, igual que los otros. Así que en gran medida la pasión es similar en ambos equipos".

Sin embargo —y puede que éste sea el auténtico secreto de su éxito—, existe una mayor sensación de armonía en Ferrari debido a que construye tanto el chasis como el motor, un lujo que sólo comparten Toyota y Renault, anulando así la necesidad de murmuraciones y recriminaciones.

"Tenerlo todo en un solo lugar sí que cambia totalmente la cosa", dice. "En Williams, aunque trataban de transformarse en un solo equipo con un solo objetivo, se percibía que se trataba de dos entidades. Es algo político, porque siempre subsiste la mentalidad de que el coche es una cosa y el motor, otra. En Ferrari, no es así. El coche, el sistema eléctrico, el motor son todo uno, no importa quién lo construya. Cuando algo falla, es culpa del equipo. Cuando las cosas van bien, es el equipo el que hace un buen trabajo". Es decir, no hay acusaciones, no se echan culpas. Sólo un impulso positivo para enderezar las cosas en un entorno no amenazador.

Las consultas entre Marc y el equipo de tests (abajo) son abiertas, fluidas y constructivas; si las cosas no van bien, el ambiente permanece positivo; 'culpa' es una palabrota.



Si todavía no tienes muy claro qué es exactamente lo que distingue a Ferrari de sus rivales, Marc señala sus experiencias con el 'alpinista' estrella de Ferrari, Michael Schumacher. Dice que la minuciosidad de Schumi en los tests es impresionante; su entrega, inteligencia y conciencia, incomparables: "Michael presta muchísima atención. Muchos otros pilotos no. Y la actitud de Michael motiva de veras a los pilotos probadores. He tenido mucha interrelación con Michael, mucha más de ▶





Sch  
le s  
un blunne  
reconocido f  
enden las g  
encia del coo  
lento por llo

Infancia y m  
"Crisis sobre  
Gent", no sólo de  
el progreso del equipo

Hay mucha emoción  
el mayor cambio respecto a  
Al... Williams. Gent sigue  
desafiando porque la presión  
pueden convertir sus campeonatos

hecho de qu  
alguna otra

o que pasó e  
slo pasado tuvo que ver", dice, refiriéndose  
a las dos últimas carreras en México  
y Silverstone en que su equipo



## ‘Schumi quiere saberlo todo. Está deseoso de saber lo que has probado cada día’

la que tenía con otros pilotos titulares. Eso marca la diferencia”.

De hecho, Ross Brawn reconoció hace poco que todavía le sorprenden las ganas de Michael de aprender acerca del coche. “Después de Melbourne, llamó por teléfono mientras probábamos el nuevo coche”, dijo Brawn. “Yo estaba en Maranello y me llamó. Intenté averiguar dónde estaba, porque era una hora extraña; luego vi que estaba en Tailandia y eran las dos de la madrugada”.

“Quiere saber acerca de todo”, dice Gené, “no sólo de mis ensayos sino de todo el progreso del equipo de pruebas. Siempre quiere informes actualizados y está deseoso de saber lo que has probado cada día. Aquí hay mucha interacción; seguramente ése es el mayor cambio respecto a Williams”.

Ah, sí... Williams. Gené sigue estando decepcionado porque el pasado verano no pudiera convertir sus cacareados talentos de probador en serias actuaciones en carrera, algo reflejado en el hecho de que posteriormente no atrajo ninguna oferta para un volante de titular.

“No sé hasta qué punto lo que pasó el año pasado tuvo que ver”, dice, refiriéndose a las dos difíciles carreras en Magny-Cours y Silverstone en que sustituyó al lesionado Ralf. “Pero tuve mala suerte porque piloté el coche cuando no estaba en su forma más competitiva. Frank Williams me dijo que era probable que cambiara a los tres pilotos en 2005. Me dijo que buscara en otra parte.”

“Pero nuestra relación era buena, así que me hizo un favor al darme tiempo para

tantear a otros equipos. Me puse en contacto con los equipos punteros y todos contestaron y mostraron interés, pero no había nada disponible. Entonces Ferrari respondió con un volante...”.

Nuestra charla bajo el sol de Jerez se interrumpe cuando a Marc le dicen que vuelva a empuñar ese mismo volante. Se sube el mono y vuelve resueltamente al box Ferrari. Se sienta impasible en el coche, la mirada fija al frente.

Tras el estridente silbido del arranque automático, se retiran los calentadores y el coche sale del box. Después de 18 vueltas de evaluación de neumáticos, el bólido rojo se detiene y los mecánicos lo empujan con cuidado dentro del taller. Marc baja, se quita el casco, el verdugo y los guantes y se acerca a un rincón del box.

Así pues, ¿cómo es un día normal de trabajo? “Cuatro o cinco días antes del test, mi ingeniero me envía un e-mail. Me dice

qué compuestos voy a probar, qué construcción usaremos. Llego la tarde anterior al test y los ingenieros me explican exactamente lo que voy a hacer; cuántas tandas y vueltas con cada neumático. Se ciñen a ello religiosamente: si el plan es dar 120 vueltas, daré 120 vueltas, no más”.

Un grupo de técnicos de Bridgestone flanquea a Gené, que habla con paciencia con cada uno de ellos. Después del intercambio, los ingenieros nipones consultan sus notas entre ellos.

“Me siento privilegiado de hacer el trabajo que hago”, dice. “Sé que hay trabajos mejores que el mío —el de los titulares—, pero también que a muchos pilotos les gustaría estar en mi posición. Así que veo mi situación desde ambos lados; digo: ‘Vale, podría estar mejor’, pero en fin, siempre trato de estar mejor”. Más charlas, más trabajo, más carreras que ganar. Falta mucho para la cima... ▶

Marc (arriba y abajo) ha de tener paciencia, pero se siente privilegiado de hacer su trabajo. “Algunos, como Michael y Ross Brawn, tienen más voz y voto que otros sobre la elección definitiva de neumáticos, pero siempre satisface ver que algo que has probado llega a usarse en carrera”.







EL SOSTÉN DE MICHAEL: LUCA BADOER

# 'NO EXISTE LA TRAZADA PERFECTA EN FIORANO'

Luca Badoer (izda.), tercer piloto de Ferrari, acumula más kilómetros en Ferraris de F1 que Schumi. En la sede de Maranello, machaca vueltas a conciencia

Texto Chris Harris Fotografías Glenn Dunbar/LAT

Comprender la actitud de Ferrari, cómo les gusta trabajar en la tierra del Cavallino Rampante, resulta más fácil si uno entiende la importancia de Ferrari para el municipio de Maranello. Quitar la fábrica, el circuito y ese personal leal y entregado, sería extirpar el corazón del lugar. Poco, muy poco –salvo unas cuantas trattorie y algún que otro cuervo bigotudo– quedaría. Gran parte del dominio de Ferrari en la era moderna de la F1 se atribuye a su enfoque unificado sobre el diseño de motor y chasis, pero la realidad es aún más elocuente: Ferrari y Maranello forman su propio ecosistema vivo, digno de un documental de Rodríguez de la Fuente.

Y en su seno está Luca Badoer –menudo y de rasgos delicados–, el hombre que ha recorrido más kilómetros en Ferraris de F1

que Michael Schumacher. Ahí está, amarrado a un F2005 y centrado en su trabajo... rodar y dar parte, siempre dar parte. El día que se retire, si es que lo hace, Luca no sabrá qué hacer sin sus cinco reuniones técnicas diarias.

"Empezamos a eso de las ocho de la mañana con un briefing", nos explica. Luego empieza la rutina: arrancar, subir hasta séptima marcha desde parado en menos de seis segundos, sufrir una deceleración de 5 G (de las que aplastan el pecho). Y detenerse. Y dar parte. Menuda rutina de la que ser parte integrante.

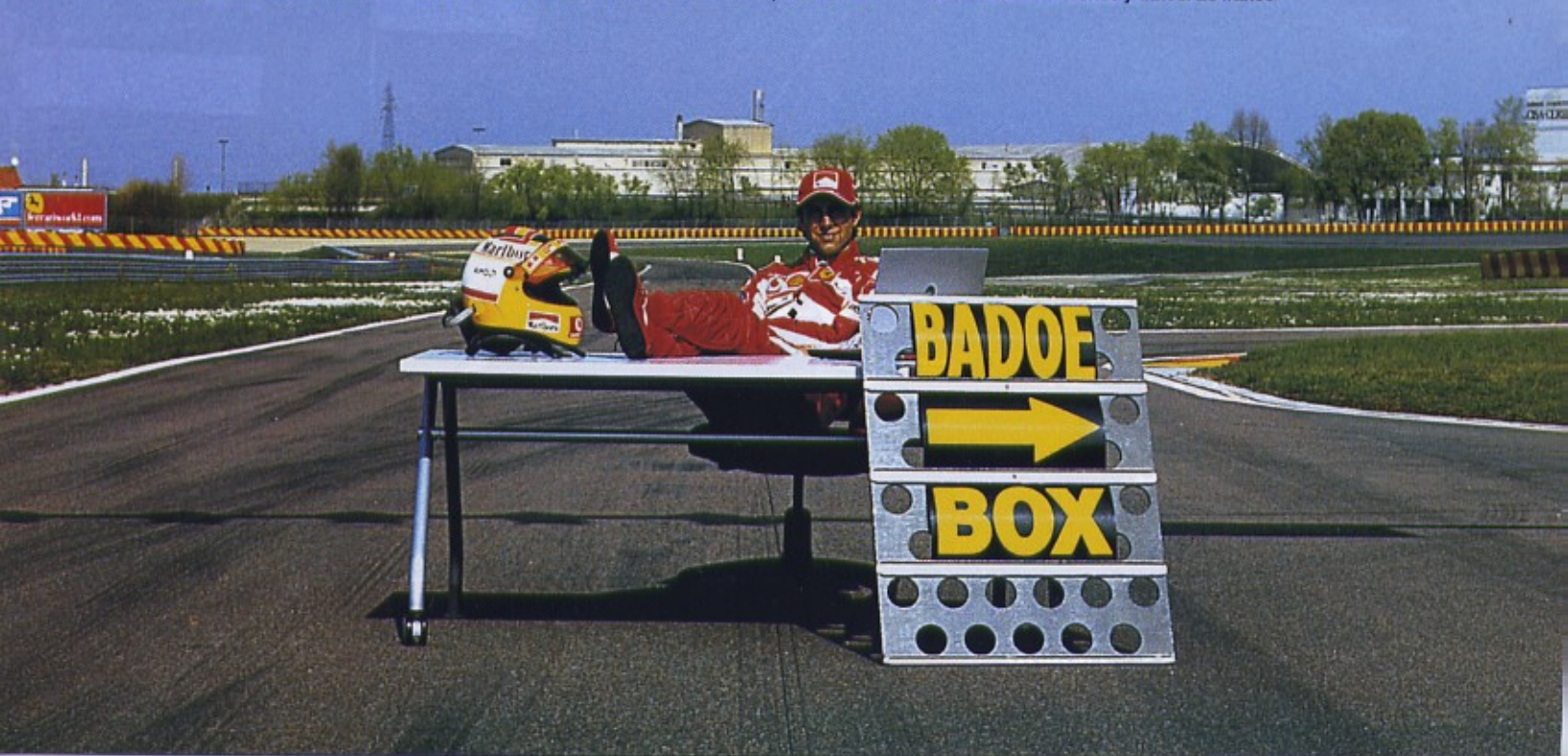
Badoer tiene poco que ver con el estereotipo (seguramente injusto) italiano –impulsivo, exigente, agresivo–, de modo que está claro por qué el jefe del equipo Jean Todt mostró tanto interés por hacerse

con sus servicios allá en 1997. Rapidillo y talentoso, también lo adorna esa otra cualidad esencial del piloto probador: la falta de ego. O, si lo tiene, saber cómo controlarlo. En resumen, es un jugador de equipo en una cultura del 'nosotros', no del 'yo', contento de ser una pieza del mecanismo, nada más.

Sin embargo, es difícil exagerar la magnitud de su influencia en el éxito del equipo. Su experiencia en Ferraris de F1 es exhaustiva: "Cómo no, he pilotado todos los coches desde 1997 hasta el actual F2005, y otros más antiguos: un test con el de 1996 antes de aceptar el trabajo y una tanda con el coche de 1994 en Zandvoort, en 1995". Estos dos últimos detalles muestran bien a las claras su excelente memoria.

Luca trata con hechos y datos. Es franco

¿Dueño de todo cuanto domina con la vista (abajo)? No, pero, tras más de 50.000 vueltas al trazado, Badoer conoce Fiorano como la palma de su mano.





acerca del F2005. Hablamos el viernes 1 de abril, mientras llegan las noticias de los primeros entrenamientos de Bahrein: "Creo que no puede luchar por la victoria porque nos hacen falta algunas evoluciones que están ideando en el túnel de viento. Creo que en un mes tendremos a punto los neumáticos y aerodinámica adecuados". Como estáis leyendo esto después de Imola y España, sabréis si tenía razón.

Pero quitémonos de en medio la gran pregunta... ¿Por qué, cuando podría haberse forjado una carrera deportiva por méritos propios, optó por hacerse probador?

Su respuesta es previsible, con sentimiento pero sin pesar. Caray, esta mañana vino a trabajar con un Maserati Spyder; según dicen gana un millón de dólares al año, y otros seres merodean a su alrededor ofreciéndole ropa de abrigo si tiene frío. "No, no, es mejor quedarse aquí. Es una oportunidad que tuve hace unos años y creímos que era mejor ser piloto probador de un equipo puntero que titular en un equipo pequeño. Y soy el tercer piloto, de modo que si tenemos un problema existe una posibilidad de correr".

Un tema espinoso, éste: cuando Michael se rompió la pierna en 1999, fue Mika Salo su sustituto porque el contrato de Luca no contenía la condición de tercer piloto. Pero no hay que olvidar lo de la familia, que Ferrari crea sus propios héroes internos, hombres en gran parte desconocidos fuera de Maranello, pero venerados allí. Hombres como Dario Benuzzi, el probador de coches de calle, y Luca Badoer.

"Hay muchas cosas que me gustan de trabajar en Ferrari: todo es perfecto. Desde el coche, desde la organización, hasta los aspectos técnico y humano".

Bueno, esto sonaría un tanto forzado si no fuera por el hecho de que el entorno de la oficina de Luca es, salvo alguna que otra brizna de hierba que escapó a la segadora, realmente perfecto. Fiorano es un paraíso engendrado por los dioses. Tiene restaurante, apartamentos privados, el minicomplejo de pit lane más guay jamás concebido. Si quisiera, Tiger Woods podría conectar un 'largo' desde el paddock y golpear las puertas de la fábrica y el túnel de viento. Todo marcha sobre ruedas, y Luca sólo tiene que pensar en frenada, entrada, vértice y salida. Y, claro está, en dar parte.

Es de suponer, pues, que conoce Fiorano al dedillo... "Ah, no existe la trazada perfecta; cada vuelta aprendes algo, cada día aprendes algo". Una actitud extraordinaria para un hombre que ha dado más de 50.000 vueltas al circuito. El programa de tests de Ferrari no tiene tregua: por término medio, Luca completa 100 jornadas de tests al año y a menudo recorre 100 vueltas diarias. No es difícil ver por qué a los demás equipos les interesa sofocar toda esta actividad. Claro que no todo se hace en Fiorano, pero la mayoría de días aquí rueda una monopla de F1. Tratándose de Italia, de Maranello, el problema del ruido no es apremiante. Se supone que la jornada termina a las 17.30, pero hay libertad de

acción: si hace falta, se rueda de sol a sol.

¿Anécdotas graciosas? Olvidalo. La rutina Ferrari no se presta a lo estrafalario. No hay tiempo. Pero no es que sea un entorno demasiado frío. La relación con Michael es algo que Luca aprecia. "Si probamos juntos, tenemos el último briefing juntos. Si no estamos juntos, normalmente me llama para hablar del coche. Aparte de esto, somos muy buenos amigos, así que no sólo hablamos de coches. Fuera de los tests, tengo una muy buena relación con él. Es bueno para el trabajo y bueno para nuestra amistad".

Michael, por supuesto, es un fanático de la lealtad: y nadie ha sido más incansablemente leal que Badoer. En 2000,

Luca se rompió tres vértebras en un accidente descomunal en el Circuit de Catalunya, y sin embargo antes de un mes volvía a subirse al coche. Su ética del trabajo es incontestable: nuestros 10 minutos de entrevista pasan volando y, al fondo, lo que parece un almacén de Speedy lleno de neumáticos espera ser evaluado con impaciencia.

Pero hay tiempo para una última pregunta frívola. En todas esas vueltas, Luca, ¿cuántos conejos se ha llevado por delante? "Pues la verdad es que ninguno, pero una vez atropellé a una serpiente. Traté de esquivarla pero, ¡paff!, la chafé". Y luego se marcha: vuelta de instalación, acelerador, freno, regreso al box. Y a dar parte. ►

Luca probando gomas en Fiorano (arriba), mientras el equipo -y Bridgestone- busca soluciones a su mal inicio de temporada.

## 'Fuera de los tests, tengo una muy buena relación con Michael'





EL SOSTÉN DE MICHAEL: ANDREA BERTOLINI



EL SOSTÉN DE MICHAEL: ANDREA BERTOLINI

# 'IIIIINCREDIBILE!'

Andrea Bertolini (izda.), en su día el probador más joven de Ferrari, contribuye a reunir los genes de la F1 y la producción, pero ahora se ocupa del F2005

Texto Chris Harris Fotografías Glenn Dunbar/LAT

**A**ndrea Bertolini habría sido un gran héroe de Dickens. En la pura tradición victoriana de aprovechar la ocasión y sacar algo de la misma, la suya es una historia emocionante.

"Empecé en el departamento de motores, luego, pasados seis meses, Dario [Benuzzi, el legendario probador de coches de calle] me llamó para que aprendiera para ser piloto probador", dice modestamente. Hace que parezca que semejantes acontecimientos son habituales en Maranello, pero la realidad es harina de un costal bastante distinto.

Desde que empiezan a caminar, todos los chavales del pueblo quieren ser probadores de Ferrari. Muy pocos poseen el talento, pero Andrea destacó. Y cómo: desde 1992, cuando tenía 18 años, ha pasado de manejar cigüeñales y bielas a llevar a cabo ensayos con el F2005. Toda organización necesita ejemplos andantes de lo que se puede conseguir si se tiene la actitud correcta; y Bertolini lo es en Ferrari. Está claro que es una persona muy respetada.

"Fui el piloto probador más joven de la historia de Ferrari, un gran salto. Aprendo mucho porque desarrollo todos los aspectos de todos los coches: frenos, dirección, amortiguadores, todo".

También ambicionaba correr, claro:

"Desde los 16 años me gasté gran parte del dinero de mi familia en el karting, pero tuve la suerte de que me ayudara un amigo que tenía una gran fábrica de coches de carreras".

Siguió en los karts hasta que volvió a quedarse sin dinero, pero dio con un volante en el campeonato FIA GT de 2001. "Pero había un problema", sonríe picaramente. "El problema [leve carraspeo]... era que correría con un Porsche. La primera vez que pedí correr, en Ferrari me preguntaron con qué coche, y fui y dije: 'Ejem..., el Porsche... pero sólo durante un año'. Y mi jefe me dijo: 'De acuerdo, Andrea, un año vale, y en 2002 vuelves y corres para Ferrari' [gran sonrisa], lo cual era mucho mejor".

En 2003 pasó del desarrollo de coches de calle al de carreras, para el que era -hasta que las dos empresas se separaron en febrero de 2005- el grupo Ferrari/Maserati, donde principalmente se ocupó del proyecto Maserati MC12. Y éste es el quid de la importancia de Bertolini para el proceso Ferrari. Como empresa, Ferrari corre para ganar, para promocionar la marca, y para aplicar la tecnología que afina en el circuito a sus coches de calle. Y ahí es donde entra Andrea. Es el eslabón individual más importante de dicha cadena, el único que participa en todos los niveles del desarrollo.

Es un apasionado de los vínculos carreras-producción. "El diferencial electrónico del nuevo 430 procede del coche de carreras, igual que el primer cambio F1 en el F355 de 1997. Los frenos de carbono son otro gran ejemplo, y se refleja en la ingeniería de todo el coche. Ahora los motores de calle son increíbles: vas en sexta a 25 km/h, aplastas el pedal del gas y sale disparado".

Pero lo más impresionante es lo que sabe Bertolini de todo lo que es Ferrari. Nos habla de la primera vez que pilotó un F1, en 2001 ("IIIIINCREDIBILE!"), luego sacude un nuevo 612 Scaglietti en Fiorano antes de explayarse hablando de la última vez que pilotó el bólido de 1974 de Niki Lauda. Otra de las envidiables competencias de Bertolini: sacar lustre a los viejos rockeros de vez en cuando.

"El del 74 es fantástico. Recuerdo la primera vez que me senté en el coche, no hay nada, sólo arranque/parada del motor, y todo es de aluminio. Para la seguridad es nefasto. Desde el asiento miro hacia abajo y veo mis pies por delante; oooooohh, es muy extraño para mí. Luego tienes los depósitos aquí [como llevar dos maletas sin asas bajo los brazos] y, oh, es IIIIINCREDIBILE. Y el sonido del 12 cilindros; extraordinario".

Como un niño en una tienda de chucherías. Pero resulta muy grato verle disertar con tanto entusiasmo, metiéndose de lleno en todos los aspectos de los programas de carreras y producción de Ferrari. Este año compete con el Maserati MC12 oficial en el campeonato FIA GT. No tiene sentido ganar títulos si esa excelencia no se propaga por la empresa; y Andrea se asegura de que lo haga. 1

Actualmente, Bertolini, el artista del contravolante de Ferrari, trabaja duro en el desarrollo del F2005, tras pasar años ayudando a refinar las contribuciones de la F1 a los coches de calle, como el 612 Scaglietti de 236.000 euros (arriba y abajo).





# TORO SALVAJE



La primera carrera de Liuzzi, el GP de San Marino (arriba), fue de lo más madura: no se hizo notar por razones inconvenientes, y sin embargo acabó tres puestos por delante de David Coulthard.



# LA F1 LE DA ALAS

V I T A N T O N I O L I U Z Z I



El nuevo pibe de la F1, Vitantonio Liuzzi, es tan fuerte bajo los focos como en pista, y un *crack* en ambos terrenos. Vaya, el tío ideal para Red Bull Racing

**Entrevista** Steve Cooper

**E**l suyo es un estilo de vida para quienes gustan de divertirse abiertamente y a lo grande; de la llamativa imagen de riqueza, poder e influencia de que hacen alarde los famosos.

"¡Me encanta este mundillo!", exclama Vitantonio Liuzzi. Bueno, la pinta de

fantasma ya la tiene, y su palmito luce toda una serie de collares, placas, colgantes de Red Bull y adornos de cuero. Farda de un fornido reloj de marca, varios anillos gruesos y al menos dos o tres pendientes más. El pelo, aunque está empezando a perderlo, se lo peina de forma algo ridícula pero lustrosa. Lleva

unos pantalones anchos y un par de Nikes nuevas.

Sonríe cortésmente, coloca su iPod, el móvil y las llaves del coche en una mesa cercana y esboza una sonrisa maliciosa. "Me encantan R&B y el hip hop", farfulla ("Arr-and-Bil y el lip-op", como dice él).

Continúa: "Justin Timberlake y Usher ►



## TORO SALVAJE

son mis ídolos. Siempre tengo mi iPod lleno de R&B, Pharrell, Jay-Z, Ja Rule...". Alarga la mano y toquetea el pequeño artilugio Apple que lleva consigo a todas horas. Tratando de demostrar el eclecticismo de sus gustos, parece un tanto decepcionado cuando el aparato no arranca; se agotó la batería.

Pero, como siempre, esa sonrisa traviesa que nunca está lejos vuelve y tiñe de simpatía sus rasgos angulosos. Es encantador por naturaleza: su boca se ensancha de oreja a oreja y sus ojos se reducen a granitos de arroz mientras su cara se abandona al placer del momento.

Tonio —como le gusta que lo llamen— es un bienvenido soplo de aire fresco en un paddock al que durante demasiado tiempo han consumido las riñas políticas y la depresión galopante de seis años de dominio Ferrari. Y para un equipo abiertamente preocupado por la imagen como Red Bull Racing, es maná caído del cielo: la plantilla que usarían si fueran a empezar a clonar especialmente sus propios pilotos.

"Red Bull es pura adrenalina, y no sólo es la bebida", dice. "Es todo lo que hacen, y me encanta la adrenalina y toda clase de deportes que apoyan. Me gusta probarlo todo. Hace poco nos dejaron subir a los aviones de acrobacia aérea, ¿sabe? Me senté en uno de ellos con el piloto detrás de mí haciendo cosas increíbles. Luego dijo: 'Ésa es la lección, ahora puedes pilotar', y fue algo increíble. En ese momento, era el hombre más feliz del mundo".

Como un niño 'dopado' con Tartzazine, enlaza una idea con la siguiente sin transición aparente: "Fue genial pilotar uno de esos aviones, estaba muy contento; y después piloté un F1 de motonáutica, a unos 320 km/h por el mar. Es increíble que puedan ir tan rápido y no volcar. Y también hago cosas con quads por el desierto...".

No es que quiera interrumpir ese torrente frenético, pero uno se pregunta si queda algo a lo que todavía no le haya echado mano: "Sí, quiero saltar en paracaídas. Y estaría bien probar una moto de MotoGP; eso sería genial. Es que, me gustan las motos. El MotoGP te hace subir la adrenalina".

Vuelve la sonrisa traviesa. Pero es evidente que no es un mero títere de Red Bull. Si se le pregunta por la reciente prohibición de la FIA de que los pilotos lleven joyas en el cockpit, está claro que no la acata sin rechistar. La norma es

Este adicto a la adrenalina gusta de probar todo lo que se mueve, de los aviones acrobáticos a las motos (izda.); en Imola (abajo izda.) se calificó a una décima del registro de DC.



**RED BULL ES PURA ADRENALINA, Y NO SÓLO ES LA BEBIDA, ES TODO LO QUE HACEN, Y ME ENCANTA LA ADRENALINA**



recibida con mofa e incompreensión. "Me revienta", espeta enojado. "Y no lo entiendo: ¿puedes llevar un reloj pero no un pendiente? ¿De veras creen que el fuego se colará bajo el casco, bajo el verdugo y hasta el pendiente? Pues no sería muy doloroso, pues para entonces tampoco quedaría gran cosa de tu cuerpo".

Exacto. He aquí un hombre seguro sin ser demasiado confiado, descarado sin ser despectivo, reflexivo pero no demasiado analítico, y que irradia un entusiasmo que hace irresistible estar con



**VIVO A FONDO  
CADA  
MOMENTO. ME  
GUSTA  
DIVERTIRME,  
REÍR, BAILAR.  
VIVO PARA  
PASARLO BIEN**



¿Quién da consejos a quién? DC y Tonio charlan en el pit lane de Imola. "David es muy profesional, aunque de la vieja escuela", dice Liuzzi, que no cometió ni un error en dicho GP.

él; un hombre que uno quiere que lo haga bien por él mismo y por su equipo, que está claro que le adora. Es tremendamente leal a la marca, el equipo y su propietario, Dietrich Mateschitz.

"Mateschitz es un gran hombre", dice. "No te aprieta los tornillos sólo porque sea el jefe y tú un empleado; es como una familia, y él es un tío genial.

"Se hizo hacer este motorhome en tres meses", dice, señalando el palacio de acero y cristal en el que estamos sentados. "Se reunieron a mediados de enero y decidieron construirlo. Y esa es la mentalidad de Red Bull: pueden hacer realidad un sueño. No tienen límites".

También saber ser serio. Sobre su más viejo y más sabio compañero, el 'Tío' David Coulthard, se muestra equilibrado, sucinto y perspicaz: "David es muy simpático. Muy inteligente, honesto y divertido. Pero posee una personalidad que no creo que pueda cambiar. En ciertos aspectos es muy profesional, pero es, digamos... de la vieja escuela.

"Yo vivo de un modo distinto. Vivo a fondo al 100% en cada momento. Me gusta divertirme, reír, bailar. Es todo por lo que he luchado. Vivo para pasarlo bien; esa es mi mentalidad. Si no disfruto de mi vida, no rindo como es debido en las carreras".

Lo cual nos lleva a la hasta ahora breve carrera de Liuzzi en F1. En su debut en Imola, desde luego cumplió. Se lo tomó de manera constante en los libres y oficiales, y adoptó un buen ritmo de carrera, acabando tres puestos por delante de su más experimentado compañero y marcando la séptima mejor vuelta, casi 1,2s más rápido que DC.

Por desgracia, el equipo distó mucho del prominente impacto alcanzado en las tres primeras carreras, pero el mensaje quedó claro: Liuzzi piensa hacer suyo el volante para el resto del año.

Después de la carrera, mientras cae una llovizna sobre el paddock de Imola, un sonriente Toni entra a toda prisa en el motorhome Red Bull y sube las escaleras de la así llamada 'Energy Station'. El centro de operaciones del equipo no podría ser un lugar más apropiado para Liuzzi, el mayor 'fantasmón' de la F1.

¿Cuántos motorhomes están dotados de un enorme sistema de sonido y pista de baile con luces de discoteca en el techo?

"Vamos a quemar el asfalto en nuestro esfuerzo por mejorar el coche", dice. Y también le queda un tiempo de quemar la pista de baile de Red Bull por delante... 1

## >Red Bull Racing: dos entran, uno sale

Aunque la política y el favoritismo nunca parecen faltar en el régimen de Red Bull, el equipo promete adoptar un enfoque totalmente analítico sobre la elección del segundo piloto para el resto del año. Y es probable que el rendimiento de David Coulthard decida el resultado.

"En David tenemos el 'dato' perfecto", dice el director deportivo de Red Bull, Christian Horner. "Es el barómetro ideal de la velocidad de los pilotos".

Pero aunque por fuera parezca que entre los tres pilotos de Red Bull todo sean sonrisas y afabilidad, bajo la superficie se

está tramando una intensa rivalidad. Coulthard lucha por continuar su carrera en F1 contra dos pilotos que en más de una ocasión le han dado razones para lamerse sus heridas. Y aunque DC sumó más puntos que Christian Klien en las tres primeras pruebas, subsiste la opinión de que el escocés no superó de forma convincente a su mucho menos experimentado compañero.

Horner mantiene la boca cerrada, pero uno presiente que es más que probable que se le dé luz verde a Liuzzi para el resto de la temporada si puede sostener

su ritmo de Imola hasta Mónaco.

"Podremos juzgarlo con mucha facilidad internamente", añade Horner. "Pero tenemos una mentalidad abierta".

Como era de esperar, Liuzzi es más optimista: "No me importó dejar que Christian hiciera las tres primeras carreras, pero habría preferido correr la temporada completa. Tengo mi oportunidad y ya veremos qué pasa después de Mónaco. No me siento presionado porque Red Bull me apoya".

¿Edad o experiencia? ¿Quién sabe? Lo único seguro es que tanto DC como Klien deben de estar pasando miedo.



DESPUÉS DE IMOLA







# El día que el circo se marchó

Un gran premio europeo es un pequeño pueblo provisional. Imola es un ejemplo típico: los camiones entran en el paddock y se instalan. Después de la carrera, el circo sigue viaje...

**Texto** Steve Cooper **Fotografías** Darren Heath



## Domingo, 18.17

El paddock se vacía antes de lo que cabría pensar en un domingo por la tarde. Incluso antes de que termine la carrera, los mecánicos empiezan a desmontar los toldos y elementos auxiliares en los boxes. Para cuando los pilotos suben al podio, la operación está en pleno desarrollo: los

neumáticos no utilizados se devuelven a Bridgestone y Michelin, los mecánicos recogen sus herramientas, y el personal del paddock empieza a cerrar los motorhomes. A las seis de la tarde, se puede ver a muchos pilotos y directivos saliendo del paddock con sus maletines...





## Lunes, 9.14 ►

Como todo edificio moderno, los motorhomes portátiles del paddock están conectados a la red local de suministro de agua y electricidad. Por tanto, antes de que el desmontaje arranque del todo, hay que desacoplar todo lo necesario. El lunes por la mañana, no es raro encontrar cables, alambres y tuberías desparramados por el suelo del paddock, ya enrollados y listos para ser empaquetados en cajones de embalaje.



## 10.35 ▲

Imagínate cambiar de casa cada 15 días. La nueva Energy Station de Red Bull, por ejemplo, viene con suficientes mesas y sillas para servir a más de 150 invitados en un solo turno. Inclúyase el desmontaje completo de las cocinas y bares del motorhome, y se empieza a comprender lo enorme de la empresa que los equipos acometen cada dos semanas. El lunes por la mañana, todo se apila esmeradamente, se carga en tráilers a la medida y se envía directamente a la próxima carrera.

**'Imagínate  
cambiar de casa  
cada 15 días...  
Así de enorme es  
la empresa de  
los equipos'**

## 10.40 ►

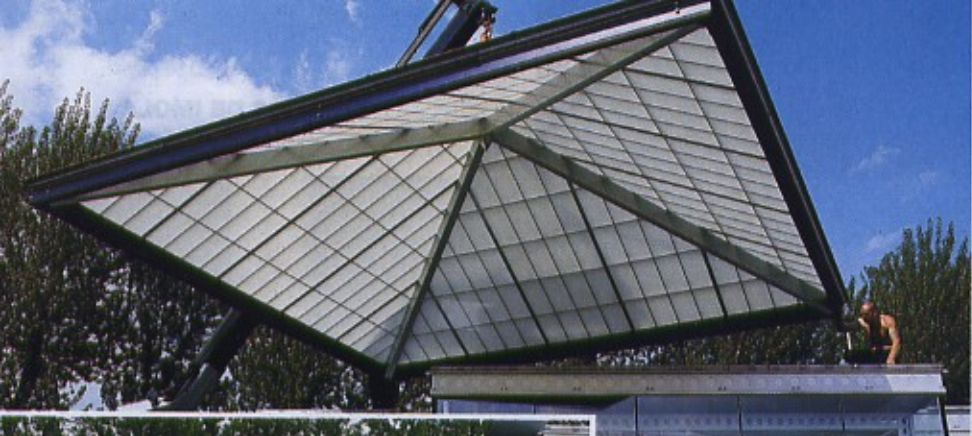
Durante el fin de semana, todos los equipos trajinan carritos con juegos de cubiertas de acá para allá, recogiendo y devolviéndolos en los motorhomes de las marcas de neumáticos. Asimismo, otros consumibles, como aceite y combustible, también se almacenan por separado. Una de las tareas rutinarias de los mecánicos y camioneros es asegurarse de reponer las reservas de sus equipos, algo que les mantiene ocupados todo el fin de semana.



## 11.07 ▲

Si tienes la suerte de lograr entrar en el Paddock Club —el ostentoso sanctasanctórum reservado a celebridades e invitados de los sponsors—, verás la entrada decorada por una espléndida selva de flores de vistosos colores. Las plantas son veteranas de la F1: como casi todo en el paddock, no se usan en una carrera y luego se tiran, sino que la empresa belga de flores Araucaria las guarda en un camión enorme y las transporta a todas las pruebas europeas. ►





## 12.22 ▲

Aunque ahora eclipsado por el tamaño de la Red Bull Energy Station (página 65, recuadro), el McLaren Communications Centre (arriba) sigue siendo la construcción más sofisticada y elegante del paddock.

Un equipo de ocho personas levanta y desmonta este edificio de acero y cristal, que encaja en seis enormes camiones Mercedes de plataforma. Los chicos salen de Woking a primeros de abril para dar inicio a una vuelta a Europa ininterrumpida que no acaba hasta que el circo vuela a Canadá y EE UU en junio. Unas semanas más tarde, se reagrupan en Francia.

Desde su debut en Imola 2002, el equipo del Communications Centre ha afinado su técnica y ahora pueden desmontarlo y recogerlo del todo en 21 horas. En lugares angostos como Mónaco, suelen trabajar durante la noche para respetar plazos más apretados. Los camiones salen de un

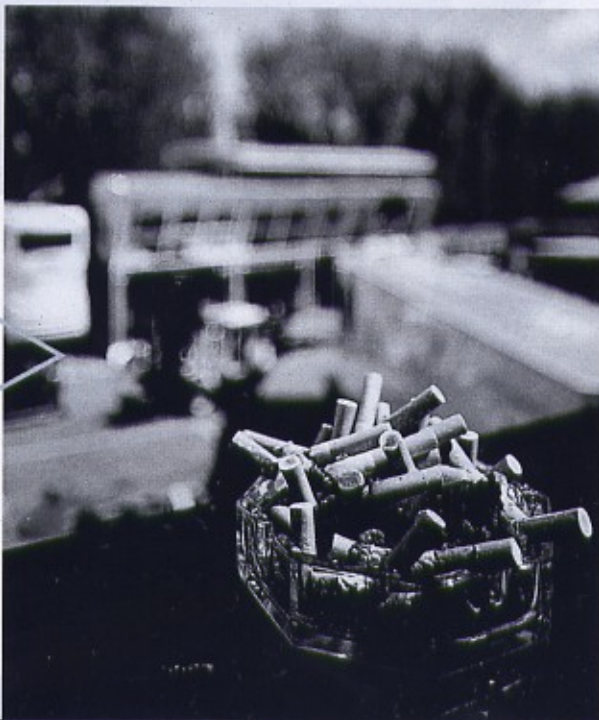
circuito dado el martes por la mañana y viajan en convoy hasta la prueba siguiente.

Las piezas se cargan en los camiones mediante gatos hidráulicos y una grúa, con la que se retira el techo. El montaje es más difícil, y exige varios días de complicada manipulación para asegurar que la estructura esté nivelada, un engorro en sitios como Spa, donde todo el paddock está inclinado hacia abajo y de lado. En invierno, la estructura se almacena en un hangar en el aeródromo de Farnborough (propiedad de McLaren Aviation).

'Ocho miembros de McLaren levantan y desmontan el edificio de acero y cristal, y recorren Europa hasta que el circo vuela a Canadá en junio'

## 14.02 ►

El triste desenlace del fin de semana. Como en la sala de prensa está prohibido fumar, muchos periodistas se ven obligados a salir al pasillo que da al paddock para echar un pitillo. El lunes, los ceniceros seguían ahí, llenos a rebosar. En segundo plano, las carretillas elevadoras van de acá para allá ayudando a los equipos en su pesada tarea.



## 14.15 ▼

Michael Schumacher hace mucho que se ha ido, pero los mecánicos de Ferrari siguen vaciando los motorhomes de la Scuderia. Una de las últimas cosas que va a la basura es esta maceta de alhabaca seca, un ingrediente clave en todas las cocinas italianas, pero que ahora no es más que otro elemento desechable. Todos los equipos compran al por mayor en supermercados locales, pero en Ferrari siempre hay pasta, en Imola o donde sea...







## 16.32

Es sorprendente lo rápido que empieza la actividad el lunes por la mañana: antes del mediodía se retiran las vallas publicitarias, se repintan los pianos y se desmontan las carpas junto a la pista. Pero la basura sigue obstruyendo el lugar todo el día. Y

aunque los restos de ejemplares maltrechos de *La Gazzetta dello Sport*—el diario deportivo italiano— darían un aire sucio y descuidado a cualquier otro lugar del mundo, aquí no hacen sino añadir cierto encanto poético al marchito esplendor del ruinoso paddock de Imola. El Autodromo Enzo e Dino Ferrari carecerá del glamour de Mónaco, el sosegado atractivo del Albert Park o las instalaciones de vanguardia de Shanghai, pero sigue siendo una pista de carreras sensacional que merece conservar su puesto en el calendario... ❶





PILOTO: JORDAN-TOYOTA

# Tiago Monteiro

Sobre la adaptación a la F1, sus ambiciones, su repercusión en Portugal y Jordan

**Resuma el progreso que cree haber efectuado en el corto tiempo que lleva en F1.**

No puedo decir que esté satisfecho con mis actuaciones hasta ahora, porque Narain [Karthikeyan] se ha mostrado más rápido la mayor parte del tiempo. Pero mejoro con cada carrera, y tengo confianza en el futuro.

**¿Qué es lo que le ha parecido más duro de pilotar un F1?**

Hay varias cosas. Primera, la capacidad de frenada del coche es un salto enorme respecto a cualquier otra cosa que haya pilotado. Es fenomenal y, hasta que no la experimentas de verdad, no puedes creer lo buena que es. Segunda, has de aprenderlo todo acerca de los sistemas electrónicos, y cómo maximizarlos. Y, tercera, está la falta de tiempo en pista. Este año no queremos meter muchos kilómetros a los motores [en los libres], lo que significa que el proceso de aprendizaje lleva más tiempo y tenemos que trabajar aún más duro fuera de la pista, estudiando datos, hablando con los ingenieros, recomiendo el trazado a pie...

**¿Qué ha tenido que mejorar para la F1?**

Más que mejorar, he tenido que cambiar mi estilo de pilotaje. Las sensaciones que transmite un F1 son muy distintas de un Champ Car, y en F1 has de dejar de lado algunos de tus instintos naturales. A veces los ingenieros te dicen cómo hay que pilotar el coche para que le vaya mejor a la electrónica, y eso es lo que tienes que hacer.

**Pero la electrónica es una ayuda, ¿no?**

Las ayudas electrónicas en F1 no están para ayudar al piloto, sino para hacer el coche más rápido.

**¿La F1 ha sido siempre su objetivo?**

La verdad es que no. Estaba muy contento en la Champ Car, si el equipo Fittipaldi Dingman no hubiera quebrado, seguramente habría seguido corriendo en América. Pero cuando cerré decidí volver a Europa e intentar llegar a la F1, porque son los coches más rápidos y tecnológicamente avanzados del mundo y quería correr con uno. El problema es que estás acostumbrado a ganar y aquí sabes que no puedes. Estás aquí para aprender.

**¿Qué expectativas tiene para el futuro?**

A corto plazo, quiero ganar más confianza en el

coche. Más adelante, espero poder seguir con el equipo en 2006. Aunque Narain y yo sólo tenemos un año de contrato, todos en el equipo esperan seguir con nosotros dos o tres años. El objetivo no es hacer un solo año y ya está.

**¿Es usted noticia en Portugal?**

¡En estos momentos soy más importante que [Luis] Figo [futbolista portugués del Madrid]! El apoyo que recibo se ha disparado, y en mi primer mes como piloto de F1 se escribió más de mí que en todo un año de Champ Car. Que esté en F1 supone una novedad y, en una visita reciente a casa, aparecí en ocho programas de televisión en cuatro días...

**¿Cómo se lleva con los demás pilotos de F1?**

Rubens [Barrichello] ha sido muy simpático. Claro está, los dos hablamos portugués, y me ha dado su número en el Algarve, así que espero que podamos reunirnos cuando los dos estemos en Portugal. Ya he corrido contra ocho de los pilotos de la parrilla, entre ellos Jenson [Button], Takuma [Sato] y Narain, con quien llevo cinco temporadas compitiendo a intervalos. Narain es uno de los pocos pilotos con quien nunca he tenido ningún problema en pista y, cuando vi la lista de posibles pilotos de Jordan para este año, fue mi opción preferida.

**¿Y Michael Schumacher?**

Lo cierto es que me ha sorprendido de un modo muy positivo. Mucha gente me había dicho que es un poco arrogante, pero no lo ha sido en absoluto. En Melbourne, estuvimos en el mismo hotel y entrenamos juntos en el

gimnasio. Hablamos un poco y me aconsejó sobre el aprendizaje de nuevos circuitos. No creo que haya olvidado lo duro que es estar en un equipo pequeño.

**Háblenos de su relación con el dueño de Jordan, Alex Shnaider.**

Nos conocimos el pasado mes de septiembre, cuando hablamos sobre 2005. Volvimos a reunirnos en diciembre y luego hablamos varias veces por teléfono cuando preparábamos el contrato para este año. Parece una persona muy maja, muy tranquila, y evidentemente un hombre de negocios muy inteligente.

**Usted corrió en las World Series by Nissan con Trevor Carlin, director deportivo de Jordan...**


Sí. Tanto Narain como yo hemos corrido para Trevor, lo cual es genial porque conoce nuestros puntos fuertes y débiles. Eso fue de mucha ayuda al principio, cuando el resto del equipo no sabía lo que podíamos hacer.

**No empezó a correr hasta los 21 años.**

**¿Supone eso una desventaja?**

Sí que lo era al principio de mi carrera, cuando corría en F3 en apenas mi segunda temporada en las carreras. Pero ahora no, de lo contrario no estaría en F1.

**Usted habla cinco idiomas. ¿A qué se dedicaría si no fuera piloto de carreras?**

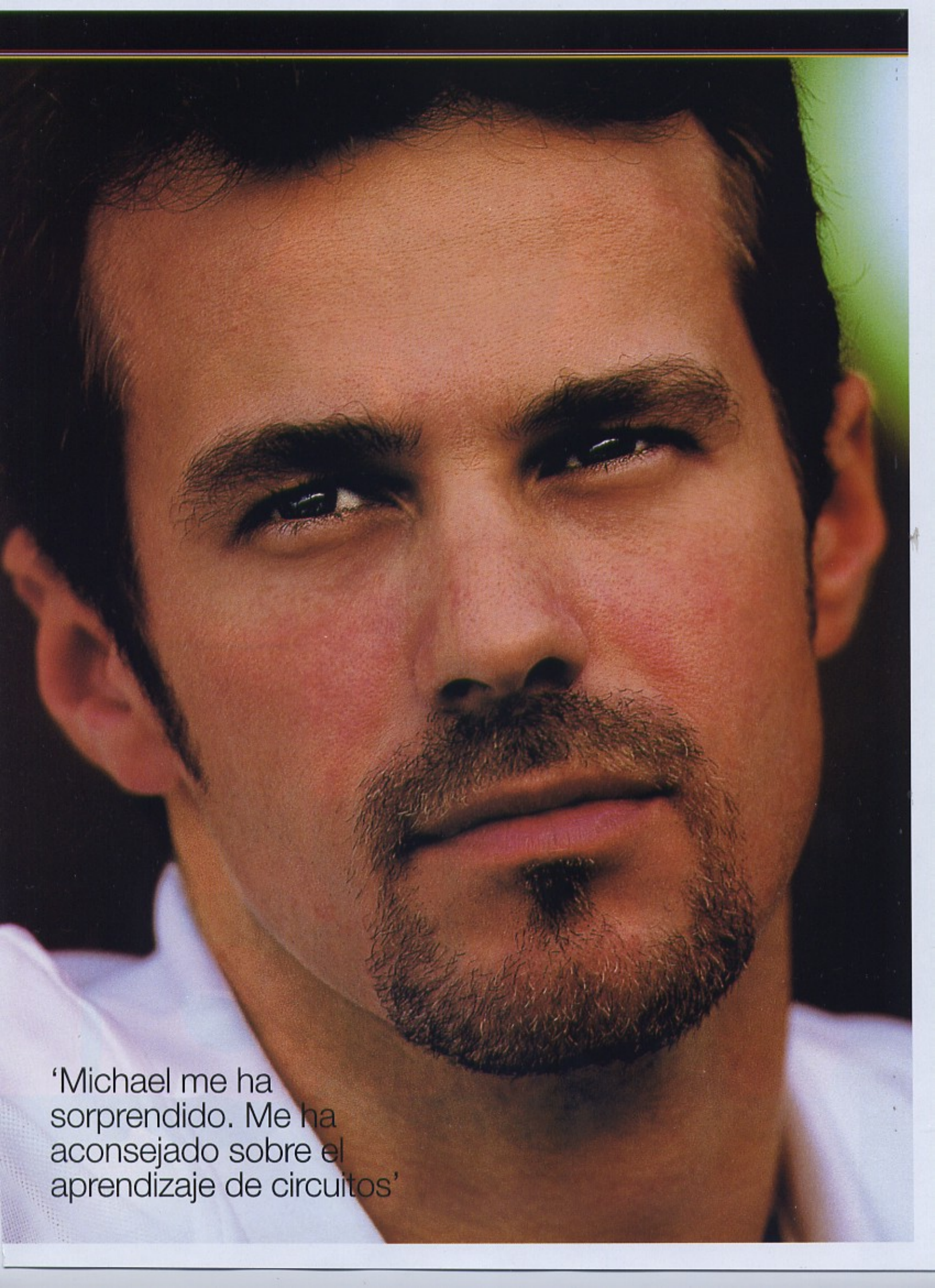
Hay muchas cosas que quiero hacer cuando lo deje. En la universidad estudié gestión en hostelería, y la mayor parte de mis ideas giran alrededor de eso. 

Monteiro bloquea una rueda en Bahrein, donde acabó en un meritorio 10º puesto; la frenada es lo que más le ha sorprendido desde que llegó a la F1 tras pasar por la Champ Car.



FOTO GRANDE: DARREN HEATH; REDUJO: MICHAEL COOPER/AT





‘Michael me ha sorprendido. Me ha aconsejado sobre el aprendizaje de circuitos’





super  
**villain**



## ◀ Monza, 1979

Una carrera fundamental para Gilles. Aunque su nuevo compañero (y teórico número uno), Jody Scheckter, podía sentenciar el título en esta prueba, Gilles todavía tenía posibilidades matemáticas. Recuerdo a Gilles y Carlos Reutemann (que ese año corría para Lotus) charlando después de las calificaciones. Carlos aconsejó a Gilles que tratara de ganar, en base a que a uno no se le presentan muchas oportunidades en la vida y que hay que maximizarlas todas. Gilles no estaba de acuerdo, diciendo que su obligación como jugador de equipo era ayudar a Jody y que Jody iba a devolverle el favor en 1980.

# nova

Algo muy especial: fotos nunca publicadas con anterioridad del magnífico Gilles Villeneuve, obra del fotógrafo canadiense Bill Murenbeeld. Cuántos recuerdos nos asaltan, evocados y comentados aquí por el amigo de Villeneuve Peter Windsor





▲ Trois-Rivières, 1977

Tal vez una de las mejores fotos jamás tomadas de Villeneuve. La 'pose' es un clásico: dando gas, la cola descolgada, contravolante a tope. Es Gilles en plena forma, en la prueba de F-Atlantic de Trois-Rivières en 1977, donde volvió a marcar la pole. A Gilles le encantaban los F-Atlantic, que eran perfectos para este trazado urbano. Se esforzaba en pasar rozando los muros con las llantas traseras a la salida. Nótese que Gilles ya es piloto Marlboro y ha estrenado esa célebre combinación de colores para su nuevo casco Bell.

'Villeneuve clásico: dando gas, cola descolgada, contravolante a tope'



◀ Mosport, 1977

Gilles ya ha probado, corrido y sido rechazado por Marlboro McLaren, así que ha firmado contrato con Ferrari en su lugar. Es más, se le presenta una temprana oportunidad: mira por donde, Niki Lauda, tras hacerse con el título mundial de 1977 y fichar por Brabham-Alfa para 1978, ha dejado libre su asiento en Ferrari para las dos últimas carreras. Allá va Gilles. El Ferrari 312T2 tenía un chasis espantoso y a Gilles le chocó lo difícil que era de pilotar. Era como si la zaga del coche estuviera totalmente desconectada del morro.





#### ▲ Montreal, 1978

Por fin una victoria, y en casa. A Gilles le sorprendió verse superado por Carlos el primer día de entrenamientos, en mojado, pero lo compensó el domingo. En aquella época, la carrera se disputaba en octubre, y para Gilles era como los viejos tiempos de las carreras de motonieves. El que le levanta el brazo derecho es Carlos. Nótese el abrigo sin logo alguno de Gilles. En 1978, nadie se preocupaba por cosas así.



#### ▲ Long Beach, 1979

A Gilles le encantaban los circuitos urbanos, especialmente el clásico Long Beach original, con sus zambullidas, baches y muros de hormigón. Aquí charla con su ingeniero de pista, Antonio Tomaini. Gilles solía invitarme a cenar en el GP de Long Beach porque por lo general coincidía con mi cumpleaños. No recuerdo que acabara una comida con algo que no fuera un helado y crema de chocolate.



#### ▲ Watkins Glen, 1979

Esta imagen da una buena idea de lo poco protegido que estaba el piloto en un coche como el Ferrari T4. Eran los tiempos del efecto suelo, las faldillas deslizantes, de colocar toda la gasolina por detrás del piloto y sentar a éste lo más adelante posible. Ferrari tenía la desventaja de su ancho motor de 12 cilindros bóxer, pero aun así Gilles ganó la carrera y el equipo el campeonato.



#### ▲ Watkins Glen, 1978

A Gilles le gustaba mucho más el Ferrari 312T3 calzado por Michelin que el T2 con Goodyears, y en Watkins Glen 78 realmente voló. Era líder cuando un pistón se rompió y reventó el motor, cediendo la victoria a Reutemann, su compañero y buen amigo. Yo estaba muy unido a Carlos, pero para entonces también me había hecho amigo de Gilles. Después de la carrera, me dedicó una foto: "Para el maldito Peter, que debió de asegurarse de que se me rompiera un pistón...". ►





#### ◀ Una aventura familiar

Gilles y Joann lo hacían todo juntos: las carreras, los niños, los viajes. Joann sabía lo que pasaba, y a veces más. Cuando Didier Pironi empezó a comportarse de una manera un poco rara, fue Joann quien le dijo a Gilles que no se fiara. Gilles no podía creerlo. No podía creer que Didier fuera a fallarle jamás. Pero Joann tenía razón; normalmente la tenía. Los dos dedicaban mucha atención a sus hijos, Jacques y Mélanie, aunque pudiera ser difícil decir quiénes eran los niños y quiénes los adultos!

#### ▶ Mónaco, 1981

Una bonita instantánea matinal de Gilles en otro de sus circuitos favoritos. Gilles vivió un tiempo cerca de Cannes, montaña arriba, donde había sitio para aparcar la enorme caravana que se convirtió en su segundo hogar en las pruebas europeas de F1; pero luego se compró una casa –una casa– en Mónaco. Era preciosa, un clásico chalet francés, y a Gilles le encantaba. Pino Allievi, uno de los mejores periodistas italianos, a quien Gilles respetaba mucho, pasa en segundo plano, con un brazalete de la IRPA (International Racing Press Association) en la cintura. Estamos en 1981, y Gilles tiene otro sponsor nuevo –Piemme (baldosas y azulejos)– en el mono.

#### ▼ Montreal, 1980

Gilles sólo conocía un modo de pilotar en mojado: de costado. Aquí, con el pésimo Ferrari T5 de 1980, corrige una derrapada con tacto y suavidad impecables, un movimiento rápido a la izquierda de la mano derecha y soltando muy ligeramente el gas. Luciendo el número dos, éste tendría que ser el año del título de Gilles. ¡Ja! Gilles necesitaba mucho más que la ayuda de su compañero Jody Scheckter para ganar el título. Necesitaba nada menos que un Williams...



‘Gilles corrige una derrapada del T5 con tacto y suavidad impecables’





◀ Montreal, 1978

Gilles hace cola en el pit lane antes de esa apoteósica victoria de 1978 en casa, su casco reflejando el sol invernal, las dos manos al volante. Una vez, durante un trayecto récord de vuelta a su hotel en Río, me dijo que una de las mejores lecciones que aprendió jamás era no sujetar nunca el volante con una mano o en una posición que no fuera las 10 y 10. Lo demostró en nuestro humeante VW de alquiler. Meter marcha, mano al volante. Meter marcha, mano al volante...



▲ Mónaco, 1981

El enorme Ferrari 126CK no debería haber sido rápido en Mónaco en 1981, pero a Gilles le daba igual. Lo hizo funcionar. Es más, ganó, superando el retraso de respuesta del acelerador y todo lo demás para hacerse con una célebre victoria. Fue un gran día. Fue el nacimiento de la leyenda del número 27... un año después de que Alan Jones lo llevara a la victoria en un Williams.

▶ Austria, 1980

Gilles y Jody, Austria 1980. Jody es campeón del mundo; Gilles ve cómo su campeonato desaparece por el retrete y quizá piense que ojalá hubiese luchado un poco más duro en Monza el año anterior. A pesar de todo, Jody le caía muy bien a Gilles y me parece que el sentimiento era mutuo. Creo que a Jody le habría encantado ver ganar el título a Gilles, y pienso que le habría ayudado si el T5 hubiera sido un ganador. ❶





## #4 Grandeza en defensa y ataque

Fernando y Michael se las ingeniaran para tenernos en vilo en la mejor carrera en años. Por Peter Windsor

Kimi Räikkönen marcó la pole en Imola, cortesía de una maravillosa vuelta con poca gasolina el sábado y un intento increíblemente rápido el domingo. Pese a ceder tiempo en el primer parcial del giro que le daría la pole, el tercer sector de Kimi fue cuatro décimas inferior al de Fernando Alonso. En conjunto, le sacó más de medio segundo. El margen era... escandaloso. Mucho más tarde, cuando sólo su palabra daba fe de ello, McLaren diría que en ese momento Kimi llevaba "tanta gasolina como Alex [Wurz]", es decir, aproximadamente la misma que Alonso.

No obstante, el domingo por la mañana, estudiando los tiempos parciales, Fernando se limitó a sonreír al observar el margen de Kimi. "Bien", dijo, dando a entender que el finlandés iba ligero de combustible. Alonso, segundo, no parecía preocupado en absoluto, en parte por la anormal velocidad de Räikkönen, y también porque en la vuelta de calentamiento de la segunda crono, el líder del Mundial tropezó con humo negro en Rivazza y supuso de inmediato que el culpable era el Ferrari de Michael Schumacher. Tenía razón: Michael, tirando con una enorme carga de gasolina, y por lo tanto frenando un metro o así antes que el

### 'Con Alonso escapándose en cabeza, Michael mostró otra dimensión de su talento'

sábado por la tarde en esa curva de izquierdas, pilló un bache con el morro del Ferrari comprimido, descargó los Bridgestone delanteros y bloqueó así los frenos delanteros. Consiguió con habilidad no hacer un plano en las cubiertas, pero arruinó la vuelta. Salió largo, muy largo. P13.

Así pues, el domingo por la tarde Michael parecía descartado. Fue desterrado a perseguir al pelotón en este circuito de chicanes en fila india, el último en una larga hilera de coches por detrás del Toyota de Jarno Trulli. Trulli-Webber-Sato-Wurz-Villeneuve-Barrichello-Heidfeld-Fisichella-Ralf-Michael. Pero la pantalla de cronometraje era engañosa. En ese momento identificaba a Michael como un mero número descolgado. En realidad, en esta temprana fase de la carrera, con Alonso sacándole un promedio de un segundo por vuelta, Michael mostraba otra dimensión más de su talento: un hombre de menos valía, pilotando con el

margen de Michael, obligado (por su propio error matinal) a correr quizá dos segundos más lento que su ritmo preferido, habría ido a por un hueco o atacado demasiado pronto. Habría recibido un codazo en un bigote; habría perdido puestos si le cerraban la puerta. Pero, tal vez porque era Ralf quien tenía delante, o simplemente porque es muy, muy bueno, Michael se quedó allí sin más. Sin errores. Sin impaciencia. Conservando los frenos, el combustible y los neumáticos. Esperando a que los demás pararan. Podría enjugar esas diferencias.

Desde la parte limpia de la parrilla, Kimi saltó al liderato inicial. Durante cinco minutos o así, le sacó un segundo por vuelta al Renault... pero luego la ventaja se estabilizó. Tres segundos, 3,2. Fernando no estaba preocupado; sobre las mismas ocho vueltas le había metido ocho segundos al BAR de Jenson Button. Fernando estaba seguro de que Kimi pararía pronto a repostar. ►

La carrera de la mayoría de edad para Fernando; ahora Michael tiene clara una cosa: Alonso puede absorber toda la presión del mundo sin inmutarse.





# > **Pilotos:** 4ª prueba, San Marino

1	Fernando Alonso	36
2	Jarno Trulli	20
3=	Giancarlo Fisichella	10
3=	Michael Schumacher	10
5=	Nick Heidfeld	9
5=	Ralf Schumacher	9
5=	David Coulthard	9
5=	Mark Webber	9
9=	Rubens Barrichello	8
9=	Juan Pablo Montoya	8

11	Kimi Räikkönen	7
12	Alex Wurz	6
13	Jacques Villeneuve	5
14	Pedro de la Rosa	4
15	Christian Klien	3
16	Felipe Massa	2
17	Vitantonio Liuzzi	1

# > **Constructores**

1	Renault	46
2	Toyota	29
3	McLaren-Mercedes	25
4	Ferrari	18
5	Williams-BMW	18
6	Red Bull-Cosworth	13
7	Sauber-Petronas	7



Por fin el F2005 ha demostrado cómo es de verdad; ningún otro coche en pista –salvo tal vez el McLaren de Kimi– pudo con el pasmoso ritmo en carrera de Schumi.



Salida perfecta para Kimi desde la pole (arriba izda.), pero su coche pronto le dejaría tirado (abajo izda.); Button (izda.) acabó por fin, pero no sin polémica.





Pero, de repente, Räikkönen quedó fuera de juego: un semieje recién montado se rompió mientras metía marchas al principio de la novena vuelta. Se acabó. Volvió al box a rastras. Y —completando el palo doble— en la primera crono de Montmelo iba a salir en el primer grupo. Todo lo que quedó fue la huella de un coche que tal vez sea lo más rápido que hayamos visto este año.

Fernando, líder cómodo, entró para la primera de sus dos paradas al final de la vuelta 23. En ese momento estaba 36 segundos por delante de Michael, que seguía en medio del pelotón. No obstante, poco a poco, empezó a disiparse la niebla alrededor de Michael. Encabezados por Ralf y Heidfeld, empezaron a parar a repostar. El Renault de Fisli ya se había estampado contra el muro; una avería eléctrica llevó a boxes al Ferrari de Rubens. Michael, con pista libre por delante, ahora empezó a correr. Detrás de Ralf, giraba en 1m 24s. Ahora estaba en 22s, mucho más rápido que todos los demás en pista. Michael subió a tercero. Fernando, con una parada en su haber, sólo estaba 11 segundos por delante.

Michael no paró hasta la vuelta 27; no perdió la posición y quedó a unos 20s de Jenson. Y, asombrosa y casi increíblemente, de nuevo volvió a hacer que rodar en 1m 22s pareciera sencillo. Era prácticamente dos segundos por vuelta más rápido que los líderes y más de tres segundos más que quienes llevaba por detrás. Cómo no, esto era en gran parte coche y gomas, aunque realmente no había modo de cuantificar la excelencia del conjunto que eclipsó el día en Imola; fue excepcional, aunque el ritmo de los Jordan-Toyota calzados por Bridgestone (a la altura del centro del grupo en cuanto a tiempos por vuelta, y por delante de tipos como Ralf) decía mucho de la carrera Bridgestone/Michelin de hoy.

Innegablemente, también era la fuerza de Michael en modo *maximum attack*. No es frecuente ver a Michael así; demasiado a menudo controla el ritmo el lugar de forzarlo.

A Jenson lo arrolló en la vuelta 47 en la Variante Alta, gracias a un par de Williams lentos levantando polvo. Michael lo celebró una vuelta más tarde con un impresionante 1m 21,858s con poca gasolina. No sólo fue la vuelta rápida de la prueba; lo fue por un margen de 0,8s.

En la vuelta 49, Michael volvió a parar a repostar Shell. Se reincorporó justo por detrás de Fernando. Quedaban 13 vueltas. Durante las dos primeras, la 50 y la 51, Fernando miró por sus retrovisores. "Trataba de averiguar la diferencia de rendimiento de nuestros coches, para poder prepararme para defenderme", dijo más tarde.

¿Y qué diferencia había?

"Él era más rápido en todas partes. Se trataba pues de saber cuáles eran mis peores curvas y estar preparado para su ataque...". Principalmente era bajo aceleración, en las zonas de tracción. A la salida de las curvas, Michael estaba encima de Fernando, pero en Imola esta ventaja no es mucha cuando tienes que adelantar. Las rectas que siguen son demasiado cortas,

demasiado limitadas de trazada en frenada. Michael agobiaba al Renault; Fernando hacía caso omiso de sus retrovisores.

Fernando ha disputado carreras así antes. Una vez, en una prueba nacional de karts en España, tenía que controlar el ritmo de su rival más cercano para sentenciar el título. Lo hizo a la perfección; sabe cómo aventajar a otros pilotos a la menor velocidad posible. No zigzaguea, no frena demasiado tarde ni saca humo de los neumáticos. Se hace una estructura mental de la vuelta y piensa de forma lateral, igual que Michael esa mañana, cuando tiñó el horizonte de la vuelta lanzada de Fernando tras salir largo en Rivazza.

El factor decisivo fueron unos doblados, alcanzados por los líderes a cuatro vueltas del final. Michael presintió una oportunidad, como esos Williams que le habían permitido copiarle a Button.

Pero Fernando también lo notó. Levantó hasta el ritmo de final de carrera de esos rezagados, hasta el 1m 25s bajo de los Red Bull y los Jordan. Pese a la eficacia de las normas actuales de bandera azul, Fernando resistió la tentación de adelantar a los coches más lentos y a lo mejor colocarlos entre Michael y él. En cambio, los utilizó como un señuelo: se figuraba que Michael esperaría hasta que los doblados estuvieran al alcance. Así pues, la treta de Fernando era mantenerlos fuera del alcance...

Y funcionó. De pronto llegó la última vuelta y para Michael ya no hubo más ocasiones. Al salir de la Variante Bassa, Fernando aplastó su nuevo botín plateado (y superliger) Alpinestars y ganó su tercera carrera consecutiva; y la ganó a lo grande.

Ni una vez pensó Fernando siquiera en ir a lo seguro. Quería ganar, no ocho puntos seguros en un momento en que nadie le habría censurado por consolidar su liderazgo en el campeonato o hacer lo prudente.

En cambio, Fernando estuvo espléndido en su defensa, igual que Michael, en su ataque, dejó embelesados a los tifosi. **1**

La llegada fue así de reñida, igual que las 13 vueltas anteriores; Alonso es un maestro consumado en amarrar la trazada, aunque Schumi hizo cuanto pudo y supo para adelantar; Michael, Fernando y Jenson en el podio (abajo, recuadro).



‘Ni una vez pensó Fernando siquiera en ir a lo seguro. Quería ganar, no ocho puntos’



## #4 Cajón de sastre

BAR provoca la ira de la FIA; De la Rosa vuelve al banquillo en McLaren; Villeneuve puntúa. Por M. Hamilton y V. F.



Button (dcha.) parecía contento hasta que se cuestionó el peso de su coche; De la Rosa volvió a ser el más rápido el viernes (abajo dcha.); Jacques se impuso en su pugna con Mark (arriba dcha.).



### Tercer lugar, tercer grado

Después de horas de verificaciones, los comisarios deportivos de Imola confirmaron finalmente el tercer puesto de Jenson Button, aunque tenían dudas sobre la legalidad de su BAR-Honda 007. Sin embargo, al día siguiente la FIA anunció que apelaría contra el veredicto de sus propios comisarios en el Tribunal de Apelación de la FIA en París (véase Pitpass, página 10).

### Wurz recogió el testigo

Pedro de la Rosa marcó el mejor registro en las dos sesiones libres del viernes, día en que volvió a ejercer de piloto probador después de correr con éxito en Bahrein.

El titular Juan Pablo Montoya seguía convaleciente de su lesión en el hombro, pero en Imola fue Alex Wurz quien sustituyó al colombiano. El austriaco limó sus problemas con el cockpit del MP4-20 y el equipo optó por hacer correr al que es su tercer piloto y reserva oficial. De la Rosa asumió la decisión con elegancia.

"Ya he hecho la digestión de todo eso", dijo el español en Imola. "El equipo nunca me dijo que haría dos carreras; me dijeron que haría una y luego ya veríamos.

"Tuve mi oportunidad en Bahrein", continuó. "Fue una buena carrera, lo pasé bien y lo único que puedo hacer es dar las gracias al equipo por la oportunidad. La decisión no era asunto mío, pero, desde el punto de vista del equipo, sé que Alex lleva más tiempo aquí que yo".

Wurz, que no corría desde desde Sepang 2000, acabó tercero tras la descalificación de los BAR.

### Ralf pierde el punto

El quinto en parrilla de Jarno Trulli era señal de la reciente mejora de Toyota, aunque Ralf Schumacher partía cinco posiciones más atrás. Los dos se batieron en el tráfico, pero el respiro inicial al sumar los puntos de la séptima y octava plazas se vio empañado cuando Ralf fue penalizado con 25 segundos (que le relegaron al 11º lugar). Los comisarios decidieron

que se interpuso en el camino de Nick Heidfeld al arrancar en el segundo pit stop, una maniobra que permitió al Toyota superar al Williams tras un duelo que había durado 40 vueltas. Toyota anunció su intención de apelar, pero la semana siguiente la retiró. Sin los BAR, Trulli subió al quinto puesto.

### Williams vuelve a pinchar

Resultó apropiado que Heidfeld fuera el principal beneficiario de la penalización de Schumi Jr. cuando el Toyota fue penalizado. Un solo punto por sus esfuerzos (que más tarde fueron tres) resumió una prueba decepcionante para Williams, que no reflejó el progreso que el equipo creía haber efectuado desde Bahrein. Los ajustes en el paquete aerodinámico dieron sus frutos, y Webber se sacó un brillante tercer sector para calificar cuarto el sábado, posición que mantuvo el domingo cuando Schumi cayó de tercero a 13º.

Las vueltas de Heidfeld no fueron tan buenas, pero la carrera de ambos quedó comprometida

por sendas malas salidas, que les relegaron a posiciones desde las que era casi imposible recuperar.

"Pasamos toda la carrera en el tráfico", dijo el director técnico Sam Michael. "Hemos de mejorar esto, porque la competitividad del coche no es tan mala como parece".

Otros no estaban tan seguros, como sir Frank Williams, que se marchó pronto hacia el aeropuerto.

### Villeneuve puntúa por fin

El primer test serio para Sauber desde el inicio de la temporada —tras una sesión de tres días en Montmeló— deparó un sexto puesto (luego cuarto) para Jacques Villeneuve y lo que habrían sido más puntos para Felipe Massa de no haber perdido 10 plazas en la parrilla por un cambio de motor.

"Disfruté de lo lindo de la carrera", dijo Villeneuve, que suele brillar en Imola. "Hice una gran salida [pasó de 11º a octavo]. Tuve una buena lucha con Webber y, cuando salió largo [en la Variante Alta, vuelta 30], lo pude pasar".



# Todos los datos Imola

Tiempo Nublado, 19° Temperatura asfalto 25° Vueltas 62 Distancia 305,609 km Espectadores 63.500 (domingo)

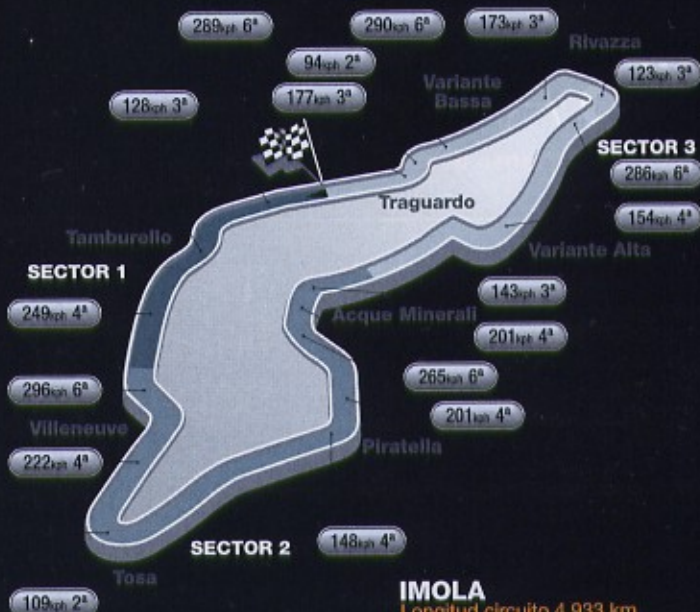
## CLASIFICACIÓN

Posición	Piloto y coche	Tiempo total	Pos. 1ª vuelta
1	Fernando Alonso Renault R25 (Michelin)	1h 27m 41,921s	2
2	Michael Schumacher Ferrari F2005 (Bridgestone)	+0,215s	13
3	DC Jensen Button BAR-Honda 007 (Michelin)	+10,481s	3
4	Alexander Wurz McLaren-Mercedes MP4-20 (Michelin)	+27,554s	7
5	DTakuma Sato BAR-Honda 007 (Michelin)	+34,783s	6
6	Jacques Villeneuve Sauber-Petronas C24 (Michelin)	+64,442s	8
7	Jarno Trulli Toyota TF105 (Michelin)	+70,258s	4
8	Nick Heidfeld Williams-BMW FW27 (Michelin)	+71,282s	10
9	Mark Webber Williams-BMW FW27 (Michelin)	+83,297s	5
10	Vitantonio Liuzzi Red Bull-Cosworth RB1 (Michelin)	+83,764s	14
11	Ralf Schumacher Toyota TF105 (Michelin)	+95,841s*	12
12	Felipe Massa Sauber-Petronas C24 (Michelin)	+1 vuelta	18
13	David Coulthard Red Bull-Cosworth RB1 (Michelin)	+1 vuelta	15
14	Narain Karthikeyan Jordan-Toyota EJ15 (Bridgestone)	+1 vuelta	16
15	Tiago Monteiro Jordan-Toyota EJ15 (Bridgestone)	+2 vueltas	17

\*incluye penalización de 25s

### NO CLASIFICADOS

Christijan Albers Minardi-Cosworth PS04 (Bridgestone)	cambio - 20 vueltas	20
Rubens Barrichello Ferrari F2005 (Bridgestone)	sist. eléctrico - 18 vueltas	9
Kimi Räikkönen McLaren-Mercedes MP4-20 (Michelin)	semieje - 9 vueltas	1
Patrick Friesacher Minardi-Cosworth PS04 (Bridgestone)	cambio - 8 vueltas	19
Giancarlo Fisichella Renault R25 (Michelin)	avería mecánica - 5 vueltas	11



**IMOLA**  
Longitud circuito 4,933 km

© 2005 Fédération Internationale de l'Automobile, 8 Place de la Concorde, 75008 Paris, Francia

## ¿Lo sabías?

En tiempos de la antigua Roma, hacia el 80 a. C., Imola era conocida como Cornelli Forum y organizaba carreras de cuádrigas. Esta fue la 25a edición del GP de San Marino, la primera prueba de esta temporada sin ningún piloto italiano en el podio.

## VUELTA A VUELTA

**VUELTA 1** Räikkönen lider seguido de Alonso, Button, Trulli, Webber, Sato y Wurz  
**VUELTA 6** Una rotura mecánica provoca la salida de pista de Fisichella en Tamburello  
**VUELTA 9** Räikkönen rompe un semieje cuando era líder por 3,5s sobre Alonso  
**VUELTA 10** Alonso primero seguido de Button, a 8,4s, Trulli y Webber, Schumi 11  
**VUELTA 18** Barrichello, octavo, abandona  
**VUELTA 21** Heidfeld y Ralf paran, dejando pista libre a Schumi  
**VUELTA 23** Alonso para cuando le sacaba 6,8s a Button  
**VUELTA 27** Schumacher es tercero cuando hace su primer pit stop. Sale tercero, a 21s de Button y 31s de Alonso  
**VUELTA 42** Alonso para y sale tercero. Button lider seguido de Schumacher  
**VUELTA 47** Schumacher adelanta a Button cuando van a doblar rezagados  
**VUELTA 48** Button para y sale tercero  
**VUELTA 49** Schumacher para y sale segundo, a 1,3s de Alonso  
**VUELTA 50-62** Alonso se defiende de los ataques de Schumi y cruza la meta con el alemán pegado a su alerón trasero

## Velocidades y paradas

**VUELTA RÁPIDA**  
Michael Schumacher  
1m 21,859s en la vuelta 48 (216,946 km/h)  
**VELOCIDAD MÁS RÁPIDA PUNTO MEDICIÓN**  
Michael Schumacher 315,4 km/h  
**VELOCIDAD MÁS LENTA PUNTO MEDICIÓN**  
Jarno Trulli 298,5 km/h  
**PIT STOP MÁS RÁPIDO**  
Michael Schumacher 22,170s  
**PIT STOP MÁS LENTO**  
Tiago Monteiro 48,542s

## PARRILLA DE SALIDA

Posición	Piloto	1ª sesión	2ª sesión	Suma de tiempos	Vuelta primer pit stop
1	Kimi Räikkönen	1m 19,886s	1m 22,994s	2m 42,880s	-
2	Fernando Alonso	1m 19,889s	1m 23,552s	2m 43,441s	23
3	Jenson Button	1m 20,464s	1m 23,641s	2m 44,105s	24
4	Mark Webber	1m 20,442s	1m 24,069s	2m 44,511s	22
5	Jarno Trulli	1m 20,492s	1m 24,026s	2m 44,518s	22
6	Takuma Sato	1m 20,851s	1m 23,807s	2m 44,658s	23
7	Alexander Wurz	1m 20,632s	1m 24,057s	2m 44,689s	25
8	Nick Heidfeld	1m 20,807s	1m 24,389s	2m 45,196s	21
9	Rubens Barrichello	1m 20,892s	1m 24,351s	2m 45,243s	17
10	Ralf Schumacher	1m 20,994s	1m 24,422s	2m 45,416s	21
11	Jacques Villeneuve	1m 20,999s	1m 25,260s	2m 46,259s	23
12	Giancarlo Fisichella	1m 21,708s	1m 25,002s	2m 46,710s	-
13	Michael Schumacher	1m 20,260s	1m 26,984s	2m 47,244s	26
14	David Coulthard	1m 21,632s	1m 26,438s	2m 48,070s	25
15	Vitantonio Liuzzi	1m 21,804s	1m 26,351s	2m 48,155s	26
16	Narain Karthikeyan	1m 23,123s	1m 28,976s	2m 52,099s	21
17	Tiago Monteiro	1m 25,100s	1m 29,152s	2m 54,252s	20
18	Felipe Massa*	1m 20,593s*	1m 24,337s	2m 44,930s	16
19	Patrick Friesacher	1m 26,484s	1m 30,564s	2m 57,048s	-
20	Christijan Albers	1m 25,921s	sin tiempo	sin tiempo	20

\*penalización motor

## GP DISPUTADOS

Piloto	Australia	Malasia	Bahrán	San Marino
Michael Schumacher	R	7	R	2
Rubens Barrichello	2	R	9	R
Jenson Button	11	R	R	DC
Takuma Sato	14	-	R	DC
Anthony Davidson	-	R	-	-
Fernando Alonso	3	1	1	1
Giancarlo Fisichella	1	R	R	R
Mark Webber	5	R	6	7
Nick Heidfeld	R	3	R	6
Kimi Räikkönen	8	9	3	R
Juan Pablo Montoya	6	4	-	-
Pedro de la Rosa	-	-	5	-
Alexander Wurz	-	-	-	3
Jacques Villeneuve	13	R	11	4
Felipe Massa	10	10	7	10
David Coulthard	4	6	8	11
Christian Klien	7	8	R	-
Vitantonio Liuzzi	-	-	-	8
Jarno Trulli	9	2	2	5
Ralf Schumacher	12	5	4	9
Tiago Monteiro	16	12	10	13
Narain Karthikeyan	15	11	10	12
Christijan Albers	R	13	13	R
Patrick Friesacher	17	R	12	R

CLAVE: R Retirado, NS No salió, DC Descartado.



## #5 Ahora el título es cosa de dos

Fernando Alonso descubrió ante su público que la temporada 2005 no va a ser un paseo... Por Peter Windsor

Cómo no, cuando sucedió fue ridículamente sencillo: salida desde la pole, líder de punta a punta, victoria fácil. Cuando, después de la ceremonia del podio, Kimi Räikkönen se sentó allí con su ropa interior Sparco, negra y repleta de sponsors, parecía como si viniera de dar una vuelta por el parque. Nada de sudor, ninguna señal de esfuerzo excesivo. Sólo una sonrisa y brillo en los ojos.

"¡Ni siquiera pareces cansado!", dijo alguien.

"No; fue fácil", sonrió Kimi. "Hice una buena salida y ya está".

Claro que hubo más que eso. Hubo inquietud acerca de la fiabilidad. En Melbourne, Kimi caló en la parrilla, en Sepang perdió aire por una válvula y en Imola rompió un semieje; estas cosas te machacan, te cortan las alas. También estaban los interrogantes: ¿cuánta gasolina llevaban los Renault? ¿Cómo rendirían los neumáticos? ¿Cuánto iba a tener que tirar?

Pero ahora, dispuesto a empezar de nuevo

### 'Llámele un enfoque muy finlandés, muy Mika Häkkinen, sobre la F1; llámele confianza'

la temporada, Kimi volvía a ser el piloto que no deja que nada le moleste. Llámele un enfoque muy finlandés, muy Mika Häkkinen, sobre la F1; llámele confianza total.

Confianza, todo hay que decirlo, en un bolido muy rápido. Durante los últimos años, Adrian Newey y su equipo de diseño fueron muy criticados por su extravagante y continuada aplicación de la suspensión delantera de doble quilla que introdujera Sauber en 2001, pero no cedieron ante la presión. El año pasado, Williams probó dicho diseño y pronto lo abandonó; otros equipos lo estudiaron pero no lo adoptaron. Hace apenas nada, en Imola 2005, el ferrarista Rory Byrne dijo que en varias ocasiones había

analizado dobles quillas y derivados, pero siempre había llegado a la misma conclusión: había algunas ventajas aerodinámicas pero demasiados riesgos estructurales. "En cuanto empiezas a toquetear las estructuras de la suspensión delantera te puedes meter en líos", dijo. "Lo hice una vez, pero nunca más. Hay que aferrarse a lo que uno conoce".

Le pregunté por los dos coches actuales con los sistemas de suspensión delantera más radicalmente distintos: el Renault (quilla en V) y el McLaren (sin quilla, con la suspensión montada directamente en el costado del chasis). "Entiendo que el sistema Renault funciona", dijo Rory. "Alguna ventaja aerodinámica sin pérdida de resistencia". No obstante, calificó el diseño McLaren de "arriesgado". Traducción: tal vez suponga cierta ventaja, pero ¿a qué coste en rigidez?

Bueno, Adrian y sus chicos libran una batalla muy distinta de la de Rory, Ross Brawn y el equipo de diseño Ferrari. Ferrari ►

Kimi (abajo) se mostró impresionante y superrápido todo el fin de semana. Dominó y controló la carrera como si se tratara de Alonso o Schumacher en sus mejores días.





# **> Pilotos: 5ª prueba, España**

1	Fernando Alonso	44
2	Jarno Trulli	26
3	Kimi Räikkönen	17
4=	Giancarlo Fisichella	14
4=	Ralf Schumacher	14
6	Mark Webber	12
7=	Michael Schumacher	10
7=	Juan Pablo Montoya	10
7=	David Coulthard	10
10	Nick Heidfeld	9

11	Rubens Barrichello	8
12	Alex Wurz	6
13	Jacques Villeneuve	5
14	Pedro de la Rosa	4
15	Christian Klien	3
16	Felipe Massa	2
17	Vitantonio Liuzzi	1

# **> Constructores**

1	Renault	58
2	Toyota	40
3	McLaren-Mercedes	37
4	Williams-BMW	21
5	Ferrari	18
6	Red Bull-Cosworth	14
7	Sauber-Petronas	7



Räikkönen (izda.) se escapó de Alonso a razón de 1s por vuelta; Montoya (dcha.) tuvo un regreso lleno de incidentes, con un trompo y una máquina de repostaje que no andó muy bien.



Otro gran premio, otro podio para el piloto de Pescara. Jarno Trulli tuvo que trabajar duro para mantener a raya a su compañero, Ralf Schumacher, cuando éste rodaba más ligero.





cuenta con elementos magníficos y probados. El objetivo de su diseño es maximizar esos componentes sin poner en peligro la fiabilidad o un nivel mínimo de rendimiento. En cambio, McLaren, como todos los equipos que tratan de arrebatarse el título a Michael, tiene que asumir riesgos controlados. Una opción segura no vale si existe otra potencialmente más rápida.

Ningún otro diseñador ha hecho con la suspensión delantera lo que Newey, y es por eso que ningún otro coche tiene un perfil aerodinámico que se parezca al del McLaren. Hay muchos ingenieros que dirán que lo que le pasa al aire detrás del alerón delantero, bajo el coche, no es sino una pequeña parte del conjunto, y puede que tengan razón, claro. Asimismo, tal vez se equivoquen. ¿Cómo saberlo con seguridad?

Lo que se puede hacer es mirar las diferencias entre un coche y otro, y fijarse en que el McLaren es único. El aire fluye de modo distinto alrededor de los coches, pero más aún alrededor del McLaren. En mi opinión, eso, en la simplicidad de los elementos que constituyen un conjunto ganador, es importante.

El año no empezó bien para McLaren-Mercedes. Aparte de los problemas mencionados, al principio el coche resultó ser rapidísimo pero de ningún modo podía con

## ‘Con la misma gasolina que Alonso, Kimi marcó la pole. Esta vez estaba contento...’

los Renault. En Bahrein, Ron Dennis declaró que el coche parecía “infrautilizar” los neumáticos Michelin (dicho de otro modo, era demasiado bueno para los neumáticos). “Podemos solucionarlo adaptando el coche o trabajando con Michelin para cambiar los neumáticos”, añadió Dennis. “En este momento, la opción preferida es la primera: no queremos apartarnos demasiado de la corriente Michelin”.

Es decir, si a Renault le iba la mar de bien con sus Michelin, ¿quién era McLaren para decir que Michelin tenía que construir una variedad distinta de cubiertas?

Para Imola se hicieron cambios —mejoras— importantes. No eran visualmente evidentes, así que cabía suponer que se referían a la distribución de peso estático. En los libres, McLaren probó varios morros idénticos, indicio de experimentación con pesos distintos. También oí que cambiaron peso de sitio en la zaga, trabajando en la tracción.

Así pues, de repente, en un fin de semana en que Bridgestone y Ferrari por fin parecían tan rápidos como sus rivales, y en que un par de equipos Michelin parecían menos efectivos que últimamente, el conjunto McLaren-Michelin cobró vida. Kimi fue rapidísimo en esas primeras vueltas, pero el coche volvió a ser poco fiable. ¿Cuánta gasolina llevaba? ¿Había dado McLaren con su punto dulce?

Preguntas que flotaban en el aire en España, pero no por mucho tiempo. Pese a salir muy pronto en los oficiales del sábado, y salir un poco largo en la segunda parte de Elf, un tanto desconcertado por un cambio en el diferencial antes de la sesión, Kimi fue tercero. Un tercero enfadado, señal de que había más por venir. “Debería haber sido el más rápido”, se quejó Kimi después. “Estoy muy decepcionado”.

El domingo, casi con la misma gasolina que el Renault de Fernando Alonso, Kimi marcó la pole. Esta vez estaba contento; sabía que sólo la fiabilidad podría vencerle.

Lideró de punta a punta. Tuvo un



pequeño problema en el primer pit stop, cuando el motor rateó un poco y tuvo que acariciar bien el gas mientras enfilaba de nuevo el pit lane, pero eso fue todo. Se limitó a pilotar el aparato como quería que lo pilotaran, conducir con sus características trazadas rectas... y observar cómo los rivales desaparecían de sus retrovisores antes de volver a atraparlos para sacarles vuelta. Sin ampollas, sin burbujas, sin baches, sin ruiditos, sin problemas de motor. Una victoria fácil, de las que más cuestan de conseguir. Para estimar su dominio, véase la primera fase de su carrera.

Vuelta uno: gran salida y liderato a salvo. Safety Car (porque los dos Minardi quedaron detenidos en la parrilla); tercera vuelta: resalida. Primera vuelta casi un segundo más rápido que Fernando; vuelta 10: ya en 1m 16s alto mientras todos los demás están en 1m 17s medios o bajos; Fernando a 6,6s, Ralf Schumacher a 10s, Michael Schumacher a 26s; vuelta 24 (última antes de su primer pit stop): 26s por delante de Fernando, que sigue segundo, 44s por delante de Michael (sexto). Se acabó.

Al final no marcó la vuelta rápida. (Dicho honor fue para Giancarlo Fisichella, con su lucha interna con Fernando oportunamente interrumpida por una llamada a boxes, para cambiar el morro). Pero eso fue un indicativo del margen de Kimi: a un tercio de carrera ya sólo tenía que conservar. Y sin embargo seguía escapándose. Fue uno de esos días, restitución perfecta por lo que falló en Imola y por la valiente creatividad de Adrian Newey. Sólo fue la tercera victoria de Kimi. Por cómo pilotó, pudo haber sido la 33ª.

Alonso (dcha. y arriba, con Räikkönen) sumó ocho buenos puntos ante su público y salió aún más líder del Mundial. Pero la velocidad de Kimi debe de preocupar a todos en Renault...





# #5 Cajón de sastre

McLaren sorprende con Kimi (y con Pedro); Ferrari, un desastre; problemas para Williams. Por M. Hamilton y V. F.



Otra intachable actuación de Pedro el viernes (arriba); los Bridgestone de Schumi siguen dando la vara (izda.); Fisichella (abajo) volvió a mostrarse en forma hasta esa parada en boxes.



## Un toque para Renault

McLaren-Mercedes habrá dejado huella pero, superado el primer cuarto de temporada, Renault acumula 58 puntos de constructores, 18 más que Toyota.

Fernando Alonso sigue siendo el único piloto en subir al podio en las cinco pruebas disputadas. Las ampollas en los neumáticos en la primera fase de carrera le hicieron reducir el ritmo y perder el segundo puesto ante su compañero Giancarlo Fisichella en el primer pit stop. Fisi parecía sólido hasta que una repentina pérdida de apoyo delantero acarrió una parada para cambiar el morro y arreglar un problema con el fondo. Fisi se reincorporó 11º y remontó en la segunda tanda de repostajes. La batalla final con Mark Webber le valió el quinto lugar a tres vueltas del final.

"Hoy McLaren nos dejó atrás", dijo Pat Symonds, director de ingeniería. "No se pueden ganar todas y, en un día así, también hay que pensar en el título. La carrera de Fernando fue bastante controlada,

y Giancarlo tuvo una excelente actuación; la vuelta rápida en la última vuelta fue un pequeño consuelo para él".

## Otro podio para Trulli

Jarno Trulli cree que éste se cuenta entre los mejores de sus 133 GP en F1. El tercer lugar fue su séptima visita al podio (y tercera esta temporada), al final de una tensa lucha con su compañero Ralf Schumacher. "Tuve que pelear toda la carrera para mantenerme por delante de Ralf", dijo Trulli, cuyo coche empezó a arder brevemente cuando salía de su primer pit stop. "Ralf fue muy rápido y consistente y seguramente hoy mereció el podio tanto como yo. Pero yo tenía una estrategia distinta porque mis reglajes me hacían más rápido con más gasolina y un poco más lento con menos combustible a bordo".

## Ferrari bajo presión

Justo cuando parecía que Ferrari estaba en auge tras la actuación de Michael Schumacher en Imola, el equipo campeón volvió a ir para

atrás y no puntuó por segunda vez esta temporada. Schumacher, que partió octavo, apuntaba al podio tras repetir el truco de Imola: un primer relevo más largo y una serie de vueltas rápidas.

Pero, apenas había hecho su primera parada, colocándose tercero, cuando un pinchazo en la trasera izquierda supuso una parada no prevista. Lo bueno fue que detectó el problema justo a tiempo de enfilar el pit lane; lo malo, que una vuelta más tarde le pasaría lo mismo en la delantera izquierda en Elf. Schumi se salió a la puzolana y volvió a boxes para abandonar.

Barrichello partió desde la cola por un cambio de motor. La táctica a una parada no resultó, pues las ampollas en sus gomas traseras le impidieron luchar por el punto del octavo puesto. ¿El resumen de Ross Brawn? "Un resultado muy decepcionante".

## Buen presagio de Pedro

El día que Juan Pablo Montoya volvió a empuñar el volante del McLaren número 10 (y a estrellarlo

en Campsa al final de la segunda sesión libre), Pedro de la Rosa se lució en su circuito de casa con el mejor tiempo en ambas sesiones del viernes. "Estoy muy contento con nuestra actuación de hoy, pero sin duda habrá más. Siempre está bien ser rápido y saber que el coche aún no es perfecto", dijo el piloto catalán, intuyendo sabiamente lo que sucedería ese fin de semana.

## Williams no concreta

Mark Webber desperdició su plaza en primera fila con una mala salida desde la parte sucia de la parrilla y un cambio de estrategia, de tres a dos paradas. El peso adicional tras el primer pit stop castigó las gomas y acarrió serias vibraciones.

Fue un fin de semana difícil para los mecánicos de Williams, que cambiaron los dos motores el viernes por la noche, por un problema detectado en una válvula de escape. Webber no rodó ese día (para evitar la penalización), mientras que Nick Heidfeld se vio relegado a la cola de la parrilla por este cambio no previsto.



# Todos los datos Catalunya

Tiempo Cálido y soleado, 24° Temperatura asfalto 45° Vueltas 66 Distancia 305,256 km Espectadores 115.900 (domingo)

## CLASIFICACIÓN

Posición	Piloto y coche	Tiempo total	Pos. 1ª vuelta
1	Kimi Räikkönen McLaren-Mercedes MP4-20 (Michelin)	1h 27m 16,830s	1
2	Fernando Alonso Renault R25 (Michelin)	+27,652s	2
3	Jarno Trulli Toyota TF105 (Michelin)	+45,947s	5
4	Ralf Schumacher Toyota TF105 (Michelin)	+46,719s	3
5	Giancarlo Fisichella Renault R25 (Michelin)	+57,936s	6
6	Mark Webber Williams-BMW FW27 (Michelin)	+68,542s	4
7	Juan Pablo Montoya McLaren-Mercedes MP4-20 (Michelin)	+1 vuelta	8
8	David Coulthard Red Bull-Cosworth RB1 (Michelin)	+1 vuelta	9
9	Rubens Barrichello Ferrari F2005 (Bridgestone)	+1 vuelta	14
10	Nick Heidfeld Williams-BMW FW27 (Michelin)	+1 vuelta	12
11	Felipe Massa Sauber-Petronas C24 (Michelin)	R - 56 vueltas/pinchazo	10
12	Tiago Monteiro Jordan-Toyota EJ15 (Bridgestone)	+3 vueltas	16
13	Narain Karthikeyan Jordan-Toyota EJ15 (Bridgestone)	+3 vueltas	15

### NO CLASIFICADOS

Jacques Villeneuve	Sauber-Petronas C24 (M)	fuga de agua - 51 vueltas	11
Michael Schumacher	Ferrari F2005 (Bridgestone)	pinchazo - 46 vueltas	7
Christijan Albers	Minardi-Cosworth PS05 (Bridgestone)	cambio - 19 vueltas	17
Patrick Friesacher	Minardi-Cosworth PS05 (Bridgestone)	trompo - 11 vueltas	18
Vitantonio Liuzzi	Red Bull-Cosworth RB1 (Michelin)	trompo - 9 vueltas	13



**CATALUNYA**  
Longitud circuito 4,627 km

© 2005 Fédération Internationale de l'Automobile, 8 Place de la Concorde, 75008 Paris, Francia

## ¿Lo sabías?

McLaren ha ganado el GP de España ocho veces, y sus tres últimas victorias en el Circuit de Catalunya fueron tres consecutivas para Mika Häkkinen en 1998-2000. De 2001 a 2004 inclusive, Ferrari marcó la pole position, la vuelta rápida y ganó.

## VUELTA A VUELTA

**VUELTA 1** Los dos Minardi caen en la parrilla; sale el Safety Car durante dos vueltas. Räikkönen lider seguido de Alonso, Ralf Schumacher y Webber.

**VUELTA 18** Webber es el primero en parar, cuando iba cuarto.

**VUELTA 25** Ralf para y Trulli le adelanta al hacer otro tanto una vuelta después.

**VUELTA 26** Räikkönen, con 23s de ventaja, para sin perder la primera plaza.

**VUELTA 29** Fisichella para y supera a Alonso, que paró dos vueltas antes.

**VUELTA 30** Mientras se suceden los pit stops, Schumi sube a segundo.

**VUELTA 32** Michael para y sale cuarto. Räikkönen lider seguido de Fisichella a 25s.

**VUELTA 40** Fisichella para a cambiar el morro; Alonso segundo, Schumi tercero.

**VUELTA 44** Schumi para con un pinchazo en la trasera izquierda; sale octavo.

**VUELTA 46** Schumi abandona con otro pinchazo, en la delantera izquierda.

**VUELTA 49** Räikkönen y Alonso, separados por 27s, paran.

**VUELTA 64** Fisichella adelanta a Webber, 5ª.

**VUELTA 66** Räikkönen cruza la meta.

## Velocidades y paradas

### VUELTA RÁPIDA

Giancarlo Fisichella

1m 15,641s en la vuelta 66 (220,213 km/h)

### VELOCIDAD MÁS RÁPIDA PUNTO MEDICIÓN

Rubens Barrichello 329,1 km/h

### VELOCIDAD MÁS LENTA PUNTO MEDICIÓN

Narain Karthikeyan 313,1 km/h

### PIT STOP MÁS RÁPIDO

Juan Pablo Montoya 19,941s

### PIT STOP MÁS LENTO

Giancarlo Fisichella 50,613s

## PARRILLA DE SALIDA

Posición	Piloto	1ª sesión	2ª sesión	Suma de tiempos	Vuelta primer pit stop
1	Kimi Räikkönen	1m 14,819s	1m 16,602s	2m 31,421s	25
2	Mark Webber	1m 15,042s	1m 16,626s	2m 31,668s	18
3	Fernando Alonso	1m 14,811s	1m 16,880s	2m 31,691s	27
4	Ralf Schumacher	1m 14,870s	1m 17,047s	2m 31,917s	24
5	Jarno Trulli	1m 14,795s	1m 17,200s	2m 31,995s	25
6	Giancarlo Fisichella	1m 15,601s	1m 17,229s	2m 32,830s	29
7	Juan Pablo Montoya	1m 15,902s	1m 17,570s	2m 33,472s	29
8	Michael Schumacher	1m 15,398s	1m 18,153s	2m 33,551s	32
9	David Coulthard	1m 15,795s	1m 18,373s	2m 34,168s	27
10	Felipe Massa	1m 15,863s	1m 18,361s	2m 34,224s	27
11	Vitantonio Liuzzi	1m 16,288s	1m 19,014s	2m 35,302s	-
12	Jacques Villeneuve	1m 16,794s	1m 19,686s	2m 36,480s	23
13	Narain Karthikeyan	1m 18,567s	1m 20,711s	2m 39,268s	31
14	Christijan Albers	1m 19,563s	1m 21,578s	2m 41,141s	20
15	Patrick Friesacher	1m 20,306s	1m 22,453s	2m 42,759s	-
16	Rubens Barrichello*	1m 15,746s	sin tiempo	sin tiempo	34
17	Nick Heidfeld*	1m 15,038s	sin tiempo	sin tiempo	29
18	Tiago Monteiro*	1m 19,040s	1m 20,903s	2m 39,943s	25

\*penalización motor

## GP DISPUTADOS

Piloto	Australia	Malasia	Bahrein	San Marino	España
Michael Schumacher	R	7	R	2	R
Rubens Barrichello	2	R	9	R	9
Jenson Button	11	R	R	DC	EX
Takuma Sato	14	-	R	DC	EX
Anthony Davidson	-	R	-	-	-
Fernando Alonso	3	1	1	1	2
Giancarlo Fisichella	1	R	R	R	5
Mark Webber	5	R	6	7	6
Nick Heidfeld	R	3	R	6	10
Kimi Räikkönen	8	9	3	R	1
Juan Pablo Montoya	6	4	-	-	7
Pedro de la Rosa	-	-	5	-	-
Alexander Wurz	-	-	-	3	-
Jacques Villeneuve	13	R	11	4	R
Felipe Massa	10	10	7	10	11
David Coulthard	4	6	8	11	8
Christian Klien	7	8	R	-	-
Vitantonio Liuzzi	-	-	-	8	R
Jarno Trulli	9	2	2	5	3
Ralf Schumacher	12	5	4	9	4
Tiago Monteiro	16	12	10	13	12
Narain Karthikeyan	15	11	10	12	13
Christijan Albers	R	13	13	R	R
Patrick Friesacher	17	R	12	R	R

CLAVE: R Retirado; NS No salido; DC Descalificado; EX Excluido



# #6 El rombo volverá a brillar

Trulli conoce estas calles al dedillo, pero el 'amable' R25 de Renault debería volar en manos de Alonso y Fisi

## Así corrieron

Año	2000	2001	2002	2003	2004
	par.	par.	par.	par.	par.
	1	2	3	4	5
	R	R	R	R	R
Michael Schumacher	1	2	3	4	5
Rubens Barrichello	6	4	5	7	8
Jenson Button	14	17	8	-	2
Takuma Sato	-	-	16	-	7
Fernando Alonso	-	18	-	8	3
Giancarlo Fisichella	8	3	10	11	10
Mark Webber	-	-	19	11	9
Nick Heidfeld	18	8	16	17	11
Kimi Räikkönen	-	15	10	6	2
Juan Pablo Montoya	-	7	1	3	1
Jacques Villeneuve	17	7	9	4	11
Felipe Massa	-	-	13	-	16
David Coulthard	3	1	5	2	6
Christian Klien	-	-	-	-	14
Jarno Trulli	2	8	8	7	4
Ralf Schumacher	9	5	4	3	1
Narain Karthikeyan	-	-	-	-	-
Tiago Monteiro	-	-	-	-	-
Christijan Albers	-	-	-	-	-
Patrick Friesacher	-	-	-	-	-



Uno de los aspectos más excitantes de Mónaco es que el entorno —de los hoteles a los casinos, pasando por las tiendas, los yates y las vistas— es casi tan llamativo como la propia carrera.

## Resultados 2004

### Ocho primeros carrera

- 1 Jarno Trulli**  
Renault R24 1h 45m 46,601s  
(145,880 km/h)
- 2 Jenson Button**  
BAR-Honda 006 +0,497s
- 3 Rubens Barrichello**  
Ferrari F2004 +1m 15,766s
- 4 Juan Pablo Montoya**  
Williams-BMW FW26  
+1 vuelta
- 5 Felipe Massa**  
Sauber-Petronas C23  
+1 vuelta
- 6 Cristiano da Matta**  
Toyota TF104 +1 vuelta
- 7 Nick Heidfeld**  
Jordan-Ford EJ14  
+2 vueltas
- 8 Olivier Panis**  
Toyota TF104 +3 vueltas

### Ocho primeros parrilla

- 1 Jarno Trulli**  
Renault R24 1m 13,985s  
(162,519 km/h)
- 2 Jenson Button**  
BAR-Honda 006 +0,411s
- 3 Fernando Alonso**  
Renault R24 +0,423s
- 4 Michael Schumacher**  
Ferrari F2004 +0,531s
- 5 Kimi Räikkönen**  
McLaren-Mercedes MP4-19  
+0,607s
- 6 Rubens Barrichello**  
Ferrari F2004 +0,731s
- 7 Takuma Sato**  
BAR-Honda 006 +0,842s
- 8 David Coulthard**  
Mercedes-Benz MP4-19  
+0,966s

### Vuelta rápida

- Michael Schumacher**  
Ferrari F2004 1m 14,439s  
(161,528 km/h)

### Horarios

- Entrenamientos libres**  
11.00-12.00 jueves 19 mayo  
14.00-15.00 jueves 19 mayo  
9.00-9.45 sábado 21 mayo  
10.15-11.00 sábado 21 mayo
- Calificaciones**  
13.00 sábado 21 de mayo  
10.00 domingo 22 de mayo
- Carrera**  
14.00 domingo 22 de mayo  
Horarios sujetos a variación

### ¿Quieres ir?

**Información circuito**  
www.acm.mc  
Tel.: 00377 93 15 2624

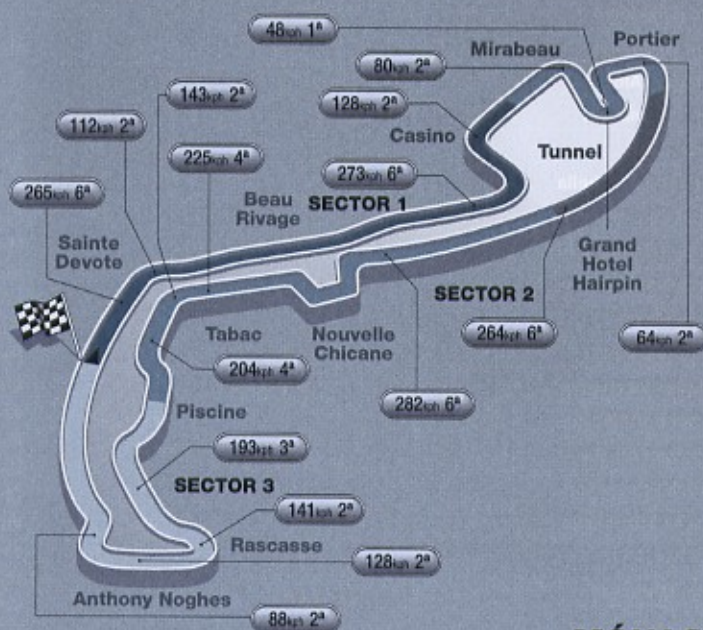
## Según el piloto



### Anthony Davidson

"Para empezar, la frenada de Ste Devote es difícil,

luego, en la subida, es genial oír el eco del coche en las barreras. En Massenet, cuarta marcha en la salida, el circuito desciende y se comba hacia la Plaza del Casino. Mirabeau es genial: nunca crees que te pasarás de frenada porque la pista te mete en la curva. En Portier se subvira mucho, luego el túnel es plano pero abrumador. En la chicane puedes frenar muy tarde. Tabac tiene un delicado rail interior/ exterior, y le sigue la Piscine, que es rapidísima. En la Rascasse siempre piensas que la trasera derecha va a golpear el rail interior, y en Anthony Noghes se produce subviraje a media curva. En conjunto, en Mónaco, cuanto más peligroso es, más te gusta".



## MÓNACO

Longitud circuito 3,340 km Número de vueltas 78  
Distancia de carrera 260,520 km





Beltoise sacó el máximo partido a la lluvia en Mónaco 72, y se hizo con su primera y única victoria en F1.

## RINCÓN HISTÓRICO

# El último destello de gloria de BRM

En Mónaco 72, BRM recordó al mundillo de la F1 por qué fue tan grande en los años 60

Cuando Jean-Pierre Beltoise se anotó una sorprendente victoria en un Mónaco pasado por agua en 1972, no pareció que la prueba fuera a ser trascendente. Beltoise, aunque ya con 35 años, debió confiar en haber llegado por fin a primera división, mientras que para BRM fue la cuarta victoria en tres temporadas, señal, tal vez, del resurgimiento del equipo. Poco se imaginaban que iba a ser el principio del fin para ambos.

Después del triunfo de Jackie Stewart en Mónaco 66 con BRM, no fue hasta 1970 que el equipo volvió a lo más alto del podio, en Bélgica, cortesía de Pedro Rodríguez. En 1972, Louis Stanley dirigía la marca, y la idea para ese año era hacer correr un equipo múltiple, es de suponer que partiendo de la premisa de que cuantos más coches tuvieran, más puntos podrían acumular.

Hasta Mónaco dicha táctica no había funcionado -lo mejor que habían podido conseguir con sus cinco coches era un noveno puesto-



Beltoise dio su última victoria a BRM.

pero Beltoise logró calificar su no especialmente competitivo P160B cuarto, por detrás del Lotus de Emerson Fittipaldi y los Ferrari de Jacky Ickx y Clay Regazzoni. Y luego llovió; y llovió y llovió.

Seguía lloviendo en la salida, cuando Beltoise saltó a la cabeza por delante de Regazzoni, Fittipaldi e Ickx y dominó la carrera, rodando más rápido que Ickx, un reconocido maestro en mojado. Le ayudó Clay, que llegó pasado a la chicane en la quinta vuelta y se llevó por delante a Emerson y Jacky; aunque todos reanudaron la marcha, nadie pudo plantar cara a un inspirado Beltoise.

Jean-Pierre no sumaría más puntos ese año, y el equipo sólo otros cuatro en las ocho carreras restantes. El francés siguió con BRM durante el resto de su carrera, hasta el final de 1974, pero sólo volvería a pisar el podio una vez, al acabar segundo en el debut del nuevo P201 en Suráfrica, en 1974.

A partir de ahí, el equipo decayó hacia una absoluta falta de competitividad. La gran marca británica, que participó en su primera prueba puntuable en Silverstone en 1951, y sigue siendo novena en la lista de constructores vencedores con 17 victorias, se despidió por la puerta de atrás. A media temporada en 1975 le siguió una carrera en 1976 y otra media temporada en 1977, aunque el único coche del equipo no se calificó en ocho de sus 10 GP.

Se presentaron planes para 1978, pero Stanley se vio obligado a retirar el nombre BRM de la lista de inscritos cuando se hizo evidente que no disponía de presupuesto.

**Stewart Williams**

## BOLA DE CRISTAL

# Las gomas engañan en Mónaco

El desafío es anticiparse al estado del asfalto urbano

El Renault del año pasado era difícil de pilotar. Jarno Trulli nos lo dijo antes de que empezaran los libres y no había razón para dudar de él. Luego fue y puso el R24 en la pole, mientras que Fernando Alonso se metió en segunda fila. Después de eso, Trulli dominó la carrera de punta a punta. Imaginen, pues, lo que harán Alonso y Giancarlo Fisichella con el R25, un coche que inspira mucha más confianza.

Una de las pegas de correr por las estrechas calles del Principado es que no son más que eso: tramos corrientes de calzada cubiertos de suciedad, aceite y parte de las cacas de perro que



Primer triunfo para Jarno tras un GP perfecto.

no están sobre las por lo demás impecables aceras.

El truco será escoger el neumático adecuado para el domingo, sabiendo que las condiciones de la pista el jueves (en Mónaco el circuito está cerrado el viernes y hay que decidir la monta antes de las nueve de la mañana del sábado) serán muy distintas de las que habrá en carrera. En ningún sitio la superficie cambia de forma tan espectacular durante el fin de semana de carrera. El jueves, el agarre es bajo -de hecho, prácticamente nulo-, mientras los terceros pilotos empiezan a depositar una capa de goma con compuestos blandos sobre esta mezcla de asfalto, líneas blancas y tapas de alcantarilla.

La pista cambia tanto que es un error perseguir unos reglajes que pintan bien el jueves, porque puede que no funcionen para los oficiales del sábado.

Para colmo, este año existe la dificultad adicional de la sesión oficial del domingo. Seguramente habrán habido entrenamientos y una carrera soporte entre ambas. O puede que llueva durante la noche. En fin, que el asfalto habrá vuelto a cambiar.

Teniendo en cuenta que el año pasado abandonó más de la mitad del pelotón, en Mónaco se trata de correr y mantener la calma. Territorio Renault.

**Maurice Hamilton**

'BELTOISE SALTÓ A LA CABEZA, RODANDO MÁS RÁPIDO QUE ICKX, UN RECONOCIDO MAESTRO EN MOJADO'



# #7 No es tan soso como lo pintan

Se critica el 'nuevo' Nürburgring por aburrido, pero los pilotos han de dar con un buen ritmo y cuidar los neumáticos

## Así corrieron

Año	2000 parr.	2000 carr.	2001 parr.	2001 carr.	2002 parr.	2002 carr.	2003 parr.	2003 carr.	2004 parr.	2004 carr.
Michael Schumacher	2	1	1	1	3	2	2	5	1	1
Rubens Barrichello	4	4	4	5	4	1	5	3	7	2
Jenson Button	11	10	20	13	8	5	12	7	5	3
Takuma Sato	-	-	-	-	14	16	-	-	2	R
Fernando Alonso	-	-	21	14	-	-	8	4	6	5
Giancarlo Fisichella	7	5	15	11	18	R	13	12	18	6
Mark Webber	-	-	-	-	20	15	11	6	14	7
Nick Heidfeld	22	NS	10	R	9	7	20	8	13	10
Kimi Räikkönen	-	-	9	10	6	3	1	R	4	R
Juan Pablo Montoya	-	-	3	2	1	R	4	2	8	8
Jacques Villeneuve	9	R	11	9	19	12	17	R	-	-
Felipe Massa	-	-	-	-	11	6	-	-	16	9
David Coulthard	1	3	5	3	5	R	9	15	20	R
Christian Klien	-	-	-	-	-	-	-	-	12	12
Jarno Trulli	6	R	7	R	7	8	6	R	3	4
Ralf Schumacher	5	R	2	4	2	4	3	1	9	R
Narain Karthikeyan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tiago Monteiro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Christijan Albers	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Patrick Friesacher	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



¿Una jarrita? Por si te atiborras de ellas, mejor acampar en el Nürburgring, o alojarte en el Dorint Hotel, el establecimiento de cuatro estrellas y 207 habitaciones que está en la recta de meta.

## Resultados 2004

### Ocho primeros carrera

- 1 Michael Schumacher**  
Ferrari F2004 1h 32m 35,101s  
(200,159 km/h)
- 2 Rubens Barrichello**  
Ferrari F2004 +17,969s
- 3 Jenson Button**  
BAR-Honda 006 +22,533s
- 4 Jarno Trulli**  
Renault R24 +53,673s
- 5 Fernando Alonso**  
Renault R24 +1m 00,987s
- 6 Giancarlo Fisichella**  
Sauber-Petronas +1m 13,448s
- 7 Mark Webber**  
Jaguar R5 +1m 16,206s
- 8 Juan Pablo Montoya**  
Williams-BMW FW26  
+1 vuelta

### Ocho primeros parrilla

- 1 Michael Schumacher**  
Ferrari F2004  
1m 28,351s  
(209,763 km/h)
- 2 Takuma Sato**  
BAR-Honda 006 +0,635s
- 3 Jarno Trulli**  
Renault R24 +0,784s
- 4 Kimi Räikkönen**  
McLaren-Mercedes  
MP4-19 +0,786s
- 5 Jenson Button**  
BAR-Honda 006 +0,894s
- 6 Fernando Alonso**  
Renault R24 +0,962s
- 7 Rubens Barrichello**  
Ferrari F2004 +1,002s
- 8 Juan Pablo Montoya**  
Williams-BMW FW26  
+1,003s

### Vuelta rápida

- Michael Schumacher**  
Ferrari F2004  
1m 29,468s  
(207,144 km/h)

### Horarios

- Entrenamientos libres**  
11.00-12.00 viernes 27 mayo  
14.00-15.00 viernes 27 mayo  
9.00-9.45 sábado 28 mayo  
10.15-11.00 sábado 28 mayo  
**Calificaciones**  
13.00 sábado 28 de mayo  
10.00 domingo 29 de mayo  
**Carrera**  
14.00 domingo 29 de mayo  
Horarios sujetos a variación

### ¿Quieres ir?

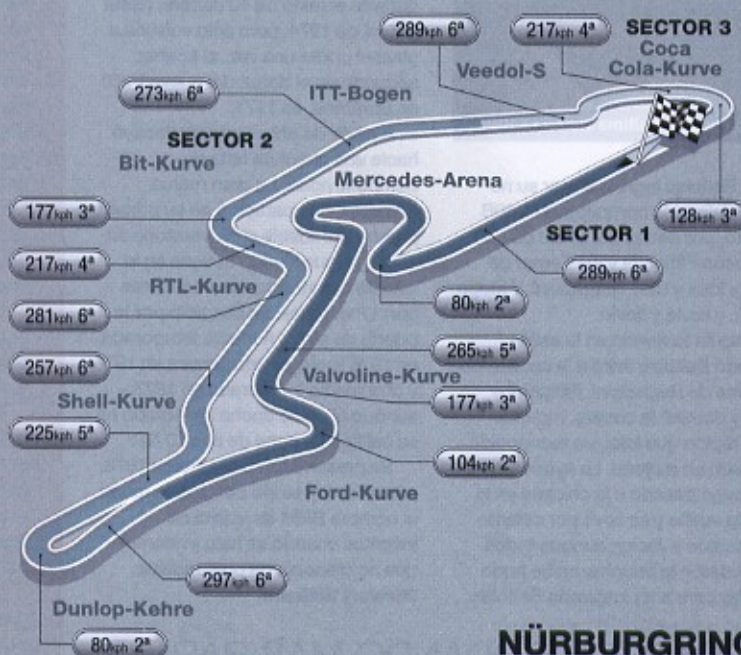
**Información circuito**  
www.nuerburgring.de  
Tel.: 0049 2691 3020

## Según el piloto



### Anthony Davidson

"Creo que deberíamos correr en los 22 km del viejo Nordschleife. De hecho, el nuevo no está tan mal. La primera curva favorece los adelantamientos porque tiene una entrada superancha. El siguiente buen punto es cuando vuelas hacia la Ford Kurve; en bajada, abrasiva y peraltada. Se frena muy dentro de la curva y no es una rápida estocada; lo aguantas, como el freno de una trail. Dunlop es en bajada y es fácil bloquear la delantera derecha. Hay que salir bien porque luego la pista sube. Shell es a fondo. RTL y Bit no son enlazadas fluidas, y la zaga se vuelve brusca por ITT-Bogen. Frenada fuerte para la chicane Veodol-S y aceleración hacia la última curva, que es como una rotonda, una porquería".



## NÜRBURGRING

Longitud circuito 5,148 km Número de vueltas 60  
Distancia de carrera 308,863 km





Warwick (arriba) acabó quinto, y su compañero Giacomelli también puntuó, una 'victoria' para Toleman.

#### RINCÓN HISTÓRICO

## Dos Toleman-Hart en los puntos

En 1983 no hubo podios, como habría con Senna en 1984, pero Brands fue un gran día

Como equipo de F1, Toleman tuvo una vida relativamente corta. Sobrevivió cinco temporadas antes de metamorfosearse en Benetton, pero no fue hasta su penúltimo año, 1984, cuando Ayrton Senna irrumpió en escena, que la gente cree que el equipo tuvo un mínimo de éxito. Ciertamente, Senna logró los tres podios de Toleman, pero se podría mantener que su mejor resultado fue el GP de Europa de 1983 en Brands Hatch, cuando metió los dos coches en los puntos por primera y única vez.

Derek Warwick, que en 1980 corrió en F2 con Toleman y ascendió a la F1 con el equipo en 1981, seguía como piloto del mismo. Le acompañaba Bruno Giacomelli, y el nuevo coche, el TG183B, era una mejora indudable sobre el TG181.

Dos carreras antes, en Holanda, Warwick sumó los primeros puntos del equipo, y luego otro más al ser sexto en Italia. Seguía Europa, que ese año era una segunda prueba en casa para el equipo inglés.

Warwick esperaba calificar entre los seis primeros, pero lo hizo en un decepcionante 11º puesto, en la sexta fila junto a Giacomelli, el italiano a menos de una décima de Derek.

Los dos remontaron de forma regular y cuando todos los punteros habían realizado sus pit stops, en la vuelta 46 de 76, Warwick era un

sexto relativamente cómodo y Giacomelli rodaba séptimo.

Pero dos coches en los puntos parecían algo poco probable, sobre todo después del susto de Warwick 10 vueltas más tarde, cuando se disparó el extintor del cockpit. No sólo su visión quedó limitada un rato, sino que su muslo derecho y la mano del cambio se le quedaron helados. Perdió mucho terreno frente al Alfa de Andrea de Cesaris, pero cuando Patrick Tambay, cuarto, bloqueó los frenos de su Ferrari en Druids a ocho vueltas del final y se salió de pista,

De Cesaris ascendió a cuarto y los dos Toleman entraron en los puntos.

Acabaron la prueba sin más problemas pero, irónicamente, el mejor momento de Toleman hasta entonces se lo perdió uno de sus grandes valedores, el motorista Brian Hart, que estaba de vacaciones.

También corrieron dos Williams FW08C. Nada de particular, salvo que Jonathan Palmer, disputando una prueba aislada con el tercer coche, acompañó a Keke Rosberg al no clasificarse Jacques Laffite.

**Stewart Williams**



Carrera aislada para Jonathan Palmer, su único GP en 1983; calificó 25º y acabó 16º.

'DESPUÉS DE SU PIT STOP, WARWICK TUVO UN SUSTO CUANDO SE DISPARÓ EL EXTINTOR DEL COCKPIT'

#### BOLA DE CRISTAL

## Nürburgring pone a tono las gomas

Muchas trampas ocultas para los pilotos sin experiencia

Es un error referirse al nuevo Nürburgring como realmente nuevo. El circuito lleva más de 20 años en activo, aunque lo insulso del mismo y su falta de carácter hacen que parezca uno de la última generación diseñada por Tilke. Pero a los pilotos les parece otra cosa, pues el elevado número de baches provoca problemas importantes, especialmente este año, en que hacer un plano causará estragos ahora que los neumáticos han de aguantar todo el GP.

El tramo en bajada hacia la paella Dunlop es un ejemplo clásico. Bajas enchufado a 300 km/h, frenas un pelín demasiado tarde para esta derecha de



Los motores Mercedes fueron frágiles en 2004.

100 km/h y el peralte inclinado hacia el vértice hará sacar humo a la delantera derecha. Lo mismo sucede en la primera curva. Pero eso es sólo la mitad de la historia. Como los 5,1 km están plagados de curvas lentas, la tracción y el agarre lo son todo. Las ruedas traseras serán más críticas que nunca, aunque esta pista castiga relativamente poco las gomas.

Tampoco supone un gran desafío técnico en que los ingenieros dediquen cada minuto del día a pensar en el mejor modo de compensar el paso por curva con la velocidad punta. Exige un buen ritmo pero, desde el punto de vista del piloto, eso es todo. Hay que ser muy fino en el primer sector, porque incluye la complicada sección añadida hace unos años con el fin de... bueno, nadie sabe muy bien de qué. Pero lo que revelará si un coche va bien o no es el segundo sector, con su gran variedad de curvas.

Los motores no deberían sufrir en demasía aquí, pero más vale no insinuárselo a Ilmor-Mercedes: los dos McLaren rompieron el año pasado, igual que el V10 de Räikkönen 12 meses antes.

Pero el mayor estorbo para el Nürburgring se encuentra al otro lado de la valla. El antiguo Nordschleife en todo su esplendor hace que preocuparse por la tracción saliendo de Dunlop sea una mera bagatela.

**Maurice Hamilton**



# #8 Aquí no hay clemencia para los F1

Dos equipos fueron descalificados el año pasado al tratar de resolver problemas que sólo Montreal puede plantear

## Así corrieron

Año	2000 carr.	2000 carr.	2001 carr.	2001 carr.	2002 carr.	2002 carr.	2003 carr.	2003 carr.	2004 carr.	2004 carr.
Michael Schumacher	1	1	1	2	2	1	3	1	6	1
Rubens Barrichello	3	2	5	R	3	3	5	5	7	2
Jenson Button	18	11	20	R	13	15	17	R	2	3
Takuma Sato	-	-	-	-	15	10	-	-	20	R
Fernando Alonso	-	-	21	R	-	-	4	4	5	R
Giancarlo Fisichella	10	3	18	R	6	5	16	R	11	4
Mark Webber	-	-	-	-	21	11	6	7	14	R
Nick Heidfeld	21	R	11	R	7	12	12	R	15	8
Kimi Räikkönen	-	-	7	4	5	4	20	6	8	5
Juan Pablo Montoya	-	-	10	R	1	R	2	3	4	DC
Jacques Villeneuve	6	15	9	R	9	R	14	R	-	-
Felipe Massa	-	-	-	-	12	9	-	-	17	R
David Coulthard	2	7	3	R	8	2	11	R	9	6
Christian Klien	-	-	-	-	-	-	-	-	10	9
Jarno Trulli	7	6	4	11	10	6	8	R	3	R
Ralf Schumacher	12	14	2	1	4	7	1	2	1	DC
Narain Karthikeyan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tiago Monteiro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Christijan Albers	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Patrick Friesacher	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



El esplendor de la basílica gótica de Notre-Dame se refleja en este magnífico altar de madera del siglo XIX. Construida en 1656, esta suntuosa catedral es el templo católico más antiguo de la ciudad.

## Resultados 2004

### Ocho primeros carrera

- 1 Michael Schumacher**  
Ferrari F2004  
1h 28m 24,803s  
(207,165 km/h)
- 2 Rubens Barrichello**  
Ferrari F2004 +5,108s
- 3 Jenson Button**  
BAR-Honda 006 +20,409s
- 4 Giancarlo Fisichella**  
Sauber-Petronas C23  
+1 vuelta
- 5 Kimi Räikkönen**  
McLaren-Mercedes MP4-19  
+1 vuelta
- 6 David Coulthard**  
McLaren-Mercedes MP4-19  
+1 vuelta
- 7 Timo Glock**  
Jordan-Ford EJ14 +2 vueltas
- 8 Nick Heidfeld**  
Jordan-Ford EJ14 +2 vueltas

### Ocho primeros parrilla

- 1 Ralf Schumacher**  
Williams-BMW FW26  
1m 12,275s (217,220 km/h)
- 2 Jenson Button**  
BAR-Honda 006 +0,066s
- 3 Jarno Trulli**  
Renault R24 +0,748s
- 4 Juan Pablo Montoya**  
Williams-BMW FW26 +0,797s
- 5 Fernando Alonso**  
Renault R24 +1,033s
- 6 Michael Schumacher**  
Ferrari F2004 +1,080s
- 7 Rubens Barrichello**  
Ferrari F2004 +1,287s
- 8 Kimi Räikkönen**  
McLaren-Mercedes MP4-19  
+1,320s

### Vuelta rápida

- Rubens Barrichello**  
Ferrari F2004 1m 13,622s  
(213,246 km/h)

### Horarios

- Entrenamientos libres**  
17.00-18.00 viernes 10 junio  
20.00-21.00 viernes 10 junio  
15.00-15.45 sábado 11 junio  
16.15-17.00 sábado 11 junio  
**Calificaciones**  
19.00 sábado 11 de junio  
15.00 domingo 12 de junio  
**Carrera**  
19.00 domingo 12 de junio  
Horarios sujetos a variación

### ¿Quieres ir?

**Información circuito**  
www.grandprix.ca  
Tel.: 001 514 873 2015

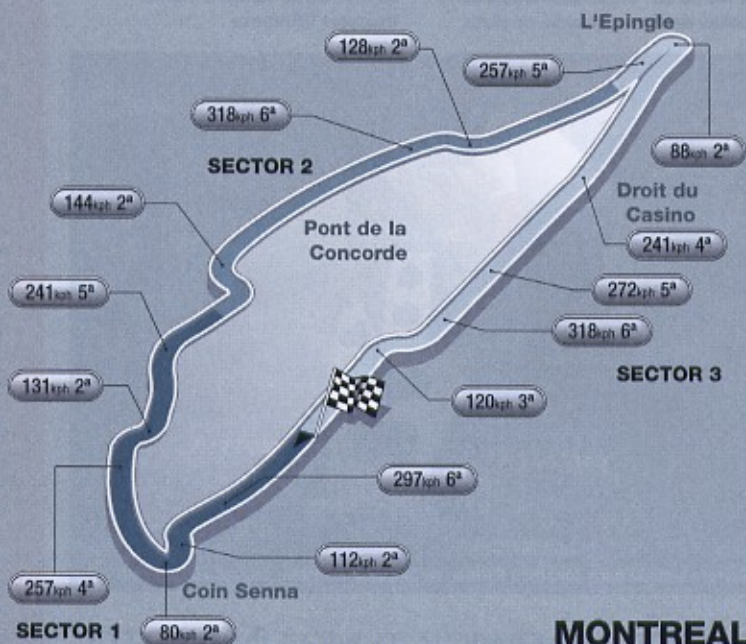
## Según el piloto



**Anthony Davidson**

"La verdad es que Canadá es como Melbourne. No

podría haberse diseñado una pista con más similitudes ni queriendo. Es difícil negociar bien las primeras curvas, y la entrada de la segunda está bacheada. La Curva 4 es delicada: los raíles están muy cerca. La entrada de la Curva 6 está muy bacheada; y hay tantos baches bajo el puente que no puedes ver bien. Los planos de la Curva 8 son muy grandes; si los tomas con demasiada cautela, notas todas las sacudidas. Luego viene la horquilla; se puede frenar tardísimo. Una larga recta, en la que llegamos a unos 320 km/h, y reducimos a tercera para la última chicane, que puede ser peligrosa. Un emplazamiento fantástico, pero no un gran circuito".







Patrick Depailler (Tyrrell, junto a Scheckter) fue segundo tras el surafricano.

#### RINCÓN HISTÓRICO

## Tres triunfos para Wolf en 1977

Una melé de los McLaren dio la victoria a Scheckter en el último GP en Mosport Park

Wolf Racing se destaca más que nada por haber ganado la primera carrera de F1 que disputó con su propio chasis, el WR1 diseñado por Harvey Postlethwaite. El único piloto del equipo, Jody Scheckter, impresionó al paddock al ganar el GP de Argentina de 1977, pero no fue la única carrera que ganó ese año.

Scheckter se anotó su segundo triunfo en Mónaco, y pasó a liderar el campeonato. Por desgracia, el Wolf no era tan fiable como el Ferrari de Niki Lauda y, cuando los equipos llegaron a Mosport Park para el GP de Canadá, Lauda ya era campeón.

No es que eso desanimara a Scheckter, aunque no era Lauda

contra quien tenía que correr. Niki se había ido de Ferrari, pero no hubo mal que por bien no viniera para los aficionados canadienses, ya que el sustituto de Lauda iba a ser Gilles Villeneuve.

Scheckter calificó noveno, pero tras 20 de las 80 vueltas ya era cuarto. Allí se quedó, por detrás del líder Mario Andretti (Lotus) y los McLaren de James Hunt y Jochen Mass, hasta que, en la vuelta 60, Hunt adelantó a Andretti cuando iban a doblar a Mass, y acto seguido los dos McLaren colisionaron. Hunt abandonó, y el incidente permitió a Scheckter superar a Mass. Cuando el Cosworth del Lotus de Andretti expiró a dos vueltas del final,

Scheckter heredó la victoria.

Lo más extraordinario de esa temporada es que hubo ocho vencedores distintos: Andretti ganó cuatro carreras; Scheckter, Lauda y Hunt tres; y Carlos Reutemann, Alan Jones, Jacques Laffite y Gunnar Nilsson una cada uno.

Scheckter ganaría otras tres carreras, todas con un Ferrari el año de su título, 1979. Lo más cerca que Wolf volvió a estar de ganar fue en Hockenheim y Montreal en 1978, cuando Scheckter fue segundo con el WR5/6. Hunt, y luego Keke Rosberg, corrieron para Wolf en 1979, pero no lograron puntuar y el equipo no reapareció para 1980.

**Stewart Williams**

'HUNT ADELANTÓ A ANDRETTI CUANDO IBAN A DOBLAR A MASS, Y LUEGO LOS DOS McLAREN COLISIONARON'



#### BOLA DE CRISTAL

## Los frenos van a sufrir de lo lindo

**Montreal es mortal para los frenos; y para los motores**

No mentar los frenos. No a Williams o Toyota, al menos. En el Circuit Gilles Villeneuve, parar es tan importante como ir deprisa. Cinco veces por vuelta se exige a los frenos que pasen en el acto a 1.000° y reduzcan la marcha del coche de 300 km/h a prácticamente nada en unos 120 metros.

Es una perspectiva abrumadora y, en teoría, los frenos pueden arreglárselas, pero sólo si se toma cada curva aisladamente. Si se desparpaman por los 4,3 km del trazado, el importantísimo período de recuperación apenas es suficiente. Así que los conductos de freno reciben más atención de lo normal;



Los Williams fueron descalificados en 2004.

o no la suficiente, como en el caso de Williams y Toyota el año pasado, cuando fueron apartados de los puntos por no respetar las dimensiones. Los equipos adquirieron una valiosa experiencia en el calor de Bahrein, pero Montreal, incluso con temperaturas mucho más frías, sigue siendo el más exigente de la temporada.

Esto de frenar a tope cada pocos segundos y luego acelerar a fondo también causa problemas para los neumáticos. Una preocupación aún más importante este año, claro.

El tiempo de rodaje el viernes será crucial. Nadie querrá estampar su coche contra los muros que delimitan el trazado; la pérdida de tiempo en pista se hará notar si el índice de desgaste de las gomas no se mide como es debido y las traseras no pueden hacer frente a la constante exigencia de tracción y agarre.

Los motores también irán apurados. Montreal no sólo exige la tercera velocidad punta más alta del calendario, sino también la tercera más lenta. Por tanto, la gama de rendimiento es primordial: hace falta mucho par a bajo régimen y girar en la zona roja durante el 55% de la vuelta (el tramo más largo a fondo dura 13s). Mucho esfuerzo para los V10 en el circuito más rápido después de Monza. Se mire como se mire, Montreal es duro técnicamente.

**Maurice Hamilton**



# #9 La historia es un gran aliciente

La incómoda mezcla de óvalo e infield en Indy es frustrante, y ese tramo a todo gas puede castigar los motores

## Así corrieron

Año	2000 parr.	2000 carr.	2001 parr.	2001 carr.	2002 parr.	2002 carr.	2003 parr.	2003 carr.	2004 parr.	2004 carr.
Michael Schumacher	1	1	1	2	1	2	7	1	2	1
Rubens Barrichello	4	2	5	15	2	1	2	R	1	2
Jenson Button	6	R	10	9	14	8	11	R	4	R
Takuma Sato	-	-	-	-	15	11	-	-	3	3
Fernando Alonso	-	-	17	R	-	-	6	R	9	R
Giancarlo Fisichella	15	R	12	8	9	7	17	7	14	9
Mark Webber	-	-	-	-	18	R	14	R	10	R
Nick Heidfeld	16	9	6	6	10	9	13	5	16	R
Kimi Räikkönen	-	-	11	R	6	R	1	2	7	6
Juan Pablo Montoya	-	-	3	R	4	4	4	6	5	R
Jacques Villeneuve	8	4	18	R	7	6	12	R	-	-
Felipe Massa	-	-	-	-	-	-	-	-	15	R
David Coulthard	2	5	7	3	3	3	8	R	12	7
Christian Klien	-	-	-	-	-	-	-	-	13	R
Jarno Trulli	5	R	8	4	8	5	10	4	20	4
Ralf Schumacher	10	R	2	R	5	16	5	R	6	R
Narain Karthikeyan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tiago Monteiro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Christijan Albers	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Patrick Friesacher	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



Después de Indy, hay que visitar Chicago, una ciudad tan famosa por sus esculturas públicas como por sus rascacielos. La Cloud Gate (arriba), obra de Anish Kapoor, es la última atracción.

## Resultados 2004

### Ocho primeros carrera

- 1 Michael Schumacher**  
Ferrari F2004  
1h 40m 29,914s  
(182,698 km/h)
- 2 Rubens Barrichello**  
Ferrari F2004 +2,950s
- 3 Takuma Sato**  
BAR-Honda 006 +22,036s
- 4 Jarno Trulli**  
Renault R24 +34,544s
- 5 Olivier Panis**  
Toyota TF104 +37,534s
- 6 Kimi Räikkönen**  
McLaren-Mercedes MP4-19  
+1 vuelta
- 7 David Coulthard**  
McLaren-Mercedes MP4-19  
+1 vuelta
- 8 Zsolt Baumgartner**  
Minardi-Cosworth PSD4  
+3 vueltas

### Ocho primeros parrilla

- 1 Rubens Barrichello**  
Ferrari F2004 1m 10,223s  
(214,903 km/h)
- 2 Michael Schumacher**  
Ferrari F2004 +0,177s
- 3 Takuma Sato**  
BAR-Honda 006 +0,378s
- 4 Jenson Button**  
BAR-Honda 006 +0,597s
- 5 Juan Pablo Montoya**  
Williams-BMW FW26 +0,836s
- 6 Ralf Schumacher**  
Williams-BMW FW26 +0,883s
- 7 Kimi Räikkönen**  
McLaren-Mercedes MP4-19  
+0,914s
- 8 Olivier Panis**  
Toyota TF104 +0,944s

### Vuelta rápida

- Rubens Barrichello**  
Ferrari F2004 1m 10,399s  
(214,366 km/h)

### Horarios

- Entrenamientos libres**  
18.00-19.00 viernes 17 junio  
21.00-22.00 viernes 17 junio  
16.00-16.45 sábado 18 junio  
17.15-18.00 sábado 18 junio
- Calificaciones**  
20.00 sábado 18 de junio  
16.00 domingo 19 de junio
- Carrera**  
20.00 domingo 19 de junio  
Horarios sujetos a variación

### ¿Quieres ir?

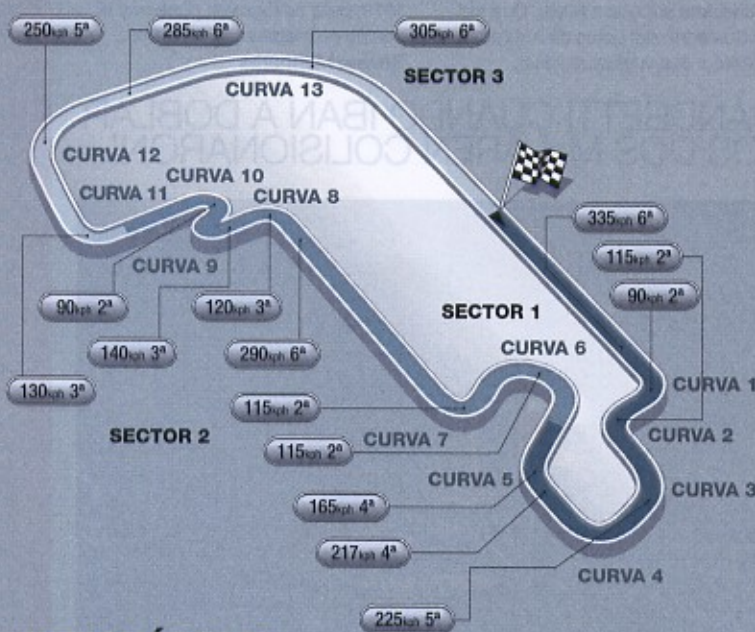
**Información circuito**  
[www.usgpindy.com](http://www.usgpindy.com)  
Tel.: 001 514 350 0000

## Según el piloto



**Anthony Davidson**  
"Gracias al nombre e historia del circuito hay un

buen ambiente, pero el trazado mismo... Lo mejor es el óvalo, porque es de locos hacer eso en un coche, ir totalmente a fondo durante más de 20s, desde la Curva 11 hasta la 1. El circuito no tiene baches, es plano y anodino; aburrido, vaya. De hecho, no hay una sola curva que satisficiera mínimamente. A los americanos no puede hacerles buena impresión observar un F1 aquí, porque no los ven donde lucen más. La pista no saca partido a las cualidades de un F1 ni hace que los coches tengan buena pinta. Las instalaciones son buenas y pilotar en un circuito con tanta historia es una agradable sensación, pero eso es todo".



## INDIANÁPOLIS

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





Michael estaba exultante: Indy no fue ningún regalo, pero amplió su liderato en el campeonato.

#### RINCÓN HISTÓRICO

## Momento crucial en Indy 2003

Y cuando se abrieron los cielos, la suerte quedó echada para Michelin y Bridgestone

El GP de EE UU de 2003 fue muy fuerte. Había demasiado en juego para que no fuera sino una maravilla de carrera, y eso fue hasta que se interpuso el tiempo.

El campeonato del mundo de pilotos se había sentenciado seis veces en EE UU, y esa era una de las muchas combinaciones posibles en Indy en 2003. Michael Schumacher podía romper el desempate a cinco títulos con Juan Manuel Fangio, pero tenía que sumar siete puntos más que Montoya (Williams) y tres más que Räikkönen (McLaren). Ni Juan Pablo ni Kimi podían hacerse con el título en esta penúltima prueba de la temporada, pero Montoya podía convertirse en el gran favorito si

ganaba y Schumacher no puntuaba.

Räikkönen marcó una pole sensacional, y con Montoya cuarto y Schumi sólo séptimo, el de Ferrari estaba presionado, sobre todo porque se pensaba que el trazado mixto óvalo/rutero se adaptaba mucho mejor a los Michelin que a sus Bridgestone.

Aunque Michael subió a cuarto en la salida, mientras Montoya caía a séptimo, Räikkönen se colocó primero y pareció aún más favorito cuando empezó a llover. En condiciones de semimojado, los Bridgestone de Schumi no iban nada bien, pero sí bajo lluvia torrencial.

Eso, y una combinación de cambios de neumáticos rápidos y

astutos debidos a las condiciones variables, permitieron a Michael llegar a la cabeza en la vuelta 38. Para entonces, Montoya ya había perdido sus opciones. Tratando de superar a Barrichello por el cuarto puesto al principio, embistió al Ferrari; aunque pudo continuar, Rubens no. Una penalización de drive-through hizo que su botín fuera un insuficiente sexto lugar.

Schumacher ya no se veía amenazado, aunque Heinz-Harald Frentzen fue líder en la vuelta 49 —la primera vez que un Sauber encabezaba un gran premio— antes de parar a montar ruedas de seco.

Parecía que Schumacher iba a ceñirse la corona sin necesidad de viajar a Japón, hasta que Räikkönen consiguió superar a Frentzen y acabó segundo. Michael aumentó su ventaja de tres a nueve puntos y se puso literalmente a un paso del título.

Además, Ferrari volvió a la cabeza entre los constructores, por delante de Williams, pero el mayor salto lo efectuó Sauber. Sumó más puntos en esta carrera —10, gracias al tercero de Frentzen y el quinto de Nick Heidfeld— que en toda la temporada y, aún más importante, pasó del noveno al quinto lugar en el campeonato de constructores.

Stewart Williams



Si pestañeas, te lo vas a perder: Sauber lideró un GP, pero sólo durante una vuelta.

'RÄIKKÖNEN MARCÓ UNA POLE SENSACIONAL. CON SCHUMI SÉPTIMO, EL DE FERRARI ESTABA PRESIONADO'

#### BOLA DE CRISTAL

## Es Mickey Mouse y monumental

Las curvas más rápida y más lenta hacen muy raro Indy

Lo irónico del sagrado Indianapolis Motor Speedway es que este óvalo, tan impregnado de velocidad pasmosa, brinde a la F1 algunas de las curvas más absurdas y lentas del calendario.

De la Curva 11 a la 1, el circuito de gran premio es Indianápolis puro, un maravilloso tramo peraltado, en que los coches aceleran desde 130 km/h a la salida del infield, a fondo por la Curva 13 (la famosa Curva 1 del óvalo al revés) y siguen con el gas aplastado durante 22 segundos para superar los 350 km/h en la impresionante recta principal. Luego viene una ancha y tentadora zona de



En 2004, Schumi pasó a Rubens por rebufo.

frenada para la Curva 1, y a partir de aquí se pierde la gloria de Indy, con los pilotos esquivando aparcamientos y recorridos de golf en el infield.

Para ser justos, la primera parte no está tan mal. Es el último bucle del segundo sector lo que hace que el deprimente complejo Luffield/Brooklands de Silverstone parezca Eau Rouge. La Curva 10 es una broma que debe de hacer que los espíritus de Indianápolis, que residen en el cercano y precioso museo, se partan el pecho.

Cómo no, los neumáticos serán la principal preocupación. En contra de lo que cabría pensar, la carga sobre las gomas no es excesiva, a pesar de velocidades superiores a los 300 km/h por la Curva 13. El año pasado, la degradación fue baja. Puede que esto cambie, dado que ahora los neumáticos han de aguantar toda la distancia de carrera, pero su rendimiento no se considera un gran problema.

Los motores son otro tema. Lidar con el aumento de calor durante ese largo tramo gas a fondo puede ser un problema. En teoría, debería ser el inicio del ciclo de un motor nuevo, para Indy y Francia, pero, por lo sucedido en las primeras carreras, uno o dos equipos cruzarán los dedos. Esto sí que es Indianápolis puro...

Maurice Hamilton



Querido Giancarlo:

Bueno, todo esto ha sido un desastre de tomo y lomo, ¿verdad? Ahí estás, surfeando sobre una ola de confianza hacia esa impecable victoria en Melbourne, y al momento, parece, te estampas contra el muro en Imola porque alguna pieza ignota de las entrañas de tu R25 pasa a mejor vida mientras tratas de superar a Heidfeld.

Y supongo que el hecho de que tu compañero, Alonso, volviera a salir en primera plana -¡y olé!- al mantener a raya a la Amenaza Roja hasta el banderazo, supuso escaso consuelo desde tu atalaya al borde de esa inhóspita puzolana.

De modo que ahora el auténtico interrogante se ciernen sobre cómo piensas salir de esta ciénaga de decepción. Vale, supongo que no fue culpa tuya que el V10 franchute expirara en Bahrein pero, pensándolo bien, podrías haber manejado esa escaramuza con Mark Webber en Malasia un pelín más táctica y provechosamente. Por lo visto, crees que te cerró; bueno, existe igual número de observadores impar-

ciales que piensan que te pasaste tres pueblos y sencillamente te lo llevaste por delante. Fuera como fuese, pudiera haber sido mejor concederle el beneficio de la duda y darle la estocada más tarde, aunque a juzgar por el modo en que tus tiempos por vuelta empezaron a caer antes de la susodicha carambola, algo se estaba cocinando ya en las entrañas de tu bólido.

Gran coche, gran inicio de 2005 -¿eh, Fisi?- pero eso parece haber sido todo; tres victorias seguidas para Alonso, tres ceros para ti.

De todos modos, desde tu punto de vista al menos, estas cuatro victorias en las cuatro primeras carreras de 2005 para Renault deben de ser un poco como hacerte pipí encima si llevas pantalones azul oscuro: te da una agradable sensación de calorcito sin que nadie sospeche que tenga algo que ver contigo.



Terriblemente frustrante cuando sabes que tú también posees el talento para ganar, pero la F1 es un oficio de una volubilidad tan desconcertante que uno nunca está muy seguro de cuándo un coche de éxito va a pasar de la cresta competitiva de la ola a asumir el papel de segundón. Claro que eso es poco probable en el caso del elegante Renault R25, pero nunca se sabe.

Hablando de coches que parecen haberse caído por el acantilado, no puedo menos que preguntarme qué debes de pensar de los asuntos en Sauber, donde el campeón de 1997, Frère Jacques, se complicó de mala manera en las primeras carreras, antes de dar con el número correcto del departamento de reglajes y acabar así sexto en Imola. Tu velocidad con el *Hinwilwa-gen* la pasada temporada te valió la posibilidad de volver a empuñar el volante de uno de los bólidos de Flavio, pero sencillamente no acabo de entender lo que se cuece en el equipo alpino.

Tienen un túnel de viento lo bastante grande como para satisfacer las necesidades aerodinámicas de cualquier iluminado al que no seduzca diseñar relojes de cuco, y sin embargo sólo cuentan con los recursos suficientes para hacerlo funcionar durante ocho horas diarias. Y para colmo, ahora se han quedado sin el contrato motorista cliente con Ferrari que va a heredar el capo de Red Bull (será por el color). Mientras, los de BMW piensan en mudarse de Múnich a las colinas suizas para levantar una guarida secreta para su propio equipo de F1, dejando plantado de paso a su actual socio, sir Frank. Creo que coincidirás conmigo en que todo esto es muy preocupante y confuso, pero vamos, habrá que dar crédito a los suizos (de ahí lo de Credit Suisse), ¿no?

Cómo no, dejando de lado todo eso, quisiéramos creer que todavía no es demasiado tarde para entonar *arrivederci Roma* a tus aspiraciones al título mundial. Tu actuación en las antípodas demostró que posees la determinación de acero para cumplir con el trabajo, y lo cierto es que no se te puede echar la culpa de todos los imponderables que te acontecen. ¿O es que la verdad es que ese español de Oviedo es demasiado 'trem-pado' para ti en estas circunstancias concretas?

A menos que cortes el problema de raíz con una victoria o dos bien pronto, podrías encontrarte con que te has convertido en un hombre del ayer antes que llegue el día de mañana.

Pero ya sabes lo que dicen; la gente con arrestos se crece ante las adversidades.

Te saluda cordialmente,

Mr Paddock

**'No fue culpa tuya que el V10 franchute expirara en Bahrein, pero podrías haber manejado ese roce con Webber más tácticamente'**