

F1 RACING

F1

RACING

MARZO 2003 - Nº49 - 4,5 €

FERNANDO ALONSO
**EL FUTURO
ES SUYO**

ADEMÁS
32 FIGURAS
ELIGEN LOS...

99

PERSONAJES
CLAVE DE LA
HISTORIA
DE LA F1

DOSSIER PREVIO DEL AÑO

TEMPORADA

2003

- Todos los pilotos
- Todos los equipos
- Todos los coches
- Todos los fichajes
- Todos los cambios de reglamentación

100%
FORMULA 1

elf

MICHELIN



OXO
publicaciones

Turismo de invierno



Ya se ha convertido en una costumbre, el circuito de Cataluña convoca cada invierno a casi todos los equipos de Fórmula 1 para realizar las últimas pruebas antes del primer gran premio de la temporada.

Las escuderías es frenética y el paddock se parece más al escenario del día de carrera que no al propio de unos test invernales.

Las escuderías se instalan con todas las de la ley, incluso con mayor despliegue de medios.

Por ejemplo, Renault desplaza cinco camiones que adosa a su box, más otros dos para la carpa donde mecánicos e ingenieros reponen fuerzas y luego ceden a los invitados de la escudería.

Si acceder a un box resulta complicado, ahora es casi físicamente imposible. Estos días la pista de Montmeló ha registrado infinidad de visitas en la zona 'caliente', es decir boxes, paddock, instalaciones de control, tribunas... Son invitados de diferentes patrocinadores que aprovechan estas sesiones para acercarse con mayor comodidad a un mundo absolutamente nuevo y sugerente para ellos.

Resulta curioso observar a estos turistas de la competición fotografiando los camiones, las ruedas, incluso a los periodistas. Es chocante pero alentador, porque significa que la F1 sigue más viva que nunca, gusta y atrae, a pesar de la desaparición de equipos y de la hegemonía de Ferrari.

Por cierto, Michael Schumacher continúa machacando a los rivales. En Barcelona volvió a marcar un récord oficioso por delante de los McLaren, Renault y Williams.

La invasión de Montmeló, donde Williams presentó a todo el mundo su nuevo monoplaça, se ha extendido a Barcelona, ciudad elegida por BAR-Honda para mostrar su nuevo coche en el corazón de Montjuïc, el viejo y querido parque.

Xavier Guillén Elena

nuestras firmas

> Nigel Mansell

Nuestro tradicional dossier previo de la temporada marca el inicio de un nuevo año de carreras de F1. En esta ocasión, contamos con la colaboración del ex campeón del mundo Nigel Mansell como guía de excepción. A partir de la página 38, Nigel desgana su peculiar análisis de las posibilidades de todos los equipos y pilotos.



> Alan Henry

Tras más de 30 años como reportero de F1, tiempo durante el cual se ha convertido en uno de los mejores especialistas del mundillo, Alan (en la foto, con Antonio Pizzonia en un Jaguar D-Type) se incorpora finalmente a F1 Racing. A partir de ahora será una presencia habitual en nuestras páginas. Valdrá la pena, ya verán.



> John Leach

John recopiló datos para el primer artículo de F1 Racing sobre un monoplaça histórico en estudio en mayo de 2001. Tres meses antes se publicó su primer *El día en que...* Durante estos dos años, ha aunado sus conocimientos históricos con una amena prosa para ofrecernos un montón de buenas historias. Véanse páginas 86 y 92.



> Stéphane Samson

Schumi de vuelta al trabajo. Un buen tema para un artículo antes de que arranque el campeonato (página 60). Pero como Michael es buen amigo de Stéphane, quiso darle a nuestro hombre algo inesperado para condimentar su reportaje. Dicho y hecho. En su primerísima vuelta, se salió de la pista. Gracias, Michael.



Administración y redacción
Mestre Nicolau 23, entlo.
08021 Barcelona
teléfono
93 241 81 00
fax 93 414 45 34
e-mail
f1racing@ixo.es

Delegación comercial Madrid
Moreto 5, bajos
28012 Madrid
teléfono
91 360 12 72
fax 91 360 12 73

gerente
C. Bonicel
editor y director
Franc Machado

redacción
Xavier Guillén
Valenti Fradera
Javier Moncayo
colaboradores
Javier del Arco
Joan Villadelprat
Xavier Pérez
fotografía
Alan Richaud
Darren Heath
LAT, Allsport

jefe de producción
Guillermo Escudero
maquetación
Montserrat Planas

fotomecánica
Joan Aguiló
Jéssica Cabana
Carolina Rodríguez

director comercial
François Perez
secretaria comercial
Lourdes Lozano
publicidad.f1racing@ixo.es

editor in chief
Matt Bishop
executive editor
Anthony Rowlinson
associate editor
Stéphane Samson
managing editor
Stewart Williams
grand prix editor
Tom Clarkson
features editor
Stuart Coding
sub-editor
Suzanne Arnold
consultant editor
Peter Windsor

editor at large
Alan Henry
technical editor
Steve Matchett
secretary
Emily Kearns

art editor
Liz Wallace
senior designer
Alison Lane
picture editor
Eddie Judd

publisher
Karl Penn
international commercial manager
James Watson
commercial manager
Matthew Warren

advertisement manager
Jonathan Haines
senior sales executive
Martin Cragg
publishing manager
Robin Shute
publishing assistant
Helen Watkins
production controller
Lara Piercy
design director
Paul Harpin
sales director
John Chambers
managing director
Peter Foubister
chairman
Tony Schulp

F1 Racing es una marca comercial de Haymarket Magazines Ltd. utilizada bajo licencia por Ixo Publishing en francés y español.

F1 Racing se publica cada mes en Alemania, Argentina, Australia, Brasil, China, EE UU, España, Finlandia, Francia, Gran Bretaña, Grecia, Holanda, Hong Kong, India, Indonesia, Italia, Japón, República Checa, Suecia, Sudafrica y Turquía por Haymarket Autosport Publications Ltd., una división de:

Haymarket Magazines Ltd.
director editorial
Neil Nichols
director financiero
Brian Freeman
presidente Eric Verdon-Roe

Depósito Legal: B-4893-1999
Precio para Península: 4,50 €
Precio para Islas Canarias, Ceuta y Melilla: 4,65 €

PRINTED IN SPAIN
impresión Gesa-Fotografik
distribución España

La reproducción total o parcial de textos, fotos o ilustraciones sin permiso por escrito del editor está prohibida.

Aunque el contenido de F1 Racing se revisa con esmero, ni el editor ni el impresor pueden aceptar responsabilidad por errores u omisiones.

Ixo Publishing Ibérica, S.L. no se hace responsable de las opiniones vertidas por sus colaboradores y/o lectores, así como del contenido del material redaccional y gráfico por ellos remitido, física o telemáticamente, aquí reproducido.

19/03/2003
© Haymarket Magazines Ltd. 2002.
Publicado 12 veces por año.

Contenido

Marzo 2003



Fotografía Portada
Alain Richaud
Fotografías Contenido
Ben Wright; Clive Mason/
Allsport; Alex Puczyński;
Philippe Martelli; Alain
Richaud; Darren Heath
**Agradecimiento
especial a**
Robert Allan; Si Alton, Gary
Anderson; Gina Barnes;
Nicole Boarne; Pat Behar;
Alain Bernardet; Sarah
Bourke; Agnes Carlier;
Paul Chadderton; Liam
Clogger; Luca Colajanni;
Pippa Copeman-Hill;
Nicki Dance; Stuart Dibble;
Becky Edwards; Suzanne
Eyre; Mark Gallagher; Holly
Gordon; Phil Hale; Olivier
Hersart; Christopher
Hughes; Naoki Ito; Lucy
James-Green; Samantha
John; Christina Judd;
Sabine Kehm; Ellen Kolby;
Thibault Larue; Joshua
Laycock; Niamh Lyon;
Ruth Mathewson; Sandra
Meleiro; Damià Mor; Ann
North; Tracy Novak; Fiona
Pargeter; Jane Paris;
Hayley Pattison; Silvia
Pini; Barbara Premoli;
Regine Rettnair; David
Richards; Albert
Riudebás; David Sándor;
Philippe Séclier; Maria
Solá; Nav Sidhu; Jane
Stewart; Rebecca
Strickland; Helen
Temple; Hartmut
Tesseraux; Desmond
Tumulty; Christelle Vrai;
Chris Willows; Jane
Willsher; Richard
Woods; Bob Wright

PRÓXIMO NÚMERO
El próximo número de
F1 Racing saldrá a la
venta el día 20 de marzo.

> Secciones

6 Parade

Imágenes artísticas de la pretemporada

12 Joan Villadelprat

Las repercusiones de las nuevas normas

14 Javier del Arco

Los 99 personajes más importantes de la F1

16 Pitpass

Al habla con Max Mosley y todas las noticias

22 Correo

Opiniones y consultas de nuestros lectores

94 Previo GP de Australia

¿Quién ganará en las antipodas? Emoción

96 De compras

Ya está aquí el video resumen oficial de 2002

98 Bandera negra: Ecclestone

'Mr. Paddock' le da un repaso al Tío Bernie

> Artículos

EN PORTADA

24 Recta final de la pretemporada

La hora de la verdad está próxima. Los tests invernales tocan a su fin. Así están las cosas.

EN PORTADA

32 Fernando Alonso

Tras un año como probador, en la sombra, el asturiano está listo para el despegue. Allá va.

EN PORTADA

38 Dossier previo 2003

Con Nigel Mansell como ciccone, repasamos las esperanzas y posibilidades de los equipos.

EN PORTADA

54 Quién va adónde

Los nuevos fichajes; los ascensos; los cambios de equipo; los despidos. Todo está aquí.

58 ¿Qué es el HANS?

Se supone que ha de salvar vidas, pero no a todos los pilotos les gusta. Descubrámoslo.

60 Pegados a Schumi

¡Exclusiva! F1 Racing acompaña a Schumi en su primer día de vuelta al trabajo. Qué golpe.

66 A por Schumi

Cinco pilotos podrían vencer a Michael este año. Analizamos sus puntos fuertes y débiles.

72 Prost: un año después

La quiebra de Prost Grand Prix trastornó las vidas de 200 personas. ¿Cómo les va ahora?

EN PORTADA

74 Los más importantes de la F1

¡Exclusiva mundial! 32 expertos eligen los 99 personajes más importantes de la historia.

86 Lotus 18

Veinte años después de la muerte de Colin Chapman, evocamos su primer F1 ganador.

92 La apoteosis de Fittipaldi

El día en que Emerson fue segundo en su GP de casa... al volante del coche de su hermano.



32

Fernando Alonso a por todas

Lo que la afición española anhelaba ya es realidad: un español, Fernando Alonso, va a ser piloto titular en el cuarto mejor equipo de F1, Renault.



>74

32 estrellas de la F1 nombran a los 99 personajes que 'importan'.

>66

Hay cinco pilotos que pueden con Schumi. Veamos sus posibilidades.

Los
99
personajes
más
importantes
en la historia
de la F1



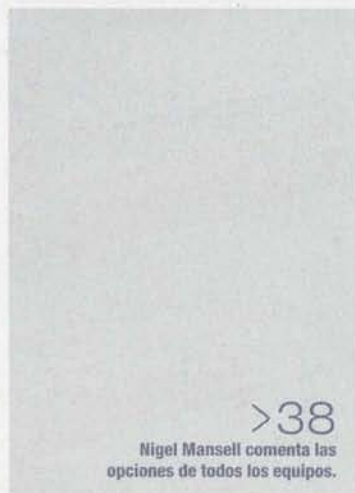
>24

Pretemporada: la preparación de los equipos, en la recta final.



>60

Entre bastidores: el primer día de trabajo de Schumi en 2003.



>38

Nigel Mansell comenta las opciones de todos los equipos.



>86

El legendario Lotus 18, tal y como lo pilotó Stirling Moss.



'Pizzonia' Móvil

Mañana, Antonio Pizzonia tendrá ocasión de pilotar el nuevo Jaguar R4. De momento, surcando la húmeda recta principal del Circuit con el R3, sólo puede soñar.

Circuito: Circuit de Catalunya, España

Hora/fecha: 9.32 h, martes 21 de enero

Fotógrafo: Darren Heath, Canon EOS 1V,
lente de 35 mm, película Fujii Velvia, 1/30 a F16

parade especial

OBJETIVO PRETEMPORADA



 **Circuit de Catalunya**



¿Frío yo?

Puede que España disfrute de uno de los inviernos más benignos de toda Europa, pero, a esta hora de la mañana y en enero, el ambiente no es cálido precisamente.

Circuito: Circuit de Catalunya, España

Hora/fecha: 9.05 h, miércoles 15 de enero

Fotógrafo: Steven Tee/LAT, Canon EOS 1V, lente de 35 mm, película Fuji Velvia, 1/60 a F16





Amanecer rojo

Apenas unos días después de que David Coulthard rompa el récord 'oficioso' del Circuit, Ferrari vuelve a Montmeló para reafirmar su superioridad. A ver cómo caen los tiempos...

Circuito: Circuit de Catalunya, España

Hora/fecha: 9.20 h, martes 21 de enero

Fotógrafo: Darren Heath, Canon EOS 1V,

lente de 35 mm, película Fuji Velvia, 1/1000 a F4

parade especial

OBJETIVO PRETEMPORADA





Joan Villadelprat

El campeonato que está a punto de empezar va a estar marcado por la entrada en vigor de nuevas normas.

Los nuevos cambios introducidos en los reglamentos de la Fórmula 1 son muy positivos. Lo más importante y esencial es que se han comenzado a mover los hilos buscando un ahorro claro de dinero en el gasto de los equipos. Algo que se debería haber hecho antes y que llega tarde, pero bienvenido sea. Es un paso adelante, no creo que sea el único, pero poco a poco vamos progresando. Analizando las diferentes novedades que nos presenta el 2003 vemos la nueva situación en que queda la telemetría. Seguirá existiendo pero solo en el sentido de recoger datos, ver lo que le

Las decisiones fraguadas durante este invierno han supuesto un balón de oxígeno para varios equipos, entre ellos Minardi (abajo).

pasa al motor y al coche, pero no se podrán hacer modificaciones de ningún parámetro, como ocurría en el pasado. Por otro lado, las conversaciones de radio entre piloto y equipo podrán ser escuchadas por la FIA y tendrá la opción de 'abrir las' a la transmisión televisiva si lo cree oportuno. Esto será muy interesante para la audiencia televisiva y para los espectadores que podrán disfrutar de una fuente de información de primer nivel, como ocurre en la CART.

El tema de los puntos es muy interesante, habrán varios campeonatos, varias luchas, dentro de una misma carrera, con al menos ocho pilotos con ganas de coger puntos.

Otro punto esperanzador es la posibilidad de entrenar los viernes por la mañana, aunque yo propuse en su día un límite de kilómetros a lo largo del año para todos los equipos a realizar a conveniencia de cada uno. De todas maneras es una buena medida que permitirá mejorar la puesta a punto de los coches para las carreras.

Otro aspecto interesante es la posibilidad de utilizar el coche de reserva o 'T-car' si se produce algún problema serio en el monoplaza principal, algo que se había prohibido pero que finalmente se ha modificado.

Una de las cosas importantes vendrá adelante y será fundamental, la duración en el tiempo de los motores. En un equipo que no es oficial el presupuesto en motores y pilotos representa



la mayor parte del gasto. A partir del año que viene los motores deberán aguantar todo un gran premio en un futuro se habla de hasta seis carreras. Todos están de acuerdo en que los constructores proporcionen motores a dos equipos, a un precio razonable. Si eso se hubiera aprobado tiempo atrás ni Arrows ni Prost hubieran desaparecido. Esta modificación ayudará a ahorrar mucho dinero. El año pasado cada equipo utilizaba siete motores entre los dos pilotos, a lo largo de todo un fin de semana, cuando esta normativa entró en vigor, sólo serán dos unidades, el ahorro de dinero es impresionante, enorme. Los equipos pequeños y medianos han aplaudido las nuevas medidas, y la FIA, de la FIA, que ha apostado por decisiones claras, contundentes y a mi modo de ver justas.

Otro tema que ayudará será la elección de un alternador trasero tipo, en el que se podrán realizar muchas modificaciones. El mismo camino seguirán los equipos de frenos. A mediados de 2003 se concretarán ya algunas de las nuevas normas, otras ya las veremos en aplicación en la primera carrera, cómo es el caso de la supresión del arranque automático o 'launch control' algo que es de aplaudir, porque ahora el piloto solo debía darle a un botón y el coche hacía el resto.

Los corredores ya están entrenando en las pruebas invernales las arrancadas y esto añadirá un valor añadido a las salidas de las carreras, uno de los momentos más emocionantes de la F1. Para más adelante se simplificará el cambio automático y esto para muchos será destacable, porque se vuelve a los orígenes y el piloto cobra más importancia. También supondrá un ahorro porque permitirá liberar a un buen grupo de ingenieros y muchas horas de pruebas que quedaban hipotecados por los sistemas de control.

Los grandes equipos han reaccionado de diferentes maneras, pero en el fondo han tenido poco que decir porque la FIA ha tomado las decisiones valientemente, con la idea de reducir costes y todos han tenido que aceptarlo. Cuando estás delante, nadie quiere cambiar las cosas y resultaba imposible llegar a un acuerdo entre todos. Era imposible encontrar un punto en común, así que la FIA siguiendo su criterio de alguna manera provocó una explosión dentro de los constructores que se han tenido que sentar en la misma mesa y negociar las distintas proposiciones. Algunas, como ya comenté en su día eran desproporcionadas, pero lo que se buscaba era juntarlos a todos definitivamente para cambiar la situación. Ha sido una táctica muy buena por parte de Max Mosley. He visto los presupuestos de un equipo continúan disparados. En fábrica, una escudería dispone de 400 operarios más otros 300 de la empresa que proporciona los motores. Son del orden de 700 a 800 personas para un equipo de Fórmula 1, un gasto insoportable. No hay economía que lo aguante. Estoy muy de acuerdo con los cambios, pero más que en el redactado final, en el espíritu por tomar decisiones para contener la escalada de derroche que lleva años sin límite. ①

'Los equipos pequeños y medianos han aplaudido las nuevas medidas de la FIA para reducir los costes de la Fórmula 1'



Javier del Arco

Este mes citamos los 99 personajes más importantes de la historia de la F1. La dificultad estriba en ordenarlos.

Debo agradecer a *F1 Racing*, edición española, la deferencia que tuvo para conmigo, al ofrecerme la posibilidad de sumar mis votos a los de los 32 distinguidos votantes que debían decidir quiénes han sido los 99 personajes más importantes en la historia de la F1.

El resultado de la votación aparece en las páginas 74-85 del presente número de la revista. Y me parece fascinante.

Pero si buscamos entre los miembros del Jurado de 32 especialistas, solamente encontraremos a un español: Marc Gené, 28 años, piloto de pruebas de Williams en la actualidad.

Alfred Neubauer
cronometra a pie de
pista el Mercedes
W196 de Fangio.
¿Cómo valorar en el
contexto histórico la
importancia de
Rudolf Uhlenhaut,
diseñador del coche?

La razón es muy simple: cuando me lo plantearon, expresé mis serias dudas para confeccionar una lista de 25 nombres ordenados según su importancia. Y al cabo de unos días de intentarlo, me rendí y les comuniqué mi decisión: podía hacer una lista de 25 personajes –o de 50 si preciso fuere– pero, al margen del primero, me sentía absolutamente incapaz de poner en orden a los otros 24.

La clave del problema residía en el significado del término ‘importante’, el cual puede ser muy dispar según quién lo interprete. Decidir si colocamos 13º a Keith Duckworth –que es donde está finalmente ubicado– o bien lo ponemos 7º o 22º, conlleva tantos factores a sopesar, que me desbordaban. Y eso que por mi edad, 56 años, me encuentro en un punto privilegiado para haber seguido el desarrollo de la F1 desde 1958-59 y, por extensión, desde su confirmación como Campeonato del Mundo en 1950.

No es la primera vez que se me plantea el problema. Hace unos tres años, dos editores de fascículos me pidieron sendas listas de los



50 monoplazas de F1 y de los 50 ‘coches de carreras más famosos de la historia y, en ambos casos, procedigales; del 11 al 40, los que ‘tenían que estar’, y del 40 a 60, los que ‘podían ir’. Pero sin orden predeterminado: cada uno en su grupo y que ellos pusieran el orden final que les pareciera, ... el cual, a la hora de la verdad, podía venir determinado por el color rojo o verde oscuro de su carrocería o por la proximidad en el tiempo: un McLaren MP4/12 contemporáneo o un Lancia D50 de 1954.

Este último factor, la proximidad en el tiempo, es uno de los grandes distorsionadores de estadísticas, rankings de todos los tiempos y, a mi juicio, también lo hace con el presente trabajo sobre la F1. Tanto más consideramos que hay un límite inferior impuesto –1950– que elimina de raíz a numerosos candidatos previos a los primeros lugares.

Otro factor a tener en cuenta son los ‘colectivos’. John Barnard diseñó los primeros McLaren MP4 por las numerosas innovaciones aportadas bien se merece figurar en 21º lugar de la lista. Pero ¿quién diseñó los Mercedes-Benz W196, dotados, entre otras soluciones, de inyección de combustible y mando desmódrómico de las válvulas? Y ¿quién tomaba en Philip Morris las decisiones anuales de efectuar reinversiones millonarias (en dólares) que abarcaban desde financiación de equipos completos hasta el patrocinio total de Grandes Premios? Si, la cabeza visible era John Hogan (30º), pero su gestión era filtrada por un consejo de administración. Y lo propio cabe decir de Goodyear, Firestone, Dunlop, Pirelli, Michelin, Bridgestone...

Gordon Murray diseñó monoplazas anticonvencionales, innovadores y triunfales durante su época de Brabham y bien está en su lugar (25º). Pero merece la pena recordar que el Maserati 250F –‘la Maserati’ según Fangio– participó en el primer Gran Premio de la F1 2.500 (Argentina 54) y en el último (EE UU 60) y que su creador, Giulio Alfieri, se merece algo más que 10 puntos y el 79º lugar de la lista...

La proximidad en el tiempo, sin duda.

Decía al principio que el único que no me planteaba ninguna duda era el nombre del primero de la lista. Y es cierto, porque –para bien y para mal– la F1 actual es lo que Bernie Ecclestone ha hecho de ella a largo de los últimos 30 años. Mientras Enzo Ferrari (2º) seguía cultivando su leyenda, Colin Chapman (4º) hacía entrar la F1 en la era espacial y Michael Schumacher (7º) establecía nuevas pautas para ser Campeón del Mundo, Bernie les proporcionaba a todos ellos un entorno millonario.

Yo, personalmente, le debo un par de favores a Bernie. No tenía por qué hacérmelos, pero me los hizo. Me dio pie para regalarle uno de mis libros con la siguiente dedicatoria: *A Bernie Ecclestone, que cuando su palabra, la cumple...*

Y eso, que yo sepa, siempre ha sido así. ①

‘La clave del problema reside en el significado que se le dé al término ‘importante’, el cual puede ser muy dispar según quién lo interprete’

¿DE LA OPULENCIA A LOS HARAPOS?

Ferrari apoya el recorte de gastos a la fuerza

La muerte de Gianni Agnelli, el principal magnate industrial de Italia y mecenas de Ferrari, acorrala a la Scuderia.

Repárense para pensar lo (casi) impensable. Ferrari, modelo de invencibilidad en F1, podría hallarse al borde de una crisis financiera, precipitada por la muerte el pasado 24 de enero de Giovanni 'Gianni' Agnelli, el que fuera presidente y patriarca de Fiat, víctima de un cáncer a los 81 años.

El grupo Fiat, del que Agnelli era presidente honorario cuando murió, entra en un turbulento periodo de sucesión en el que diversas facciones luchan por el control de la futura dirección del holding italiano.

Fallecido Agnelli, no hay duda de que la posición privilegiada y protegida de Ferrari dentro de ese holding será mucho menos cómoda.

Actualmente, el Grupo Ferrari es propiedad de Fiat, con el 53%; el banco italiano Mediobanca, 21,5%; Piero Ferrari (hijo de Enzo), 10%; el Commerzbank alemán, 10,5%; la Monegasque des Banques, 2,5%, y la Banca Popolare dell'Emilia Romagna, 2,5%.

La posición de Mediobanca como segundo mayor accionista de Ferrari es de gran relevancia. Se dice que Mediobanca, ya sin el parachoques protector de Agnelli, impondrá nuevas y rígidas restricciones al histórico acuerdo por el que el grueso de los beneficios de los coches de calle de Ferrari se destina al equipo de F1.

Enzo Ferrari siempre sostuvo que

la única razón por la que su empresa fabricaba coches de calle era financiar la marcha de su equipo de carreras y, en los últimos años, esa máxima se ha evidenciado más que nunca. F1 Racing ha podido saber que la división de coches de calle de Ferrari tuvo unos beneficios de 120 millones de dólares el año pasado, de los que un total de 109 millones fueron a parar al equipo de F1.

Es más que probable que este generoso acuerdo toque a su fin, ya que Mediobanca ha decidido en privado restringir la contribución de la división de coches a tan sólo 20 millones de dólares. Esto implica un recorte presupuestario de 89 millones de dólares anuales.



(Arriba dcha.) Schumi charla con el difunto Gianni Agnelli. El patriarca de Fiat siempre se interesó de cerca por los pilotos de Ferrari; sin su amparo, Ferrari afronta un periodo un tanto incierto en este 2003.

> Reacciones de los jefes de equipo a las nuevas reglas

Esto es lo que los 10 jefes de equipo declararon tras la reunión del 15 de enero:

Jean Todt (Ferrari): "El mundo está atravesando la peor crisis económica desde 1929. Una reducción de costes nos beneficia a todos".

Frank Williams (Williams): "Reconocemos la necesidad en principio de medidas de peso para asegurar la viabilidad futura de la F1".

Ron Dennis (izda., McLaren): "Tengo tanto que decir... que no

tengo nada que decir".

Dos semanas después: "Si estos cambios se consideran beneficiosos para el deporte, y dan un sesgo positivo a la percepción de la F1, sea cual sea la opinión que tengamos debería expresarse de un modo constructivo".



Flavio Briatore (izda., Renault): "Los cambios que ha decidido la FIA son un paso en la dirección correcta. Hemos de ofrecer un mejor espectáculo en pista al tiempo que reducimos los costes".

Peter Sauber (Sauber): "He apoyado las intenciones de Mosley desde el principio, y apruebo el modo en que se llevarán a cabo. En nuestro caso, la prohibición de la telemetría bidireccional nos duele, porque acabamos de comprar dicho sistema".

La perspectiva de tan drástica reducción puede ayudar a explicar por qué Jean Todt y compañía se han mostrado tan 'receptivos' con las recientes propuestas de recorte de gastos en F1. Que el equipo que más se ha beneficiado de la posibilidad de gastar sin trabas en pos del rendimiento, deje de pronto que Max Mosley le haga cosquillas ha sido, cuando menos, sorprendente.

Y, sin embargo, en cada una de las fases de negociación sobre el recorte de gastos, Ferrari se ha mostrado extraordinaria –e inesperadamente, dado su dominio actual– dócil.

No está claro cómo afectará esto a la financiación de las actividades de Ferrari en F1. El equipo conserva una lista envidiable de sponsors –Vodafone, Shell, Marlboro–, quienes, junto con el dinero televisivo y otros sponsors, suponen un presupuesto anual de unos 350 millones de dólares. Como señala el presidente

de Ferrari, Luca Montezemolo: "Le recuerdo que Fiat no está entre los cinco sponsors más importantes de Ferrari. Somos, gracias a Dios, totalmente independientes en cuanto a efectivo. Philip Morris, Vodafone, Shell y otros –pero principalmente estos tres– nos brindan la posibilidad de ser competitivos".

Pero incluso para la todopoderosa Scuderia, un recorte de 89 millones de dólares conllevaría una reducción de sus niveles de rendimiento; en vez de sacarles dos segundos por vuelta a la mayoría, Ferrari podría verse peleando por ganar o subir al podio.

Ningún futuro propietario (o copropietario) de la joya de la corona italiana querría ser responsable de semejante debilitamiento, pero sí que parece seguro que los tiempos en los que se gastaba 'lo que hiciera falta' se han acabado para Ferrari.

La muerte de Agnelli es aún más significativa para Ferrari, en el

sentido de que rompe el lazo espiritual entre los negocios familiares de Enzo Ferrari y el equipo, así como el vínculo casi de padre e hijo entre Gianni y Luca. Enzo Ferrari y Agnelli pactaron juntos los términos del acuerdo de 1969 por el cual Fiat pasó a ser propietaria de Ferrari. Y fue gracias a Enzo, que introdujo a Montezemolo en la Scuderia, que Luca llegó a disfrutar del amparo directo de Gianni (el magnate más poderoso de Italia). Fue una relación que se volvió aún más sólida tras la muerte del *Grande Vecchio* en 1988.

Aunque a Montezemolo le une una estrecha relación con el sucesor de Gianni, su hermano Umberto Agnelli, de 68 años, la proximidad que tenía con Gianni y que le permitió a Luca dirigir las riendas de Ferrari casi libremente, ha desaparecido.

El 'Gran Protector' de Ferrari se ha ido; una nueva era, menos aislada, ya ha comenzado.

Punto de vista

Recortes y más recortes, pero la tele, ¿para cuándo?



Después de pensarlo mucho, creo que me voy a dar de baja de Televisión Española. El único problema que tengo es que TVE, la de todos, es como la familia. No la escoges, te toca.

Como yo, supongo que habrán miles y miles de españoles hartos ya de programas basura y de pasarelas artificiales al éxito en plan Operación Triunfo. TVE, la nuestra, la de todos, sigue patinando en cuanto a deportes se refiere y mucho más en cuanto hablamos de la F1. De todos es sabido que a los responsables del Ente Público no les interesa lo más mínimo la F1, incluso lo llegan a comparar con un 'scalextric' donde no pasa nunca nada... Ignorantes.

Y este año, para no perder la fuerza, tienen la intención de volver a dejarnos sin retransmisiones del Mundial.

Ecclestone ha bajado un poco del burro, pero parece que los burros seamos nosotros al no querer aceptar condiciones para ofrecer el Mayor Espectáculo del Mundo. Supongo que, como siempre, se escudarán en eso de la falta de audiencia para argumentar su negativa a retransmitir los Grandes Premios. Supongo que, como siempre, serán las televisiones autonómicas las que acaben arrojando el hombro para ofrecer la F1. Supongo que, como siempre, tendremos que esperar hasta el último minuto para saber lo que va a pasar. Sabemos que TV-3 está negociando para convertirse en la mejor televisión de España, aunque muchos se preguntarán por qué.

La respuesta es sencilla, ya han apostado por el Mundial de Rallies, por el de Superbikes y van a hacerlo por la F1. ¿Les parece poco?

En fin, apelo a los magos de las ondas para que obren el milagro porque, si no, esto está muy crudo.

XAVIER PÉREZ

> Novedades 2003: todos los cambios técnicos

El pasado 15 de enero, la FIA desveló una lista de medidas para reducir costes en F1, fijadas mediante la rigurosa interpretación del Código Deportivo actual.

Se trata de los artículos 61 (el piloto debe conducir el coche solo y sin ayuda); 70 (ningún coche puede tomar parte en la prueba hasta ser aprobado por los verificadores); 71a (los verificadores pueden comprobar la elegibilidad de un coche en cualquier momento de la prueba), y 84e (el participante puede utilizar varios coches en entrenamientos y carrera siempre que se hayan verificado). La FIA no necesita un acuerdo unánime para enmendar el Código Deportivo.

Tras la reunión del grupo técnico de trabajo del 21 de enero, la FIA hizo pública una lista de las medidas que aplicará este año.

Para 2003:

- Telemetría box-coche prohibida
- Radio: permitida entre equipo y

piloto siempre que el sistema no pueda transmitir datos y que sea accesible para la FIA y los operadores de TV.

• Tercer coche: sólo podrá utilizarse si uno de los de carrera está irreparablemente dañado (de lo contrario, según el artículo 84e, no serían verificados). Si un coche de carrera falla antes de la salida, se puede recurrir a un muleto, pero debe salir desde el pitlane. Esto se extiende a los muletos utilizados tras una interrupción de la carrera en las dos primeras vueltas.

• Parque cerrado: los coches serán retenidos para ser verificados entre la calificación y la carrera, pero podrán permanecer en el box del equipo bajo supervisión y con los trabajos en el coche restringidos.

• Control de tracción y arrancada y cambios totalmente automáticos: prohibidos a partir del GP de Gran Bretaña (la FIA afirma poder vigilar estas medidas con nuevas tecnologías y sensores de la FIA).

A partir de 2004:

• Telemetría coche-box: prohibida desde 2004 (se introducirá entonces un sistema estándar de adquisición de datos).

• Sistema de frenado y alerón trasero estándar, uso obligatorio de componentes de larga duración (esta medida comporta un cambio del Código Deportivo y, por lo tanto, está sujeta a una reunión de la Comisión de la F1).

A partir de 2005:

• Se ampliará la vida del motor de una (en virtud de un edicto anterior de la FIA) a dos carreras. Penalizaciones para los cambios de motor o componentes dentro de la duración obligatoria fijada.

A partir de 2006:

• Se ampliará la vida del motor a seis carreras.

• Eliminación de los materiales exóticos en los coches y motores.

Más información sobre los cambios de reglamento en la página 18 ►

Eddie Jordan (Jordan): "Max tuvo que ser muy crudo, pero son decisiones muy positivas. Los coches serán más emocionantes de ver sin ayudas al pilotaje".

Tony Purnell (Jaguar): "No me parece oportuno hacer ningún comentario

hasta que haya una claridad absoluta".



David Richards (Izda., BAR):

"No hay duda de que a algunos les ha costado dinero, pero los equipos deberían haber llegado por sí mismos a

estas conclusiones. Max ha tenido que forzarlas".

Paul Stoddart (Minardi):

"Los cambios son razonables y contribuirán al ahorro de gastos durante mucho tiempo. La FIA se ha tomado el asunto de los costes muy en serio y ha hecho lo

necesario para asegurar el futuro de la F1".

Ove Andersson (Toyota):

"Toyota aplaude las propuestas de la FIA, pero esperamos que ésta sea abierta y acepte propuestas constructivas para reducir costes sin merma de la seguridad".

DENNIS PIERDE LA FLEMA

Ay, pobre electrónica...

¿Es más noble de espíritu padecer las adversidades de la vida o rebelarse y, al plantarles cara, acabar con ellas? Ese es el dilema, digno de Shakespeare, que asaltó a Ron Dennis el pasado 15 de enero.

Ron Dennis era una figura aislada al salir, distante y con la mirada glacial, de la reunión celebrada en Londres el pasado 15 de enero entre los jefes de equipo, Max Mosley y Bernie Ecclestone. Sus homólogos, al menos públicamente, se alinearon con la FIA y sus atrevidas propuestas de recorte de gastos, aunque un par de ellos se parapetaron tras un cauteloso "sin comentarios". A Dennis la voz le temblaba de rabia: "Tengo tanto que decir", masculló, "que no diré nada".

Dennis convocó a sus consejeros de mayor rango -Martin Whitmarsh (director gerente) y Adrian Newey (director técnico)- y se pasaron días reunidos para fijar cuál debería ser la respuesta (tanto pública como privada) de la organización McLaren. ¿Su decisión? Evitar la crítica abierta a la FIA.

"Esperamos estar avanzando en clave positiva", manifestó Dennis en una rueda de prensa nueve días después de la reunión de Londres. "No me gustaría dar una impresión negativa, pero no queremos comentar nada relacionado con la posición de la FIA. Queremos soluciones positivas".

En efecto, Dennis ha recalcado los aspectos positivos: en una reunión de jefes de equipo el 4 de diciembre, fue él quien mencionó primero la idea de que una parte de los ingresos televisivos se redistribuyera de los 'ricos' a los 'pobres' (una propuesta que otro jefe de equipo ha confirmado por separado a *F1 Racing*). De forma polémica, y contravinendo lo que se sabe del tema, Dennis niega asimismo que dicha idea se le ocurriera a la FIA en primer lugar.

¿Es éste el mismo Ron Dennis que el año pasado en Suzuka mostró públicamente su



disgusto con Paul Stoddart cuando dijo que no estaba "dispuesto a dar limosnas a nadie"?

¿A qué se debe este cambio súbito de parecer? ¿Puede ser que Ron contemple a los modestos de un modo más filantrópico? Es posible: nadie duda de que siente una pasión extraordinaria por el deporte, y podría no haber comprendido en Suzuka lo cerca que estaban Minardi y Jordan de la quiebra.

¿O es que ya ha entendido las consecuencias, potencialmente calamitosas, de perderlos? Si el número de coches en parrilla cae a 16, una cláusula del Pacto de la Concordia obliga a los equipos a alinear tres coches cada uno. Esto supondría unos costes adicionales considerables para los equipos restantes -otro chasis; más ingenieros y mecánicos; viajes, transporte aéreo y noches de hotel adicionales-, todo ello sin ningún beneficio comercial.

Con todo, lo que los sponsors quieren son podios. Y es tal el dominio de Ferrari que, en el supuesto de un campeonato con equipos de tres coches, la Scuderia podría copar el podio durante gran parte de la temporada.

Así, al compartir su riqueza, McLaren asume un coste menor que el que conllevaría alinear tres coches, al tiempo que minimiza el riesgo de la insatisfacción de los sponsors.

> McLaren: ¿todo por el cambio?

Corren rumores de que, tras el fichaje de Mike Coughlan, ex de Arrows, McLaren ha desarrollado un nuevo sistema de transmisión para el MP4-18A.

Se cree que la nueva carcasa está hecha de materiales compuestos ligeros, como los que Arrows utilizó durante un tiempo.

Pero, a diferencia de Arrows, el nuevo cambio de McLaren está diseñado para prescindir totalmente del embrague. Eso haría la transmisión muy compacta y mejoraría la distribución de pesos y la estabilidad.

Quitar el embrague multidisco del motor reduciría también el peso, pero la transmisión debería seguir transfiriendo el impulso del motor. Se piensa que McLaren

ha perfeccionado sus propios sistemas hidráulicos, investigando la posibilidad de utilizar los conjuntos de presión que controlan el 'diferencial' para reproducir la función de un embrague.

De ser así, sería una transmisión muy sofisticada, pero que requeriría unos sistemas hidráulico y electrónico igual de sofisticados, para asegurar su eficacia.

Eso podría explicar el lacónico "sin comentarios" de Ron Dennis al abandonar la reunión del 15 de enero en la que la FIA exigió la derogación de los controles de arrancada y tracción y la telemetría de box a coche; todo lo cual limitaría la capacidad de McLaren para controlar su nueva e ingeniosa caja de cambios.

(Izda.) Dennis casi se quedó sin habla tras la reunión del 15 de enero. Desde entonces, ha cambiado de opinión y apoya los cambios "por el bien del deporte"; (abajo) Alex Wurz prueba un McLaren.



LO QUE PIENSA EL PRESIDENTE

Habla Max Mosley

¿Cree Max que ha logrado su objetivo? ¿O todavía queda más por hacer? F1 Racing lo entrevistó en exclusiva.

¿Cuál es su reacción al modo en que han sido recibidos los cambios?

Parecen haber funcionado, en el sentido de que la reacción parece haber sido muy positiva. Creo que todo el mundo admitía que algo debía hacerse. Hemos llegado a esta situación porque esto era lo que debía hacerse, y la mayoría de los equipos están a favor. Incluso Ferrari, que son los que más tienen que perder, aunque les duela, están de acuerdo.

Hay, cómo no, un jefe de equipo que no parecía estar muy contento...

[Ríe] ¡No se puede hacer nada! Siempre va a haber alguien que no esté contento pero, cuando se ha de hacer algo de este calibre, la discrepancia está asegurada.

Ron Dennis [pues es él] prácticamente enmudeció tras la reunión. ¿Por qué?

Ron piensa que los equipos, bajo su liderazgo, deberían gestionar la F1, y no creo que los equipos estén de acuerdo. [Evidentemente, lo último que quiere es que lo haga el organismo rector ¡ríe!] Pero en realidad no lo sé, porque no me dijo gran cosa en la reunión.

Estos cambios, ¿afectarán más a los equipos grandes que a los pequeños?

Creo que será al revés, porque los cambios más importantes reducen el coste de las carreras al nivel más bajo. No cabe duda de que los cambios van a ahorrar dinero a los equipos más pequeños, pero sólo lo harán con los grandes si así lo quieren éstos. Los equipos más pequeños podrán comprar partes o pedazos enteros de los coches del año precedente o lo que sea a los equipos más grandes porque es mucho más barato.

¿Podrían comprar un coche entero?

En teoría, sí, pero en la práctica es probable que cambien ligeramente la carrocería porque han de poseer los derechos de propiedad intelectual del coche que hagan correr.

¿Así que, por ejemplo, Paul Stoddart podría comprar el Sauber del año pasado?

Oh, tal vez, sí, pero me parece que no llegaría a ser así del todo. Lo que pasaría es que comprarías parte del coche y tal vez sus ruedas y bujes, elementos así, por lo que nunca será sólo un coche. Si Renault me suministra el motor, entonces es lógico que adquiriera la zaga del coche de Renault del año anterior. Supone un gran ahorro.

“SI TENEMOS UNO O DOS EQUIPOS NUEVOS EN 2004, SERA QUE ESTAS MEDIDAS HABRAN SIDO EFICACES”

Luego están los motores. Mercedes dice que están dispuestos a proveer a un segundo equipo por 10 millones de euros, la mitad de lo que Eddie [Jordan] y [Paul] Stoddart pagan este año. Y aún podría ser más barato.

¿Cree que todo esto baja el nivel de la F1?

No. La tecnología sigue presente, incluso si llegamos al extremo de tener una lista de materiales prohibidos. La industria asume ese desafío todo el tiempo, porque si vas a fabricar un millón de coches, has de encontrar un material barato que proporcione el mismo rendimiento. Se trata del reto que el ingeniero automovilístico tiene ante sí cada día. Sucede lo mismo en F1, sólo que es algo más duro.

¿Habrían quebrado Jordan y Minardi sin la redistribución del dinero televisivo?

No sabría decirlo, pero desde luego dio la impresión de que sin una medida así, habría sido muy difícil para ellos.

¿Es justo que la F1, antaño una meritocracia, dé limosnas a los equipos más pobres?

Bueno, si no lo hiciera, los grandes no tendrían a nadie con quien competir. Si desaparecen uno o dos equipos más, los demás tienen la obligación conjunta de producir 20 coches. Los coches y motores adicionales les costarían varios millones de dólares por carrera.

¿Cómo saber la eficacia de estas medidas?

Si tenemos uno o dos equipos nuevos en 2004, podremos decir que han sido eficaces.



Bernie Ecclestone se enfrenta a la prensa. “No hay nada malo con el desarrollo técnico en F1”, dice. “Sólo que algunos equipos no se pueden permitir competir al nivel actual”.

> Cuenta atrás de la reducción de costes

• 11-10-2002, circuito de Suzuka
Tras el plan de nueve puntos de Mosley, los jefes de equipo se reúnen en Japón para tratarlos. Existe una gran preocupación.

• 28-10-2002, Heathrow, Londres
am: reunión de los jefes de equipo
pm: reunión de la Comisión de F1 Mosley, Ecclestone y los jefes de equipo consensúan una serie de

cambios: dos días de calificación a una sola vuelta, tests el viernes, órdenes de equipo, baremo de puntos y nuevas normas de neumáticos. “La intención es mejorar la situación”, dice Bernie.

• 4-12-2002, Heathrow, Londres
Reunión de los jefes de equipo
• 15-01-2003, Heathrow, Londres
am: reunión de los jefes de equipo

pm: Mosley se une a los jefes. Mosley propone más cambios (véase página 17), y se traza un plan para salvar a Jordan y Minardi: el dinero de TV de Arrows se reparte entre ambos (y no es compartido con los demás equipos). Se acuerdan los cambios, sujetos a la aprobación del grupo técnico de trabajo.

• 15-01-2003, Heathrow, Londres
Reunión del grupo técnico de trabajo, que discute sobre las nuevas reglas de Mosley, pero no logra acordar su aplicación.

• 18-01-2003, sede de la FIA
La FIA ofrece un millón de dólares a todo equipo que aporte pruebas de trampas cuando se prohíban las ayudas al pilotaje a partir del

GP de Gran Bretaña, además de multas para los equipos culpables.

“La FIA pretende aplicar una tolerancia cero”, advierte Mosley.
• 21-01-2003, Heathrow, Londres
Mosley preside el grupo técnico de trabajo, y dice que la reunión era para “hallar soluciones, no crear disputas”. Los cambios para 2003 ya son una realidad.

F1

RACING

Concurso

Autógrafos de Marcel Costa

Para este mes contamos con cinco postales gigantes firmadas por el flamante campeón de España de F3 Marcel Costa (abajo). Para participar en el sorteo (véanse bases al pie), basta con que nos enviéis una postal con vuestros datos a la redacción (indicando "para concurso Marcel Costa"). Suerte.



MARCEL COSTA • CAMPEÓN DE ESPAÑA DE FÓRMULA 3 - 2002

• Los ganadores de los dos carteles del GP de España 75 en Montjuic (concurso del mes pasado) son José Márquez Chapresto, de Córdoba, y Jorge Oliver Chaves, de Palma de Mallorca.

Se reabre el caso Senna

Se ha reabierto el juicio sobre la muerte en 1994 de Ayrton Senna, lo que ha vuelto a poner en la picaota el futuro de la F1 en Italia. El parecer de los equipos es que si se les va a hacer responsables de cualquier fatalidad acaecida en Italia, no van a correr allí. Senna falleció en Imola al volante de un Williams. El equipo acepta cooperar con el proceso legal.



BASES DEL SORTEO
Los ganadores serán las cinco primeras postales extraídas tras la fecha límite de recepción de participaciones, el día 10 de marzo de 2003.



La Fórmula 1 vuelve a lo esencial

F1 Racing celebra los aires de cambio que vive la F1, que propician una vuelta a una forma de competición más pura. Pero, ya puestos, ¿por qué no suprimir la tecnología y correr en cuadrigas romanas? Claro que no nos imaginamos todas esas moñigas en el paddock...

PARECIDO RAZONABLE Nº 33



Rubens Barrichello
Rubinho, el segundo favorito de Schumi



Kelsey Grammer
Frasier, el psiquiatra favorito de la tele



REPSOL RACING FOR SPAIN

De los karts al infinito

Los ganadores de la Gran Final de la convocatoria Repsol Racing for Spain posan embutidos en sus monos de trabajo junto a Pedro de la Rosa (arriba).

El piloto catalán de F1, que en sus inicios contó con el apoyo del primer programa Racing for Spain, participó en la selección final en el Circuito del Jarama, en un doble papel de embajador de la iniciativa y monitor de las pruebas de selección.

Los elegidos, el asturiano Javier Villa García (a la izda. en la foto) y el catalán Carlos Álvarez Córdoba participarán en el Campeonato de España de F-Junior de 2003 en el equipo Repsol Racing for Spain, organizado y patrocinado por la RFEA, Repsol YPF y el RACC. Jaime Palazuelo y José Miguel Gutiérrez serán los pilotos reserva. Todos ellos tienen experiencia en el karting y darán el salto a los monoplazas gracias al Repsol Racing for Spain.

ADIÓS AUSTRIA

Suprimido el GP de Austria

El GP de Bélgica ya se ha caído del calendario de este año, tras la decisión gubernamental de adelantar la prohibición de la publicidad del tabaco al 1 de agosto de 2003, tres años y medio antes de la acordada para toda la UE.

Y ahora el GP de Austria corre la misma suerte, pues Viena también ha decidido adelantar la fecha de dicha prohibición.

"Correremos por última vez en el A1-Ring el 18 de mayo de 2003", sentenció Bernie Ecclestone. "Teníamos un contrato con el circuito hasta 2006, pero con una cláusula de extinción que se ha hecho efectiva. En 2004 correremos en Shanghai y Bahrein, en 2005 en Estambul, y luego en Rusia. Es posible que para entonces sólo tengamos cinco o seis carreras en Europa central".

Mientras la F1 siga dependiendo de la publicidad del tabaco para una gran parte de sus ingresos, el futuro de cualquiera de las pruebas europeas puede estar en duda.

CHAVES CORTESAL; VASOCHI; SCHERRER; AL; ARDINO; LAC; BRON; LENNON; VALSPOIT; CUE; MASQUILLON; SPOT; TEX; FEATURES; ILLUSTRACIONES DE GRANHAM HUMPHREYS Y PATRICIA SOLEIL; DR

¡PARECIDO RAZONABLE ESPECIAL!

Los equipos fabrican sus propios 'Ferraris'

Si la imitación es la forma más sincera de adulación, en Ferrari deben sentirse muy halagados. Verán, es que algunos coches de 2003 son muy similares al Ferrari F2002. ¿Imitación o el inevitable efecto de un reglamento estricto?

Uno tras otro, los equipos van presentando sus coches para 2003. Pero, una vez retiradas las fundas, el aspecto de muchos de ellos resulta algo más que familiar. El parecido entre muchos de los coches nuevos y las líneas aerodinámicas del Ferrari F2002 del año pasado es inconfundible.

No es de extrañar que los rivales de Ferrari hayan echado algo más que un somero vistazo a la obra del diseñador Rory Byrne, aunque conviene recordar que las primeras semillas del diseño para la cosecha de monocascos de esta temporada se sembraron allá por el pasado mes de mayo, mucho antes de que el F2002 rubricara su fenomenal dominio.

El último cambio de reglamento importante en lo que a dimensiones del coche se refiere data de 2001, y estipulaba que la altura del alerón delantero se elevara en 50 mm. Ahora debe situarse a un mínimo de 100 mm por encima del plano de referencia del coche. Estos dos últimos años, los aerodinamistas han tenido libertad para maximizar la eficacia de sus diseños. Por tanto, algunas de las sorprendentes similitudes con el F2002 podrían deberse a una convergencia natural de las ideas aerodinámicas. Se trataría, simplemente, de que Byrne y su equipo llegaron allí mucho antes que los demás.

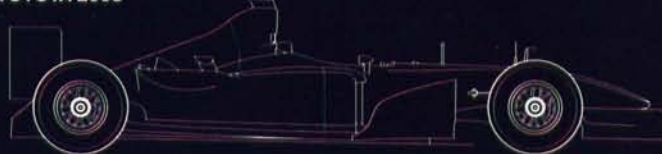
También deben tenerse en cuenta los cambios de personal. Al trasladarse, los diseñadores se llevan consigo su visión particular sobre el aspecto de los coches. Cuando sus ideas se fusionan con las que ya están en vigor, con el paso del tiempo empieza a tomar forma un modelo aerodinámico común.

Cómo no, los lectores habituales de *F1 Racing*

FERRARI 2002



TOYOTA 2003



sabrán que Antonia Terzi, ex aerodinamista de Ferrari, ahora es una miembro clave del equipo aerodinámico de Williams. Así que no sorprende que el Williams FW25, a diferencia del evolutivo FW24, sea más pequeño, ligero y bajo que su predecesor. A lo Ferrari, se diría... Tiene una batalla más corta, suspensión trasera totalmente nueva y un nuevo BMW P83 V10 más bajo y provisto de un embrague "minúsculo". Patrick Head, director técnico del equipo, lo explica: "Llegados al GP de España del año pasado, ya estaba claro que el FW24 no iba a ser un coche que pudiera ganar desde la cabeza. Hacía falta un cambio de concepto, por lo que dedicamos mucho tiempo a precisar en qué campos concentrarnos". Y si el resultado final se parece a un Ferrari F2002, no debería extrañarnos mucho.

También sabrán que el último BAR fue creado bajo los auspicios de Geoff Willis, ex aerodinamista de Williams. De ahí que su nueva creación se parezca al Williams FW24. Cuando Gerhard Berger,

de BMW, vio el nuevo BAR 005, dijo que se parecía a "nuestro coche de 2002. ¡Incluso padece el mismo sobreviraje en la entrada en curval".

Toyota, Jaguar, Jordan y Renault han optado por un morro al estilo Ferrari: encorvado en la parte delantera para ayudar a mantener la masa lo más baja posible; se alza en la parte inferior para permitir el máximo flujo de aire sobre el plano principal, y luego la quilla separa el aire a izquierda y derecha.

Todos parecen haber realizado el estilo de 'botella de Coca-Cola' de la zaga de sus coches: los paneles quedan pegados a la transmisión y la cara interna de las ruedas. El flujo de aire por los costados de la

carrocería se vuelve muy turbulento al topar con las ruedas traseras, por lo que los diseñadores desean controlarlo y encauzarlo hacia fuera, impidiendo que el aire 'sucio' afecte a la eficacia del elemento inferior del alerón trasero.

Asimismo, la carrocería trasera de muchos coches nuevos está muy inclinada desde lo alto de la toma de aire hasta la parte posterior del motor. Salvo en el caso de Renault, esto no obedece a un ángulo súper ancho de la V, sino a que los motores se sitúan cada vez más bajos en el coche.

La consecuencia de estos motores bajos y partes traseras estrechas es que limitan mucho el espacio entre el difusor de carbono y los escapes del motor. Los diseñadores han de elevar los escapes principales para crear un margen suficiente y, con el fin de mantener la longitud prevista del sistema, deben hacer salir los tubos de escape por encima de la línea de la carrocería, lo que lleva al uso de escapes carenados de tipo 'periscopio'.



Gran parte de los coches de este año se parecen mucho al Ferrari F2002: ¿se trata de convergencia en el diseño o copia?



(Arriba) Adelantar a Schumacher no es imposible. A los rivales les corresponde hacerlo más a menudo; (abajo dcha.) Hakkinen fue el último gran rival de Schumi en F1. ¿Quién será el próximo?

Fórmula 1 'for ever'

La F1 tiene algo especial, sin duda. A pesar de que las carreras son cada vez más aburridas, seguimos estando al día de lo que pasa en cada carrera, bien por televisión, bien a través de *F1 Racing* (o bien gracias a ambas, aunque cada vez nos lo pongan más difícil para seguirla por televisión).

Tengo grabadas en video todas las carreras desde 1983, o sea, 20 años en videos de F1, recortes de prensa que mis amigos me daban en el colegio, revistas del motor, maquetas, juegos, etc., etc. Todo ello relacionado con la F1.

Recuerdo que hasta no hace mucho nos reuníamos los amigos para ver las típicas carreras de Australia y Japón a esas horas intempestivas de la madrugada del sábado.

Sin embargo, ahora me cuesta estar despierto para ver esas carreras, y si no grabo alguna carrera no me pierdo nada importante. Todo ello debido al consabido debate actual. ¿Son interesantes las carreras actuales? Schumacher, ¿héroe o villano?

Lo único interesante de las carreras actuales es la salida, los repostajes y la llegada. Ver si Schumacher tiene algún problema en la salida, o si a algún mecánico le falla la pistola en el repostaje, son casi las únicas emociones de una carrera.

Pero no nos equivoquemos, Schumacher no es el problema

de todo esto. ¿Acaso a Tiger Woods, Sampras, Tyson, Doohan o Indurain se les trató de equiparar con sus rivales cuando eran inalcanzables para éstos? Para que haya espectáculo, ¿deberíamos hacer algo contra Schumacher y dejar solos en la parrilla a pilotos de segunda fila que luchan entre ellos?

Cuando Ferrari naufragaba durante tantos años se la criticaba (aunque con amor). Ahora que ha salido del pozo gracias a una buena gestión se la critica más todavía. En ciclismo existe la expresión 'gregario de lujo' y está visto como algo fundamental en un equipo. ¿Por qué en F1 es distinto? ¿Por qué todo el mundo se rasga las vestiduras cuando Barrichello hace de gregario? No lo entiendo.

Schumacher no era de mi agrado, pero hay que rendirse a la evidencia. Ha sido campeón con Benetton y Ferrari. Dos escuderías que hasta que no llegó él no tenían ninguna opción. Sufrió un grave accidente y ha seguido siendo el mejor. Seamos justos y pensemos que en cada deporte deben estar los mejores. ¿Que preferis, un mundial de pilotos mediocres (que no garantiza el espectáculo), o un campeonato en el que corra el mejor piloto actual?

Yo creo que hay que esperar a que le salga algún piloto respondón y entonces



disfrutaremos más. Los fans de Schumi por ver si sigue ganando, y los detractores por si le desbancan del pedestal.

Sin él, ni los unos ni los otros disfrutaríamos de ese momento. Siempre habría un piloto que en cuanto destacase 'lo echaríamos', y entonces sí que no habrían duelos como antes. Sólo hay una solución para todo esto. Que despabilen los demás; equipos, pilotos, ingenieros, etc.

Mientras llega ese momento, hay que intentar disfrutar de los récords que van cayendo. De momento, para 2003, nos vamos a divertir viendo las calificaciones. De uno en uno va a ser superemocionante. Y en cuanto al espectáculo en carrera, lo dicho, ¿qué culpa tiene Schumacher de ser mejor que los demás hoy por hoy? Que se pongan las pilas los demás como hicieron McLaren y Hakkinen no hace mucho y seguro que vuelve el espectáculo.

Que todo el mundo reflexione un poquito. ¿De qué le sirve a un ingeniero estrujarse la cabeza y crear un coche ganador si el premio que va a obtener es una crítica generalizada y si los dueños del circo hacen el trabajo de sus rivales para poner los otros monoplazas al mismo nivel, mediante cambios de reglamentación arbitrarios y en función de los resultados?

La F1 es un espectáculo por sí misma, y claro que se puede evolucionar en temas de seguridad, mejores retransmisiones, etc., pero que no se haga de esa evolución una cruzada contra un equipo que destaque en un momento dado. Ese trabajo no le compete a la FIA sino a los rivales en la pista.

La F1 es lo que es, con sus virtudes y defectos, y si queremos otra cosa, lo mejor que podemos hacer es seguir los campeonatos monarca o hacernos el nuestro propio con la consola.

Enrique Gay Cleries, Valencia
rriquig@hotmail.com

a los lectores

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

¿Adónde ir de compras?

Además de participar en el concurso para el estupendo cartel de Montjuïc 75, quisiera saber adónde hay que escribir para poder conseguir los artículos de la sección *De compras*.

Iñaki Peña Poza, San Sebastián

En el encabezamiento de dicha sección indicamos las 'coordenadas' para ampliar información sobre los artículos reseñados. La gran mayoría (libros, vídeos, ... y también el cartel de Montjuïc 75) pueden solicitarse a La Librería del Motor, cuya dirección postal es Consell de Cent 218, 08011 Barcelona.

Bien por Peter Windsor (1)

Me gustaría salir en defensa de Peter Windsor en relación con los últimos comentarios publicados reprochando sus artículos. ¿Por qué? Bien, en ellos se le tilda de "subjetivo" a la hora de hablar de Schumacher –cinco veces campeón del mundo– y de Ferrari –12 títulos de constructores y otros tantos de pilotos–.

Al respecto tengo que decir que no es una cuestión de imparcialidad decir que la Scuderia es lo que es, por mucho que lo sientan los seguidores de McLaren o Williams. Éstos tuvieron su época en los 80 y 90 y, que yo sepa, nadie se lamentaba de ello ni se cambiaba el reglamento para impedirlo. Es más, criticarlo era tabú.

La cuestión es que Ferrari levanta pasiones y, por tanto, también envidias, como es el caso, y a cada triunfo de la Scuderia le sigue una crítica siempre del mismo lado. Lo siento, la Ferrari es lo que es, con sus altibajos pero también con unos triunfos que nadie puede igualar (eso sí es objetivo, y si no, sumen) y con una afición apasionada, quizá porque está más preocupada de disfrutar del espectáculo de un trabajo bien hecho que de criticar lo que no es suyo...



GRAN PREMIO DE ESPAÑA

CAMPEONATO DEL MUNDO FORMULA 1

CORR SALON INTERNACIONAL DEL AUTOMOVIL. FORMULA SEAT 1800

Señores, disfrutemos todos de este maravilloso deporte que quien gane y, si no, preguntémosnos qué pasaría si Schumacher estuviera en McLaren-Mercedes; pues que sería un Dios, nadie le criticaría. En definitiva, política pura y dura.

Yo, como aficionado a la F1, prefiero disfrutar ahora igual que en su día disfruté de Mansell y Piquet en Williams o Prost en McLaren, y no pedir cambios de reglamento. Lo que hay que hacer es trabajar duro para igualar a la Ferrari, que esto es la F1, no el recreo en un patio de colegio de las Carmelitas.

Por lo que a Peter Windsor respecta, espero que siga sintiendo la pasión por la F1 como la siente, él, yo y mucha gente.

Y aprovechando que el Pisuerga pasa por Valladolid, me gustaría hacer un llamamiento para que la F1 se emita por televisión; eso sí es una vergüenza.

PD: Un sentido recuerdo para Giovanni Agnelli.

Eduardo Fernández Nuño, e-mail

Bien por Peter Windsor (y 2)

Me gustaría expresar mi apoyo a Peter Windsor (después de algunas críticas), uno de los mejores colaboradores de esta revista (según mi opinión y la de muchos otros lectores).

Llevo años leyendo *F1 Racing* (desde el N° 1) y 10 siguiendo la F1, y la verdad es que la manera en que escribe y el modo en que analiza las carreras es simplemente increíble.

Lo de Peter, es como si no me gustara que se publicaran las fotos de Darren Heath, o como si deseara que Matt Bishop no hiciera más entrevistas, etc... En mi opinión, éstos (y más), son los que le dan cierta calidad y distinción a *F1 Racing*. Esta exclusividad es lo que la hace tan tentadora cada mes.

Por otro lado, quisiera decir que si Windsor opina tan bien de Ferrari y de Schumacher es porque simplemente han estado fantásticos, han sido los mejores (y los otros no). Además, creo que sigue habiendo libertad para opinar lo que a uno le parezca (por lo menos en esta revista) y no tiene por qué no comentar la realidad de lo que sucede. Hasta ahora, creo yo, él siempre lo ha hecho así.

Seguro que si en un futuro próximo cambian las cosas y son Williams o McLaren los que dominan (como lo han hecho muchas veces) él hablará de éstos, de la misma manera... y veremos cuántas réplicas aparecen entonces si eso ocurre.

Erik García Ferrer
Barcelona, e-mail

(Arriba izda.) El cartel del GP de España de 1975 es a la vez testimonio y tributo de una época que no volverá; (abajo) un gesto habitual de Michael Schumacher estos últimos años. En el fondo, no deja de ser un ciclo como tantos otros que ha vivido la F1 a lo largo de los años.



EL FINAL DE LA CUENTA ATRÁS

El GP de Australia está a la vuelta de la esquina; a finales de febrero, los coches volarán a las tres carreras de ultramar. *F1 Racing* le echa un último vistazo a los tests de pretemporada en España.

Texto de Tom Clarkson; ilustraciones de Patricia Soler



FERRARI

Todos en la Scuderia tenían muchas ganas de que volviera Michael Schumacher. Cuando llegó ese día, en Montmeló, el 21 de enero, el equipo apareció con cinco camiones cargados de material para el regreso del héroe. Luego todo se torció.

En su primera vuelta desde su aparición el pasado noviembre en el Ferrari Days en Misano, Michael hizo un trompo en la curva Repsol, arrancando el alerón trasero de su F2002 e inundándolo de grava (véase página 60).

Su nuevo ingeniero de pista, el australiano Chris Dyer, se vio obligado a acortar el programa para ese día porque, tras varios chequeos —incluido desmontar la zaga del coche— Michael no volvería a rodar en serio hasta las 15.00 h.

No sólo era la primera salida del año de

Michael, sino también el primer test de Ferrari junto a otros coches. Los últimos años, Maranello se ha aficionado a probar en solitario, en aras de la confidencialidad. Pero tenían que averiguar qué tal se portaba el F2002 junto a sus nuevos rivales, para ayudarles a decidir qué coche llevar a Australia: el F2002 o el F2003, presentado el 7 de febrero.

Tuvieron la respuesta al comprobar que el coche viejo seguía siendo más rápido que los equipos presentes, aunque McLaren y Williams estaban en Valencia. "No llevaremos el coche nuevo a Melbourne", confirmó el jefe de equipo Jean Todt a finales de esa semana.

Aparte de las comparaciones, en Montmeló se llevó a cabo un grah test de neumáticos. Rubens Barrichello y Luca Badoer machacaron varios compuestos



(Izda.) Maravillense de la minuciosidad de la suspensión delantera del F2002: la hendidura del triángulo inferior trasero; la compleja forma aerodinámica del triángulo anterior inferior. Esta precisión es lo que hizo al F2002 casi imbatible.

Bridgestone. Y, en pleno debate acerca de la prohibición de las ayudas al pilotaje este año, también estaba previsto efectuar tests de desarrollo del software.

BMW-WILLIAMS

(Dcha.) Williams sigue desarrollando su sistema de frenado, pese a la amenaza de frenos comunes para 2004.

Cabe esperar pastillas más ligeras y discos más delgados que nunca, sobre todo en calificación.

Williams se desmarca en cuanto a kilometraje. Cada semana, han tenido tres coches rodando en algún lugar de España, haciendo de éste uno de sus programas de pretemporada más exhaustivos.

En cuanto a pilotos, la responsabilidad ha cambiado desde el pasado año. El equipo ha pedido a los titulares Juan Pablo Montoya y Ralf Schumacher que hagan más tests, razón por la cual no cuentan con un cuarto piloto permanente

"LAS GOMAS TRABAJABAN BIEN CON TIEMPO FRÍO, MICHELIN HA DADO UN PASO ADELANTE"
JUAN PABLO MONTOYA

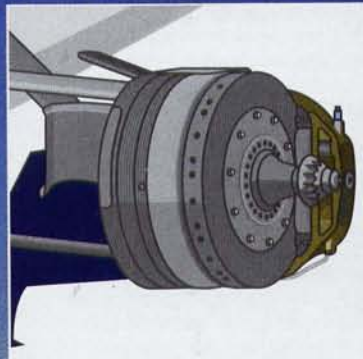
en 2003 (Marc Gené sigue siendo el tercer piloto). Eso sí, en enero necesitaron uno.

El 13 de enero, su primer día, Ralf se pilló un nervio de la espalda. El día siguiente no podía moverse, así que descansó hasta que llegó el nuevo coche, el 31 de enero. "Hacia mucho frío y no había calentado lo suficiente", dijo. "Al frenar noté algo en la espalda. Empezó a dolerme mucho, y el dolor empeoró a medida que avanzaba el día".

La ausencia de Ralf dejó a Montoya a cargo del desarrollo final del FW24 del año pasado, mientras que Gené probaba el híbrido FW24B, con un tercer coche para el probador de Michelin Olivier Beretta. Juan y Marc rodaron 10 días seguidos.

El equipo trabajó sobre el nuevo BMW P83, siguió afinando su electrónica y montó nuevos compuestos Michelin.

"Las gomas trabajaban bien con tiempo frío, lo que indica que Michelin ha dado un paso adelante", dijo Montoya. "Antes padecíamos en condiciones frías". ▶



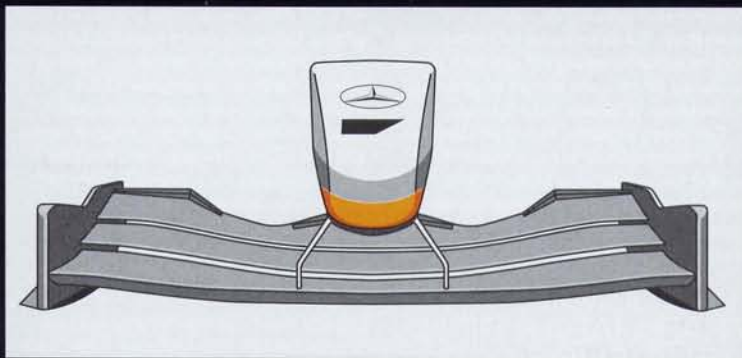
McLAREN-MERCEDES

Grandes esperanzas en McLaren. No han presentado un coche nuevo este invierno, pero parecen haber avanzado mucho con el MP4-17, en versión D, y el V10 Mercedes-Ilmor.

"Hemos progresado bastante este invierno", dice David Coulthard. "Confío en que cuando lleguemos a Melbourne seamos el equipo Michelin más rápido".

Los tres pilotos McLaren -Coulthard, Kimi Raikkonen y Alex Wurz- han rodado mucho desde principios de enero, siempre con DC marcando el ritmo. La semana del 13 de enero, David fue sistemáticamente el más veloz en el Circuit de Catalunya, en condiciones casi glaciales, batiendo una y otra vez el récord de vuelta los tres días.

Como Williams, McLaren ha invertido mucho tiempo y dinero en desarrollo de neumáticos y software este invierno. Añádase la ganancia de caballos del motor FO110M de Ilmor, y el resultado podría ser



(Izda.) McLaren persiste con la adopción de su innovador alerón delantero triplano. Si hemos de fiarnos de su magnífica forma en los tests invernales, este alerón de tres planos parece irle muy bien al MP4-17D.

un conjunto bastante bueno, sobre todo en la primera parte de la temporada. McLaren todavía no ha fijado una fecha para la introducción del nuevo MP4-18A, pero parece probable que sea el 20 de abril, en el GP de San Marino, primera

prueba de 2003 en Europa.

"Ya me he hecho el asiento en el nuevo coche y tiene muy buena pinta", dice Kimi Raikkonen. "Debemos seguir mejorando, pero tengo muy buenas vibraciones acerca del año que nos espera".

RENAULT

El programa de tests de Renault ha tenido dos partes. Primera: la continuación del trabajo iniciado en noviembre y diciembre con el R202 híbrido (chasis, motor y cambio de 2003 con la aerodinámica de 2002). Segunda: el desarrollo del nuevo R23, presentado en Suiza el 20 de enero.

El nuevo coche debutó en pista en el Paul Ricard el 23 de enero, con Jarno Trulli y Fernando Alonso al volante. No obstante, tampoco entonces rodó en su configuración final de carrera. Su

aerodinámica va a ser mejorada, mientras que el sistema de suspensión OCP (siglas en inglés de 'área de contacto óptima') de Michelin es poco probable que se haga correr hasta mediados de año.

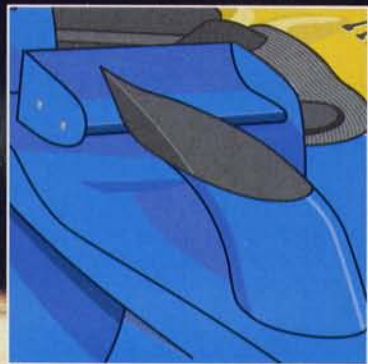
Lo que el equipo consiga en los tests anteriores a Melbourne determinará su temporada, porque, al haber optado por los tests limitados este año, es probable que sufran la falta de días de rodaje cuando las ayudas al pilotaje se prohíban a partir de mitad de temporada.

En materia de pilotos, han reclutado sabiamente a Allan McNish como tercer piloto (junto a los titulares Alonso y Trulli). Sus servicios ya se han mostrado útiles.

A principios de enero, Allan fue a Montmeló para conocer a sus ingenieros y, al llegar -sin casco y sin haberse hecho un asiento- le dijeron que Trulli estaba enfermo y que tendría que pilotar. Y así lo hizo, con unas modificaciones menores.

El director técnico Mike Gascoyne está satisfecho con los progresos. "En conjunto, con el coche viejo completamos el trabajo mecánico previsto", dice. "Aún es pronto para hablar del nuevo, pero los primeros indicios son alentadores".

"AÚN ES PRONTO PARA HABLAR DEL NUEVO COCHE, PERO LOS INDICIOS SON ALENTADORES"
MIKE GASCOYNE



(Arriba) El nuevo Renault R23 luce unas chimeneas de refrigeración inclinadas hacia fuera; (dcha.) el piloto portugués de F3000 Tiago Monteiro probó el R202.



SAUBER-PETRONAS

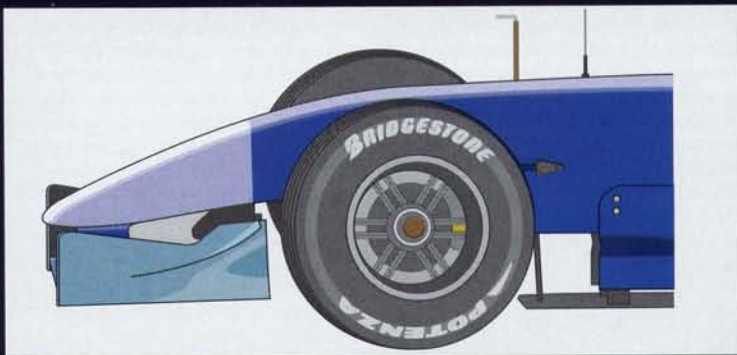
(Dcha.) El Sauber C22 se beneficia de un montón de tecnología Ferrari bajo la carrocería (motor, cambio, suspensión trasera) y una inconfundible influencia Ferrari en la forma del morro. Eso sí, siguen con la doble quilla.

No sería disparatado decir que habrá cuatro Ferraris F2002 en Melbourne, dos de fábrica y dos Saubers. Con su morro inclinado, zaga superdelgada, motor Ferrari versión Monza 2002 y cambio de siete marchas de inspiración Ferrari, el Sauber C22 se parece muchísimo al triunfal F2002.

No es de extrañar que los primeros tests del nuevo coche hayan ido la mar de bien. En su debut, el C22 dio 220 vueltas sin problemas al Circuit de Catalunya.

"Es mejor que el C21 en todos los aspectos", dice Heinz-Harald Frentzen. "Si lo prefiere, es el coche viejo sin ninguno de sus problemas. Y el motor también es un gran paso adelante".

De Montmeló, el equipo viajó a Cheste, donde el coche volvió a rodar sin tacha y mostró un buen nivel de agarre mecánico, al rodar más rápido en proporción en este revirado trazado que en el veloz Montmeló.



"El coche reacciona mejor que el anterior", dijo el director de ingeniería Jacky Eeckelaert. "Hemos dado muchísimas vueltas, señal de que los chicos de diseño han hecho un buen trabajo, y el coche parece ser rápido. Pero

no quiero ser demasiado optimista. Sabemos que hay que esperar hasta Melbourne para descubrir dónde estamos en relación a nuestros rivales".

Sauber tiene buenas posibilidades este año, sobre todo en las primeras carreras. ►



JORDAN-FORD

El EJ13 sólo conserva dos partes -diferencial y eje trasero- del EJ12 del año pasado. Con una nueva filosofía de diseño, parece muy distinto del anterior.

Jordan eligió no probar antes de Navidad, así que su primer test desde Suzuka ya fue con el coche nuevo. Tras un ensayo preliminar en Silverstone, el EJ13 rodó en Montmeló con Giancarlo Fisichella.

Al principio, los progresos fueron limitados. El primer día, una válvula de repostaje de Inter Technique funcionaba mal, provocando un incendio que

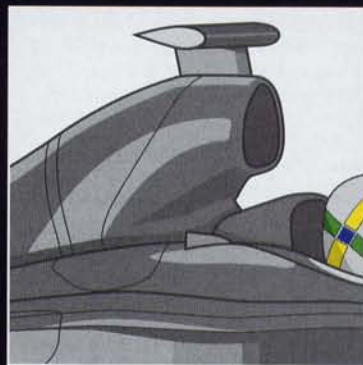
achicharró la zaga del coche. Eso llevó a la escasez de partes mecánicas y, en cuanto se hubieron enviado partes nuevas por avión, hubo ulteriores problemas.

"Tenemos dificultades para hacer funcionar nuestro sistema electrónico con el software del motor de Pi", dijo Gary Anderson, responsable de ingeniería.

Luego, el último día de tests, el alerón trasero se rompió en la recta. "El elemento que se rompió es más fuerte que el del año pasado, así que vamos a efectuar algunas modificaciones", explicó Anderson.

A pesar del limitado rodaje, Fisi era optimista. "El motor Ford parece muy bueno", dijo. "Además, la posición de conducción es mucho mejor que en el EJ12. Mis pies van un poco más bajos que el año pasado y puedo ver mejor la pista".

La segunda semana, en Cheste, las cosas fueron aún más halagüeñas; el 28 de enero, Fisichella fue más veloz que nadie salvo el Ferrari de Barrichello.



(Izda.) El nuevo Jordan EJ13 muestra la influencia del ex jefe de aerodinámica de McLaren Henri Durand. Véase la detallada forma de la carrocería debajo de la toma de aire (cuya forma también es muy sofisticada) y detrás del apoyacabezas.

"EL MOTOR PARECE BUENO, COMO LA POSICIÓN DE CONDUCCIÓN, VEO MEJOR LA PISTA"

GIANCARLO FISICHELLA

DAVIDE FERRARI



BAR-HONDA

El equipo de diseño de Williams considera que el BAR 005 de este año es un refrito de su FW24 de 2002. Tal vez haya algo de verdad en ello: el director técnico de BAR Geoff Willis era el aerodinamicista jefe de Williams hasta que dejó el nido en 2002.

Sin tomar en cuenta el origen del coche,

el BAR 005 fue rápido de entrada. Jenson Button puso a prueba el coche el primer día y, con un tiempo de 1m 18,3s en apenas su séptima vuelta, fue más rápido de lo que BAR había sido en el Circuit de Catalunya en sus cinco años de historia.

"Las primeras impresiones son buenas",

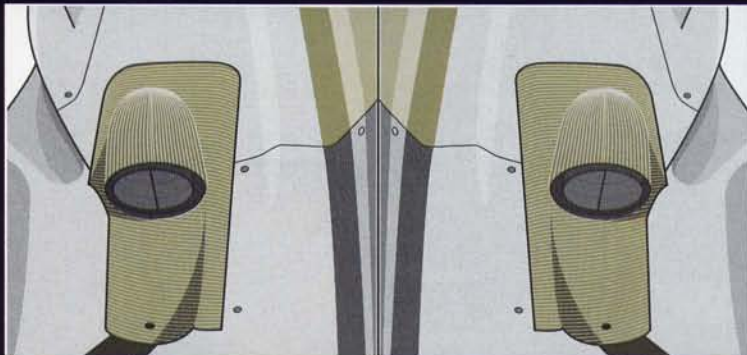
dijo Jenson. "Tiene mucho agarre en todas partes, así que estoy muy animado". No obstante, se quejó de que la dirección asistida era muy ligera –lo que tiene fácil arreglo– y de una mala visibilidad. Jacques Villeneuve se hizo eco de ambas cosas cuando lo probó una semana más tarde.

"Mis primeras impresiones también son buenas", dijo Jacques. "Pero el volante no te ofrece la suficiente información. No sólo eso, también la visibilidad es un problema, que podría afectar a mi rendimiento porque, aunque puedo ver la entrada de una curva, no puedo ver la salida. Tenemos trabajo por hacer en ese terreno".

El coche presenta una parte trasera 100% composite y un motor Honda totalmente nuevo, bastante más ligero que el del año pasado. De momento, la potencia es la misma que en Suzuka, pero Honda promete más antes de Melbourne.

"Tenemos motivos para mostrar plena confianza", dijo el jefe David Richards. ▶

(Dcha.) El BAR 005 debería ser más sofisticado que sus flojos predecesores. Novedad para 2003 son los escapes periscopio, cuyos gases se canalizan sobre el alerón trasero, lejos de la suspensión de carbono; (abajo) Villeneuve prueba el nuevo coche.





JAGUAR-COSWORTH

"El nuevo R4 tiene un aspecto imponente", dijo Mark Webber al final de su primer día al volante del mismo en el Circuit de Catalunya. Completó 44 vueltas y acabó la jornada como el mejor coche no Ferrari, por delante de BAR y Jordan.

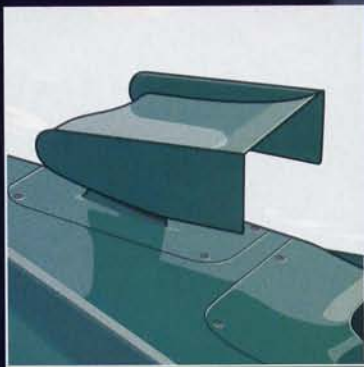
"Todavía no hemos tenido ocasión de trabajar en los reglajes", continuó el australiano. "Pero lo que sí puedo asegurar es que el coche frena bien y parece tener mucha adherencia. No quiero ser demasiado optimista a estas alturas, pero el primer día de tests con este coche ha ido muy bien".

El primer día, a la hora de comer, se efectuó una sustitución preventiva de la caja de cambios del R4, después de que Webber notara un problema con la segunda marcha. Cuando los mecánicos examinaron los engranajes, se demostró que el piloto tenía razón.

Con un solo coche disponible durante la primera semana, el compañero de Webber, Antonio Pizzonia, tomó el volante del coche nuevo el segundo día de tests y volvió a mostrarse rápido.

Pero quizá el elemento más impresionante del conjunto Jaguar-Cosworth en esta fase de la pretemporada fuera la fiabilidad del nuevo motor V10 a 90°. Antes del parón navideño, el motor giró en la zaga de un R3 actualizado y se rompía a menudo. La versión evolución, montada en el nuevo R4, se mostró mucho más fiable.

"Éste es el primer motor V10 que construimos con el ángulo de bancada de 90°", dice Nick Hayes, director gerente de Cosworth. "Es un concepto completamente nuevo. En cuanto a caballos, supone un importante paso adelante respecto al año pasado".



(Dcha.) Apéndices como éstos eran parte del paquete aerodinámico para el pésimo R3... Su reaparición no tiene nada que ver con su rendimiento en ese coche, sino más bien en el F2002; (arriba) Webber recorre el pitlane del Circuit de Catalunya.

Superado el mal trago de finales del año pasado, cuando el equipo procedió a hacer efectivo el despido de 74 personas, parece que Jaguar empieza por fin a remontar el vuelo.

MINARDI-COSWORTH

(Dcha.) Meter a Wilson en el PS03 resultó ser menos difícil de lo que algunos temían. Los pedales se han colocado lo más adelante posible: a la altura del centro de las ruedas. El trasero de Justin, por su parte, va casi sobre el piso.

Minardi tuvo un inicio de año discreto en materia de tests. Rodaron en el circuito Ricardo Tormo con un chasis PS01 de hace dos años, calzado con neumáticos slick Avon de F3000 (debido a la demora en rubricar el contrato de suministro con Bridgestone), para dar a los nuevos pilotos Jos Verstappen y Justin Wilson la posibilidad de trabajar con sus ingenieros de pista, Greg Wheeler y Alex Varnava respectivamente.

El nuevo PS03 con motor Cosworth se habrá presentado a mediados de febrero, con el tiempo justo para enviar tres chasis a Melbourne.

Uno de los mayores quebraderos de cabeza de la pretemporada ha sido encajar el 1,92 m de Wilson en el coche dentro de lo estipulado en el reglamento.

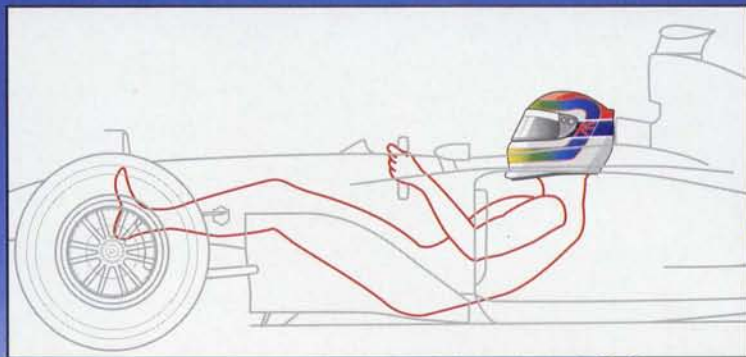
"Hemos logrado colocar los pedales más adelante que en el coche del año pasado", dice Varnava. "Ahora están a la

misma altura que el eje de las ruedas delanteras y, aunque Justin es casi 10 cm más alto que Mark Webber [piloto de Minardi en 2002], creo que tendrá más espacio en el cockpit del que tenía Mark".

Para dar una idea de lo que costó

acomodar a Justin, hacerle el asiento requirió cuatro días; Jos entró y salió la misma tarde.

"El cockpit no está mal", dice Wilson. "Estoy más cómodo que en muchos de los coches con los que he corrido".



TOYOTA

(Dcha.) La extraordinaria similitud del Toyota TF103 con el Ferrari F2002 se aprecia por doquier, desde los trazos generales a las sutilezas. El escape, por ejemplo, es clavado al del F2002; (arriba) Panis durante los tests.

El TF103 rodó por primera vez el 8 de enero, en su presentación en el Paul Ricard. No obstante, el motor y cambio ya se habían probado a fondo montados en la zaga de un TF102B híbrido.

Olivier Panis fue el primero en probar el nuevo coche y quedó impresionado. "Es mejor en todas partes", dijo, al compararlo con el TF102 del año pasado. Además, el coche mostraba una notable fiabilidad y, según el diseñador jefe Gustav Brunner, no había más que ligeros problemas de

juventud a solventar durante su primer test en serio, en Montmeló. "Nuestro retoño tiene buena salud", dice. "Está algo resfriado, pero nada grave".

El progreso con el nuevo coche ha sido rápido. "Estamos más adelante en esta fase de lo que habíamos previsto", dijo el ingeniero de pista de Panis, Humphrey Corbett, tras la segunda semana de tests; al final de la tercera, el equipo había hecho bastante para respaldar su objetivo públicamente expresado de ser cuartos entre los constructores en 2003.

Cristiano da Matta probó el coche nuevo en el Ricard la tercera semana, aunque la intensa lluvia perjudicó a su rodaje. El campeón de la CART aún no está en los tiempos de Panis, pero confía en rodar a buen nivel llegado Melbourne.

"Todo empieza a tomar forma", dijo. "Cada vez me siento más cómodo en el



coche y comprendo las mejores maneras de sacar lo mejor del mismo".

Con Da Matta al volante de un segundo chasis TF103, el tercer piloto Ricardo Zonta rodó con el TF102B. **1**

"CADA VEZ ME SIENTO MÁS CÓMODO Y VEO COMO SACAR LO MEJOR DEL COCHE"
CRISTIANO DA MATTA





Puesta de largo

El equipo Renault se puso de largo para la nueva temporada en la pista de Paul Ricard. Más francés que nunca, con bandera en el cielo, pero más español que ninguno, con un Fernando Alonso como estrella emergente.

Entrevista de Xavier Guillén: fotografías de Alain Richaud



BLUE WORLD

MAG

NETT
RELLI

sePlan

elf

MICHELIN

HANJIN

BAUZZ
FI Team

FERNANDO ALONSO

MAG
MAG

LeasePlan

RENAULT

8

MICHELIN

elf

elf

RENAULT

MICHELIN

BLUE

IE



La puesta de largo del equipo sirvió para ver los últimos retoques tanto en el coche como en el mono de los pilotos, donde el diseño tomó protagonismo.

Es la gran apuesta de Renault para volver a vivir en las primeras páginas y en los horarios de 'prime time'. La empresa francesa, guiada por Flavio Briatore busca la gloria gracias al talento del italiano Jarno Trulli y de Fernando Alonso. El piloto asturiano se ha convertido en el Raikkonen latino por excelencia, confían ciegamente en sus posibilidades y en su capacidad para subir al podio y ganar carreras. Oficialmente juegan a la baja, Patrick Faure, el presidente director general de Renault F1 Team sólo asegura un lugar en el podio "Al acabar la temporada pasada en la cuarta posición entre los constructores, el equipo cumplió su misión y mostró a sus rivales que se debía contar con nosotros. Es evidente que ahora colocamos la barrera más alta y que nuestra voluntad es acercarnos a McLaren y Williams en la pista. Al menos creo que debemos conseguir cuatro podiums, nuestro programa es ambicioso, pero lo debemos respetar si queremos optar a todo en el 2004".

Mucha modestia en público pero ambición en privado. En Renault son muy conscientes, quizá muchos más que Toyota, BAR y por supuesto Jaguar, que Ferrari aún está muy adelantado. Briatore ha reestructurado a fondo la antigua Benetton y Renault ha puesto en marcha su máquina de motores que en el pasado fue invencible. Se decidieron por un motor revolucionario y han respetado todos los

pasos de evolución sin importarles la falta de resultados ni tampoco la política de fichajes de Flavio. Las críticas sobre la eficiencia de Trulli han sido constantes, comparado con las actuaciones de Giancarlo Fisichella, el emigrante. Mientras algunos aireaban esta contradicción, otros destacaban la capacidad de Trulli para conseguir vueltas rápidas y la facilidad para colocar el coche 'arriba' en la parrilla. Sea equivocada o no la elección de Trulli, lo cierto es que ha beneficiado el desembarco de Alonso. Después de un año en Minardi, con buenas carreras, una temporada de purga probando el Renault,

entra en la categoría con un equipo más competitivo y con todo el staff técnico y político a su lado.

Alonso vive en Inglaterra, trabaja tantas horas como el que más, entrenando, estudiando, en fábrica con los ingenieros. A pesar de su carácter tímido, se ha adaptado muy bien a su nuevo entorno y cuenta con el apoyo de todos.

"quiero evolucionar poco a poco y no quemar etapas, aprender antes que nada, tengo a mi lado a Jarno que posee una gran experiencia e intentaré aprovechar las oportunidades que se me presenten. El objetivo número uno es que Renault ►





(Izda.) Alonso se perfila como la gran esperanza de la afición española para soñar con podiums y victorias en la categoría reina del automovilismo. Desde su llegada al equipo todos los componentes del mismo han trabajado con mucha ilusión y le admiran.

(Arriba) Este es el nuevo Renault, el R23, creado bajo las líneas de Tim Densham y equipado con el potente V10 RS23. Lo único que será distinto en el primer gran premio de la temporada será la decoración ya que en Australia se permite la publicidad de tabaco para la carrera.

(Abajo) Patrick Faure y Flavio Briatore representan la imagen pública de Renault F1. Una pareja que hasta la fecha está funcionando a la perfección. En Renault saben que sus decisiones están encaminadas hacia un futuro exitoso que parece no estar muy lejano.





Alonso y Trulli forman una pareja singular como puede ser la formada por Michael y Rubens o como Juan Pablo y Ralf



progrese, mis ambiciones personales vendrán después, aunque creo que puedo optar al podio en más de una ocasión".

Todos respiran en sintonía y parece improbable que los dos pilotos se comporten como Ralf y Juan Pablo. La influencia de Renault España en la multinacional francesa es importante y más que ayudar a Alonso, que ya está dentro, permitirá que desde el equipo se fijen en las nuevas promesas del automovilismo español. De hecho Briatore ya ha fichado algunos pilotos como es el caso de Adrián Vallés y su credibilidad a la hora de reconocer talentos es única, fue él quien catapultó a Michael Schumacher.

Si el gasto de la F1 está repartido entre todas las filiales, parece lógico que España, la más importante en Europa después de Francia, tenga un peso especial, aunque

'EL TRABAJO DE ALONSO SE HA CENTRADO EN PROBAR AL MÁXIMO CON LAS NUEVAS GOMAS MICHELIN'

hasta el momento quien ha tomado las decisiones ha sido Francia, casi siempre de acuerdo con Briatore. Sin la existencia de un equipo español, un sueño que estuvo a punto de cumplirse y que ahora parece bastante olvidado, todas las esperanzas se centran en nuestros pilotos. La marginación de De la Rosa y la situación de Marc Gené coloca a Alonso en el punto de mira de la afición española.

Las grandes empresas españolas miran de reojo la F1 y de momento no entran, pero Alonso les puede hacer cambiar de opinión.

Para Briatore, ahora le toca el turno al de Oviedo, que evidentemente no se postula como el nuevo Schumacher, pero sabe que tendrá todo lo necesario para convertirse en el primer piloto español capaz de ganar un gran premio.

Desde las incorporaciones de Gene y De la Rosa, nunca como hasta hoy se han reunido tantas condiciones para favorecer esta ansiada victoria. De la Rosa se acercó mucho cuando fichó por Jaguar, el equipo de la multinacional Ford, pero todos han visto como se ha arrastrado el equipo y como se encuentra este año, con las mismas rebajas que también ha aplicado en el mundial de rallyes. Ahora Alonso es la gran esperanza. Todo el mundo esta pendiente de él, porque si gana, la F1 será el deporte popular que hoy no lo es en España. Y sinceramente, lo único que falta es que se gane alguna carrera y que un día se venza un campeonato del mundo.

Renault presentó la nueva temporada en Paul Ricard, bajo un cielo azul rasgado por la bandera tricolor francesa de una formación de cazas, una escenografía rimbombante. Aunque en el fondo sólo se atreven a decir que "unicamente buscan mejorar" La verdad es que este año quieren ganar ya una carrera. 1

Calendario

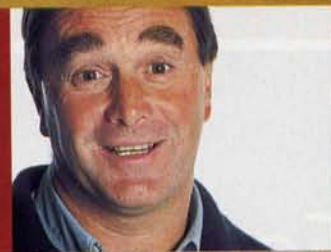
- 9 de marzo
GP de Australia,
Albert Park
- 23 de marzo
GP de Malasia,
Sepang
- 6 de abril
GP de Brasil,
Interlagos
- 20 de abril
GP de San Marino,
Imola
- 4 de mayo
GP de España,
Circuit de Catalunya
- 18 de mayo
GP de Austria,
A1-Ring
- 1 de junio
GP de Mónaco,
Montecarlo
- 15 de junio
GP de Canadá,
Montreal
- 29 de junio
GP de Europa,
Nürburgring
- 6 de julio
GP de Francia,
Magny-Cours
- 20 de julio
GP de Gran Bretaña,
Silverstone
- 3 de agosto
GP de Alemania,
Hockenheim
- 24 de agosto
GP de Hungría,
Hungaroring
- 14 de septiembre
GP de Italia,
Monza
- 28 de septiembre
GP de EE UU,
Indianápolis
- 12 de octubre
GP de Japón,
Suzuka

¿Puede alguien
ganar a Schumi
(dcha.) en 2003?
Será duro, pero
Williams y McLaren
(y el resto) están
resueltos a hacerlo.



DOSSIER PREVIO 2003

con Nigel Mansell



Nota: los GPs disputados son aquellos en que el piloto estaba al volante, en la parrilla, al apagarse los semáforos para la primera salida.



Ferrari

Ferrari empezará 2003 con el F2002, que, por si lo habían olvidado, es el mejor F1 que se ha hecho nunca. Y el F2003 es "un salto importante". No es de extrañar que los demás ya estén asustados.



"No es que quiera defraudar a los lectores de *F1 Racing* que esperan con ansia una temporada de carreras de F1 -'carreras': ésa es la palabra clave- sumamente competitiva en 2003, pero lo cierto es que no me imagino a Ferrari vencida, por la sencilla razón de que Michael Schumacher,

Rubens Barrichello, Jean Todt, Ross Brawn, Rory Byrne, Nigel Stepney y tantos otros miembros clave consolidados están bajo contrato hasta el final de 2004.

"Ese tipo de continuidad confiere muchísima fuerza interna. También genera la clase de organización y velocidad que

vimos el año pasado. Pero, por encima de todo, lo más impresionante fue la fiabilidad de la que Ferrari disfrutó. A veces la velocidad compromete la fiabilidad; combinar ambas con tanto éxito es extraordinario. Y, para lograrlo, hace falta un trabajo en equipo de fábula.

Schumi acumula kilómetros con el F2002 (abajo). No es que necesite muchas pruebas más. Ya es casi invencible.



'LA VELOCIDAD
COMPROMETE LA
FIABILIDAD.
COMBINARLAS
CON ÉXITO ES
EXTRAORDINARIO'



"Y, por supuesto, también es necesario estar ávido de éxito. Creo que sólo se vencerá a Ferrari cuando dejen de demostrar esa avidez, y me parece que los integrantes clave del equipo siguen estando muy ávidos de victoria. Nigel es un mecánico-ingenero increíblemente competente y muy trabajador; Rory, un aerodinamicista-diseñador realmente excepcional; Ross, un prodigioso director técnico y un brillante estratega; y el hombre que lo aglutina todo, Jean Todt, muestra una entrega pasmosa.

"Y luego está Michael. Créanme, ansia de veras ese sexto título. Quiere establecer un nuevo récord [y eclipsar la marca de cinco títulos de Juan Manuel Fangio, que actualmente comparte con el argentino]. No cabe duda de que Michael es uno de los

mejores pilotos que haya tenido nunca la F1. Es que estamos ante un profesional total. Completamente entregado y centrado. Si quiere algo, hará lo que haga falta para obtenerlo. Sea lo que sea. No mucha gente puede hacerlo. Ésa es la avidez de la que hablaba antes. Y, claro, si la puedes combinar con un talento divino, como es el suyo... pues bien, eso te hace muy difícil de vencer.

"En ciertos aspectos me recuerda a Jackie Stewart: el sistema que ha desarrollado a su alrededor en Ferrari recuerda mucho el que Jackie y Ken Tyrrell tenían a principios de los años 70. Ese tipo de relación es muy especial, y a veces me pregunto si volverá a darse en F1.

"Pero no deberíamos olvidarnos de Rubens. Es un gran piloto y *podría* ser un

campeón del mundo en potencia, pero le va a costar mucho en estos momentos porque es Michael quien ocupa el otro coche. Claro que, si Rubens tiene mucha suerte y no sufre problemas de fiabilidad, y Michael lo contrario... ¿quién sabe? Puede pasar de todo.

"Fijense en lo que estuvo a punto de suceder cuando Michael se lesionó [en Silverstone 99]: ¡Eddie Irvine casi se proclama campeón! ¡Muy poco le faltó! Y la razón de ello es que el poderío técnico interno de Ferrari—mecánicos, ingenieros, diseñadores—es el mejor entre los mejores. Y ésa es la base sobre la que se erigen, año tras año. Por consiguiente, pueden llegar a tener el título a tiro incluso si alguien tan crucial para su organización como Michael se cae de la foto. Fantástico". ▶

Mansell no cree que Ferrari sea vencido en pista (arriba dcha.) con frecuencia. Son muy buenos y están muy bien organizados.

Los datos: Ferrari COCHE: F2002/F2003 NEUMÁTICOS: BRIDGESTONE MOTOR: FERRARI 052

Biografías de los pilotos



Michael Schumacher
(Coche número 1)
Nació 3 de enero de 1969 Lugar
Hürth-Hermülheim, Alemania
Reside Vufflens, Suiza Estado civil
Casado con Corinna (dos hijos:
Gina Maria y Mick) Estatura 1,74 m Peso 75 kg
Web www.michael-schumacher.de

Equipos

1991 Jordan-Ford/Benetton-Ford: 4 pt, 12° (6 GPs)
1992 Benetton-Ford: 53 pt, 3°
1993 Benetton-Ford: 52 pt, 4°
1994 Benetton-Ford: 92 pt, campeón del mundo
1995 Benetton-Renault: 102 pt, campeón del mundo
1996 Ferrari: 59 pt, 3°
1997 Ferrari: 78 pt, excluido del campeonato
1998 Ferrari: 86 pt, 2°
1999 Ferrari: 44 pt, 5°
2000 Ferrari: 108 pt, campeón del mundo
2001 Ferrari: 123 pt, campeón del mundo
2002 Ferrari: 144 pt, campeón del mundo

Estadísticas

Debut Bélgica 91 GPs disputados 178
Puntos 945 Victorias 64
Poles 50 Vueltas rápidas 51



Rubens Barrichello
(Coche número 2)
Nació 23 de mayo de 1972 Lugar
Sao Paulo, Brasil Reside Sao
Paulo y Mónaco Estado civil
Casado con Silvana (un hijo,
Eduardo) Estatura 1,72 m Peso 77 kg
Web www.barrichello.com.br

Equipos

1993 Jordan-Hart: 2 pt, 17°
1994 Jordan-Hart: 19 pt, 6°
1995 Jordan-Peugeot: 11 pt, 11°
1996 Jordan-Peugeot: 14 pt, 8°
1997 Stewart-Ford: 6 pt, 13°
1998 Stewart-Ford: 4 pt, 12°
1999 Stewart-Ford: 21 pt, 7°
2000 Ferrari: 62 pt, 4°
2001 Ferrari: 56 pt, 3°
2002 Ferrari: 77 pt, 2°

Estadísticas

Debut Suráfrica 93 GPs disputados 162
Puntos 272 Victorias 5
Poles 6 Vueltas rápidas 8

Información del equipo

Fundado 1929, Enzo Ferrari
Primer gran premio Gran Bretaña 50
GPs disputados 670
Victorias 159
Poles 158
Puntos 3.829,8 (desde 1950)
Títulos de constructores 12
Títulos de pilotos 12
Ferrari SpA, Via Ascari 55-57,
41053 Maranello (MO), Italia
Tel.: 0039 05369 49450
Fax: 0039 05369 49049
Web www.ferrari.com
Club de fans FerrariClub@ferrari.it

Hombres clave

Luca Montezemolo *Presidente*
Jean Todt *Director de equipo*
Ross Brawn *Director técnico*
Rory Byrne *Diseñador jefe*
Paolo Martinelli *Director técnico motorista*
Nigel Stepney *Responsable técnico de carrera*
Chris Dyer *Ingeniero de pista (Michael)*
Gabriele Delli Colli *Ingeniero de pista (Rubens)*

Probadores

Luca Badoer
Felipe Massa

• Matt Bishop opina

Ferrari siempre ha tenido a su disposición recursos de sobra, pero, entre 1979 y la llegada de Michael Schumacher en 1996, lo único que consiguieron fue dar palos de ciego.

Pero sus actuaciones en 2002 fueron tan dominantes que resultaban ridículas; y además, Ross Brawn, su director técnico, ya ha declarado que "confía" en que 2003 será incluso mejor.

No parece posible, ¿verdad? Por otro lado, tal vez sí que lo es. Bridgestone está cada vez más afianzado en la estructura de Ferrari (ciertamente en detrimento de sus otros clientes, pero ¿a quién le importa?); Michael entrena seis horas diarias para adecuar su forma física a las exigencias específicas de las nuevas calificaciones, y Ross, Rory Byrne y Paolo Martinelli se muestran tan brillantes como siempre... bien, uno no puede sino

pensar que tienen muchas posibilidades, ¿no?

Su punto débil es que el F2002 era tan perfecto que, por muy optimista que sea Brawn respecto al F2003, el coche del año pasado estuvo muy cerca de lo mejor que puedan conseguir Byrne y él. En cambio, hay mucho más margen de mejora en los conjuntos técnicos de Williams y McLaren.

Pero ¿será suficiente? ¿Y cuánto habrá subido Ferrari el listón? Me muero por ver qué pasa...

BMW-Williams

Atrapar a Ferrari es posible, pero difícilísimo. Y para tener alguna posibilidad, en Williams han de ser rápidos y fiables de entrada. Con un coche radical. ¿Imposible? Tal vez, o tal vez no...



"¿Podría ganar Williams el título en 2003? Pues claro que sí. Pero ¿lo lograrán? Ésa es la pregunta del millón.

"Repasemos los distintos factores. Para ganar títulos, necesitas un piloto hábil, un coche rápido, gran fiabilidad y cohesión interna. Debes ser capaz de salir en

Australia y empezar a puntuar de inmediato. Algo difícil de conseguir con un coche totalmente nuevo, como el FW25.

"Pero, más que eso, has de mantener el desarrollo durante todo el año. Y el pasado, Williams fue algo apurado en ese apartado. Empezaron bien -recuérdese su doblete en

Malasia-, pero a medida que transcurría la temporada se quedaron rezagados. No me malinterpreten; respeto muchísimo a Patrick Head y su equipo técnico, y espero de veras que hayan producido un coche que no sólo sea rápido de entrada sino que también reaccione al desarrollo. Pero, para mantener

Williams va a tener que desarrollar el FW25 sin parar para tener alguna posibilidad de seguir el ritmo de Ferrari. Pero si Montoya (abajo, con el FW24 este invierno) es más constante, llegarán victorias.



¿PODRÍA GANAR WILLIAMS EL TÍTULO EN 2003? PUES CLARO QUE SÍ. PERO ¿LO LOGRARÁN?'



el ritmo de Ferrari, van a tener que presentar nuevas evoluciones sin parar a lo largo de todo el año.

"A veces se dice: '¡Fíjate en Frank [Williams] y Patrick! Llevan ahí tanto tiempo. Son el dúo más exitosos de la F1, pero ¿siguen a la vanguardia de la F1 del siglo XXI?'

"Siempre respondo: 'Sí, desde luego'. Siguen ahí, y ahí estarán mientras quieran. Es una cuestión de deseo, de avidez. Y nadie está más ávido, o lleno de deseo, que Patrick y Frank. Gané un título y 28 GPs con ellos, ¡así que bien que lo sé!

"Vale, Frank tiene 60 años. Patrick, 56. Ya no son tan jóvenes como antes, pero son auténticos ganadores. Han ganado trepientos títulos. Son estupendos. Pero han de tener a su equipo concentrado, y luego mantener esa concentración durante todo el año.

"Ralf Schumacher recibe muchas críticas, pero hay que reconocer que es un ganador. Fue el único piloto Williams que ganó un GP el año pasado, y ganó otros tres el anterior.

"Pero, aunque respeto a Ralf, creo que una de las cosas lamentables de ahora es que algunos pilotos no cumplen al 100% todo el tiempo. Y luego, por regla general en época de contratos o cuando son criticados, de repente son un piloto distinto. De pronto, son tremendamente veloces, y resulta emocionante volver a verlos.

"Vaya, que Ralf es un buen piloto. A veces, un gran piloto. Pero claro, otras veces te preguntas qué pasa. Sí, él podría argüir que existen variables opuestas que desconocen los ajenos al equipo, y tal vez tenga razón. Lo único que digo, en resumen, es que en 2003 ha de dar el 100%. Y creo que también sería lo que Frank y Patrick dirían, si son sinceros.

"Montoya posee un potencial y un talento enormes, pero a veces no piensa. No me malinterpreten: sus siete poles del año pasado fueron geniales. Pero esa velocidad aislada no gana carreras. Lo que gana carreras es la constancia vuelta tras vuelta.

"Creo que lo más importante que ha hecho Juan Pablo hasta la fecha en F1 es mostrar que se puede pasar de la CART a la F1 y hacer bien tu trabajo. Se merece un premio por ello. Fue apasionante. Me alegré mucho por él, y pienso que también todo el mundo. Se metió de lleno y batalló contra los mejores. Pero luego, por desgracia, el ímpetu empezó a menguar. Lo he visto tantas veces, con tantos pilotos. Empiezas a desorientarte, a des centrarte... y luego, de repente, la chispa ha desaparecido. Debe volver a encender esa chispa en 2003, y espero de corazón que así sea". ▶

Mansell cree que Ralf (arriba dcha.) es un ganador, pese a sus lapsus de esfuerzo y concentración.

Los datos: Williams-BMW COCHE: FW25 NEUMÁTICOS: MICHELIN MOTOR: BMW P83

Biografías de los pilotos



Juan Pablo Montoya
(Coche número 3)
Nació 20 de septiembre de 1975
Lugar Bogotá, Colombia Reside
Mónaco Estado civil Casado con
Connie Estatura 1,68 m

Peso 72 kg Web www.jpmontoya.com

Equipos

1998 Williams-Mecachrome: probador
1999 ChampCars (gana el título a la primera)
2000 ChampCars (también gana la Indy 500)
2001 BMW.WilliamsF1: 31 pt, 6°
2002 BMW.WilliamsF1: 50 pt, 3°

Estadísticas

Debut Australia 2001
GPs disputados 34
Puntos 81
Victorias 1
Poles 10
Vueltas rápidas 6



Ralf Schumacher
(Coche número 4)
Nació 30 de junio de 1975 Lugar
Hürth-Hermülheim, Alemania
Reside Mónaco Estado civil
Casado con Cora (un hijo, David)

Estatura 1,78 m Peso 73 kg
Web ralf-schumacher.rtl.de

Equipos

1997 Jordan-Peugeot: 13 pt, 11°
1998 Jordan-Mugen Honda: 14 pt, 10°
1999 Williams-Supertec: 35 pt, 6°
2000 BMW.WilliamsF1: 24 pt, 5°
2001 BMW.WilliamsF1: 49 pt, 4°
2002 BMW.WilliamsF1: 42 pt, 4°

Estadísticas

Debut Australia 1997
GPs disputados 100
Puntos 177
Victorias 4
Poles 1
Vuelta rápidas 6

Información del equipo

Fundado 1977, Frank Williams y Patrick Head

Primer gran premio Argentina 78

GPs disputados 399

Victorias 108

Poles 119

Puntos 2.191,5

Títulos de constructores 9

Títulos de pilotos 7

WilliamsF1, Station Road, Grove,

Wantage, Oxon OX12 0DQ, GB

Tel.: 0044 1235 777700

Fax: 0044 1235 777739

Web www.bmwwilliamsf1.com

Club de fans PO Box 111911,

20419 Hamburgo, Alemania

Hombres clave

Frank Williams Director general y jefe de equipo

Patrick Head Director técnico

Sam Michael Ingeniero jefe de operaciones

Gavin Fisher Diseñador jefe

Dickie Stanford Director deportivo

Jason Somerville y Antonia Terzi

Aerodinamicistas superiores

Carl Gaden Jefe de mecánicos

Gordon Day Ingeniero de pista (Schumacher)

Tony Ross Ingeniero de pista (Montoya)

Probador: Marc Gené

• Matt Bishop opina

En 2001 (por cierto margen) y en 2002 (por muy poco, ante Ferrari), BMW facilitó a Williams lo que todos los equipos de F1 sueñan: un motor más potente que los de sus rivales.

Y, aun así, aunque Williams ha ganado títulos en la década pasada con desdeñosa rotundidad (Mansell en 1992; Alain Prost en 1993) o al menos con bastante facilidad (Damon Hill en 1996;

Jacques Villeneuve en 1997), este milenio, pese a todos esos caballos de Múnich, han dejado pasar los más altos honores por bastante margen.

Y, ahora que no sólo Ferrari sino también Toyota e incluso Cosworth ven a menudo esas lecturas de más de 870 CV que antes eran exclusivas de los dinamómetros de BMW, hay quienes creen que Williams ha perdido su gran oportunidad.

El año pasado el problema fue su aerodinámica;

el malo de la película fue Geoff Willis (ahora en BAR). Este año las esperanzas descansan sobre Antonia Terzi, una lumbrera ex Ferrari que podría, si el FW25 va tan bien como parece, convertirse en un pez gordo de verdad en los círculos de diseño de la F1 (y no sólo por ser mujer).

¿Los pilotos? Ralf no es muy popular en Grove, aunque siempre corre con solidez. Juan tiene madera... pero ¿cuánto deberemos esperar?

McLaren-Mercedes

Al empezar la temporada con el coche del año pasado, McLaren sigue el ejemplo de Ferrari. Eso debería darles más tiempo para que el nuevo les salga perfecto. Espérense victorias...



"A mi juicio, a David Coulthard se le suele criticar más de la cuenta y, para ser sincero, no me parece del todo justo.

"Es todo un profesional. Un caballero. Y, en mi opinión, son dos aspectos que dicen mucho a su favor, sobre todo si tenemos en cuenta algunas de las situaciones más

traumáticas que ha tenido que capear a lo largo de los años; creo que han influido mucho en la formación de su carácter.

"Pienso en su accidente de avión [en 2000]; su relación con distintos miembros del equipo; que no ha estado siempre en el lugar adecuado en el momento oportuno. Muchas

cosas. Pero de veras creo que David es muy capaz de ganar el título.

"Pero -y sé que esto es un tópico, pero no por ello menos cierto- David ha de creer en sí mismo. He dicho que pensaba que Ferrari era el favorito al título, y lo mantengo. Pero si David empieza bien y cobra impulso pronto,

Coulthard prueba el MP4-17D (abajo), una evolución del MP4-17 de 2002. Pero no pasarán muchas carreras antes de que debute el MP4-18A.



'McLAREN ES UN GRAN EQUIPO. VAN A TIRAR DEL DESARROLLO CON TODAS SUS FUERZAS'



y Ferrari tropieza con unos cuantos imprevistos más que en 2002, realmente podría conseguir algo muy importante en 2003. ¿El título? Pues bien, ¿por qué no?

"He oído decir: 'Lo único malo de David Coulthard es que es dos décimas más lento de lo que debiera'. La prensa suele decirlo, hasta la británica. Pero David también ha sido a menudo dos décimas más rápido que su compañero, incluso cuando éste era Mika Hakkinen, quien, creo que podría afirmarse con toda certeza, no era precisamente un manta a la hora de sacarse una sólida vuelta de calificación.

"En cuanto al compañero de David, Kimi Raikkonen, lo conocí en Mónaco el año pasado -sus managers, David Robertson y su hijo Steve, y yo compartimos un barco- y me cayó muy bien. Me merece mucho respeto. Es intrépido. Joven. Pequeño.

Liviano. Lo tiene todo a su favor. Y, al revés de otros pilotos actuales, no lleva a cabo muchas tareas de RR PP, así que puede concentrarse en hacer bien su trabajo en el coche.

"Creo que lo que ha logrado en tan poco tiempo ha sido realmente impresionante. Muchos pilotos le tienen envidia porque ha entrado más o menos directamente en uno de los más grandes equipos de la historia de la F1. Contar con el respaldo de McLaren y Mercedes y de todos sus recursos, con sólo 23 años... bueno, tiene el mundo a sus pies, ¿no? En fin, al menos, ¡a su pie derecho!

"Aun así, creo que necesitará tiempo para evolucionar. Pero lo estupendo de McLaren es que se le concederá ese tiempo, porque Ron Dennis es un hombre de carreras de pura cepa. Por el equipo de Ron han pasado muchos grandes pilotos. Está claro que cree en Kimi, y le ayudará a orientarse, igual que

ayudó a Mika, que fue piloto McLaren desde 1993 hasta su retiro, en 2001.

"Fue una gran decepción para él y para todo el mundo -y, para ser sincero, también para mí- que no ganara en Magny-Cours el año pasado. Fue un error tonto [Kimi patinó sobre el aceite, dejando que Schumacher le adelantara y ganara la carrera], y una lástima. Pero no me cabe ninguna duda de que se anotará su primera victoria en F1 este año.

"La fiabilidad, claro, será un factor clave para McLaren. Es un gran equipo, pero van a tirar del desarrollo con todas sus fuerzas durante todo el año, y espero que eso no comprometa la fiabilidad. Adrian Newey es un tipo fantástico, un diseñador brillante. En definitiva, confío en las posibilidades de McLaren en 2003 porque conozco a Adrian desde hace muchos años y todo indica que ha hecho un gran trabajo este invierno". ▶

(Arriba dcha.) Test en Valencia: Alex Wurz es el tercer piloto de McLaren, pero en este caso quien va al volante es Gary Paffett.

Los datos: McLaren-Mercedes COCHE: MP4-17D/18A NEUMÁTICOS: MICHELIN MOTOR: MERCEDES

Biografías de los pilotos



David Coulthard
(Coche número 5)
Nació 27 de marzo de 1971
Lugar Twynholm, Escocia
Vive Mónaco Estado civil Soltero
Estatura 1,82 m Peso 72,5 kg

Web www.davidcoulthard-f1.com

Equipos

1994 Probador Williams-Renault (ascendido a titular en el GP de España): 14 pt, 8º (8 GPs)
1995 Williams-Renault: 49 pt, 3º
1996 McLaren-Mercedes: 18 pt, 7º
1997 McLaren-Mercedes: 36 pt, 3º
1998 McLaren-Mercedes: 56 pt, 3º
1999 McLaren-Mercedes: 48 pt, 4º
2000 McLaren-Mercedes: 73 pt, 3º
2001 McLaren-Mercedes: 65 pt, 2º
2002 McLaren-Mercedes: 41 pt, 5º

Estadísticas

Debut España 94
GPs disputados 141
Puntos 400
Victorias 12
Poles 12
Vueltas rápidas 18



Kimi Raikkonen
(Coche número 6)
Nació 17 de octubre de 1979
Lugar Espoo, Finlandia Vive
Espoo y Zúrich, Suiza Estado
civil Soltero Estatura 1,75 m

Peso 62 kg Web www.kimiraikkonen.com

Equipos

2001 Sauber-Petronas: 9 pt, 10º
2002 McLaren-Mercedes: 24 pt, 6º

Estadísticas

Debut Australia 2001
GPs disputados 34
Puntos 33
Victorias 0
Poles 0
Vueltas rápidas 1

Información del equipo

Fundado 1963, Bruce McLaren (Motor Racing Limited)

Primer gran premio Mónaco 1966

GPs disputados 543

Victorias 135

Poles 112

Puntos 2.746,5

Títulos de constructores 8

Títulos de pilotos 11

McLaren International,
Woking Business Park, Albert Drive,
Woking, Surrey GU21 5JY, GB

Tel.: 0044 1483 711311

Fax: 0044 1483 720157

Web/club de fans www.mclaren.com

Hombre clave

Ron Dennis Jefe de equipo, presidente
y consejero delegado, TAG McLaren Group
Martin Whitmarsh Director gerente,
McLaren International

Adrian Newey Director técnico

Neil Oatley Diseñador jefe

Stephen Giles Jefe de mecánicos

Phil Prew Ingeniero de pista (Coulthard)

Mark Slade Ingeniero de pista (Raikkonen)

Probador: Alex Wurz ('tercer piloto')

• Matt Bishop opina

Incluso tras 36 años en F1, tiempo durante el cual ha pasado con firmeza y a veces con sigilo de los harapos grasientos a la riqueza, Ron Dennis aún es capaz de experimentar auténtico dolor físico cuando las cosas no le van bien (o a su equipo).

Así que el año pasado fue un *annus horribilis* para Ron; aun así -y hay que reconocerle el mérito por ello-, no permitió que su dolor personal

le impidiera idear, desarrollar y ultimar un plan riguroso de recuperación. El resultado, por ahora, es el MP4-17D (de 'desarrollo'), que se ha mostrado muy competitivo en la pretemporada; si los recién reconstituidos McLaren-Mercedes-Ilmor funcionan con todos sus cilindros desde el principio, el MP4-18A (la 'A' indica claramente que aparecerán nuevas variantes más adelante), previsto para Imola más o menos, debería ser muy especial.

Pero quieren una predicción, ¿no? Vale, ahí va: si Coulthard y/o Raikkonen se anotan unos cuantos podios en los GPs de ultramar que dan inicio a la temporada (Australia, Malasia y Brasil), y el nuevo McLaren de 2003 vuela para cuando el circo llegue a Europa (como muy bien podría ser), entonces, sí, coincido con Nigel (arriba): el título, aunque poco probable, no es imposible. Pero en 2004 será una posibilidad a su alcance.

Renault



Les costará mejorar su cuarto puesto entre los constructores este año. Pero se acabaron las excusas: con Fernando Alonso mezclado por primera vez entre los grandes, deben hacerlo.

(Arriba dcha.) Renault afirmó en su presentación que su objetivo para 2003 es subir al podio varias veces. ¿Lo lograrán con tan pocos tests?

"Renault es una empresa absolutamente genial. Maravillosa. Gané el título con sus motores [en 1992], claro, y todo indica que aún le tienen ganas. Si se esfuerzan lo suficiente—y también invierten lo suficiente—podrían volverlo a lograr. Pero no este año. Creo que aún pasará un año, o tal vez dos, antes de que empiecen a ganar carreras con regularidad. Aun así, serán muy buenos en 2003. Creo que volverán a ser los mejores de los demás. "Pero, claro, Renault no es sólo Viry-Châtillon, ¿verdad? También es Enstone o, si se quiere, Benetton. Y el núcleo del equipo que dio a Benetton sus dos títulos de pilotos y uno de constructores a mediados de los años 90 hace tiempo que ya no está. Me refiero a Michael

Schumacher, Rory Byrne, Ross Brawn y Tom Walkinshaw. Pero se están reconstruyendo. Tienen empleados estupendos; y todos trabajan muy duro.

"Por supuesto, Flavio Briatore es el principal vínculo con su época dorada. Creo que Flavio es un gran personaje. Un hombre encantador. Corren por ahí todo tipo de historias sobre él, pero seguro que no son más que tonterías. Me cae muy bien. Además, es un hombre de carreras. Todo un profesional, y cumplirá su cometido si se le presenta la oportunidad.

"Jarno Trulli suele ser muy rápido en calificación... pero luego parece apagarse en carrera. Creo que es un año importante para él. Muy importante. Es uno de esos pilotos que debe afirmarse. Está en ese

momento de su carrera. No hay duda de que posee la velocidad y el talento, pero hace falta que lo demuestre más a menudo.

"Me presentaron a Fernando Alonso en 2001, cuando participé en el *Thunder in the Park* de Minardi [jornada de exhibición del equipo en Donington], pero no lo conozco bien. Creo que—con la debida oportunidad, educación y orientación—lo hará bastante bien. Desde luego, el equipo parece creer en él a pies juntillas.

"¿Será capaz Alonso de apretar a Jarno en la primera parte de la temporada? Eso espero, ya que en caso contrario Fernando no va a ayudar a Jarno tanto como podría, y entonces Jarno no tendrá ese referente de suma importancia al que dirigir sus esfuerzos".

Los datos: Renault COCHE: R23 NEUMÁTICOS: MICHELIN MOTOR: RENAULT RS23

Biografías de los pilotos



Jarno Trulli
(Coche número 7)
Nació 13 de julio de 1974 Lugar
Pescara, Italia Reside Mónaco
y Wokingham, Inglaterra Estado
civil Soltero Estatura 1,73 m
Peso 64 kg Web www.jarnotrulli.com

Equipos

1997 Minardi-Hart/Prost-Mugen Honda: 3 pt, 15°
1998 Prost-Peugeot: 1 pt, 15°
1999 Prost-Peugeot: 7 pt, 11°
2000 Jordan-Mugen Honda: 6 pt, 10°
2001 Jordan-Honda: 12 pt, 9°
2002 Renault: 9 pt, 8°

Estadísticas

Debut Australia 1997
GPs disputados 95
Puntos 38
Victorias 0
Poles 0
Vueltas rápidas 0



Fernando Alonso
(Coche número 8)
Nació 29 de julio de 1981 Lugar
Oviedo, España Reside Oxford,
Inglaterra Estado civil Soltero
Estatura 1,71 m Peso 68 kg
Web www.fernandoalonso.com

Equipos

2000 Probador Minardi
2001 Minardi: 0 pt, no clasificado
2002 Probador Renault

Estadísticas

Debut Australia 2001
GPs disputados 17
Puntos 0
Victorias 0
Poles 0
Vueltas rápidas 0

Información del equipo

Fundado 1975 (creación de Renault Sport)
Primer gran premio Gran Bretaña 77
GPs disputados 140
Victorias 15
Poles 31
Puntos 335

Títulos de constructores 0 (2º en 1983)

Títulos de pilotos 0

Whiteways Technical Centre, Enstone,
Chipping Norton, Oxon OX7 4EE, GB

Tel.: 0044 1608 678000

Fax: 0044 1608 678800

Web/club de fans www.renaultf1.com

Hombres clave

Patrick Faure *Presidente, Renault F1*

Flavio Briatore *Jefe de equipo y*

director, Renault F1 UK

Jean-Jacques Heis *Director, Renault F1 Francia*

Mike Gascoyne *Director técnico*

Pat Symonds *Director ejecutivo de ingeniería*

Mark Smith *Diseñador jefe*

John Iley *Jefe de aerodinámica*

Steve Nielsen *Director deportivo*

Jonathan Wheatley *Jefe de mecánicos*

Alan Permane *Ingeniero de pista (Trulli)*

Paul Monaghan *Ingeniero de pista (Alonso)*

Probadores: Allan McNish; Franck Montagny

• Matt Bishop opina

¿Cómo se explica que Renault, un equipo 'rico' que se consolidó como el 'mejor de los demás' en 2002, decidiera unirse a los 'pobres' (Jordan y Minardi) al optar por el plan de test limitados de Bernie Ecclestone y Max Mosley para 2003?

La facultad del comentario acertado suele ser calificada de cinismo por quienes no la poseen; así que llámenme cinico si quieren, pero creo que

sólo estoy comentando fielmente la tendencia de Flavio Briatore a seguir los edictos de su amigo y mentor, Bernie, *a toda costa*. Desde luego, sería cinismo (más que una observación precisa) lo que me impulsa a recordarles que era imprescindible que al menos tres equipos se sumaran al programa para que fuera ratificado por el Consejo Mundial en su reunión de diciembre de 2002...

Mike Gascoyne, el inteligente director técnico

de Renault, sostiene que el rodaje extra los viernes de carrera compensará con creces la disminución de tests convencionales. Podría tener razón. Por otra parte...

Renault sólo llevará a cabo 10 días de tests en 2003. Ferrari, Williams y McLaren, más de 100. Cada uno. Por muy rápidos y entusiastas que puedan ser Trulli y Alonso, van a echar en falta esos tests, sobre todo en la segunda parte del año.

Sauber-Petronas



Que puntúen los ocho primeros debería traducirse en un mayor botín de Sauber este año. Y sus pilotos tienen experiencia y son competentes. Intentarán volver a encabezar el centro del grupo.

(Arriba dcha.) Frentzen prueba el nuevo C22 antes de su presentación. Dice que es "más estable y fácil de pilotar" que el del año pasado.

"En la actualidad, Sauber es un pequeño gran equipo. Lo han hecho muy bien estos dos últimos años, y se les debe felicitar por ello, sobre todo teniendo en cuenta su presupuesto relativamente modesto. Como hoy día sólo soy un seguidor más, me gustaría aprovechar para desearles lo mejor para esta temporada. Y cabe decir que un equipo que va a montar el mismo motor y cambio que Ferrari tuvo en 2002 lo más seguro es que esté en buena forma.

"Me sorprendió un poco que ficharan a dos pilotos alemanes; no es lo ideal para el marketing, ni siquiera para un equipo de la parte alemana de Suiza. Empezaré por Heinz-Harald Frentzen, porque los dos coincidimos parcialmente: su carrera en F1 empezó antes de que terminara la mía. La

gente suele decir que es rápido pero no fuerte, y tal vez tengan algo de razón. Hubo ocasiones en que estuvo extraordinario: ejecutó grandes carreras para Jordan en 1999, por ejemplo. Pero en otras, parecía... bueno, estar en otra parte. Me temo que hay algo que no acaba de cuajar con Frentzen. Y eso preocupa a los equipos, fabricantes y sponsors. Tal vez por eso su carrera ha vuelto al punto de partida, a su terreno más conocido. Con todo, creo que tendrá un buen año.

"En cuanto a Nick Heidfeld, a la vista está que es rápido y capaz. Creo que tiene un gran potencial pero, como Trulli, debe afirmarse este año. La clave es que no intente hacerlo socavando a Frentzen. Muchos pilotos tienden a mirar demasiado

por encima del hombro. Si lo haces, te quedas atrás. En realidad, has de llevar tu propio camino hacia delante.

"Por último, siento un enorme respeto por Peter Sauber. Ha hecho un gran trabajo en los últimos años. Se merece triunfar: sería de lo más alentador que arrancara una victoria en 2003. ¡Con un poco de suerte y abandonos, podría suceder!". ▶

'SERÍA DE LO MÁS ALENTADOR QUE EL EQUIPO SAUBER ARRANCARA UNA VICTORIA EN 2003. ¡PODRÍA SUCEDER!'

Los datos: Sauber-Petronas COCHE: C22 NEUMÁTICOS: BRIDGESTONE MOTOR: FERRARI 051

Biografías de los pilotos



Nick Heidfeld
(Coche número 9)
Nació 10 de mayo de 1977 Lugar
Mönchengladbach, Alemania
Reside Mónaco Estado civil
Novia, Patrizia Estatura 1,64 m
Peso 70 kg Web www.nickheidfeld.de

Equipos

1998 McLaren-Mercedes: probador
1999 McLaren-Mercedes: probador
2000 Prost-Peugeot: 0 pt, 20°
2001 Sauber-Petronas: 12 pt, 8°
2002 Sauber-Petronas: 7 pt, 10°

Estadísticas

Debut Australia 2000
GPs disputados 50
Puntos 19
Victorias 0
Poles 0
Vueltas rápidas 0



Heinz-Harald Frentzen
(Coche número 10)
Nació 18 de mayo de 1967 Lugar
Mönchengladbach, Alemania
Reside Mónaco Estado civil
Casado con Tanja (una hija, Lea)
Estatura 1,78 m Peso 63 kg Web www.frentzen.de

Equipos

1993 Mugen/Bridgestone: probador
1994 Sauber-Mercedes: 7 pt, 13°
1995 Sauber-Ford: 15 pt, 9°
1996 Sauber-Ford: 7 pt, 12°
1997 Williams-Renault: 42 pt, 2°
1998 Williams-Mecachrome: 17 pt, 7°
1999 Jordan-Mugen Honda: 54 pt, 3°
2000 Jordan-Mugen Honda: 11 pt, 9°
2001 Jordan-Mugen Honda/Prost-Acer: 6 pt, 13°
2002 Arrows-Cosworth/Sauber-Petronas: 2 pt, 18°

Estadísticas

Debut Brasil 94
GPs disputados 142
Puntos 161
Victorias 3
Poles 2
Vueltas rápidas 6

Información del equipo

Fundado 1993, Peter Sauber
Primer gran premio Suráfrica 93
GPs disputados 162
Victorias 0
Poles 0
Puntos 119
Títulos de constructores 0 (4° en 2001)
Títulos de pilotos 0
Sauber, Wildbachstr. 9, CH-8340,
Hinwil, Suiza
Tel.: 0041 19379000
Fax: 0041 19379001
Web/club de fans www.sauber.ch

Hombres clave

Peter Sauber Jefe de equipo y director general
Willy Rampf Director técnico
Osamu Goto Director motorista
Beat Zehnder Director deportivo
Jacky Eeckelaert Responsable de ingeniería
en pista e ingeniero de pista (Frentzen)
Rémi Decorzent Ingeniero de pista (Heidfeld)
Urs Kuratle Jefe de mecánicos

Probador

Por definir

• Matt Bishop opina

Como el Ferrari F2002 fue el mejor F1 de todos los tiempos, el Sauber de este año -que no sólo se le parece (como todos los coches de 2003) sino que monta su motor, cambio y complementos diversos del tren trasero- debería ser también muy bueno.

Y el F2002 no sólo era rápido, sino también muy fiable. Y, un año después, nada hace pensar que sus entrañas vayan a ser menos robustas.

Así, ¿puede repetir Sauber su forma de 2001 y acabar cuarto entre los constructores (el año pasado bajó a quinto, por detrás de Renault)?

No veo por qué no. A diferencia de Renault, Sauber podrá probar tanto como guste; aunque su presupuesto, modesto en comparación, les impedirá probar a los niveles de Ferrari, Williams y McLaren, podrán desarrollar su coche durante todo el año (algo esencial en la F1 del siglo XXI).

¿Los pilotos? En 2001 vimos lo bueno que Heidfeld puede llegar a ser cuando le achuca un compañero rápido y con ganas (Raikkonen), pero, aunque es veloz cuando tiene el día, me pregunto si Frentzen está suficientemente ilusionado para azuzar lo bastante a Heidfeld. De haber conservado Peter Sauber a Felipe Massa, creo que Nick habría tenido más motivos para atacar a fondo de los que le dará el amable Heinz.

Jordan-Ford



Las pasadas Navidades Eddie Jordan no era un hombre feliz, y se notaba. Pero ahora que Bernie Ecclestone y Max Mosley han asegurado su supervivencia, las cosas pintan bien.

El EJ13 (arriba dcha.) sufrió los típicos problemas de juventud en sus primeros tests en Montmeló. Pero el equipo es optimista.

"Eddie Jordan y yo somos buenos amigos. A la gente le gusta machacar sobre sus supuestos problemas económicos, pero en estos momentos casi todos los equipos los tienen. No me malinterpreten: seguro que Eddie sufrió una amarga decepción cuando Deutsche Post [su sponsor principal en 2002] le dejó en la estacada tan tarde. Pero Eddie es un superviviente; le irá bien.

"Me alegro de que cuente con motores Cosworth. Creo que el bajo rendimiento del chasis Jaguar ocultó la gran calidad del motor Cosworth en 2002, y considero que seguirá siendo un motor muy fuerte en 2003. Jordan-Ford podría deparar unas cuantas sorpresas; desde luego, no me extrañaría verlos calificándose entre los seis primeros de vez en cuando.

"La gran dilación que ha sufrido el anuncio de su segundo piloto ha sido insólita. ¡En cierto momento, incluso me planteé echarme al ruedo! Pero no hay duda de la categoría de su número uno: Giancarlo Fisichella. Ha demostrado de sobras que tiene madera. Es uno de los pilotos que se han afirmado de veras en los dos últimos años, exactamente lo que creo que Trulli y Heidfeld deben alcanzar este año. Pero Giancarlo nunca ha tenido un coche digno de su indudable talento. Espero de veras que el EJ13 lo sea; si le brinda la oportunidad de exhibir su poderío en cabeza, sin duda cumplirá con su parte.

"Además, independientemente de tu talento o cualquier otra variable, una vez ganas esa primera carrera, el efecto

trampolín que te otorga es enorme. De algún modo, te mete otro medio segundo en el bolsillo. Tras mi primera victoria, sentí que ya no tenía tanto que demostrar, y pude sacarle al coche ese pequeño rendimiento adicional porque no estaba tan estresado. Y eso le ocurrirá a Giancarlo sólo con que logre despuntar. Por su bien y el de todos en Jordan, espero que lo consiga este año".

'FISICHELLA NUNCA HA TENIDO UN COCHE DIGNO DE SU INDUDABLE TALENTO. ESPERO QUE EL EJ13 LO SEA'

Los datos: Jordan-Ford COCHE: EJ13 NEUMÁTICOS: BRIDGESTONE MOTOR: FORD-COSWORTH RS1

Biografías de los pilotos



Giancarlo Fisichella
(Coche número 11)
Nació 14 de enero de 1973 Lugar Roma, Italia Reside Mónaco Estado civil Prometido a Luna (una hija, Carlotta; esperan un hijo, Christopher) Estatura 1,72 m Peso 64 kg Web www.giancarlofisichella.it



Ralph Firman
(Coche número 12)
Nació 20 de mayo de 1975 Lugar Norwich, Inglaterra Reside Norfolk, GB Estado civil Soltero Estatura 1,85 m Peso 78 kg Web www.ralphfirman.net

Equipos

1996 Minardi-Ford: 0 pt, no clasificado (8 GPs)
1997 Jordan-Peugeot: 20 pt, 8°
1998 Benetton-Mecachrome: 16 pt, 9°
1999 Benetton-Supertec: 13 pt, 9°
2000 Benetton-Supertec: 18 pt, 6°
2001 Benetton-Renault: 8 pt, 11°
2002 Jordan-Honda: 7 pt, 11°

Estadísticas

Debut Australia 96
GPs disputados 107
Puntos 82
Victorias 0
Poles 1
Vueltas rápidas 1

Equipos

2002 Campeón F-Nippon; test con BAR-Honda

Estadísticas

Debut Australia 2003
GPs disputados 0
Puntos 0
Victorias 0
Poles 0
Vueltas rápidas 0

Información del equipo

Fundado 1991, Eddie Jordan
Primer gran premio EE UU 91
GPs disputados 197
Victorias 3
Poles 2
Puntos 261
Títulos de constructores 0 (3° en 1999)
Títulos de pilotos 0
Jordan Grand Prix Ltd, Buckingham Rd, Silverstone, Northants NN12 8TJ, GB
Tel.: 0044 1327 850800; Fax: 0044 1327 857993
Web www.jordangp.com
Club de fans clubjordan@f1jordan.com
Hombres clave
Eddie Jordan *Director general*
Gary Anderson *Director de ingeniería*
Henri Durand *Director de diseño/desarrollo*
John McQuilliam *Diseñador jefe*
Nicola Petrucci *Jefe de aerodinámica*
Tim Edwards *Director deportivo*
Rob Smedley *Ingeniero de pista (Fisichella)*
Dominic Harlow *Ingeniero de pista (Firman)*
Andrew Stevenson *Jefe de mecánicos*
Nick Burrows *Mecánico número uno (Fisichella)*
Matt Deane *Mecánico número uno (Firman)*
Probadores
Por definir

• Matt Bishop opina

Eddie Jordan, como nunca se cansa de decirme, bien podría ser el último gran privado de la F1. Pues, a diferencia de Sauber-Mercedes o Stewart-Ford (que se fundaron en 1993 y 1997, respectivamente, con el respaldo de las multinacionales que indican sus sufijos), Jordan Grand Prix no se benefició de semejante magnificencia corporativa.

Sin embargo, hay quienes dicen que EJ podía y debía haber hecho del éxito de su equipo a finales de los años 90 una rampa de lanzamiento donde asentar una constante tentativa de unirse a los grandes (Ferrari, Williams y McLaren). Es fácil de decir (o escribir), claro; pero, con el dinero obtenido en noviembre de 1998 con la venta de una participación en el equipo a la sociedad inversora Warburg Pincus, no es imposible, ¿no?

Eso sí, tras su penitencia del año pasado, Jordan pinta bien. Cuentan con un chasis bien hecho y ágil; un motor de eficacia probada; uno de los pilotos más rápidos del mundo (Fisichella); y el suficiente dinero (lo justo) para pasar el año.

Espérense bastantes puntos, algún que otro podio y –tal vez, sólo tal vez– una victoria por los pelos. Porque si llueve durante la superpole, Fisichella, con Bridgestones, podría ser tremendo.

Jaguar-Cosworth



Después de tres años que han dejado en ridículo a la marca Jaguar, Ford –bajo los auspicios de su vicepresidente Richard Parry-Jones– ha tomado las riendas. ¿Puede dar la vuelta a la tortilla?

El nuevo R4 (arriba dcha.) tuvo una presentación muy original en Internet. Aún es pronto, pero parece más sólido que su predecesor. Claro que eso tampoco es decir gran cosa...

“La historia de Jaguar Racing hasta ahora ha sido una gran decepción y una gran vergüenza. Pero no hay que ser un genio para saber que difícilmente iba a salir bien. Sencillamente, los ingredientes necesarios para lograrlo brillaban por su ausencia. Lo siento, pero es así.

“En mi opinión –y con esto me la juego–, necesitan fichar un tipo de jefe de equipo que viva, respire, coma y duerma por el equipo. Alguien que ya sepa de qué va la cosa, que se concentre de verdad en contratar a la gente indicada, organizarlos y ser su líder. No es esto una crítica a Niki Lauda, Bobby Rahal, Neil Ressler o cualquier otro, porque no puede decirse que ninguno de ellos hiciera algo rematadamente mal. Pero he asistido a

suficientes carreras en mi vida para saber cuándo un equipo funciona y cuándo no.

“Y, como por fin han reconocido sus fallos, ahora han hecho borrón y cuenta nueva, y vuelven a empezar con dirección y pilotos nuevos cuatro años después de que el viejo régimen [Stewart Grand Prix] ganara su primer GP [Nürburgring 99]. Por tanto, no hay continuidad. Así, incluso si este nuevo grupo acierta en todo, el éxito de verdad aún tardará en llegar. Para ser sincero, desde mi condición de alguien que aportó su granito de arena al automovilismo británico, mi corazón se aflige por Ford Motor Company y Jaguar.

“¿Por qué tuvieron que deshacerse de Eddie Irvine y Pedro de la Rosa? Porque ambos estaban totalmente desencantados,

he ahí la razón. Todo el mundo estaba desencantado. El equipo, los pilotos. Tanto que han tenido que deshacerse de todos los miembros clave. Es un gran riesgo. Es el trabajo de un grupo de gente muy importante y de gran valía... y puede que hayan dado con la solución acertada. Desde luego, eso espero.

“Comparadas con la experiencia de Irvine, ¿qué cualidades tienen Mark Webber y Antonio Pizzonia, aparte de juventud y entusiasmo? ¿Han ganado alguna carrera? No. ¿Saben en qué consiste la F1? Esto..., no lo creo.

“En conjunto, lo único positivo que puede decirse de Jaguar es que sólo pueden mejorar, y eso ya es un paso adelante. De veras les deseo lo mejor” ▶

Los datos: Jaguar-Cosworth COCHE: R4 NEUMÁTICOS: MICHELIN MOTOR: COSWORTH CR-5

Biografías de los pilotos



Mark Webber
(Coche número 14)
Nació 27 de agosto de 1976
Lugar Queanbeyan, Australia
Reside Buckinghamshire, GB
Estado civil Soltero

Estatura 1,84 m Peso 74 kg
Web www.webber-racing.co.uk

Equipos

1999 Test con Arrows
2000 Test con Benetton-Playlife
2001 Benetton-Renault: probador
2002 Minardi-Asiatech: 2 pt, 16°

Estadísticas

Debut Australia 2002
GPs disputados 16
Puntos 2
Victorias 0
Poles 0
Vueltas rápidas 0



Antonio Pizzonia
(Coche número 15)
Nació 11 de septiembre de 1980
Lugar Manaus, Brasil Reside
Mónaco Estado civil Soltero
Estatura 1,73 m Peso 68 kg

Web www.antonio-pizzonia.net

Equipos

2001 BMW.WilliamsF1: probador
2002 BMW.WilliamsF1: probador

Estadísticas

Debut Australia 2003
GPs disputados 0
Puntos 0
Victorias 0
Poles 0
Vueltas rápidas 0

Información del equipo

Fundado 1999, Ford Motor Company
Primer gran premio Australia 2000
GPs disputados 51
Victorias 0
Poles 0
Puntos 21
Títulos de constructores 0 (7° en 2001)
Títulos de pilotos 0
Jaguar Racing, Bradbourne Drive,
Tilbrook, Milton Keynes MK7 8BJ, GB
Tel.: 0044 1908 279700; Fax: 0044 1908 279711
Web/club de fans www.jaguar-racing.com

Hombres clave

Richard Parry-Jones *Director técnico de producto, Ford Motor Company*
Tony Purnell *Consejero delegado de PPD (Premier Performance Division)*
David Pitchforth *Director gerente, Jaguar Racing*
Ian Pocock *Director de ingeniería*
Malcolm Oastler *Diseñador jefe*
Robert Taylor *Jefe de diseño del vehículo*
Ben Agathangelou *Jefe de aerodinámica*
Mark Gillan *Jefe de rendimiento del vehículo*
Peter Harrison *Ingeniero de pista (Webber)*
Stefano Sordo *Ingeniero de pista (Pizzonia)*

Probadores

Por definir

• Matt Bishop opina

Cuando acecha el caos, el hombre busca orden en lugar de justicia, dijo el gran filósofo alemán Johann Wolfgang von Goethe. Y, a mediados de 2002, no hay duda de que el caos amenazaba con infligir todo tipo de desgracias a Jaguar Racing.

En un momento dado, todos pensamos que Ford Motor Company iba a tirar la toalla. Y, digan lo que digan los peces gordos del equipo, no hay

duda de que había una facción del consejo de Dearborn partidaria de idear una inmediata estrategia de salida que minimizara los daños. Pero el reputado director técnico de producto de Ford, Richard Parry-Jones, supo convencer a Bill Ford Jr. de que le diera otra oportunidad.

Su primer paso fue librarse de la paja, que era mucha. Despidió al jefe de equipo Niki Lauda, el diseñador jefe John Russell y el aerodinamista

jefe Mark Handford (y a otros 70 y tantos más), y contrató a Tony Purnell, Dave Pitchford e Ian Pocock (los 'ejecutivos'); a Malcolm Oastler, Rob Taylor y Ben Agathangelou (los 'talentos'), y a dos pilotos baratos y sin aires de grandeza.

No ganarán carreras en 2003, y lo saben; pero es una verdad como un templo que han sustituido el caos por el orden; y al infierno con la justicia. Goethe estaría orgulloso de ellos. Buena suerte.

BAR-Honda



De gladiadores: no puede describirse de otro modo la lucha entre los pilotos de BAR de este año. Los dos son rápidos y tienen algo que demostrar. Al igual que BAR. Saltarán chispas.

Jenson Button (arriba dcha.) ha de hacerlo bien para progresar en su carrera. Lo mismo vale para su compañero Jacques. ¡Que salgan ya!

"Es una lástima pero, incluso con todo el dinero del mundo, si no cuentas con la gente adecuada, la cosa no va a funcionar. No sé cuánto se ha gastado British American Tobacco en BAR hasta la fecha, pero me parece que el término técnico es 'un ojo de la cara'. Pero, al no contar con la gente indicada ni en las oficinas de diseño ni en la fábrica, el resultado ha sido una larga decepción.

"Y el negativismo asociado con ese nivel de fracasos acaba inevitablemente pegándose a la gente de calidad. Por ejemplo, Jacques Villeneuve. Ha estado tantos años en el centro del pelotón que no puedes evitar preguntarte si eso habrá perjudicado a su motivación, su arrojo. Y, aun así, sigue cobrando un sueldo

fabuloso... por hacer un trabajo sólido. Ni siquiera bueno, y mucho menos fantástico. Y eso es una pena, porque era rapidísimo.

"Para Jenson Button, hay mucho en juego. Incluso de forma más perentoria que Trulli o Heidfeld, Jenson ha de subir de veras el listón este año. De lo contrario, podría verse sin volante en 2004. Y Jacques será un gran adversario, ya verán.

"En general, la carrera de Jenson me parece bastante insólita. Primero estuvo en Williams, luego en Renault y ahora en BAR. ¡Críticos despiadados señalan que parece que avance parrilla abajo en lugar de arriba! Creo que es una situación increíble. He de decir que algunas de las decisiones de su carrera las tomó por dinero. Y me parece que a veces le han aconsejado mal.

"El coche debería suponer una mejora respecto a años anteriores, porque Geoff Willis habrá traído consigo 10 años de conocimientos en Williams. También el motor debería ser bueno. Honda es una empresa fantástica: si se involucran al 100% con algo, al final lo logran. Pero ¿están totalmente comprometidos? No lo sé. Creo que eso será parte del problema...

"Por último, tenemos a David Richards. Soy un gran admirador suyo, en concreto de lo que ha logrado con Prodrive. Pero ¿es capaz de prestar toda su atención a BAR, o sigue demasiado metido en los rallies? Sospecho que esto último. ¿Podría hacer un trabajo aún mejor si se concentrara sólo en BAR? La respuesta no puede ser otra que sí".

Los datos: BAR-Honda COCHE: 005 NEUMÁTICOS: BRIDGESTONE MOTOR: HONDA RA003E

Biografías de los pilotos



Jacques Villeneuve
(Coche número 16)
Nació 9 de abril de 1971 Lugar
St Jean-sur-Richelieu, Canadá
Reside Mónaco Estado civil
Prometido a Elly Estatura 1,68 m
Peso 67 kg Web www.jv-world.com

Equipos

1996 Williams-Renault: 78 pt, 2º
1997 Williams-Renault: 81 pt, campeón del mundo
1998 Williams-Mecachrome: 21 pt, 5º
1999 BAR-Supertec: 0 pt, no clasificado
2000 BAR-Honda: 17 pt, 7º
2001 BAR-Honda: 12 pt, 7º
2002 BAR-Honda: 4 pt, 12º

Estadísticas

Debut Australia 96
GPs disputados 116
Puntos 213
Victorias 11
Poles 13
Vueltas rápidas 9



Jenson Button
(Coche número 17)
Nació 19 de enero de 1980 Lugar
Frome, GB Reside Mónaco y
Londres Estado civil Novia,
Louise Estatura 1,82 m
Peso 72 kg Web www.jensonbutton.com

Equipos

2000 BMW.WilliamsF1: 12 pt, 8º
2001 Benetton-Renault: 2 pt, 17º
2002 Renault: 14 pt, 7º

Estadísticas

Debut Australia 2000
GPs disputados 51
Puntos 28
Victorias 0
Poles 0
Vueltas rápidas 0

Información del equipo

Fundado 1997, Pollock, Reynard, Gorne
Primer gran premio Australia 99
GPs disputados 67
Victorias 0
Poles 0
Puntos 44

Títulos de constructores 0 (6º en 2001)
Títulos de pilotos 0

BAR, Operations Centre, Brackley,
Northants, NN13 7BD, GB

Tel.: 0044 1280 844000

Fax: 0044 1280 844001

Web www.bar.net

Club de fans fanmail@BARf1.com

Hombres clave

David Richards Jefe de equipo

Nick Fry Director gerente de grupo

Geoff Willis Director técnico

Willem Toet, Mariano Alperin-Bruvera,

Simon Lacey Aerodinamicistas superiores

Ron Meadows Director deportivo

Jock Clear Ingeniero de pista (Villeneuve)

Craig Wilson Ingeniero de pista (Button)

Alistair Gibson Jefe de mecánicos

Probadores

Takuma Sato (tercer piloto)

Anthony Davidson

• Matt Bishop opina

Al igual que Jaguar, BAR se ha reinventado durante este último año o así. El jefe de equipo Craig Pollock se ha ido, así como el director técnico Malcolm Oastler y otros 40 'despedidos'. Eso, sumado al efecto de la incapacidad (o desgana) de Villeneuve para arengar a las tropas, ha hecho que BAR se gane la fama de lugar de trabajo desagradable y dominado por la política.

Con todo, es importante que no cometamos el error de atribuir a la malicia lo que puede ser justificado por la incompetencia, y da la impresión de que muchos de los problemas de BAR se han debido tanto a la chapuza como a las malas vibraciones. Lo ha reconocido hasta Villeneuve y, además, públicamente (véase *F1 Racing* N°48).

David Richards está decidido a cambiar todo esto, claro, pero es una tarea enorme. Mucho

dependerá de (1) Honda y (2) Geoff Willis. Puede que éste haya diseñado un gran chasis, y que Honda haya fabricado un motor de órdago... pero también puede que no. El tiempo lo dirá.

Si lo han hecho, perfecto. Si no, la dependencia excesiva de BAT que tiene BAR podría sumarse a la volátil dinámica JV-JB y causar estragos. Y entonces, hasta un diplomático como Richards encontraría la situación difícil de controlar.

Minardi-Cosworth



Hubo un tiempo en que Minardi servía el mejor café del paddock; ahora ya ni eso. Pero ahí siguen los chicos de Stoddart, luchando. Por el bien de la F1, esperemos que se mantengan a flote...

(Arriba dcha.) Minardi montará motores Cosworth este año, lo que debería mejorar su rendimiento. Y, además, como ahora puntúan los ocho primeros, deberían llenar su cesta más a menudo.

"Paul Stoddart es un gran personaje, un formidable superviviente. Hay que descubrirse ante él. *Chapeau*. Entrega total. Pero la presente situación de Minardi es muy preocupante. Necesitan de verdad un buen sponsor que les ayude a avanzar un poco. Y es importante que encuentren uno; sin este pequeño gran equipo habría sólo 18 coches. No hace tanto tiempo, había unos 38 coches compitiendo por 26 plazas en parrilla, y muchos ni siquiera pasaban la precalificación. Da que pensar, un signo de los tiempos que corren. Es importante que gente como Paul sobreviva.

"Y en parte por eso participé en el evento *Thunder in the Park* en 2001. Paul trataba de ayudar a la F1, y yo de ayudarlo a él. Se ha de apoyar a tipos como Paul.

"El problema es que está absorto en el maravilloso mundo de la F1 y ahora no puede soportar la idea de no formar parte de él. Pero sin el patrocinio que respalde tu empresa como es debido, es muy difícil seguir en la categoría reina.

"Por el bien de Justin Wilson, espero de todo corazón que Minardi siga luchando. Creo que el hecho de que Justin tenga por fin un volante en F1 es estupendo. Debí ser terrible para él que fuera discriminado simplemente por medir 1,92 m. Así que, una vez más, *chapeau* para Paul por darle la alternativa en F1 a un joven prometedor.

"Para ser sincero, creo que se debería cambiar el reglamento para facilitarles las cosas a los pilotos grandes. Yo padecía -debido a mi fornida constitución, no por

ser demasiado alto- porque el límite de peso no incluía a los pilotos [hoy día, el límite de 600 kg es para coche más piloto]. Por eso, competir con pilotos como Ayrton Senna o Alain Prost, mucho más delgados que yo, fue una situación que jugó a su favor. Ambos me llevaban una ventaja de casi medio segundo por vuelta, sólo por la relación peso-potencia". ▶

'STODDART ES UN GRAN PERSONAJE, UN FORMIDABLE SUPERVIVIENTE. HAY QUE DESCUBRIRSE ANTE EL. CHAPEAU'

Los datos: Minardi-Cosworth COCHE: PS03 NEUMÁTICOS: BRIDGESTONE MOTOR: COSWORTH CR-3

Biografías de los pilotos



Justin Wilson
(Coche número 18)
Nació 31 de julio de 1978 Lugar Sheffield, Inglaterra Reside Northampton, Inglaterra Estado civil Soltero Estatura 1,92 m

Peso 80 kg Web www.justinwilson.co.uk

Estadísticas

Debut Australia 2003
GPs disputados 0
Puntos 0
Victorias 0
Poles 0
Vueltas rápidas 0



Jos Verstappen
(Coche número 19)
Nació 4 de marzo de 1972 Lugar Montfort, Holanda Reside Mónaco Estado civil Casado con Sophie (dos hijos: Max y Victoria)

Estatura 1,75 m Peso 73 kg
Web www.verstappen.nl

Equipos

1994 Benetton-Ford: 10 pt, 10° (10 GPs)
1995 Simtek-Ford: 0 pt, no clasificado (5 GPs)
1996 Arrows-Hart: 1 pt, 16°
1997 Tyrrell-Ford: 0 pt, no clasificado
1998 Stewart-Ford: 0 pt (9 GPs)
1999 Piloto probador Honda
2000 Arrows-Supertec: 5 pt, 12°
2001 Arrows: 1 pt, 18°
2002 Sin volante

Estadísticas

Debut Brasil 94
GPs disputados 91
Puntos 17
Victorias 0
Poles 0
Vueltas rápidas 0

Información del equipo

Fundado 1980, Gian Carlo Minardi
Primer gran premio Brasil 85
GPs disputados 287
Victorias 0
Poles 0
Puntos 30

Títulos de constructores 0 (7° en 1991)

Títulos de pilotos 0

Minardi, Via Spallanzani 21,
48018 Faenza (RA), Italia
Tel.: 0039 0 5466 96111
Fax: 0039 0 5466 20998
Web/club de fans www.minardi.it

Hombres clave

Paul Stoddart Jefe de equipo
John Walton Director deportivo
Gabriele Tredozi Director técnico
Loïc Bigois Aerodinamista jefe
Gian Carlo Minardi Director gerente
Nigel Steer Director de equipo
Sandro Parrini Jefe de mecánicos
Alex Varnava Ingeniero de pista (Wilson)
Greg Wheeler Ingeniero de pista (Verstappen)

Probadores

Matteo Bobbi
Sergey Zlobin

• Matt Bishop opina

Paul Stoddart ha soltado una buena. Promete, por ejemplo, que se sentirá "defraudado si Minardi no suma 10 u 11 puntos en 2003". Palabras valientes. Tal vez demasiado, pues Stoddart aún ha de aprender que decir que algo es cierto no necesariamente lo hace cierto. ¿Y en base a qué, si puede saberse, nos vamos a creer que Minardi, al borde del cierre, se dispone a fastidiar al

personal tras 18 temporadas en que les han fastidiado a ellos?

De acuerdo, ahórrense las respuestas. Son las siguientes: (1) Minardi montará motores Cosworth en lugar de Asiatech, y (2) puntuarán los ocho primeros. Añado una tercera: no tienen dinero.

Si, a estas alturas, ya me están maldiciendo, o llamándome esnob de la F1, bueno, pido disculpas. Nadie quiere que Minardi muerda el

polvo, y menos aún aquellos que pensamos que Wilson es un tipo de mucho talento. Pero el caso es que Stoddart es un pez demasiado pequeño para medrar en semejantes aguas revueltas, y no podrá hacerlo por mucho más tiempo sin algún tipo de milagro; no en balde Ron Dennis llama a la F1 "el club de las pirañas"...

Si Stoddart encontrara comprador, reconoce que vendería. Pero no hay compradores a la vista.

Toyota



Tras un primer año impresionante, Toyota afronta la importantísima (y a menudo terrible) segunda temporada. Forzosamente, habrá problemas. Pero los elementos necesarios están en su sitio.

(Arriba dcha.) Toyota sólo ha competido una temporada en F1 y salieron airosos. Es de esperar que este año superen ese impresionante debut.

Impresionante debut.

"Me dicen que Toyota se gastará casi tanto como Ferrari en 2003. La verdad es que no sé si creérmelo o no. Pero lo que sí diré es que se están convirtiendo rápidamente en un equipo muy bueno, muy profesional. El año pasado, paseando por la parrilla, me dije que, obviando por un momento su puesto en el centro del grupo, parecían tan buenos como el que más. Y si mantienen ese nivel de preparación, no veo por qué no deberían seguir mejorando.

"De acuerdo, sólo se anotaron dos puntos la temporada pasada, pero me por la parrilla, me dije que, obviando por un momento su puesto en el centro del grupo, parecían tan buenos como el que más. Y si mantienen ese nivel de preparación, no veo por qué no deberían seguir mejorando.

"De acuerdo, sólo se anotaron dos puntos la temporada pasada, pero me pareció, en conjunto, una actuación muy encomiable. Recuérdese que era su primer año, y que construyeron el coche y el motor partiendo de cero. Pienso que

seguir mejorando.

"De acuerdo, sólo se anotaron dos puntos la temporada pasada, pero me pareció, en conjunto, una actuación muy encomiable. Recuérdese que era su primer año, y que construyeron el coche y el motor partiendo de cero. Pienso que

hicieron un trabajo muy bueno.

"Pero desde entonces han tomado algunas decisiones extrañas. Puedo entender que se deshagan de un piloto, pero, por razones de continuidad, no estoy de acuerdo en que prescindan de los dos. Tengo entendido que Salo tenía contrato para 2003, y le han pagado todo el año: ¡querían de veras librarse de él! Siempre he pensado que Mika se esforzó más en pavonearse que en hacer su trabajo en el coche, y tal vez esa fue la razón. Por otro lado, creo que McNish lo hizo muy bien. Deberían haberle dejado los dos. Tengo entendido que Salo tenía contrato para 2003, y le han pagado todo el año: ¡querían de veras librarse de él! Siempre he pensado que Mika se esforzó más en pavonearse que en hacer su trabajo en el coche, y tal vez esa fue la razón. Por otro lado, creo que McNish lo hizo muy bien. Deberían haberle dejado quedarse, al menos un año más.

"Olivier Panis me merece respeto, por lo que me alegro de que haya obtenido el volante número uno. Es un piloto muy

trabajo en el coche, y tal vez esa fue la razón. Por otro lado, creo que McNish lo hizo muy bien. Deberían haberle dejado quedarse, al menos un año más.

"Olivier Panis me merece respeto, por lo que me alegro de que haya obtenido el volante número uno. Es un piloto muy

trabajo en el coche, y tal vez esa fue la razón. Por otro lado, creo que McNish lo hizo muy bien. Deberían haberle dejado quedarse, al menos un año más.

sólido. Además, posee un buen sentido de la velocidad. Si el coche resulta medio acertado, sacará lo mejor de él. En mi opinión, la alineación de Toyota debería haber sido Panis-McNish.

"Cristiano da Matta es una incógnita en lo que a mí respecta. Veo alguna que otra carrera de la CART, por lo que me interesa ver cómo progresa. Dicen que Montoya [que compitió con él en la CART] le respeta. Esperemos que salga como Juan Pablo; sería emocionante. Por lo que he oído, no hay duda de que plantará cara.

"Pero es probable que la lógica detrás de la selección de pilotos de Toyota sea marketing puro. Es un gran fabricante, y han elegido a un as brasileño famoso en EE UU. Eso lo explica todo".

"Pero es probable que la lógica detrás de la selección de pilotos de Toyota sea marketing puro. Es un gran fabricante, y han elegido a un as brasileño famoso en EE UU. Eso lo explica todo".

"Pero es probable que la lógica detrás de la selección de pilotos de Toyota sea marketing puro. Es un gran fabricante, y han elegido a un as brasileño famoso en EE UU. Eso lo explica todo".

Pablo; sería emocionante. Por lo que he oído, no hay duda de que plantará cara.

"Pero es probable que la lógica detrás de la selección de pilotos de Toyota sea marketing puro. Es un gran fabricante, y han elegido a un as brasileño famoso en EE UU. Eso lo explica todo".

Los datos: Toyota COCHE: TF103 NEUMÁTICOS: MICHELIN MOTOR: TOYOTA RVX-03

pareció, en conjunto, una actuación muy encomiable. Recuérdese que era su primer año, y que construyeron el coche y el motor partiendo de cero. Pienso que

quedarse, al menos un año más.

"Olivier Panis me merece respeto, por lo que me alegro de que haya obtenido el volante número uno. Es un piloto muy

de la selección de pilotos de Toyota sea marketing puro. Es un gran fabricante, y han elegido a un as brasileño famoso en EE UU. Eso lo explica todo".

Los datos: Toyota COCHE: TF103 NEUMÁTICOS: MICHELIN MOTOR: TOYOTA RVX-03

Biografías de los pilotos

y el motor partiendo de cero. Pienso que

volante número uno. Es un piloto muy

Información del equipo

EE UU. Eso lo explica todo".

Los datos: Toyota COCHE: TF103 NEUMÁTICOS: MICHELIN MOTOR: TOYOTA RVX-03

Biografías de los pilotos



Olivier Panis
(Coche número 20)
Nació 2 de septiembre de 1968



Cristiano da Matta
(Coche número 21)
Nació 10 de septiembre de 1973

Información del equipo

Fundado 1999, Toyota Motor Corporation
Primer gran premio Australia 2002

Los datos: Toyota COCHE: TF103 NEUMÁTICOS: MICHELIN MOTOR: TOYOTA RVX-03

Quien se fue a Sevilla...

No sólo los pilotos protagonizan (¿soportan?) la remodelación anual de la pretemporada. Entre bastidores se producen todo tipo de cambalaches. *F1 Racing* los enumera para ti.

Texto de Tom Clarkson

Se paró la música. Se han ocupado las sillas libres y, ahora que el polvo se ha asentado, puede verse cómo ha cambiado el rostro de la F1 desde el año pasado.

El clima de incertidumbre económica ha obligado a algunos equipos a realizar drásticos recortes de personal; otros, sin embargo, han capeado el temporal y han podido crecer.

La ausencia más notoria de la parrilla de 2003 será Arrows,

que, tras 25 años sin vencer ni una carrera, al final entró en liquidación a mediados del pasado enero. Jordan y Minardi estuvieron a punto de seguir a Arrows fuera de la F1 y han tenido que pedir el apoyo financiero de los otros equipos para seguir en activo, incluso después de reducir su plantilla.

Con todo, una cosa es segura, y es que los equipos que han realizado menos cambios siguen siendo los rivales a batir...

> Nuevo reglamento para 2003

- Calificación superpole: una sesión el viernes, otra el sábado; los coches salen uno por uno para una sola vuelta lanzada. Orden de salida del sábado según tiempos del viernes; parrilla según tiempos del sábado.
- Baremo de puntos hasta el octavo puesto: 10-8-6-5-4-3-2-1.
- Se prohíben las órdenes de equipo.
- Los equipos que opten por sólo 10 días de tests durante la temporada, podrán rodar dos horas extra el viernes de cada GP.
- Se permiten compuestos de neumáticos distintos para cada equipo.
- Se prohíbe la telemetría box-coche; radio coche-box accesible a la TV.
- Uso restringido del muleto.
- Coches en régimen de parque cerrado entre calificación y carrera.

Para más información, véase *Pitpass*, a partir de la página 16

Pocos rostros nuevos en Ferrari, aunque sí movimientos internos. Baldisserrí (abajo)

pasa a ser ingeniero jefe de pista; (abajo dcha.) Beretta es el cuarto piloto Williams.

> FERRARI

El único cambio de personal afecta a la figura del segundo piloto probador, que será el prometedor Felipe Massa, en sustitución de Luciano Burti.

Entre las promociones internas, el australiano Chris Dyer será el ingeniero de pista de Michael Schumacher este año, y el antiguo ingeniero de éste, Luca Baldisserrí, ejercerá de ingeniero jefe de pista.

"Es muy importante que sigamos desarrollando la plantilla del equipo", explica su director técnico, Ross Brawn. "Al obrar así, miramos también por el futuro de Ferrari".

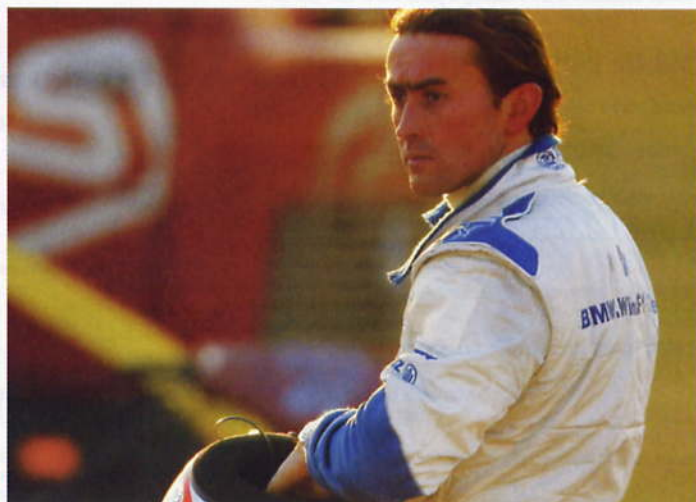
DENTRO: **Felipe Massa (probador)**
FUERA: **Luciano Burti (probador); John Sutton (ingeniero del cambio)**

> WILLIAMS-BMW

El equipo ha vivido un frenesí de contrataciones durante los últimos 18 meses—sobre todo con respecto a su equipo de tests—y ahora suma 460 empleados. Pero la inminente salida de Gerhard Berger de BMW prueba que existe cierta frustración en Múnich ante la falta de progresos de Williams estos últimos tres años. Pero ¿basta con reforzar la

plantilla, sobre todo cuando no ha habido 'grandes fichajes'?

DENTRO: **Olivier Beretta (probador), John Davis (ingeniero del túnel de viento)**
FUERA: **Antonio Pizzonia (probador), Craig Wilson (ingeniero de pista), Nick Alcock (aerodinamista), Werner Laenz (director de ingeniería, BMW)**

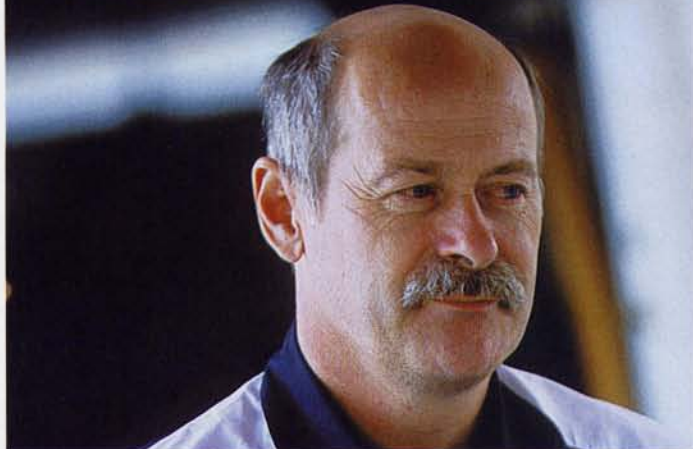


> McLAREN-MERCEDES

David Coulthard cree que McLaren ha hecho más progresos en esta pretemporada, sin presentar un coche nuevo, que en la del año pasado (cuando se centraron en el MP4-17 de 2002). Gran parte del mérito de dicha mejora debería concederse a la nueva estructura técnica del equipo, que ha ido

introduciéndose durante los últimos cuatro meses.

DENTRO: **Mike Coughlan** (diseñador jefe), **John Sutton** (primer diseñador), **Werner Laurenz** (director, Mercedes-Ilmor), sponsor **Sonax**
FUERA: **Mark Gillan** (aerodinamista superior)



(Arriba) Mercedes fichó a Werner Laurenz, de BMW, para fortalecer su equipo

técnico; (abajo) H-H Frentzen regresa a Sauber, que vuelve a primar la experiencia.

> RENAULT

Ha sido una pretemporada de relativa estabilidad para Renault. No se han producido cambios de personal importantes aparte de la marcha del piloto Jenson Button, que ha pasado a BAR. Lo sustituye en el equipo Fernando Alonso, que ha sido ascendido de probador a piloto titular. Allan McNish y Franck

Montagny serán los nuevos pilotos probadores.

DENTRO: **Allan McNish** (tercer piloto), **Franck Montagny** (probador)
FUERA: **Jenson Button** (piloto), **Ben Agathangelou** (aerodinamista jefe), **Bernie Shrobbree** (preparador físico)



(Arriba) Tras correr para Toyota el año pasado, Allan McNish hará de probador en

Renault; (abajo) Henri Durand recalca en Jordan, y es el responsable del EJ13.

> SAUBER-PETRONAS

Muchos movimientos, pero el personal clave del equipo de diseño permanece en su puesto, con la notable excepción de Leo Röss. En el cockpit, Sauber ha primado la experiencia sobre la juventud, y Frentzen vuelve a 'casa' como compañero de Nick Heidfeld.

FUERA: **Felipe Massa** (piloto), **Leo Röss** (director de ingeniería), **Saif Akani** (responsable de Dinámica Computacional de Fluidos), **Dave Scott** (diseñador mecánico), **Ian Thompson** (jefe de composites), **Luca Marchesini** (aerodinamista), la filial Sauber Petronas Engineering ha pasado de 51 personas a 14; Red Bull

DENTRO: **Heinz-Harald Frentzen** (piloto)



> JORDAN-FORD

A Eddie Jordan le gusta pensar que afronta el nuevo año con una organización racionalizada y humilde. Después de la oleada de despidos del año pasado, el equipo se ha racionalizado; y tras la salida del sponsor principal, DHL, es humilde. El tiempo dirá si así funciona.

DENTRO: **Ralph Firman** (piloto), **Gerry Hughes** (ingeniero del equipo de test), **Nicolo Petrucci** (jefe de aerodinámica), **Henri Durand** (director de diseño y desarrollo), motores Ford
FUERA: 48 despidos, entre ellos **John Putt** (director ejecutivo), **Trevor Foster** (director gerente adjunto), **Eghbal Hamidy** (director técnico), **Tim Holloway** (ingeniero jefe), **David Brown** (ingeniero jefe de pista), **John Iley** (jefe de aerodinámica), **Giselle Davies** (responsable de comunicación), DHL (sponsor), motores Honda ▶



> JAGUAR-COSWORTH

Todo cambia en Jaguar y, desde tan abajo, no puede sino remontar. Ha reducido bastante la plantilla y ha apostado por la juventud en el cockpit. Ahora depende de la nueva estructura de gestión e ingeniería plasmar el nuevo rumbo en la pista.

DENTRO: Mark Webber (piloto), Antonio Pizzonia

(piloto), Tony Purnell (consejero delegado, PPD), David Pitchforth (director gerente), Ian Pocock (director de ingeniería), Malcolm Oastler (ingeniero jefe), Ben Agathangelou (jefe de aerodinámica), Rob Taylor (jefe de diseño del vehículo), Mark Gillan (jefe de rendimiento del vehículo), nuevo V10 Cosworth a 90°
FUERA: Eddie Irvine (piloto), Pedro de la Rosa (piloto), André Lotterer (probador), James Courtney (probador), 74 empleados, entre ellos Niki Lauda (jefe de equipo), Mark Handford (aerodinamista jefe), John Russell (diseñador jefe), Mark Ellis (ingeniero jefe de pista), Vince Gaillardot (ingeniero jefe del equipo de tests), Gerry Hughes (ingeniero de pista, Irvine), motor V10 Cosworth a 72°



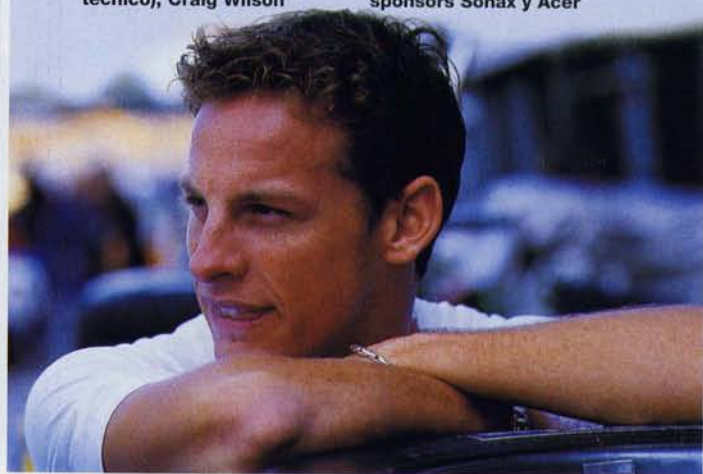
> BAR-HONDA

Nuevos aires y renovadas esperanzas en BAR. Nuevos colores, nuevo piloto y menos personal. Según Richards, jefe del equipo, "eso nos ayuda a funcionar de forma más fluida".

DENTRO: Jenson Button (piloto), Takuma Sato (tercer piloto), Geoff Willis (director técnico), Craig Wilson

(ingeniero de pista, Button), Mark Ellis (ingeniero del equipo de test), sponsors Alpine Stars y Honda, a diferencia de ser sólo un socio técnico

FUERA: Darren Manning (probador), Patrick Lemarié (probador), Malcolm Oastler (director de ingeniería), sponsors Sonax y Acer



Jaguar ha optado por cambiar ambos pilotos esta temporada. Ha fichado a Pizzonia

(arriba) y Mark Webber; (abajo) Jos Verstappen regresa a la F1 con Minardi.

(Arriba) Jenson Button se incorpora a BAR procedente de Renault en pos del éxito;

(abajo) Cristiano da Matta deja la CART para correr en F1 con Toyota.

> MINARDI-COSWORTH

El patrón Paul Stoddart habla de podios y, sin duda, presenta un equipo fuerte -para lo que estila Minardi- este año. Se han producido importantes cambios en la gestión, pero queda por ver cómo afectarán a sus progresos.

DENTRO: Justin Wilson (piloto), Jos Verstappen (piloto), John Walton

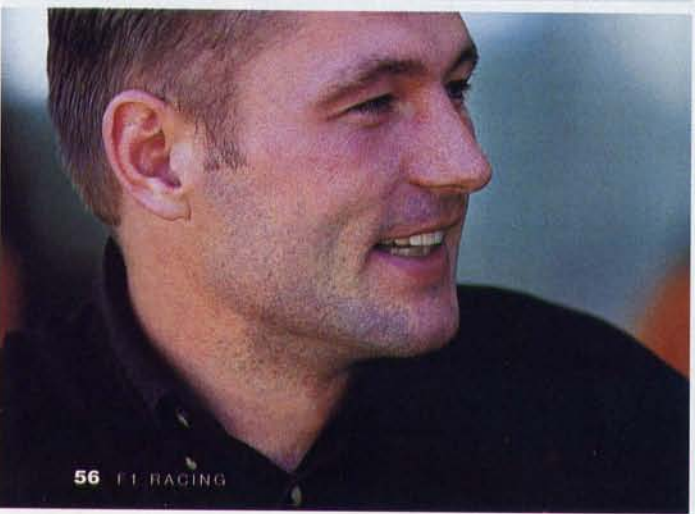
(director deportivo), Loïc Bigois (aerodinamista superior), Paul Jordan (director de marketing), motores Cosworth
FUERA: Mark Webber (piloto), Alex Yoong (piloto), Rupert Manwaring (director deportivo), John Davis (subdirector técnico), Tony Lees (director de equipo), motores Asiatech

> TOYOTA

Ha habido estabilidad en Toyota, pues los cambios más importantes se han producido en el cockpit. Tendremos que esperar y ver si los nuevos pilotos, Panis y Da Matta, obtienen mejores resultados que Mika Salo y Allan McNish.

DENTRO: John Howett (presidente), Olivier Panis

(piloto), Cristiano da Matta (piloto), Ricardo Zonta (tercer piloto), Vincent Gaillardot (ingeniero jefe del equipo de test)
FUERA: Mika Salo (piloto), Allan McNish (piloto)



Sentar la cabeza

¿Estás cómodo? Pues no. He ahí el problema del nuevo sistema de soporte de cabeza y cuello. Sus beneficios en materia de seguridad son evidentes, pero a los angustiados ingenieros les parece difícilísimo de encajar en sus cockpits.

Texto de Steve Matchett

El sistema HANS se utiliza al otro lado del Atlántico desde hace un par de años, pero la FIA quería estar totalmente segura de sus ventajas y posibles inconvenientes antes de introducirlo en F1. Ya están satisfechos y, en 2003, el HANS pasa a ser de uso obligado para todos los pilotos.

En caso de accidente violento, el sistema debería contribuir a evitar lesiones graves en la columna vertebral del piloto, causadas por el latigazo en las cervicales

que afecta a una cabeza sin apoyo, consecuencia de la drástica desaceleración del coche al chocar con las barreras.

Dicha aceleración extrema, descontrolada, a que se ve sometida la cabeza puede romper el cuello y/o causar lesiones irreparables en el cerebro y la delicada serie de nervios de la médula espinal que atraviesan las vértebras.

Por desgracia, la historia registra trágicos ejemplos de tales lesiones. En 1995, la vida de Mika Hakkinen estuvo pendiente de un

hilo después de que su casco golpeará el volante de su McLaren en un accidente en Adelaida. Este caso llevó a la FIA a enmendar el reglamento técnico, exigiendo que el diseño de las columnas de dirección incluyera una estructura colapsable.

El principio del sistema HANS es muy sencillo: no es más que un soporte sujeto por la parte trasera a ambos lados del casco por unas tiras. Aunque cada extremo está rígidamente sujeto, la longitud de las tiras se ajusta para asegurar que el piloto

(Abajo) El HANS descansa sobre los hombros y el casco está atado al mismo. En un accidente, protege contra traumatismos cervicales graves y cuellos rotos.

> Los pilotos opinan

Son los tipos que han de llevarlo. ¿Qué piensan al respecto?



JUAN PABLO MONTOYA

"En estos momentos, no me siento cómodo con él porque el dispositivo se me clava en los hombros. Todavía estoy tratando de lograr un grosor del acolchado a mi gusto".



ALEX WURZ

"No me gusta, pero es algo a lo que tendré que acostumbrarme. Se me clava en los hombros, lo que resulta más cansado de lo habitual, sobre todo en las tandas largas".



MARK WEBBER

"Lo he usado durante toda la pretemporada y, aunque al principio resulta raro, puedes hacer que te vaya bien. Todo lo que mejora la seguridad ha de ser bueno para nosotros".



RUBENS BARRICHELLO

"No lo he probado tanto como hubiese querido, pero mis amigos de la CART dicen que me acostumbraré. Si mejora nuestra seguridad, trataré de escogerlo bien".



CRISTIANO DA MATTA

"Usé el dispositivo HANS en la CART y estoy del todo habituado a él. No lo he utilizado durante los tests con Toyota, pero lo tendremos a punto para Melbourne".



“TODO LO QUE MEJORE LA SEGURIDAD HA DE SER BUENO PARA NOSOTROS”

MARK WEBBER



(Izda.) El sistema HANS debe estar separado del chasis para impedir que los pilotos queden atrapados en el coche tras un accidente. Algunos pilotos comentan que el yugo se clava en los hombros.



(Arriba) Las tiras pueden ajustarse para permitir cierto movimiento a los pilotos –para girar, etc.–, pero David Coulthard se quejó de que con las primeras versiones le costaba mucho ver los retrovisores.

conserva cierta movilidad del cuello, hacia delante y detrás y hacia los lados.

Sería lógico preguntarse por qué el dispositivo HANS hace uso de un yugo sobre los hombros del piloto. Se conseguiría una fijación mucho más fuerte si las correas se sujetaran directamente a puntos de anclaje ubicados en el propio monocoque de carbono. No obstante, esta solución presenta un problema: ataría el piloto al chasis, lo que le dificultaría mucho abandonar el coche. La imagen de un piloto inmovilizado en un coche ardiendo produce pesadillas. Por tanto, es imprescindible que las tiras sólo conecten el piloto y su casco.

Y lo que ha suscitado tantas quejas de los pilotos es el grado de confort y restricción de movimientos del yugo sobre los hombros.

Si el piloto no está cómodo, no puede dar lo mejor de sí. Por tanto, todos los elementos del coche están hechos a medida para adaptarse a él: los pedales se configuran para él; el asiento, apoyacabezas, acolchado del cockpit y asideros del volante se modelan de acuerdo con su figura exacta. Al principio de 2002, durante los tests iniciales

con un dispositivo HANS, los equipos utilizaban modelos estándar, en tamaños pequeño, mediano y grande. Rubens Barrichello comentó que el yugo y las tiras eran demasiado restrictivos. Nick Heidfeld añadió que el dispositivo debía modificarse para que se adaptara a cada piloto.

El desarrollo siguió durante la temporada y, llegado el test previo a la carrera en Monza, muchos pilotos lucían una versión del dispositivo HANS, aunque unos estaban más satisfechos que otros: David Coulthard se quejó de que las correas le impedían ver los retrovisores, y Juan Pablo Montoya comentó que el yugo limitaba su giro de volante, y que los huesos del cuello le dolían tras un puñado de vueltas. Por otro lado, Ralf Schumacher pareció encontrarse mucho más a gusto y se limitó a apuntar: “Todo lo que haga la F1 más segura es bueno para la F1”.

Patrick Head, director técnico de Williams, insinuó que las opiniones contradictorias entre sus pilotos se debían a sus distintos estilos de conducción: JPM utiliza más los hombros, con mucho movimiento de la parte superior del cuerpo, mientras que Ralf

prefiere girar desde los codos. Comoquiera que el HANS ha llegado para quedarse, todo indica que los demás pilotos tendrán que imitar el estilo de Ralf. Heidfeld estaba mucho más contento con el sistema pulido por su equipo, Sauber; de hecho, Felipe Massa y él lo llevaron en el GP de Italia.

El sistema HANS es bastante ligero –no supera los dos kilos–, pero los equipos son libres de fabricar sus propias versiones si así lo desean, aunque los dispositivos hechos a medida deben pasar la inspección de la FIA, en la que el yugo y las tiras son sometidos a un ensayo con una carga de 100 g.

Naturalmente, a la luz de sus nuevos puntos de anclaje, también han sido rediseñados los cascos, así como los monos. Las trabillas cosidas en los hombros sirven para ayudar a la extracción del piloto del coche: en caso de emergencia, los oficiales las utilizan como asa para sacarlo del chasis. Pero como el yugo de carbono del dispositivo HANS descansa ahora sobre los hombros, sujeto por los arneses, las trabillas pasan a estar cosidas más afuera, en la parte superior de la propia manga. 1

PEGADOS A SCHUMI

Desde Suzuka 2002, Michael Schumacher ha estado ganduleando. Paseó su palmito en la gala de entrega de premios de la FIA en Montecarlo, sonrió dulcemente en la fiesta anual de Ferrari en Maranello, se relajó yéndose de vacaciones a Noruega... pero, por lo demás, ha estado con Corinna y sus hijos en Vufflens-le-Château (el pueblo suizo donde vive). Su primer día de vuelta al cockpit de un Ferrari de F1 fue el martes 21 de enero, en el Circuit de Catalunya. Stéphane Samson se pegó a él y registró todos sus movimientos.

Fotografías de acción de Darren Heath; recuadros de Philippe Martelli



(Extremo izda.) Michael llega radiante y temprano para su primer día de tests de 2003. La vispera ha hablado con sus colegas y se ha asegurado de que todo está listo (izda.). Pero antes de empezar ha de visitar el nuevo motorhome de Ferrari (dcha.), construido especialmente para ser usado durante las jornadas de test.



Fue una noticia de las de última hora. De hecho, lo que ocurrió fue irreal. Una historietita graciosa se hinchó hasta pasar a ser un acontecimiento de resonancia internacional. Sólo con una pizca de exageración.

Michael Schumacher acababa de volver a ponerse al volante tras un descanso de 90 días... cuando su F2002, sorprendido por la humedad en el Circuit de Catalunya, hizo un trompo en la curva Repsol. En la primerísima vuelta.

Era demasiado bueno para ser verdad. Uno de los pilotos más afortunados de la historia, al que jamás parece ocurrirle nada adverso, el más dotado y talentoso de

todos ellos, el que siempre se las apaña para salir de una puzolana cuando acaba allí... había cometido un error de principiante. El tipo de error que destruiría la carrera de un piloto joven que probara por primera vez con vistas a obtener un empleo. Apuesto a que Luciano Burti suspiró aliviado al ver cómo Michael volvía a boxes algo avergonzado. No hay duda de que el término 'margen de error' cobrará un significado muy diferente para Ferrari en las dos próximas semanas. Pero nos gustan este tipo de cosas. Bien hecho, Michael. ¿Ves?, ahora ya eres humano.

Faxes, teléfonos y e-mails empezaron a surcar el globo. La 'información' iba desde

lo grotesco a lo inverosímil: que el pentacampeón se salió de la pista de forma tan aparatosa como en el test de julio de 2001 en Monza; que el Ferrari quedó siniestro total. Pero no les escuchen. Unos retoques aquí y allá y el coche, como nuevo.

Recapitulemos. Bien descansado tras las vacaciones de fin de año en Noruega, con el jefe de Ferrari Jean Todt, Jos Verstappen y Ralf Schumacher como invitados sucesivos, Michael regresó a su casa en Vufflens, Suiza, el 6 de enero. Desde allí partió a la estación de esquí italiana de Madonna di Campiglio, para el habitual stage de la Scuderia. Luego se subió con impaciencia a su jet y voló al aeropuerto de



Girona, cerca del Circuit de Catalunya.

"Eso no es propio de Michael", confía un miembro del equipo. "Normalmente, llega la misma mañana en que empiezan sus tests. Esta vez, lo hizo el día antes. No cabe duda: no veía la hora de empezar".

En su habitación del Hotel Alfa, a un tiro de piedra del circuito, Schumacher hace algunas llamadas. Es tarde, pero quiere asegurarse de que todo está listo. Así es. Tres F2002 relucientes aguardan en el box, al principio del pitlane. No hay cambios técnicos dignos de mención; este primer día se dedicará a evaluación de neumáticos. Tras hablar con Luigi Mazzola -responsable del equipo de tests- Schumi se acuesta.

(Arriba) Michael no ha pilotado el F2002 desde el 'Ferrari Days' en Misano, el 20 de noviembre. Su primer día, el 21 de enero, es de aclimatación. Pero dos días después cae el récord: 1m 15,016s. Nótese los sensores de degradación en la rueda delantera.

El día siguiente, vuelve a verse al lado de la Scuderia ('Schumeria', como nos gusta llamarla a veces). Se para a dar la mano, a aspirar el aire del paddock. Lentamente. Para ser un hombre a quien no le gustan mucho los cazadores de autógrafos y fotógrafos intrusos en plena temporada, sigue el juego con amabilidad. Nada más aparecer su Alfa Romeo 147, se le acercan unos seguidores. Se lo toma todo con una sonrisa. Tras unos minutos de firmas, flashes y palmaditas, entra en el motorhome de Ferrari para embutirse su mono.

Son las 8.15 h. Schumi mira en torno suyo unos instantes. Este motorhome es nuevo, dedicado por entero a los tests. Hay

una habitación grande para cada uno de los dos pilotos, carnilla de masajes incluida. Nuevos baños con ducha. De lo mejor. A las 8.25 h suena su móvil. Jean Todt llama para su primera charla de la mañana. Estos dos hablan mucho, a menudo varias veces al día. Comentan el orden del día del test, hablan del montaje del nuevo coche; ponen los puntos sobre las íes. Ahora ya no hay duda: la temporada 2003 está en marcha.

"Estoy emocionado, como un niño", dice Michael antes de su primera reunión. Son las 8.30 h en punto. Michael desayunará mientras trabaja. Eso no es bueno. "Lo sé", responde, "pero así puedo dormir 10 minutos más, y eso resulta inestimable". ▶



Antes de que la jornada arranque en serio, Michael deambula por el paddock (extremo izda.) y firma autógrafos (izda.). Desayuna durante la reunión de primera hora de la mañana (dcha.). De este modo, ¡ha podido dormir 10 minutos más!

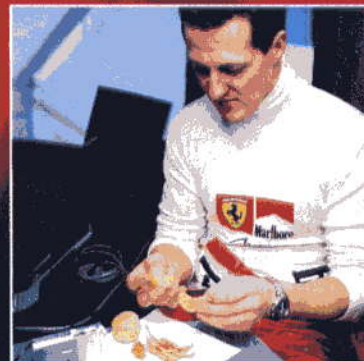


FOTO GRANDE: UEN JOURNALIST

Cuando se sube al cockpit unos 50 minutos más tarde, el asfalto del Circuit sigue húmedo y brillante. No hay ni 5° de temperatura. Michael suelta el embrague y recorre el pitlane. Curva Elf: resbaladiza. Renault: bien. Repsol: mmm..., frenos, derrapaje, trompo. "Me gusta empezar la temporada a lo grande", ríe Michael cuando baja del coche de servicio, frente a su box.

Ferrari no parece darle importancia. Tras un momento de puro asombro —mezcla de sorpresa, preocupación, incredulidad y diversión—, los mecánicos vuelven al trabajo. Para ser justos, las condiciones del circuito son las peores que se han visto en

Montmeló en lo que llevamos de año. "Yo casi me salgo exactamente en el mismo sitio", apunta más tarde Anthony Davidson.

En cuanto al coche, hay pocos daños. Golpeó la barrera a baja velocidad, pero eso bastó para arrancar el alerón trasero. El equipo necesitará más de 90 minutos para que el F2002 pueda volver a la pista.

Michael deambula por los boxes mientras los mecánicos escudriñan la zaga del coche. No para de repetir lo mismo. "La pista estaba mojada y sucia. Hacía frío. El coche se me escapó. Nada grave". No hay ninguna expresión sombría en su rostro, sólo una sonrisa sincera. ▶

Por fin, Schumi se dirige a boxes y empieza a ponerse cómodo en el cockpit (izda.). Ferrari tiene tres coches probando hoy, así que el uso de pizarras (dcha.) se hace más imprescindible que nunca mientras sus hombres están en pista (abajo).





Después de todo, no deja de tener su gracia. Este trompo no perjudica a Ferrari a corto plazo. Luca Badoer y Rubens Barrichello ruedan sin incidentes y, en cualquier caso, el estado del tiempo implica que el programa de hoy deberá acortarse. Las condiciones de la pista no mejorarán. Para colmo, se ha levantado el viento. Y el viento, en el Circuit, significa normalmente prestaciones impredecibles.

Michael echa un vistazo al sistema de soporte para cabeza y cuello (HANS) que llevará durante la jornada. El reloj avanza. Decide aprovechar al máximo este tiempo

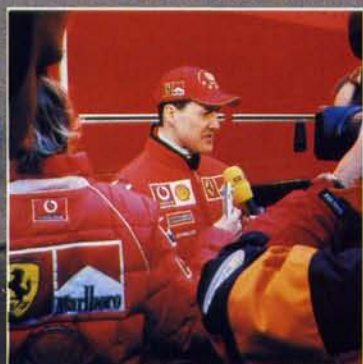


libre no previsto y va a que Michi, uno de los tres fisioterapeutas que le siguen en los circuitos y en casa, le dé un masaje.

Justo unos minutos antes del almuerzo, por fin Schumi puede volverse a poner al volante. Son las 12.07 h. Despacha siete vueltas: un rápido reconocimiento y una tanda de cinco vueltas. Todo en orden.

Almuerzo. Pescado y verduras en el motorhome. Barrichello acompaña a Schumacher durante unos minutos. Los dos compañeros apenas se han visto desde la cena de Navidad de la Scuderia, el pasado 14 de diciembre. Pero no han de

Apenas cuatro curvas recorridas, y Michael hace un trompo. Una grúa devuelve el coche a boxes (extremo izda.), y un vehículo de la organización acompaña a Schumi (izda.). ¡Éste suele volver a su box trayendo el coche consigo (arriba)! Es embarazoso, pero a la prensa mundial presente le encanta la historia (dcha.).



fingir espíritu de equipo; se llevan realmente bien. Rubens se va, pero Schumacher no se queda solo durante mucho tiempo. El director de competición de BMW, Gerhard Berger, viene a su encuentro. Qué raro. Williams no está en esta sesión de tests... La conversación dura unos minutos. Pero vete a saber de qué hablan. "La pasta de Ferrari bien vale un viaje de unos pocos kilómetros", bromea Berger. Todavía no sabe cuál será su futuro con BMW.

El día transcurre lentamente. Michael no vuelve al box hasta las 14.30 h. Hace varias paradas por el camino, bromea, se pone al



Michael pasó largo tiempo fuera del coche (abajo). Sólo dio 44 vueltas, debido en parte a que la pista estaba muy mojada. Siguió haciendo frío, pero al menos acabó asomando el sol (extremo izda.). El almuerzo fue casi lo más interesante del día (izda.). Pero luego mejoró: Michael encontró una buena revista para leer (dcha.).

corriente. Escucha mucho, con la cabeza ladeada, mirando a los ojos de la persona con la que habla. Típico de Michael.

Vuelve a salir a la pista a las 15.00 h. La cosa, entonces, se pone en marcha de verdad. Las condiciones de la pista siguen sin ser fantásticas, pero al menos el viento ayuda a secar el asfalto. Poco a poco, el equipo cumple con su programa. Los registros siguen sin acercarse al récord de David Coulthard: 1m 15,271s. Y, con un tiempo así, hoy será imposible batirlo. Hacia las 16.00 h, la pista está seca por fin.

Eso permite algunos progresos, pero sólo queda una hora. Para cuando Schumacher detiene su F2002 en el box, sólo ha dado 44 vueltas. Y su mejor tiempo está a cinco décimas del mejor crono de su compañero.

Pero la jornada aún no ha llegado a su fin. La última reunión es a las 17.30 h. Dura 90 minutos. Después de repasar el trabajo de la jornada, el equipo estudia las nuevas reglas y decisiones de la FIA.

Una vez finalizada la reunión, Michael sigue sin dirigirse a la puerta de salida. No. Vuelve a su box a echarle otro vistazo al

nuevo sistema HANS con el que ha pilotado hoy. "Para ser sincero, no me convenía mucho el sistema la pasada temporada", confiesa, "pero éste se ha mejorado desde entonces y debo decir que me siento muy cómodo con él".

A las 21.42 h, Michael sale por fin del circuito. Para él, la temporada 2003 ya ha empezado. Para Ferrari, no es sino un día más, lo de siempre. El comunicado de prensa acerca de la jornada ni siquiera mencionará el "incidente" del principio de la misma. Aquí no ha pasado nada. ■



¿Quién puede con Schumi?

Ésa es la pregunta del millón. Sólo cinco pilotos poseen la destreza y el coche para impedir que Michael Schumacher vuelva a hacerse con el título: Rubens Barrichello, Juan Pablo Montoya, Ralf Schumacher, David Coulthard y Kimi Raikkonen. Sabemos que pueden ganarle de vez en cuando. Pero eso no basta. ¿Lo harán con la suficiente frecuencia? Nuestros expertos explican los puntos fuertes y débiles de cada uno de ellos y, por lo tanto, sus posibilidades.

Fotografías de Ben Wright

RUBENS

¿Conseguirá por fin Rubens una victoria venciendo a Schumi en una lucha abierta?

Texto de Stuart Codling

Rubens Barrichello ya no cree en la suerte. O al menos eso es lo que dijo a *F1 Racing* (julio de 2002). Pero la va a necesitar si quiere batir a Michael Schumacher en 2003.

Bien pensado, permítanme expresarlo de otro modo: va a necesitar suerte si quiere *ganar carreras a costa de Michael Schumacher* en 2003. Como Rubens sin duda demostró el año pasado, posee la velocidad y energía necesarias para ganar carreras; que Ferrari se lo permita o no seguirá dependiendo de las circunstancias.

Desde luego, el F2002 era más de su gusto –menos nervioso, más adecuado a su estilo de frenada con el pie derecho–, pero la verdad es que Rubens ya volaba incluso antes de hacer correr el F2002 por vez primera. Llevó al F2001 (una versión actualizada, de hecho) a la pole en

Melbourne, y podría haber hecho algo en esa carrera si Ralf Schumacher no hubiese utilizado su Ferrari de trampolín.

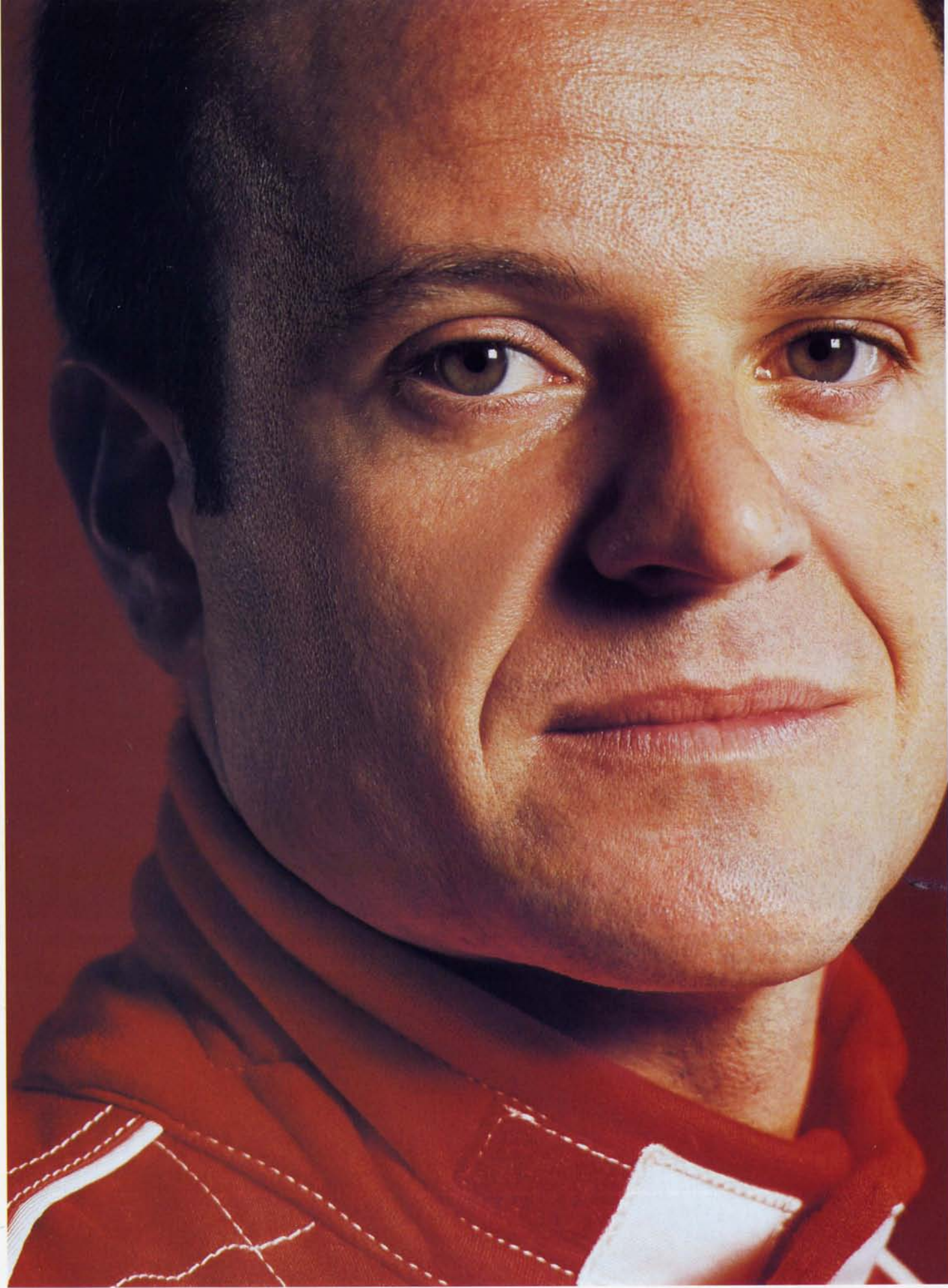
En la era Schumi había dos maneras de desempeñar el papel de número dos en Ferrari: podías ir a acabar y cosechar puntos, o pasarte el ejercicio de tu contrato negando tu calidad de número dos. Durante sus dos primeras temporadas en Ferrari, Rubens parecía empeñado en esto último; en 2002 halló una tercera vía. Tras aceptar su lugar en el equipo, se esforzó por sacar el mayor partido con sus propias condiciones: hacer que el coche y su parte del equipo trabajaran para él.

Muchos interpretan el adorable y en apariencia quijotesco carácter de Rubens como una debilidad en la F1 moderna, pero eso es ignorar lo bien que le va su aire

ingenuo. Rubens tuvo tanta culpa del fiasco de Austria 2002 como Michael, el director técnico Ross Brawn o el jefe del equipo Jean Todt: cedió la victoria justo en el momento en que resultaba más evidente que se habían dado órdenes de equipo. ¿Alguien le echó la culpa? En realidad no.

Habrán carreras en las que Rubens se encuentre en cabeza, ya sea por suerte o por ir ligero de combustible (si así lo dicta una jugada estratégica de Ross Brawn). Pero, al final, tendrá que restaurarse el orden contractual. Cuando 'eso' suceda, el juego de manos no debería ser tan obvio como en Austria 2002. Puede hacerse de un modo más sutil. Por ejemplo, con un desliz accidental durante un pitstop. Porque sólo se le permitirá ganar a Rubens si Michael está fuera de combate. ►

Rubens Barrichello (dcha.) es muy capaz de acabar por delante de Michael. Pero ¿puede vencer a su ilustre jefe de filas? Mejor dicho, ¿le dejará Ferrari hacerlo alguna vez?



JUAN

Desbordar a Michael es el *leitmotiv* de Montoya.

Texto de Alan Henry

Si vas a ser uno de los de Frank, será mejor que tengas lo que hay que tener. Ése es el mensaje que un gran número de pilotos ha aprendido una y otra vez en las dos últimas décadas. Pero pocos fichajes de Williams han acelerado el pulso como Montoya.

Cómo no, podría decirse que ha llegado precisamente en el peor momento. Schumi y Ferrari han arrasado con todo, así que va a hacer falta un esfuerzo sobrehumano de alguien con un talento muy especial para producir un reequilibrio sísmico de la F1.

Desde luego, Montoya posee las materias primas para emprender semejante labor trascendental. Ciertamente, puede que en ocasiones exagerara en 2002, en un intento de sacarle más jugo al Williams FW24 calzado con Michelin del que éste estaba dispuesto a ofrecer, pero en cierto modo ello no afectó más a su reputación de lo que la excesiva euforia de Gilles Villeneuve con el negado Ferrari 126CK de 1981 repercutió en la del canadiense.

Es una analogía extrema, claro. El Ferrari de 1981 era un tunante de cuidado, un cohete turbo con un chasis hecho de alambre. De ningún modo el FW24 era tan malo; simplemente no estaba en la misma órbita que el Ferrari F2002. En F1, el éxito consiste en definir media docena de variables clave. Por lo general, acertar en cuatro otorga ya una ventaja decisiva. Ferrari ha dado en el clavo con las seis. ¿Qué pueden hacer los demás?

Se espera que los pilotos Williams sean mayorcitos. Se les paga generosamente para que hagan un trabajo de hombres y se espera que estén a la altura. Si buscas un sistema de apoyo emocional, un hombro comprensivo sobre el que llorar, te has

equivocado de sitio en Grove.

Has de ser rápido. Un piloto de carreras. Y tener una resistencia despreocupada que te permita esquivar los dardos de frustración de los de arriba, al mismo tiempo que digieres cualquier crítica implícita en tales arrebatos.

En todos estos aspectos, Juan Pablo encaja a la perfección en el molde de Williams. Vale, hizo una verdadera chapuza en Indianápolis, se pasó en Monza y tuvo un mal día en Suzuka. Pero también plantó cara a Michael en las primeras vueltas en Silverstone; se abrió lo justo a la salida de Club para disuadir al piloto de Ferrari de buscar un hueco por el exterior. Y tomó por asalto la pole position en Monza, a un promedio récord de 259,827 km/h.

Así las cosas, ¿puede plantarle batalla a Michael Schumacher la próxima temporada? Sí, si aprende a pulir la aplicación de su enorme talento. Es de esperar que el nuevo Williams FW25 le

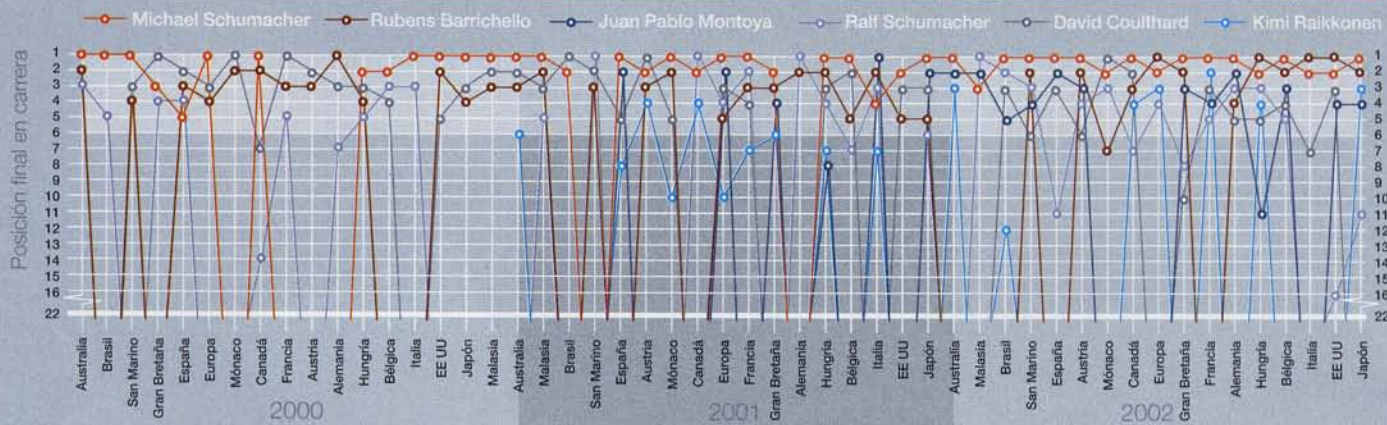
‘SI VAS A SER UNO DE LOS DE FRANK, SERÁ MEJOR QUE TENGAS LO QUE HAY QUE TENER. COMO MONTOYA’

ofrezca el equipo técnico necesario para acercarse más al último Ferrari. Pero recuérdese que si se es rápido, se puede emplear la disciplina para aprovecharlo al máximo. Sin una buena base, no hay nada que desarrollar. Montoya tiene la velocidad. Y, por lo tanto, la llave.

El descarado Montoya (izda.) ha de dominar su entusiasmo. Ya ha demostrado que, si lo hace, puede batir a Schumi.

TODOS LOS DATOS: ¿cuál es el rendimiento comparado de cada uno de estos chicos?

Estas son las estadísticas que importan. Las clasificaciones de los seis pilotos punteros en las tres temporadas triunfales de Michael Schumacher y Ferrari.



RALF

La sombra de su hermano y la rivalidad interna: el campo de batalla del otro Schumi.

Texto de Stéphane Samson

No dice ni hola ni adiós. Sonríe muy de tanto en tanto. De hecho, no dice gran cosa, y mucho menos a la prensa. Digamos que Ralf no es de los que te da un golpecito en el hombro y te invita a tomar algo, o que te echaría una mano para cambiar una rueda en el arcén.

Llámenlo timidez, arrogancia, estar demasiado absorto... elijan lo que quieran. Pero, en cualquier caso, en seis temporadas de F1, esa personalidad huraña de Ralf Schumacher lo ha convertido un poco en el patito feo. Sus colegas no necesariamente

lo ven con buenos ojos. Ex compañeros suyos alzan la mirada y cortan airadamente la conversación al oír su nombre. Los periodistas se quedan mudos tras media docena de preguntas, desanimados por la evidente falta de entusiasmo de Ralf.

Pero el chico tiene talento, se diga lo que se diga. No olviden esas tres victorias en 2001, el único triunfo de Williams en 2002 y el hecho de haber mantenido sin problemas el ritmo de Juan Pablo Montoya —otrora el nuevo piloto al que seguir la pista— durante dos temporadas. Sin duda

alguna, Ralf ha de estar en la lista de rivales en potencia de su hermano mayor en 2003. Sus pros son velocidad y fiabilidad nitidas en un buen día, cuando todo sale rodado. Sus contras, que aún ha de demostrar su valía bajo presión, y esos ocasionales y desconcertantes bajones de forma. Y tal vez, sólo tal vez, la imagen algo mancillada que tienen de él sus patrones.

Es cierto que Ralf lucha para ser juzgado por sus propios méritos. Después de todo, durante toda su carrera ha tenido que tratar con personas bastante molestas, hasta intimidantes, a quienes ha tenido que intentar eclipsar. Incluso si eso significaba llegar a los límites del juego limpio.

Y después, justo cuando va y se hace un nombre, acaba enzarzado en una batalla con un puñetero colombiano. Para Montoya, la comunicación es tan fácil como respirar. Cualquier maniobra suya en pista es comentada, alabada. Las cámaras lo adoran. También el público. Ralf debe pensar que todo es enormemente injusto.

Lo que le hace sumamente ambicioso. En cada GP trata de hacerse valer. Es competencia pura y dura, en el paddock y en la vida diaria. ¿Su opinión de sí mismo? Pretenciosa, como la de todos. Un ego de talla XXL. Ralf es desconfiado y susceptible. Sigue siendo dinámico en el día a día, pero implica que sus relaciones con los demás sean limitadas. Y ése podría ser el trabajo más duro que le queda por hacer. ▶



Ralf Schumacher (izda.) está envuelto en la batalla con su compañero Montoya. Pero también es muy capaz de ganar a su hermano.

DAVID

Todos sabemos que Coulthard puede vencer a Schumi.

Texto de Peter Windsor

David Coulthard se ha preparado para 2003 de la única manera que sabe: ha maximizado su forma física, lo que a su edad (32 años) implica un aumento de su régimen de entrenamiento; ha ejercitado su cerebro en charlas con Ron Dennis, los ingenieros y sus mecánicos; y ha seguido trabajando duro como probador y como estrella de la F1 elocuente y refinada. A los sponsors les encanta; a los fans, también.

Pero ¿puede vencer a Michael en 2003? Claro que no es tan sencillo. La pregunta es: con un coche ganador, ¿puede David Coulthard ganar el título?

A David Coulthard (izda.) no le pasa nada. Está claro que rebosa destreza. Lo único que necesita ahora es un coche ganador.

La respuesta es sí. Posee el talento para ganar en carrera a Michael –como demostró el pasado mes de junio, cuando le venció en Mónaco– y no se ha inmutado por la llegada a McLaren del ultrarrápido Kimi Raikkonen. Desde el principio, DC reconoció la contribución de Raikkonen alabando su aportación y comiéndose con los ojos su control del coche (de un modo que otros compañeros menos inteligentes no entenderían). No obstante, a lo largo del año, puso la velocidad de Kimi en su sitio. Si, Kimi tal vez sea más capaz de lidiar con el sobreviraje repentino; pero no, Kimi no es tan delicado o tan rápido a la hora de usar los frenos en la entrada en curva. En 2002 oí decir a supuestos expertos que DC tenía que “imponerse” en McLaren, pero su lógica se basaba en la disparatada creencia de que McLaren es lo mismo que Ferrari.

Craso error. McLaren nunca permitirá que un piloto domine la gestión del equipo tal y como Michael domina Ferrari –no, al menos, en tanto Ron Dennis esté al mando–, así que

‘EN 2002, DC ESTUVO GENIAL EN EL TRÁFICO Y DEMOSTRO SER UN MAESTRO CON EL DEPOSITO LLENO’

el tema de ‘imponer tu posición’ en McLaren es casi tan relevante como el de correr libremente en Ferrari. McLaren es una máquina bien equilibrada y engrasada. Si fabrican un coche ganador, se puede estar seguro de que tanto Coulthard como Raikkonen lo tendrán enteramente a su disposición (lo que no ocurriría en Ferrari). De este modo, el piloto de McLaren de más éxito en 2003 será el que menos problemas mecánicos sufra en los GPs; y punto.

Se dice –dentro del equipo– que no siempre se escucha a DC. Mucho hablar, dicen, y poco avanzar. Lo dudó. Cuando tienes a un Kimi Raikkonen en un coche, el otro piloto siempre parecerá contestón. Y gran parte de lo que DC piensa y dice sobre el coche al final demuestra ser cierto. Tenía razón en 2002 cuando dijo que había que trabajar en la dirección asistida; también la tuvo cuando aconsejó no calzar neumáticos duros en Hockenheim.

La única crítica que le hice a DC en 2002 fue que tratara de adelantar a Montoya por el exterior en el Nürburgring: cuando el que va delante padece un sobreviraje enorme, lo más seguro es atacar por el interior. Pero, en contraste, DC estuvo genial en el tráfico y demostró ser un maestro de los primeros tercios de carrera con el depósito lleno.

Con el coche adecuado, esa excelencia se traduce rápidamente en victorias.



KIMI

¿Qué le hará a Schumi? La expectación es enorme.

Texto de Tom Clarkson

En lo que a 'cazar a Schumi' se refiere, el incentivo de Kimi Raikkonen en 2003 es mayor que el de los demás. Si aúpa a McLaren con el título, será el campeón del mundo más joven de la historia de la F1.

Con todo, a Kimi no le motivan las estadísticas. Esta temporada será su cuarta desde que saliera de los karts, así que pilotar un F1 seguirá siendo una novedad, un 'chute' de adrenalina que le llevará a nuevas alturas. Pero lo que le hace tan fascinante es que, rápido y majestuoso como ya es, tiene por delante sus mejores años. Nadie -ni siquiera él- sabe lo bueno que puede llegar a ser.

En cuanto a 2003, sólo puede ser tan bueno como su McLaren MP4-18, pero ese coche no correrá hasta Imola, la cuarta prueba. Su candidatura dependerá, pues, de una sólidas primeras actuaciones al volante del MP4-17 (evolucionado) del año pasado.

Kimi será una fuerza aún más poderosa en 2003 por su velocidad en calificación. Se mantiene tan frío en el calor del momento que el formato 'superpole' podría estar hecho para él y, como dobló en parrilla a su compañero Coulthard por 10 a 7 en 2002, volverá a dañar más egos en 2003. Mientras otros se ponen como locos ante su único intento, Kimi estará tranquilo y centrado, absorbiendo la presión como una esponja.

"Creíamos que Mika Hakkinen era un tipo frío", apunta Ron Dennis, patrón de McLaren. "¡Pero por entonces no conocíamos a Kimi! Es muy frío, muy relajado, y lo fue cada vez más durante 2002. Sin duda, si el coche está a la altura, Kimi puede darnos el título".

Son palabras mayores para un piloto que aún ha de ganar su primer GP. Pero el año pasado en Magny-Cours le faltó poco, lo bastante poco para convencernos de que puede lograrlo la próxima vez que se le presente una oportunidad. Perdió esa carrera a la vista del banderazo, tras patinar sobre aceite y, aunque fue un costoso error, valió la pena, porque le enseñó sobre la agonía de perder y a estar atento al aceite.

Seis semanas después, en los oficiales de Spa, fue gracias a que vio el aceite del motor reventado de Olivier Panis a un lado de la pista que se sintió capaz de mantener el pie en la tabla a través de una densa nube de humo. Fue segundo en la parrilla.

Pero todos estos pormenores sobre las calificaciones no definen del todo a Kimi Raikkonen, porque también es un tremendo piloto de carreras. Fue uno de los pocos que en 2002 se enfrentó y adelantó al matador de la F1, Juan Pablo Montoya, y seguro que volverá a ofrecer más de lo mismo este año.

Ahora va a por Michael. ¡Que salga ya! **1**

Frio como el acero, a Raikkonen (izda.) le irá bien con la nueva 'superpole'. Y también es genial en carrera.

LOS DEMÁS

Hay otros 14 pilotos en la parrilla. ¿Cuáles son sus posibilidades en 2003?

Texto de Anthony Rowlinson

¿Recuerdan la última vez que un piloto no Ferrari/McLaren/Williams ganó una carrera? Hay que remontarse al domingo 9 de septiembre de 1999, cuando Johnny Herbert cruzó la meta en el Nürburgring con su Stewart-Ford SF3 y registró la primera y célebre victoria del pequeño equipo de Jackie.

Si parece que ocurrió hace mucho tiempo, es porque así es. Y ése es el problema de los otros 14 pilotos que pueden en virtud de su presencia en la parrilla ganar en 2003.

Es probable que los pilotos de Renault, Jarno Trulli (foto 1) y Fernando Alonso (2), cuenten con una posibilidad de ganar en, pongamos, Mónaco, pero en los demás GPs seguramente no sean más que aspirantes al



podio. Con todo, eso supondría una mejora respecto a 2002 y, con viento a favor y varios abandonos entre los líderes, ¿quién sabe?

Nick Heidfeld (3) y Heinz-Harald Frenzen (4), de Sauber -ambos rápidos y suaves-, deberían puntuar todo el año, sobre todo ahora que lo hacen los ocho primeros. ¿Podios? Tal vez. ¿Victorias? Sólo de chiripa.

Y pasamos a Jordan, quienes, aun cortos de dinero, lucen joyas como el veloz y elegante Giancarlo Fisichella (5), los motores Cosworth de especificaciones 2002 (bautizados Ford) y un equipo técnico consolidado bajo la



batuta de Gary Anderson. Todos creen en el potencial del EJ13; el segundo piloto (6), aún por determinar, vendrá a reforzar el conjunto. Una victoria requerirá más suerte de la debida, pero algún podio no sería descabellado.

La nueva alineación de Jaguar, Mark Webber (7) y Antonio Pizzonia (8), promete mucho por talento, aunque no por experiencia. Pero su destino (al igual que el de sus rivales)

7 dictará la calidad del material a su disposición y, cuando el conjunto lleva la marca Jaguar, eso es un poco una incógnita. Con todo, sabemos que el

motor es bueno; y el chasis no puede ser sino un paso adelante, por lo que un podio o dos estarán a su alcance.

Recuérdese que Eddie Irvine lo logró en Monza el año pasado. Jacques Villeneuve (9) y Jenson Button (10) podrían acabar siendo la sorpresa de la temporada. En Honda creen

que su motor será lo bastante bueno para llevarlas a la victoria, y Geoff Willis, ex jefe de aerodinámica de Williams, ahora

director técnico en BAR, habrá vertido sobre el nuevo 005 toda la sabiduría de Grove. Jacques es un campeón; Jenson es rápido (aunque delicado). Una victoria en condiciones anómalas no es imposible.

¿Qué hay, entonces, de los Minardi con motores Cosworth? Un buen propulsor, tal vez la mejor pareja de pilotos que han tenido nunca -Justin Wilson (11) y Jos Verstappen (12)- y un chasis medio bueno. Once puntos para los hombres de negro.

También Toyota es un enigma. Han producido un clon del Ferrari para Olivier Panis (13) y Cristiano da Matta (14), y el

motor fue excelente en 2002. Da Matta es demasiado nuevo como para esperar más de unos pocos puntos, pero ¿quién dice que el veterano, rápido y valiente Olivier no se las arregla para subir al podio?

El cielo es azul

La F1 apenas se acuerda de ellos. Pero ¿qué les sucedió a las personas que se quedaron sin trabajo cuando Prost Grand Prix quebró? Su suerte ha sido muy diversa. Ésta es su historia.

Texto de Pascal Dro/Auto Plus; fotografías de Thierry Gromik

Día 22 de octubre de 2001. Prost Grand Prix entra en liquidación. Desde su prometedora temporada de 1997 (cuando marcaron 21 puntos), han estado en apuros, dejándose llevar de la ilusión al desencanto. Disputas internas, problemas de comunicación y de presupuesto, búsqueda de culpables en lugar de soluciones... En resumen, Prost Grand Prix ha perdido el rumbo.

Y, sin embargo, el público francés permanece fiel. El club de fans suma más de 15.000 miembros y siguen creyendo que "todo se arreglará algún

día. Sólo necesitan tiempo". Aún hoy, webs como www.prost-scriptum.com gozan de gran predicamento (¡1.500 visitas por semana!).

Pero el equipo cierra. ¿Qué queda? Amargura entre los que no se han ido. Pero también recuerdos de momentos y experiencias emocionantes, cuando todos —hasta los subcontratistas— lo dieron todo por *les Bleus*.

Los 'cocos' de la operación han seguido sus propios caminos, pero otros, los 'duendecillos', siguen padeciendo, aunque el espíritu del equipo se niega a morir. ¿Qué fue de los olvidados de Prost Grand Prix?



> Henri Durand

Ayer: director técnico, Prost

Hoy: director de diseño y desarrollo, Jordan "Dejé McLaren para ser director técnico de Prost, pero tuve que trabajar sobre un coche que no diseñé (el AP04). No llegué a ver mi Prost, el AP05, en pista. Todo lo que queda de él es un modelo. Ahora estoy en Jordan, equipo en el que Gary Anderson y yo hemos diseñado el EJ13".



> Serge Gautret

Ayer: mecánico del cambio, Prost

Hoy: busca trabajo

"Lo que me da pena es que una vez que el equipo fue liquidado, Alain Prost no se dignó ayudarnos. Muchos vendimos nuestras casas en Nièvre, de la época de Ligier, para irnos con él [a Guyancourt]. Eso llevó a crisis familiares, divorcios... Trabajé en Le Mans con Panoz pero no me ha salido nada desde entonces".



> Alain Sauvagère

Ayer: jefe de mecánicos, Prost

Hoy: responsable del proceso de producción en la fábrica de monoplazas Mygale

"Hay cuatro de nosotros trabajando en Mygale, en Magny-Cours. Me encargo de la industrialización y formo equipo con Marie-Laurence Guiot, Philippe Perrot y Philippe Brisset [arriba, con Sauvagère, tercero desde la izda.], con quienes trabajé en Prost".



> Christophe Besse

Ayer: ingeniero de medición, Prost

Hoy: ingeniero de investigación

"Quería abrir un pequeño paréntesis para dedicar más atención a mi hija. Ahora trabajo en suspensiones de coches 'normales'. En cuanto a las carreras, bueno, ¡tal vez el gusanillo vuelva a picarme muy pronto!".

> Sophie Sicot

Ayer: ayudante personal de Alain Prost

Hoy: trabaja en Motors TV (Canal Satélite Digital)

"Fui ayudante personal de Alain Prost durante más de tres años tras más de 15 años en F1, durante los cuales siempre tuve olvidada mi vida privada. Ahora estoy de baja por maternidad en Motors TV, el canal para todo lo que lleva un motor. Y es que uno no cambia así como así".



> Jean-Pierre Chatenet

Ayer: responsable del equipo de tests, Prost
Hoy: director técnico de La Filière FFSA "Soy director técnico de La Filière [escuela francesa de automovilismo], en Le Mans. Ha sido una experiencia extraordinaria. Pero todo esto de Prost no ha sido nada justo. Con 53 años, no creía poder encontrar otro trabajo en las carreras. Pero lo hiriente es ver a los jóvenes que se han quedado tirados".



> Jean Alesi

Ayer: Piloto de Prost Grand Prix
Hoy: Piloto de Mercedes en el DTM "Traté de olvidar rápidamente esta experiencia. Llegué a Prost muy ilusionado, y me llevé una gran decepción. Ahora estoy totalmente centrado en el DTM. También soy el nuevo capitán del Equipo de France de la FFSA, y ayudo a pilotos jóvenes. Soy feliz".



> Alain Prost

Ayer: jefe de equipo, Prost
Hoy: piloto del Trofeo Andros de carreras sobre hielo
Alain Prost pasó unas semanas en Isla Mauricio cuando su gente se esforzaba por encontrar trabajo en enero de 2002. Luego dejó correr el tiempo relajándose en Suiza, intentando olvidar la dolorosa experiencia de Prost Grand Prix. Dicen que ahora está interesado en poner en marcha un equipo en EE UU. Este invierno ha aceptado correr en el Trofeo Andros, por diversión. Nada del otro jueves para un tricampeón del mundo de F1. Pero tranquilos: pese a perder su equipo, Alain es más rico que nunca.
• Como este artículo no es para celebrar el éxito de Prost, ¡creímos diplomático no pedirle una entrevista!

> Hervé Bodinier (a la dcha.), Thomas Vilette

Ayer: director de marketing y su ayudante, Prost
Hoy: han fundado su propia agencia de comunicación
Bodinier: "Me fui justo antes de que el equipo quebrara para fundar mi propia empresa. Prost fue una experiencia maravillosa de verdad y, sea lo que sea lo que la gente piense de todo ello, tuvo cierto éxito. Traer a bordo sponsors como Acer, Adecco, Play Station y Agfa es algo de lo que podemos estar orgullosos. Yo ya pensaba en establecerme por mi cuenta, y que Prost entrara en liquidación no hizo más que acelerar el proceso. Ahora trabajamos para TAG Heuer, que sabe bien que la F1 es cara pero que, con un poco de creatividad, un sponsor puede sacar el máximo partido de su inversión. Dicha realidad sólo se previó en parte en Prost".



> Luigi Montanini

Ayer: jefe de cocina del equipo Prost
Hoy: dueño de un restaurante en Módena
"Sigo pensando bastante en la F1, pero, con mi restaurante en Módena, en realidad ya no tengo mucho tiempo. ¡Siempre estamos llenos! Veo a la gente de Ferrari que viene de Maranello, como [Rubens] Barrichello, Ross Brawn [director técnico] y Gilles Simon, el diseñador francés de motores de Ferrari... pero a nadie de Prost. Ahora todo eso parece anclado en un pasado remoto...".



> Xavier Gergaud y Alexis Lapouille Aéro Concept Engineering



Ayer: encargados del túnel de viento y simulación dinámica de fluidos, Prost
Hoy: han vuelto a comprar el túnel de viento
"Creímos que sería una lástima dejar que este túnel de viento, que es único en Francia, se perdiera y ya está. Así que, con la ayuda y consejo de comunidades locales y regionales, lo compramos. Aquí podemos formalizar, ensayar y desarrollar enteramente un proyecto. Los ex miembros de Prost tienen prioridad para trabajar con nosotros".

> Damien Py

Ayer: ingeniero del cambio, Prost
Hoy: diseñador de motores, Asiatech
"Llegué en la época Ligier y trabajaba en las cajas de cambio. Cuando Prost empezó a montar motores Ferrari, pasé a Asiatech [antes Peugeot F1] para adquirir más experiencia en motores. Por desgracia, la empresa acaba de entrar en liquidación".



> Valérie Daulé

Ayer: encargada de RR PP en los GPs, Prost
Hoy: busca trabajo
"Por ahora, sustituyo a Sophie [Sicot, véase izda.] en Motors TV mientras está de baja por maternidad. A largo plazo, quiero volver a la F1. Pero con la reciente pérdida de Arrows, las perspectivas de los equipos ingleses se han reducido. Me gustaría de veras saber qué nos deparará el futuro...".





personajes más importantes de la F1

Aquí la palabra importante es 'importante'. No hablamos de los más rápidos, los más ricos o ni siquiera de los personajes más exitosos de la historia de la F1... sino de aquellos que cambiaron las cosas, que hicieron que *pasaran* cosas. Nuestro jurado ya es rutilante de por sí, e incluye 32 pilotos, ex pilotos, ingenieros, jefes de equipo... y unos cuantos gacetilleros bien relacionados. El mayor (el Sr. Walker) tiene 78 años; el más joven (el Sr. Davidson), 23. He aquí, pues, los resultados, en orden inverso...



James Allen
Edad 36
País Gran Bretaña
Posición en F1
Comentarista de TV



Ove Andersson
Edad 65
País Suecia
Posición en F1
Jefe de equipo



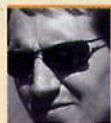
Matt Bishop
Edad 40
País Gran Bretaña
Posición en F1
Periodista



Flavio Briatore
Edad 52
País Italia
Posición en F1
Jefe de equipo



Bernard Cahier
Edad 75
País Francia
Posición en F1
Fotógrafo



Tom Clarkson
Edad 27
País Gran Bretaña
Posición en F1
Periodista



Stuart Codling
Edad 30
País Gran Bretaña
Posición en F1
Periodista



Jabby Crombac
Edad 73
País Suiza
Posición en F1
Periodista



Anthony Davidson
Edad 23
País Gran Bretaña
Posición en F1
Piloto



Giancarlo Fisichella
Edad 30
País Italia
Posición en F1
Piloto

Pero antes... el jurado



Marc Gené
Edad 28
País España
Posición en F1
Piloto



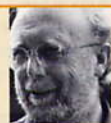
Dan Gurney
Edad 71
País EE UU
Posición en F1
Ex piloto



Alan Henry
Edad 55
País Gran Bretaña
Posición en F1
Periodista



Jean-Jacques His
Edad 55
País Francia
Posición en F1
Ingeniero



Alan Jenkins
Edad 55
País Gran Bretaña
Posición en F1
Ingeniero



Eddie Jordan
Edad 54
País Irlanda
Posición en F1
Jefe de equipo



Steve Matchett
Edad 39
País Gran Bretaña
Posición en F1
Periodista



Jo Ramírez
Edad 61
País México
Posición en F1
Ex ingeniero



David Richards
Edad 50
País Gran Bretaña
Posición en F1
Jefe de equipo



Keke Rosberg
Edad 54
País Finlandia
Posición en F1
Ex piloto



Anthony Rowlinson
Edad 33
País Gran Bretaña
Posición en F1
Periodista



Stéphane Samsen
Edad 29
País Francia
Posición en F1
Periodista



Paul Stewart
Edad 37
País Gran Bretaña
Posición en F1
Ex jefe de equipo



Patrick Tambay
Edad 53
País Francia
Posición en F1
Ex piloto



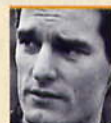
Mario Theissen
Edad 50
País Alemania
Posición en F1
Ingeniero



Jean Todt
Edad 56
País Francia
Posición en F1
Jefe de equipo



Murray Walker
Edad 78
País Gran Bretaña
Posición en F1
Comentarista de TV



Mark Webber
Edad 26
País Australia
Posición en F1
Piloto



Frank Williams
Edad 60
País Gran Bretaña
Posición en F1
Jefe de equipo



Stewart Williams
Edad 38
País Gran Bretaña
Posición en F1
Periodista



Peter Windsor
Edad 50
País Gran Bretaña
Posición en F1
Periodista



Alex Wurz
Edad 28
País Austria
Posición en F1
Piloto ▶

> Sistema de votación

Pedimos a los 32 miembros del jurado una lista de 25 nombres por orden de importancia (de uno a 25).

Luego convertimos el voto de cada jurado en puntos, por orden decreciente (de modo que la persona considerada más importante recibía 25 puntos, la segunda más importante 24, la tercera 23... etcétera).

Por último, sumamos todos los subtotaletales y llegamos a la jerarquía que se revelará en las siguientes páginas: ¡esperamos que estén de acuerdo en que se trata de una rigurosa rúbrica de la importancia dentro de la F1!

=98 Louis Stanley (5 pt)
Cuñado del patrón de BRM, sir Alfred Owen, era una persona que se salía de lo corriente y que ayudó a dirigir el equipo. A mediados de los 60, contribuyó a crear la unidad médica de la F1, y así mejorar la seguridad.

=98 François Cevert (5 pt)
Joven, encantador y rápido, este francés era el sucesor designado de Jackie Stewart y, cabría decir, un campeón en potencia. Un terrible accidente en Watkins Glen puso fin a todo eso. Cevert fue el James Dean de la F1.

=95 Ekrem Sami (6 pt)
Sami es el director gerente de TAG McLaren Marketing Services, y revolucionó el trato a los sponsors: se ocupa de la promoción comercial, marketing global y zonas de recepción VIP.



=98 François Cevert

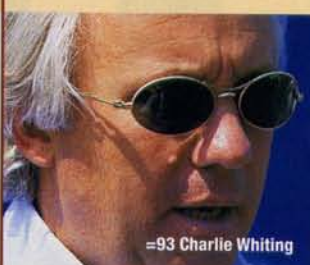
=95 Príncipe Raniero (6 pt)
Es un entusiasta del piloto monegasco Louis Chiron y afirma que no le gustan los valores modernos de la F1. Pero Raniero de Mónaco simboliza el gran premio más pijo que hay o ha habido nunca.



=95 Michele Alboreto (6 pt)
Suave y elegante en pista, simpático y caballeroso fuera de ella, Alboreto suponía una vuelta a tiempos pasados. Y fue el último italiano que estuvo a punto de ganar el título con un Ferrari.



=93 Charlie Whiting (7 pt)
El hombre sin el cual no puede disputarse un GP. Charlie es el juez de salida oficial, delegado de seguridad de la FIA (organismo rector de la F1) y jefe del departamento técnico de la F1. Vale su peso en oro; o más.



=93 Charlie Whiting

=88 Phil Hill (8 pt)
El primer campeón estadounidense. Que su compañero Wolfgang von Trips se matara el año del título de Hill (1961) empañó su triunfo. Pero fue un piloto hábil, que se merecía ser campeón.



=88 Aleardo Buzzi (8 pt)
Buzzi fue un ejecutivo de Philip Morris que trabajó con John Hogan, aprovechando la participación de Marlboro en F1. Un hombre muy influyente, entusiasta de todo lo relacionado con la F1.



=88 Jean Alesi (8 pt)
Pilotaje generoso, dominio innato... y constante mala suerte. Su duelo con Senna en Phoenix 90 permanecerá grabado en nuestra memoria. Sólo ganó un GP... pero deleitó a millones de aficionados.



=88 Jean Alesi

=83 Bob Dance (9 pt)
Dance era un mecánico con mucha experiencia que pasó gran parte de su vida laboral en Lotus, aunque a mediados de los 70 disfrutó de un interludio en el equipo Brabham de Bernie Ecclestone.



=83 Mal Currie (9 pt)
Currie fue un hombre tranquilo y efectivo entre bastidores que ayudó a organizar el GP de EE UU en Watkins Glen de 1961 a 1980, haciendo de ésta una de las pruebas más populares del calendario de la F1.



=79 Alfonso de Portago

LOS 10 más importantes pilotos

- 1 Ayrton Senna (558 pt)
- 2 Jackie Stewart (495 pt)
- 3 J.M. Fangio (486 pt)
- 4 M. Schumacher (479 pt)
- 5 Jim Clark (388 pt)
- 6 Stirling Moss (299 pt)
- 7 Jack Brabham (238 pt)
- 8 Alain Prost (207 pt)
- 9 Niki Lauda (115 pt)
- 10 Alberto Ascari (103 pt)

=93 Alf Francis (7 pt)
Francis era un polaco expatriado que sabía un poco de todo, y uno de los mecánicos más respetados. Trabajó con Moss y Rob Walker hasta el accidente que en 1962 acabó con la carrera de Moss.



=88 Bernd Pischetsrieder (8 pt)
Fue el hombre que instó al consejo de BMW a volver a la F1 en 2000 con Williams. En la actualidad máximo responsable de Volkswagen, puede -o no- estar tentado de hacer lo mismo...



=88 Guy Ligier (8 pt)
Presupuesto reducido, pasión a raudales y un equipo familiar dirigido con mano de hierro. Símbolo de antaño -alegre, con el toque artesano-, Ligier casi ganó el título con Jacques Laffite.



=83 Yoshio Nakamura (9 pt)
Fue un ingeniero superior de Honda y un gran anglófilo, que trabajó en el primer programa de Honda en F1. También se esforzó mucho para que la empresa comprendiera las exigencias de correr en Europa.



=83 Jean-Jacques His (9 pt)
Entre las innovaciones de His en Renault están las válvulas neumáticas y el diseño V10. En Ferrari exploró el cambio semiautomático. Su último proyecto es el V10 a 111°. Algún día hará que funcione.




=83 Mike Hewland (9 pt)
Hewland fue un clásico ejemplo de la vieja escuela de versátiles ingenieros de carreras. Su empresa de cajas de cambio ofreció una transmisión fiable a los F1 durante una generación.




=79 Alfred Owen (10 pt)
Era un industrial británico cuyo negocio familiar alimentó el proyecto BRM F1 durante los años 50. Paternalista y religioso, Owen nunca iba a las carreras en domingo, pero era un entusiasta comprometido.

=79 Giulio Alfieri (10 pt)
Un ingeniero de Maserati genial e inspirador. A lo largo de los 50, Alfieri obró milagros con los coches sport y GT, en la época del maravilloso (y hermoso) 250F de motor delantero, de cuya evolución se encargó.


=79 Alfonso de Portago (10 pt)
Aristócrata español y deportista polifacético. Para el público, su azaroso estilo de vida hacia de De Portago el prototipo de lo que debería ser un donjuán de las carreras, aunque su paso por la F1 con Ferrari fue cortísimo.

=79 Paolo Martinelli (10 pt)


Paolo es un incondicional de Ferrari. Es un motorista que lleva en Maranello desde 1978 y dirige el programa F1 desde 1995. Dio con la potencia y fiabilidad de las que la Scuderia carecia.

=73 Carlos Reutemann (12 pt)



El Lole (como lo llamaban los argentinos) llevó las esperanzas de una nación a cuyos 'tuercas' entusiasmó el gran Fangio dos décadas antes. Extraordinariamente veloz, Reutemann nunca fue campeón.

=73 Bernard Dudot (12 pt)



Como director técnico, Dudot estuvo metido en F1 en la época del turbo y está estrechamente relacionado con los títulos de Renault entre 1992 y 1997, durante su odisea con los V10.

**=73** Jim Hall**=73** Marco Piccinini (12 pt)



Piccinini fue la eminencia gris de Enzo Ferrari a primeros de los 80, un político hábil que compensaba su falta de carisma con un firme talento táctico. Sigue formando parte de la junta de Ferrari.

=73 Wally Hassan (12 pt)



Era mecánico de Bentley para el magnate surafricano Woolf Barnato antes de convertirse, mediados los años 50, en ingeniero jefe de Coventry-Climax, responsable de una década de motores de F1.

=73 Jimi Hall (12 pt)



El joven Jim heredó una fortuna del petróleo cuando sus padres murieron en un accidente aéreo. Se hizo famoso con sus sport-prototipos Chaparral alados y causó una modesta impresión en F1 con un Lotus-BRM en 1963.

=73 Gustav Brunner (12 pt)


Brunner es célebre por lograr mucho con muy poco para equipos como ATS, RAM, Zakspeed, Leyton House y Minardi. Ahora está en Toyota, donde abundan los recursos... y sólo vale ganar.

=69 Ron Tauranac (13 pt)



Un taciturno ingeniero nacido en Inglaterra que a los tres años emigró a Australia con su familia. Fue el cerebro técnico de Brabham en los años 60, cuando el equipo estaba en su mejor momento.

=69 Leo Mehl (13 pt)



El lacónico impulsor de la participación de Goodyear en F1 desde mediados los años 60, Mehl fue vital en promover que la marca siguiera en las carreras ante el continuo examen de la dirección.

**=69** Giancarlo Fisichella**=69** Giancarlo Fisichella (13 pt)

Sin duda, ha sido la maravillosa fluidez en pista de Fisichella lo que le ha valido votos. Eso sí, desde el punto de vista de este listado, quizá sea más importante como el mayor (y más vendible) activo de Jordan.

=69 Eric Broadley (13 pt)


Fundador y diseñador jefe de Lola (por la canción, *Whatever Lola wants, Lola gets*—*Lo que Lola quiere, lo consigue*—). Tuvo escaso éxito en F1, pero enorme en otras muchas fórmulas.

=66 Denis Jenkinson (14 pt)



'Jenks' (de *Motor Sport*) fue uno de los pocos cronistas de F1 cuyos conocimientos le permitían ahondar en todos los aspectos. Iba a su aire, e inspiró a toda una generación de plumíferos.

=66 Luciano Benetton (14 pt)


Magnate italiano de la confección, se introdujo en F1 como sponsor (con Tyrrell) y luego como propietario. También trajo a la F1 a uno de sus personajes más pintorescos: Flavio Briatore.

=66 Gianni Agnelli (14 pt)


Nieto del fundador de Fiat, Agnelli sometió a Ferrari al gobierno de Fiat durante uno de los bajones periódicos de la Scuderia. Desde entonces, y hasta su muerte, fue un activo paladín del equipo.

=65 Mike Hawthorn (15 pt)



Junto con pilotos como Tony Brooks y Moss, Hawthorn fue una de las estrellas que inspiró el interés británico en F1, y a él le cupo el honor de ser el primer campeón del mundo británico.

**=63** Tony Brooks**=63** Nelson Piquet (16 pt)



Fittipaldi encabezó el asalto brasileño a la F1; luego, justo cuando la carrera de Emmo iba de capa caída, surgió una nueva estrella brasileña que cautivó la imaginación del público: Piquet.

=63 Tony Brooks (16 pt)


Puede que Gran Bretaña sea el jefe técnico de la F1, pero no siempre fue así. Para muchos, el punto de inflexión fue la victoria de Brooks en Siracusa 55 con un Connaught, primera de un coche inglés en 30 años. El resto ya es historia.

=59 Gian Carlo Minardi (17 pt)



Los pececillos de la F1 van y vienen, la velocidad de su indecorosa marcha inversamente proporcional a su ritmo en pista. El equipo de Minardi ha sobrevivido con dignidad durante dos décadas.

=59 Rob Walker (17 pt)


Walker, la quintaesencia del caballero inglés, dirigió el equipo privado de F1 más exitoso de todos los tiempos (ganador con Moss y Jo Siffert). Un hombre competitivo, siempre educado y encantador.

=59 Paddy McNally (17 pt)


McNally, ex corresponsal en F1 de *Autosport*, entró en la división de marketing y RR PP de Philip Morris e hizo una fortuna con la organización del Paddock Club junto a Bernie Ecclestone.

**=55** Ferry Porsche**=59** Jürgen Hubbert (17 pt)


Hubbert es un hombre de negocios: no es de los que permiten que las carreras se conviertan en un proyecto costoso. Está muy metido en el supuesto certamen de las marcas, y *podría* acabar dirigiendo la F1...

=58 Vittorio Jano (18 pt)

Jano fue uno de los primeros colegas de Enzo Ferrari. Entre sus obras se cuentan el Lancia D50 de F1 de 1954-55 y la colaboración en el diseño del motor V6 de 2,4 litros que llevó a Mike Hawthorn al título de 1958.

=55 Ferry Porsche (19 pt)

Recogió el testigo de la firma alemana de coches sport tras la muerte de su padre (y fundador) en 1951. Su intervención directa en F1, en los primeros años 60, fue breve, pero suministraron motores a McLaren en 1983-87. ▶

=55 Geoffrey Kent (19 pt)

El as del marketing que sacó el máximo partido del patrocinio de Gold Leaf y John Player Special en Lotus en los 70. Como John Hogan, de Marlboro, Kent fue un ejecutivo de marketing de amplias miras y lleno de imaginación en su época, y los Lotus JPS negros y dorados que llevaron al título mundial a Fittipaldi en 1972 (y, en 1978, a Mario Andretti) fueron en gran medida creación suya.

=55 Mike Costin (19 pt)

Hermano del aerodinamista de Vanwall Frank Costin, Mike fue cofundador de Cosworth Engineering con Keith Duckworth. Pese a trabajar en el anonimato, resultó clave en que la infraestructura de la célebre empresa motorista marchara sobre ruedas y sin contratiempos. Uno de los héroes olvidados de la F1 (que además era un hacha al volante a nivel aficionado).



54 Jochen Rindt

54 Jochen Rindt (20 pt)

Rindt era pura dinamita: rápido, seguro y espectacular, el Gilles Villeneuve de su época (y su mánager era nada menos que Ecclestone). Gracias a Dios, su posición en el deporte es excepcional: sigue siendo la única persona que ha ganado el título de F1 con carácter póstumo. Venció cinco carreras con Lotus en 1970, antes de sufrir un accidente mortal en Monza, a tres pruebas del final.

53 Tony Rudd (21 pt)



Rudd fue un ingeniero versátil que aprendió en Rolls-Royce, luego trabajó con los ERA de 'B. Bira' para el White Mouse Garage del príncipe Chula... y más tarde fue la piedra de toque técnica en BRM. Merece su lugar aquí por la diversidad y variedad de sus logros, de los cuales el motor BRM H16 fue el más sonado... y el de menor éxito.



=51 Eddie Jordan

=51 Nobuhiko Kawamoto (22 pt)



El prodigio de la ingeniería que mantuvo viva la filosofía de Soichiro Honda en F1 a lo largo de los 80 y 90. Lo apodaron el 'mecánico de Hong Kong' cuando trabajaba como aprendiz en los Brabham-Honda de F2 a mediados de los 60, y una generación más tarde protegió con uñas y dientes el patrimonio técnico y deportivo de Honda en primera línea de la F1.

=51 Eddie Jordan (22 pt)

Aprendiz de dentista metido a empleado de banco y luego a piloto, EJ tiene mucha labia y el don de saber estirar el dinero. Su equipo posee una sólida y característica identidad de marca: es el jefe de equipo rockero. También es un gran cazatalentos, que dio la alternativa a Rubens Barrichello y, más famoso y trascendente, a Michael Schumacher...

=49 John Surtees (23 pt)



Este antiguo centauro de Norton y MV Agusta se hizo con siete títulos de motociclismo y luego ganó el de F1 con Ferrari en 1964, en apenas su cuarta temporada completa. Una actuación extraordinaria que significa que Surtees ostenta un lugar muy especial en nuestra lista: fue un talentoso piloto en todas las modalidades y sigue siendo el único que ha ganado títulos en dos y cuatro ruedas.

=49 Flavio Briatore (23 pt)

Este italiano asistió por primera vez a un gran premio en 1989. Por entonces, no sabía nada de F1. Pero, apenas cinco años después, estaba al frente de Benetton y llevándose su primer título. Briatore ha estado metido en todo; en su momento, ha sido accionista al 30% de Benetton, propietario de Ligier, accionista de Minardi, mánager de pilotos y jefe de Renault F1 UK.



=49 Flavio Briatore

48 Rudolf Uhlenhaut (24 pt)



Ingeniero de talento e innovador, Uhlenhaut llegó a ser famoso en Mercedes en los años 30, cuando no sólo efectuó una gran contribución al aspecto técnico de los GPs, sino que también era un piloto lo bastante talentoso como para probar y evaluar los coches y ayudar a confirmar las impresiones de los pilotos. En la posguerra, repitió la hazaña.

=46 Harvey Postlethwaite (29 pt)



Durante la mayor parte de su vida laboral, el Dr. Harvey Postlethwaite evitó los convencionalismos. Pero podría decirse que lo más memorable es su trabajo en Tyrrell, ya que fue allí donde introdujo el morro elevado que, de inmediato e irrevocablemente, cambió la ortodoxia de diseño en F1. Su último F1 -un Honda de tests- fue el primero con 'doble quilla', un diseño aún en boga.



45 Dan Gurney

=46 Aurelio Lampredi (29 pt)

Lampredi se hizo cargo del departamento de desarrollo de motores de Ferrari en 1949, y se jugó la reputación en la idea de que un V12 atmosférico de 4,5 litros sería la mejor solución en F1, capaz de vencer a los Alfa Romeo sobrealimentados de 8 cilindros y 1,5 litros. El triunfo de González en Silverstone 51 hizo valer su opinión, y pasó a trabajar con distinción en Fiat.

45 Dan Gurney (31 pt)

Tal vez el piloto al que más temía Clark en los 60, Gurney merecía ganar más de cuatro GPs. Se le recuerda sobre todo por vencer en Bélgica 67 al volante de su propio coche, el Eagle. Por desgracia, el equipo dejó la F1 a mediados de 1968 (el coche se reveló muy poco competitivo). Pero lo verdaderamente crucial es que los esfuerzos de Gurney mantuvieron viva la F1 en EE UU.

LOS 10 más importantes ingenieros

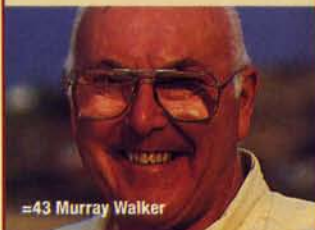
- 1 Colin Chapman (574 pt)
- 2 Keith Duckworth (249 pt)
- 3 John Cooper (214 pt)
- 4 Patrick Head (204 pt)
- 5 Adrian Newey (179 pt)
- 6 John Barnard (165 pt)
- 7 Gordon Murray (123 pt)
- 8 Ross Brawn (88 pt)
- 9 Mauro Forghieri (66 pt)
- 10 Rory Byrne (48 pt)

=43 Murray Walker (36 pt)

Murray se ha convertido en sinónimo con la F1, en igual medida que cualquier piloto o jefe de equipo de la historia. Sus comentarios, aunque no siempre la mar de precisos, eran entonados con mucho garbo –“como si le hubieran prendido fuego a los pantalones”– e hicieron atractiva la F1 a una amplia audiencia. Acaba de publicar su autobiografía y se le sigue teniendo en alta estima.

=43 Nigel Mansell (36 pt)

Cuando Mansell estaba en su apogeo a principios de los 90, la F1 era tan popular en Gran Bretaña como el fútbol. Así lo atestigua la campaña “salvemos a nuestro Nigel” que lanzó el periódico *The Sun* cuando Williams lo despidió. Su carácter a veces discutiendo hizo que, pese a sus 31 victorias, casi nunca se le reconociera el mérito. Valiente, talentoso... y rapidísimo.



=43 Murray Walker

42 Mario Andretti (37 pt)

Pocos pilotos han tenido alguna vez tal pasión por el automovilismo. Mario podía correr bien con cualquier cosa, desde *midgets* a F1. En su primer (EE UU 68) y último (Italia 82) grandes premios arrancó desde la pole, aunque tuvo que esperar hasta Suráfrica 71 para su primer triunfo. El título cayó de su lado en 1978, con el hermoso Lotus 79 de efecto suelo.

41 Mansour Ojeh (41 pt)

A principios de los 80, a través de Techniques d'Avant Garde, Ojeh financió el desarrollo del motor Porsche turbo y luego adquirió una participación en McLaren. Ojeh y Ron Dennis transformaron McLaren en un ente majestuoso, visionario y ultraprofesional, un ejemplo de darwinismo corporativo que el resto de la F1 sencillamente tuvo que seguir.

40 François Guiter (42 pt)

Guiter fue el impulsor del muy diverso y hábil programa de patrocinio deportivo del grupo petrolero francés Elf, que no sólo financió los equipos Tyrrell y Renault de F1 sino que también aseguró que un flujo constante de jóvenes pilotos franceses llegara a los estratos más altos del deporte durante los años 80. Era un personaje popular y sociable que conocía de verdad el oficio de las carreras.



38 Tony Vandervell

39 Rory Byrne (48 pt)

Diseñador superdotado, dibujó el mejor Ferrari de todos los tiempos: el F2002. Fue la piedra angular del sistema que permitió a Michael reescribir la historia de la F1. Con todo, antes de recalcar en Italia, Byrne se había despedido de la F1 para fundar una escuela de buceo en Tailandia. Por suerte, Ferrari logró sacarlo del retiro; podría haber sido *tan* distinto...

38 Tony Vandervell (52 pt)

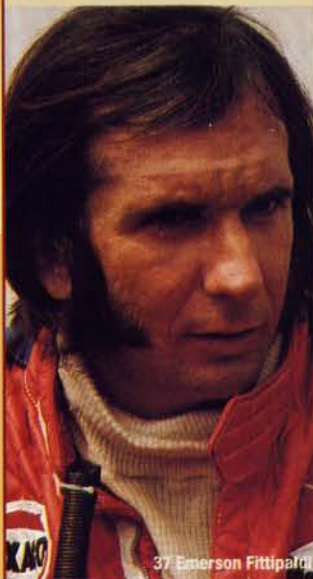
El Enzo Ferrari inglés, Vandervell predicó con el ejemplo al costear y construir los elegantes y aerodinámicos Vanwall que ahuyentaron a los Ferrari y Maserati en 1957-58. Potentado industrial hecho a sí mismo, fue el primer prócer británico que dominó la F1. Una figura a lo Churchill que alumbró el camino para que otros equipos ingleses siguieran sus pasos más adelante.

37 Emerson Fittipaldi (55 pt)

Sus dos títulos (1972 y 1974) fueron campañas ejecutadas con eficacia, pero es más probable que Fittipaldi pase a la historia de la F1 por haber sido el precursor carismático e inspirador de una dinastía duradera y muy exitosa de ases brasileños, desde Piquet a Barrichello y muchos otros volantistas actuales de Brasil, pasando por el sin par Senna. Sin duda, el primero de su especie.

36 Mauro Forghieri (66 pt)

Forghieri fue uno de los elementos técnicos clave en Ferrari entre 1960 y 1983. Antes de la guerra, su padre, Reclus, fue ingeniero en la Scuderia. Hombre apasionado y nervioso, Mauro aportó más de lo que le correspondía a la leyenda ferrarista, como ingeniero completo que sabía tanto de motores como de los chasis en los que iban montados.



37 Emerson Fittipaldi

35 Jean Todt (71 pt)

Nadie creía en Todt cuando aterrizó en Maranello en verano de 1993. Recién salido de Peugeot, entró en funciones en Ferrari en una época de enconadas luchas políticas y catastróficas lagunas técnicas; pero logró encarrilar la Scuderia. Al subir a bordo a Schumacher, Byrne y Brawn, forjó uno de los mejores equipos de F1 de todos los tiempos.

34 Alfred Neubauer (80 pt)

Este insólito y corpulento ex piloto de los años 20 prácticamente inventó el papel de director deportivo. Se dio a conocer con el victorioso equipo Mercedes en los años 30, y repitió el cometido cuando volvieron a correr a mediados de los 50. Hábil engatusador, y con una histriónica personalidad, Neubauer era sinónimo de Mercedes, y seguía siéndolo mucho después de retirarse.



33 Graham Hill

33 Graham Hill (82 pt)

Con su porte de piloto de caza, Hill se ganó el afecto de la gente y popularizó la F1 en su país natal, ganando dos títulos con constructores británicos. Padre del campeón del mundo de 1996, mantuvo la unidad de Lotus tras la muerte de Clark en 1968, ganó cinco veces en Mónaco y –caso único– también venció la Indy 500 y Le Mans. Y se convirtió en constructor de F1 en 1975.

32 Ross Brawn (88 pt)

Brawn es el cerebro impulsor de los cinco títulos de Schumi. Hizo de Benetton una fuerza candidata al título, y ha hecho lo mismo por Ferrari. Pero es más que un ingeniero. Es un táctico magistral y, en combinación con las dotes de pilotaje de Michael, ha birlado muchas carreras en las propias narices de sus rivales. Vale su (considerable) peso en oro. ▶

=30 Gilles Villeneuve (90 pt)



Echa un vistazo a las estadísticas de Gilles –un lecho de abandonos con una pátina de podios y victorias– y, si no viviste esa

época, puede que saques la conclusión de que llegó y se fue sin dejar huella en el deporte.

Desde luego, te equivocas: Gilles era una megaestrella. No

sólo en el sentido de ser rapidísimo –aunque su entrega, brío y puro entusiasmo eran impresionantes, sin importar lo que pilotara (en F1, un Ferrari inconducible)– sino en el de que su pilotaje poseía un vigor y una imprevisibilidad que estimuló y embriagó a una generación de seguidores de la F1. Su muerte les –nos– dejó destrozados, y nunca le olvidaremos. Ésa es la importancia de Gilles Villeneuve.

=30 John Hogan (90 pt)

A principios de los 70, Hogan pasó de Coca-Cola a Philip Morris como relaciones públicas y, a lo largo de los 20 años siguientes, escribió de hecho la guía del patrocinio en F1.

Australiano tranquilo e inmutable, procuró que Marlboro aprovechara al máximo su participación en F1, de un modo que dio ejemplo a todos los demás sponsors en este deporte de cada vez mayor repercusión.

Durante una generación, Hogan hizo del éxito de McLaren sinónimo de la peculiar decoración rojiblanca de Marlboro, un logo mundialmente conocido que en la actualidad evoca tanto las hazañas de Schumi y Ferrari como el cigarrillo favorito de América.



28 Walter Hayes (107 pt)

Walter Hayes fue el impulsor de la aparición de Ford como auténtica superpotencia de la F1 durante los años 60.

Hijo de un impresor, Hayes fomentó y alimentó el acuerdo que al final llevó al proyecto del triunfal motor Cosworth DFV.

Con sólo 32 años, siguiendo (por así decirlo) los pasos de su padre, llegó a director del ya desaparecido *Sunday Dispatch*. En 1962 dejó la prensa para entrar en Ford, empezando una brillante carrera que acabó con su jubilación 27 años más tarde, cuando ya era vicepresidente de Ford Europa.

Era un hombre extraordinario con una visión muy amplia de todos los temas que le concernían, ya fueran referidos a la competición o a la industria.



27 Niki Lauda (115 pt)



En 1975, junto a Luca Montezemolo, Lauda puso fin a la por entonces racha infructuosa más larga de la historia de Ferrari (cuyo

último título databa de 1964).

A pesar de su horrendo (y casi mortal) accidente en el Nürburgring en 1976, volvió a proclamarse campeón en 1977. Tras un período

de escaso éxito en Brabham (por entonces dirigido por Ecclestone), colgó el famoso casco rojo para fundar una próspera línea aérea (Lauda Air). Regresó a la F1 en 1982 como piloto de McLaren, y ganó un tercer título en 1984.

Después de eso, sus incursiones en F1 se malograron. A mediados de los 90 trabajó como consultor en Ferrari; en 2001 entró en Jaguar Racing como jefe. Está todo dicho.

26 Soichiro Honda (118 pt)



La sempiterna filosofía de Honda de que la ingeniería debe ser la clave de su éxito fue algo que su fundador infundió

sistemáticamente a sus colegas durante una larguísima vida laboral.

Era un fabricante de coches, pero tuvo la paciencia y previsión para dejar que el programa Honda

F1 pasara de su flojo inicio a mediados de los 60 a la productiva asociación con Williams, Lotus y McLaren dos décadas más tarde.

A principios de los 90, un motor Honda se había convertido en el pasaporte casi seguro al título.

Apasionado entusiasta de las carreras, Honda permitía a sus ingenieros 'jugar' en F1 para que traspasaran esos conocimientos a la cadena de montaje.

25 Gordon Murray (123 pt)



Precoz aprendiz de Tauranac en Brabham, en 1972 Ecclestone nombró a Murray diseñador jefe del equipo.

No dejó escapar la oportunidad y pronto se convirtió en uno de los ingenieros de F1 más radicales de los años 70 y 80. Aunque un par de sus

innovaciones más audaces no dieron resultado (como los radiadores de superficie del BT46) y otra fue declarada ilegal por los sorprendidos comisarios en Anderstorp en 1978 (el sonado BT46B 'ventilador', en el que este elemento de refrigeración actuaba como dispositivo aerodinámico), Murray siempre se movió en el límite de lo técnicamente posible.

LOS 10 más importantes de la actualidad

- 1 Bernie Ecclestone (700 pt)
- 2 Jackie Stewart (495 pt)
- 3 M. Schumacher (479 pt)
- 4 Frank Williams (413 pt)
- 5 Max Mosley (362 pt)
- 6 Ron Dennis (335 pt)
- 7 Sid Watkins (206 pt)
- 8 Patrick Head (204 pt)
- 9 Adrian Newey (179 pt)
- 10 L. Montezemolo (125 pt)

29 Alberto Ascari (103 pt)



Admirado y envidiado a la vez por su clásico estilo de conducción y su estrecha relación con el

signore Ferrari, este genial piloto no vivió lo bastante para alcanzar todo lo que su enorme talento era capaz de ofrecer.

Actualmente se le recuerda más como el hombre que en 1952 ganó el primer título de Ferrari, pero muchos consideran a Ascari como un piloto que en cuanto a genialidad pura eclipsaba incluso a Fangio. Famoso por lo que *podría* haber logrado en vez de por sus relativamente modestos dos títulos, Ascari se mató en Monza en 1955 en un banal accidente probando un sport.

Casi medio siglo después, sigue siendo el más reciente campeón del mundo italiano.

24 Luca Montezemolo (125 pt)

El mejor cualificado y más eficaz de los lugartenientes de Enzo Ferrari en vida del patriarca de la F1, Luca también ha demostrado ser el guardián más leal de la llama sagrada tras la muerte del *Grande Vecchio*.

Montezemolo comprendió el oficio de la F1 y los compromisos

más amplios del imperio Fiat, de modo que, cuando fue llevado de vuelta a Maranello en 1992, era el candidato mejor preparado para llevar a cabo lo que muy a menudo pareció una ingrata tarea (imposible, incluso).

Desde entonces, Montezemolo ha revitalizado la empresa, tanto en carretera como en circuito, y sigue mostrando un toque diestro para mantener viva la magia.

23 Jean-Marie Balestre (134 pt)

A lo largo de los años 80, reafirmar la influencia y autoridad del organismo rector del automovilismo –su querida FISA– se convirtió en una cruzada absorbente para el sumamente político Jean-Marie Balestre.

Para la F1, el ascenso al poder de Balestre se convertiría en un

asunto de la mayor importancia, llevando a un enfrentamiento directo entre FISA y F1CA (más tarde FOCA), cuyo formidable presidente (Ecclestone) fue en gran parte responsable de la transformación de la F1 en un deporte internacional de gran alcance. Activo y muy seguro, Balestre reescribió las reglas del juego al hacer de la FISA una organización de lo más autoritaria.

22 Bruce McLaren (151 pt)

El legado de Bruce lo perpetúa el equipo puntero de F1 que sigue llevando su nombre, pasados más de 30 años de su muerte probando uno de sus sport-prototipos de la Can-Am en Goodwood.

McLaren era considerado un buen piloto (ya que no un campeón), pero su importancia procede de su talento como técnico práctico e ingeniero de desarrollo que también podía cumplir en pista.

Aportó a la F1 una peculiar mezcla de entrega e iniciativa neozelandesa, aunque no dirigió su propia empresa más que cinco años escasos. Popular y sociable, fundó una leyenda que sigue viva en la actualidad, bajo la batuta de Ron Dennis.

**21** John Barnard (165 pt)

Hay muchos ingenieros realmente dotados en esta lista, pero pocos han tenido un efecto tan considerable sobre

la F1 durante las pasadas dos décadas como Barnard.

Su reputación como supremo innovador se basó en dos revoluciones fundamentales: en

1981, en McLaren, diseñó el primer monocasco todo de materiales composite (el hermoso MP4). En apenas un par de temporadas, para un equipo puntero se había vuelto inconcebible no adoptar esta técnica de fabricación.

La segunda fue el genial (y al principio ridiculizado por la mayoría) chisme técnico por el que tanto insistió en Ferrari a finales de los 80: el cambio semiautomático.

20 Adrian Newey (179 pt)

En los inicios de su carrera, cuando trabajaba para March en la IndyCar y en resistencia, Newey compaginó los papeles de diseñador e ingeniero de pista con grandes resultados. Pero en la actualidad se le conoce y se le recordará sobre todo como especialista en aerodinámica: después de esculpir una serie de monoplazas de F1 de líneas puras pero sólo esporádicamente competitivos para March/Leyton House, pasó a Williams y, con Patrick Head, diseñó el triunfal FW14.

Aún hoy, como director técnico de McLaren (en lugar de diseñador jefe), todos 'sus' coches tienen el sello inconfundible de Newey: un 'aspecto' aerodinámico fluido, de compleja resolución. El auténtico genio técnico de nuestros días.

**19** Patrick Head (204 pt)

Head labró su reputación no por materializar un sinfín de innovaciones sino por sus principios de ingeniería

precisos, metódicos y científicos; así, aunque los coches realizados bajo su dirección técnica no han solido ser los primeros en inspirar nuevos conceptos, casi siempre

han sido los primeros en hacerlos funcionar como es debido.

Sus resultados hablan por sí mismos: Williams lleva más de 20 años entre los tres equipos de punta, y muchos otros ingenieros de prestigio –Newey, Brawn, Neil Oatley y Geoff Willis, por mencionar sólo cuatro– saltaron a la fama bajo el encantadoramente brusco gobierno de este activo cerebritito de la vieja escuela.

18 Sid Watkins (206 pt)

Apasionado de las carreras y uno de los mejores neurocirujanos del mundo, el 'Profesor', uno de los grandes personajes de la F1,

combina seriedad e irreverencia en igual medida. Sin que el estrellato le impusiera, Watkins lleva 25 años trabajando sin descanso para

asegurar que las instalaciones médicas en los circuitos sean de un elevadísimo nivel general. Gran amigo de muchos pilotos a lo largo de los años, Sid es uno de los pocos individuos ante los que Ecclestone transige a veces.

Ya con 70 y muchos años, sigue con su crucial papel de gurú de la seguridad por puro entusiasmo y pasión por el trabajo. Una leyenda.

17 Alain Prost (207 pt)

Culto y dotado con un increíble tacto al volante y opiniones muy claras sobre el modo en que deberían afrontarse las carreras, Prost

siempre antepuso la razón al corazón. Y es en este terreno en el que revolucionó las cualidades exigidas a un piloto de F1.

Algunos lo acusaban de tener

un planteamiento de miras muy estrechas y una expresión siempre malhumorada; pero, digan lo que digan, fue el primer piloto después de Fangio en ganar cuatro títulos.

También se anotó la friolera de 51 victorias en F1, cifra que sólo fue superada por Schumi en 2002.

Seguramente habría aparecido aún más arriba en esta lista si algo llamado Prost Grand Prix no hubiese arruinado su 'marca'... ▶

16 John Cooper (214 pt)



Cooper fue el impulsor de base de una generación de coches de F3 de 500cc que pusieron los cimientos de dos

títulos de F1 consecutivos para el equipo que llevaba su nombre, al final de la década de los 50.

La iniciativa mecánica de la marca Cooper se combinaba con

un personaje tremendamente innovador y comunicativo que siempre tuvo que ingeniárselas para vencer la irritante tacañería (al menos a los ojos del joven John) de su padre Charles.

Cooper introdujo el concepto de diseño del motor central, que, de golpe (maestro), dejó obsoletos a sus rivales a finales de los 50. Al final, hasta Ferrari tuvo que seguir el ejemplo, aunque de mala gana.

15 Ken Tyrrell (230 pt)

La leyenda del 'Tío' Ken empezó en una sesión de tests en Goodwood en 1964, cuando 'descubrió' a un joven escocés llamado John Young Stewart.

Ken y JYS pasaron a forjar un vínculo inseparable en F2 y F1, dominando la categoría reina entre finales de los 60 y principios de los 70, época en la que ganaron tres títulos de pilotos (1969, 1971 y 1973) y uno de constructores (1971).

Después de la retirada de Stewart, Ken ya no ganaría más títulos, pero saltó a la primera plana (y venció un GP) con el P34 'seis ruedas' de 1976. Su legado se perpetúa a través de British American Racing, a quienes vendió su equipo en 1997.



Los 10 más importantes patrones

- 1 Enzo Ferrari (696 pt)
- 2 Colin Chapman (574 pt)
- 3 Frank Williams (413 pt)
- 4 Ron Dennis (335 pt)
- 5 Jack Brabham (238 pt)
- 6 Ken Tyrrell (230 pt)
- 7 John Cooper (214 pt)
- 8 Bruce McLaren (151 pt)
- 9 Luca Montezemolo (125 pt)
- 10 Soichiro Honda (118 pt)

14 Jack Brabham (238 pt)



Incluso para los distendidos niveles de la época, la carrera en F1 de 'black Jack' Brabham —que se extendió

de 1955 a 1970— fue larguísima. Pero si sólo la longevidad fuera el eje de este estudio de *F1 Racing*, gente como Riccardo Patrese y Andrea de Cesaris estarían por aquí... y no lo están.

Los logros de Brabham son más importantes que los suyos. Ingeniero de talento además de piloto rápido (y tres veces campeón del mundo, no lo olvidemos), a finales de los 50 desempeñó un papel decisivo en el desarrollo del chasis Cooper de motor trasero, afinándolo hasta el punto de ganar dos títulos con él y hacer de dicha disposición la norma. También fue el primer piloto en ganar un título mundial con un coche que

13 Keith Duckworth (249 pt)

Duckworth fue el responsable de lo que tal vez sea el viraje más importante en desarrollo de motores de F1 de toda la historia.

En 1967, la joven empresa Cosworth de Duckworth desarrolló el motor V8 DFV, costado por Ford como parte de una inversión de 100.000 libras de la marca del óvalo azul, algo que, incluso entonces, fue toda una ganga.

Duckworth siempre aportó un enfoque pragmático a sus proyectos de ingeniería, y el victorioso DFV sigue siendo un testimonio perdurable de sus esfuerzos. Su llegada transformó la naturaleza de la F1, permitiendo a un amplio abanico de equipos entrar en F1 con este extraordinario propulsor 'de confección'.



12 Stirling Moss (299 pt)



Tal vez Moss sea conocido como el piloto más grande que nunca ganó el título, pero también es el hombre que alcanzó un nuevo

grado de profesionalismo en el pilotaje de coches de carreras.

Estaba mucho más en forma y entregado que la mayoría de sus rivales, y sin duda alguna se habría

hecho con ese esquivo título si no se hubiera aferrado al hecho de pilotar (por lo general) coches británicos. Su carrera resultó trágicamente interrumpida por un accidente casi mortal en Goodwood en 1962.

No volvió a correr en F1, pero su gran impacto en el mundillo —sobre todo en Gran Bretaña— fue reconocido por fin en 1999, cuando le otorgaron el título de sir.

11 Ron Dennis (335 pt)



Cuando la empresa Project Four de Ron se fusionó con el Team McLaren en 1980, en seguida hizo grande un buen equipo.

Luego, en unos pocos años más, hizo de un gran equipo el mejor que ha habido nunca, y sigue estableciendo el nivel en cuanto a gestión del mismo.

A decir de todos, Ron es un patrón realmente excelente, y suscita una enorme lealtad entre sus empleados. Aún hoy, con una fortuna calculada en 250 millones de dólares, su entrega obsesiva a la F1 sigue sin amainar, lo que deja el futuro de McLaren en buenas manos. Pronto se inaugurará su nueva sede (llamada Paragon); y, desde allí, llegarán más títulos. Pueden estar seguros de ello.

10 Max Mosley (362 pt)



El astuto Mosley ha alcanzado cierta fama en el automovilismo como presidente de la FIA, pero su mayor contribución a la F1 fue la esmerada elaboración del Pacto de la Concordia en 1981 (que anunció el fin del que tal vez fuera el período más turbulento de

Inteligente, taimado y de los que no dejan que personas ajenas sepan lo que piensa, también planeó la venta de los derechos comerciales de la F1 en 2001, un acuerdo que facilitó a la recién creada Fundación FIA fondos para invertir en iniciativas de seguridad en carretera y competición.

Un tipo implacable, con una aptitud sin igual para interpretar la

9 Jim Clark (388 pt)



Cuando Jim Clark murió en una prueba de F2 en Hockenheim, en abril de 1968, toda la estructura del automovilismo

internacional tembló. Clark, más que cualquier otro en la historia de las carreras, parecía invulnerable.

Su asociación con Lotus y Colin Chapman fue el paradigma del

éxito durante gran parte de los 60, ya que pensaban igual y cada uno hacía gala de una suma brillantez natural en sus terrenos respectivos.

Pero era el modo en que ganaba Clark lo que desmoralizaba a sus rivales e inspiraba a su legión de fans. Era el patrón por el que los demás pilotos se juzgaban a sí mismos, y a muchos los tenía vencidos psicológicamente antes de subirse siquiera a los coches.

8 Frank Williams (413 pt)

Williams Grand Prix Engineering –o, desde 2000, Williams F1– es, con 108 victorias, el tercer equipo de mayor éxito en la historia de la F1, después de Ferrari y McLaren. Pero, a diferencia de McLaren o Ferrari, Williams lo sigue dirigiendo y sigue siendo propiedad de su emprendedor fundador, el único e irreplicable sir Frank.

A pesar de su minusvalía, Frank sigue trabajando más o menos las 24 horas del día, y sigue siendo una de las figuras más respetadas y admiradas del paddock. Sagaz hombre de negocios, ha elaborado un ambicioso programa de reinversión durante los últimos tres años en su sede de Grove y, con BMW, está dispuesto a volver a ganar títulos. Un caso único.



7 Michael Schumacher (479 pt)



¿Cuándo se detendrá? ¿Serán seis, siete... incluso ocho títulos? A la madura edad de 34 años, Michael Schumacher es el

hombre con todos los récords.

Pero, más que eso, ha batido esos récords –y dominado el deporte– con un coche fabricado en Maranello... algo que siempre

va a hacerle a cualquiera parecer aún más especial.

Rápido, inteligente y de lo más agresivo (en pista), ha sido capaz de levantar todo un nuevo equipo a su alrededor en Ferrari. Y, por tanto, se ha convertido en el piloto mejor pagado de la historia.

Aun así, quienes tienen éxito a tan gran escala no pueden ser santo de la devoción de todo el mundo... y Schumi no lo es.

6 Juan Manuel Fangio (486 pt)



Fangio no sólo era un gran piloto; también era un embajador astuto y sensible tanto del automovilismo en general como de

Argentina en particular.

Su destacada destreza se emparejaba con su acierto a la hora de cambiar de equipo, y sus inspiradoras cualidades le hicieron

ganarse el respeto y la estima de sus rivales de un modo rara vez igualado en futuras generaciones.

Tras retirarse, Fangio siguió siendo un símbolo, su porte reservado y formal realizando de algún modo su seriedad sin par.

Que hayan tenido que pasar más de 40 años para que otro piloto igualara su récord de cinco títulos mundiales habla por sí solo.

Pero él lo hizo en apenas 51 GP.

5 Jackie Stewart (495 pt)

La herencia perdurable de Stewart en F1 fue su disposición a encabezar el grupo de presión por la seguridad a finales de los 60, en una época en que casi se asumía que los pilotos debían sentirse orgullosos de jugarse la vida o la integridad física como un gaje del oficio que se daba por sentado.

Jackie, además de ganar tres títulos con brillantez, desacreditó la teoría de que los corredores tenían que ser idiotas temerarios. En efecto, puede considerarse que su incesante actividad cambió la historia posterior del deporte.

Más tarde, la FIA y los equipos recogieron el testigo; pero, digan lo que digan, el germen de la revolución de la seguridad en F1 lo plantó este escocés disléxico.



4 Colin Chapman (574 pt)

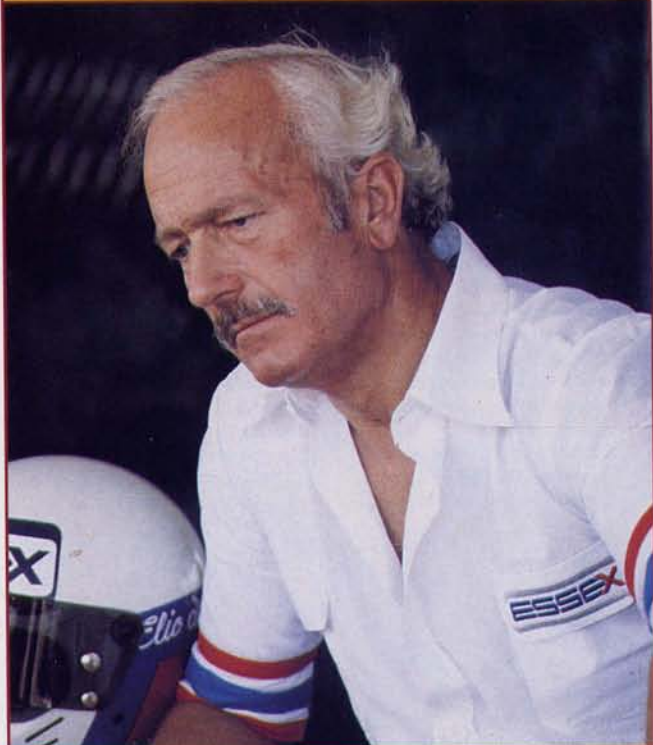
Activo, dinámico y dotado de pasmosa automotivación, el patrón de Lotus fue uno de los pocos pensadores originales de verdad entre los diseñadores de coches de carreras de la posguerra.

También tenía la inquebrantable opinión de que el automovilismo consistía en la innovación técnica, y por tanto le horrorizó que la FIA prohibiera su Lotus 88 de doble chasis al principio de 1981,

creyendo que tal decisión iba en contra de la filosofía de la F1.

Dejarse llevar por la corriente técnica era una abominación para este ingenioso individuo, uno de los poquísimos ingenieros que no sólo marcaba la diferencia, sino que dictaba futuras tendencias.

Por ejemplo, fue bajo su supervisión que a finales de los 70 se acuñó el término 'efecto suelo'. No volveremos a ver otro igual. ▶





3 Ayrton Senna (558 pt)

Cuando murió, Ayrton Senna era el deportista más famoso del mundo. Sólo por eso, su puesto entre los tres primeros (el más elevado para un piloto) está garantizado.

Ninguno de sus predecesores alcanzó su renombre; sólo Michael Schumacher ha rivalizado desde entonces con su fama.

En lo que Senna sigue siendo único es en el grado de reverencia cuasi-espiritual unido a su nombre, una veneración que se disparó a partir de su muerte. Su entierro en Brasil fue de una magnitud hasta ahora reservada a jefes de Estado.

Otro de los 'James Dean' del automovilismo, Senna seguirá siendo joven para siempre en los corazones de los millones que lloraron su muerte, asegurando su

imagen simbólica para futuras generaciones.

Odiado por algunos; despreciado sin motivo por otros, celosos de su talento; rara vez, o nunca, comprendido... Para aquellos que lo vieron, Senna sigue siendo el paradigma —el no va más, incluso— del término 'piloto de carreras'.

Su influencia fue más allá de su ámbito inmediato, y es innegable que comprendió lo que acabó significando para sus seguidores. La consecuencia natural fue cierto grado de automitología.

Pero olvidemos el mito; recordemos la realidad. Senna podía tener a un público embelesado con sus fascinantes relatos de la vida más allá del límite. Nos llevó a lugares que ni siquiera sabíamos que existían.

2 Enzo Ferrari (696 pt)

Individualista, imprevisible y autocrático (con los prefijos súper, ultra y mega, a escoger): todos estos son 'adjetivos' que podrían ser aplicables al hombre que dirigió su feudo automovilístico personal hasta el mismo día de su muerte, en agosto de 1988.

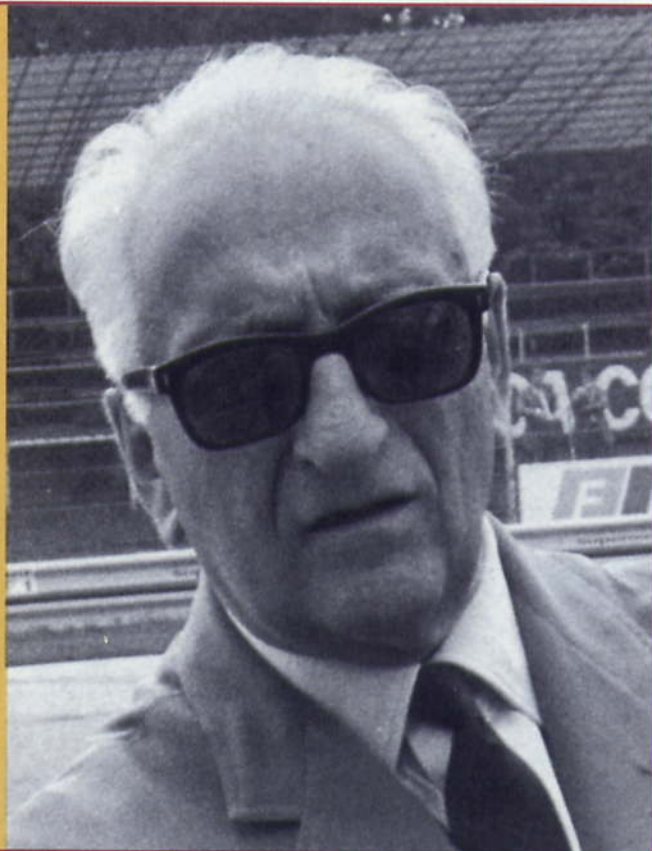
Tras el simbólico triunfo de Froilán González en el GP de Gran Bretaña 51, Ferrari envió un telegrama al presidente de Alfa Romeo que rezaba: "Sigo sintiendo por nuestra Alfa la ternura adolescente del primer amor". ¿Se trataba de una reacción sinceramente emotiva... o sencillamente de un disparate melodramático?

Difícil juzgarlo. Pero hay que decir que Enzo Ferrari era ante todo un *showman*; un empresario

astuto, en efecto, pero no había nada que le gustara más que un toque de patetismo autoinducido. Siempre que él lo controlara desde el centro de su dinástico universo.

Su importancia en la historia global de la F1 aumenta a cada año que pasa. Últimamente, Ferrari representa algo casi intangible, un vínculo nostálgico con los días pioneros del deporte. Puede que eso no importe dentro de los confines del paddock, pero los fans tradicionalistas no pueden vivir sin ello. Enzo Ferrari fue el responsable del parentesco por consanguinidad que enlaza la victoria de González en Silverstone hace 52 años con la de Michael Schumacher en Suzuka el pasado octubre.

Ésa, damas y caballeros, es la clave de su grandeza.



1

Bernie Ecclestone (700 pt)

De no haber sido por la influencia de Bernie Ecclestone en la F1, es poco probable que estuvieran leyendo este ejemplar de *F1 Racing*.

Mr. E, Tío Bernie, San Bernardo; llámesele como se quiera, pero no hay que menospreciar el poder y la influencia de Bernard Charles Ecclestone.

Ex piloto, ex vendedor de motos, ex propietario de equipo de F1, incluso ex periodista novato (hace siglos colaboró en las páginas de competición local de *Autosport*), en la actualidad Bernie es reconocido como uno de los empresarios más exitosos –y ricos– del mundo.

Tal vez su mayor baza fue tener la suficiente visión de futuro para comprender el fabuloso espectáculo televisivo que podría suponer la F1, y luego el sentido comercial para negociar con cadenas de televisión de todo el planeta derechos sumamente lucrativos de retransmisión del 'espectáculo'.

Este golpe maestro transformó la F1 de pasatiempo clandestino dominical a telenovela 'panamundial' que no hay que perderse, con corajudos forrados como protagonistas estelares.

Los contratos televisivos han hecho de Bernie un hombre riquísimo, a través de diversas empresas; su fortuna se calcula (tal vez de modo prudente) en unos 4.000 millones de dólares. Claro está, tanta riqueza e influencia han dado alas a los detractores, y cada vez son más enérgicos los llamamientos para que Bernie, a sus 72 años, delegue una mayor parte de su poder a los equipos que forman el deporte y distribuya los ingresos televisivos más equitativamente.

Pero es probable que caigan en saco roto: una vez Bernie dijo bromeando a *F1 Racing* que la razón por la que había podido llevar las riendas en el paddock durante tanto tiempo era que había hecho millonarios a todos los jefes de equipo. Y, aunque algunos de ellos odian oírsele decir, seguramente tiene razón.

Algunos buitres del paddock presienten que se acerca la hora en que la presión por una sucesión de algún tipo se volverá irresistible. ¿Estás escuchando, Bernie? No lo creemos...



> Y por último...

Cada uno de los siguientes 21 personajes obtuvo un único voto en el puesto 22 o más bajo de parte de un único jurado, y por tanto no consiguieron los cinco puntos necesarios para su inclusión entre los 99 primeros:

Mika Hakkinen (4 pt)
Robin Herd (4 pt)
Lella Lombardi (4 pt)
Peter Wright (3 pt)
Giacchino Colombo (3 pt)
Norbert Haug (3 pt)
Jo Ramirez (3 pt)

Keke Rosberg (3 pt)
Nigel Stepney (3 pt)
Wesley Tee (3 pt)
Martin Whitmarsh (3 pt)
Elio de Angelis (2 pt)
Pierre Dupasquier (2 pt)
John Frankenheimer (2 pt)

Chris Pook (2 pt)
Johnny Rives (2 pt)
Jacques Villeneuve (2 pt)
James Hunt (2 pt)
David Coulthard (1 pt)
Damon Hill (1 pt)
Antonio Slavoni (1 pt) 

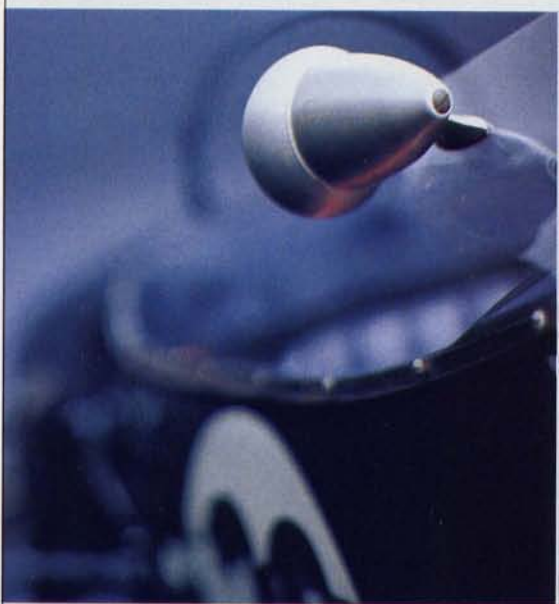
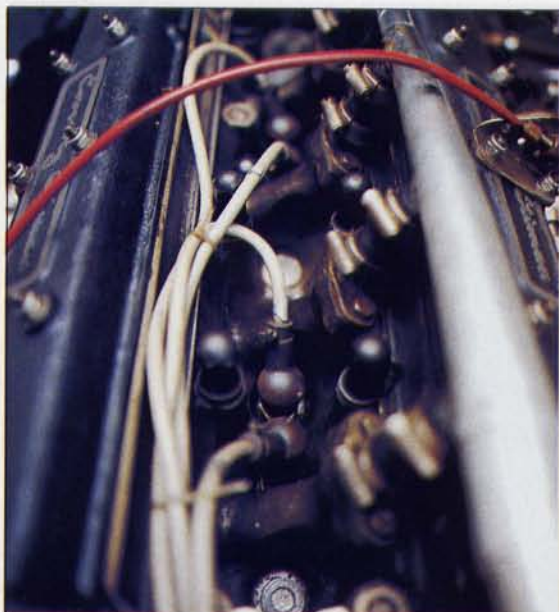




Mayoría de edad

Veinte años después de la muerte de Colin Chapman, fundador de Lotus, John Leach evoca el Lotus 18, el coche que dio a la marca su primera victoria en F1.

Investigación adicional de Valenti Fradera; **fotografías de** Alex Puczyniec y el Archivo LAT



> Lotus 18/21 912 – historial

El chasis 912 nació como un Lotus 18 para el concursante privado RRC Walker Racing, que hizo correr a Stirling Moss en F1 en 1959-61. Para 1961, Lotus construyó el 21, pero RRC tuvo que seguir con el viejo 18 (con el que Moss se había anotado la primera victoria de un Lotus en F1, en Mónaco 60). Moss volvió a ganar en Mónaco, pero antes de Bélgica el equipo convirtió el chasis 912 en el híbrido 18/21 con el que ganaría en Alemania. Más tarde, Tom Wheatcroft, dueño de Donington Park, adquirió el coche y lo devolvió a su estado original.

1961

MÓNACO

Montecarlo, 14 mayo

Parrilla: 1/21

Carrera: 1°

HOLANDA

Zandvoort, 22 mayo

Parrilla: 4/17

Carrera: 4°

BÉLGICA

Spa, 18 junio

Parrilla: 8/25

Carrera: 8°

FRANCIA

Reims, 2 julio

Parrilla: 4/26

Carrera: abandono,

latiguillos de freno

GRAN BRETAÑA

Aintree, 15 julio

Parrilla: 5/30

Carrera: abandono,

latiguillos de freno

ALEMANIA

Nürburgring, 6 agosto

Parrilla: 3/27

Carrera: 1°

ITALIA

Monza,

10 septiembre

Parrilla: 11/33

Carrera: abandono,

rodamiento de rueda

(se calificó con el

Lotus 18/21 privado

de Walker, pero

corrió con el Lotus

21 oficial de Innes

Ireland)

EE UU

Watkins Glen,

8 octubre

Parrilla: 3/19

Carrera: abandono,

motor

(Superior)

La cilindrada se redujo de 2,5 a 1,5 litros a partir de 1961. Pese a que el organismo rector de la F1 lo anunció con tres años de antelación, el cambio cogió desprevenidos a muchos equipos, que pensaban que la norma sería revocada. Por tanto, tuvieron que iniciar la temporada con motores de cuatro cilindros, como el Coventry Climax FPF del Lotus 18, hasta la aparición de los nuevos V8.

(Sup. dcha.)

El equipo RRC Rob Walker Racing usaba un cambio Colotti de cinco marchas en lugar de la frágil caja Lotus, que el propio equipo Lotus desechó en 1961 a favor de una transmisión ZF más convencional.

(Arriba)

Los diminutos retrovisores ofrecían a Moss una visión más bien modesta.

(Arriba dcha.)

Mónaco 61 se cuenta entre las mejores victorias de

Moss. Aún con el Lotus 18 del año anterior, doblegó a los poderosos Ferrari 156 de Phil Hill, Richie Ginther y Wolfgang von Trips. Su promedio en carrera fue menos de medio segundo por vuelta más lento que su pole position.

(Dcha.)

Moss tuvo que usar el cuatro cilindros todo el año, aunque probó el nuevo Climax V8 en los entronamientos de las últimas dos pruebas de la temporada.





> Mecánico de Lotus: Cedric Selzer

"Entré en Lotus en 1961. Me despidieron de un equipo de Fórmula Junior en el que estaba y me fui a Montecarlo los días del gran premio a buscar trabajo. Pregunté adónde iba todo el mundo a tomar algo y me dijeron que fuera al bar Tip Top. Allí me tropecé con el equipo Lotus y acabé con un empleo.

"[El patrón] Colin Chapman era alguien especial. Era un 'motivador' increíble. Uno sólo conoce un hombre así una vez en su vida. Habría dado mi vida por él.

"El Lotus 16, que precedió al 18 [el 17 fue un pequeño sport], era de motor delantero, pero adolecía de flexión del chasis.

"La respuesta fue el 18, de motor

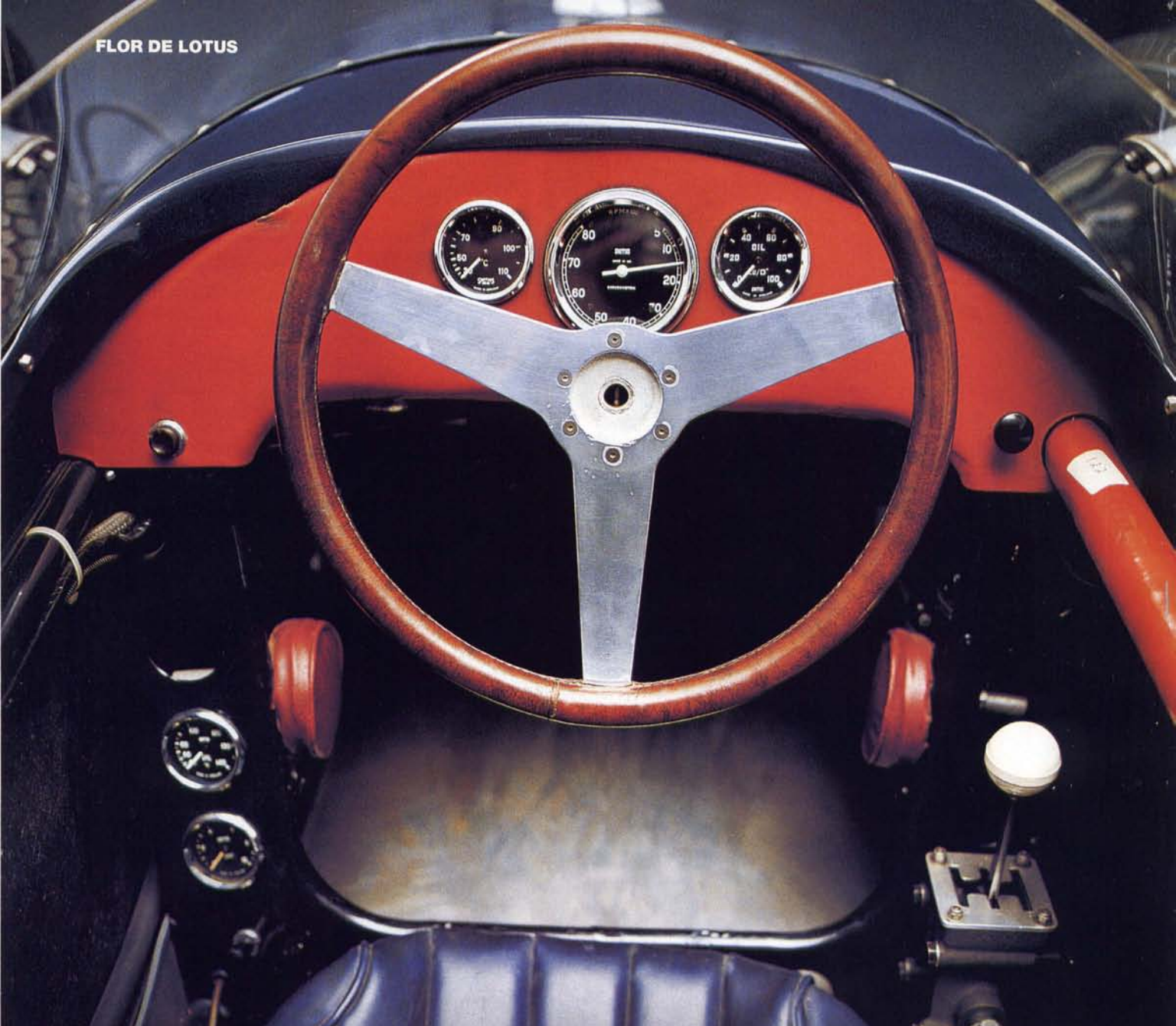
trасero. Era muy ligero. No pesaba nada en absoluto. Tenías que conducirlo de puntillas, pero poseía una gran resistencia a la torsión.

"Cuando el equipo oficial adoptó el nuevo tipo 21 para 1961, el RRC Walker Racing Team [el equipo privado que hacía correr a Stirling Moss] tuvo que seguir con el 18, aunque tras las dos primeras carreras adquirieron componentes de suspensión y paneles de carrocería de un 21, y lo convirtieron en el 18/21 con el que Moss ganó el GP de Alemania".

• Coche proporcionado por la Donington Grand Prix Collection (www.doningtoncollection.com). Gracias también al restaurador Cedric Selzer. Tel.: 0044 208 902 3509.

(Arriba)

El 18 perdía ruedas con relativa facilidad. Moss se estrelló en los entrenamientos de Bélgica 60 tras perder una. Así reza la lacónica anotación del piloto en su diario: **18 junio. Accidente. Espalda. Piernas. Nariz. Morelones. Mierda.**



> Piloto: Stirling Moss

"En 1961, Lotus se negó a vender su último coche, el 21, a Rob Walker [patrón del equipo RRC]. No sé si se debió a presiones de su proveedor de lubricantes, Esso [el rival BP financiaba a Walker], o si hubo problemas con sus pilotos [Moss eclipsó a los coches oficiales con su montura privada a lo largo del año anterior]. La cuestión es que acabamos corriendo con el viejo 18.

"Iniciada la temporada, nos dieron la carrocería del 21 y convertimos nuestro coche en el 18/21, pero no era ideal. Sólo gané dos carreras, Mónaco y Alemania. En Mónaco no hace falta el coche más veloz —es un circuito de piloto— y en el Nürburgring conté con los neumáticos adecuados para las

circunstancias. Acabé tercero en el campeonato. ¿Quién sabe lo que habría hecho con un Lotus 21?

"Pero casi no gano ninguna carrera. En Mónaco descubrimos un tubo del chasis agrietado cuando me colocaba en parrilla. Alf Francis, el jefe de mecánicos, envolvió el depósito en toallas mojadas y sacó un soplete oxiacetilénico allí mismo. ¡Nunca he visto despejarse una parrilla tan rápido!

"En el Nürburgring, Dunlop no quería que montara sus gomas de agua más blandas y adherentes. Pensaban que estaba demasiado seco y que se iban a recalentar y hacerse pedazos. Discutimos al respecto, pero al final las usamos [la lluvia mantuvo fríos los Dunlop y Moss ganó por 21,4 segundos]".

(Arriba)

Habitáculo espartano. Cuentarrevoluciones, presión de aceite y temperatura del agua se leen con facilidad. Temperatura de aceite y gasolina (a la izquierda, bajo el tablero) cuestan más. Nótese las ingeniosas rodilleras de cuero.

> Lotus 18* datos técnicos

MOTOR

Coventry-Climax
FPF

Arquitectura

cuatro cilindros en
línea

Cilindrada 2.495cc

Diámetro y carrera

94,0 mm x 89,9 mm

Relación de

compresión 11,9:1

Potencia máxima

237 CV

Régimen máximo

6.750 rpm

Pistones y

segmentos Brico

Cojinetes

Vandervell

Carburadores

Weber

Bujías

Lodge/Champion

TRANSMISIÓN

Cambio Colotti

Marchas 5

Embrague

Borg & Beck

Semiejes Lotus

PROVEEDORES

Gasolina y aceite

BP

Neumáticos

Dunlop

CHASIS

Frenos Girling

Pastillas Ferodo

Radiadores Serck

Batería Varley

Instrumentación

Smiths

SUSPENSIÓN

Del. Triángulos

desiguales

superpuestos con

barra estabilizadora

Tras. Brazo

superior único,

triángulos inferiores

invertidos con

dobles brazos

longitudinales y

barra estabilizadora

Amortiguadores

Armstrong

DIMENSIONES

Batalla 2.270 mm

Vía delantera

1.260 mm

Vía trasera

1.310 mm

Anchura rueda

delantera 140 mm

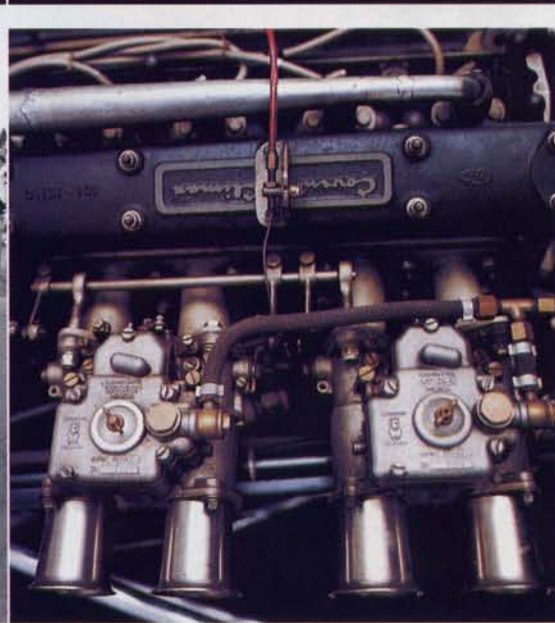
Anchura rueda

trasera 165 mm

Depósito 136 litros

Peso 390 kg

*El chasis 912
vuelve a estar en
versión '18' de 1960



(Sup. izda.)

Como no podía echarle el guante al nuevo Lotus 21 en 1961, el equipo ARC se vio obligado a convertir uno de sus 18 en un híbrido 18/21. Los cambios incluían la suspensión trasera del 21.

(Superior)

La decoración azul oscuro del equipo de Rob Walker se convirtió en sinónimo de Stirling Moss en la última parte de su carrera. Walker poseía los medios (su familia

estaba metida en el negocio del whisky) para dirigir un fuerte equipo privado y Moss parecía preferir su enfoque más relajado a las ataduras de un equipo oficial.

(Arriba izda.)

Sobrepasado por los más potentes Ferrari 156 en el Nürburgring en 1961, Moss recurrió a la arriesgada estrategia de calzar los Dunlop de agua, aunque sobre una pista que se secaba había la posibilidad de que no

aguantaran la distancia. La jugada salió bien.

(Izda.)

Además de nuevas piezas de suspensión, el Lotus híbrido de ARC recibió paneles de carrocería del 21.

(Arriba)

Hubo problemas con la carburación de los motores Climax FPF de Walker a principios de 1961. Se debieron a un defecto de fabricación del proveedor Weber, que fue resuelto.

EL DÍA EN QUE...

Fittipaldi hizo feliz a Brasil

Hace 25 años, un piloto brasileño con un coche *idem* fue segundo en el GP de Brasil. ¡Samba!
Texto de John Leach; fotografías del Archivo LAT



Los hermanos Fittipaldi. Suena un poco como a número de circo, ¿no es cierto? Y, en la F1 de 1978, así era precisamente cómo se veía a los brasileños Emerson y Wilson. Y no como los funámbulos de cabeza de cartel, claro. Más bien como los payasos del paddock.

Para Emerson, el declive fue rápido y profundo. El campeón de 1972 y 1974 apenas rozó el centro de la parrilla desde que en 1976 sorprendiera a todos con su decisión de dejar McLaren por el incipiente equipo de F1 de su hermano mayor.

Wilson nunca fue más que un secundón de la F1 y, tras un par de temporadas no muy brillantes en Brabham, decidió que su futuro residía en poseer su propio equipo. Convenció a Copersucar, *holding* brasileño productor de azúcar y alcohol, para que patrocinara la empresa, de la que Wilson sería patrón y piloto. No iba a ir bien. El equipo se las vio y deseó en su temporada de debut, en 1975, pero todo cuanto les hacía falta era la aportación técnica de un piloto puntero. Ahí es donde entra *Emmo*.

Pero la familia pronto comprendió que la destreza de un piloto no era el antídoto para un chasis discoló. Emerson recurrió a un amigo de su estancia en Lotus, el diseñador Dave Baldwin, quien creó el

'EN EL COCKPIT, LAS TEMPERATURAS ALCANZABAN LOS 60°, COCIENDO A LOS PILOTOS EN SU PROPIO SUDOR'

Fittipaldi F5 en 1977. Era mejor, pero no una cura milagrosa.

Otro contacto en Lotus, Ralph Bellamy, produjo el F5A de efecto suelo para 1978, pero tras una mediocre actuación en la primera prueba, Argentina, todo indicaba que sería otro año largo y decepcionante.

La siguiente era Brasil, con la presión de correr en casa, ante un público necesitado de éxito.

La nueve sede del GP de Brasil, el Autódromo Rio Centro de Jacarepaguá, brindó una cálida acogida. Demasiado cálida para muchos. En el cockpit, las temperaturas alcanzaban los 60°, cociendo a los pilotos en su propio sudor.

Tal vez Emerson estaba más acostumbrado al calor que algunos de sus colegas europeos, o quizá fue el subidón de adrenalina auspiciado por la multitud que invadía el circuito, pero el caso es que al final de la primeros entrenamientos del viernes, el F5A era tercero en la parrilla.

El sábado, el júbilo devino abatimiento cuando una junta homocinética rota dejó al brasileño tirado en la pista antes de haber completado siquiera una vuelta lanzada. Los espontáneos intentaron empujar el Fittipaldi hasta el box. Al ver el peligro, intervinieron los comisarios. Los ánimos se crisparon y el incidente acabó en trifulca.

Emerson recibió una multa de 2.500 dólares por su participación en los hechos, pero su auténtica penalización fue un séptimo puesto en la parrilla.

Domingo. Los coches son llevados a la parrilla. A pocos minutos de la salida, los motores empezaron a rugir. Pero no el Cosworth DFV del F5A, que permaneció mudo, con el compresor de arranque averiado. En seguida se preparó el de repuesto, justo a tiempo para que el héroe de Brasil ocupara su puesto detrás del Lotus 78 de Ronnie Peterson, en la pole; el McLaren M26 de James Hunt; Mario Andretti con el segundo Lotus; el Ferrari 312T2 de Carlos Reutemann; el compañero de Hunt, Patrick Tambay, y el número dos de Ferrari, Gilles Villeneuve.

Reutemann salió disparado en la salida y pasó a liderar en la primera curva, con Peterson pegado a los talones. Hunt iba tercero y Andretti cuarto, seguido de Fittipaldi, que ya había ascendido a quinto.

Nadie podía hacer nada respecto a Reutemann, que aumentaba su ventaja con el resto del pelotón a cada vuelta que pasaba, pero la multitud sólo tenía ojos para un piloto. Las tribunas se venían abajo con Emerson Fittipaldi. En la novena vuelta, era cuarto; en la 12ª, tercero.

Y aún iba a mejorar más. A sólo siete vueltas del final, Andretti, que había logrado mantener un cómodo segundo puesto, aflojó al quedarse clavado en cuarta marcha. ¡Fittipaldi era segundo!

Desde el escalón más alto del podio, Reutemann miró pensativo al exultante público. Ahí un argentino no pintaba nada. Este día pertenecía a Brasil y a los hermanos Fittipaldi. 🏁

(Dcha.) La esposa de Fittipaldi, Maria Helena, abraza a su marido por devolver algo de orgullo a su país con una gran actuación al volante del F5A (abajo).



#1: Albert Park: allá vamos de nuevo

Australia y la F1 se adoran. No hay lugar mejor donde empezar la temporada. ¡Que llegue pronto el 7 de marzo!



De visita

- Información sobre el transporte público para la carrera: www.grandprix.com.au
- Melbourne (izda.) combina arquitectura antigua y moderna. Tiene más de 500 hectáreas de parques y 14 zonas peatonales.
- Recomendamos el restaurante Stokehouse, 30 Jacka Blvd.
- Reserva algún día para recorrer la Great Ocean Road.
- Infórmate en www.polperro.com.au sobre cómo puedes nadar con delfines.

Resultados 2002

Ocho primeras carrera

- 1 Michael Schumacher**
Ferrari F2001, 1h 35m 36,792s, 193,011 km/h
- 2 Juan Pablo Montoya**
Williams-BMW FW24, +18,628s
- 3 Kimi Raikkonen**
McLaren-Mercedes MP4-17, +25,067s
- 4 Eddie Irvine**
Jaguar R3, +1 vuelta
- 5 Mark Webber**
Minardi-Asiatech PS02, +2 v
- 6 Mika Salo**
Toyota TF102, +2 v
- 7 Alex Yoong**
Minardi-Asiatech PS02, +3 v
- 8 Pedro de la Rosa**
Jaguar R3, +5 v

Vuelta rápida

Kimi Raikkonen
McLaren-Mercedes MP4-17,
1m 28,541s, 215,615 km/h

Récord de vuelta

Michael Schumacher
Ferrari F2001, 1m 28,214s,
216,414 km/h (2001)

Número de vueltas

58
Distancia de carrera
307,574 km

Ocho primeras parrilla

- 1 Rubens Barrichello**
Ferrari F2001, 1m 25,843s,
222,392 km/h
- 2 Michael Schumacher**
Ferrari F2001, +0,005s
- 3 Ralf Schumacher**
Williams-BMW FW24, +0,436s
- 4 David Coulthard**
McLaren-Mercedes MP4-17,
+0,603s
- 5 Kimi Raikkonen**
McLaren-Mercedes MP4-17,
+1,318s
- 6 Juan Pablo Montoya**
Williams-BMW FW24, +1,406s
- 7 Jarno Trulli**
Renault R202, +1,867s
- 8 Giancarlo Fisichella**
Jordan EJ12, +2,026s

Horarios

Calificaciones
03.00 sábado 8 de marzo

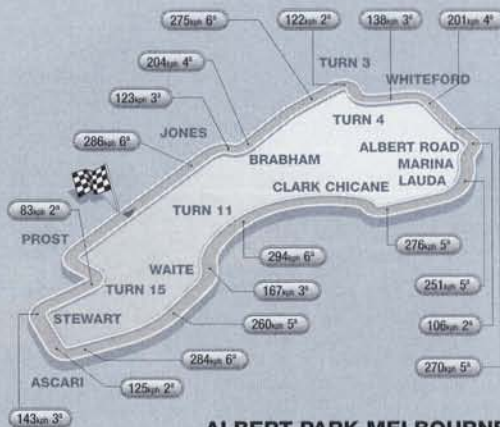
Carrera
04.00 domingo 9 de marzo
Horarios sujetos a variación. Al cierre de esta edición se estudiaba la posibilidad de disputar la sesión oficial del sábado a la misma hora que la carrera.

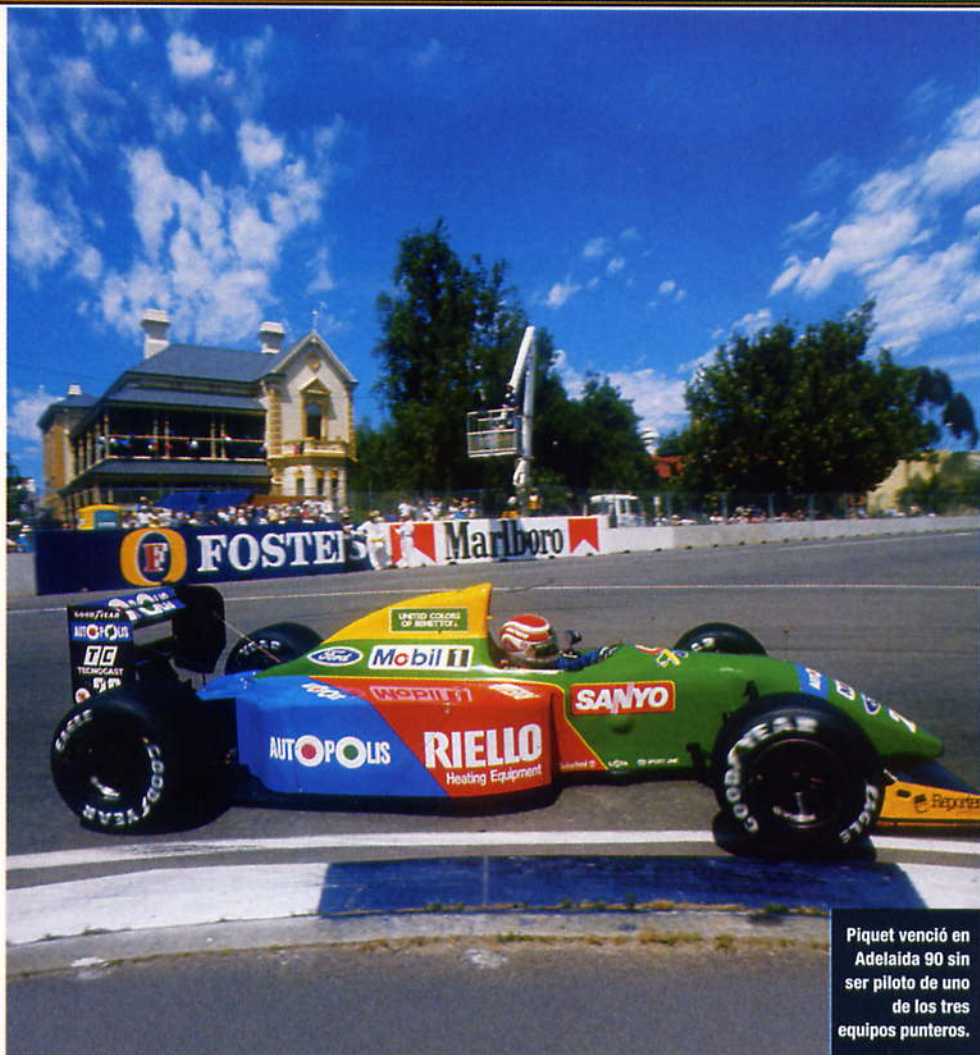
Según el piloto



Mark Webber

"Dentro del coche, intento abordar el GP de Australia como cualquier otro. Pero fuera del cockpit, mi vida es muy agitada. Toda la prensa australiana y muchos sponsors de Jaguar quieren un trocito de mí. Y luego, claro, quiero ver a mi familia y amigos, a quienes veo muy poco durante la temporada. "Además, Albert Park es un circuito interesante, con un par de secciones rápidas. Tanto a Jaguar como a mí nos fue bien en Australia el año pasado. Fui quinto con Minardi en mi debut en F1 y un Jaguar fue cuarto. Sería genial repetirlo, pero no quiero levantar expectativas. Esta temporada será muy competida en el centro de la parrilla".





Piquet venció en Adelaide 90 sin ser piloto de uno de los tres equipos punteros.

BOLA DE CRISTAL

¿Victoria en casa para Mark?

Vale, es un tanto inverosímil, pero nunca se sabe...



Melbourne es una Meca deportiva. Ya sean carreras de caballos, tenis, golf o Fórmula 1, sus residentes abrazan incondicionalmente el deporte. Por eso esta ciudad, la segunda más poblada de toda Australia, es tan buen lugar para dar el pistoletazo de salida de la temporada.

Durante las dos primeras semanas de marzo, en boca de los habitantes de Melbourne no están el as del tenis Leyton Hewitt o el golfista Tiger Woods, sino Michael Schumacher, Juan Pablo Montoya y, cómo no, Mark Webber (arriba). El ambiente festivo antes y después de la carrera, unido a las temperaturas del final del verano en esta parte del mundo, alrededor de los 25°, hacen de ésta una de las pruebas con más público de todo el calendario.

En 2003, el espectáculo se animará con los cambios de reglamento que entrarán en vigor. La calificación a una vuelta es la diferencia más evidente, y Albert Park brindará la primera oportunidad de ver (1) si el formato da resultado y (2) qué combinación de piloto y equipo soporta mejor el aumento de la presión.

Australia es la única carrera para la cual es casi imposible elegir un ganador entre los tres equipos punteros. Los tests de pretemporada muestran que los tiempos se reducirán considerablemente, ya que la estabilidad del reglamento técnico (a diferencia del deportivo) ha permitido a otros equipos además de Ferrari avanzar más en el terreno de las prestaciones.

Pero, aunque todos los equipos creen tener un ganador entre manos –¡incluso el patrón de Minardi, Paul Stoddart, espera podios!–, sería un locura apostar contra Ferrari. En Australia harán correr un F2002, y todos sabemos lo genial que es. Y el diseñador jefe, Rory Byrne, afirma haber dado un gran salto con el F2003; si está en lo cierto, los presagios no son nada buenos para los demás.

Pero eso es lo bonito de Melbourne: nadie sabe lo que va a suceder. Y eso no es algo que pueda decirse todos los días. Así que, esto... ¡adelante, Mark!

Tom Clarkson

RINCÓN HISTÓRICO

Puede suceder cualquier cosa...

... y por lo general es algo insólito. Sobre todo en la ya tradicional cita australiana.

Australia ha gozado de una posición privilegiada en sus 18 GPs desde 1985. Durante 11 años, Adelaide fue un espléndido final de temporada y, desde 1996, Melbourne ha sido el tónico perfecto para sacudirse la tristeza del invierno y empezar el campeonato a lo grande.

Desde que la carrera se trasladó de Adelaide a Melbourne, el ganador ha tenido bastantes posibilidades de hacerse con el título al final del año.

Hasta que Damon Hill triunfara en 1996, Alain Prost –cuando logró la victoria en 1986 tras el agonizante reventón de Nigel Mansell– y Ayrton Senna (en 1991) fueron los únicos pilotos que se llevaron el título con victoria en las antipodas incluida. Sin embargo, desde entonces sólo David Coulthard (1997) y Eddie Irvine (1999)

no han transformado la victoria en Melbourne en el premio máximo.

Pero esto no quiere decir que sean carreras aburridas. Aparte del trauma de Mansell, el caos de la primera curva del año pasado, donde quedaron eliminados ocho coches, superó al vuelco de Martin Brundle en 1996 con su Jordan 196, aunque por poco. Ese colosal lance de 2002 permitió a Mark Webber dar a Minardi dos alentadores puntos en su debut.

Australia se ha hecho célebre por ofrecer un resultado chocante de vez en cuando. En 1985, primer GP de Australia, Philippe Streiff subió a su único podio en 54 intentos, tras salir 18° en parrilla. El compañero de Streiff en Ligier, Jacques Laffite, fue segundo, tras salir 20°, e Ivan Capelli (Tyrrell 014) cuarto tras salir 22°.

Y, descolgado en séptimo lugar, quedó el actual mánager de Jos Verstappen, Huub Rothengatter. Fue lo más cerca que estuvo de puntuar en sus 26 GPs de F1. El compañero de Jos en Minardi, Justin Wilson, esperará más bien emular a su mánager, Jonathan Palmer, excelente cuarto clasificado con un Tyrrell en 1987, aunque dos años después no se calificó con el mismo equipo.

A pesar del dominio de Ferrari en las últimas cuatro ediciones, McLaren mantiene la delantera en Australia, con siete victorias (por cinco de Ferrari y Williams). Sólo Nelson Piquet ha roto el dominio de los tres grandes, en 1990, con un Benetton, así que no cabe esperar sorpresas en el primer escalón del podio...

Stewart Williams

'EL GANADOR DE MELBOURNE TIENE BASTANTES POSIBILIDADES DE HACERSE CON EL TÍTULO MUNDIAL'

decompras

Para más información:
LA LLIBRERIA DEL MOTOR
 tel.: 93 454 67 63
 info@llibriadelmotor.com
 www.lalibriadelmotor.com
Racing Simulation 3
 y *F1 2002* GBA:
 www.ubisoft.es

Texto de Valentí Fradera



'Racing Simulation 3': licencia para correr

No es necesario disponer de la licencia oficial FIA para disfrutar de un buen simulador de F1. Para la tercera entrega de la saga *Racing Simulation*, y con las licencias de 2002 y 2001 en manos de EA Sports y Geoff Crammond, respectivamente, la gente de Ubi Soft decidió lanzarse al ruedo con un videojuego de F1, sí, pero con coches, equipos, pilotos, circuitos y sponsors ficticios. De entrada, tal vez por eso su precio sea mucho más atractivo que el de los anteriores. Eso sí, a los puristas les defraudará un tanto el sonido, que todos los coches sean iguales (decoración aparte) y la falta de detalles (aunque los circuitos son auténticos, sólo que con nombres inventados). Pero vale la pena.

Precio: 29,95 €. PC recomendado: PIII 800

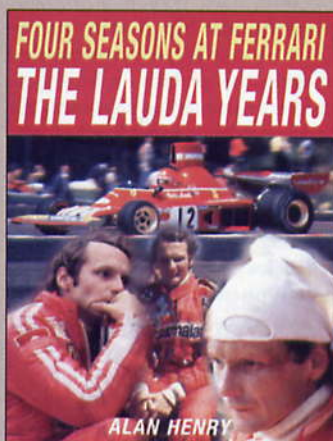
Toda la F1 en tu GBA

Los simuladores de conducción tal vez no sean el tipo de juego más adecuado para la pequeña consola Game Boy Advance, pero cualquier aficionado a la F1 que disponga de una GBA pasará buenos ratos con esta versión 'mini' de *F1 2002*. Como sus homólogas para PC y PS2, se beneficia de la licencia oficial y permite disfrutar de nuestro deporte favorito a escala reducida. Precio: 49,95 €



Salsa agri dulce

Alan Henry, recién incorporado a la redacción de *F1 Racing*, es un reconocido historiador de la F1, y ha publicado más de 30 libros sobre el tema. Su último esfuerzo editorial es una obra adulta, especializada a más no poder: versa sobre las cuatro temporadas (1974-77) que Niki Lauda pasó en Ferrari. Cuatro años en los que el austriaco ganó dos títulos y sufrió un accidente que casi le costó la vida. Ésta es la historia de su relación con los personajes clave de la Scuderia: Enzo Ferrari, el patrón; Mauro Forghieri, el ingeniero; Luca Montezemolo, el director deportivo. Y, cómo no, la historia de su sonado divorcio, un sabroso relato plagado de particulares inéditos. Revelador. Precio: 38,50 €. Páginas: 192. En inglés.

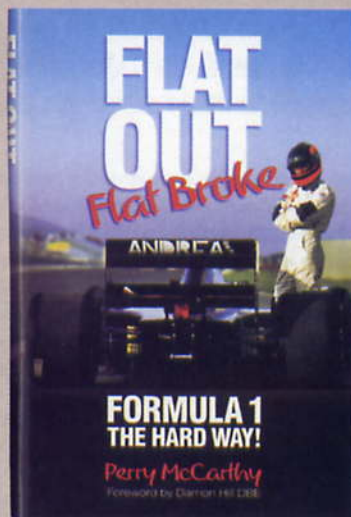


2002: más y mejor

Disfrutando tranquilamente del vídeo resumen oficial de la temporada 2002, la verdad es que cuesta dar crédito a las voces que claman por el espectáculo en F1; ya lo hay, y mucho. Combinando con acierto y conocimiento de la materia infinidad de tomas de cámara subjetiva, comunicaciones por radio, diversos ángulos en pista y el ambiente en boxes, el resultado es un documento histórico que no debería faltar en la videoteca de todo aficionado que se precie. Tres horas y media *non-stop*. Precio: 33 €. Duración: 210'. En inglés.

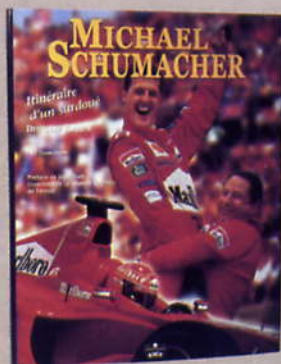
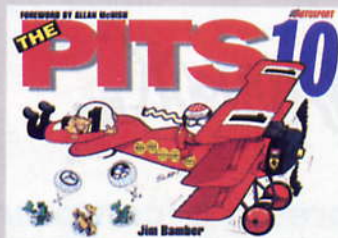
¿Estamos locos o qué?

El título de la autobiografía de Perry McCarthy dice algo así como 'A fondo y sin un duro'. El subtítulo es aún más dramático: 'La F1 a base de errores'. Y, en efecto, fue un error muy gordo lo que le hizo dar con sus huesos en el infame equipo Andrea Moda de F1. "¿Cómo demonios me metí en ese berenjena?", escribe Perry. "Por Dios, todo cuanto quería era ser campeón del mundo. No era mucho pedir, ¿no?". Como vemos, aparte de hacernos sonreír y, en ocasiones, reír a carcajada limpia, este libro ilustra la determinación que hace falta para llegar a la F1. El talento se da por supuesto. Precio: 34,50 €. Páginas: 248. En inglés.



Sonría, por favor

Su trabajo se publica cada semana en *Autosport*, revista hermana de *F1 Racing*. El libro *The Pits 10* es la recopilación de los mejores chistes de Jim Bamber de la temporada 2002. Aunque los hay de todas las especialidades del automovilismo, la F1 se lleva la parte del león. Y aunque su humor es a veces muy inglés, sus caricaturas son desternillantes. Y hay perlas que no requieren traducción. Para disfrutar de un amplio anticipo, visitar su web: www.jimbamber.co.uk. Precio: 11,50 €. Páginas: 128. En inglés.



La trayectoria de un superdotado

"En mi opinión, el secreto de la velocidad consiste en tomar las curvas al límite mientras se equilibra el coche con el acelerador para mantenerlo estable. La mayoría de pilotos intenta hacerlo, pero algunos son muy bruscos, lo cual les cuesta tiempo". El que habla es Michael Schumacher, en una interesante cita extraída de este libro publicado tras la consecución de su quinto título. Una obra oportunista, sí, pero que, como vemos, contiene elementos de interés, además de un buen número de fotografías. Está disponible en inglés y francés, aunque, curiosamente –misterios del mundo editorial–, la edición en la lengua de Molière cuesta más del doble que la otra: ¿está Shakespeare de rebajas? En cualquier caso, a los fans de Schumi les gustará verlo y leerlo. Precio: 19,50 € (edición inglesa); 42,50 € (edición francesa). Páginas: 176

Querido Bernie:

Se lo advertiste a los equipos: el desembolso actual es insostenible. Y ahora que el Sr. Mosley se ha plantado, lloran los que creen que la FIA no juega limpio cuando introduce cambios en el reglamento. Pero supongo que no está de más, toda vez que la situación prebélica internacional no augura nada bueno.

Para ser sincero, y entre nosotros, me parece que a más de uno le irían bien los consejos de 'Maximiliano', porque una resolución sencilla del problema parece estar más allá de la inteligencia de los políticos. Max es muy bueno en el juego del pensamiento lateral, como sabrás por aquellos viejos tiempos en los que fue tu mano derecha en asuntos legales, antes de que pasara de ser cazador furtivo a guardabosques. ¿Recuerdas aquella maravillosa artimaña llamada Federación Mundial de Automovilismo que los dos ideasteis para escindiros de la FIA allá por 1981? "Hemos examinado la 'propuesta' de la FIA de un campeonato del mundo. Muy interesante, pero nos vamos a montar el nuestro". Una manera muy ingeniosa de intimidar a Balestrieri, el tipo aquel que presidía la FIA. ¿O lo estoy confundiendo con el tío que corría rallies con un Lancia Fulvia?

No importa. Sea como fuere, fue una jugada maestra. Max sacaba conejos de su sombrero a tu señal, actuaciones que todos recordamos con gran regocijo y que le prepararon muy bien para su papel actual de prestidigitador jefe de la FIA. Lo inteligente del ardid de la Federación Mundial fue que distrajo lo suficiente a todos como para que llegarais a un acuerdo bajo mano con el tal Balestre y luego cruzarais sigilosamente las líneas enemigas para retomar vuestras posiciones originales, ambas partes cantando victoria a viva voz.

Todos creen que Bernie (abajo) puede resolver sus problemas pero, ¿quiere él hacerlo? "Lo siento, Ron, no puedo. No es cosa mía. Diselo a Max, amigo...".



BERNIE EGGLESTONE/SPORT

Por supuesto, este último drama se reduce en realidad al odio mutuo entre Max y Ron. Al igual que a todos nosotros, estoy seguro de que a ti también se te ha pasado por la cabeza, Bernie, que el jefazo de la FIA y el patrón de McLaren no se aguantan. Dios me libre de buscar una interpretación social, pero basta con decir que su relación lleva estampado el sello del conflicto entre un patricio elitista y un suboficial mequetrefe.

Hablando en plata, MM cree que RD es un advenedizo siempre en desacuerdo con la opinión mayoritaria, mientras que RD cree que MM es un mero chupatintas venido a más sin nada mejor que hacer que dar con ideas tontas para cambiar la F1 más allá de toda credibilidad. Entretanto, los demás constructores de F1 parecen callar y otorgar, riendo como Lindo Pulgoso y deleitándose en el evidente malestar de su colega.

Todo esto está muy bien, claro; pero, se diga lo que se diga de Ron, al menos los tiene bien puestos para levantarse y decir que esto no es más que basura si así se lo parece. Max sólo tiene que gruñirles a los demás para ponerlos derechos en sus asientos como una fila de ardillas con los brazos doblados sobre la mesa, presentes pero calladitos y, a ser posible, ni lo uno ni lo otro. Pero claro, las clases altas siempre han defendido la disciplina castrense y está claro que la educación privada de MM en Irlanda, Alemania y demás puntos cardinales reporta beneficios a la hora de prohibir a los estamentos más bajos que pisen el césped.

Y hablando de césped, un colega visitó el viejo circuito Paul Ricard hace unas semanas y se quedó de piedra ante lo mucho que había mejorado bajo la administración de tu persona. Hasta se ha alargado el viejo aeropuerto, supongo que para que puedas volar directamente desde Inglaterra sin tener que mezclarle con la chusma. Sus 18 configuraciones de circuito lo convierten en una pista de pruebas asombrosa. Y me imagino que con tarifas de alquiler en consonancia.

Asimismo, me pregunto qué tal va en el frente de los derechos comerciales. ¿Han rebuscado esos banqueros alemanes todo rastro del legado del tipo de Los Teleñecos hasta el punto de saber ya lo que valen los escombros del imperio Kirch? Me cuentan por ahí que estás al tanto de todo y presto a 'comprar a bajo precio', como dice la jerga bursátil, cuando finalmente los restos chamuscados caigan del cielo.

Con todo, tendrás que tener cuidado con esos tipos del GPWC. Parece ser que los fabricantes pretenden dar el campanazo y adelantarse en la recompra de las antiguas acciones de SLEC. Mejor será que empiecen a pensar en equipar sus coches particulares con una buena batería de faros de niebla, porque van a tener que madrugar mucho para ganarte la partida. En todo caso, así es como lo veo yo.

Te saluda cordialmente,

Mr Paddock

'Me cuentan por ahí que estás al tanto de todo y presto a 'comprar a bajo precio' cuando los restos chamuscados caigan del cielo'