FERNANDO ALONSO LE VISITAMOS EN LA FÁBRICA DE RENAULT



F1 RACING

100% FORMULA 1

ENTREVISTA

TAKUMA SATO

El mejor piloto japonés de la historia es todo arrojo en pista... y fuera de ella

ENTREVISTA

FISICHELLA

El nuevo compañero de Fernando Alonso en Renault. ¿Cómo funcionará el tándem?

OCTUBRE 2004 - Nº 68 - 4,95 €

MIKA IBA A VOLVER A LA F1 CON... ¡BAR!



Häkkinen habría podido luchar por su tercer título mundial...

SCHUMI: ESPECIAL CAMPEONATO

TRAS 7 TÍTULOS, ¿CUÁL ES SU MEJOR VICTORIA?



ADEMÁS La entrevista más reveladora concedida por el patrón **Jean Todt**

ADEMÁS Toda la emoción de **Spa,** la carrera en que Schumi tocó la gloria sin ganar

8 424094 000586 00068

Contenido

Octubre 2004

OFERTA DE SUSCRIPCION EN LA PAGINA 71

>Secciones

8 **Parade**
Las mejores instantáneas del mes

EN PORTADA
12 **Pitpass**
Por qué la F1 ha dejado escapar a Mika

20 **Joan Villadelprat**
Convulsión en el mercado de pilotos

22 **Javier del Arco**
Existen récords que Schumi jamás poseerá

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

94 **Previo GP: Italia**
Monza, la batalla más rápida de la F1

96 **Previo GP: China**
Listos para la carrera más exótica de todas

98 **Bandera negra: Mark Webber**
Los fantasmas de Jones y Button

>Artículos

EN PORTADA
30 **Las victorias de Schumi/Ferrari**
62 carreras en nueve años, pero ¿cuáles han sido los 10 mejores triunfos de todos?

EN PORTADA
42 **La gran entrevista: Jean Todt**
¿Cómo lo ha hecho Ferrari tan bien, tanto tiempo? ¿Es Schumi su única arma secreta?

EN PORTADA
52 **Fernando Alonso en Enstone**
Una reveladora entrevista con el as español en la fábrica de Renault F1 en Inglaterra.

EN PORTADA
58 **Tora! Tora! Taku!**
Sato es rápido, valiente, y a buen seguro mantiene bien despiertos a sus rivales.

64 **La gente de Kimi**
De su entrenador a su esposa: hablan las nueve personas que más influyen en Kimi.

EN PORTADA
72 **El nuevo compañero de Alonso**
Giancarlo Fisichella 'vuelve' a Renault, la gran ocasión para el talento 'olvidado' de la F1.

78 **Crónica GP: Hungría**
Ni siquiera un inconmensurable Alonso pudo frenar la marcha de Ferrari hacia el título.

86 **Crónica GP: Bélgica**
El circuito de Spa nos recordó por qué lo echamos tanto de menos el año pasado.



12



Mika debería haber vuelto
La ocasión perdida. BAR o Williams deberían haber dado con el modo de seducir al único piloto que aún puede meterle miedo a Schumi

F1 RACING

Fotografías Portada Neil Cooper; Andy Earl **Fotografías Contenido** Darren Heath; Lorenzo Bellanca/LAT; Steven Tee/LAT; Andy Earl; Emilio Pérez de Rozas **Agradecimiento especial a** Adrian Atkinson, Emma Bearpark, Hanspeter Brack, Michael Breen, Ian Brown, Luca Colajanni, João Paulo Cunha, Iain Cunningham, Malcolm Dowler, Ross Gregory, Nick Hancock, Martin Hamson, Damon Hill, Chris Hughes, Rachel Ingham, Graham Jones, Agnes Kaiser, Ellen Kolby, Andrey Los, Ruth Mathewson, Ann Neal, Tracy Novak, Emilio Pérez de Rozas, Gary Savage, Steve Sixty, Helen Temple, Desmond Tumulty, Ilka Wandtland, Chris Willows, Richards Woods, Enrico Zanarini

Próximo número El próximo número de *F1 Racing* saldrá a la venta el día 8 de octubre



>42
La entrevista más sincera jamás concedida por el ferrarista Jean Todt.

>30
De las 62 victorias de Schumi con Ferrari, elegimos las 10 mejores.



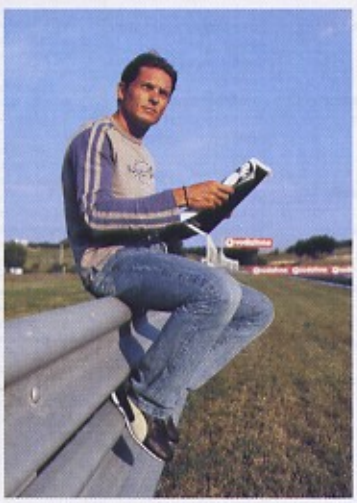


>52
Alonso es un entrevistado que da juego, y más si está 'en casa'.



>58
Takuma Sato puede ser de armas tomar, dentro y fuera de la pista.

>72
Ha tenido paciencia, y por fin Fisi cuenta con el volante que se merece.





>64
En la victoria y en la derrota, los allegados de Kimi están ahí.

El resurgir de la F1



Se acabó. Michael Schumacher puso punto y final a esta temporada (y eso que aún quedan cuatro carreras para el final), logró un nuevo título y demostró una vez más que no tiene rival en la pista (pese a ser segundo). Ni Barrichellos, ni Alonsos, ni Räikkönens, ni Buttons, ni Montoyas. Schumacher es, sencillamente, el mejor de todos los que cada quince días se ponen al volante para arriesgar sus vidas a más de 300 km/h.

Un buen amigo me suele contar que su padre siempre le decía que una persona no está completa si cada noche, al meterse en la cama, no es capaz de recordar todo lo que ha hecho durante el día y hacer balance. Este ejercicio, simple y económico es, seguramente, el mismo que cada día realiza Michael Schumacher. Tras el GP de Bélgica seguro que hizo lo que llamamos un examen de conciencia, y probablemente el resultado no fue otro que no había hecho nada distinto de lo que suele hacer. Bueno, algo sí, no ganó. Pero es precisamente esa ausencia de victoria el día que conquista su séptimo título mundial lo que le hace todavía más grande. Supo administrar a la perfección una temporada y eso es lo que le dio la quinta corona consecutiva. Entonces... ¿por qué retirarse?. Yo pienso como él. Mientras ganas las cosas van bien, te diviertes. Nunca te cansas de ganar y es por eso que Michael sigue estando en lo más alto.

Pero eso no es todo. El GP de Bélgica nos brindó algo que llevábamos tiempo esperado: la emoción. Aunque sea teniendo que meter el coche de seguridad en pista a cuatro vueltas de final. Räikkönen resurgió de sus propias cenizas, las mismas del equipo McLaren, y aprovechó el mejor comportamiento de los Micheiín tras la última salida del safety car. Con ello demostró que el Mundial de 2005 puede ser distinto. Volvemos a creer que hay algo más que Michael Schumacher. Sabemos que tenemos a Alonso y que, tras el baile de fichajes del próximo año, seguro que tendremos a muchos más. Michael ganó su séptimo título y, consciente o no, dio un balón de oxígeno al campeonato al acabar segundo en Spa. Hay F1 para rato y la emoción debe volver por sí sola, y no forzada por cambios técnicos. ¿No creen?

Xavier Pérez Giménez

nuestras firmas

> Jean Todt
Una revelación de *F1 Racing* acerca de Jean, el supuesto tártaro de la Scuderia Ferrari, es que es más tierno de lo que cabría pensar. Basta con ver la emoción en una o dos de las fotos que acompañan la entrevista de Matt Bishop (página 42) para entenderlo. Y también es muy elocuente acerca de la cara más dulce de Schumi.



> Alan Henry
Este mes nuestro Alan ha intentado descifrar el karma de Kimi, charlando con sus contactos personales y profesionales más allegados (página 64). Parece que el chico (Kimi, eso es) no se corta a la hora de dar algún que otro portazo en el motorhome, mientras que el agobiado Alan prefiere esconderse detrás de sus Oakley.



> Andy Earl
Lo menos que se puede decir es que es un tipo versátil. Cuando Andy no está captando amenazadoras instantáneas de Sato (página 58), retrata campos de fútbol llenos de maíz para Heinz. Lo mejor es que dentro de unas semanas correrá con su Jaguar E-Type 3.8 de 1964 en una carrera de resistencia para históricos en Spa.



> Peter Windsor
¿Quién mejor para proporcionarnos una primera aproximación personal, deportiva y técnica al que será nuevo compañero de Fernando Alonso en Renault a partir de 2005, Fisichella? Exacto, nosotros también pensamos que es la persona ideal. Peter arroja conclusiones muy interesantes acerca del tándem Alonso-Fisi (página 72).



F1 RACING

administración y redacción
Álava 140, 7ª planta
08018 Barcelona
teléfono
93 241 81 00
fax 93 414 45 34
e-mail
f1racing@immpress.es
delegación comercial Madrid
Pizarro 5, 4º B
28004 Madrid
teléfono
91 522 06 66
fax 91 521 28 97
editor
Franc Machado
director
Xavier Pérez
redacción
Valentí Fradera

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

responsable de suscripciones
Oriol Rodríguez
suscripciones@immpress.es

editor in chief
Matt Bishop
executive editor
Anthony Rowlinson
associate editor
Stéphane Samson
managing editor
Stewart Williams
chief sub-editor
John Lilley
staff writer
Dom Taylor
consultant editor
Peter Windsor
editor at large
Alan Henry
technical editor
Steve Matchett
art editor
Alison Lane
picture editor
Eddie Judd

senior designer
Jody Hockley
fotografía
Darren Heath
agencias de fotografía
LAT, Getty Images
secretary
Blanca Stephens

publishing director
Karl Penn
associate publisher
Robin Shute
international commercial manager
James Watson
business development manager
Dan Handscomb
commercial manager
Ben Guynan

advertising manager
Alastair Lewis
senior sales executive
Neil Mallett
publishing manager
Jonathan Haines
publishing assistant
Helen Watkins
production controller
Lara Piercy
licensing director
Tim Bulley
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 Interactivos, Motor y Música Press, S. L. U. en español.
F1 Racing se publica cada mes en Alemania, Australia, Brasil, China, EE UU, España, Francia, Gran Bretaña, Grecia, Holanda, Hong Kong, India, Indonesia, Italia, Japón, Oriente Próximo, Polonia, República Checa, Rusia y Ucrania, Suecia, Sudáfrica, Suramérica y Turquía por Haymarket Corporate Media, una división de **Haymarket Magazines Ltd.**
Fórmula Uno, Fórmula 1 y F1 son marcas comerciales de Formula One Licensing BV, empresa del Formula One Group, y se utilizan bajo licencia
director editorial Mel Nichols
director financiero Brian Freeman
presidente Eric Vardon-Roe
Depósito Legal: B-4893-1999
Precio para Península 4,95 €
Precio para Islas Canarias, Ceuta y Melilla 5,10 €

PRINTED IN SPAIN
Impresión Litografía Rosés
distribución Disprés

• La reproducción total o parcial de textos, fotos o ilustraciones sin permiso por escrito del editor está prohibida.
• Aunque el contenido de *F1 Racing* se revisa con esmero, ni el editor ni el impresor pueden aceptar responsabilidad por errores u omisiones.
• Interactivos, Motor y Música Press, S. L. U. no se hace responsable de las opiniones vertidas por sus colaboradores y/o lectores, así como del contenido del material redaccional y gráfico por ellos remitido, físico o telemáticamente, aquí reproducido.

7/10/2004
• *F1 Racing* se publica 12 veces por año.
© Haymarket Corporate Media 2004.


Marlboro
AMD
Schuberth
Marlboro
Sabelt
M.Gozzi



Equipo Rampante

P: "Seis seguidos; ¿qué se siente?". R: "¡Siiiiiiiii!". Qué mejor modo de expresar la euforia total de saber que habéis vuelto a demostrar que sois los mejores.

Circuito: Hungaroring, Hungría

Hora/fecha: 15.56 h, domingo 15 de agosto

Fotógrafo: Steven Tee/LAT, Canon EOS 1V, objetivo 14 mm, película Fuji Velvia, 1/250 a F14



El ojo de un huracán
Todo es calma dentro del casco. Pero está a punto de desatarse la tempestad. La vuelta lanzada de Taku fue una respuesta perfecta al Button-gate: P3.
Circuito: Hungaroring, Hungría
Hora/fecha: 13.36 h, sábado 14 de agosto
Fotógrafo: Lorenzo Bellanca/LAT, Canon EOS 1V, objetivo 500 mm, película Fuji Velvia, 1/20 a F20


Ray-Ban
HO

LO QUE PUDO HABER SIDO

Mika debería correr en BAR en 2005...

... o, si no, en Williams. Pero ahora ha decidido seguir retirado. Y es una lástima, porque, para el equipo que termine perdiendo a Button, Häkkinen habría sido el único sustituto impresionante de verdad

Mika Häkkinen llevaba meses pensando muy en serio en volver a la F1. De hecho, si el mánager de Jenson Button, John Byfield, no hubiera convencido a Frank Williams de que arrebatara su hombre a BAR-Honda, ya podríamos estar leyendo comunicados oficiales 'Häkkinen a Williams'. En realidad, ahora que sir Frank ha dejado pasar la oportunidad de fichar al único hombre que Michael Schumacher ha temido alguna vez, parece que Mika (puesto que es él) ha decidido pasar de una tentadora oportunidad de volver a la F1.

Para los aficionados, es una gran lástima, ya que *F1 Racing* sabe de buena fuente que Mika encabezaba la lista de fichajes de BAR.

Pero, primero, los antecedentes. En el momento de escribir estas líneas, el 'Button-gate' seguía siendo un follón inescrutable; un enredo contractual del que es probable que sólo los abogados no salgan tocados. Button ha sido tildado de traidor por sus mecánicos (entre otros); Byfield ha sido vilipendiado como un cruel Svengali; el patrón de BAR David Richards ha sido acusado de perder de vista lo principal; y muchos creen que Frank le ha hecho una jugarreta a otro jefe de equipo (Richards).

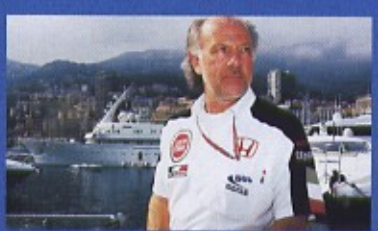
Button no ha dejado de aferrarse a su comunicado original, hecho público el 8 de agosto, y sin duda redactado por Byfield: "David [Richards] ya no tiene duda alguna de mi intención de volver a BMW-Williams en 2005. Mi posición contractual lo permite. También he aclarado que no me voy por dinero, y que mi motivación es la determinación de ganar el título, algo que estoy seguro de que él, como persona competitiva, entiende perfectamente. He tomado mi decisión".

Cómo no, Richards opina de forma muy distinta. Lo que está claro es que, diga lo que diga Richards en público, no puede permitirse descartar la posibilidad de que haya perdido a su piloto estrella. Por lo tanto, busca seriamente un sustituto potencial.

¿A quién fichará BAR?

El candidato preferido de Richards, Giancarlo Fisichella –a quien DR dirigió y llegó a admirar cuando fue jefe del equipo Benetton de septiembre de 1997 a octubre de 1998, y que derrotó sumariamente a Button cuando fueron compañeros en Benetton en 2001–, no entró en la baraja.





A Richards (abajo) le habría encantado ver a Häkkinen vestido así (abajo izda.), mientras que Williams (izda.) prefirió jugársela con Button en lugar de sentar a un doble campeón del mundo en su coche. Si le sale el tiro por la culata y Frank pierde a Jenson, podría ser una de sus peores decisiones...

Cuando Richards se enteró de la decisión de Button, Fisichella ya había aceptado dejar Sauber por Renault en 2005.

Por tanto, la lista de candidatos de BAR se redujo a cuatro nombres: Anthony Davidson (tercer piloto del equipo), David Coulthard (agente libre, aunque tiene contrato con McLaren hasta final de año), Jacques Villeneuve (agente libre por completo) y Mika Häkkinen (cuya situación contractual refleja la de DC, aunque Ron Dennis estaría dispuesto a dejarle probar para un equipo rival este año).

Es posible que hasta pueda haber dos vacantes en BAR. Muchos peces gordos de BAR siguen creyendo que alguien tan errático, aunque talentoso, como Takuma Sato es un lujo que su cada vez más competitivo equipo ya no se puede permitir.

'FRANK HA DEJADO PASAR LA OCASIÓN DE FICHAR AL UNICO PILOTO QUE SCHUMI HA TEMIDO'

FOTO GRANDE: DARREN HEATH; EN LA OTRA PÁGINA, FOTO GRANDE: REX; CODERUNDY (BAR), REGUADRES: GP-WORLDS.COM/PLAJE; STEVE ETHERINGTON/LAT; MARK THOMPSON/GETTY IMAGES

De hecho, DR contactó de manera informal con Fisichella y Häkkinen *antes* de saber que Button pretendía irse, es de suponer que para sustituir a Sato.

Pero el Button-gate puede haber salvado el pellejo a Sato, porque los altos directivos de Honda se han puesto nerviosos por la aparente pérdida de Button, y han indicado que otra alteración en la alineación de pilotos del equipo les inquietaría aún más. Además, el hecho de que Takuma sea japonés siempre ha sido un punto a su favor. Aun así, la junta de Honda recuerda lo que hace falta para ganar en F1. Su gran héroe es Ayrton Senna, que ganó 30 grandes premios y tres títulos con McLaren-Honda, y el hecho de que fuera brasileño nunca supuso problema alguno; es más, todavía lo veneran en Japón.

Cierta prensa especializada ha hablado mucho de Villeneuve, en gran parte estimulada por el propio Jacques, que ha promovido enérgicamente su candidatura ante cualquiera que quisiera escuchar. Pero cuando *F1 Racing* contactó con directivos de BAR por los rumores que insinuaban que iban a volver a fichar al hombre de quien se separaron tan amargamente menos de 12 meses antes, y al que Button eclipsó en 2003, sus reacciones fueron negativas. "Por ►

Ferrari podría tentar a Mika en 2006

Si Schumi se retira, una pareja de finlandeses sería genial para Ferrari

Michael Schumacher tiene contrato con Ferrari hasta el final de'2006, pero muchos en F1 creen que podría retirarse ya al final de 2005. De ser así, no sólo Maranello se abriría de par en par, sino también todo el mercado de pilotos de F1.

El presidente de McLaren Ron Dennis cree que Ferrari podría ir a por Juan Pablo Montoya cuando Schumi se retire, una de las razones por las que quería atarle con un contrato a priori invulnerable.

"Juan habría resultado atractivo para Ferrari", dijo Ron en *F1 Racing* Nº 67, "y por esa razón, además de por su talento, era una oportunidad demasiado buena como para dejarla escapar".

Sin embargo, en la 'gran entrevista' exclusiva que *F1 Racing* publica este mes, el director general de Ferrari Jean Todt indicó que de los dos pilotos de McLaren, prefiere a Kimi Räikkönen. Acerca del sustituto de Schumi, Todt dijo: "Es imposible decirlo. Pero cuando llegue el momento, decidiré ir a por cierto chico, y tal vez sea Kimi. Por otra parte, tal vez no. (...) Me gusta Kimi. Es rápido, tiene talento natural. No hace declaraciones disparatadas". Todt añadió que durante su carrera en los rallies como copiloto y directivo había forjado un gran concepto de los pilotos finlandeses: "Si quiere que le diga a quién prefiero entre Montoya y Räikkönen, le diré que prefiero a Räikkönen. Montoya es un piloto muy talentoso, pero demasiado desenfrenado para mí".



Los coches rojos tienen encanto, ¿eh, Kimi?

No obstante, si Mika siguiera haciendo gala de su forma física y motivación, y Michael se retirara al final de 2005, es posible que Todt considerara fichar al veterano finlandés en su lugar, o incluso 'también' (cediendo a Barrichello a Peter Sauber). Mika-vs-Kimi en Ferrari en 2006 sería magnífico para Ferrari, para la F1, para los aficionados y para la prensa. Pero no tanto para Ron.

• **Véase 'gran entrevista' con Todt, página 42**

La hélice de BMW habría sustituido a la estrella de tres puntas, y el logo de HP al de West, pero, por lo demás, el famoso casco blanquiazul de Mika habría estado sensacional asomando por el cockpit de un Williams-BMW (abajo).







En cuanto a forma física, velocidad y desempeño en carrera, Jacques (izda.) es más cuestionable de lo que habría sido Mika (foto grande); y no tan valorado.

'CON CASI 34 AÑOS, ¿PODRÍA JACQUES DESEMPEÑAR TODAVÍA EL PAPEL DE JOVEN REBELDE?'

encima de mi cadáver", dijo uno, mientras que otro calificó la posibilidad de "inconcebible". Cosas más raras han sucedido en la historia de la F1, pero no muchas.

Además, a pesar de los rumores en sentido contrario, a nivel superior hasta British American Tobacco (propietaria del sponsor principal Lucky Strike) es anti-Jacques. Recuerdan bien su desgana para tomar parte en sus ambiciosas iniciativas de márketing, y siguen sin convencerse de que, con casi 34 años cuando arranque la temporada 2005, con gafas y parcialmente calvo, todavía pueda desempeñar el papel de 'joven rebelde' (su única carta de márketing) con auténtica convicción.

Davidson, de 25 años, es muy rápido y formal, y esta temporada bien podría haber hecho un mejor trabajo en el segundo BAR-Honda que Sato. Sin duda, algunos directivos de BAR así opinan en privado. No obstante, como potencial jefe de filas, no tiene la experiencia suficiente, y seguramente sólo se le consideraría para un volante titular en BAR en un papel secundario junto a un as consolidado. Además, desde el punto de vista del márketing sería un sustituto poco satisfactorio del popular Jenson, y a BAT le preocuparía su bajo perfil fuera del Reino Unido.

Es más probable que Davidson encuentre un volante en un equipo 'menor' –como Sauber o Jaguar– aunque, si dejaran plantado a Taku, aún sería posible que Anthony corriera en BAR el año próximo.

Coulthard lleva en F1 desde 1994 y ha ganado 13 GP, y, como consumado profesional tanto dentro como fuera de la pista, sería perfecto para BAT. Potenciales sponsors futuros de BAR-Honda como Sinopec (gigante chino del petróleo) también podrían ser cortejados por el caché de una persona conocidísima y con buena disposición a las relaciones públicas. Pero ¿es lo bastante rápido DC? No necesariamente. Y lo que Richards necesita el año que viene por encima de todo es un piloto rápido; mejor dicho, dos.

Lo que dejaba a Mika, el único con el perfil y la velocidad que BAR necesita con urgencia.

¿Cuántas ganas habría tenido Mika?
Al principio, cuando los mandamases de Williams empezaron a pensar en Häkkinen, les preocupaba que tal vez hubiera perdido las

FOTO GRANDE: DARREN HEATH; REDUCIDOS: STEVE ETHERINGTON (AT); ARCHIVO (JE); BRYN LENNON/GETTY IMAGES; CLIVE MASON/GETTY IMAGES

Si BAR ficha a Villeneuve, se habrá equivocado de campeón

La decepción por no tener a Mika no debería hacer que BAR fichara a Jacques: en F1 nunca estuvo a la altura de Häkkinen

VELOCIDAD PURA

Las 20 victorias de Häkkinen incluyen varias derrotas de Michael Schumacher, en particular Nürburgring 98, Suzuka 99, Spa 2000 y Silverstone 2001. Pero Villeneuve sólo venció a Schumi una vez (Nürburgring 96), moviendo a Patrick Head a comentar que hizo "más difícil de lo que era" ganar el título de 1997 con el mejor coche del año.

En 1996 Villeneuve fue superado en carrera y en parrilla por su compañero Damon Hill, pero el año siguiente superó a Heinz-Harald Frentzen en Williams. Así que lo que se puede decir con seguridad de la carrera de Villeneuve en Williams es que seguramente era mejor que Frentzen.

Häkkinen, en cambio, nunca fue superado con regularidad por un compañero ni en carrera ni en parrilla. Hasta precedió a Senna en parrilla en su primera carrera con McLaren (Estoril 93). En circuitos como Mónaco, Spa y Suzuka, que premian a los pilotos capaces de sentir el agarre, era tan rápido como el que más.

ESTILO Y TÉCNICA

Villeneuve tenía fama de inflexible con los reglajes (cuanto más rígido, mejor) y mandos (recorrido corto del gas, disposición excéntrica del volante). Algunos de sus ingenieros creen que debido a estas manías era superado a menudo por compañeros más metódicos, con quienes, en teoría, no debería haber tenido problemas (como Hill en 1996 y Olivier Panis en 2001 y 2002).

El planteamiento de Häkkinen es sencillo. Casi sin excepción era capaz de sacar rápidamente lo mejor del coche. A veces tuvo que compensar deficiencias de comportamiento del coche a base de brío, como en Lotus en 1991 y 1992, pero la mayoría de sus 26 poles fueron resultado de piloto e ingenieros haciendo bien el trabajo.

FORMA FÍSICA

Tanto Häkkinen como Villeneuve han entrenado duro estos últimos meses para alcanzar una buena forma cardiovascular. Pero un interrogante se cierne sobre la vista de Jacques. *F1 Racing* tiene entendido que Williams decidió que pediría a JV que se sometiera a un reconocimiento visual especializado antes de considerarle para un volante en 2005. Al parecer dicho reconocimiento aún no se ha llevado a cabo.

Villeneuve contabiliza 16 abandonos por accidente de 1996 a 2001, y una serie de errores no forzados en entrenamientos; es posible que esta aparente dificultad en evitar accidentes fuera exacerbada por la miopía, que las lentes correctoras no siempre pueden subsanar del todo.

Häkkinen sólo sufrió ocho accidentes en carrera durante el mismo periodo, y se recuperó totalmente de las lesiones sufridas tras un pinchazo en su McLaren en Adelaida en 1995. De 1993 a 2001, sacó provecho del programa de entrenamiento de McLaren, y estuvo tan en forma para el oficio como Coulthard y Räikkönen puedan estar hoy.

Los críticos de Häkkinen dan mucha importancia al hecho de que no ha corrido en F1 desde 2001, mientras que Villeneuve corrió el año pasado. Pero más importante es el tipo de carreras que hicieron. Häkkinen estuvo en liza hasta el final, y ganó su penúltimo GP (EE UU 2001). Villeneuve no ha luchado por la victoria desde que ganara el título en Jerez 97 (carrera que ganó Mika).



Monza 97: Jacques (Williams-Renault) por delante de Mika (McLaren-Mercedes).

¿QUÉ PIENSA EL MUNDILLO DE LA F1?

En *F1 Racing* Nº 65, en nuestro artículo 'Los 100 mejores pilotos de F1', elegidos por un jurado imparcial de 77 expertos, Häkkinen ocupó la 11ª posición con 885 puntos; Villeneuve acabó 36º, con sólo 84 puntos.

El estatus de Mika habría dado a BAR credenciales de primera

Los equipos de F1 exigen pilotos cuya imagen seduzca a empresas multimillonarias. El frío encanto de Mika era ideal para BAR

Nadie duda de la velocidad de Häkkinen, pero, hoy día, el atractivo comercial es casi tan importante. Y aquí Mika también cumple.

Ningún equipo exige más del 'tiempo libre' de un piloto que McLaren, pero Mika hizo todo cuanto se le pidió durante nueve temporadas, tanto si le gustaba la promoción en cuestión como si no.

Pero más importante es el prestigio de Mika. De los pilotos de la época posterior a Senna, sólo el palmarés de Michael Schumacher gana al suyo, y su fama y peso son considerables en la misma medida.

En Finlandia es un héroe, pero también en Japón tiene gran predicamento. Y la verdad es que en Alemania su popularidad eclipsa a la de Michael. Increíblemente, la edición alemana de *F1 Racing* llevaba la imagen de Mika más a menudo aún que la de Schumi, porque así se vendía más. Y cuando, en 2000, la revista alemana *Auto Motor und Sport* encuestó a 117.800 de sus lectores para determinar los pilotos más populares, el 34% nombró a Häkkinen, el 25% a Schumi.

ganas, que no estuviera tan en forma como antes, pero lo rechazaron cuando visitó Grove y les estrechó la mano.

Cuando Frank optó por Jenson en su lugar, Mika consideró brevemente la oferta informal que ya había recibido de DR. De hecho, BAR-Honda pudiera haber sido un hogar aún mejor para él que Williams. El equipo está en alza, y la llegada de un doble campeón del mundo habría disparado la moral de los chicos, herida por el Button-gate.

¿Habría ganado Mika con BAR?

Este año el chasis 006 de Geoff Willis ha demostrado ser excelente, y el equipo ya suelta indirectas positivas acerca del 007. Willis, un director técnico capaz y creativo pero conservador, con una década de experiencia en Williams bajo Patrick Head y Adrian Newey, entiende que la ruta hacia el éxito técnico en F1 es la que sigue Ferrari bajo Ross Brawn y Rory Byrne: evolución, no revolución; cultura de la responsabilidad, no de la culpa; una estructura directiva fácil de manejar, y los mejores métodos en todos los ámbitos. Honda también ha vuelto por sus fueros. Su motor es uno de los más potentes.

La historia muestra que Mika es uno de esos pilotos que a veces es P9 cuando su compañero ha demostrado que P7 es posible. O sea, sólo el aroma de la victoria le motiva para desenterrar la clase de velocidad cautivante de la que él y Michael (y ahora tal vez Kimi Räikkönen) son capaces.





Davidson (arriba) y Coulthard (abajo) tienen muchas cualidades, pero ninguno es tan atractivo para BAR como lo hubiese sido Häkkinen.

Dicho de otro modo: si su compañero demuestra que P3 es posible, Mika puede ganar. Lo hemos visto una y otra vez.

El año próximo, P7 o P9 deberían ser historia para BAR. P3 –o, con un Mika entusiasmado, P1– allí hubieran estado.

¿Quién correrá en BAR en 2005?

Si se le pregunta a Richards, su respuesta es: "Jenson". Tiene que serlo; se ha ofendido por los estragos que Button y Byfield han hecho en su plan cuidadosamente elaborado de ganar carreras en 2005 y títulos en 2006, y no dejará piedra por mover para evitar que Williams se lleve a su hombre. Por tanto, por razones legales, todo lo que diga ha de ser sustentado por la certidumbre aparente de que perder a su niño bonito es inconcebible.

Pero en privado, ahora que su primera elección (Häkkinen) se ha retirado, estudia los tres nombres que quedan en su lista: Coulthard, Davidson y, si no se hace con ninguno de ellos, Villeneuve (aunque con reticencia). La pena es que, al no atar a Häkkinen, ha perdido su única oportunidad de meterle miedo a Schumacher. Y eso, por sí solo, habría valido su peso en oro.

BUTTON-GATE

¿Y ahora qué pasa con Jenson?

Mientras se especula acerca de quién tiene razón y cuál será el desenlace más probable del esperado paso de Button a Williams, veamos los argumentos de ambas partes y cómo se resolverá el asunto

Desde que la noticia de la decisión de Jenson Button de abandonar BAR para irse a Williams dejó anonadado al mundillo de la F1 el 5 de agosto, este asunto ha sido el más espinoso del deporte. Y nadie, ni Jenson, ni sus representantes, ni sus equipos presente o futuro, ni los proveedores de motores, ni Michelin –aunque a la marca francesa no le afecte–, posee respuestas definitivas.

No obstante, David Richards, jefe del equipo BAR, tiene "plena confianza" en retener a Button, a quien fichó para dos años (con opción a otros dos) cuando la cotización del piloto estaba por los suelos. Después de dos años frustrantes en Renault tras un contrato de un año (con opciones) con Williams, Button se había convertido en una caricatura del piloto que en su año de debut superó siete veces a Schumi Jr. en parrilla y se calificó tercero en Spa.

"Tenemos un contrato", es la justificación de Richards. Eso es indudable; pero la polémica se encuentra en la letra pequeña del mismo, y tiene que ver con estipulaciones de opciones que, sostiene, se cumplieron 10 días antes de su vencimiento el 31 de julio. "Luego, el 23 de julio, en Hockenheim, confirmamos la prórroga con Honda, el 25 de julio informamos a los representantes de Jenson [Essentially Sport, dirigida por el abogado John Byfield, con 15 años de experiencia en contratos de F1], confirmamos la solicitud por escrito y la entregamos dos días después. Tenemos un contrato…".



'LA ÚNICA CERTEZA ES QUE BUTTON HA COMPROMETIDO SU IMAGEN DE BUEN CHICO'

Honda Racing Developments reconoce que su colaboración incluye una conflictiva cláusula de escape si el camino futuro de la F1 fuera incompatible con el de Honda. "Eso está documentado", dice el vicepresidente de HRD Otmar Szafnauer, "pero los representantes de Jenson nos pidieron garantías de que seguiríamos, se las dimos y las aceptaron. De modo que no entiendo todo esto". ¿Seguiría Honda de buena gana con Button? "Claro que sí; respetamos a Jenson por su talento".

Richards sostiene que es inminente una cita con la Comisión de Reconocimiento de Contratos de la F1 (CRC), con sede en Ginebra, formada para juzgar contenciosos tras el polémico paso de Michael Schumacher de Jordan a Benetton en 1991. Pero la CRC sólo resuelve en documentos contradictorios entre equipos, así que hasta que Williams entregue su contracto actualizado, no se puede fijar una sesión.

Y la 'oposición' no tiene prisa por hacerlo. Un comunicado anterior decía: "WilliamsF1 tiene un contrato con Jenson Button depositado en la CRC el 22 de octubre de 2002". Y en Spa, el director de BMW Motorsport Mario Theissen echó más leña al fuego: "Si los representantes de Jenson dicen que es libre de irse a BMW-Williams la próxima temporada y David Richards dice que no, está claro que existe un conflicto. Pero ese conflicto atañe a un solo contrato. En mi opinión no guarda relación con nosotros".

Es decir, el asunto es para los tribunales civiles, no para la CRC. ¿Cuándo acabará esto? Nadie lo sabe. Podrían ser semanas o días si alguien da su brazo a torcer; pero la intransigencia podría llevarnos a 2005, con tres posibilidades para Button: BAR; Williams, seguramente con indemnización de por medio; o 'banquillo', con la vuelta a Williams en 2006. El paddock de Spa estaba dividido por igual entre las tres opciones.

La única certeza es que mientras la F1 cavila sobre quién tiene razón, Button ha comprometido su imagen de buen chico.



Tras salir escocido de Renault, Jenson halló en BAR un hogar cálido y que le apoyaba, donde su talento prosperó (abajo), igual que en Williams en 2000 (recuadro).



Podría ser: Davidson piloto de Ford GP.

FÓRMULA FORD

Ford coge las riendas en F1

F1 Racing puede revelar en exclusiva que el nombre Jaguar se caerá de la lista de inscritos de 2005, sustituido por 'Ford'. Ford Motor Company es propietaria de Jaguar Cars y Jaguar Racing, y planea la renovación total de su participación en F1, según la cual la casa matriz será la única marca de la empresa en F1.

La medida forma parte de un nuevo compromiso más amplio de Ford con la F1, y acallará los rumores de que Ford iba a dejar la F1.

Seguramente los pilotos de Ford en 2005 serán dos de estos cuatro: Alex Wurz, Christian Klien, David Coulthard y Anthony Davidson.



Liuzzi con la vista puesta en la F1.

TRATO HECHO

Ferrari ficha al as de la F3000

Vitantonio Liuzzi, campeón de la F3000 en 2004, ha firmado un contrato a largo plazo con Ferrari según el cual creemos que correría en el equipo en 2007 o 2008.

Liuzzi ha impresionado a varios jefes de equipo este año, pero Jean Todt ha sido el más rápido para fichar al mejor talento en salir de la F3000 desde Fernando Alonso.

El acuerdo de Liuzzi le ofrece un año de probador en 2005, antes de pasar a titular, seguramente con Sauber, en 2006. Gracias a los vínculos de Ferrari con Sauber, es probable que Liuzzi se convierta en tercer piloto de Sauber el año que viene, combinando su papel de los viernes con los tests con Sauber y posiblemente Ferrari.

El mánager de Liuzzi, el ex patrón de Lotus Peter Collins, espera que esto impida que Vitantonio caiga en la trampa de la inexperiencia que este año ha cogido desprevenidos a Giorgio Pantano y Christian Klien.

EN LA OTRA PÁGINA, FOTO GRANDE: CHARLES COATES/LAT; RECUADRO: ARCHIVO LAT; ESTA PÁGINA: STEVEN TEE/LAT, CHARLES COATES/LAT, ARCHIVO LAT, GETTY IMAGES



HORA DE VOTAR

¿Quién es tu Hombre del Año?

¡Todo listo para el Hombre del Año! Cuando leas esto, ya habrá empezado la votación para los Premios *F1 Racing*. El año pasado, nada menos que 38.930 lectores de *F1 Racing* de todo el mundo visitaron la web www.f1racingawards.com para votar. Este año esperamos aún más.

Bueno, todos sabemos que Schumi ha tenido un año bastante de órdago, pero ¿quién más crees que se ha lucido por detrás de la apisonadora roja? Podrá haber un solo campeón del mundo, pero en los Premios *F1 Racing* existen 14 categorías –todas de gran importancia para nuestros nominados– y tú decides quién se lleva los laureles en cada una.

Las categorías son: carrera del año, salida del año, personaje del año, debutante del año, equipo más mejorado del año, jefe de equipo del año, equipo de mecánicos del año, director técnico del año, piloto probador/tercer piloto del año, adelantamiento del año, calificador del año, piloto del año, coche del año y, por último, cómo no, el gordo: Hombre del Año 2004.

Los resultados se publicarán en el número de diciembre de *F1 Racing*.

En 2004 ha habido algunas actuaciones impresionantes por parte de equipos y pilotos, y los Premios *F1 Racing* son tu única oportunidad de darles el reconocimiento que se merecen.

Puedes votar en la web www.f1racingawards.com desde ahora y hasta el miércoles siguiente al GP de Brasil (27 de octubre).

¿A qué esperas? Ya basta de indecisiones... ¡Arranca tu PC, conéctate y empieza a mover el ratón!

UN CAMPEÓN PARA LA CAUSA

Hill apoya la idea Purnell/*F1 Racing*

Damon Hill, campeón del mundo de 1996, ha dado su apoyo al Sistema de Calificación Purnell/*F1 Racing*. La idea es que la parrilla del domingo la decidan dos carreras sprint de 10 vueltas, la parrilla de la primera según sorteo, y la de la segunda en orden inverso para asegurar la imparcialidad. Hill ha enviado un e-mail al presidente de la FIA Max Mosley para que ponga en práctica el plan en 2005.

"Creo que el Sistema de Calificación Purnell/*F1 Racing* proporcionaría un espectáculo muy emocionante", dijo Hill a *F1 Racing*. "Sería fabuloso por la tele, y fomentaría todo lo que hace grande la F1: acción, suspense, drama y, cómo no, adelantamientos. Creo que resolvería muchos de sus problemas actuales".

La campaña 'Fax Max' lanzada el mes pasado en *F1 Racing* –en la que pedíamos a nuestros lectores que enviaran un fax (al 0033 1 43 12 44 66) o un e-mail (a info@fiacommunications.com) a Mosley para que pusiera en práctica el Sistema de Calificación Purnell/*F1 Racing*, ha tenido una acogida fantástica. Según un portavoz de la FIA, antes del GP de Bélgica 5.220 lectores de *F1 Racing* habían enviado mensajes de apoyo para la idea. Y siguen llegando de todo el mundo.

El propio Mosley ya ha dado su apoyo al nuevo sistema: "Creo que es una idea muy buena. Si vamos a volver a cambiar las calificaciones, tendremos que hacer algo radical. Y no cabe duda de que las 10 primeras vueltas de un gran premio siempre son emocionantes. De modo que, sí, creo que de hecho no sería mala idea".

"Espero de veras que sea aceptado", dijo Hill. Bueno, ¿a qué esperas, querido lector? Envía un fax o un e-mail a Max ahora. Tu deporte te necesita.

Repostaje

▽ Toyota se racionaliza

Toyota ha reorganizado su organigrama para simplificar su gestión. El director general de F1, Richard Cregan, asume las funciones del hasta ahora director deportivo Ange Pasquali (abajo), y en el apartado técnico se prescinde del ingeniero Norbert Kreyer y los únicos responsables serán el ingeniero jefe Dieter Gass y el director técnico Mike Gascoyne.



▽ Dallara planea volver a la F1

El fabricante de chasis Dallara se propone entrar en F1 en 2006. Dallara construyó un chasis de F1 por última vez en 1999, para el frustrado proyecto de Honda Racing Developments. Antes lo hizo a finales de los 80 y principios de los 90, para el equipo BMS Scuderia Italia (abajo).



▽ Smith ya está en Jordan GP

Mark Smith, uno de los dos diseñadores jefe de Renault, empezará a trabajar con el equipo Jordan (abajo) a primeros de noviembre. Se rumoreaba que Smith iba a Jordan para pasar luego a Toyota, pero según Ian Phillips, director comercial de Jordan, Mark quiere ser su propio jefe en Jordan y no trabajar en Toyota.



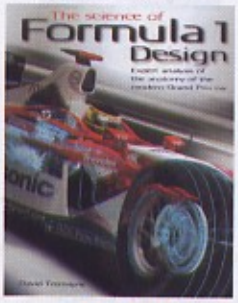
F1 RACING

De compras

▽ La ciencia del diseño en F1

"Análisis experto de la anatomía del monoplaza moderno de Gran Premio". El subtítulo deja claro el objetivo de este nuevo libro de divulgación técnica. ¿Con qué argumentos cuenta para alcanzarlo? Un texto claro y muy bien documentado, profusión de imágenes en color y multitud de ilustraciones técnicas del prestigioso Giorgio Piola. Teoría, historia y funcionamiento.

Precio: 38,5 €. 160 pp. Inglés



▽ 1975 en DVD

La parte del león de este DVD se la lleva Mónaco 75, pero incluye imágenes impagables del paddock de Montjuïc y derrapajes controlados por doquier.

Precio: 33 €. 52 min. Inglés



▽ Gorra de campeonato

Cavallino plateado sobre gorra color negro, para ferraristas que busquen discreción y clase.

Precio: 30 €



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



De colmillos de morsa a cabeza de serpiente: Williams volvió a un morro tradicional para mejorar el reglaje.

OPERACIÓN DE NARIZ

Williams vuelve a entrar en vereda

Si has visto las últimas carreras, ya sabrás que Williams se ha deshecho del problemático morro de morsa, como *F1 Racing* anticipó en exclusiva en julio.

En Mónaco ya se notaron problemas con el viejo morro de aspecto radical, cuando los espías de *F1 Racing* se fijaron en que el equipo montó un acelerómetro en el alerón delantero durante los entrenamientos libres. Estos diminutos sensores miden la flexión lateral, vertical y horizontal, permitiendo a los ingenieros evaluar la eficacia de un elemento aerodinámico. Un circuito como Mónaco, que exige máxima carga aerodinámica, revelará cualquier defecto aerodinámico.

No fue casualidad, pues, que para el Hungaroring, el segundo circuito de mayor carga del año, Williams modificara su coche de forma significativa, sustituyendo el morro achaparrado por un diseño más tradicional: más estrecho y largo, y con pilares de anclaje del plano principal más pequeños y menos sensibles aerodinámicamente. No obstante, el monocasco doble quilla sigue igual. La vuelta a la monoquilla exigiría el moldeado de un nuevo monocasco, una tarea ímproba a estas alturas del año.

Williams afirma que su nuevo alerón es una mera evolución natural del de 2004. El equipo se muestra reacio a hablar de los detalles, pero sostiene que el nuevo conjunto morro/bigotes es bastante más ligero que su predecesor, lo que da a los ingenieros mayor libertad para jugar con la distribución del lastre de proa a popa, para dar con un equilibrio práctico.

El morro ha sido aprobado por la FIA, asegurando que el nuevo diseño se ajusta a la reglamentación técnica en vigor que rige las estructuras deformables. Sin embargo, como el monocasco sigue sin cambiar, Williams no ha tenido que someter otro chasis FW26 a un crash-test.

• Véase Técnica Hungría, página 84

ALERONES RÍGIDOS

Adiós a los elementos flexibles

La FIA ha actuado para aclarar la legalidad de los elementos 'flexibles' del alerón trasero usados por algunos equipos.

A partir del GP de Hungría, todos los coches tienen que superar un nuevo procedimiento de verificación en el que el elemento superior del alerón trasero es sometido a una fuerza de 50 kg aplicada horizontalmente y hacia atrás en tres puntos distintos de su envergadura. Esta fuerza representa la carga aerodinámica que actúa sobre el alerón trasero cuando el coche avanza. Cargado de este modo, el elemento superior no debe flexionarse hacia abajo más de 5 mm, impidiendo de hecho que los equipos confieran una provechosa flexión variable a sus diseños.

La acción de la FIA cierra la acalorada discusión sobre la legalidad de los alerones flexibles: los equipos que no contaban con ellos protestaron diciendo que sus rivales incumplían la norma que prohíbe el uso de dispositivos aerodinámicos móviles.

Como explicamos en *F1 Racing* Nº 66, los alerones traseros con brecha variable entre los dos elementos eran un modo simple pero ingenioso de reducir el apoyo y resistencia del coche en recta. En la última fase del GP de Europa, la cámara subjetiva enfocada hacia atrás de Sato parecía indicar que BAR era de los primeros equipos, sino el primero, en usar dicho dispositivo en pista. Otros equipos, Ferrari entre ellos, eran bien conscientes del concepto, pero la mayoría parecía reacia a fabricar componentes que bien podrían tener problemas con la FIA.

Cifras F1

Datos para los amantes del cálculo numérico y la F1

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

1	**Ferrari**	3,4
2	**Williams-BMW**	6,3
3	**BAR-Honda**	6,6
4	**Renault**	6,8
5	**McLaren-Mercedes**	9,3
6	**Jaguar-Cosworth**	11,9
7	**Toyota**	12,1
8	**Sauber-Petronas**	13,8
9	**Jordan-Ford**	16,4
10	**Minardi-Cosworth**	18,5

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

1	Rubens **Barrichello**	4.247
2	Michael **Schumacher**	4.140
3	Juan Pablo **Montoya**	4.024
4	Jenson **Button**	3.940
5	Giancarlo **Fisichella**	3.928
6	Olivier **Panis**	3.804
7	David **Coulthard**	3.750
8	Jarno **Trulli**	3.701
8	Felipe **Massa**	3.579
10	Nick **Heidfeld**	3.511

Neumáticos: km totales en carrera, tests y entrenos *(25.11.03*-29.08.04)*

1	**Michelin**	331.832
2	**Bridgestone**	140.997

Estadística del mes

Porcentaje puntos de constructores de McLaren y Williams juntos es casi un 19%, el más bajo en 25 años

Motores: km totales en carrera, tests y entrenos *(25.11.03*-29.08.04)*

1	**Toyota RVX-04**	56.948
2	**BMW P84**	56.694
3	**Honda RA004E**	52.706
4	**Mercedes FO110Q**	49.551
5	**Ferrari 053**	44.067
6	**Renault RS24**	35.564
7	**Cosworth CR-6**	31.444
8	**Petronas 04A**	28.402
9	**Ford Cosworth RS2**	26.937
10	**Cosworth CR-3L**	17.414

Tests: más km recorridos *(25.11.03*-29.08.04)*

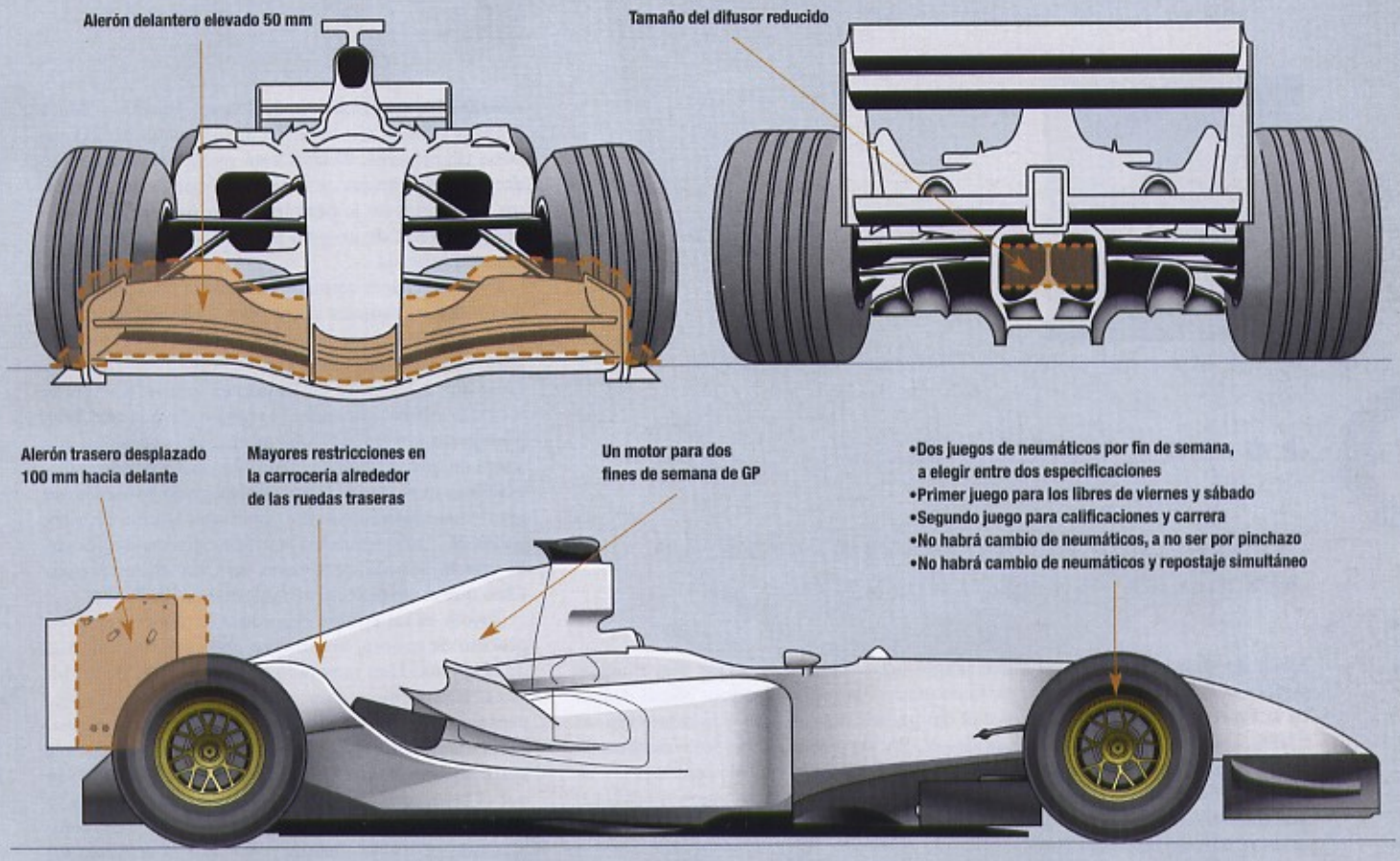
Equipo	**Toyota**	48.337
Piloto	**Luca Badoer**	19.107

** Inicio tests de pretemporada 2004*

con la colaboración de

FORIX www.forix.com

EN LA OTRA PÁGINA, ILUSTRACIONES: ALAN ELDRIDGE; ESTA PÁGINA: ARCHIVO LAT



KO TÉCNICO

Las normas 2005 de Mosley avanzan

A falta de planes generales y aceptables de los equipos para hacer más lentos los coches, el presidente de la FIA ha visto desmoronarse los obstáculos a sus propias propuestas (como sabía que sucedería)

Max Mosley es un hombre al que cuesta impedir que se salga con la suya. Cuando, el pasado mes de abril, el presidente de la FIA reveló que se proponía imponer una serie de cambios radicales en F1 para 2008 por razones de seguridad, en el paddock se comentó por lo bajo que se había pasado de la raya. Cuatro meses después, Mosley casi está en situación de cerrar la reglamentación de 2005 exactamente como pensaba, y como sabía que podría hacer.

Incluso cuando anunció medidas tan radicales como motores V8 de 2,4 litros para 2006, que los motores de 2005 duraran dos fines de semana de carrera y un máximo de dos juegos de neumáticos por coche por fin de semana el año próximo, Mosley sabía que a la larga se llevaría la palma, porque entendió que los equipos serían incapaces de aprobar propuestas alternativas.

Y aunque en las últimas semanas equipos y motoristas se han quejado amargamente de que no tienen tiempo suficiente para prepararse para 2005, ni una plantilla de normas según la cual diseñar sus coches, entre bastidores han consentido con discreción y han empezado a diseñar bólidos según especificaciones Mosley 2005. Como un veterano director técnico dijo a *F1 Racing*: "Claro que Max pidió a los equipos que sugirieran una serie de normas alternativas, pero bien sabía que los equipos nunca serían capaces de aprobar normas técnicas entre ellos, así que nos queda la propuesta de la FIA. La verdad es que la mayoría de personal técnico sabía que esto sería así. En su mayoría son jefes de equipos quienes se quejan del modo en que ha actuado Max".

Esas quejas son más que palabras al aire, y al menos un equipo ha estudiado en privado llevar a Mosley y la FIA a un tribunal de arbitraje, afirmando que el presidente ha intentado hacer demasiado. Pero *F1 Racing* ha visto documentos que revelan que, mientras los patrones resoplaban, los del taller han ido haciendo lo suyo.

Actas de la reunión del Grupo Técnico de Trabajo el 7 de julio en Silverstone muestran que los ingenieros tuvieron una discusión razonada y analítica, lejos de los comentarios desmedidos a la prensa de los jefes Eddie Jordan y Paul Stoddart un mes más tarde, en Hungría. En la reunión del GTT, los equipos tenían la oportunidad de aprobar propuestas –para reducir unos 3,0 segundos por vuelta– que, si la FIA consideraba apropiadas, se habrían adoptado para 2005.

A falta de acuerdo sobre propuestas alternativas elaboradas por los equipos (que Mosley se dijo que no llegarían) tendrían que aprobar uno de los tres paquetes de la FIA. Se alcanzó un acuerdo en líneas generales en el paquete de chasis, ilustrado arriba: limitación de altura del difusor; alerón delantero elevado 50 mm; reducción del 'sello' aerodinámico entre las ruedas traseras y el fondo, y alerón trasero avanzado 100 mm. Ross Brawn calcula que estos cambios reducirían el apoyo en un 26% con un 2% menos de resistencia (que aumentaría la velocidad máxima).

Sólo acerca de los motores para dos carreras en 2005 hubo disconformidad auténtica: McLaren (Mercedes) votó en contra, BAR (Honda) se abstuvo y los ocho equipos restantes votaron a favor.

Y a pesar de las acusaciones (negadas por las tres partes) de que la FIA se confabuló con Ferrari y además con Renault a la hora de elaborar el reglamento técnico de 2005, el tono de la reunión del GTT según consta en acta no reflejó que eso fuera así.

Un portavoz de la FIA dijo: "La consulta de la FIA con los equipos en relación con las nuevas normas ha sido muy constructiva. Tenemos entendido que ya se ha alcanzado un acuerdo general acerca de las mismas. En ese sentido creemos que el proceso consultivo ha tenido mucho éxito". Y tanto, ya que, sigilosamente y con aguda planificación político-táctica, el paddock vuelve a bailar al son que Mosley toca.

Los coches de 2004 corren cada vez más, y los mayores cambios previstos para 2005 (arriba) reducirán el apoyo aerodinámico alrededor de un 26%.



Joan Villadelprat

La pugna entre Williams y BAR por los servicios de Jenson Button ha desatado la polémica en la F1.

Puede dar la impresión de que faltan pilotos punteros pero no es así. Hay muchos jóvenes que aprietan pero que todavía no gozan del reconocimiento oficial dentro de la especialidad. Un caso claro es el del italiano Liuzzi, que está arrasando en F3000. Sauber y Jaguar están interesados en él y al parecer Ferrari ya lo tiene en su órbita. Liuzzi bate récords allá por donde pasa y consigue victorias aplastantes, es del tipo de corredores que destacan claramente y que muestran algo especial. Lo más probable es que el año que viene esté en algún equipo. El mercado de pilotos se prevé muy agitado para 2005.

Ferrari se mantiene estable con Michael Schumacher y Rubens Barrichello. McLaren incorpora al colombiano Juan Pablo Montoya, no sé si es una buena elección para este equipo, es un piloto muy rápido pero inconstante. Si consiguen crear un clima que le ayude a ser consistente y un buen material, seguro que hará vibrar a todos con sus actuaciones. Su nuevo compañero Kimi Räikkönen es muy bueno, cuando el coche está bien es siempre de los mejores. El espíritu de Ron Dennis, un ganador nato, será determinante para que McLaren vuelva a estar en condiciones de luchar por la victoria.

En Renault Fernando Alonso estará acompañado por Giancarlo Fisichella. Para el italiano es fantástico. Renault se equivocó al cambiarlo por Trulli, creo que había demostrado mejores condiciones pero la revisión de su contrato, que exigía un aumento considerable de dinero, un sueldo mucho más elevado del que cobraba hasta aquel momento, fue el motivo que le apartó de continuar con la marca del rombo. Ahora Flavio Briatore ha tomado las riendas del futuro de Fisichella y seguro que en 2005 puede ganar carreras.



Jenson Button con su mánager John Byfield (abajo), el hombre que dio con la laguna contractual que desencadenó el 'Button-gate'.

Williams ha acertado con su pareja de pilotos. Está planteando un proyecto muy interesante. La contratación de Jenson Button y Mark Webber (que es tan bueno o mejor que el inglés) supone un refuerzo. Webber está realizando un trabajo excepcional, aunque el material de que dispone en estos momentos no le permita brillar más. Para mí responde al perfil de un gran piloto, y ahora ya tiene una gran experiencia.

David Richards cometió un error al no estudiar a la perfección el contrato de su piloto, alguien del entorno de Button estuvo atento a este fallo y Williams presentó una oferta a Jenson que ha acabado por aceptar. Creo que la decisión de Button es la justa y ahora le toca a Williams enmendar el fracaso de este año. Han protagonizado un ridículo total, como darse cuenta ahora de que el túnel de viento les estaba dando información equivocada. Disponen de todo lo necesario para ganar: infraestructura, sponsors, equipo técnico, personal... No se pueden permitir estos errores. Seguro que la llegada de Button será un aliciente más. Creo que es una excelente apuesta para Williams.

Toyota es un equipo rebosante de medios pero en proceso de mejora, un proceso que está durando más de la cuenta. Han mejorado con la elección de los pilotos, Ralf Schumacher y Jarno Trulli, aunque sigo pensando que no es la mejor para un equipo que quiere ser campeón del mundo. Han hecho limpieza en la parte técnica, han eliminado cargos duplicados y van por el buen camino. El año que viene el coche será ya enteramente obra de Mike Gascoyne, que está completando el equipo técnico, algo que el resto de los equipos ya están sufriendo en carne propia, pues las ofertas están siendo muy interesantes. Toyota debe estar más arriba y justificar la ingente cantidad de dinero que está gastando la multinacional japonesa.

BAR de momento se quedará con el japonés Takuma Sato pero el otro piloto es toda una incógnita. Se habla de Liuzzi, de Villeneuve, de Coulthard, de De la Rosa, Verstappen, Panis, Heidfeld... BAR está en un momento crucial, Richards debe jugársela y gastar lo que haga falta para dar el salto.

En el resto de formaciones las opciones están muy abiertas. Sauber se quedará con Felipe Massa y buscan a alguien para sustituir a Fisichella. Entre los nombres que suenan también está el del ex campeón del mundo Jacques Villeneuve, aunque la primera opción para el canadiense quizá sea BAR, a pesar de que cuando marchó de esta escudería lo hizo por la puerta de atrás. Los últimos años no destacó por realizar un gran trabajo y le será difícil convencer, pero nada es imposible. Jaguar no acaba de arreglar los problemas internos, también es lógico porque carecen de personal y del presupuesto adecuado. La nómina de aspirantes a pilotar un Jaguar es muy extensa, la misma lista que espera a las puertas de BAR y en la que también están todos los probadores.

Por su parte Jordan está trabajando con sponsors y clientes interesados en comprar el equipo, algo que puede influir en la elección de los pilotos. Minardi seguirá igual, pendiente de un piloto que pueda aportar un patrocinador.

STEVEN TEE/LAT

'Richards cometió un error al no estudiar a la perfección el contrato de su piloto, y alguien estuvo atento'



Javier del Arco

Hay un relevo generacional en ciernes, y Schumi se verá cada vez más lejos del récord que nunca poseyó.

Esto de los récords y las estadísticas es un arma de dos filos: en épocas normales, cuando no tienes ni puñetera idea acerca de lo que vas a escribir en tu sección de *F1 Racing*, constituyen un excelente recurso para salvar el bache y, encima, quedar como uno de los siete sabios de Gracia, merced a las estadísticas que, a trompicones, has ido llevando al día; pero, por otro lado, te sale un Schumacher o, en su día, un Ascari (el fenómeno no es nuevo) que lo domina todo y te impide echar mano del tema porque lo que escribes hoy para la 'revis', resulta que la semana próxima, cuando se publica, ya está desfasado.

De todos modos, hay estadísticas y estadísticas. Unas parecen tener resultados inalcanzables... y otras los tienen.

–"Pero ¡cómo!: ¿no era usted quien defendía que un récord jamás es definitivo y que todos, con el tiempo, acaban por caer tarde o temprano?".

Pues sí, lo confieso y me reitero en ello. Pero no olvidemos que en este mundo traidor todo es según el color del cristal con que se mire y, sin ir más lejos, recordemos que todo nuevo récord tiene –por lo menos– dos protagonistas: el que lo bate y al que se lo baten. Y si no, que se lo pregunten –doquiera que esté...– a Ayrton Senna da Silva, cuyas 65 poles, consideradas hasta no hace mucho como inexpugnables, están a punto de ser batidas por la 'apisonadora' Schumacher, que probablemente finalizará la temporada con este nuevo récord en su poder (con permiso de Räikkönen, me apresuro en añadir ahora que he visto Bélgica...).

Al ganar en Spa 92 (abajo), Schumi fue el cuarto piloto más joven en imponerse en una prueba del Campeonato del Mundo; en 2003 cayó al sexto lugar...



Récord que tardará en ser batido, igual que todos los demás establecidos por el altivo (y genial) alemán, pero abierta está la puerta para ello y no te quepa la menor duda de que dándole tiempo al tiempo, el futuro recordman pasará por ella... aunque quizás para entonces, nuestros herederos –si la F1 todavía existe y no se han cargado el mundo de un bombazo (o dos...)– se pregunten: "Schumacher, Schumacher... ¿quién era Schumacher?".

Y no creas que exagero, no. ¿Tú sabes quién era Christian Lautenschlager? Pues era un suabo bigotudo, compatriota de Schumi, que por dos veces –en 1908 y en 1914– ganó el Grand Prix de l'Automobile Club de France, que entonces era como ganar el Campeonato del Mundo. Y ¿quién lo recuerda? Sus nietos –si los tuvo–, Mercedes-Benz, para la cual corría, y algunos libros de historia, de forma cada vez más escueta.

Pero sigamos con nuestra bola, porque si no, corremos el riesgo de perdernos: hay récords que Michael Schumacher no ha poseído nunca... ni los poseerá. Y uno de ellos es el de ser el más joven vencedor de un Gran Premio, honor que detenta nuestro Fernando Alonso nacional desde el Gran Premio de Hungría de 2003, en el que se impuso a los 22 años y 27 días.

Schumi obtuvo su primera victoria en Bélgica (Spa) en 1992, a los 23 años y 240 días, situándose cuarto del *ranking* provisional, detrás de Troy Ruttman (Indy 500, 1952, 22 años y 80 días), Bruce McLaren (EE UU 1959, 22 años y 104 días) y Jacky Ickx (Francia 1968, 23 años y 188 días). Y eso, por lo que respecta a cada protagonista en sí mismo, ya no hay quien lo cambie. Schumi tiene la posibilidad de ganar 90, 100 e incluso más Grandes Premios, obtener ocho o más títulos mundiales, pero no podrá ganar un Gran Premio a los 21 años. Al contrario: irán llegando pilotos más jóvenes que, como Alonso y Räikkönen, le irán 'empujando' hacia atrás.

De momento es sexto y, ciertamente, no va a ser frecuente el que un 'pipiolo' consiga colocársele delante. Pero hay un relevo generacional en ciernes en Fórmula 1 y Schumi se verá irremisiblemente cada vez más alejado del récord que nunca poseyó.

Alonso, el actual recordman, con un año y 213 días menos que el alemán el día de su primera victoria, lo tiene más holgado. Pero, algún día, alguien lo mejorará...

Entre tanto, el asturiano puede y debe hacer valer su calidad de vencedor más joven de un Gran Premio en la ya larga historia del Campeonato del Mundo.

ARCHIVO LAT

'El récord de victorias de Schumi tardará en ser batido, igual que todos los demás establecidos por el altivo (y genial...) piloto alemán'



Klien tiene madera, pero un poco más experiencia previa a la F1 no le habría ido mal.

a los lectores

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

• En mensajes de correo electrónico, indicar nombre completo y población. Si deseas que publiquemos tu dirección electrónica, indícala también.

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

sorteo GP Italia

• **Enrique Sierra Gil,** de Barcelona, fue el suscriptor que resultó agraciado en el sorteo de dos entradas y alojamiento para el GP de Italia que convocamos en *F1 Racing* Nº 67 (agradecemos la colaboración de WorChamp Tours para la realización del mismo).

fe de errores

• Benetton probó el sistema FTT de transferencia de par delantero en 1999, y no en 1998 como se decía en *F1 Racing* Nº 67, páginas 16 y 92.

Dejen crecer a los *rookies*

Me gustaría dirigirme a todos aquellos que temporada tras temporada se dedican a criticar duramente a los jóvenes debutantes, exigiéndoles un nivel como el de pilotos que llevan dos o más temporadas.

Desde Australia hasta ahora he leído cosas durísimas sobre los actuales debutantes (considerando a Zsolt Baumgartner, por ejemplo, como debutante) y he comprobado que sólo se les gana respeto cuando puntúan, como es el caso de Baumgartner, que desde Indianápolis ya se entiende que con un coche así poco puede hacer y demasiado hace ya con estar a sólo cuatro o cinco segundos del F2004 de Schumi.

El caso más indignante llega de la mano del joven austriaco Christian Klien; en Australia todo eran halagos y desde Bahrein se le empezó a menospreciar. He visto carrerones de Klien en numerosas carreras este año y nadie ha dicho nada bueno de él. Recordemos que Klien es joven, debutante y piloto del segundo Jaguar, demasiado hace con salir 14º por delante de Jordan, Minardi y en ocasiones de Massa o Fisichella con Sauber (motores Ferrari). Es lógico que Webber le gane la batalla pero nosotros debemos ganarle el respeto, espero que con el sexto de Spa se callen muchas bocas.

José María Pinar, Murcia

Más que a los pilotos en sí, creemos que lo que se critica es el modo en que hayan llegado a la F1. En el caso de Jaguar, el campeón 2003 de F3000, Bjorn Wirdheim, se tuvo que conformar con ser tercer piloto, mientras que Klien, que 'sólo' fue segundo en la F3 Euroseries de 2003, saltó directamente a titular.

¡Adiós, Monty!

¡Hola, Juan Pablo! Me llamo Joan. Tengo 14 años y creo que, desde que empecé a respirar, me gustan los coches y, sobre todo, 'manejar' –aunque todavía no puedo–. Soy *williamista* hasta la médula y tú me has hecho vibrar de emoción: esta escudería se va a quedar un poco coja sin la magia de tus adelantamientos. Pero quiero aprovechar la oportunidad que nos da *F1 Racing* a los aficionados para despedirme de ti y desearte muy buena suerte. Que sepas que te seguiré apoyando. *¡Go!*

Joan Giralt Antón

¡Hola, Juancho!

¡Hola, Monty! Yo soy Elisabeth, la hermana de Joan. Tengo 11 años y muchas ilusiones por delante (¡por algo soy de McLaren!). Hoy te he visto por primera vez sonriendo con mis colores, en la portada de *F1 Racing*. ¡Aún estás más guapo! Estoy muy contenta por este fichaje: 2005, aunque ahora casi no lo parezca, será un gran año. Me gusta mucho cómo corres y cómo hablas. Además, a ti te entiendo muy bien. Igual que mi hermano, pero al revés, yo quiero darte la bienvenida y un abrazo.



El carisma de JPM une a las familias.

Y a *F1 Racing*, muchas gracias por los dibujos de esa 'evolución' de nuestro MP4. Todo un detalle... "¡Lo que nos espera!". *¡Go,* McLaren!

Elisabeth Giralt Antón

Schumi el Veterano

Tengo 14 años y soy fan de Schumi desde que tengo uso de razón, pero eso no me impide criticarlo de vez en cuando. Está claro que el señor Schumacher es el mejor del momento, pero en mi opinión todos sus récords y victorias en F1 los tiene gracias al tiempo que lleva en dicha competición.

Me explico: soy piloto de karting desde hace ocho años. Cuando se sube de categoría, lo más difícil siempre es ganarles a aquellos que llevan ya un tiempo en esa categoría, puesto que tienen más experiencia que tú. Pues en la F1 pasa lo mismo.

Cuando Schumi llevaba dos o tres años en F1 había una serie de pilotos corriendo contra él que ya no están (por ejemplo, Häkkinen). Es decir, que se ha renovado toda o casi toda la generación menos él; entonces claro está que es muy difícil que le ganen pilotos como Button o Räikkönen, con unos 10 años menos de experiencia.

Otro punto es que si estás seis años en F1 y ganas cinco campeonatos eres un pilotazo, pero resulta que el alemán ha ganado siete títulos en 14 años en la competición, de los cuales nueve ha estado en el equipo más puntero, Ferrari, y, claro, a base de intentarlo ha conseguido batir todos los récords que posee hasta el momento.

Hay muchos pilotos de F1 que no han conseguido tantas victorias porque no han estado tanto tiempo, pero ¿qué hubiera pasado si se les hubieran concedido 14 años de plazo?

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

Aunque hay que reconocer que no todo ha sido un camino de rosas para Schumi.

Lukas Alonso
lukaskart@hotmail.com

Ni todo ha sido un camino de rosas, ni sus Ferrari han sido siempre los mejores coches, ni el hecho de permanecer 14 años en primera línea se lo conceden a uno; hay que ganárselo…

Las pegas del safety car

En estos tiempos en que la FIA y demás integrantes del gran circo conversan acerca de la seguridad y, por ello, muy probablemente se impongan unas reglas que harán de la F1 un deporte muy cambiado, observo con cierta intranquilidad demasiados accidentes por pinchazos de neumáticos. De momento, no han causado víctimas graves, si exceptuamos el de Ralf Schumacher en Indianápolis. Pero los mismos son incontables: Fernando Alonso en el mismo circuito, Button en Spa… Sin tener en cuenta los 'reventones' que únicamente se han saldado con abandono o la consiguiente pérdida de tiempo del piloto en llegar a su box para el cambio de neumáticos.

Da la casualidad de que estos incidentes se producen cuando anteriormente ha habido en carrera algún toque entre coches, que ha dejado la pista llena (o no tan llena) de fragmentos de los mismos. Desde hace unos años es costumbre que enseguida aparezca el safety car como excusa para un 'emocionante' reagrupamiento de corredores, pero creo que una limpieza de pista no es igual si, por ejemplo, se detiene la carrera y se da una nueva salida.

También hay que tener en cuenta la posibilidad de accidentes graves si el SC no está bien señalizado o esas señales no se han visto (o no se han querido ver), puesto que te puedes encontrar con los restos a gran velocidad (Alonso, Brasil 03). Igual puede ocurrir con los pilotos que no se cortan nada cuando se trata de alcanzar el pelotón después de aprovechar el coche de seguridad para parar en boxes. Por otra parte, los adelantamientos posteriores a la entrada en box del safety car son prácticamente inexistentes, siendo más emocionante una nueva salida con la pista completamente limpia.

Desde aquí abogo por que se revise el asunto del safety car y que no se hagan cábalas con la seguridad futura, cuando el peligro lo tenemos cada quince días, delante de nuestras narices.

Enrique Galán Martín
enriqueyangeles@wanadoo.es

Causa perdida: el safety car, pese a todas las pegas que se le puedan encontrar, está aquí para quedarse; la televisión manda…

El esfuerzo de Tele 5

Me gustaría hacer un comentario a la carta de Miguel Hurtado en *F1 Racing* Nº 66.

Los accidentes son imposibles de predecir, sean de Alonso o de otro. Qué más quisiera Tele 5 que retransmitir las carreras íntegras. Como bien comentó *F1 Racing* en su día, los que nos malacostumbramos a la Superseñal F1 sabemos lo que se esfuerza Tele 5 por llegar a un buen nivel de retransmisión. Mi enhorabuena para ellos.

Y, cambiando de tercio, ¿no deberíamos sentirnos afortunados por vivir en la época de Schumacher, Rossi o Tiger Woods, como otros lo hicieron con Stewart, Agostini o Nieto, en vez de criticarles?

José Carlos Rodríguez
Telde (Las Palmas de Gran Canaria)

Más récords para Schumi

Os escribo para comentarle esta anécdota estadística a Javier del Arco que, como le gusta mucho este tema, me sorprendería que no se hubiera percatado de ella: Récord de media de puntos por GP: J. M. Fangio, 5,44.

Michael Schumacher estaba por debajo de esta media, pero con tantas victorias esta temporada tenía que suceder algo; en San Marino igualó el récord, en España lo superó, en Mónaco lo volvió a perder y en Europa lo recuperó de nuevo. Después del GP de Alemania tenía una media de 5,57 puntos.

Diego Sánchez Medel, Logroño
lobo87dsm@hotmail.com

Las meigas de Trulli

¿Qué es lo que le pasa a Trulli? No comprendo su bajón de rendimiento, y menos aún este año. Puede que la mala suerte que hasta hace poco perseguía a Fernando ahora se haya hecho 'amiga' de Jarno, o puede que la suerte no tenga nada que ver y el problema sea decirle a un piloto que a falta de seis carreras ya tiene sustituto para la próxima temporada.

En mi opinión, se debería prohibir la firma de contratos mientras los pilotos se estén jugando el campeonato (de pilotos y escuderías) ¿Creéis que un piloto que sabe que ya no se cuenta con él rinde al 100%? ¿Creéis que un equipo apoyará al 100% a un piloto que pronto se marchará a otro equipo?

Sea lo que sea espero que Trulli arrime el hombro y Renault consiga la segunda posición en el campeonato de constructores, algo más que suficiente para este año ferrarista de cabo a rabo (por desgracia), pero cuidado, Fernando acecha…

Oscar Guzmán Heras, Valladolid
oguzmanheras@hotmail.com

Schumi, no te retires

Soy un chico de 14 años y me gusta mucho la F1. También me gustan mucho Ferrari y Schumacher, que este año está demostrando que es y seguirá siendo el mejor hasta que se retire, que espero que no sea pronto.

Javier Marcote Sánchez, La Coruña
kote1990_4@hotmail.com



Qué lejos parece ese día en Mónaco…

KARL GRANT; MICHAEL COOPER/LAT; PATRICK GOSLING

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



Meisterwerke

En **Fórmula 1** no ha habido una máquina **triunfal** como **Michael Schumacher.** Y sus **victorias** nunca han sido tantas, ni han pesado tanto sobre sus **rivales,** como en 2004, su **novena** temporada con el asimismo extraordinario equipo **Ferrari.** *F1 Racing* analiza a continuación todos los **triunfos** Ferrari/Schumi desde 1996 hasta Alemania 2004.



'LA CARRERA SE INICIA TRAS EL SAFETY CAR, Y SCHUMI ES LÍDER DESDE LA QUINTA VUELTA HASTA EL FINAL'

1996: Ferrari F310; 3º en el campeonato; 59 pt

1
CATALUNYA, España, 2/06/96

Tiempo Fuerte lluvia
Promedio carrera 153,785 km/h
Podio Alesi (Benetton-Renault) 2º, Villeneuve (Williams-Renault) 3º
Parrilla 3º
Carrera Salida pésima de Schumi. Noveno en la primera curva, sube a sexto al final de la primera vuelta. Michael adelanta luego a Irvine, Hill, Berger, Alesi y Villeneuve. En la vuelta 12 ya está en cabeza. Conserva la posición hasta el final, pese a efectuar dos pit stops (la mayoría va a una sola parada).
Ritmo Una de las carreras más impresionantes de Michael.
Táctica Dos paradas.
Suerte El Ferrari no es el mejor en seco, así que la lluvia ayuda.

2
SPA, Bélgica, 25/08/96

Tiempo Mojado y luego seco
Promedio carrera 208,442 km/h
Podio Villeneuve (Williams-Renault) 2º, Häkkinen (McLaren-Mercedes) 3º
Parrilla 3º
Carrera Schumi, segundo, para en boxes al salir el Safety Car tras el accidente de Verstappen en la vuelta 13. Villeneuve, líder, tarda una vuelta más en parar y pierde su posición. Michael tiene una lucha fantástica con Jacques hasta el final del GP.
Ritmo Schumi tiene a raya magistralmente a Villeneuve.
Táctica Un hábil pit stop al salir el Safety Car es la clave del GP.
Suerte La danza de la lluvia de Schumi da sus frutos.


Monza: gana sin ser el más rápido.

3
MONZA, Italia, 8/09/96

Tiempo Bueno
Promedio carrera 236,034 km/h
Podio Alesi (Benetton-Renault) 2º, Häkkinen (McLaren-Mercedes) 3º
Parrilla 3º
Carrera El Ferrari no es el más rápido, pero Schumi se hace con la victoria porque Hill y Villeneuve golpean las pilas de neumáticos que marcan las chicanes. Luego adelanta a Alesi en su pit stop.
Ritmo Los Williams superan al Ferrari, pero abandonan.
Táctica Se coloca primero (a expensas de Alesi) en boxes.
Suerte Michael también choca con una pila de neumáticos, pero suelta instintivamente el volante y el coche sigue de una pieza.

1997: Ferrari F310B; excluido del campeonato del mundo al considerarse que trató de sacar de la pista a propósito a su rival, Jacques Villeneuve, en Jerez; (78 pt)

4
MONTECARLO, Mónaco, 11/05/97

Tiempo Lluvia fuerte en la salida
Promedio carrera 104,264 km/h
Podio Barrichello (Stewart-Ford) 2º, Irvine (Ferrari) 3º
Parrilla 2º
Carrera Schumi sale disparado y lidera la carrera hasta la meta.
Ritmo Cruza la meta 50s por delante de Barrichello.
Táctica El coche de carrera con reglaje de seco; el muleto, intermedio. Michael elige bien justo antes del GP.
Suerte El tiempo, como Ferrari lo quería.

5
MONTREAL, Canadá, 15/06/97

Tiempo Bueno
Promedio carrera 184,404 km/h
Podio Alesi (Benetton-Renault) 2º, Fisichella (Jordan-Peugeot) 3º
Parrilla Pole
Carrera Schumacher sale primero y Villeneuve, su principal rival, se estrella contra el muro. Coulthard se sitúa líder gracias a una mejor estrategia, pero padece problemas de neumáticos y tiene que parar otra vez, en el momento del accidente de Panis, tras el que se detiene la carrera.
Ritmo Desde luego, Schumi no fue el más rápido de la jornada.
Táctica Michael iba a dos paradas; McLaren demostró que un pit stop era probablemente la estrategia ganadora.
Suerte Coulthard, a una parada, debería haber ganado.
El dato Michael iguala el total de 24 victorias de Fangio (incluidas las 19 que obtuvo con Benetton).


Magny-Cours: Schumi desafía el tiempo.

6
MAGNY-COURS, Francia, 29/06/97

Tiempo Nublado, lluvia al final
Promedio carrera 185,639 km/h
Podio Frentzen (Williams-Renault) 2º, Irvine (Ferrari) 3º
Parrilla Pole
Carrera Michael se pone líder en la salida y ya no pierde la cabeza.
Ritmo Suficiente para tomar el mando y no meterse en apuros.
Táctica Schumi sigue con slicks cuando cae la lluvia.
Suerte Pasa por un momento peliagudo al salirse en Estoril, pero logra volver a la pista
El dato Iguala las 25 victorias de Jim Clark y Niki Lauda.

7
SPA, Bélgica, 24/08/97

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

8
SUZUKA, Japón, 12/10/97

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

FOTO GRANDE: DARREN HEATH; RECUADROS: DARREN HEATH; ARCHIVO LAT; EN LA OTRA PÁGINA: STEVEN TEE/LAT



11
MAGNY-COURS, Francia, 28/06/98
Tiempo Bueno
Promedio carrera 190,963 km/h
Podio Irvine (Ferrari) 2º, Häkkinen (McLaren-Mercedes) 3º
Parrilla 2º
Carrera Los dos Ferrari se colocan en cabeza tras la segunda salida, por delante de los McLaren. Schumacher se escapa y un obediente Irvine ralentiza a sus rivales. Schumi gana.
Ritmo Líder de punta a punta.
Táctica Irvine hace de tapón a Coulthard y Häkkinen; impecable labor de equipo.
Suerte Ninguna.

'LOS FERRARI SE COLOCAN EN CABEZA TRAS LA SEGUNDA SALIDA Y LA MANTIENEN HASTA EL FINAL'

1998: Ferrari F300; 2º en el campeonato; 86 pt

9
BUENOS AIRES, Argentina, 12/04/98
Tiempo Frío, lluvia al final
Promedio carrera 169,304 km/h
Podio Häkkinen (McLaren-Mercedes) 2º, Irvine (Ferrari) 3º
Parrilla 2º
Carrera Michael es tercero en la primera curva. El Ferrari es más ligero que los McLaren y adelanta a Häkkinen y luego, golpeándole ligeramente, a Coulthard. Sigue en cabeza tras su segundo pit stop y gana la carrera.
Ritmo Schumi tiene que apretar de lo lindo por su táctica de dos paradas.
Táctica Dos pit stops (o sea, un coche más ligero) es el único modo de derrotar a los impresionantes McLaren calzados por Bridgestone.
Suerte Michael no se resiente después de tocar a DC, y además salva una salida de pista cuando llueve a siete vueltas del final.


Argentina: dos paradas burlan a McLaren.

10
MONTREAL, Canadá, 7/06/98
Tiempo Nublado
Promedio carrera 181,296 km/h
Podio Fisichella (Benetton-Playlife) 2º, Irvine (Ferrari) 3º
Parrilla 3º
Carrera Coulthard abandona cuando va primero. Schumacher hereda el liderato y luego efectúa un pit stop. Fisichella, que va a una sola parada, toma la cabeza. Schumi se gana un stop-go de 10s por echar a Frentzen fuera de la pista al salir del pit lane. Por tanto, Michael tiene que correr aún más antes de su segundo pit stop para salir por delante de Fisi, que no logra aprovechar en lo posible su ventaja. Michael lo hace y gana. Gran demostración.
Ritmo Un relevo asombroso antes de su segundo pit stop.
Táctica Puede que una parada fuera la mejor estrategia.
Suerte Problemas para Häkkinen en la salida; abandono del líder Coulthard.

12
SILVERSTONE, Gran Bretaña, 12/07/98
Tiempo Seco, luego lluvia fuerte
Promedio carrera 172,541 km/h
Podio Häkkinen (McLaren-Mercedes) 2º, Irvine (Ferrari) 3º
Parrilla 2º
Carrera Michael se acerca a Häkkinen cuando sale el Safety Car. Luego, Mika se sale y Schumi le pasa. Cruza la meta por el pit lane mientras cumple un stop-go (mal notificado) por doblar a Wurz bajo banderas amarillas fijas. ¿Su victoria más descarada?
Ritmo Bonita lucha con Häkkinen bajo la lluvia.
Táctica ¡Menuda estrategia: Schumi gana en boxes!
Suerte El Safety Car le ayuda a enjugar la gran ventaja de Mika.
Balance Michael alcanza el total de 31 triunfos de Mansell.


Silverstone: Schumacher gana parado.

13
HUNGARORING, Hungría, 16/08/98
Tiempo Bueno
Promedio carrera 174,062 km/h
Podio Coulthard (McLaren-Mercedes) 2º, Villeneuve (Williams-Mecachrome) 3º
Parrilla 3º
Carrera Los McLaren están en cabeza y son mucho más veloces que los Ferrari. Así que la Scuderia decide arriesgar y cambiar su estrategia de dos paradas, como los McLaren, a tres paradas. Schumi se coloca líder tras su segundo pit stop y ya sólo le resta llevar su ventaja sobre Häkkinen a 22s antes de su último pit stop. Lo consigue y la victoria es suya.
Ritmo Ritmo de calificación antes del tercer pit stop. Muy, pero que muy impresionante.
Táctica Brawn transforma el interrogante de dos paradas en una victoria a tres pit stops.
Suerte Mika sufre un problema en su coche, y McLaren tarda en autorizar que David le adelante.


Monza: los McLaren salen derrotados.

14
MONZA, Italia, 13/09/98
Tiempo Bueno
Promedio carrera 237,591 km/h
Podio Irvine (Ferrari) 2º, Ralf Schumacher (Jordan-Mugen Honda) 3º
Parrilla Pole
Carrera Schumacher sale mal y es cuarto en la primera curva. Rápidamente pasa a su compañero Irvine, pero Coulthard se escapa en cabeza, hasta que rompe el motor en la vuelta 17. Häkkinen levanta el pie al ver la humareda; Schumi pasa y gana.
Ritmo Mala salida, pero la compensa con un buen ritmo.
Táctica La habitual rutina de un pit stop en Monza.
Suerte Bueno, Coulthard rompió cuando iba primero...

1999: Ferrari F399; 5º en el campeonato; 44 pt

15
IMOLA, San Marino, 2/05/99
Tiempo Bueno
Promedio carrera 195,481 km/h
Podio Coulthard (McLaren-Mercedes) 2º, Barrichello (Stewart-Ford) 3º
Parrilla 3º
Carrera Los McLaren salen en primera línea, pero Häkkinen golpea el muro en la vuelta 17, dejando a Coulthard solo en cabeza. Dos repostajes y algunas vueltas a cuchillo cuando hace falta por parte de Schumi le aseguran la victoria cuando sale del segundo pit stop por delante de Coulthard.
Ritmo Probablemente, los



En Mónaco 99, Michael empieza a doblar rezagados en la vuelta 9; sólo cuatro pilotos acaban en la vuelta del líder, incluido su compañero Irvine.

McLaren eran más veloces.
Táctica Dos paradas perfectas en el momento justo.
Suerte Mika se estrella cuando iba primero.



Imola: la estrategia vuelve a ser ganadora.

16
MONTECARLO, Mónaco, 16/05/99
Tiempo Bueno
Promedio carrera 143,864 km/h
Podio Irvine (Ferrari) 2º, Häkkinen (McLaren-Mercedes) 3º
Parrilla 2º
Carrera Schumacher llega primero a la primera curva. Después de eso, sigue en cabeza durante toda la carrera.
Ritmo Michael es el mejor en Mónaco. ¡Dobla a Badoer tras apenas nueve vueltas!
Táctica La estrategia normal de una parada; nada del otro mundo.
Suerte Coulthard rompe el motor; problemas de suspensión para Mika.

2000: Ferrari F1-2000; campeón del mundo; 108 pt

17
MELBOURNE, Australia, 12/03/00
Tiempo Bueno
Promedio carrera 196,254 km/h
Podio Barrichello (Ferrari) 2º, Ralf Schumacher (Williams-BMW) 3º
Parrilla 3º
Carrera Los dos McLaren ruedan en cabeza desde que se apagan las luces. Pero Coulthard rompe el motor tras 11 vueltas. Y lo mismo le ocurre a Häkkinen siete giros después.
Ritmo Sin los McLaren, nadie amenaza a Schumacher.
Táctica Nada especial.
Suerte Los McLaren no eran fiables... pero eran líderes.



Brasil: Schumi gana con un coche tocado.

18
INTERLAGOS, Brasil, 26/03/00
Tiempo Bueno
Promedio carrera 200,403 km/h
Podio Fisichella (Benetton-Playlife) 2º, Frentzen (Jordan-Mugen Honda) 3º
Parrilla 3º
Carrera Gana un puesto en la salida y otro en la vuelta dos, al pasar a Häkkinen (que abandona tras 30 giros). Schumi pone rumbo a otra victoria, pese a disminuir mucho la marcha hacia el final por problemas de motor.
Ritmo Véase arriba y abajo.
Táctica Desde el muro le indican cómo pilotar (más lento o rápido) durante las últimas vueltas, por problemas de presión de aceite.
Suerte Su motor podría haber cedido en cualquier momento.

19
IMOLA, San Marino, 9/04/00
Tiempo Cubierto
Promedio carrera 200,043 km/h
Podio Häkkinen (McLaren-Mercedes) 2º, Coulthard (McLaren-Mercedes) 3º
Parrilla 2º
Carrera Häkkinen está en cabeza tras la salida y el primer pit stop, que resulta pésimo para Michael. Schumi pospone su segunda parada todo lo posible... y sale de boxes por delante de Häkkinen.
Ritmo Mika y Michael giran en otra órbita.
Táctica Retrasar el segundo pit stop le da ventaja.
Suerte Ninguna.

20
NÜRBURGRING, Europa, 21/05/00
Tiempo Cubierto, luego lluvia
Promedio carrera 179,540 km/h
Podio Häkkinen (McLaren-Mercedes) 2º, Coulthard (McLaren-Mercedes) 3º
Parrilla 2º
Carrera Häkkinen y Schumacher, en cabeza en la primera curva. El alemán pasa al finlandés cuando empieza a llover en la vuelta 10. Häkkinen recupera el liderato en la 36, mientras Schumi está en boxes –ayudado por el ingeniero Luca Baldisserri– y él sigue en pista, aumentando su ventaja... pero no logra mantenerla tras su segunda parada.
Ritmo Realmente majestuoso en mojado, como siempre.
Táctica Häkkinen acertó manteniéndose en pista.
Suerte Si los mecánicos de McLaren hubiesen sido un par de segundos más veloces... ▶



Europa: en el podio con Luca Baldisserri.

FOTO GRANDE: DARREN HEATH. RECUADROS: DARREN HEATH. ARCHIVO LAT. EN LA OTRA PÁGINA: ARCHIVO LAT



EE UU 2000: Michael tiene una astuta actuación en el primer GP en Indy y una vez más interpreta el tiempo a la perfección, además de adelantar a Coulthard.

21
MONTREAL, Canadá, 18/06/00

Tiempo Cubierto, luego lluvia
Promedio carrera 180,849 km/h
Podio Barrichello (Ferrari) 2º, Fisichella (Benetton-Playlife) 3º
Parrilla Pole
Carrera Schumi toma el mando de entrada. Barrichello no constituye amenaza alguna, y gana la carrera pese a un problema mecánico durante las últimas vueltas.
Ritmo Todo bajo control, incluso hacia el final.
Táctica Barrichello cubre a su jefe de filas al final de la carrera.
Suerte A Coulthard, segundo en parrilla, le cae un stop-go.



Monza: iguala las 41 victorias de Senna.

22
MONZA, Italia, 10/09/00

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

23
INDIANÁPOLIS, EE UU, 24/09/00

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

24
SUZUKA, Japón, 8/10/00

Tiempo Frío, lluvia al final
Promedio carrera 207,316 km/h
Podio Häkkinen (McLaren-Mercedes) 2º, Coulthard (McLaren-Mercedes) 3º
Parrilla Pole
Carrera Häkkinen se sitúa primero en la salida y mantiene la posición tras los primeros pit stops. Luego llueve y Schumi enjuga la diferencia. Michael sale primero de boxes tras su segundo pit stop.
Ritmo El mejor en mojado.
Táctica Gran maniobra en boxes.
Suerte ¿Lo habría logrado sin la lluvia?
El dato Michael vence su tercer título de pilotos, y Ferrari el primero desde 1979.



Japón: Schumi recoge el testigo de Mika.

25
SEPANG, Malasia, 22/10/00

Tiempo Bueno
Promedio carrera 194,199 km/h
Podio Coulthard (McLaren-Mercedes) 2º, Barrichello (Ferrari) 3º
Parrilla Pole
Carrera Häkkinen se salta la salida y recibe un stop-go. Schumi retrasa mucho el repostaje y sale de boxes delante de Coulthard. Se acabó.
Ritmo Bonita lucha hacia el final: Coulthard acaba a sólo 0,7s.
Táctica Un relevo largo permite a Schumi adelantar a DC en boxes.
Suerte La amenaza de Häkkinen fue eliminada en la salida.

2001: Ferrari F2001; campeón del mundo; 123 pt

26
MELBOURNE, Australia, 4/03/01

Tiempo Bueno
Promedio carrera 187,464 km/h
Podio Coulthard (McLaren-Mercedes) 2º, Barrichello (Ferrari) 3º
Parrilla Pole
Carrera Schumi empieza 2001 donde lo dejó en 2000, ganando de punta a punta. Genial.
Ritmo Simplemente, el más rápido de la jornada, de lejos.
Táctica Estrategia de carrera bastante estándar.
Suerte Ninguna.

27
SEPANG, Malasia, 18/03/01

Tiempo Seco, luego lluvia fuerte
Promedio carrera 170,030 km/h
Podio Barrichello (Ferrari) 2º, Coulthard (McLaren-Mercedes) 3º
Parrilla Pole
Carrera Schumi rueda último tras el chaparrón por un

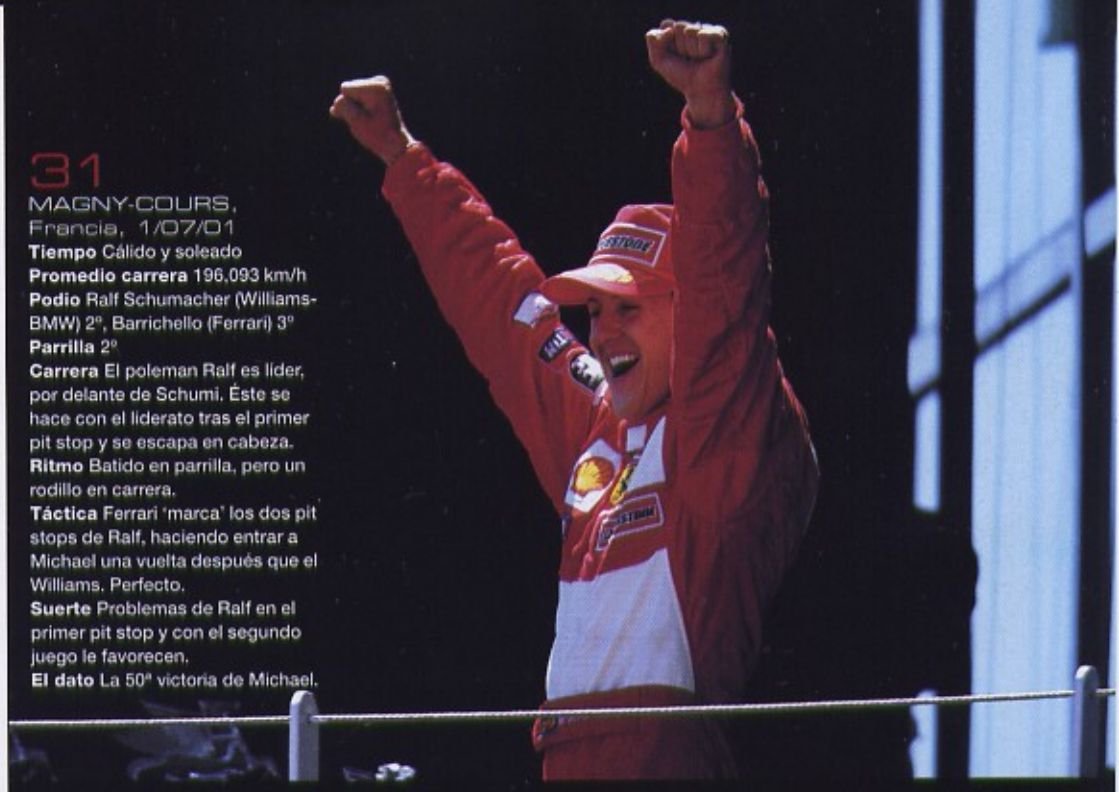
problema en boxes, pero consigue no ser doblado por el Safety Car. Luego los adelanta a todos en mojado.
Ritmo Devastador, dadas las condiciones; algunos hablaban de un 'realce' de tracción...
Táctica ¿Intermedios bajo esta tormenta? ¡Valiente decisión!
Suerte Vuelve a la pista justo delante del Safety Car y no pierde la vuelta del líder.

28
CATALUNYA, España, 29/04/01
Tiempo Bueno
Promedio carrera 202,507 km/h
Podio Montoya (Williams-BMW) 2º, Villeneuve (BAR-Honda) 3º
Parrilla Pole
Carrera Michael rueda en cabeza, pero nota vibraciones extrañas y opta por levantar. Mika le pasa tras su segundo pit stop. Schumi gira cuatro segundos por vuelta más lento, pero Mika rompe el embrague en la última vuelta, regalándole el triunfo.
Ritmo Las vibraciones, procedentes de los neumáticos, impidieron a Schumi luchar.
Táctica Dos paradas es la estrategia adecuada en el día del retorno del control de tracción.
Suerte Gana gracias al abandono de Mika, a cinco curvas de la meta.

29
MONTECARLO, Mónaco, 27/05/01
Tiempo Cálido y soleado
Promedio carrera 146,881 km/h
Podio Barrichello (Ferrari) 2º, Irvine (Jaguar-Cosworth) 3º
Parrilla 2º
Carrera El poleman Coulthard no arranca en la preparrilla y sale último; Häkkinen empieza a sufrir problemas en la vuelta 13, cuando presionaba a Schumi. A partir de aquí, carrera sin complicaciones para Ferrari.
Ritmo Coulthard le birla una pole vital; el domingo, con los McLaren noqueados, Schumi no necesita exprimirse a fondo.
Táctica Sin McLarens, el único pitstop es de rigor.
Suerte Habría costado lo suyo batir a este Coulthard y resistir a este Häkkinen...

30
NÜRBURGRING, Europa, 24/06/01
Tiempo Cálido y soleado
Promedio carrera 204,154 km/h
Podio Montoya (Williams-BMW) 2º, Coulthard (McLaren-Mercedes) 3º
Parrilla Pole
Carrera En la salida, desplaza a su hermano Ralf contra el muro; éste levanta y Michael es líder.

31
MAGNY-COURS, Francia, 1/07/01
Tiempo Cálido y soleado
Promedio carrera 196,093 km/h
Podio Ralf Schumacher (Williams-BMW) 2º, Barrichello (Ferrari) 3º
Parrilla 2º
Carrera El poleman Ralf es líder, por delante de Schumi. Éste se hace con el liderato tras el primer pit stop y se escapa en cabeza.
Ritmo Batido en parrilla, pero un rodillo en carrera.
Táctica Ferrari 'marca' los dos pit stops de Ralf, haciendo entrar a Michael una vuelta después que el Williams. Perfecto.
Suerte Problemas de Ralf en el primer pit stop y con el segundo juego le favorecen.
El dato La 50ª victoria de Michael.



'UN PROBLEMA DE SU HERMANO RALF EN SU PRIMER PIT STOP FAVORECE LA 50ª VICTORIA DE SCHUMI EN F1'

Entran al alimón a repostar y a Ralf le cae un stop-go por cruzar la raya blanca al salir del pit lane. Se acabó.
Ritmo Pole autoritaria; en carrera corre lo justo en cada fase.
Táctica Ferrari plantea sus dos pit stops sobre los de Williams.
Suerte Michael 'pierde' el muleto en el proceso de formación de parrilla. A Ralf le cortan las alas, sí, pero Schumi ya le sacaba 6s.



Hungría: una botella de espumoso más.

32
HUNGARORING, Hungría, 19/08/01
Tiempo Cálido
Promedio carrera 180,348 km/h
Podio Barrichello (Ferrari) 2º, Coulthard (McLaren-Mercedes) 3º
Parrilla Pole
Carrera Detrás de Michael, Rubens hace de tapón al resto. Michael pierde el liderato en los pit stops, pero la victoria nunca está en duda.
Ritmo Toma las de Villadiego.
Táctica Dos paradas
Suerte Si DC se hubiera colocado segundo en la salida, podría haber presionado más.

33
SPA, Bélgica, 2/09/01
Tiempo Cubierto
Promedio carrera 221,050 km/h
Podio Coulthard (McLaren-Mercedes) 2º, Fisichella (Benetton-Renault) 3º
Parrilla 3º
Carrera El poleman Montoya cala en la vuelta de formación. Ralf por delante de Michael, pero la carrera se para tras cuatro vueltas por un accidente entre Irvine y Burti. El coche de Ralf está aún sobre el gato en la nueva salida, dando vía libre a Michael.
Ritmo Marca la vuelta rápida, pero no ha de esforzarse.
Táctica Dos paradas.
Suerte Un catálogo de errores de Williams.
El dato Con 52 victorias, supera el récord de 51 de Alain Prost.

34
SUZUKA, Japón, 14/10/01
Tiempo Nublado, seco
Promedio carrera 212,664 km/h
Podio Montoya (Williams-BMW) 2º, Coulthard (McLaren-Mercedes) 3º
Parrilla Pole
Carrera Lección de Michael. Un nuevo Bridgestone de seco le ayuda a escaparse de sus rivales a placer. Pero por detrás hay muchos adelantamientos, en el que es el último GP de Mika Häkkinen... de momento.
Ritmo Impresionante tanto en calificación como en carrera.
Táctica Dos paradas.
Suerte Ninguna.


Suzuka: Schumacher gana a placer.

2002: Ferrari F2001/F2002; campeón del mundo; 144 pt

35
MELBOURNE, Australia, 3/03/02
Tiempo Nublado
Promedio carrera 193,011 km/h
Podio Montoya (Williams-BMW) 2º, Räikkönen (McLaren-Mercedes) 3º
Parrilla 2º
Carrera Ralf y Barrichello chocan en la primera curva, y sale el Safety Car. Michael se hace con el liderato cuando Coulthard sale largo por problemas de cambio. Luego lucha con Montoya, pero bajo el banderazo le saca 18s.
Ritmo Lleva el Ferrari del año pasado, pero sigue siendo la combinación piloto/coche más rápida del pelotón.
Táctica Una parada.
Suerte El genio de Michael hace que parezca fácil. ▶

FOTO GRANDE: ARCHIVO LAT. RECUADROS: DARREN HEATH. EN LA OTRA PÁGINA: ARCHIVO LAT



43
HOCKENHEIM, Alemania, 28/07/02
Tiempo Cálido
Promedio carrera 209,262 km/h
Podio Montoya (Williams-BMW) 2º, Schumacher (Williams-BMW) 3º
Parrilla Pole
Carrera Tras sentenciar el título una semana antes, esta carrera prueba las ganas de ganar de Michael. Sin nada en juego aparentemente, domina el fin de semana en el primer GP en el remozado Hockenheim.
Ritmo Impresionante: pole, victoria y vuelta rápida.
Táctica Dos paradas.
Suerte ¿Quién necesita suerte cuando es tan bueno?

'MICHAEL, OTRA VEZ CAMPEÓN, DEMUESTRA SUS GANAS DE GANAR: POLE, VICTORIA Y VUELTA RÁPIDA'

36
INTERLAGOS, Brasil, 31/03/02
Tiempo Cálido
Promedio carrera 200,098 km/h
Podio Schumacher (Williams-BMW) 2º, Coulthard (McLaren-Mercedes) 3º
Parrilla 2º
Carrera Williams es la mayor amenaza. Michael se coloca líder en la salida, y Montoya le embiste en la curva 4, rompiendo el morro del FW24. Después del abandono de Barrichello (que va a tres paradas) en la vuelta 17, Michael ha de aguantar a Ralf hasta la meta.
Ritmo Victorioso debut para el nuevo F2002.
Táctica Una parada, pero consiguió que la mayoría de rivales creyera que iba a dos.
Suerte La insensatez de Montoya en la primera vuelta y un hermano respetuoso al final.

37
IMOLA, San Marino, 14/04/02
Tiempo Cálido
Promedio carrera 205,613 km/h
Podio Barrichello (Ferrari) 2º, Schumacher (Williams-BMW) 3º
Parrilla Pole
Carrera Su dominio en esta carrera es cautivador. Michael supera a su compañero Rubens por 17s y dobla a todos hasta el sexto (Coulthard). Una manera satisfactoria de convertirse en el piloto que más GP ha disputado con Ferrari (96).
Ritmo Impresionante, aunque no le presionaron de verdad.
Táctica Una parada.
Suerte Hace que el resto del pelotón parezcan aficionados.



Imola: el piloto con más GP en Ferrari.

38
CATALUNYA, España, 28/04/02
Tiempo Soleado y fresco
Promedio carrera 203,753 km/h
Podio Montoya (Williams-BMW) 2º, Coulthard (McLaren-Mercedes) 3º
Parrilla Pole
Carrera Michael corre sin rival después de que su compañero Barrichello no consiga arrancar por problemas de cambio (era segundo en la parrilla). Michael ni siquiera pierde el liderato cuando para a repostar.
Ritmo Soberbio; lo redondea marcando la vuelta rápida.
Táctica Una parada.
Suerte Con Rubens clavado en la parrilla, no hay presión.

39
A1-RING, Austria, 12/05/02
Tiempo Cálido
Promedio carrera 196,344 km/h
Podio Barrichello (Ferrari) 2º, Montoya (Williams-BMW) 3º
Parrilla 3º
Carrera Infame. Barrichello supera en calificación y carrera a Michael, pero con la meta a la vista Rubens cede una victoria polémica a Michael por 0,182s. Algo parecido a lo de Suzuka 97.
Ritmo Los Ferrari son los coches más rápidos, pero Rubens es el piloto más veloz.
Táctica Dos paradas.
Suerte Mejor preguntarle a Rubens.



Canadá: a una parada, pero rapidísimo.

40
MONTREAL, Canadá, 9/06/02
Tiempo Cálido
Promedio carrera 195,682 km/h
Podio Coulthard (McLaren-Mercedes) 2º, Barrichello (Ferrari) 3º
Parrilla 2º
Carrera En las primeras vueltas se mantiene cerca de Montoya, que va a dos paradas. Cuando Juan para en la vuelta 14 se ve estorbado por el tráfico, y Michael se escapa.
Ritmo Impresionante al principio con mucha carga de gasolina.
Táctica Una parada.
Suerte Vale, Montoya rompe el motor en la fase final, pero no había duda acerca del ganador.

41
SILVERSTONE, Gran Bretaña, 7/07/02
Tiempo Seco, mojado, seco
Promedio carrera 201,649 km/h
Podio Barrichello (Ferrari) 2º, Montoya (Williams-BMW) 3º
Parrilla 3º
Carrera Segundo detrás de Montoya en las primeras vueltas. Cuando empieza a llover en la vuelta 10 y todos paran, Michael pasa a JPM y se escapa con sus Bridgestone intermedios. Cuando la pista se seca, Michael ya está muy por delante.
Ritmo El más rápido en mojado.
Táctica Tres paradas.
Suerte La 60ª victoria está en el bote cuando empieza a llover.

42
MAGNY-COURS, Francia, 21/07/02
Tiempo Soleado
Promedio carrera 199,135 km/h
Podio Räikkönen (McLaren-Mercedes) 2º, Coulthard (McLaren-Mercedes) 3º
Parrilla 2º
Carrera Michael ve arruinada su carrera temporalmente por un drive-through (por cruzar la raya blanca a la salida del pit lane). A cuatro vueltas del final, el líder Räikkönen comete un error en Adelaida y regala a Michael su 61ª victoria y el quinto título.
Ritmo Montoya le desbanca en calificación, pero Michael tiene el coche más rápido en carrera.
Táctica Dos paradas (sin contar el drive-through).
Suerte En realidad ninguna: forzó el error de Räikkönen.

44
SPA, Bélgica, 1/09/02
Tiempo Cubierto
Promedio carrera 225,970 km/h
Podio Barrichello (Ferrari) 2º, Montoya (Williams-BMW) 3º
Parrilla Pole
Carrera Líder desde la pole, Michael se escapa. En la vuelta 27 le saca 27s a Barrichello, así que levanta el pie y cruza la meta con dos segundos de ventaja.
Ritmo Extraordinario; aprovecha al máximo su primera pole en Spa-Francorchamps.

ARCHIVO LAT, CLIVE ROSE/GETTY IMAGES. EN LA OTRA PÁGINA, FOTO SPANDE: ARCHIVO LAT, REDJACKORS: DARREN HEATH, ARCHIVO LAT

Táctica Dos paradas.
Suerte Condiciones de carrera sorprendentemente frías se adaptan mejor al compuesto Bridgestone blando de Michael que al duro de Rubens.

45
SUZUKA, Japón, 13/10/02
Tiempo Soleado
Promedio carrera 212,644 km/h
Podio Barrichello (Ferrari) 2º, Räikkönen (McLaren-Mercedes) 3º
Parrilla Pole
Carrera Michael deja clavados a sus rivales en la salida. Su única amenaza seria es Rubens, pero juega con su compañero como si fuera una muñeca de trapo.
Ritmo A pesar del ajustado final –0,432s– Michael manda. Sólo en la primera vuelta le saca 2,2s a Barrichello.
Táctica Dos paradas.
Suerte El hombre más rápido se hizo con la victoria.


Japón: Schumacher es el amo y señor.

2003: Ferrari F2002/F2003-GA; campeón del mundo; 93 pt

46
IMOLA, San Marino, 20/04/03
Tiempo Cubierto
Promedio carrera 207,894 km/h
Podio Räikkönen (McLaren-Mercedes) 2º, Barrichello (Ferrari) 3º
Parrilla Pole
Carrera Un fin de semana desesperado para los hermanos Schumacher. Su madre, Elisabeth, fallece la víspera de la prueba pero cumplen con sus obligaciones en pista. Una escaramuza temprana entre ambos queda en nada, y Michael se anota el primer triunfo del año.
Ritmo El Ferrari F2002 empieza a llevar muchas carreras a cuestas.
Táctica Tres paradas.
Suerte Ninguna.


Imola: Rubens abraza al afligido Schumi.

47
CATALUNYA, España, 4/05/03
Tiempo Soleado
Promedio carrera 196,619 km/h
Podio Alonso (Renault) 2º, Barrichello (Ferrari) 3º
Parrilla Pole
Carrera La primera carrera del F2003-GA cuesta trabajo. Barrichello se lo pone difícil a Michael en la salida (se tocan en Elf) y luego es Alonso quien le presiona. Pero Michael gana.
Ritmo Rapidísimo teniendo en cuenta los pocos tests del coche.
Táctica Tres paradas.
Suerte La fiabilidad del coche nuevo es perfecta.

48
A1-RING, Austria, 18/05/03
Tiempo Variable
Promedio carrera 213,003 km/h
Podio Räikkönen (McLaren-Mercedes) 2º, Barrichello (Ferrari) 3º
Parrilla Pole
Carrera Montoya va primero hasta que rompe el motor. Michael tiene sus propios problemas, cuando sufre un pequeño incendio en boxes. No se mueve del coche y sale ▶

En Austria 2003, Michael le ganó la frenada a Kimi en la segunda curva, casi al mismo tiempo que el líder Montoya rompía el motor.

tercero, segundo al abandonar Montoya. Luego adelanta a Räikkönen por el liderato.
Ritmo Superado por Williams y muy lento en la fase central de la carrera en mojado.
Táctica Dos paradas.
Suerte Siempre es el motor de otro el que se rompe, ¿verdad?

49
MONTREAL, Canadá, 15/06/03
Tiempo Soleado
Promedio carrera 200,777 km/h
Podio Schumacher (Williams-BMW) 2º, Montoya (Williams-BMW) 3º
Parrilla 3º
Carrera Una de las mejores de Michael, según Ross Brawn. Williams tiene la carrera en sus manos, pero se les escapa. Primero un trompo de Montoya, luego un pequeño error táctico con Ralf (le hacen parar muy pronto), ponen líder a Michael.
Ritmo Los cuatro primeros acaban en cuatro segundos, la tortuga por delante de las liebres.
Táctica Dos paradas.
Suerte Genialidad pura.


Canadá: doblega a los veloces Williams.


Monza: Brawn y MS, 50 victorias de rojo.

50
MONZA, Italia, 14/09/03
Tiempo Cálido
Promedio carrera 247,585 km/h
Podio Montoya (Williams-BMW) 2º, Barrichello (Ferrari) 3º
Parrilla Pole
Carrera La carrera más rápida de la historia, batiendo el récord de Peter Gethin en 1971. Montoya casi adelanta a Michael en la primera vuelta, pero éste se mantiene firme en la segunda chicane y gana.
Ritmo Doblegado Montoya, es el más rápido en el GP más veloz.
Táctica Dos paradas.
Suerte ¿Ha perdido Michelin los papeles por el politiqueo fuera de la pista de Ferrari?

51
INDIANÁPOLIS, EE UU, 28/09/03
Tiempo Seco/mojado
Promedio carrera 196,164 km/h
Podio Räikkönen (McLaren-Mercedes) 2º, Frentzen (Sauber-Petronas) 3º
Parrilla 7º
Carrera Pasa de séptimo a tercero en la salida, pero se va para atrás con la llovizna en la segunda vuelta. Pero con gomas de agua Michael se coloca en cabeza, y ahí se queda.
Ritmo Lento en pista resbaladiza, impresionante en mojado.
Táctica Dos paradas.
Suerte Le ayuda que Rubens embista a Montoya en la vuelta 3.

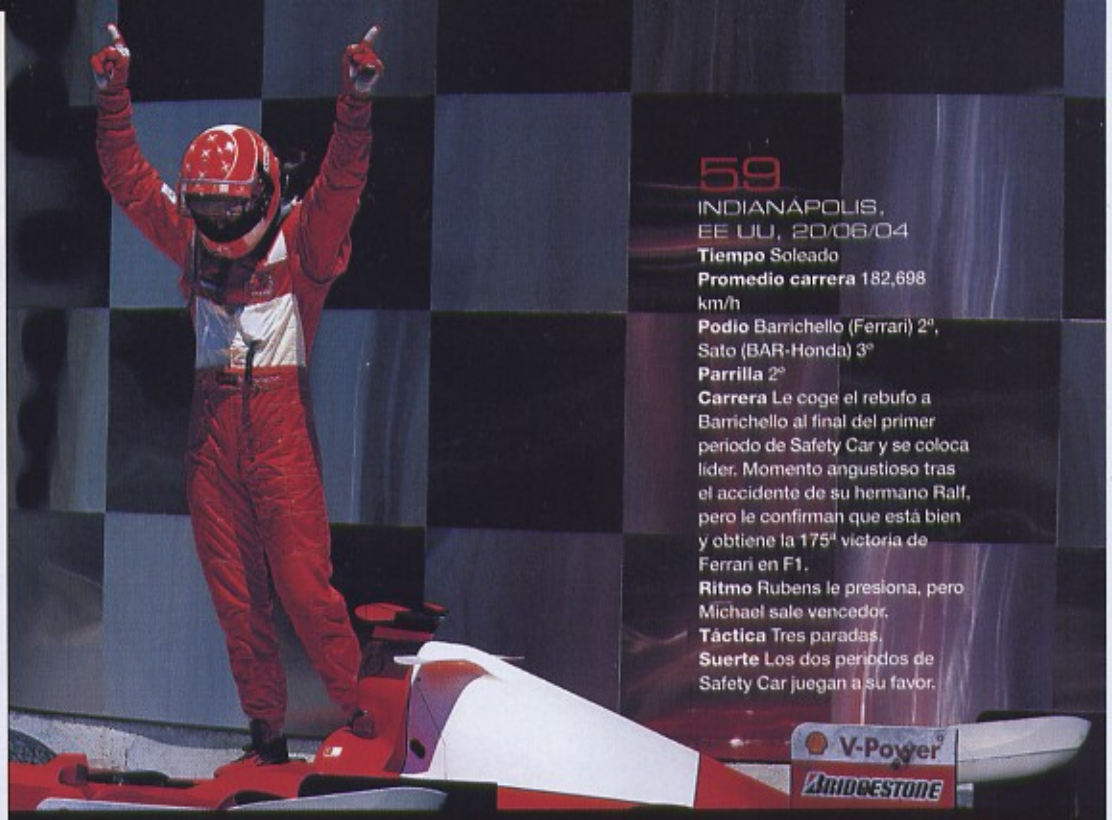
2004: Ferrari F2004; campeonato no finalizado (bueno, es un decir...)

52
MELBOURNE, Australia, 7/03/04
Tiempo Cubierto
Promedio carrera 219,010 km/h
Podio Barrichello (Ferrari) 2º, Alonso (Renault) 3º
Parrilla Pole
Carrera Ferrari machaca a sus rivales todo el fin de semana. La única preocupación de Michael es la diferencia con Rubens, pero no es una seria amenaza.
Ritmo En otra órbita.
Táctica Tres paradas.
Suerte Condiciones más frías el domingo le hacen el juego a Bridgestone.


Sepang: Webber arruina su P2 en parrilla.

53
SEPANG, Malasia, 21/03/04
Tiempo Húmedo
Promedio carrera 204,384 km/h
Podio Montoya (Williams-BMW) 2º, Button (BAR-Honda) 3º
Parrilla Pole
Pole Webber no sale bien desde la primera fila y deja vía libre a Michael hacia la primera curva, y el resto de la carrera. Montoya trata de mantener alerta a Michael, pero no es una auténtica amenaza.
Ritmo Condiciones más frías el domingo contribuyen a una mejor degradación de gomas.
Táctica Tres paradas.
Suerte Si hubiera arrancado bien, Webber podría haber sido un rival a tener en cuenta.

Ferrari causó conmoción entre sus rivales en Melbourne cuando el F2004 (abajo), en apariencia conservador, los machacó.



54
BAHREIN, Bahrein, 4/04/04
Tiempo Cubierto
Promedio carrera 208,976 km/h
Podio Barrichello (Ferrari) 2º, Button (BAR-Honda) 3º
Parrilla Pole
Carrera La línea de salida es lo más cerca que alguien –incluido Barrichello– está de Michael.
Ritmo Michael es el más rápido en aprender el nuevo circuito.
Táctica Tres paradas.
Suerte Los rivales de Ferrari lo dejan por imposible.

55
IMOLA, San Marino, 25/04/04
Tiempo Cálido
Promedio carrera 212,405 km/h
Podio Button (BAR-Honda) 2º, Montoya (Williams-BMW) 3º
Parrilla 2º
Carrera Michael –embajador oficial de San Marino– supera al poleman Button tras su primer pit stop y se escapa. En la primera vuelta mantiene enérgicamente a raya a Montoya.
Ritmo El Bridgestone es mejor en carrera que el Michelin, y más después de que llueva la noche antes de la carrera.
Táctica Tres paradas.
Suerte Ninguna.

56
CATALUNYA, España, 9/05/04
Tiempo Cálido
Promedio carrera 209,205 km/h
Podio Barrichello (Ferrari) 2º, Trulli (Renault) 3º
Parrilla Pole
Carrera Trulli le adelanta en la salida, pero Michael se coloca líder tras su primer pit stop. A partir de media distancia tiene que lidiar con un escape rajado, pero su ritmo apenas disminuye.
Ritmo La gran velocidad del F2004 sobresale.
Táctica Tres paradas.
Suerte Más presión si Montoya hubiera partido bien desde la primera fila.
El dato La 200ª presencia en GP de Michael, y su 75ª victoria.

57
NÜRBURGRING, Europa, 30/05/04
Tiempo Nublado
Promedio carrera 200,159 km/h
Podio Barrichello (Ferrari) 2º, Button (BAR-Honda) 3º
Parrilla Pole
Carrera Victoria fácil. Sato sale lento desde la primera fila y su escaramuza con Trulli en la primera vuelta deja la carrera prácticamente ganada.
Ritmo Victoria dominante en una pista que conoce bien.
Táctica Tres paradas.
Suerte La arrancada de Sato le facilitó las cosas al principio.


Nürburgring: pan comido para Michael.

58
MONTREAL, Canadá, 13/06/04
Tiempo Soleado
Promedio carrera 128.732km/h
Podio Barrichello (Ferrari) 2º, Button (BAR-Honda) 3º
Parrilla 6º
Carrera Otra soberbia victoria en Montreal desde una 'humilde' posición en parrilla. Con una estrategia distinta que la mayoría de sus rivales, Michael tiene una carrera consistente que le lleva al primer lugar. Se convierte en el primer piloto que gana la misma prueba siete veces.
Ritmo Barrichello marca la vuelta rápida, pero Michael cuida mejor sus frenos.
Táctica Dos paradas.
Suerte Sin el abandono de los dos Renault, la carrera habría estado más reñida.

59
INDIANÁPOLIS, EE UU, 20/06/04
Tiempo Soleado
Promedio carrera 182,698 km/h
Podio Barrichello (Ferrari) 2º, Sato (BAR-Honda) 3º
Parrilla 2º
Carrera Le coge el rebufo a Barrichello al final del primer periodo de Safety Car y se coloca líder. Momento angustioso tras el accidente de su hermano Ralf, pero le confirman que está bien y obtiene la 175ª victoria de Ferrari en F1.
Ritmo Rubens le presiona, pero Michael sale vencedor.
Táctica Tres paradas.
Suerte Los dos periodos de Safety Car juegan a su favor.

'DESPUÉS DE QUE LE CONFIRMEN QUE SU HERMANO RALF ESTÁ BIEN, MICHAEL OBTIENE LA 175ª VICTORIA DE FERRARI'

60
MAGNY-COURS, Francia, 4/07/04
Tiempo Cálido
Promedio carrera 205,035 km/h
Podio Alonso (Renault) 2º, Barrichello (Ferrari) 3º
Parrilla 2º
Carrera Michael prueba una táctica a cuatro paradas, mientras que Alonso va a tres. Aprieta de lo lindo al principio, y después de su segunda parada queda claro que Michael tiene el control.
Ritmo Impresionante capacidad para dar vueltas seguidas a ritmo de calificación cuando hace falta.
Táctica Cuatro paradas.
Suerte Podría haber sido distinto si algún rezagado hubiera hecho de tapón a Michael.

61
SILVERSTONE, Gran Bretaña, 11/07/04
Tiempo Cubierto
Promedio carrera 218,403 km/h
Podio Räikkönen (McLaren-Mercedes) 2º, Barrichello (Ferrari) 3º
Parrilla 4º
Carrera Räikkönen cruza la meta a sólo dos segundos del Ferrari, pero habrían sido unos 20s si no hubiera salido el Safety Car a falta de 20 vueltas. Michael va a dos paradas, otra magistral actuación estratégica de Schumi y Ross Brawn.
Ritmo Increíble velocidad inicial con mucha gasolina a bordo.
Táctica Dos paradas.
Suerte El uso del Safety Car en la última parte de la carrera casi echa por tierra sus planes.



Silverstone: una victoria bien preparada.

62
HOCKENHEIM, Alemania, 25/07/04
Tiempo Cálido
Promedio carrera 215,852 km/h
Podio Button (BAR-Honda) 2º, Alonso (Renault) 3º
Parrilla Pole
Carrera Otros pilotos tienen posibilidades, pero Michael destila seguridad. Tiene su coche bien reglado para el tramo que precede al principal punto de adelantamiento. Sólo le saca ocho segundos a Button, porque levanta para conservar el coche.
Ritmo No es el conjunto piloto/coche más rápido, pero sí el más consistente.
Táctica Tres paradas.
Suerte (1) Mala salida de Montoya desde la primera fila, (2) Button pierde 10 plazas en parrilla, (3) accidente de Kimi. ►

FOTO GRANDE: LORENZO BELLANCA/LAT. RECUADROS: DARREN HEATH. PICMEA/LAT. EN LA OTRA PÁGINA, FOTO GRANDE: DARREN HEATH. RECUADROS: DARREN HEATH, LORENZO BELLANCA/LAT

EL TOP 10

De todas estas victorias de Schumi en Ferrari (hasta Alemania 2004), ¿cuáles han sido las mejores? Nuestro jurado ha elegido el Top 10 de Michael, y miembros de Ferrari recuerdan las carreras.

JURADO F1 RACING
James Allen, 37 años, GB, comentarista TV; **Andrew Benson**, 34, GB, periodista; **Matt Bishop**, 41, GB, periodista; **Tom Clarkson**, 29, GB, periodista; **Mike Doodson**, 62, GB, periodista; **Mike Gascoyne**, 41, GB, ingeniero; **Maurice Hamilton**, 58, Irlanda del Norte, periodista; **Alan Henry**, 57, GB, periodista; **Steve Matchett**, 40, GB, periodista; **Sam Michael**, 33, Australia, ingeniero; **Tony Purnell**, 46, GB, directivo; **Anthony Rowlinson**, 34, GB, periodista; **Stéphane Samson**, 31, Francia, periodista; **Paul Stewart**, 38, GB, directivo; **John Surtees**, 70, GB, piloto; **Dom Taylor**, 25, GB, periodista; **Stewart Williams**, 40, GB, periodista; **Peter Windsor**, 51, GB, periodista

'CUANDO RUBENS PARÓ ANTES EN BOXES, NUNCA HABÍA VISTO A MICHAEL



10
MONTREAL, Canadá
7/06/98
Nigel Stepney
Responsable técnico de carrera
"Esta clásica mostró las cualidades de luchador de Michael. Tras la primera salida se sacó bandera roja y, en la resalida, otro accidente hizo salir el safety car. Hubo otros dos periodos de safety car, y durante el segundo Michael hizo un pit stop. Luego le cayó un stop-go de 10 segundos en la vuelta 38 por un incidente con Frentzen, así que perdió el liderato. Se reincorporó por detrás de su viejo enemigo Damon Hill, pero lo pasó y se colocó segundo. El líder, Fisichella, paró en la vuelta 44 y cedió la cabeza a Michael. Marcó una serie de vueltas rápidas para parar una vez más y salir por delante de Fisi, y así fue".

9
SILVERSTONE, Gran Bretaña, 12/07/98
Stefano Domenicali
Director deportivo
"Recuerdo que durante la carrera el estado del tiempo fue muy difícil y el safety car salió durante varias vueltas porque la pista estaba casi inundada. Michael recibió un stop-go de 10s por adelantar a Wurz bajo banderas amarillas, pero la nota de los comisarios no era clara y creímos que no habían comunicado correctamente la penalización. Dadas las circunstancias, hicimos parar a Michael para cumplir el stop-go en su última vuelta. Cruzó la meta por el pit lane. Michael ganó, pero la FIA dijo que a partir de ese día ya no sería posible anotarse una victoria estratégica en boxes".





8
SPA, Bélgica
24/08/97
Ross Brawn
Director técnico
"No conseguimos que el coche se comportara bien, y Michael partía tercero en parrilla. Creyó que la pista mojada se secaría, así que justo antes de que cerraran el pit lane optamos por el muleto con menos gasolina y neumáticos intermedios. La carrera empezó tras el safety car, luego Michael adelantó a Alesi y Villeneuve en la primera vuelta lanzada. Nuestra elección de gomas fue perfecta y entre los rivales reinaba el caos. Después de unas 10 vueltas Michael paró a montar ruedas de seco y salió con un liderato de 40s. Una arriesgada elección de coche y gomas, y 10 grandes vueltas de Michael, nos dieron la victoria".

7
SPA, Bélgica
25/08/96
Ignazio Lunetta
Responsable de I+D
"El día de carrera no empezó bien. Esperábamos que lloviera, pero lucía el sol. En la salida, Michael mantuvo el ritmo de los Williams, y cuando Hill tuvo problemas Michael se colocó líder. Pero Villeneuve, segundo, llegó a acercarse mucho a tres cuartos de carrera. Luego se fue para atrás de repente y Michael lideró hasta el final. Fue muy emotivo; estábamos de lo más contentos por conseguir una victoria inesperada con un coche técnicamente inferior y en un marco tan espectacular como las Ardenas. Michael estuvo magnífico. Nadie pudo con él".





6
SUZUKA, Japón
8/10/00
Jean Todt
Director general
"Habíamos perdido el título en la última carrera tres años seguidos, y no queríamos volver a dejar pasar el que era nuestro objetivo desde hacía 21 años. A un inicio de temporada excelente le siguió una mala racha, así que la tensión en Suzuka era insoportable; sabíamos que la batalla entre Michael y Mika sería cuestión de un par de décimas en el último pit stop, y mantuvimos a Michael informado de dónde estaba exactamente Häkkinen, que había parado antes que él. Recuerdo el gran alivio cuando volvió a la pista por delante de Mika, devolviendo el título a Maranello después de todos esos años".

5
MAGNY-COURS, Francia, 4/07/04
Luca Baldisserri
Ingeniero jefe de pista
"Una estrategia súper agresiva como ésta –cuatro paradas– sólo es posible si cuentas con un coche excepcional, un equipo que no cometa errores y, lo más importante de todo, un piloto que corra el riesgo de tirar totalmente al límite durante el 100% de la carrera, como si fuera la calificación. Las cuatro paradas eran una opción, pero no teníamos planes firmes de usarla. Pero al darnos cuenta de que de todos modos el segundo puesto estaba asegurado, decidimos intentarlo y acertamos. Otra primicia Schumi/Ferrari, y muy satisfactoria, además".





4
SEPANG, Malasia
18/03/01
Mattia Binotto
Responsable motores carrera
"Michael y Rubens partían en primera fila, pero al cabo de unas vueltas cayó un chaparrón y de repente vimos en los monitores que nuestros coches hacían aquaplaning y se salían de la pista. Para gran sorpresa nuestra, Rubens entró antes que Michael y hubo un momento de pánico. Michael tuvo que tener paciencia, pero nunca le había visto tan enfadado. Quedamos en mitad del pelotón en la pista mojada, con Michael detrás de Rubens. Pero en unas vueltas, pilotando de manera agresiva, Michael los pasó a todos. Su remontada nos alucinó tanto que hasta olvidamos analizar la telemetría".

3
MONTREAL, Canadá
15/06/03
Chris Dyer
Ingeniero de pista de Schumi
"Mucho antes del primer pit stop, nos dimos cuenta de que nuestro desgaste de frenos era muy elevado. Sabíamos que si no hacíamos nada nos quedaríamos sin frenos a mitad de carrera. Pasamos a Ralf en la primera parada y luego Michael empezó a adaptar su pilotaje para usar los frenos lo menos posible, pero sin dar posibilidad de adelantar a Ralf. Dos oportunas vueltas rápidas antes de la última parada aseguraron que siguiéramos por delante. Sólo a dos vueltas del final la telemetría mostró que lo lograríamos. ¡Qué alivio! Y qué gran victoria táctica".



PETER SPENCER/AFP, DARREN HEATH, ARCHIVO LAT, MICHAEL COOPER/GETTY IMAGES

TAN ENFADADO, PERO EN UNAS VUELTAS LOS PASÓ A TODOS' MATTIA BINOTTO



¿Alguna vez supo más dulce el champán? ¿Alguna vez consiguió Michael un triunfo más grande? Para nuestro jurado, Hungría 98 (abajo) fue el momento triunfal definitivo de Michael.



2
CIRCUIT DE CATALUNYA, España
2/06/96
Jean Todt
Director general
"La primera victoria de Michael con Ferrari dependió principalmente de su extraordinario talento. Sabíamos que no teníamos el mejor conjunto, pero la lluvia igualó las cosas por lo que se refiere al coche y los neumáticos, y luego permitió que Michael diera rienda suelta a su talento. Recuerdo que le pregunté cómo iban las cosas en el coche y dijo que lo único malo era el frío. Era realmente importante romper el hielo con esta primera victoria. La llegada de Michael a Ferrari ya había aumentado las expectativas de todo el mundo".

1
HUNGARORING, Hungría, 16/08/98
Ross Brawn
Director técnico
"Estaba claro que teníamos que hacer algo para colocarnos por delante de los McLaren. Ellos llevaban la ventaja y Häkkinen contaba con la protección de Coulthard, situado entre él y Michael. Teníamos un plan a tres paradas, ya que no teníamos nada que perder y el tercer puesto ya era prácticamente cosa segura. Después de que todos hubiéramos efectuado la segunda parada, Michael estaba en cabeza, pero teníamos que hacer una más que McLaren. Así que le dije a Michael que tenía 19 vueltas para forjar un liderato de 25 segundos. Se limitó a decir: 'Vale', y realizó un relevo tremendo, saliendo de boxes después de su tercera parada 5s por delante de Coulthard. Häkkinen tuvo problemas, pero no creo que eso importara. Michael corrió un relevo sensacional, con una comprensión total de lo que pasaba y lo que hacía falta".

“El éxito es para compartirlo”



Dicen que Jean Todt no quiere que le quieran. Que ni siquiera exige que le respeten. Lo que necesita, espetan, es que le obedezcan. Pero se equivocan. Podrán darle el apodo de Napoleón, pero el jefazo de Ferrari es un buenazo a quien no le va lo de la construcción de imperios.

Entrevista Matt Bishop



EN LA OTRA PÁGINA, FOTO GRANDE: CHARLES COATES/LAT; RECUADRO: DARREN HEATH; ESTA PÁGINA, RECUADRO SUPERIOR IZDO.: JEAN-FRANCOIS GALERON/WORLD RACING IMAGES; SUPERIOR DCHO.: ARCHIVO LAT; INFERIOR: CLIVE MASON/GETTY IMAGES



En la mesa de Jean Todt hay la tira de papeles (separados con esmero en seis montones), un par de agendas DIN-A4 (garabateadas por todas partes), un diminuto diario de bolsillo (idem) y unos cuantos bolígrafos (algunos más elegantes que otros); un imponente teléfono de escritorio y varios móviles parpadean inactivos. Ni rastro de un PC. Una botella de agua mineral está a mano. En las paredes de su despacho ya no hay decoración alguna; antes colgaba una fotografía enmarcada de cada victoria de Ferrari alcanzada bajo su tutela, pero ha tenido que renunciar a la idea; se estaba quedando sin espacio. Sobre un aparador de madera reposan un Ferrari F2003-GA a escala 1:8 y el fax.

La comunicación es importante para Jean Todt –lo dice él– y da la impresión de que también es un buen conversador. Escribe –mejor dicho, dicta– muchas cartas, pero no envía e-mails. Me ofrece agua en un vaso con el Cavallino Rampante grabado. "Bien", dice, con una leve mueca, "empecemos".

>El secreto del éxito

Todo es cuestión de trabajo de equipo

Matt Bishop: ¿Tiene una filosofía de gestión por sí?

Jean Todt: La verdad es que no. Lo importante es colocar las personas adecuadas en los lugares apropiados, y luego asegurarse de que puedan trabajar del modo correcto. Es sencillo, pero es mejor así. Verá, para que un velero navegue deprisa hay que contar con viento fuerte en una dirección. Lo mismo sucede con un equipo, o cualquier grupo de gente metido en una tarea. Y mi trabajo –mi filosofía de gestión, si lo prefiere– es proteger a mi gente de presiones externas y problemas políticos, de modo que siempre estén en situación óptima para rendir a tope.

MB: Pero, cuando reunió a Ross [Brawn, director técnico], Rory [Byrne, diseñador jefe], Nigel [Stepney, responsable técnico de carrera], etcétera, ¿tenía pensado…?

Hace un gesto con la mano. Quiere interrumpir, o quizá hacerme callar. Suspendo mi pregunta. Todavía no está cómodo. Tose, y vuelve a hacer un gesto con la mano, esta vez, me parece, para indicar que tiene algo que decir.

JT: Mire, su pregunta… las personas fantásticas que menciona, no tendrían éxito si no fuera por todas las demás. La F1 no son los 100m lisos. No se trata del individuo. Se trata de una sinergia de varios individuos. Muchos individuos. Y lo que me sorprende muy a menudo es que la gente parece querer analizar sólo lo que puede ver en la cúspide. Pero ése no es el modo correcto de analizar un equipo. No es, esto…, exacto. Hay que ahondar mucho más para entender cómo funciona un equipo.

No hemos empezado muy bien…

MB: Es lo que intento hacer. Por eso le pregunto acerca de su equipo y del modo en que lo dirige. Así, cuando llegó a Ferrari, hace 11 años, ¿decidió de inmediato analizar cómo había funcionado el equipo, de arriba abajo?

JT: Sí, desde luego. De pies a cabeza. Todavía lo hago. Me gusta trabajar a todos los niveles.

MB: ¿Todos los niveles? ¿Incluso ahora?

JT: Sí, en todas partes. Soy muy curioso [por fin una media sonrisa]. Siempre busco el pequeño problema que podría convertirse en un gran problema.

MB: ¿Le cuesta hacer eso sin cortar las alas a aquellos en quienes delega?

JT: No. Delego porque hay que delegar. No tengo ni el tiempo ni los conocimientos para hacerlo todo. Así que cuando digo que soy curioso, y que siempre busco el pequeño problema que podría convertirse en un gran problema, no significa que no delegue. Lo hago. De hecho, muchísimas veces durante un fin de semana de carrera me parece que podría haberme quedado en casa, porque mis chicos saben lo que tienen que hacer. Voy a las carreras por si se presenta alguna situación que tenga que controlar directamente.

MB: Pero así es como debería ser, ¿no? Si todos los departamentos y sistemas de su equipo funcionan a la perfección, entonces es que ha hecho su trabajo correctamente.

JT: Exacto [ahora sí: una amplia sonrisa]. De todos modos no me entrometería, porque respeto demasiado a mi gente como para fisgonear en su terreno.

>El inimitable Schumi

Amor a primera vista

MB: ¿Hasta qué punto el papel de Michael [Schumacher] es directivo y/o estratégico? ¿Cómo de involucrado está en esas facetas? ¿Más que el típico piloto de F1?

JT: Diría que nada en absoluto.

MB: ¿De veras? Porque hay quien dice que prácticamente dirige el equipo…

JT: Que digan lo que quieran; no me importa. No me malinterprete: la aportación de Michael es importante y poderosa. Y, además, su motivación es contagiosa. Una hora después de cada carrera, aunque hayamos ganado, nos reunimos todos en el motorhome y tenemos una discusión técnica de una hora y media. Y durante esa hora y media hablamos principalmente de lo que ha ido mal. Y Michael –y también Rubens– siempre dice: "Hemos de mejorar esto, hemos de mejorar aquello". Y eso me hace sentirme orgulloso.



Todt en Canadá en 2004 (izda.); Schumi y el equipo (arriba): amor a primera vista; Matt Bishop con Todt (izda., recuadro) en Maranello.

El nuevo jefe con sus pilotos Jean Alesi y Gerhard Berger en Magny-Cours 93 (izda.); Berger obtuvo la primera victoria de Todt en Ferrari en Alemania 94 (abajo).



MB: Pero Michael es más que eso, ¿verdad?; más que un piloto fabulosamente rápido que es muy bueno en las reuniones técnicas.

JT: Michael es un punto de referencia porque todo el mundo le escucha. Además, posee dotes naturales de liderazgo que no se encuentran en muchas personas. Es un personaje carismático. Escucha a la gente. Respeta a la gente. No tiene que alzar la voz para hacerse escuchar.

MB: Entonces, a pesar de que quienes dicen que dirige el equipo se equivocan, posee una autoridad natural, ¿correcto?

JT: Exacto. Creo que es algo con lo que nació, y, claro está, el camino que ha tomado su vida le ha permitido desarrollarlo. Pero si la gente piensa seriamente que Michael dirige a Rory, bueno, eso son gilipolleces.

No sé por qué, pero no me esperaba que Todt dijera palabrotas. Por su apariencia mientras suelta el taco, percibo que está enfadado. No mucho, y sólo por un momento, pero se le nota en los ojos.

MB: No creo que la gente insinúe que dirija a Rory o a alguien más por sí [¿por qué no paro de decir "por sí"? Serán los nervios]. Lo que me parece que cree la gente es que su influencia en el equipo cala mucho más hondo que la velocidad que hace aparecer desde dentro del cockpit.

JT: Bueno, eso es cierto. Como digo, es un líder natural, pero ya he hablado de eso. No obstante, ahora que lo dice, es verdad que con mucha frecuencia me sirvo de esas cualidades para ayudarme con algún tema que quiera resolver. Por ejemplo, a veces le llamo cuando trato con Bridgestone. Porque si ha estado probando neumáticos y le llamo, delante de los de Bridgestone, y le pido que hable por el altavoz acerca de lo que queremos de ellos, eso resulta muy poderoso. Viniendo de él, el mensaje ejercerá aún más presión sobre ellos para alcanzar lo que queremos. De modo que, sí, muy a menudo me sirvo así de Michael. Pero ¿Michael dirigiendo a los chicos? No. Sólo viene aquí a probar [en Fiorano, el circuito privado de Ferrari]. Y durante el invierno también viene aquí para ver a los chicos. ¿Por qué? Porque, esto…, les quiere, y ellos también le quieren.

Otra palabra extraña: "querer". No me esperaba un verbo tan íntimo. Pero, por otra parte, pese a que Ferrari es un gran equipo con un gran nombre, también es ▶

una familia. En el centro están Todt y Schumacher, que, a pesar de su diferencia de edad, son realmente íntimos. Vamos a explorar este terreno…

MB: Habla mucho con Michael, ¿verdad? Por teléfono y demás…

JT: Hablamos mucho por teléfono, sí, pero no siempre de F1. Muchas veces es: "¿Qué tal el fin de semana?"; "¿Qué hiciste ayer por la noche?"; "¿Cómo está tu mujer?"; cosas así. Porque, verá, puede afirmarse que durante los años hemos forjado una fantástica amistad.

¡Premio! Pero en vez de pedirle que encuentre palabras para describir la estima que le tiene –cosa que ya ha hecho muchas veces, y que de todas formas lograremos de pasada– vamos a sorprenderle con algo con lo que quizá no contaba.

MB: Ha hablado mucho de las dotes de liderazgo de Michael, y en muchos sentidos parece ser el piloto de F1 perfecto. Pero, en el curso de su amistad, ¿ha reparado en algún punto débil en particular?

JT: [Pausa] Creo que en el fondo, probablemente, es bastante frágil.

¡Caray! Eso tampoco me lo esperaba.

MB: ¿Frágil? ¿En qué sentido?

JT: Quiero decir que no es una persona fuerte.



Tal vez parezca fuerte, pero creo que lo hace para protegerse. En realidad es adorable. Y la verdad es que a veces reacciona de una forma muy emocional. Y en este oficio, cuantas menos emociones puedas tener, mejor.

MB: Su reputación es justo lo contrario…

JT: Sí, lo sé. A veces le miro, y pienso: "Si no te conociera, diría que pareces fuerte". Y, por supuesto, sus dotes naturales de liderazgo le impiden que se muestre tan frágil como pudiera sentirse en su fuero interno. Se lo aseguro: Michael necesita ser querido por las personas que quiere. Que le apoyen las personas en quienes confía. Y no quiere a mucha gente. Y confía en menos aún.

Vamos bien. Ahora está relajado. Veamos si podemos avanzar más por aquí…

MB: ¿Es ésa una de las razones por las que usted y él son tan íntimos? ¿Porque, a pesar de sus dotes de liderazgo y su brillantez en el coche, y su fama de ser cualquier cosa menos frágil, usted sabe muy bien que de hecho es una persona bastante débil? ¿Y por tanto que, a su vez, usted ha visto y comprendido que necesita que le quieran, que le apoyen, que le entiendan y le aprecien?

JT: [Pausa] Sí. Creo que tenemos mucho en común.

MB: ¿Usted mismo es así?

JT: [Otra pausa] Es probable.

MB: ¿Necesita que le quieran las personas que quiere?

JT: [Otra más] Sí.

Baja la mirada, carraspea y vuelve a levantar la vista. Va a decir algo, pero se lo piensa mejor y baja la cabeza de nuevo. Se puede oír el vuelo de una mosca. Mientras el clic de una cámara rompe el silencio, el jefe de Ferrari recobra la compostura. Lejos del alboroto de un fin de semana de carrera, este hombre lleva el corazón en la mano.

MB: Tal vez sea una pregunta delicada, pero allá va. ¿Cuánto éxito cree que habría tenido Ferrari de haber corrido todo este tiempo con [Eddie] Irvine y Barrichello juntos, sin Michael?

JT: No me importa, francamente. Pero, ya que lo pregunta, pues menos, seguro, porque Michael es el mejor. No sólo habríamos perdido la ventaja del brillante pilotaje de Michael, sino que otro equipo habría recibido el espaldarazo de que corriera para ellos. Desde luego, cuando Michael se unió a nosotros en 1996, nuestra situación mejoró. Pero todavía quedaban muchas cosas por solucionar, y muchos decían que no se quedaría. [Se rumoreó que su lealtad a Mercedes (con quienes corrió en resistencia) le llevaría con el tiempo a McLaren-Mercedes]. Pero no fue así. Y ahora nadie se atrevería a decir que Michael podría acabar su carrera en F1 en un sitio que no fuera Ferrari. Así, ¿por qué tendría que molestarme en pensar qué habría pasado sin Michael? Además, no creo que él fuera lo que es sin Ferrari.

Me echa una mirada que dice: "La F1 no son los 100m lisos. No se trata del individuo. Creía que había quedado claro".

>Después de Schumi

¿Y cuándo lo dejará, si se puede saber?

MB: Pero forzosamente llegará el día en que Michael quiera colgar el casco. Y todos ustedes –usted, Michael, Rubens, Ross, Rory, Paolo [Martinelli, director motorista], Gilles [Simon, diseñador jefe de motores], etcétera– tienen contrato hasta el final de 2006, creo. Bueno, sería lógico suponer que, según las situaciones particulares de esas personas clave, usted ya debe estar empezando o a negociar renovaciones o a pensar en sustitutos. ¿Dónde se encuentra en dicho proceso?

JT: Estoy haciendo ambas cosas. Además, hace poco que ha cambiado mi propia posición [ahora Todt es director gerente de todo Ferrari, de la sección de coches de calle además del equipo de F1]. Efectuar ese cambio no fue mi decisión, aunque podría haberme negado. Pero no lo hice. Asumir un papel más amplio me permitirá prepararme antes para el futuro, y dar a otra gente la oportunidad de asumir mayores



El director técnico Ross Brawn y el responsable técnico de carrera Nigel Stepney (arriba); Todt con Michael (arriba izda.): "un líder nato".

Vinculación afectiva instantánea: Schumi celebra su primera victoria en Ferrari con Todt (abajo), España 96; otra más (dcha.): Alemania 2004.



responsabilidades. Ese proceso ya ha empezado.

MB: ¿De qué manera?

JT: En cierto modo, 2007 no es precisamente mañana; por otra parte, está a la vuelta de la esquina. Se mire por donde se mire, quiero que Ferrari siga siendo exitoso y estable.

Está claro que no va revelar de qué manera. Trataré de que lo haga en un minuto, pero todavía no…

MB: Eso se dice pronto…

JT: Muy cierto. A menudo creo que lo que hemos logrado es un milagro. No somos grandes. No somos el equipo gigantesco que la gente cree. Somos una empresa pequeña en medio de una pequeña provincia italiana. Lo hacemos todo –fabricamos todo en nuestro coche, quiero decir– y tenemos mucho éxito. ¿Por qué? ¿Cómo? Creo que es una combinación de muchas cosas. Si se tiene en cuenta el tamaño de las empresas con las que competimos, la verdad es que creo que nuestros logros son increíbles. Y creo que todos nosotros merecemos que se nos reconozca el mérito. Pero quiero que eso continúe a largo plazo.

MB: ¿Qué va a hacer para que eso suceda?

JT: Será muy difícil conseguirlo. Las cosas suceden en ciclos, y constantemente tengo miedo de que este ciclo de éxito esté a punto de llegar a su fin. Y no soy el único. Creo que muchos aquí tenemos ese temor en común, a consecuencia de lo cual tratamos de dejar lo menos posible sin cubrir. Asimismo, intentamos no perder tiempo pensando en lo fantásticos que somos, porque, francamente, no creo que seamos fantásticos. Creo que estamos totalmente entregados, eso es todo.

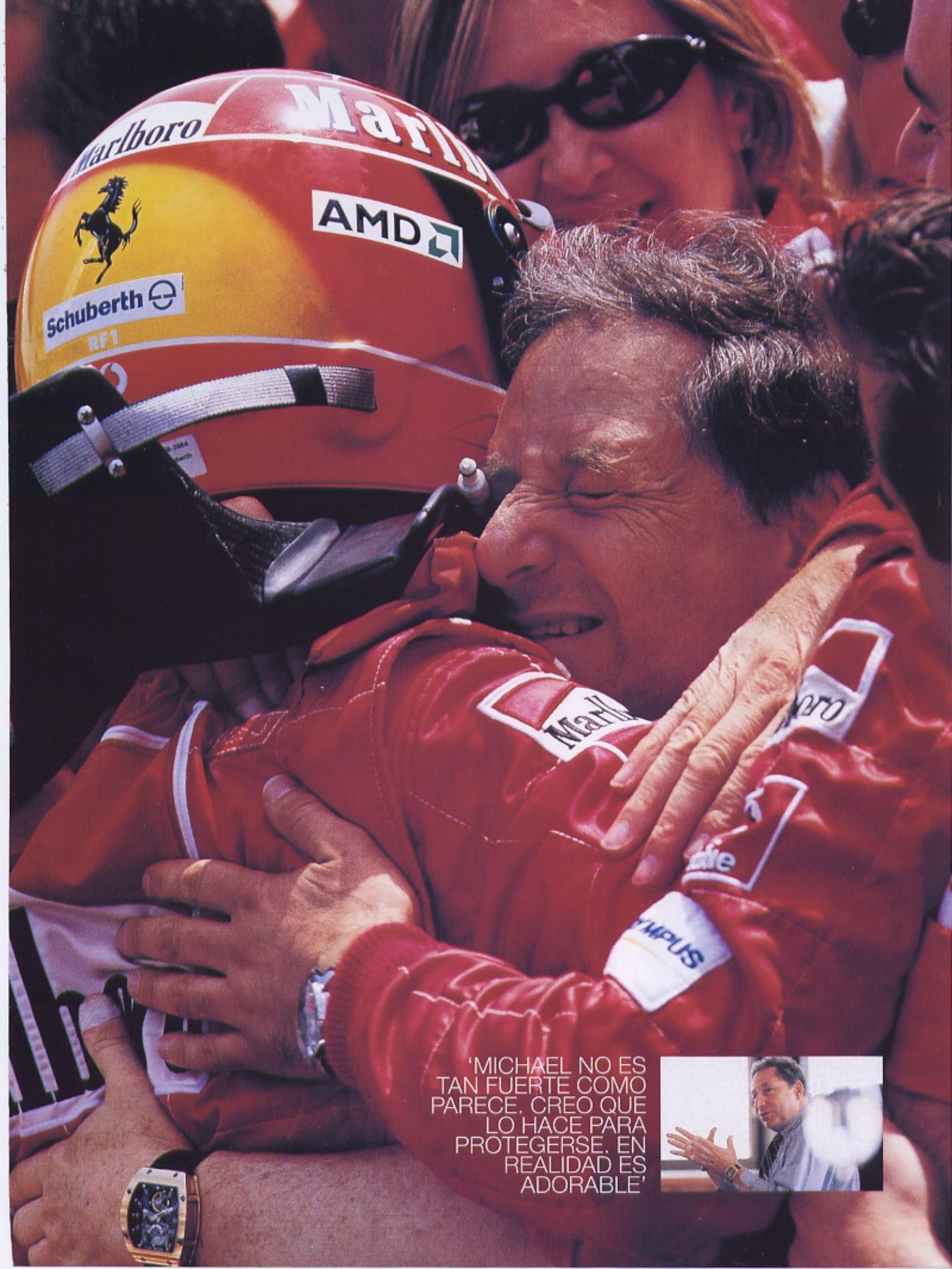
Una secretaria trae un par de bollos, mermelada y una taza de té. Todt empuña cuchillo y cuchara y come con apetito.

MB: Me gustaría hacerle concretar un poco más, si me lo permite. Ya debe saber quién va a quedarse y quién se irá después de 2006…

JT: Se equivoca. No lo sé. Pero una cosa está clara: si la mayoría de mi gente clave entrara en mi despacho y me pidiera que les ofreciera un contrato de por vida, o una prórroga de 10 años, prepararía un contrato enseguida. ¿Por qué? Por dos razones, relacionadas pero distintas: porque son buenos y porque se lo merecen. Es que, tomemos un tipo como Rory. Si me dijera que quería un nuevo contrato de 10 años por el que trabajara a tiempo parcial, incluso uno o dos días por semana, diría que sí. En el acto. ¿Por qué? ▶



EN LA OTRA PÁGINA, FOTO GRANDE: LORENZO BELLANCA/LAT; RECUADRO: DARREN HEATH; ESTA PÁGINA, RECUADRO SUPERIOR DCHO.: ARCHIVO LAT; CENTRAL E INFERIOR: STEVE ETHERINGTON/LAT



'MICHAEL NO ES TAN FUERTE COMO PARECE. CREO QUE LO HACE PARA PROTEGERSE. EN REALIDAD ES ADORABLE'



'¿CREE QUE SI UNO DE LOS DEMÁS EQUIPOS TUVIERA UN CIRCUITO DE PRUEBAS, ACEPTARÍA DEJAR DE USARLO?'



Porque lo vale. Lo vale no sólo por lo que hace por el equipo, sino también porque –¿cómo expresarlo?– vivimos en un mundo en que la gente tiene muy mala memoria. Y eso no me gusta. De modo que Rory, y Ross y bastantes más, algunos de los cuales usted ha mencionado y algunos no, merecen la recompensa del compromiso de la empresa hacia ellos. Es así de sencillo.

Trabajo de equipo, ¿entendido? Pero, aunque la mención de un supuesto contrato a tiempo parcial para Byrne es un dato interesante, sigo queriendo más detalles.

MB: Así pues, ¿está diciendo que eso es algo que le gustaría hacer –ofrecer a gente como Ross y Rory contratos de por vida o de 10 años– para mantener la continuidad y premiar su entrega?

JT: Haré todo lo que pueda, sí.

MB: Pero la mayor pregunta es Michael. ¿Espera que siga después de 2006?

JT: No sé cuándo se retirará Michael. Yo no lo sé y él no lo sabe. Podría ser dentro de cinco años. Podría ser en la próxima carrera. O en la siguiente.

MB: ¿De veras?

JT: Sí, pero, ¿sabe una cosa?, a Michael todavía le gustan muchísimo las carreras. La semana pasada me llamó y me dijo: "Esta tarde voy a hacer karting con mis hijos". Le encanta. Pilotar le encanta. De modo que, en mi opinión, mientras le parezca que es competitivo –y mientras le parezca que tiene un coche competitivo–, seguirá.

MB: ¿Y realmente no tiene usted ni la menor idea de cuándo podría dejar de parecérselo?

JT: Creo, con contrato o sin él, que un día Michael me dirá: "Dos carreras y se acabó". Y cuando lo haga no llamaré a mis abogados, por supuesto que no. Será su decisión. Pero, como digo, en este momento es muy feliz. Le encanta lo que hace. Le gusta la gente con la que lo hace. Pero sé que, algún día, por algo de poca importancia o por algo de mucha, decidirá que ya está bien.

MB: ¿Y cree que el accidente de Ralf [en Indianápolis, cuando su Williams golpeó el muro a 300 km/h] puede haberle planteado un interrogante? De hecho, ¿podría ser el accidente de Ralf ese algo importante que haga que Michael decida que ya está bien?

JT: Después del accidente de Ralf, Michael lo pasó mal, no cabe duda. Pero él sabe que la F1 es peligrosa. También sabe que la seguridad en F1 ha mejorado mucho. Y mientras pasaba al lado de su hermano [en el interior de su Williams-BMW siniestrado], le íbamos dando tanta información como podíamos. Estaba preocupado, sí, pero pudimos decirle que Ralf no había resultado herido de gravedad. De modo que creo que este año en Indy no estaba tan preocupado como inmediatamente después del 11-S. La verdad es que en ese momento se sintió fundamentalmente inseguro.

Michael abogó por no adelantar en las dos primeras curvas de Monza ese año, 2001. Las atrocidades en Nueva York unos días antes (junto con el accidente casi mortal de Alex Zanardi en una carrera de la CART) le afectaron tanto que quería evitar el menor riesgo de otra tragedia.

MB: Pero, inevitablemente, algún día se retirará. Y cuando lo haga, habrá que sustituirlo. Tanto usted como Ross han hablado en términos elogiosos de Kimi [Räikkönen]. ¿Le ve como sustituto potencial de Michael en Ferrari?

JT: Es imposible decirlo. Pero cuando llegue el momento, decidiré ir a por cierto chico, y tal vez sea Kimi. Por otra parte, tal vez no. El chico a por el que vaya quizá esté bajo contrato, claro, pero podría tratar de discutir ese contrato. Me gusta Kimi. Es rápido, tiene talento natural. No hace declaraciones disparatadas. No trata de darse relieve. Eso me gusta. Y en mi carrera en los rallies [como copiloto de 1966 a 1981, y como directivo, también en resistencia, de 1982 a 1993] tuve mucho contacto con pilotos finlandeses, así que los conozco muy bien. Me gusta el estilo de Kimi, pero de momento lo cierto es que sólo desde un punto de vista de espectador.

MB: ¿Está siguiendo en particular a algún otro? ¿Juan Pablo [Montoya], por ejemplo?

JT: No quiero repasar la lista que usted pueda haber preparado y decir sí, no o quizá a cada nombre. Pero si quiere que le diga a quién prefiero entre Montoya y Räikkönen, le diré que prefiero a Räikkönen. Montoya es un piloto muy talentoso, pero demasiado desenfrenado para mí, a veces sin necesidad. Pero, dicho esto, es valiente y rápido.

>¿Y los *garagistes*?

Ron "arrogante", Frank "con clase"

MB: Da la casualidad de que tanto Kimi como Juan Pablo estarán en McLaren el próximo año. Ron ha dicho a menudo que vencer a Ferrari le gusta más que ninguna otra cosa…



JT: Lo sé.

MB: Bien, lo que iba a preguntarle es: ¿cuál es su actitud con respecto a McLaren, y a Ron?

JT: Primero, los respeto enormemente, porque admiro lo que han logrado. Es un equipo muy sólido, y su entrega es muy fuerte. En cuanto a Ron, es un auténtico hombre de carreras. Dicho esto, creo que es demasiado arrogante, y sin necesidad. Creo que muy a menudo su criterio no es justo. Creo que debería respetar a Ferrari por lo que es y por lo que hace. ¿Por qué criticar a gente competente que simplemente hace un buen trabajo? Creo que usted sabe que puedo aguantar las críticas *[F1 Racing* ha criticado a Ferrari en el pasado], y no me molestan siempre que estén justificadas. Tampoco me molesta la competición. Entiendo el deseo de McLaren de competir con nosotros; es su trabajo. A ver, hace poco ficharon a nuestro aerodinamista jefe [Nicolas Tombazis], que llegó a Woking con todo lo que había estado haciendo durante los últimos cinco o seis años en Ferrari en la cabeza. Y no dije nada. No tenía nada que decir. Pero recuerdo que en su día se acusó [por parte de Dennis] a Ferrari de usar un control de tracción ilegal. Ridículo.

MB: No voy a preguntarle acerca de todos los demás jefes de equipo, pero me gustaría hacerlo acerca de Frank [Williams]. Lleva mucho tiempo en esto y ha logrado mucho. Siempre dice: "¡Quiero vencer a esos malditos coches rojos!". Respeta muchísimo a Ferrari y su herencia y a usted personalmente, Jean, pero quiere vencerles por encima de todo. ¿Cuál es su actitud con respecto a Williams, y al propio Frank?

JT: A veces me ha invitado a comer antes de los últimos Grandes Premios británicos. Y mientras mi helicóptero aterriza en su fábrica, hace que su gente ice una gran bandera de Ferrari en el exterior. Eso es tener clase. Y creo que lo que ha logrado, teniendo en cuenta su condición física, es fantástico. Merece un gran respeto, y he de reconocer que lo respeto muchísimo.

>¿Es justa la FIA con los rivales de Ferrari?

Y por encima de todo, ¿quieren Max y Bernie que ganen los coches rojos?

MB: Ha dicho que lo que se decía acerca de que Ferrari usaba un control de tracción ilegal era ridículo. ¿Supongo que también dirá que es ridículo que se acuse a la FIA de favorecer a Ferrari?

JT: Estoy seguro de que la FIA escucha más a Ferrari –o a gente de Ferrari– que a muchos equipos. Tengo una relación estupenda con Max [Mosley]. A lo mejor tiene usted una pregunta sobre este tema, no sé…

Es evidente que Todt lee* F1 Racing *y sabe que le hemos relacionado con un futuro papel dentro de la FIA. ▶

Con Flavio Briatore, de Renault (izda.), y Frank Williams (arriba): Todt está de acuerdo en que "la FIA escucha más a Ferrari que a otros muchos equipos".

Demasiado desenfrenado para Todt: Montoya trata de pasar a Schumi por fuera en Imola 2004 (izda.); tenso lenguaje corporal (abajo): Todt dice que Dennis es arrogante.



EN LA OTRA PÁGINA: LORENZO BELLANCA/LAT. ESTA PÁGINA: RECUADROS SUPERIORES: XPB DC. INFERIOR: DPPI

MB: Es posible.
JT: No siempre estoy de acuerdo con él, claro. Pero no cabe la menor duda de que está totalmente entregado. Y no lo hace por dinero [la presidencia de la FIA es un puesto no remunerado]. Tal vez quiera poder en un deporte que le encanta, pero eso es normal, ¿no? Todo el mundo hace algo por alguna razón. De modo que le respeto muchísimo; y, sí, escucha a la gente de Ferrari más que a alguna otra gente, pero eso es porque hemos forjado una relación con él basada en la cooperación en lugar del conflicto. Lo hemos hecho antes, y desde entonces. Por ejemplo, con Bridgestone. Cuando Bridgestone entró en F1 [en 1997], podríamos habernos unido a ellos, como hicieron otros, pero decidimos ser fieles a Goodyear. Pero cuando Goodyear se retiró, nos pasamos a Bridgestone, y, al involucrar a su gente en nuestras decisiones y nuestros programas, creamos una relación fantástica con ellos. Por ejemplo, nunca los criticamos en público. ¿De qué sirve darles el coñazo? Lo mismo pasa con la FIA.



Otra palabrota sorprendente, pero la lógica del argumento es convincente.
MB: Pasando de la FIA a la FOA [Formula One Administration, empresa propiedad de Ecclestone], muchos de los demás equipos critican el hecho de que Ferrari reciba una parte mayor de los ingresos televisivos y otros ingresos no especificados que los demás. ¿Cómo defiende eso?
JT: Ferrari es un mito, una leyenda, llámelo como quiera. Si Ferrari dejara la F1, sería muy malo para ésta. Y no es broma: a menudo hablo con Bernie al respecto. Bernie sabe que sin Ferrari no sería quien es, y la F1 no sería lo que es. Ferrari es el jugador clave en F1. Es sencillo: un actor de Hollywood cobrará más que otro porque es más taquillero y por tanto proporciona más beneficios al estudio. Ferrari proporciona más beneficios al negocio de Bernie que otros, de lo cual se deduce que Bernie dé una mayor parte de sus beneficios a Ferrari que a otros.
MB: Bueno, eso es un poco fuerte, pero supongo que válido. Pero déjeme preguntarle esto: en una reciente reunión de la Comisión F1, me dijeron que dijo usted algo así: "Si los equipos pequeños no pueden permitirse estar en F1, entonces no deberían estar".
JT: Sí, se lo dije a Eddie Jordan. En Ferrari tenemos la suerte de contar con un buen presupuesto –tenemos sponsors fantásticos–, pero quiero subrayar que lo dedicamos todo a carreras e inversión. Y lo siento, pero no creo que resulte apropiado que uno, dos o tres equipos le pidan a la FIA que cambie del todo la fisonomía de la F1 porque andan cortos de dinero. Si sucediera eso, ya no sería F1. No me malinterprete: estoy a favor de reducir costes. Pero la F1 ha de ser siempre la F1. *Creo que mi interlocutor quiere insinuar que, a diferencia de Ferrari, no siempre todo el presupuesto de Jordan se ha encauzado a carreras e inversión...*

>Costes y más costes
¿Dejará Ferrari los tests algún día?

MB: ¿Apoyaría una reducción de tests?
JT: Depende. Si no perjudicara a Ferrari más que a los demás, entonces sí. Pero existen reducciones de tests que nunca aceptaré. ¿Por qué lo voy a hacer? Es que, ¿por qué he de aceptar poner en peligro la utilidad de las instalaciones de tests que tenemos aquí [en Fiorano]? ¿He de decirle también a mi gente que prescindan de nuestro segundo túnel de viento? ¿O de nuestros nuevos equipos de simulación? Claro que no. Digámoslo así: ¿de veras cree que, si uno de los demás equipos tuviera un circuito de pruebas detrás de su fábrica, aceptaría dejar de usarlo sólo porque yo se lo pidiera? Claro que no. Pero, como digo, estoy completamente a favor de la reducción de costes. Por ejemplo, si se decide que la F1 tenga una sola marca de neumáticos, no tendremos que hacer tantos ensayos de neumáticos.
MB: ¿Aproximadamente qué porcentaje de sus tests es de neumáticos?
JT: Diría que el 60%.
MB: Creo que es parecido para todos los equipos punteros, quizá incluso algo más para McLaren y Williams. Pero, volviendo al comentario que le hizo a EJ, ¿hasta qué punto cree que a la F1 le perjudicaría que desaparecieran los equipos pequeños como Jordan y Minardi?
JT: Responderé a eso en un momento, pero quiero que entienda que no fue un comentario cínico. Como he dicho, estoy a favor de la reducción de costes. Por ejemplo, la verdad es que no me gusta la idea de motores para dos carreras, pero seguro que reducirá costes, de modo que debemos ir a por ello..
MB: Entonces, ¿no se opondrá a eso?
JT: No, porque tiene su lógica, y no perjudica



injustamente a un equipo más que a otro. Pero, volviendo a si a la F1 le perjudicaría la pérdida de los equipos pequeños, fijémonos en Sauber. En la actualidad, Ferrari apoya a Sauber con motores y cambios de primera, lo que no nos resulta fácil. Antes también lo hicimos para Prost. ¿Por qué lo hicimos? Porque sabíamos que, sin nuestro motor, Alain no habría podido seguir en F1. Así que

La F1 no ha de dejar de ser la categoría reina para que los pececillos sobrevivan; Jean con Eddie Jordan (dcha.), y un Ferrari doblando a los Minardi (arriba).

Todt con Rubens en Hockenheim 2004 (dcha.): los dos pilotos son importantes; con Peter Sauber (abajo): Sauber es la prueba de que a Ferrari sí le importa la F1 en conjunto.



hicimos un esfuerzo extra por suministrarle. Ha mencionado a Jordan y Minardi. Bueno, espero que sigan en F1. Pero la F1 ha de seguir siendo la F1. No podemos verla convertida en una especie de F3000 con pretensiones sólo para que equipos como Jordan y Minardi puedan seguir.
Pero hay que reconocer que no tendrá nada de que preocuparse. La FIA escucha y ha escuchado a Ferrari (y, en menor medida, a otros), y la F1 de 2005/2006 no será tan roñosa como Todt pretende temer.

>Bola de cristal
¿Y luego qué, Jean?

MB: ¿Puedo hacerle algunas preguntas acerca de usted y de su futuro?
JT: Adelante.
Bien, lo confesaré. Quiero interrogarle sobre sus supuestas ambiciones de convertirse en presidente de la FIA después de Mosley. Tanteemos el terreno...
MB: ¿Se alegra de que Max haya cambiado de opinión acerca de su dimisión?
JT: Creo que es una decisión muy buena, porque Max ha hecho un trabajo buenísimo. Está entregado, a veces un poco demasiado. Sigue el deporte de cerca. Está bien informado. Siempre que le llamas, te devuelve la llamada. Es consecuente. Va a su despacho cada día. Así, cuando anunció su decisión de dimitir, pronto empezó a verse claro que iba a ser muy difícil encontrar a alguien adecuado que estuviera en condiciones de reemplazarle. No iba a ser una sucesión propiamente dicha, porque hace falta tiempo para prepararla.
MB: Anunció su intención el día después de la reunión del Consejo Mundial del Automovilismo, a la que usted asistió, claro...
JT: Usted también.
MB: Sí, y durante esa reunión no hizo la más mínima insinuación de su inminente anuncio, ¿verdad? ¿Imaginaba usted que pensaba en dimitir?
JT: A veces la razón por la que la gente hace algo –toma decisiones, lo que sea– es completamente humana. Es decir, tal vez Max se preguntara: "¿Por qué he de aguantar todo esto?". Que uno necesite que se le reconozca lo que hace es humano, y quizá le pareciera que no se le reconocía. Yo estoy dispuesto a aguantar muchas putadas en mi trabajo, y también Max, pero a veces nos dan palos que son totalmente injustos. Es algo humano. ►



EN LA OTRA PÁGINA: LORENZO BELLANCA/LAT; ESTA PÁGINA: RED/LAMORI SUPERIOR DCHO.: MICHAEL COOPER/LAT; CENTRAL IZDO.: DPPI; INFERIOR: XPB.CC



'BERNIE SABE QUE SIN FERRARI NO SERÍA QUIEN ES, Y LA F1 NO SERÍA LO QUE ES. FERRARI ES EL JUGADOR CLAVE EN F1'



'EL ÉXITO NO ES PERSONAL. SI NO TUVIERA LA GENTE QUE TENGO A MI ALREDEDOR, SERÍA COMPLETAMENTE INÚTIL. VA EN SERIO'



La gente busca explicaciones más profundas, pero creo que es un error. Es un poco como si bebes demasiado y a la mañana siguiente te encuentras mal y dices: "Nunca más". Y al cabo de unos días te encuentras bien, y vuelves a beber. Y te gusta. Y a Max le gusta su trabajo, porque lo hace bien.

MB: Entonces, ¿cree que Max pensaba sin duda en dimitir cuando hizo su anuncio?

JT: Estoy segurísimo.

MB: ¿Y cree que se presentará a la reelección en octubre de 2005?

JT: No lo sé.

MB: ¿No lo sabe o no lo cree?

JT: De verdad que no lo sé. A lo mejor le gustaría cambiar algunas cosas primero.

¡Ajá! He aquí la oportunidad. Vamos allá.

MB: Sí, en cierto momento quería dividir su papel en dos, pero su idea no fue ratificada por el Consejo Mundial. Y, cómo no, ya sabe lo que voy a preguntarle ahora. Max ha dicho, en *F1 Racing*, que pensaba que usted sería brillante –ésa es la palabra que utilizó– en el papel de presidente delegado. ¿Cuál es su reacción a eso?

JT: Siempre es agradable que alguien que respetas diga algo así. Igual que es importante ser querido por las personas que quieres, es bueno ser respetado por las personas que respetas. En fin, ¿cómo le voy a responder? He oído muchas veces que estaba a punto de meterme en un equipo de la Copa América, o en la tentativa de Francia para organizar los Juegos Olímpicos en París, y mucho más todavía. Tal vez posea las dotes para hacer esas cosas, y tal vez personas importantes crean que poseo esas dotes. Pero eso no significa que me interese hacerlas.

Bueno, eso no es negarlo.

MB: Pero ¿podría interesarle un puesto de responsabilidad en la FIA?

JT: A decir verdad, ahora mismo, no lo sé. Antes que nada, estoy entregado al 100% a lo que hago para Ferrari. Entonces, ¿es mejor ser director gerente de Ferrari o tener un puesto de responsabilidad en la FIA? Francamente, creo que lo que tengo aquí es mejor. Verá, estoy bien pagado. Selecciono a la gente con la que trabajo. No me eligen. Sólo tengo que consultar al presidente [Luca Montezemolo] y a los accionistas, con quienes tengo una relación estupenda. ¿Pegas? Trabajo demasiado. Tengo 58 años. Debería tomarme más tiempo libre. Si me tomo tres días seguidos de vacaciones, empiezo a sentirme culpable. Sé que es ridículo, pero no puedo evitarlo. Pero espero que, cuando por fin me retire de Ferrari, siga teniendo salud para disfrutar de la vida. Quiero vivir. Y tengo dinero suficiente para mantener mi nivel de vida actual durante muchos años.

MB: ¿Está diciendo que nunca asumirá un puesto de responsabilidad en la FIA?

JT: Bueno, ¿qué ventaja tendría asumirlo? Supongo que podría decirse que la ventaja de asumirlo –de hecho, el porqué de asumirlo– sería como una especie de homenaje a un deporte que me ha dado tanto durante tantos años. Para ofrecer algo en compensación, si quiere. Por otro lado, ya estoy involucrado en un centro de investigación médica [forma parte del comité ejecutivo del instituto parisino ICM, especializado en lesiones cerebrales y de la médula espinal], que tal vez sea un modo aún mejor de ofrecer algo en compensación.

MB: Tiene 58 años. Si pensara en aceptar un puesto de responsabilidad en la FIA, tendría 60 años cuando empezara. Inevitablemente, sería un trabajo ajetreado, con estrés, viajes, etcétera. Y sin embargo ya ha dicho que trabaja demasiado, y tiene ganas de llevar una vida…

JT: ¿Me permite interrumpirle?

MB: Cómo no.

JT: Verá, en mi fuero interno soy una persona perezosa [sonríe]. Soy realmente perezoso, ¿sabe? Pero, aunque soy perezoso por naturaleza, lo que pasa es que no puedo dejar algo por hacer. Por eso trabajo tanto. Porque quiero acabar lo que tengo que hacer.

De nuevo, no me lo esperaba. No esperaba que fuera a revelar tanto de sí mismo. Aun así, aún no ha respondido directamente a mi pregunta sobre la FIA. Pero no me rindo.

MB: ¿Le ha hablado Max alguna vez de un trabajo en la FIA?

JT: A ver, hablamos mucho. Somos amigos. Tenemos discusiones abiertas al respecto.

MB: Lamento presionarle, pero ¿descartaría asumir alguna vez un trabajo en la FIA o no?

JT: ¿Qué quiere decir exactamente con 'descartar'?

MB: Descartar algo significa decir que nunca sucederá.

JT: Mire, me resulta muy difícil hacer comentarios. Hay mucha gente que dice que algo no sucederá, y luego sucede. Así que no lo haré. He expresado cómo me siento hoy. Pero no puedo saber cómo me sentiré dentro de tres, cuatro o cinco años.



Todt rastrea todos los niveles de Ferrari, para detectar pequeños problemas; Schumi, Rubens y el ingeniero de Michael, Chris Dyer (arriba).

¡Le pillé! Bueno, casi.

MB: ¿Qué ambiciones frustradas tiene?

JT: Simplemente seguir teniendo éxito mientras esté en Ferrari.

MB: ¿Y cuánto tiempo será eso?

JT: No lo sé, porque siento la carga de la responsabilidad como un padre respecto a sus hijos. Ferrari es una empresa fantástica, pero también una empresa muy dura para la que trabajar. Con mucha frecuencia me parece que no me pertenezco a mí mismo; que pertenezco a la empresa. No poseo un gran ego o grandes ambiciones personales que crea que todavía he de realizar. Me gustaría terminar el trabajo que hago en el establecimiento del instituto de investigación médica, y hacerlo con gente estupenda. Verá, creo muy mucho en el modelo 'dream team'; además, es lo que tengo aquí, en Ferrari. Y en esta otra empresa [el instituto] tengo gente estupenda. Sea lo que sea en lo que tome parte, no podría disfrutar de mi vida si fallara.

MB: Un punto interesante. ¿Es el deseo de éxito o el temor al fracaso lo que le impulsa?

JT: Es más el temor al fracaso.

MB: ¿De veras?

JT: Sí. El éxito es para compartirlo. No es personal. De acuerdo, creo que hago las cosas bastante bien. Estoy totalmente entregado, pero si no tuviera la gente que tengo a mi alrededor, yo sería completamente inútil. Lo digo en serio.

El presidente de EE UU Ronald Reagan dijo una vez: "No existe límite a lo que un hombre pueda hacer o adónde pueda llegar si no le importa quién se lleve el mérito". Todt parece vivir de acuerdo a esta máxima.

MB: Y, por último, ¿es usted feliz?

JT: Nunca del todo.

MB: ¿Por qué no?

JT: Ojalá pudiera ser más, esto…, despreocupado. Ojalá fuera capaz de no hacer caso de mis errores. Ojalá a veces pudiera decir: "¡A hacer puñetas! No me molestaré en volverle a llamar". Pero nunca me comportaré así. No puedo. Si lo intentara, eso me haría desdichado.

MB: Y sin embargo me ha dicho que, incluso siendo como es –nunca se despreocupa ni se encoge de hombros–, nunca es feliz del todo. ¿Cree que es capaz de ser feliz?

JT: Este año en Imola, una noche, fui en helicóptero para asistir a un acto con Michael. Y éramos felices. Los dos nos sentíamos muy felices. Pero, por otro lado, ninguno de los dos puede sentirse realmente feliz jamás, debido a la presión para triunfar –o para no fallar– de la que hablaba hace un minuto. Los dos la sentimos. Los dos la sentimos esa noche, en Imola. Somos lo que somos. Y por eso somos lo que somos.

MB: ¿Y Michael también es así? Quiero decir, ¿nunca feliz del todo?

JT: Sí. Otra cosa que tenemos en común.

Todt, director de Ferrari, con el presidente de Fiat Luca Montezemolo (izda.); y con su hijo, Nicolas (abajo), mánager del piloto de Sauber Felipe Massa.



EN LA OTRA PÁGINA, FOTO GRANDE: CHARLES COATES/LAT; RECUADRO: DARREN HEATH; ESTA PÁGINA, RECUADRO SUPERIOR IZDO.: DPPI; SUPERIOR DCHO.: CHARLES COATES/LAT; INFERIOR: MARK THOMPSON/GETTY IMAGES



HUNGRÍA EN EL RECUERDO

Ya ha pasado un año del bombazo que supuso la primera victoria de Fernando Alonso, un éxito sonado que descubrió la belleza del automovilismo a la media España que todavía no creía en ella.

Texto Xavier Guillén **Entrevista y fotografías** Emilio Pérez de Rozas



El trabajo de Fernando Alonso en Renault está siendo ejemplar, aunque en algunas de las carreras de esta temporada el coche ha fallado más de lo esperado.

En Hungría el sueño se convirtió en realidad. El país magiar fue el escenario del primer triunfo de un piloto español en la Fórmula 1. Fernando Alonso ganó el Gran Premio en 2003 y por eso la vuelta del asturiano al revirado Hungaroring volvió a encender los ánimos de todos. A pesar de la dificultad de conseguir una victoria, visto el dominio apabullante de Michael con un coche casi invencible, Alonso se subió al podio, acabó tercero de un Gran Premio donde fue el que más se acercó a los Ferrari. Un año atrás Alonso dobló al campeón del mundo.

"No me acuerdo de nada del año pasado. Justo tres días después del GP del año pasado ya no me acordaba de nada.Todo fue muy rápido y se me borró de la mente muy rápido. Si pudiera dar marcha atrás en el tiempo me gustaría poder saborear más aquella victoria, pero es que la pasada temporada fue una auténtica locura. Fue todo muy deprisa".

Ahora todo va más calmado y quizá este nuevo ritmo haya distraído a muchos del buen papel que está realizando este año. Cierto que hasta Hungría no ha conseguido ganar una carrera, pero ya lleva los mismos podios que en la campaña pasada y ha ganado en experiencia.

"Me siento bien. Estoy contento, este año ha sido mucho mejor por mi parte en cuanto a pilotaje con respecto al año pasado, y quizás lo más llamativo sean las salidas, he ganado en agresividad y atrevimiento y eso me ha dado buenos resultados hasta ahora".

Observar aficionados finlandeses, ingleses o italianos por medio mundo es algo habitual. Ahora los fans españoles también se han sumado al grupo de viajeros y muchos decidieron pasar un fin de semana de sus vacaciones animando a Fernando Alonso.

"He visto que hay muchos españoles este fin de semana en Hungría. Los he visto hoy en las gradas y también en el hotel. Esperemos que les demos una buena carrera y se diviertan mucho, me esforzaré como siempre, pero es bonito ver gente que te apoya en cualquier sitio".

Y también es bonito atender los pensamientos y las reflexiones de Alonso sobre cómo transcurre este año. ►



'LA F1 SÓLO TIENE UN SECRETO: DINERO. A MÁS DINERO, MÁS INGENIEROS, MEJOR COCHE'



Emilio Pérez de Rozas, el subdirector de deportes de *El Periódico de Catalunya* se adentró en el corazón del asturiano y en una visita relámpago a Enstone, la sede del equipo, consiguió arrancarle algunas de las más jugosas declaraciones de la temporada. La tarjeta de presentación del piloto de Renault es como para quitar el hipo (y sin contar todo lo que ha hecho este año): Fernando Alonso, 23 años, el piloto más joven de la historia de la F1 en lograr una pole position (Malasia 2003), una vuelta rápida (Canadá 2003), un podio (Malasia 2003) y una victoria (Hungría 2003).

Emilio Pérez de Rozas: Ha subido usted tanto el listón que un segundo puesto, impensable hace años, parece poca cosa.
Fernando Alonso: Todos en la F1 sabemos el mérito que tiene subirse al podio. Sé que en España eso también se valora, aunque todos nos acostumbramos muy rápidamente a lo bueno. Ahora estoy en un equipo muy competitivo, con aspiraciones, y es lógico que te exijan acabar siempre entre los cinco primeros.
EPR: Nada de todo eso le impresiona.
FA: Me entrego a tope en cada gran premio. Sé que hay carreras, circuitos, en los que el coche está para ganar. Por ejemplo, Mónaco, Canadá o Magny-Cours. En ésas, nuestro R24 tiene que hacer podio y, si no lo logras, te sientes frustrado porque tú eres el primero que sabe que has perdido una gran oportunidad. En otras no es tan rápido o adecuado, no sabemos aún por qué, de ahí nuestra irregularidad, y sabes que no tienes nada que hacer. Pese a todo, creo que las expectativas que se han creado alrededor mío son desmesuradas, e incluso hay quien dice que estoy peor que el año pasado. Mentira, soy mucho mejor que el año pasado. La victoria que me falta llegará, seguro, y ahora hago mejor la cronometrada del sábado.
EPR: En realidad, ustedes están cumpliendo exactamente con lo anunciado: están delante, han superado a otras escuderías, logran poles, podios y victorias.
FA: La temporada está resultando perfecta, espectacular, para el equipo. Hemos dejado atrás a equipos como McLaren y Williams, con presupuestos superiores al nuestro; somos segundos, detrás de los intocables Ferrari; hemos logrado alguna pole y Jarno Trulli ha ganado en Mónaco. Yo, a mi segundo puesto de Magny-Cours y a los dos últimos podios, debería haber sumado otro segundo lugar en Mónaco, pero estoy convencido de que no acabaré el año sin ganar alguna carrera.
EPR: Ustedes anunciaron que el año que viene lucharían por el título. ¿Lo mantienen?
FA: Es evidente que si cumplimos todos nuestros objetivos de este año y tenemos la suerte de acertar con el diseño y el motor de 2005, estaremos en condiciones de pelear por la corona, seguro.
EPR: ¿Confía en que Ferrari no reedite su



En la fábrica no todo es entrenamiento y reuniones técnicas; también hay que atender compromisos más corporativos, como dedicar un rato a firmar pósters para los invitados (en la otra página, arriba).

dominio de esta temporada?

FA: Sólo confío en nosotros y estoy convencido, seguro, de que el ciclo de Ferrari se va a acabar. Ahora están un escalón por encima de todos, cierto, especialmente porque han acertado con su coche y sus neumáticos vuelven a ser muy competitivos.

EPR: Ya veo que usted es de los que piensa que no todo el mérito es de Michael Schumacher.

FA: La F1 sólo tiene un secreto: dinero. Cuanto más dinero, mejores ingenieros, mejores estrategas, más medios, mayor evolución, más entrenamiento, más túnel de viento, mejor coche, mejor equipo. En la F1 gana el paquete, el bloque, no el piloto.

EPR: Valentino Rossi dice que en las motos el piloto es decisivo. Por lo que veo, usted no piensa que sus manos sean tan determinantes.

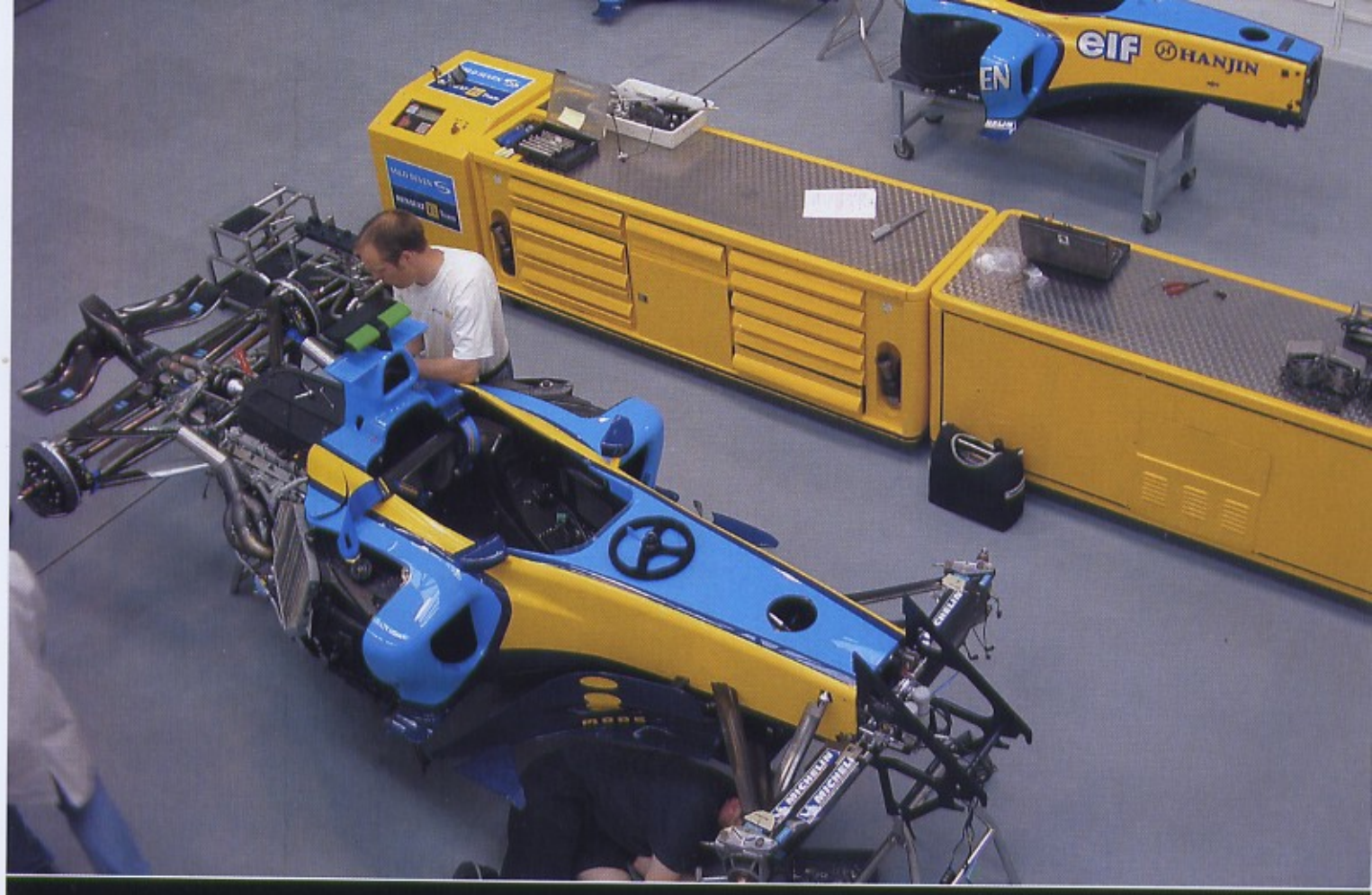
FA: Ni las mías, ni las de Schumacher. El piloto aquí puede mejorar el coche en dos o tres décimas de segundo, no más. Tú solo no puedes convertir en ganador un coche inferior. Nunca. Pilotos como Damon Hill (Williams, 1996) o Jacques Villeneuve (Williams, 1997) ganaron cuando tuvieron un gran coche y, en aquellos años, Michael ya corría en Ferrari. El coche marca la diferencia entre los ocho primeros de la parrilla.

EPR: Así que no cree que Schumacher sea de otra galaxia.

FA: Pues no, la verdad. Es muy bueno, el mejor. No soy tan estúpido como para negarlo, y menos viendo su palmarés, pero de 1996 a 2000 no ganó nada, y ya estaba en Ferrari. ¿Por qué? Porque había coches mejores, había paquetes mejores. Por ejemplo, los Williams de Hill y Villeneuve y el McLaren de Mika Häkkinen (1998 y 1999). No creo que exista mucha diferencia entre las manos de Michael y las de Barrichello, pero Ferrari es un equipo que sólo trabaja para un coche. Fíjese lo que ocurrió en Francia: Rubens se perdió la primera crono del sábado porque todo el equipo estaba trabajando en el coche de Michael y no pudieron arreglar el suyo.

EPR: Por cierto, ¿cómo surge esa obsesión por colocarle en Ferrari?

FA: No es una obsesión, es una noticia ocurrente. Cuando tienes arriba un piloto de tu país quieres que corra en el mejor equipo y, no nos engañemos, Ferrari es ahora el mejor. Renault es el segundo ►



EN EL MUNDILLO DE LA F1 ES DIFÍCIL SABER QUIÉN ES QUIÉN, PUES TODOS LLEVAN UNA CARETA'



mejor equipo y, por tanto, si tengo que cambiar, lo lógico sería aspirar al mejor. Cualquier otro cambio sería empeorar, ¿no? Pero yo estoy convencido de que, cuando finalice mi contrato con Renault a finales del próximo año, nosotros seremos los mejores. Así que no pienso en Ferrari, quiero ser campeón con Renault.

EPR: Le veo con ganas de quedarse en Renault, de renovar, de pelearle el título en 2005 a Schumacher.

FA: Pues sí. Si todo sigue como hasta ahora, me encantaría renovar cuanto antes con Renault. Ahora mismo no hay ningún otro equipo que me llame la atención. Nadie puede plantarle cara a Ferrari en la medida en que lo estamos haciendo nosotros. Irse ahora a Ferrari es imposible, y le diré una cosa: cuando Michael abandone Ferrari, que nadie sabe cuándo será, con él se retirarán ocho o nueve personas que son ahora la columna vertebral del equipo y puede que, entonces, no convenga irse a Ferrari.

EPR: ¿No le parece que habría que hacer algo para animar las carreras?

FA: Sí, son muy aburridas. Comparto esa idea. Las carreras de F1, tal y como están planteadas, no tienen ningún sentido. Al margen de que no hay casi adelantamientos y que todo se decide en los repostajes, la crono del sábado es cada vez más decisiva. Nos lo jugamos todo en esa vuelta. No tiene sentido. Si la haces bien, tienes podio; si no, a sufrir. La angustia en ese giro es insoportable, pues sabes que si fallas por media décima caes al séptimo u octavo lugar de la parrilla y, entonces, olvídate del podio. Sin embargo, si tienes la suerte de cara y logras esa media décima a tu favor, te colocas tercero o cuarto y, entonces, ya nadie te baja del podio. Sólo tienes que mantenerte en la pista para recibir tu recompensa. No tiene sentido.

EPR: ¿Hay alguien pensando en soluciones a esta situación?

FA: Supongo, no sé, no es cosa mía. No, en serio, dicen que están preparando cambios, pero me temo que nos van a quitar potencia y velocidad, lo que no me parece bien, pues estamos en la F1 y los F1 tienen que correr, cuanto más mejor. Yo no digo que no mejoremos la seguridad, por supuesto; no queremos jugarnos el pellejo en la pista. Pero me gustaría que pensasen soluciones para que las carreras fuesen más divertidas.

EPR: ¿Qué es lo que más le gusta de la F1, de su profesión?

FA: Lo que más me gusta, sin duda, es pilotar, conducir un coche con esa potencia desproporcionada. Todos venimos del karting, de las fórmulas de promoción y te pasas la vida soñando con pilotar un F1. Si ahora mismo le dijeses a cualquier piloto,

En el interior de este edificio de Enstone es donde el equipo Renault trabaja para desarrollar el coche del próximo año y en el que Fernando Alonso tiene depositadas todas sus esperanzas.



a cualquiera, no importa el país ni la edad: 'Ven, que probarás el Renault de Alonso', se volvería loco, loco. De un soplido, cumpliría su gran sueño. Yo vivo en el interior de ese coche, lo piloto y para mí es un privilegio poder formar parte de la F1. Estas cosas deberíamos valorarlas más de lo que las valoramos.

EPR: ¿Y lo que menos le gusta?

FA: Los viajes, sin duda. Estar tan lejos de los tuyos durante tanto tiempo.

EPR: ¿No le parece el mundo de la F1 un poco de plástico? ¿No le parece demasiado falso?

FA: Puede, sí, puede que sean todos un poco raros, demasiado interesados. La verdad es que es difícil saber quién es quién en este mundo, todos llevan una careta. Hay demasiados intereses, demasiados.

EPR: ¿Qué le parece la Alonsomanía que se ha desatado en España, donde todos quieren encontrar cuanto antes al nuevo Alonso, al niño que siga sus pasos?

FA: Bueno, una cosa es la Alonsomanía, que supongo que se basa en el aprecio que la gente me tiene y en el reconocimiento de mi carrera, y otra muy distinta la manera de enfocar la búsqueda de nuevos valores. Sobre lo primero, le diré que estoy encantado de haber contribuido al crecimiento de la F1 en España. Sobre lo segundo, me reservo la opinión.

EPR: ¿Por qué? Diga lo que piensa.

FA: Yo no soy ningún ejemplo a seguir. No he seguido los pasos de la mayoría de pilotos que han llegado a la F1. No he tenido ni dinero, ni padres conocidos, ni patrocinador que me empujara, que me llevara en volandas. Es más, mi objetivo prioritario era ir a la escuela, a la universidad. Lo mío no era ser piloto de F1. Yo corría porque me divertía, porque me gustaba, pero mi vida iba por otros derroteros. Yo iba a hacer una carrera universitaria y vivir de ella. Y punto. No tiene sentido que haya padres que piensen que la meta de sus hijos es llegar a la F1. Eso, intencionadamente, es casi imposible de cumplir. No se puede programar una carrera así. Hacerlo es muy peligroso, ya que puede ser frustrante para todos. Especialmente para la familia, que vive en una burbuja, y cada fin de semana es un martirio: no duermen ni los padres ni los hijos. Si el niño logra un buen resultado, todos contentos; si falla, toda la semana llorando. No me parece un buen camino, pero es una opinión muy, muy personal.

EPR: ¿Cuál sería el camino?

FA: Lo ignoro, no he reflexionado sobre ello, pero creo que debería ser todo más natural. No tiene sentido gastarse las fortunas que se están gastando algunos padres haciendo que sus hijos corran en karts en Italia. Me parece que hay 20 o 25 niños españoles corriendo allí. Eso es la ruina para cualquier familia. Y al final puede que ninguno de ellos llegue a la F1. ¿Sabe por qué? Porque puede que Frank Williams se decida por contratar a Zsolt Baumgartner, que tiene el apoyo de toda Hungría. Así van las cosas en este mundo.





'TAKU IRRADIA ENERGÍA, LEVANTANDO Y RELAJANDO LOS ÁNIMOS DE QUIENES LE RODEAN EN BAR'

MAXIMUM A-TAKU!

El mejor piloto japonés de F1 de la historia ha conseguido algo que ninguno de sus compatriotas acarició siquiera: crear una chispa de emoción alrededor de su fresco encanto y su mezcla de agresividad y cada vez mejor desempeño en pista. Una combinación que Takuma Sato ha de manejar con astucia creciente, ya que el bombazo Button sigue provocando reacciones imprevisibles.

Entrevista Anthony Rowlinson **Retratos** Andy Earl

Sato, indomable y resuelto, y capaz de hacer burla de sí mismo (en la otra página); este chico pasó de correr en bici a los karts y a la F3 en una sola temporada, 1997.

Es la mañana después de la noche anterior. La cruda realidad de la mala pasada de Jenson empieza a asimilarse, y la sede de BAR en Brackley, por lo general un bastión de resuelto optimismo en estos tiempos, está encalmada. *F1 Racing* tiene una cita para entrevistar a Takuma Sato y darle vueltas a temas como su estatus emergente de héroe que todo lo prueba, su espíritu aparentemente indómito, su mentalidad de guerrero… pero de la noche a la mañana el mundo ha cambiado.

Todas estas cuestiones siguen siendo interesantes pero han quedado relegadas a un papel secundario porque, aquí y ahora, vamos a entrevistar al jefe de filas de facto de BAR. Eso es, este veterano de una temporada y media de F1, que hace apenas siete años que empezó a correr, es el hombre que ha curar las heridas de un equipo que aspira al segundo puesto en la tabla de constructores. Porque, sea cual sea el resultado del Button-gate (y en esta húmeda y oscura mañana todos en BAR parecen resignados a la marcha de su antiguo niño bonito), el romance de Jenson con el equipo, y con el patrón que salvó su carrera en F1, se acabó. Ambas partes llevarán las cicatrices de este altercado cruel por siempre jamás.

No obstante, a Taku el enredo no le da ni frío ni calor; y de ahora hasta el final de la temporada el equipo desplazará su centro de gravedad hacia su más leal servidor. Y sean cuales sean sus recelos sobre su 'exuberancia', al menos pueden estar seguros de su chispa y entrega.

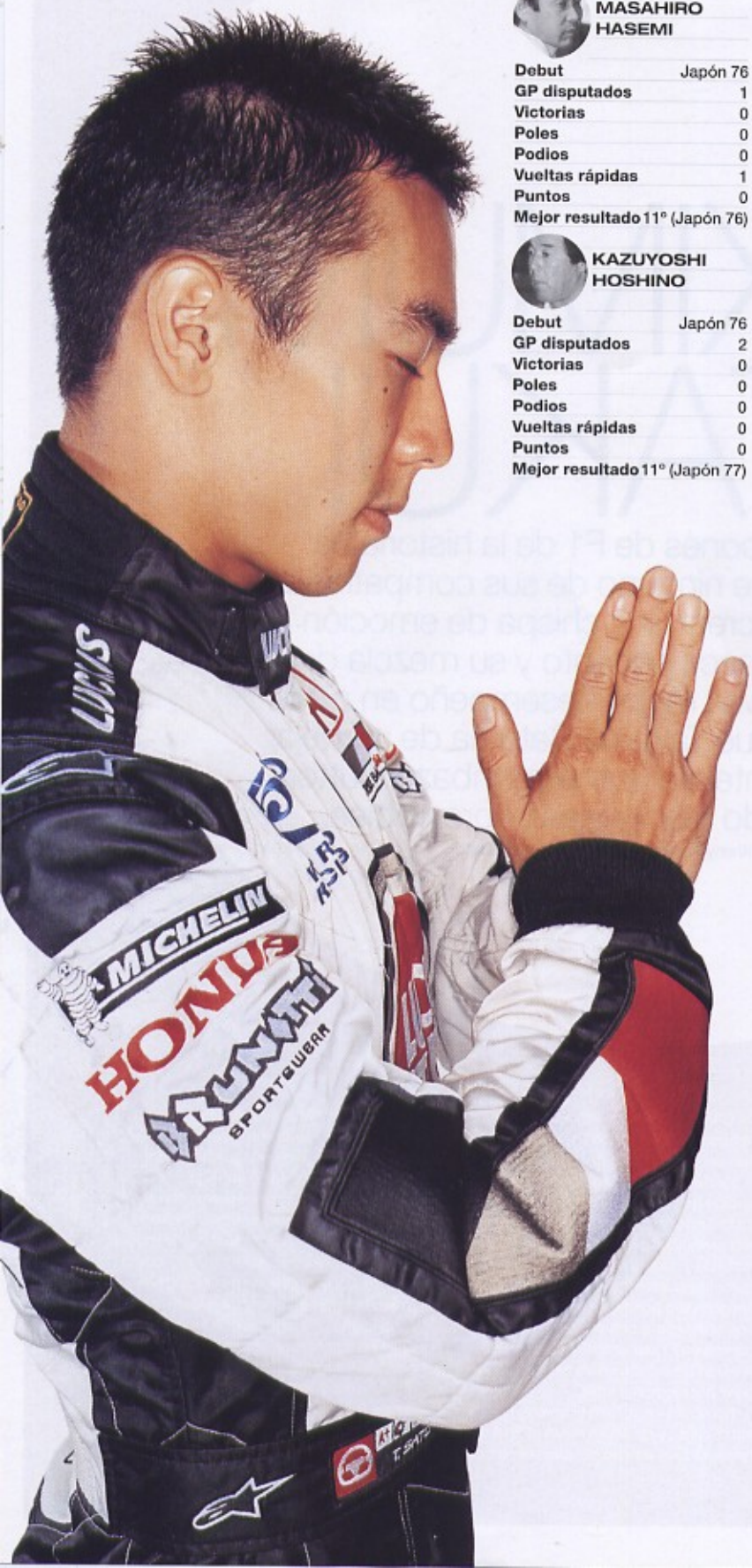
Hoy atraviesa el sofocante ambiente como un rayo; irradia energía, levantando y relajando los ánimos de quienes le rodean. BAR le tiene mucho cariño a Taku (como Jordan, Carlin y Dragon en años anteriores) y resulta fácil entender por qué. Su entusiasmo arrebata, sonríe fácilmente y el brillo en sus ojos es pícaro y travieso.

A los fotógrafos también les encanta, ya que sus rasgos marcados y pelo muy corto hacen que parezca un héroe del Manga que ha pasado del cómic al estudio. Se puede decir sin temor a equivocarse ►

Todos los pilotos japoneses en Fórmula 1

Los pilotos nipones han tenido una presencia irregular desde que los tres primeros disputaran su GP de casa en 1976. Ninguno ha sido un campeón, pero Taku Sato podría cambiar eso

Compilado por Stewart Williams



MASAHIRO HASEMI

Debut	Japón 76
GP disputados	1
Victorias	0
Poles	0
Podios	0
Vueltas rápidas	1
Puntos	0
Mejor resultado	11° (Japón 76)

KAZUYOSHI HOSHINO

Debut	Japón 76
GP disputados	2
Victorias	0
Poles	0
Podios	0
Vueltas rápidas	0
Puntos	0
Mejor resultado	11° (Japón 77)



TAKI INOUE

Debut	Japón 94
GP disputados	17
Victorias	0
Poles	0
Podios	0
Vueltas rápidas	0
Puntos	0
Mejor resultado	8° (Italia 95)



UKYO KATAYAMA

Debut	Suráfrica 92
GP disputados	95
Victorias	0
Poles	0
Podios	0
Vueltas rápidas	0
Puntos	5
Mejor resultado	5° (Brasil y San Marino 94)



SATORU NAKAJIMA

Debut	Brasil 87
GP disputados	74
Victorias	0
Poles	0
Podios	0
Vueltas rápidas	1
Puntos	16
Mejor resultado	4° (Gran Bretaña 87 y Australia 89)



SHINJI NAKANO

Debut	Australia 97
GP disputados	33
Victorias	0
Poles	0
Podios	0
Vueltas rápidas	0
Puntos	2
Mejor resultado	6° (Canadá y Hungría 97)



HIDEKI NODA

Debut	Europa 94
GP disputados	3
Victorias	0
Poles	0
Podios	0
Vueltas rápidas	0
Puntos	0
Mejor resultado	abandono

** Datos actualizados hasta el GP de Hungría 2004 inclusive*



TAKUMA SATO*

Debut	Australia 02
GP disputados	31
Victorias	0
Poles	0
Podios	1
Vueltas rápidas	0
Puntos	23
Mejor resultado	3° (EE UU 04)



AGURI SUZUKI

Debut	Japón 88
GP disputados	64
Victorias	0
Poles	0
Podios	1
Vueltas rápidas	0
Puntos	8
Mejor resultado	3° (Japón 90)



TOSHIO SUZUKI

Debut	Japón 93
GP disputados	2
Victorias	0
Poles	0
Podios	0
Vueltas rápidas	0
Puntos	0
Mejor resultado	12° (Japón 93)



TORANOSUKE TAKAGI

Debut	Australia 98
GP disputados	32
Victorias	0
Poles	0
Podios	0
Vueltas rápidas	0
Puntos	0
Mejor resultado	7° (Australia 99)



NORITAKE TAKAHARA

Debut	Japón 76
GP disputados	2
Victorias	0
Poles	0
Podios	0
Vueltas rápidas	0
Puntos	0
Mejor resultado	9° (Japón 76)



KUNIMITSU TAKAHASHI

Debut	Japón 77
GP disputados	1
Victorias	0
Poles	0
Podios	0
Vueltas rápidas	0
Puntos	0
Mejor resultado	9° (Japón 77)

que a Taku también le gustan las cámaras. Cuando *F1 Racing* le pide que pose en plan karate para las fotos *banzai* que ilustran este artículo, primero pone reparos con un "no", como si dijera: "No lo decís en serio, ¿verdad?".

"Sí", asentimos, y en un abrir y cerrar de ojos se engancha. Al haber decidido que es una buena idea, la adopta del todo, sobreactuando para la cámara con una disposición que muchos de sus colegas no mostrarían.

El mánager de Taku, el ex piloto Andrew Gilbert-Scott, mira divertido. "La prensa japonesa le ha pedido que haga tantas tonterías que ya está acostumbrado", dice. "De hecho, creo que le gusta".

Media hora o así después, Taku se vuelve hacia mí y dice: "Ahora la entrevista, ¿vale?". Y va a quitarse el mono de carreras.

Vestido de paisano, lejos de los focos del estudio, su porte no cambia. Está impaciente por conversar. Tal vez el reto de otro encuentro con una lengua todavía extranjera estimula su vena competitiva, porque habla como pilota: ¡sin levantar! Su modo de abordar un trabalenguas (para un japonés) como 'Rubens Barrichello' es audaz. ¿Habla más despacio para la primera o segunda 'r'? ¿O para esa delicada 'll' final? Ni hablar; lo aborda como si fueran las eses de Suzuka: con entrega absoluta, ya que no, de momento, perfección técnica. Así que el mejor de los brasileños resulta que es 'Lubens Ballicherro'...

A todo el mundo le gusta una persona esforzada, especialmente una que se



esfuerza tanto. Taku goza de gran predicamento en Suramérica, es un héroe de culto en Europa, y casi un dios en casa. Si ganara el GP de Japón, insinúo, todo el país se tomaría el lunes libre para celebrarlo.

"No", sonríe, "tendría que ser el martes. El lunes ya se lo cogen si puntúo".

La aureola de Taku hace olvidar por un momento las insinuaciones de gente importante acerca de que tal vez aún sea demasiado inexperto; que su duro estilo de pilotaje ha provocado algunas de sus seis de 12 roturas de motor; que, a pesar de su empuje y dinamismo, se esperaba más que un solo podio después de las 12 primeras carreras de 2004. Además, es fácil pasar por alto que la semana antes del GP de Hungría todavía no tenía contrato de titular con BAR para 2005.

Algunos de los miembros del equipo que trabajan más de cerca con Taku insinúan que la falta de un futuro confirmado ha desestabilizado su compostura hasta el punto de que le ha costado conseguir acceso a su rendimiento máximo. Mientras tanto, quienes pueden ofrecerle un futuro en BAR dicen que quieren ver más de su hombre antes de comprometerse a largo plazo. Es aquello de la gallina y el huevo.

Sea cual sea la verdad, la falta de un acuerdo es indicio de que los altos directivos de BAR-Honda carecen de fe absoluta en las dotes de Taku, y también el rumor de que Mika Häkkinen podría haber sido el jefe de filas del equipo en 2005 (véase Pitpass). Si en BAR estuvieran seguros de las credenciales de Sato, tras el Button-gate podrían haberse despedido de Jenson, renovado a Taku y ascendido a titular al tercer piloto Anthony Davidson, para abordar 2005 con un par de estrellas nacientes. Habla por sí solo que dicha decisión no se tomara de inmediato, y que se considerara seriamente para el puesto a veteranos como David Coulthard.

La capacidad de BAR para mantener la estabilidad entre las convulsiones del mercado de pilotos dirá mucho de lo sólido de los cimientos en que se sustentan sus credenciales de aspirante a equipo puntero. Tal vez harían bien en renovar a Taku y disipar la duda de al menos un aspecto de su futuro, ya que, a pesar de su fogosidad, es un tipo la mar de frío. Igual que parece de lo más seguro y convincente en lo más intenso de una lucha en grupo, se muestra sereno entre las turbulentas fuerzas del mercado de pilotos que podrían engullir a uno menos centrado en las carreras.

Con toda tranquilidad, dice que lamenta la marcha de Jenson (si efectivamente se va), describiéndolo como "el compañero ideal". Y es verdad que se llevan lo bastante bien como para estar siempre ►

Taku dice que él y Button (arriba) forman una buena pareja: trabajan bien juntos, dentro y fuera de la pista, y no hay envidias mezquinas; como piloto (abajo), Sato da el 100%.



'A TODO EL MUNDO LE GUSTA UNA PERSONA ESFORZADA, Y MÁS UNA QUE SE ESFUERZA TANTO'

ESTA PÁGINA, FOTO GRANDE: DARREN HEATH; REDJADRO: MARK THOMPSON/GETTY IMAGES. EN LA OTRA PÁGINA, REDJADROS: ARCHIVO LAT





Mejor resultado hasta la fecha para Taku: tercero en Indy (abajo e izda., en el podio con Schumi); Sato se juega los bigotes de su BAR (extremo izda.) al atacar a Rubens en el Nürburgring.

relajados en el motorhome BAR o en actos promocionales. Pero las inquietudes de Taku son más profesionales que personales, pues lo que más le preocupa es el efecto potencialmente perjudicial de una eventual marcha de Button sobre la infraestructura todavía no plenamente consolidada del equipo.

"Mira, trabajamos muy bien juntos, los tres [un reconocimiento a su ex compañero en F3 Anthony Davidson]. Somos más o menos de la misma generación y Jenson ya tiene mucha experiencia. Nos presionamos mutuamente y además hemos aprendido el uno del otro. Si se va, me preocupa que sea perjudicial, sobre todo para los ingenieros que han hecho tan buen trabajo estos dos últimos años".

Es cierto que esta temporada el equipo ha estado bien equilibrado, con Taku que en ocasiones ha sido capaz de asumir el papel principal (P2 en parrilla en el Nürburgring; un peleado podio en Indy), y nunca ha dejado que Jenson, con tres temporadas más de experiencia, se durmiera. Pero la llegada de un veterano podría eclipsar a Taku; y el ascenso de Davidson le exigiría subir su nivel, ya que se esperaría que doblegara a Anthony en la primera temporada completa en F1 de este último. Pero, como Taku es lo bastante astuto para observar, Jenson es el compañero ideal. Le puede ganar de vez en cuando, y es lo bastante rápido para aprender de él, y también para asumir la presión de ser el jefe de filas del equipo.

No es que todo el aprendizaje haya ido en un solo sentido, ni mucho menos. El don de pilotaje más célebre de Taku es su aptitud para adelantar y para abrirse paso por el tráfico con pasadas oportunistas pero muy diestras. Casi llevó a cabo el adelantamiento del año sobre 'Lubens Ballicherro' para colocarse segundo en el Nürburgring, y el margen entre el éxito y el fracaso fue de lo más escaso. Usando ambas manos, brazos y hombros para simular el comportamiento de los coches cuando su 006 se lanzó al interior del F2004 de Rubens en la primera curva del 'Ring, Taku recuerda: "Faltó poco, *así* de poco [junta pulgar e índice]. Después hubo quien dijo que fue demasiado agresivo o demasiado oportunista. Pero la opinión de Charlie Whiting fue que se trató de un incidente de carrera, 50-50. Y Rubens no tuvo problema alguno conmigo después. En fin, así es como corro. Había una posibilidad de ser segundo, así que tuve que hacerlo".

Obsérvese cómo lo dice: "Tuve que hacerlo". No "pensé que debía hacerlo" o algo así, sino "tuve que hacerlo". No fue una maniobra calculada, preparada durante siete u ocho vueltas pegado al alerón trasero de Rubens. Un instinto básico de piloto de carreras se impuso, como en muchos corredores venerados por los aficionados.

Jock Clear, ingeniero de pista de Taku (quien, antes de Sato, hizo el mismo trabajo para el también atacante nato Jacques Villeneuve), tiene una opinión interesante sobre la espinosa cuestión de coraje *versus* cabeza en los pilotos de F1.

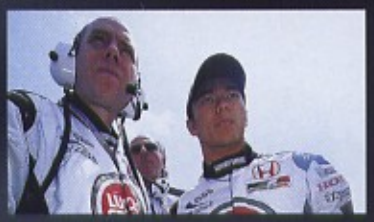
"Decir que un piloto arriesga demasiado, como algunos dicen de Taku, sólo puede ser un punto de vista subjetivo, porque depende de tu marco de referencia. Si tu punto de vista es parecido al de Montoya, entonces tendrás una actitud parecida a la de Taku. Si tu punto de vista es el de DC, entonces el riesgo que consideras aceptable es muy distinto. Por si te interesa, no tuve problemas con la maniobra de Taku sobre Rubens. Es el tipo de piloto que la gente quiere ver".

Llegado el momento, la historia contará de Sato vs. Barrichello en el 'Ring 2004 que fue un adelantamiento fallido, ya que el BAR perdió los bigotes al impactar con el Ferrari. Luego dirá que el Honda de Taku reventó a lo grande después de parar para



ESTA PÁGINA: FOTO GRANDE: DARREN HEATH; RECUADROS: LAURENT CHARNAUX/WORLD RACING IMAGES; STEVEN TEE/LAT. EN LA OTRA PÁGINA: FOTO GRANDE: DARREN HEATH; RECUADRO: LORENZO BELLANCA/LAT

'SE IMPUSO UN INSTINTO BÁSICO DE PILOTO, COMO EN MUCHOS OTROS VENERADOS POR LOS AFICIONADOS'



cambiar el morro, una rotura causada casi con seguridad por el sobrecalentamiento de esa parada imprevista. Así, con frialdad, la fogosidad costó un podio seguro. Pero Rubens también aprendió algo ese día, sobre Taku y sobre lo importante que es un adelantamiento audaz en F1: la sensacional pasada de Rubens a Jarno Trulli en Magny-Cours... ¿no habíamos visto eso antes en alguna parte... en el Nürburgring, de hecho, de T. Sato a R. Barrichello?

Se mire por donde se mire, Taku vs. Rubens fue muy emocionante. Como el quinto puesto en Suzuka con Jordan en 2002; como toda su temporada 2001 en el británico de F3; como su brillante remontada de 11° a tercero este año en Indy.

La emoción, no sea que nos olvidemos, es el quid del encanto de la F1. Claro que las intrigas del paddock son fascinantes; cómo no, el mercado de pilotos es absorbente; por supuesto, la reluciente perfección de Schumi/Ferrari es un prodigio. Pero la F1 también consiste en actos heroicos: pilotos yendo deprisa –a veces demasiado– y probando suerte, aunque parezca increíble. A lo mejor la jugada sale bien, a lo mejor no. Al menos, mientras miramos y nos maravillamos, nos entretendremos.

Andrew Gilbert-Scott, quien, como ex piloto de F3000, sabe un par de cosas de ir deprisa, considera que Taku simplemente no puede pilotar (todavía) a menos del 100%. "Eso significa que va siempre al límite, así que a veces lo supera. Es así de sencillo. Otros pilotos van al 95% y se meten poco a poco entre los cinco primeros. Taku no podría hacer eso si lo intentara, pero en mi opinión por eso ha llegado tan lejos, tan rápido. Ésta es apenas su séptima temporada en las carreras. ¡Después de cuatro ya estaba probando monoplazas de F1!".

Su opinión se hace eco de las impresiones del célebre reportero de *Autosport* Nigel Roebuck acerca de su viejo colega y leyenda de Ferrari Gilles Villeneuve. Los primeros intentos de Gilles de extraer la máxima velocidad de un F1, un McLaren M23, acabaron en un trompo tras otro, como si se tratara de un novato perdido. Pero, cuando Gilles hubo establecido exactamente los límites del McLaren, vueltas superrápidas, constantes y agresivas sustituyeron a los trompos. Villeneuve sólo ganó seis GP, pero en seis años apasionados de carreras, ganó corazones como ningún otro piloto.

¿Es demasiado afirmar que en esta temporada de politiqueo, amargas disputas contractuales, dominio de un solo piloto, nuevas versiones de las normas y rencor, Takuma Sato ha hecho algo parecido?

¿Seguirá llevando Taku estos arreos en 2005 (izda.)? Mientras BAR sopesa sus opciones, Sato ha de añadir mayor fiabilidad a su indudable velocidad; con su ingeniero Jock Clear y el jefe David Richards (recuadro).



KIMI
por quienes mejor lo conocen

Para estar arriba, un piloto de F1 ha de saber que se le aprecia, que los tiempos duros, además de los triunfos, se aceptarán por lo que son. Conozcamos a quienes alimentan la confianza de Kimi Räikkönen.

Entrevistas Alan Henry y Heikki Kulta **Retratos** Darren Heath



RON DENNIS

presidente, McLaren

En McLaren, todos estamos al tanto de las cualidades que hacen falta en un potencial campeón del mundo, y sin duda Kimi posee todos los atributos necesarios para alcanzar los mayores logros en nuestro deporte. Entre los finlandeses existe una fuerza interior y resolución autónomas, algo que encontramos antes con Mika y volvemos a disfrutar ahora con Kimi.

"Sin duda es un joven con una gran fuerza de carácter y determinación, y no hay que confundir su conducta aparentemente imperturbable con vulnerabilidad. No sólo es sumamente talentoso sino también muy duro y resistente. Aunque se quedó a dos puntos de ganar el título de 2003, también ha tenido que asimilar una racha de resultados decepcionantes al principio de esta temporada. La verdadera fuerza del carácter de un piloto se demuestra no tanto por cómo maneja el éxito, sino por el modo en que asume lo que que no ha estado a la altura de sus



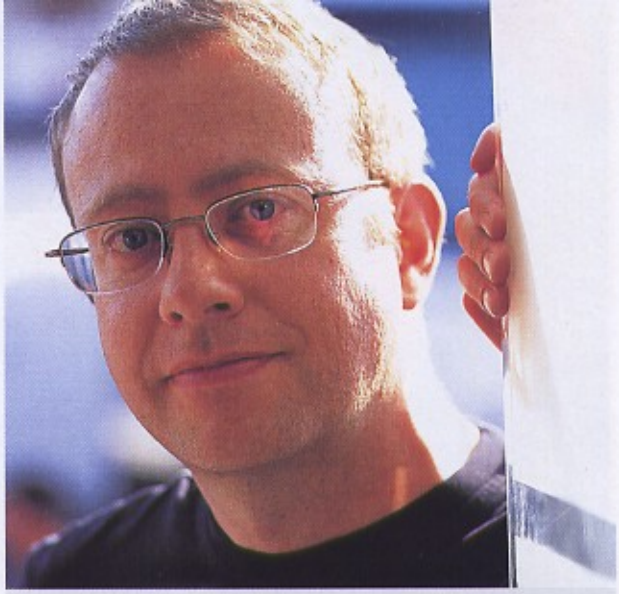
expectativas. En este sentido, Kimi es autodisciplinado y su independencia inspira confianza. Maneja el éxito y el fracaso con el mismo talante equilibrado y optimismo filosófico.

"Además, no es ningún secreto que la escala de valores de McLaren le da mucha importancia a la fidelidad, y en ese sentido Kimi es un miembro totalmente entregado y firme de nuestra familia, una cualidad tranquilizadora en cualquier individuo. A nivel personal, es un gran motivador y tiene un sentido del humor mordaz, casi pícaro, que le convierte en un personaje atrayente entre quienes trabajan con él".



El pícaro humor de Kimi ha ayudado a Ron y Norbert Haug (izda.) en los tiempos duros de principios de 2004; Kimi saborea su primera victoria (arriba), Sepang 03.

'AL PRINCIPIO DE 2004 TUVO QUE ASIMILAR UNA RACHA DE RESULTADOS DECEPCIONANTES'



MARK SLADE

ingeniero de pista, McLaren

Para ser sincero, en los tres años que he trabajado con él, no creo que Kimi haya cambiado mucho, porque ya era increiblemente maduro y completo como piloto cuando lo fichamos. Supongo que habrá adquirido un poco más de sentido común durante las dos últimas temporadas, pero ya estaba muy al loro cuando llegó procedente de Sauber. Así que nos correspondía a nosotros proporcionarle las herramientas con las que hacer el trabajo.

"A nivel personal y profesional me llevé bien con Kimi desde el principio. No es el tipo más hablador del mundo, pero vamos, seguramente yo tampoco, así que quizá nos entendamos bien



por eso. En cuanto a las carreras en sí, es muy, muy bueno. La verdad es que me facilita la vida. Dice las cosas correctas, pero no demasiadas; sólo lo que quieres saber. Y entiende que hay cosas que podemos interpretar de los datos para ayudarle. Así que también está dispuesto a asimilar lo que tenemos que decir.

"Siempre tuvo confianza, pero tal vez ganó carácter después de su primera victoria el año pasado, cuando empezó a darse cuenta de que podía aspirar al título.

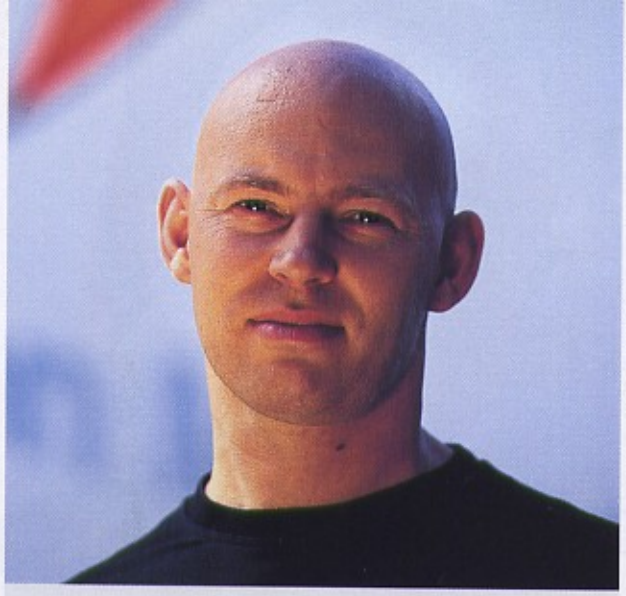
"En cuanto a decepciones, una vez que deja atrás el enfado inicial lo lleva bien. Encaja los puñetazos y pasa a lo siguiente".



Cuando Kimi para (izda.) es Slade con quien habla (a pesar de que los dos son taciturnos), y también sabe escuchar (arriba, con Slade, y el fisio Mark Arnall).

'EN CUANTO A LAS CARRERAS EN SÍ, ES MUY, MUY BUENO. ME FACILITA LA VIDA, LA VERDAD'

RECUADROS: SUPERIOR IZDO. E INFERIOR DCHO.: STEVEN TEE/LAT. INTERIOR IZDO.: JEAN FRANÇOIS GALERON/WORLD RACING IMAGES. SUPERIOR DCHO.: LAURENT CHARNAUX/WORLD RACING IMAGES



MARK ARNALL

entrenador personal

Desde mi punto de vista, siempre ha sido fantástico trabajar con él. La ambición número uno de Kimi, haga lo que haga, es ser el número uno: tanto si pilota un F1 como si entrena, sólo está contento al 100% consigo mismo si ha ganado o lo ha hecho lo mejor que podía. Al incluir esa actitud en el entrenamiento, es formidable, porque sabes que cuando monte en bici, o trabaje en la máquina de remo o el gimnasio mismo, dará el 110%.

"También es sumamente proactivo y se motiva a sí mismo. Después de mi aniversario de boda estuve fuera una semana, y siguió su entrenamiento, montó en bici y siguió su régimen deportivo, tomando nota de todo lo que hacía para que pudiéramos analizarlo cuando yo volviera.

"Eso dice mucho de él, porque otros en su lugar podrían desentenderse un poco, relajarse un pelín, pero es que Kimi disfruta de veras con el entrenamiento. Desde el punto



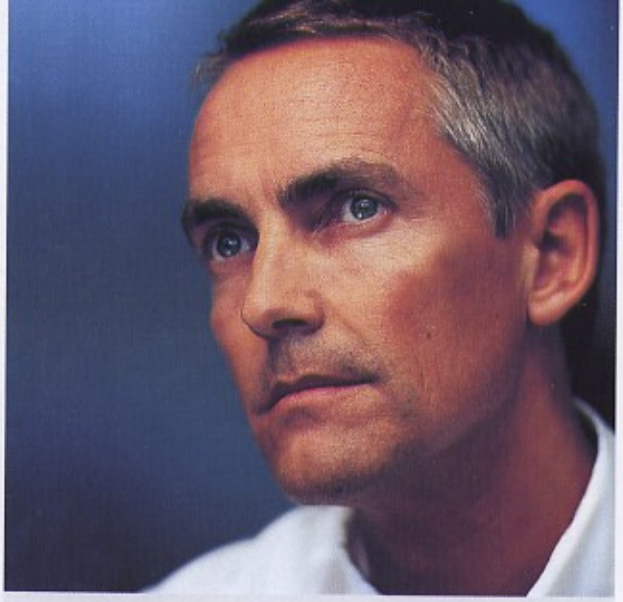
de vista del desarrollo físico, ha avanzado sin parar. Para mí también dice mucho de él que tenga una entrega absoluta al entrenamiento, que nunca se ve afectada por las decepciones que sufra en pista.

"Creo que su relación con Jenni también aumenta su fortaleza como persona. Y, cómo no, parte de saber cómo trabaja alguien es saber cómo se comporta cuando no entrena. Nos aseguramos de que practique deportes divertidos además del entrenamiento, y luego tal vez algo de relax, comer algo, jugar a billar o a pimpón al acabar con el entrenamiento serio."



A Kimi no le cuesta mantener su programa: le gusta el régimen de entrenamiento de Arnall, que incluye montar en bici (arriba); con Arnall en la parrilla (izda).

'CUANDO ESTUVE FUERA, TOMÓ NOTA DE TODO LO QUE HACÍA. ESO DICE MUCHO DE ÉL'



MARTIN WHITMARSH

gerente general, McLaren

Evidentemente, Kimi es un piloto muy rápido. No es alguien que emplee una cantidad innecesaria de palabras, pero es de lo más listo y piensa continuamente en lo que hace y en lo que hacen todos a su alrededor. Posee la capacidad de aprender además de la dedicación y entrega para aprender.

"No es un chico que se preocupe por el tipo de vida complicada que el éxito en F1 puede poner fácilmente a su disposición, y desde luego no se mete en los temas políticos que de vez en cuando estallan en F1; sencillamente se concentra en hacer progresos en el papel que ha elegido.



Cuando llegó a nuestro equipo todavía era un piloto con poca experiencia, e inmediatamente se puso a trabajar en comprender lo que necesitaba saber.

"Cree que es un campeón del mundo en potencia, pero no de un modo presuntuoso o demasiado confiado. A nivel personal, no es un individuo que entable conversación rápidamente, pero si hablas en serio con él enseguida te das cuenta de que es muy inteligente y perspicaz. Al principio tal vez fuera algo tímido, pero creo que eso se ha desvanecido, ahora que ha ganado estatus y madurez".



Por fin algo para sonreír (arriba): Kimi acaba segundo en Silverstone 2004 tras marcar la pole; el segundo de a bordo, Whitmarsh, con el patrón, Ron Dennis (izda.).

'KIMI NO SE PREOCUPA POR EL TIPO DE VIDA QUE LA F1 PUEDE PONER A SU DISPOSICIÓN'

ESTA PÁGINA, RECUADROS, INFERIOR IZDO.: STEVE ETHERINGTON/LAT; SUPERIOR IZDO.: MICHAEL KUNKEL/MOCH PWCC; INFERIOR DCHO.: JPB/LOC; SUPERIOR DCHO.: PETER SPINNEY/LAT; EN LA OTRA PÁGINA, RECUADRO: GLENN DUNBAR/LAT

STEVE ROBERTSON
mánager personal

Como piloto, cuando Kimi fue a Sauber en 2001, se especuló mucho sobre si debería estar allí o no, así que no poseía el nivel de confianza que tiene hoy día. Recién salido de la Fórmula Renault, donde a lo sumo le hacían una entrevista cuando ganaba una carrera, creo que al principio se sentía abrumado por la presencia masiva de los medios en F1. Pero creo que ahora la mayor parte de los periodistas considera que les proporciona muy buena información, aunque es un chico modesto y reservado que no se da golpes en el pecho.

"Por lo que se refiere a representarle, siempre ha sido un chico muy franco, tanto como el que más, la verdad. También he de decir que ha cambiado muy poco respecto a cómo era en los inicios de su carrera. Siempre hemos tenido una relación fantástica, y durante un año o así vivió en nuestra casa. Existe un vínculo sólido y mucha confianza mutua.

"Nunca he conocido a nadie con semejantes ganas de ganar, sea pilotando un F1, corriendo o incluso entrenando con Mark Arnall. Sencillamente quiere ganar y ser siempre el mejor en lo que haga".



'CUANDO KIMI FUE A SAUBER NO POSEÍA EL NIVEL DE CONFIANZA QUE TIENE HOY DÍA'

Callado, tal vez, pero hoy día Kimi no se deja intimidar por la prensa.

NORBERT HAUG
vicepresidente de competición, Mercedes



Desde luego creo que Kimi ha madurado mucho durante su época en McLaren-Mercedes, aunque desde el principio de su carrera en F1, incluso después de su primer test con Sauber, estaba claro que poseía un extraordinario talento. Uno de mis recuerdos fue observarle pilotar en Melbourne durante sus primeras sesiones en F1. No paraban de aparecer las luces verdes que indican el mejor tiempo parcial del piloto, algo que me pareció sorprendente para alguien con tan poca experiencia.

"Unas carreras después charlé con él en Imola, en una época en que la gente decía que este chico no tenía mucho que decir; pero en cuanto se abrió lo encontré muy hablador, positivo y divertido. Creo que está totalmente centrado en el trabajo que tiene que hacer. Es un gran luchador y un jugador de equipo muy leal.

"Ha pasado mucho durante nuestra reciente racha de problemas, pero siempre ha sido muy constructivo. Nos ha apoyado y le hemos apoyado, y creo que el futuro deparará mucho más para ambas partes de la asociación".

'HA PASADO MUCHO DURANTE NUESTRA RECIENTE RACHA DE PROBLEMAS, PERO SIEMPRE HA SIDO CONSTRUCTIVO'

Por fin llegó la primera pole position de este año (arriba); Haug felicita a Kimi en Silverstone 2004.



STEVE WRIGHT

director, McLaren Marketing

Los pilotos son criaturas distintas cuando están lejos de un circuito de gran premio, un lugar en el que evidentemente están centrados del todo. Pasar tiempo lejos de los circuitos organizando actos promocionales con Kimi da gusto, es un auténtico placer. Hemos hecho cosas de lo más interesantes con él, pero ya sea motocross, esquí o hockey sobre hielo, se muestra muy bien dispuesto, todo un diablillo que siempre tiene ganas de pasar un buen rato. Cuando ves las fotos de estos compromisos, la sonrisa en su rostro indica que de veras lo está pasando bien.

"Cuando se unió a nosotros, planeamos ir y estar con él en un chalet de una estación de esquí en Verbier, y todos hicimos dos días de snowboard, en un intento de llegar a conocernos. Eso nos hizo empezar con buen pie. El snowboard le encantó y nos llevamos muy bien. Creo que eso marcó la pauta de nuestra relación, y de allí en adelante estuvo dispuesto a hacer cualquier cosa, aceptarlo



todo y emprender su trabajo promocional con el máximo de interés y el mínimo de alboroto.

"La verdad es que nos facilita bastante la vida, y el hecho de que sea un auténtico hombre de acción, dispuesto a probarlo prácticamente todo, ha contribuido al éxito de estas promociones. La verdad es que, aunque es un hombre joven que tiene que cargar con mucha responsabilidad, y aunque públicamente está más seguro de sí mismo como persona, su carácter no ha cambiado. Con sus amigos, familia y nosotros sigue siendo el mismo chico encantador y afable que era cuando llegó a McLaren".



Kimi aceptará de buena gana el duro trabajo de firmar autógrafos (izda., en Melbourne), pero hay actos de West (arriba, en Mónaco) que son más arduos que otros.

'AL SER UN AUTÉNTICO HOMBRE DE ACCIÓN HA CONTRIBUIDO AL ÉXITO DE ESTAS PROMOCIONES'



PAULA RÄIKKÖNEN

madre

Desde que era muy pequeño, Kimi siempre ha querido ser el mejor. Fuera cual fuese el deporte que practicara, se esforzaba al máximo por ser el mejor. No importaba si jugaba a hockey sobre hielo, fútbol, atletismo o esquí de fondo en el colegio. El objetivo siempre era el mismo.

"Creo que debió ser cuando Kimi tenía ocho años, me abrazó y me dijo: 'Mami, algún día seré el campeón del mundo, pero ahora mismo todavía no sé en qué deporte lo voy a conseguir'.

"Y no sólo era en los deportes que Kimi trataba de ser el mejor. Le gustaban mucho los trabajos manuales y, por ejemplo, cuando hacía objetos de



madera, tardaba mucho tiempo en darse por satisfecho. Deberíamos haber hecho fotos de cómo lo tenía todo en perfecto estado.

"En la escuela Kimi sólo estaba interesado en los deportes y los trabajos manuales. No tenía problema alguno con las matemáticas y otras asignaturas, si se concentraba, pero eso rara vez ocurría. Kimi sólo quería hacer cosas que exigieran capacidad.

"Y además, ganaba. Cuando Kimi era pequeño, luchaba con su hermano mayor, Rami, que le sacaba dos años y 20 centímetros, y siempre apostaba con él a que ganaría".



Días de karting (izda. y arriba); es del renacuajo de la derecha, que quedó tercero, de quien los dos chavales mayores deberían preocuparse; Kimi siempre iba a ganar.

'NO TENÍA PROBLEMA ALGUNO CON LAS MATEMÁTICAS, PERO RARA VEZ SE CONCENTRABA'

ESTA PÁGINA, RECUADROS: SUPERIOR (IZDO.): LAURENT CHAMMAS/WORLD RACING IMAGES. INFERIOR (IZDO.): DPPI. SUPERIOR E INFERIOR (DCHO.): ARCHIVO FAMILIAR RÄIKKÖNEN/AS-F MAGAZINE. EN LA OTRA PÁGINA, RECUADRO: CLIVE ROSE/GETTY IMAGES

JENNI DAHLMAN RÄIKKÖNEN

esposa



Si algo va mal durante la carrera, primero Kimi va a su habitación en el McLaren Communications Centre. Pero nunca se lleva su disgusto a casa con él. Cuando salimos del paddock, en coche, en helicóptero o en avión, Kimi puede darlo por concluido con una frase: 'Esta vez tampoco fue bien'. Y después ya piensa en la siguiente carrera.

"Claro que por su cara puedo ver que está enfadado. Pero conmigo nunca se queja; sólo de su mala suerte. En momentos así, a Kimi no le gusta que la gente venga y le pregunte todo el tiempo: ¿Cuál es el problema? ¿Qué ha pasado? ¿Cómo te sientes? Se le nota en la cara que eso le fastidia.

"Alguna vez me gustaría ser la primera en enterarme de lo que Kimi tiene que decir, lo que siente, cuando se acaba la carrera. Nunca lo he oído, pero me imagino que dentro de su casco suelta algunas palabras subidas de tono. Cuando Kimi llega al Communications Centre, no tira nada por su habitación; a veces da un portazo, y ya está".

'POR SU CARA PUEDO VER QUE ESTÁ ENFADADO. PERO CONMIGO NO SE QUEJA; SÓLO DE SU MALA SUERTE'

Un antídoto para los disgustos de la F1: este verano Kimi se casó en Finlandia con Jenni, de 22 años y Miss Escandinavia 2000.

FISICO

A por todas

Se lo toma con tranquilidad, pero Giancarlo Fisichella –con nueve temporadas en su haber– sabe que 2005 será su gran oportunidad, al correr con uno de los cuatro grandes: Renault. Por primera vez, el coche estará a la altura del piloto.

Texto Peter Windsor **Fotografías** Darren Heath

Primero, lo evidente: Giancarlo Fisichella todavía ha de convertir su extraordinario talento en resultados tangibles. Todavía ha de ganar una carrera desde la pole, resistiendo la presión de un Michael o un Kimi. Todavía ha de ser rápido en todos los circuitos, durante todo el año, sin excepción. Todavía ha de ser un contendiente serio para el campeonato.

Así que, con cierta justificación, podría decirse que Giancarlo –o Fisi, o Fisico como le llaman cariñosamente los italianos– está en el límite de ser sobrevalorado. "Tiene que *cumplir*", dijo una vez Bernie Ecclestone de Frank Williams a finales de los años 70; y lo mismo sucede con Fisi, a su manera.

El problema con la valoración de pilotos en cualquier época es que nos resulta demasiado cómodo fiarnos del palmarés, o de los monitores del pit lane, o en lo que pasa sólo delante de nosotros. Por ejemplo, Nigel Mansell esquivó los radares de los observadores hasta que empezó a ganar con Williams, casi en el ecuador de su carrera en F1. En cambio –o debido a las circunstancias– los Prost y Senna y Michael fueron estrellas prácticamente desde el día en que nacieron; rara vez corrieron con equipos o coches malos. Fisi, un gran talento que por alguna razón con el ajetreo se perdió, rara vez ha corrido con coches *buenos*, y aún menos ganadores. Este año su talento se ha perdido en lo complejo de la mediocre aerodinámica del Sauber. Por consiguiente, su habilidad se ha



encaminado hacia problemas diferentes.

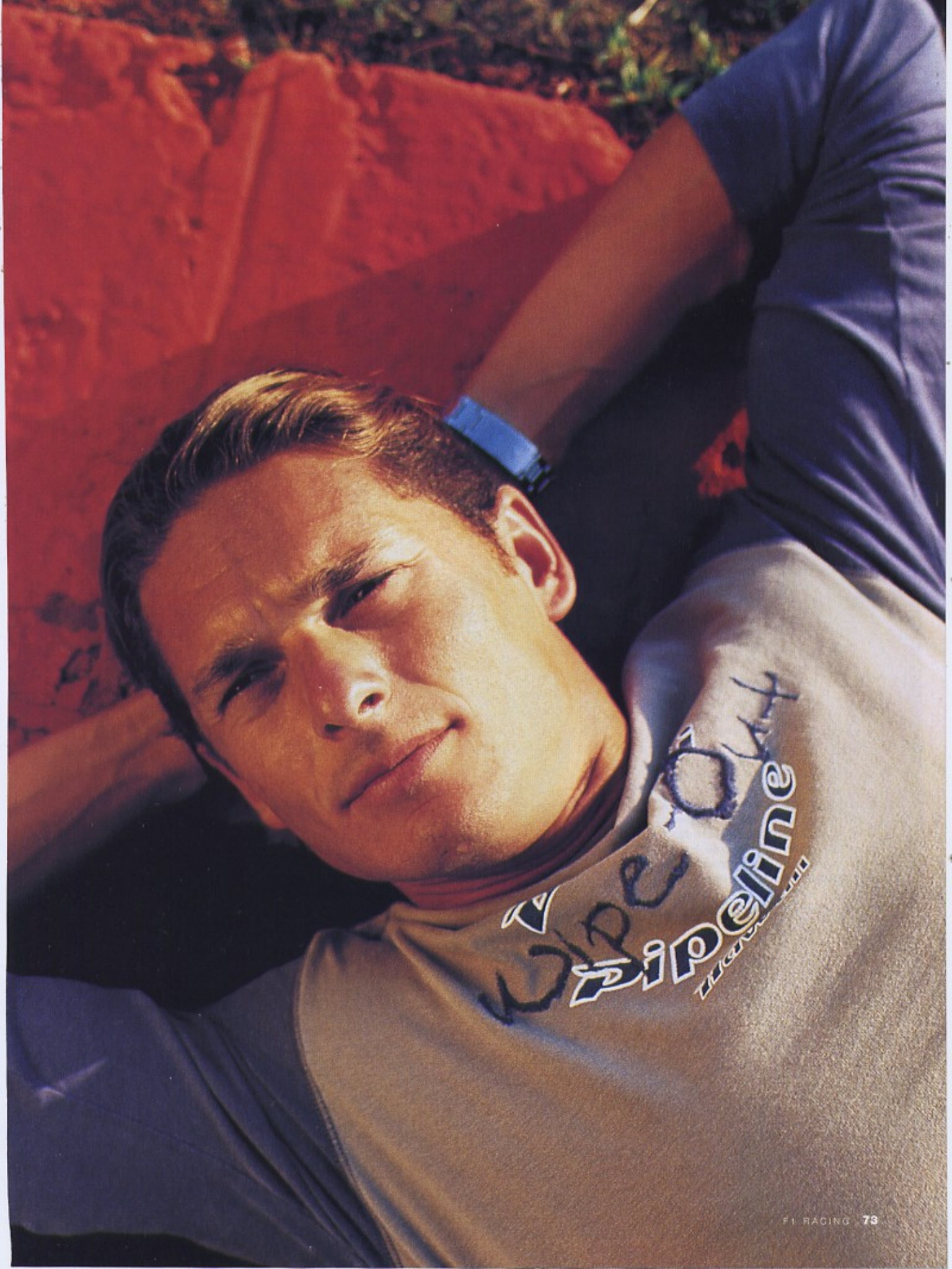
Pero de lo que sí nos damos cuenta, de lo que se darán cuenta hasta los observadores más mecánicos, es de que la pareja de pilotos de Renault en 2005 –Fernando Alonso, Giancarlo Fisichella– es dinámica y fuerte a la vez, una combinación ante la que maravillarse. ¿Quién será más rápido? ¿Quién marcará más puntos? En teoría, parecería ser Fernando. Es joven (23 años) y muy rápido; es fuerte tanto mental como físicamente; ya ha dominado una carrera desde la cabeza; es constantemente rápido desde la salida hasta la meta; no tiene miedo de aprender y mejora todo el tiempo. Fisi, en cambio, está en la parte final de su carrera en F1, es ocho años mayor y aún tiene mucho que demostrar. Lo tendrá difícil en Renault; a pesar de su experiencia, le costará doblegar a Fernando.

'UN GRAN TALENTO, FISI RARA VEZ HA CORRIDO CON COCHES BUENOS, Y MENOS AÚN GANADORES'

Uno sospecha que precisamente por eso Fisi ha optado por correr con Renault y por tanto con Alonso. Al comprometerse a otra estancia en Renault (o Benetton, como era entonces, cuando corrió con ellos por última vez en 2001), Giancarlo Fisichella dice que por fin llegó la hora: ésta es la prueba definitiva de un talento afinado y pulido por todos esos años de frustración con coches poco competitivos y equipos mal financiados. No hay excusa ni proceso de aprendizaje.

Porque Fisi se enfrentó a una elección después del GP británico de este año: en 2005 podía correr o con BMW-Williams o con Renault. Uno hubiera creído que habría aceptado la oferta de Williams; es lo que le habría aconsejado hacer cualquiera. Es lo bastante duro para aguantar todos esos cabos sueltos en Williams, esa peculiar ►

Windsor (recuadro) habla con Giancarlo de las paradojas de su carrera, entre ellas que casi siempre brilla junto a sus compañeros, pero sólo ahora tendrá el equipo que merece.


Pipeline





gestión de la marca del equipo; y Williams, cómo no, volverá a ganar. Con Mark Webber, habría tenido la posibilidad de crecer biológicamente con el equipo, de hacerse su hueco, de empezar a la par. Habría sido equilibrado, tranquilo y seguramente muy gratificante.

Pero con Renault la montaña es mucho más empinada. Sí, conoce a los chicos, conoce a Pat Symonds, Tim Wright, Alan Permane, Bob Bell. Conoce a los motoristas de Renault, conoce a los mecánicos. No obstante, desde que Fisi se fuera al final de 2001, muchas cosas han cambiado. Fernando Alonso ha irrumpido en el equipo y ha ganado una carrera y subido varias veces al podio. Fernando está cómodo en Renault y sabe cómo sacar lo mejor de su conjunto en cada momento dado.

Así que éste es el reto para Fisi. Si puede igualar o desbancar a Fernando en calificación o en carrera, entonces, por definición, ganará carreras, o estará tan cerca de ganarlas como Schumacher/Ferrari permitan.

Y desde luego existen varias razones para pensar que Fisi se convertirá de hecho en un ganador en serie. Primero, siempre ha pilotado coches malos sumamente bien, un auténtico indicativo de su tremendo talento natural y versatilidad. Con ello quiero decir que posee un gran tacto del coche, con independencia de lo lento o caprichoso que sea el conjunto. No hace falta estar mucho tiempo en una curva para fijarse en que Fisi siempre es muy suave con su giro de volante y frenada iniciales, que es un piloto que avisa al coche de sus intenciones antes de cargarlo con 6 G de frenada o 4 G laterales. Hablamos de milisegundos, un fotograma congelado tan rápido que es difícil expresarlo en números. Todo cuanto se puede hacer es estudiarlo junto a otros. No es tan vigoroso como Michael, especialmente en su uso de la zaga; y sin duda encuentra un ápice más temprano que, digamos, Kimi Räikkönen o Juan Pablo Montoya. Evoca en la mente la imagen de otro, y entonces, por fin, cuando frena para la primera curva de Hungría, el coche ya apuntando al ápice, modulando el pie izquierdo sobre el pedal, metiendo el morro del Sauber en la curva, todo docilidad y calma a pesar de las dificultades que conlleva el Sauber, entonces, repito, ya lo tienes: Fisi es la cara B de Alain Prost. Pilota exactamente del mismo modo que el cuatro veces campeón del mundo, haciendo que los coches malos parezcan aceptables y los rápidos ridículamente fáciles de pilotar. Hay mucho de Prost que Fisi todavía no posee –por ejemplo, su talento para pilotar siempre el coche adecuado en el momento oportuno, y seguramente la resistencia de Alain–, pero sin duda la materia prima está ahí: este chico, como Prost, parece rápido sólo en la supercámara lenta, cuando se pueden apreciar los ángulos de deriva y el giro de volante extra aplicado en previsión del subviraje. En la vida real, a velocidad real, es difícil distinguir una vuelta de calentamiento de una lanzada. ▶

De último en parrilla (sin tiempo) a noveno, en Imola 2004 (abajo); tercero por detrás de Schumi y DC (superior) en Spa 2001; de último (sin tiempo) a sexto, en Silverstone 2004 (arriba); casco y HANS a juego para Fisi (en la otra página).

'EXISTEN VARIAS RAZONES PARA PENSAR QUE FISI SE CONVERTIRÁ EN UN GANADOR EN SERIE'



>Patrick Faure, presidente de Renault: "Fisi complementará a Fernando"



"Nos alegramos de dar la bienvenida a Giancarlo a Renault. Desde que trabajamos con él por última vez en 2001, todos los aspectos de su enfoque sobre el deporte han madurado. Estoy seguro de que él y Fernando son los pilotos que necesitamos para ganar el título en las temporadas venideras.

"Dejar marchar a Jarno Trulli después de aportar tanto no fue una decisión fácil, pero está al final de su contrato y ya hemos dicho que queremos luchar por el título en 2005 y 2006. Nos pareció que fichar a Giancarlo era la decisión correcta, en parte porque un cambio puede ayudar al equipo. Nos ayudará a mantenernos despiertos y agresivos, y evitar caer en rutinas cómodas. No obstante, también es porque Giancarlo ha mostrado un planteamiento atacante muy impresionante estas últimas temporadas. Creemos que complementará muy bien a Fernando.

"Nuestra decisión de traer a Giancarlo al equipo se podrá juzgar por nuestros resultados el próximo año. Sopesamos todas las opciones, y las examinamos a fondo, estudiando tiempos por vuelta en carrera, en calificación y muchos otros factores. Evaluamos muchas opiniones distintas dentro del equipo, y luego tomamos nuestra decisión. La verdad es que esto no debería quitar mérito al excelente trabajo que Jarno ha hecho para nosotros, pero nuestro trabajo es tomar estas decisiones.

"Aunque Jarno y Fernando han tenido una relación excelente, en conjunto creímos que quizá lo que necesitábamos era un poco más de desafío interno en el equipo. La armonía entre nuestros pilotos fue un activo indudable al levantar el equipo como hemos hecho durante los tres últimos años, pero cuando estás arriba tienes que ser más agresivo; tenemos que ver más competitividad entre nuestros pilotos. Esa dinámica ayuda a hacer avanzar un equipo.

"Además, no creo que la armonía en el equipo se vea afectada de modo apreciable. Giancarlo ya conoce a mucha gente aquí, y tenemos buenos recuerdos de trabajar con él. Será una pareja de pilotos muy fuerte".

REGINALDO MAIA THOMPSON/GETTY IMAGES



A consecuencia de esta docilidad –de su suave/firme uso del acelerador, dirección y frenos, y de su gran tacto para la transferencia de pesos–, puede hacer más con el coche bajo carga y es capaz de depender menos de los atributos de apoyo que inevitablemente llevan al error: reflejos y control del coche. Esto da a Fisi una gran ventaja sobre la mayoría de pilotos, y tal vez explique por qué fue tan bueno en Benetton en 2001, cuando superó en parrilla a Jenson Button por 13-4. Cierto, para Jenson fue difícil adaptarse a un mal coche después de pilotar un bólido tan potente como el Williams; y, de acuerdo, Jenson era –y sigue siendo– relativamente joven. Pero se trataba de Jenson, el piloto que ahora sabemos que es capaz de liderar y seguramente ganar grandes premios; el que Giancarlo tenía a su lado era un chico de lo más talentoso. Y en esa época Jenson no era tan joven: tenía la temporada en Williams a la que recurrir, y no digamos ya un millón de años en los karts y fórmulas inferiores. Bruce McLaren, con menos experiencia, ya corría en F1 a los 19 años. Pero 2001 arrojó un saldo de 13-4, con Fisi que pintó especialmente bien en Mónaco, Spa (donde acabó en un brillante tercer lugar) y Suzuka, circuitos en que los grandes pilotos siempre destacan.

Sin duda, la suave aproximación al viraje de Fisi le daba una ventaja, le permitía hacer más con el Benetton a media curva.



Giancarlo fue noveno en Indy 2004 (foto grande); Jenson y Fisi con Benetton en el box de Suzuka en 2001 (arriba); Fisi hizo dedo para volver a boxes en Alemania 97. Schumi le recogió.



'EN 2001, FISI SUPERÓ EN PARRILLA A JENSON POR 13-4, Y PINTÓ MUY BIEN EN SPA, MÓNACO Y SUZUKA'

Aparte de eso, los chicos reconocen ahora que Giancarlo nunca perdió la fe, la confianza. No importaba lo lento que fuera el Benetton, lo incómodo que resultara de pilotar –y era *físicamente* incómodo, hasta tal punto que tanto Fisi como Jenson se lesionaban en la zona de las costillas y las piernas, simplemente por las fuerzas G–, Giancarlo nunca olvidó el mañana. No hubo arrebatos latinos por parte de un piloto que creía que debía estar en un coche mejor; Giancarlo fue estoico, una roca. Los chicos lo adoraban.

Eso se vio en otras dimensiones. Eddie Jordan podía retrasarse un poco con los pagos en 2003, pero Giancarlo lo entendía. Eddie dio a Fisi su primera oportunidad auténtica en F1 (en 1997, cuando, tras una temporada de debut con Minardi, pintó la mar de bien junto a Ralf Schumacher) y Fisi siempre dice que uno de los mejores coches de F1 que ha pilotado fue el Jordan de 1997. Así que ha permanecido fiel a Eddie. Claro que se ha ido a otra parte, pero nada cambiará el sentimiento es mutuo. "Nada me sería más grato que ver alcanzar a Giancarlo el éxito que merece", dijo Eddie hace sólo un par de semanas. "El chico es un enorme talento y un brillante jugador de equipo. Es sensacional".

Tampoco pudo ser fácil para Fisi el último año o así, tratando de adaptarse a Sauber y viendo a tipos como Jarno Trulli ganar en Mónaco y a Jenson obtener un ramillete de podios. Eso desgastaría a la mayoría de pilotos en la mitad de su carrera, hasta que, en el mejor de los casos, corrieran sin problemas en la parte media-baja del pelotón y de este modo refrenaran un imaginario 'algo' mejor. Tampoco habrá sido divertido vivir con lo de Massa-Ferrari-Todt, especialmente con el propio Fisi pensando que su verdadero hogar era Maranello, y que, como italiano, de algún modo estaba en su destino. Nada de eso habrá sido agradable.

Pero con todo Fisi ha corrido a la perfección todo el año, poniendo de manifiesto la falta de elegancia de Massa, superándolo en parrilla y en carrera, y –para darle algo en lo que centrarse, para evitar que se fijara mucho en los BAR-Honda y Renault– atreviéndose a correr con una elevada carga de combustible donde fuera posible. Conservar los neumáticos, mantener el ritmo, puntuar: la

EN LA OTRA PÁGINA, RECUADRO: CLIVE ROSE/GETTY IMAGES; ESTA PÁGINA, RECUADRO CENTRAL: MARK THOMPSON/GETTY IMAGES

Fisi no sólo es rápido y talentoso, también es un jugador de equipo simpático y positivo; en Brasil 2003 (recuadro), Giancarlo (Jordan) transita entre los restos hacia su primera victoria, obtenida después de que se sacara la bandera roja.

receta era sencilla pero no tanto estar a la altura. Pero lo estuvo. Antes de media temporada tenía ofertas de Renault y además de Williams. Por fin –por primera vez en su carrera en F1– su situación le permitía elegir entre dos equipos punteros.

Fisi también se ha mostrado resistente al trauma de grandes accidentes. Sufrió dos en Benetton –una avería de frenos y una rotura de alerón trasero– y también tuvo esa fuerte salida con el Jordan en Magny-Cours en 2002, cuando se rompió el alerón delantero. Hace poco le pregunté a Fisi qué opinaba de los alerones en F1, si en primer lugar no preferiría que no se hubieran inventado.

"No, en absoluto", dijo, sorprendido. "Forman parte de la F1. Es cierto que he tenido grandes accidentes en F1, y algunas roturas mecánicas, pero todo cuanto puedes hacer es subir al muleto y seguir adelante. Es normal". De nuevo, sin histrionismo, sin dramas, aunque a mediados de la temporada pasada el Jordan era exactamente el tipo de coche que los pilotos muy rápidos y veteranos de F1 tratan de evitar. En un Jordan de 2003, los riesgos eran mayores, la recompensa menor. Sin embargo, todo el año, y a pesar de la falta de tests y algunas roturas mecánicas inquietantes, pilotó ese coche amarillo totalmente al límite.

Y, además, Fisi no tuvo que jugárselo todo durante gran parte de 2003: había ganado pronto con el coche, en Brasil, en mojado, donde mostró un tercer aspecto de su talento. Que su victoria fuera retroactiva quitó algo de mérito a su logro, ya que estuvo en la pomada –rápido, suave y agresivo– desde más o menos media distancia. No se salió de la pista como otros corredores Bridgestone (como



Michael), ni fue nunca lento o demasiado cauteloso. Como en el Nürburgring en 1999, cuando sólo un asiento suelto pudo con él, daba gusto ver a Fisi: más agresivo que Prost en mojado pero aun así constante como un metrónomo. "Cuando Fisi corría con nosotros antes, rezábamos para que lloviera", dice el actual ingeniero de Jarno Trulli, Alan Permane. "Es increíble en mojado".

¿Cómo trabajará con Fernando? Será beneficioso para ambos. De Fisi, Fernando podría aprender a suavizar su aproximación a las curvas y tal vez a ganar confianza en mojado. Y, de Fernando, Fisi quizá pueda mejorar el único aspecto de su pilotaje que todavía no ha llevado al límite: la consistencia bajo presión cuando vaya en cabeza.

Aparte de eso, seguramente será cuestión de ver quién supera mentalmente al otro. Fisi lo ha hecho antes, con distintos pilotos en diferentes equipos, pero vamos, también Fernando en sus dos años en Renault. No creo que choquen del modo en que Prost chocó con Senna en McLaren, pero los paralelos, desde el punto de vista de Fisi, son evidentes. Presionado por Fernando y arropado por Renault, Fisi encauzará todo su flujo mental, cada terminación nerviosa, hacia ser mejor que nunca.





#13 El Hungaroring fue rojo

Ferrari rebajó nada menos que cuatro segundos en Hungría. Por Peter Windsor



'ALONSO PROVOCÓ QUE BARRICHELLO APURARA LA FRENADA, PERO AUN ASÍ ÉSTE PUDO PROTEGER A SCHUMI'

Si hubieras firmado un contrato con Fernando Alonso después del festival Renault en el GP de Hungría del año pasado, prometiéndole que en 2004 sería dos segundos más rápido, y que correría sin problemas de la salida a la meta, seguramente el asturiano te habría pagado unos buenos euros y se habría apuntado mentalmente otra victoria. Claro que lo que ni él ni nadie fuera del motorhome Ferrari podía predecir es que el equilibrio de fuerzas de los neumáticos cambiaría tan radicalmente en los días que siguieron a ese paseo de 2003. Ferrari (o más exactamente Ross Brawn) acusó a Michelin de "un intento de circunnavegar el reglamento [técnico]", la FIA decidió que sus normas acerca de la anchura de los neumáticos delanteros serían interpretadas más rigurosamente y, de pronto, los pilotos Michelin se encontraron con un agarre delantero notablemente menor.

El invierno siguiente se consumó el palo doble, cuando Bridgestone adaptó lo mejor de la tecnología Michelin de pisada ancha a su ya ultraexitosa filosofía de hombros redondeados. Prácticamente exclusivos de Ferrari, los Bridgestone se convirtieron en lo que había que tener en todos los circuitos; Michelin, reacia a cambiar sus sistemas en lo fundamental, siguió trabajando igual de duro con todos sus equipos grandes, debilitando así su rendimiento máximo pero manteniendo un promedio sólido.

El resultado, 12 meses después, fue que de hecho dos segundos no bastaban. En Hungría 2004, para plantar cara a los Ferrari, Fernando habría tenido que rebajar al menos 3,0s por vuelta; para vencerlos, habría necesitado guardarse otro segundo más, tal vez 1,5 si hubiese querido batir el sensacional crono de Rubens Barrichello en la precalificación, 1m 18,436s. Por decirlo de otra manera, Bridgestone y Ferrari dieron con una mejora de más de 4,0s en 12 meses. Su velocidad fue vertiginosa.

Aun así, por detrás de ellos, Fernando Alonso disputó otra carrera sin tacha. Sólo se calificó quinto, superado por los Ferrari y los BAR-Honda, el de Sato por delante. Renault no rebosaba de confianza en los entrenamientos libres, cuando el equilibrio subviraje/sobreviraje parecía cambiar de sesión a sesión, de un juego de gomas a otro, pero nadie descartaba a los Renault el domingo, y Michael menos. Con Fernando quinto en parrilla, en la parte limpia de la pista, incluso Michael se temía que iba a ver un poco de azul en su visión periférica al negociar la primera curva.

Lo dijo él, y Ross Brawn también se refirió a ello: "Si quisiéramos construir un coche ►

Fernando (abajo) mejoró su ritmo triunfal de 2003, pero los Ferrari (recuadro) se escaparon y ni siquiera perdieron el liderato durante los pit stops; Sato (en la otra página, arriba) desbancó a su compañero Button en parrilla por 0,007s, pero un Alonso desatado le superó en la arrancada (en la otra página, abajo).



> Pilotos: 13ª prueba, Hungría

1	Michael Schumacher	120
2	Rubens Barrichello	82
3	Jenson Button	65
4	Jarno Trulli	46
5	Fernando Alonso	45
6	Juan Pablo Montoya	38
7	David Coulthard	19
8=	Kimi Räikkönen	18
8=	Takuma Sato	18
10	Giancarlo Fisichella	14
11	Ralf Schumacher	12
12	Mark Webber	7
13=	Felipe Massa	5
13=	Olivier Panis	5
15	Antonio Pizzonia	4
16=	Nick Heidfeld	3
16=	Cristiano da Matta	3
18	Timo Glock	2
19	Zsolt Baumgartner	1

> Constructores

1	Ferrari	202
2	Renault	91
3	BAR-Honda	83
4	Williams-BMW	54
5	McLaren-Mercedes	37
6	Sauber-Petronas	19
7	Toyota	8
8	Jaguar-Cosworth	7
9	Jordan-Ford	5
10	Minardi-Cosworth	1





EN LA OTRA PÁGINA, FOTO GRANDE: PATRICK GOSLING. RECUADRO: MICHAEL COOPER/LAT. ESTA PÁGINA: CHARLES COATES/LAT, MICHAEL COOPER/LAT

TAG HEUER
TAGHeuer
WHAT ARE YOU MADE OF ?
KIRIUM FÓRMULA1
SWISS AVANT-GARDE SINCE 1860
Para más información y catálogo telf. 91 781 07 62

que arrancara tan bien como los Renault, desde luego que podríamos hacerlo", dijo Ross. "El problema es que eso nos pondría en una situación comprometida en otras partes de la vuelta. Renault ha elegido un camino, nosotros otro".

Intrigado por esto, por la insinuación de que las brillantes salidas de Renault están en función de elementos tan fundamentales como distribución de pesos, geometría de suspensión y centro de gravedad, y no del uso ingenioso de embrague, acelerador y control de tracción, le pregunté a Pat Symonds, de Renault, cuál era su reacción: "Me complace que Ross piense eso", dijo. "Y me sorprende que, tres años después, nadie haya conseguido igualar lo que hacemos en las salidas".

Tan buena fue la arrancada de Fernando en esta ocasión que hizo que Takuma Sato pareciera lento. Fernando tuvo que dar un bandazo a la derecha, levantando por un momento el pie derecho, para evitar una colisión. Preguntado más tarde acerca del problema de Taku, sobre por qué fue tan lento, Geoff Willis, de BAR, parecía confuso: "Lo extraño es que el tiempo de salida de Taku fue sólo un par de milésimas de segundo más lento que el de Jenson. No hizo una mala salida, en absoluto...".

Así que Fernando iba al ataque en la aceleración cuesta abajo hacia la primera curva. Si no hubiera tenido que levantar, podría haber tratado de ir a por Barrichello. Provocó que Rubens apurara la frenada y éste así lo hizo... pero aún tenía suficiente espacio para proteger a Michael. Fernando volvió a intentarlo en la segunda curva, pero Rubens permaneció impasible. Al enfilar la corta recta tras la derecha rápida, el cambio de seis marchas de Alonso por



fin como en su casa, ya pudo ver que los Ferrari se escaparían. Eran más rápidos en todas partes: frenada, entrada en curva, tracción, aceleración, velocidad punta.

Fernando no cometía errores pero aun así perdía terreno frente a los Ferrari, aunque, igual de seguro, se escapaba implacablemente de sus rivales Michelin. Al montar gomas nuevas en su segundo relevo, marcó una serie de vueltas en 1m 20s medio-bajo. Eso acabó con sus amenazas inmediatas, Montoya y Button; aun así esta serie se quedó a más de un segundo de la mejor vuelta sucesiva de Michael. Después, con pista libre a su alrededor, bajó el régimen y se concentró en la fiabilidad. Su coche no parecía tan agradable como el año pasado (por ejemplo, era menos estable en frenada) pero, por otra parte, era 2,0s más rápido con un elemento menos en el alerón trasero (de acuerdo con el reglamento 2004).

Montoya, notablemente más lento que Antonio Pizzonia en calificación (Pizzonia fue más rápido a pesar de cargar 10 kg más de combustible), despabiló como de costumbre cuando se apagaron las luces rojas. Llegó a la primera curva relativamente cerca de Alonso, pero de manera prudente aunque decepcionante se metió en fila y rápidamente se puso cómodo en cuarta posición, ocupando el

'MONTOYA FUE MÁS LENTO QUE PIZZONIA EN CALIFICACIÓN, PERO DESPABILÓ EN CARRERA, COMO DE COSTUMBRE'

pedazo de pista de Jenson. Éste se esforzó mucho con su segundo juego de Michelins –ligeramente usados– pero abusó de ellos con muchos kilos de gasolina a bordo y pronto perdieron su ventaja. Tal como pilotó Jenson, intentando crear ocasiones de adelantamiento en todo momento, seguramente le habría ido mejor calzar neumáticos un poco más viejos.

Pero esto no debería quitar mérito al muy mejorado rendimiento de BMW-Williams. Un morro más convencional proporcionó mayor posibilidad de reglaje y menos movimiento con viento de costado, y seguramente realzó los beneficios de la carrocería posterior más ceñida y eficiente vista por primera vez en Francia. Además, Hungría era la primera carrera con el nuevo test de 'flexión' FIA del alerón trasero. Hasta ahora, los tests de flexión iban ligados a las derivas laterales del alerón trasero; pero en Hungría varios equipos se vieron obligados a construir flaps posteriores más rígidos, fuertes y pesados. Creo que Williams nunca ha experimentado una flexión pronunciada en esta zona, así que de repente estaban a la altura de sus rivales. En un circuito tan lento como Hungría las diferencias no eran muy evidentes; pero, por una vez, el FW26 parecía relativamente rápido por los parciales de velocidad. Spa confirmará



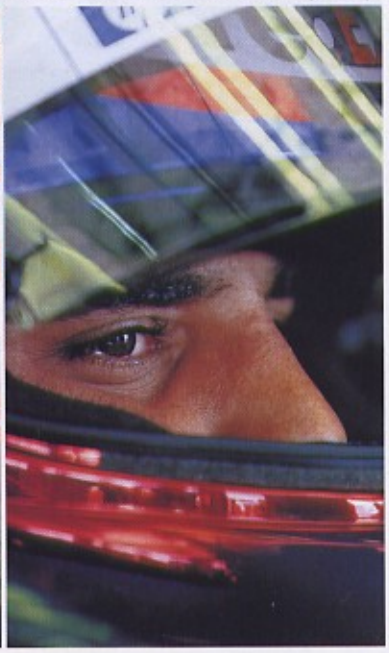
Un espectacular y colorista parque acuático da al Hungaroring (abajo), pero Michael no pareció fijarse; Pizzonia (izda.) acabó en un buen séptimo lugar.



En el box rojo la alegría no tuvo límites, y Schumi transformó sus lágrimas de felicidad en un baño de champán desde lo más alto del podio (izda.); la Scuderia entera posó para celebrar su sexto título consecutivo de constructores (abajo izda); Montoya (abajo) acabó en un distante cuarto puesto, a casi una vuelta de Schumi.

EL DATO: Schumi igualó las siete victorias consecutivas de Alberto Ascari en 1952-53 (que tiene nueve si no contamos la Indy 500).





EN LA OTRA PÁGINA: MICHAEL COOPER/LAT; ESTA PÁGINA: LORENZO BELLANCA/LAT, ARCHIVO LAT, JON NICHOLSON

o descartará esta teoría.

Por último, McLaren se hundió el domingo tras mostrarse muy veloz el viernes, sobre todo cuando Kimi Räikkönen montaba el compuesto principal. El sábado perdieron agarre, con temperaturas más bajas y la pista más limpia, y ya no recobraron el impulso. Más tarde reconocieron haberse equivocado en la elección de neumáticos, que su elección del viernes por la noche en Hungría (el compuesto 'G') se reveló demasiado duro y rígido para las condiciones en calificación y carrera, pero aun así es difícil entender cómo pudo suceder esto. Sin duda, tenían la opción de correr con el neumático más blando –elegido por todos los demás pilotos Michelin– y desde luego no es que faltaran pronósticos precisos del tiempo. Quizá su error estuvo en función de varias cosas: McLaren todavía es conservador con el kilometraje del motor el viernes (lo que significa que por lo general ruedan relativamente entradas las sesiones, cuando la pista ha ganado agarre) y por tanto el neumático más duro parecía más rápido de lo que sería el sábado, con la pista limpia y temperaturas más bajas. Asimismo, el rendimiento del MP4-19B ha cambiado radicalmente durante las últimas seis semanas, más que ningún otro coche en la parrilla. Ahora es un coche mucho más rígido, mucho mejor; a primeros de julio, cuando se llevaron a cabo los tests iniciales de neumáticos, todavía necesitaba, por encima de todo, relativa rigidez en los flancos.

Además, el error de McLaren recordó por qué Bridgestone tiene el camino más fácil: semejante error no habría sucedido nunca en un test Bridgestone/Ferrari porque no existe límite al intercambio de datos. Entre los ultracompetitivos equipos Michelin, la confidencialidad lo es todo.

Renault no sufrió dichos problemas con sus Michelins, pero aun así perdió frente a Ferrari por casi tres cuartos de minuto en una carrera de 95 minutos. Eso es en parte por la 'revisión' del reglamento, en parte por la mejora de Bridgestone, y en parte por Michael/Ferrari, casi en igual medida.

#13 Cajón de sastre

Ferrari sigue su racha dichosa; BAR se desanima; Fisi queda contento; Toyota flaquea. Por Maurice Hamilton





El box Ferrari bulló de actividad tras una fuga en una manguera de repostaje (arriba); Jenson (izda.) se puso el casco encantado; Zonta (abajo) hizo un trompo en la salida.



FOTO GRANDE: LORENZO BELLANCALAT; RECUADROS: ERIC/LE COLOMBO/WORLD RACING MASS; MARK THOMPSON/GETTY IMAGES

La revancha de Bridgestone

El año pasado Michael Schumacher sufrió la humillación de ser doblado en Hungría. De acuerdo, en 2004 eso no se iba a repetir, pero sin duda McLaren, Renault, Williams y BAR tendrían aquí su oportunidad.

Ni hablar. Picados por la derrota de 2003, Bridgestone y Ferrari probaron en el calor de Jerez, pero no podían estar seguros hasta que todos rodaran por fin en el revirado, bacheado y sucio Hungaroring.

Los primeros indicios fueron buenos. En su primera vuelta lanzada del viernes, Schumacher ya fue a ritmo de cabeza, y el domingo los Ferrari corrieron siempre en los dos primeros puestos.

"Está siendo un año fantástico para nosotros", dijo un radiante Ross Brawn. "Sentenciar el título con un doblete me hace sentir orgulloso. Todo cuanto puedo decir es que los neumáticos Bridgestone rindieron excepcionalmente bien".

BAR acaba bajo par

BAR-Honda recortó un punto más a Renault en su tensa lucha por el segundo puesto entre los constructores. Con la quinta y sexta plazas de Jenson Button y Takuma Sato, les separaban ocho puntos. Para Button debió ser un alivio ponerse el verdugo y el casco y dejar fuera la polémica generada por su imperiosa decisión de pasarse a Williams en 2005, pero la carrera reportó escasa satisfacción. "Estoy un poco decepcionado porque llegamos aquí esperando que nos fuera mejor", dijo Button. "Mi salida [P4 en parrilla] fue aceptable, pero perdí un par de puestos frente a Alonso y Montoya. Luego pude pasar a Taku cuando se salió un poco de la trazada".

Sato también se vio perjudicado por una floja primera vuelta tras superar a Button en parrilla por 0,007s.

"Arranqué bastante bien, pero, en la primera curva, iba por el exterior de Alonso y puse una rueda fuera de la trazada, en la parte sucia", dijo Taku. "Perdí tracción y en las curvas siguientes me pasaron varios coches al perder impulso". Sato acabó la primera vuelta octavo.

Un punto más para Sauber

Sauber sólo habrá sumado un punto pero, en realidad, el octavo lugar era lo máximo que iban a conseguir tras la excelente calificación de Giancarlo Fisichella. Por primera vez en las últimas carreras, el equipo suizo siguió la moda de tres paradas en lugar de dos.

"La carrera fue casi como esperaba", dijo Fisichella. "Fue una buena carrera para mí y, aunque un punto no basta, estuvo bien puntuar. El coche tenía buena velocidad y equilibrio, y el único problema fue el granulado en los neumáticos dos o tres vueltas después de cada parada, pero desaparecía después de cinco o seis. Tiré y no cometí errores, así que estoy contento".

Toyota sigue bregando

Toyota siguió con problemas aparentes con su coche remozado, el TF104B, y por segunda carrera consecutiva sus pilotos no calificaron muy bien. Esto bastó para que Cristiano da Matta se cayera de la formación titular después de Alemania, sustituido por el probador Ricardo Zonta.

La salida de Panis fue tan mala como buena la de Zonta, pero sus posiciones se invirtieron cuando un Jordan tocó a Zonta y le hizo dar un trompo. Ricardo adelantó al Minardi de Gimmi Bruni –algo es algo–, pero su progresión se vio interrumpida cuando el Toyota perdió potencia. Panis acabó en un mediocre 11º.

Zsolt corre marcha atrás

Le legión de seguidores de Zsolt Baumgartner no sabía qué opinar de la actuación de su piloto. Una impresionante calificación colocó al húngaro por delante de su compañero Bruni, pero todo empezó a torcerse en la vuelta de formación, cuando un problema con un sensor obligó a Baumgartner a ir a boxes. Tras la reparación partió desde el pit lane, pero al calar el motor en su segunda parada perdió aún más tiempo que por tener que apartarse continuamente mientras le doblaban. Zsolt acabó 15º y último. Schumacher le dobló cinco veces, pero después de lo del año pasado, al menos sabía qué se sentía.

TAGHeuer
Te ofrece...

Todos los datos Hungaroring

Tiempo Cálido y soleado 26° **Temperatura asfalto** 35° **Vueltas** 70 **Distancia** 306,663 km **Espectadores** 167.000 (todos los días)

Parrilla de salida

Posición	Piloto	Tiempo	Primer pit stop
1	Michael Schumacher	1m 19,146s	12
2	Rubens Barrichello	1m 19,323s	11
3	Takuma Sato	1m 19,693s	12
4	Jenson Button	1m 19,700s	11
5	Fernando Alonso	1m 19,996s	10
6	Antonio Pizzonia	1m 20,170s	14
7	Juan Pablo Montoya	1m 20,199s	11
8	Giancarlo Fisichella	1m 20,324s	10
9	Jarno Trulli	1m 20,411s	11
10	Kimi Räikkönen	1m 20,570s	12
11	Mark Webber	1m 20,730s	16
12	David Coulthard	1m 20,897s	11
13	Olivier Panis	1m 21,068s	12
14	Christian Klien	1m 21,118s	15
15	Ricardo Zonta	1m 21,135s	11
16	Nick Heidfeld	1m 22,180s	14
17	Giorgio Pantano	1m 22,356s	13
18	Zsolt Baumgartner	1m 24,329s*	16
19	Gianmaria Bruni	1m 24,679s	12
20	Felipe Massa	sin tiempo*	12

** salió desde el pit lane*



HUNGARORING
Longitud circuito 4,381 km

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

¿Lo sabías?

El GP de Hungría 86 fue el primero organizado en Europa del Este, tres años antes de la caída del Telón de Acero. El Hungaroring es el segundo circuito más lento después de Mónaco. Sólo Ferrari y BAR han puntuado en todas las carreras esta temporada.

Vuelta a vuelta

VUELTA 1 Zonta hace un trompo en la primera curva. Alonso supera a los BAR. Schumi líder seguido de Barrichello, Alonso, Montoya, Button, Trulli, Räikkonen y Sato
VUELTA 10 Alonso y Fisichella paran
VUELTA 11 Barrichello para
VUELTA 12 Schumacher para y sale 6s por delante de Barrichello
VUELTA 14 Räikkonen abandona
VUELTA 25 Trompo de Webber
VUELTA 29 Vuelta rápida de Schumi. Alonso inicia la segunda tanda de pit stops
VUELTA 32 Schumacher para y sale 8,5s por delante de Rubens. Siguen Alonso, Montoya y Button
VUELTA 51 Schumacher para y sale con 18s sobre Barrichello, luego Alonso, Montoya y Button, los únicos en la vuelta del líder. No habrá más cambios
VUELTA 56 Pizzonia sale largo presionando a Sato
VUELTA 70 El doblete de Schumi y Barrichello sentencia el sexto título consecutivo para Ferrari

Velocidades y paradas

VUELTA RÁPIDA
Michael Schumacher
1m 19,071s en la vuelta 29 (199,461 km/h)
VELOCIDAD MÁS RÁPIDA PUNTO MEDICIÓN
Michael Schumacher 313,8 km/h
VELOCIDAD MÁS LENTA PUNTO MEDICIÓN
Gianmaria Bruni 296,5 km/h
PIT STOP MÁS RÁPIDO
Takuma Sato 20,606s
PIT STOP MÁS LENTO
Felipe Massa 41,537s

Clasificación final

Posición	Piloto y coche	Tiempo total	Pos. 1ª vuelta
1	**Michael Schumacher** Ferrari F2004 (Bridgestone)	1h 35m 26,131s	1
2	**Rubens Barrichello** Ferrari F2004 (Bridgestone)	+4,696s	2
3	**Fernando Alonso** Renault R24 (Michelin)	+44,599s	3
4	**Juan Pablo Montoya** Williams-BMW FW26 (Michelin)	+1m 02,613s	4
5	**Jenson Button** BAR-Honda 006 (Michelin)	+1m 07,439s	5
6	**Takuma Sato** BAR-Honda 006 (Michelin)	+1 vuelta	8
7	**Antonio Pizzonia** Williams-BMW FW26 (Michelin)	+1 vuelta	10
8	**Giancarlo Fisichella** Sauber-Petronas C23 (Bridgestone)	+1 vuelta	9
9	**David Coulthard** McLaren-Mercedes MP4-19B (Michelin)	+1 vuelta	11
10	**Mark Webber** Jaguar R5 (Michelin)	+1 vuelta	12
11	**Olivier Panis** Toyota TF104B (Michelin)	+1 vuelta	15
12	**Nick Heidfeld** Jordan-Ford EJ14 (Bridgestone)	+2 vueltas	13
13	**Christian Klien** Jaguar R5 (Michelin)	+2 vueltas	14
14	**Gianmaria Bruni** Minardi-Cosworth PS04 (Bridgestone)	+4 vueltas	18
15	**Zsolt Baumgartner** Minardi-Cosworth PS04 (Bridgestone)	+5 vueltas	20

NO CLASIFICADOS

Giorgio Pantano Jordan-Ford EJ14 (Bridgestone)	cambio – 48 vueltas	16
Jarno Trulli Renault R24 (Michelin)	presión de aceite – 41 vueltas	6
Ricardo Zonta Toyota TF104B (Michelin)	electrónica – 31 vueltas	19
Felipe Massa Sauber-Petronas C23 (Bridgestone)	frenos – 21 vueltas	17
Kimi Räikkönen McLaren-Mercedes MP4-19B (Michelin)	electrónica – 13 vueltas	7

MAPA: ALAN ELDRIDGE

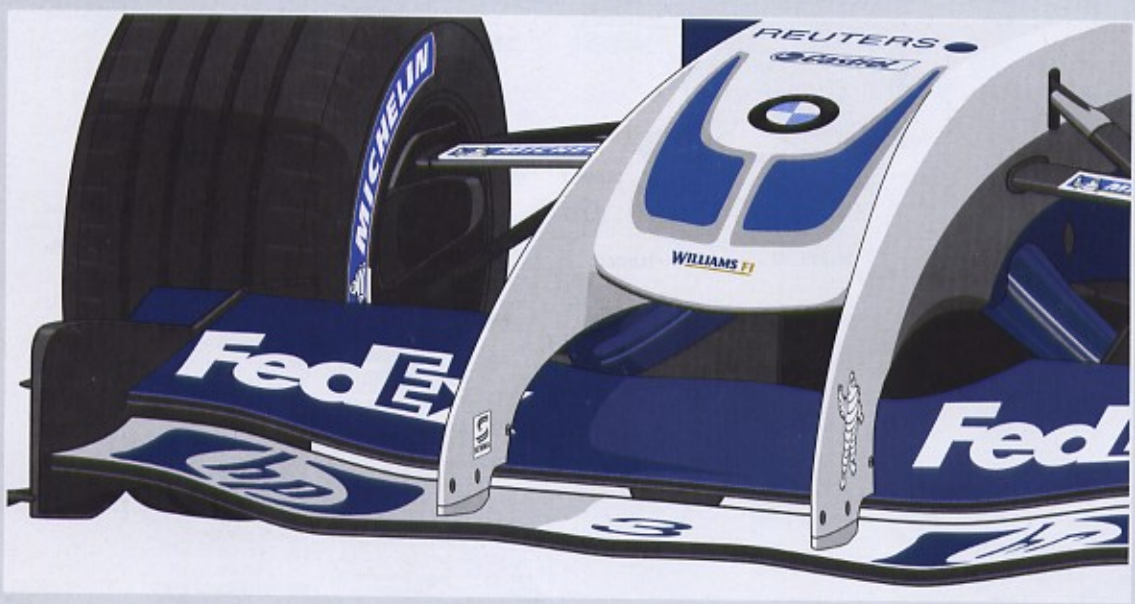
Resultados hasta la fecha

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

CLAVE: R Retirado/NS No salido/DC Descalificado

Williams se da por vencido

Desechado el morro característico del FW26; Renault modifica sus alerones. Por S. Samson. Ilustraciones de P. Soler



Alemania 2004

Williams aguantó 12 carreras con su morro corto con colmillos de morsa, un diseño que afirmaban que ofrecía beneficios que valían la pena, para sorpresa de algunos equipos rivales.



Hungría 2004

Al volver a un morro parecido al del FW25 del año pasado, Williams reconocía que las desventajas superaban a las ventajas; el morro iba acompañado de un nuevo alerón.

▲ Nuevo morro para el FW26

En Budapest Williams desechó sus sonados colmillos de morsa y adoptó un planteamiento más conservador. Como el morro corto era demasiado pesado (un problema crítico, especialmente al estar situado tan elevado en el coche), reducía mucho la posibilidad de maximizar el uso de lastre. Es más, la ventaja teórica de este morro radical no se ha demostrado en pista; la eficacia aerodinámica del coche se veía comprometida siempre que los pilotos Williams seguían a otros coches. Además, el viento de costado alteraba el apoyo. El nuevo morro, similar al del FW25, se mantendrá el resto de la temporada.

El FW26 también llevaba un alerón delantero modificado: Williams ya no usa una forma de 'W'. El nuevo diseño tiene forma de cuchara y es muy parecido al de Renault (véase página siguiente). Dicen que este concepto genera más apoyo, pero podría ser más sensible al cabeceo en potencia. También se han modificado las derivas laterales: el plano escalonado horizontal y los dos flaps son nuevos.

Williams también se sirvió de un procedimiento de arrancada revisado, que mejoró la competitividad del coche. Montoya hizo su mejor salida de la temporada y recuperó algunas plazas.

'EL MORRO CORTO ERA DEMASIADO PESADO, Y REDUCÍA LA POSIBILIDAD DE USAR LASTRE'

Renault R24



En Hungría el R24 también montaba triángulos traseros superiores de titanio, en lugar del elemento de carbono que se rompió en el coche de Trulli en Silverstone.

▶ En busca del equilibrio

Para remediar sus problemas de equilibrio, Renault adoptó un nuevo alerón delantero en Alemania (sólo en el coche de Alonso). Tres semanas después, en Hungría, los dos coches usaban este diseño (superior). Parece una combinación entre el alerón escalonado original (inferior) y el elemento de 2003 al que volvió Renault para el resto de 2004 hasta Hockenheim (centro).

Renault también montó la versión D de su motor: nuevas culatas y pistones entregaban 10 CV más. Dicho esto, el equipo no pudo hacer que los Michelin trabajaran de manera eficaz, aunque la consistencia de Alonso fue increíble.

Por su parte, Bridgestone solucionó todos sus problemas en Budapest. La nueva construcción del neumático trasero era 0,5 kg más pesada por rueda pero muy competitiva aquí. Pero su desgaste era motivo de preocupación, y se advirtió a los equipos Bridgestone que relevos de más de 20 vueltas causarían problemas.

'EL NUEVO ALERÓN PARECE UNA COMBINACIÓN ENTRE EL ORIGINAL Y EL DE 2003'

Hungría 2004



España 2004



Australia 2004





Alemania 2004: el borde de ataque de la deriva es vertical.



Hungría 2004: el borde de ataque esculpido es más eficaz.

◀ Derivas y triángulos

El nuevo alerón delantero de Renault montaba derivas modificadas: para mejorar la eficacia aerodinámica, estos elementos cuentan con un escalón en su sección vertical frontal. Esto ya formaba parte del paquete estrenado en Alemania.

Por último, Renault rediseñó el triángulo de suspensión superior trasero. Ahora está hecho de titanio en lugar de carbono, tras la rotura de suspensión de Jarno Trulli en Silverstone. Es probable que la FIA prohíba los triángulos de carbono para el año próximo por motivos de seguridad.

▶ Apéndice en el alerón trasero

En Budapest, Renault probó este extraño alerón trasero, sólo el viernes. La forma se basa en un concepto que el equipo pensaba usar en Mónaco antes de que una aclaración de la FIA prohibiera su desarrollo. Renault ajustó el nuevo apéndice para asegurar que cumpliera el reglamento. No hubo protestas de los rivales, así que el alerón no parecía que fuera a causar problemas políticos, aunque no podían estar seguros. Al final, Renault decidió no usarlo: el beneficio no era el esperado y preocupaba la posibilidad de una reclamación; podría haberse considerado que este alerón contravenía el espíritu del reglamento.



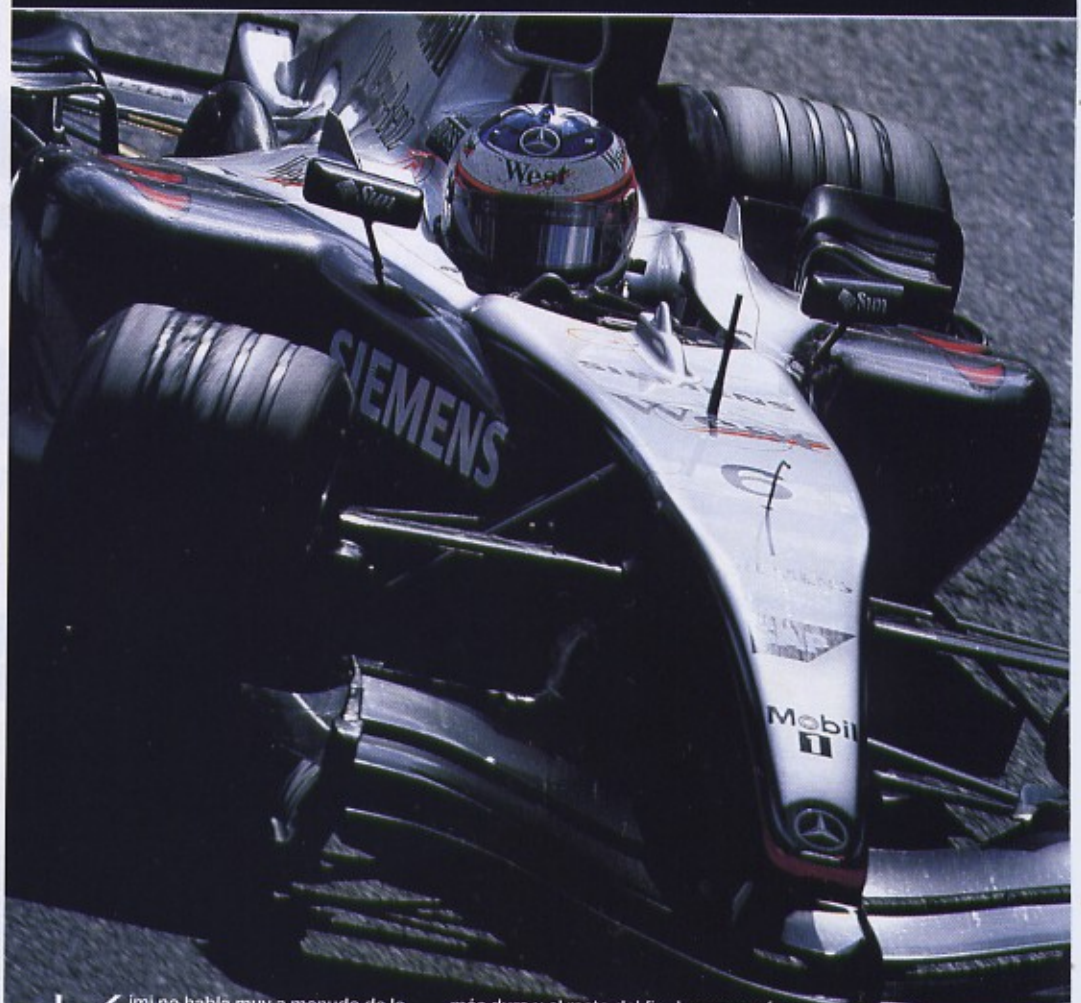
Pequeño apéndice entre dos elementos verticales, para circuitos de máximo apoyo.

TAG HEUER
TAGHeuer
WHAT ARE YOU MADE OF ?



#14 Qué bueno que viniste

Hacía más de 18 meses que Kimi y McLaren no ganaban. Ya tocaba. Por Peter Windsor



Kimi no habla muy a menudo de lo que podría haber sido, ni tampoco exagera. Pero cuando su alerón trasero se rompió en Hockenheim, y se estrelló contra el muro de neumáticos a gran velocidad, arruinando su carrera con Michael Schumacher casi antes de que empezara, su reacción inmediatamente después causó conmoción en el equipo. *"Voi vittu"*, dijo, con la cara roja por el esfuerzo. "Hoy estábamos en buena forma". En los días que siguieron, la sensación de no saber si podrían haber ganado –la sensación de tener un asunto pendiente– fue agobiante. Nunca lo sabrían, ¿o sí? En Hungría la pregunta siguió sin respuesta. Kimi fue el más rápido en un viernes que prometía mucho, pero el equipo optó erróneamente por correr con el Michelin más duro y el resto del fin de semana fueron poco competitivos.

En Spa, en ese maravilloso circuito en las Ardenas belgas, Kimi se mostró enseguida en forma el viernes, nublado y frío, marcando un 1m 46,674s en sólo seis vueltas (para poder conservar el motor). Obviando los terceros pilotos, en esa primera hora sólo los dos Ferrari superaron a Kimi, ambos en 1m 45s. Luego, en la segunda sesión, Kimi fue el más rápido. Existía preocupación por las temperaturas de los neumáticos traseros –Michelin admitió más tarde que, tras las derrotas en Hockenheim y Hungría, dos circuitos en que antes destacaban, sus equipos no deberían haberles engatusado para "arriesgar" tanto–, pero vamos, ¿quién sabía qué haría el tiempo? ▶

Segunda victoria no-Ferrari del año; menudo giro radical para McLaren, cuyo inicio de 2004 fue el peor desde 1981; Alonso (en la otra página, arriba) abandonó cuando era líder, al hacer un trompo sobre su propio aceite; Webber inició el caos en la primera vuelta al embestir a Barrichello en La Source (abajo).

> Pilotos: 14ª prueba, Bélgica

1	Michael Schumacher	128
2	Rubens Barrichello	88
3	Jenson Button	65
4	Jarno Trulli	46
5	Fernando Alonso	45
6	Juan Pablo Montoya	38
7	Kimi Räikkönen	28
8	David Coulthard	21
9=	Takuma Sato	18
9=	Giancarlo Fisichella	18
11	Ralf Schumacher	18
12	Felipe Massa	10
13	Mark Webber	7
14	Olivier Panis	6
15	Antonio Pizzonia	4
16=	Christian Klien	3
16=	Cristiano da Matta	3
16=	Nick Heidfeld	3
19	Timo Glock	2
20	Zsolt Baumgartner	1

> Constructores

1	Ferrari	216
2	Renault	91
3	BAR-Honda	83
4	Williams-BMW	54
5	McLaren-Mercedes	49
6	Sauber-Petronas	28
7	Jaguar-Cosworth	10
8	Toyota	9
9	Jordan-Ford	5
10	Minardi-Cosworth	1





EN LA OTRA PÁGINA: LORENZO BELLANCA/LAT. ESTA PÁGINA: DARREN HEATH; LORENZO BELLANCA/LAT

TAG HEUER
TAGHeuer
WHAT ARE YOU MADE OF ?
KIRIUM FORMULA1
SWISS AVANT-GARDE SINCE 1860
Para más información y catálogo tel. 91 781 04 82

Crónica Bélgica, 14ª prueba, Spa-Francorchamps, 29 de agosto





'KIMI TUVO QUE OBLIGARSE A OLVIDAR EL PROBLEMA DE CAMBIO Y A NO DEJAR MARGEN'

El sábado, cómo no, llovió a cántaros desde el noroeste, sobre las Ardenas y más allá, hacia las montañas del Eifel, al Nürburgring, el pariente no tan lejano de Spa-Francorchamps. Los libres quedaron reducidos a unos 13 minutos debido a la falta de helicópteros médicos; en ese tiempo, en mojado, empezó a verse claro que el Michelin para lluvia torrencial, el 'full wet', era tan blando que servía para una vuelta más o menos. Por su parte, el intermedio tenía un abanico de rendimiento casi tan pequeño como el canto de una moneda. Antonio Pizzonia se fue contra el muro de neumáticos con intermedios, dañando su FW26. Michael, perfectamente fluido con Bridgestones 'full wet', giró de inmediato en 1m 57s alto; Kimi, con Michelins intermedios, marcó tres vueltas rápidas: 1m 59,116s, 1m 58,211s, 1m 57,975s. P3, de nuevo, bastante más rápido que sus rivales Michelin.

El circuito estaba mojado pero no llovía cuando salieron los Minardi y Jordan en la primera parte de la calificación. Luego, a las 14.15, como si se tratara de una escena de *Grand Prix*, cayeron grandes gotas sobre las cámaras, cronómetros y monitores. ¿Intermedios o de lluvia? BAR-Honda montó los de agua pero, con la lluvia amainando de nuevo, perdieron agarre atrás mucho antes de acabar sus vueltas. DC, con intermedios, se encontró de repente ahí arriba, hacia la primera fila. Ahora se estaba volviendo a secar, ¿o no? A falta de 15 minutos, volvió a llover aún más fuerte. Kimi, tercero más rápido en precalificación con 1m 55,371s, dio una vuelta increíblemente rápida, columnas de agua por doquier... pero apuró demasiado la frenada en la chicane del Bus Stop y perdió un segundo, tal vez. Digo "tal vez" porque –por alguna misteriosa razón– el sistema de cronometraje Siemens no registró los parciales de Kimi. Era como si hoy la lluvia fuera a estropearlo todo. Kimi fue 10º, DC un sorprendido cuarto. Los Renault, que dieron con el canto de esa moneda, primero-tercero.

El domingo fue seco; seco e incluso un poco soleado. Las temperaturas de los neumáticos traseros iban a ser un problema, pero también ese embudo que llaman La Source.

Kimi notó un golpe en el costado trasero derecho –¡Felipe Massa!– y se preguntó si ya estaba fuera de combate. Aun así, aceleró cuesta abajo, con coches desparramados a su alrededor y huecos abriéndose de repente. Saliendo de Eau Rouge, por la recta, ya era quinto, por detrás de Michael y por delante de Juan Pablo. El fondo no estaba a nivel pero el coche iba... bien. Eso es todo cuanto quería: un coche que fuera bien.

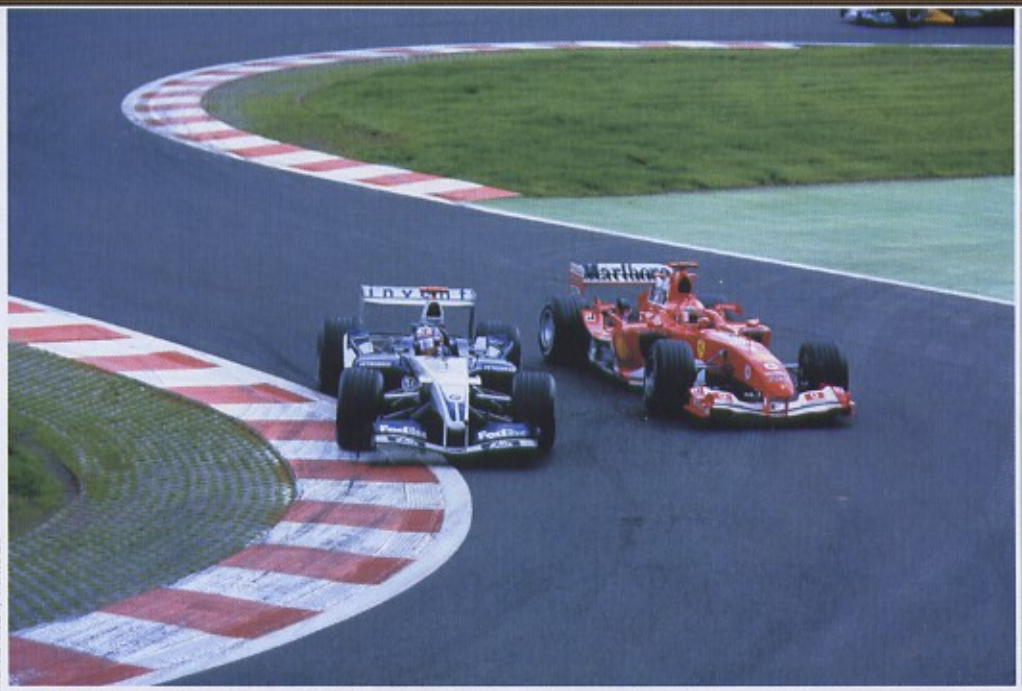
El Safety Car salió durante tres vueltas para que se despejara la pista, pero luego, por fin, Kimi fue de carreras, atacando a Michael al salir de La Source y hacia Eau Rouge. Fue impactante de ver, y el primer indicio de que los Michelin, aunque quizá un pelín demasiado blandos para la distancia entera de un relevo de 16 vueltas, eran rapidísimos cuando importaba... cuando los Bridgestone todavía estaban cogiendo temperatura.

Pero ¿qué era esto? En la octava vuelta, al reducir, el coche se despendolaba. Kimi llamó por radio al equipo; Steve Hallam, con instrucciones desde la parte de atrás del box, le dijo que probara varias combinaciones de software. De esto modo, y aguantando el problema de cambio dejando un poco de margen en frenada, Kimi se acercó a la cabeza. Adelantó como si nada a DC; ahora perseguía a los Renault de Jarno Trulli y Fernando Alonso. Lidió con el aceite que soltaba el coche de Fernando. Se relajó cuando el coche azul y amarillo desapareció de repente de la pista, su rueda trasera izquierda cubierta de aceite.

Un segundo periodo de Safety Car dio un pit stop gratis a Michael y le colocó pegado al alerón trasero de Kimi, pero Kimi lo aceptó y se concentró en evitar los restos en las zonas de los accidentes, puesto que parecían producirse bastantes pinchazos. Tal vez fueran fragmentos de carbono, tal vez los pianos de la nueva chicane. Seguramente una combinación de ambos. Golpea el piano en Bus Stop con el ángulo equivocado y podrías cortar el flanco con un afilado borde de hormigón. Un corte así se descubrió más tarde en el neumático pinchado de DC. Todos los pinchazos –DC, Button, Montoya– fueron en la rueda trasera derecha, que de hecho mordía bastante piano en Bus Stop.

Y por último, como para poner a prueba

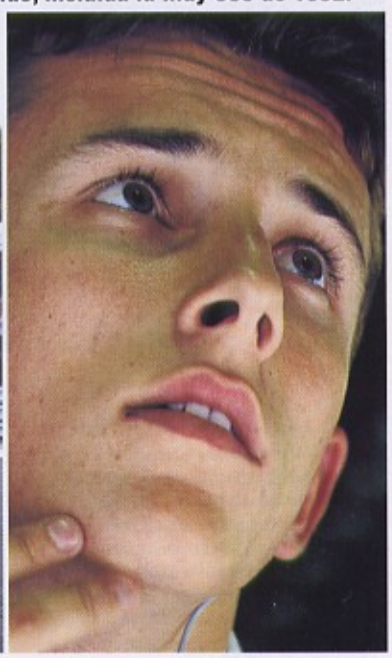
Schumi (arriba) tiró a tope –como siempre– pero no pudo con Kimi, que subió al escalón más alto del podio (recuadro).



Espectáculo Made in Montoya: en la quinta vuelta, tras el primer safety car, Juan Pablo ataca a un vulnerable Schumi en la chicane (izda.); Alonso (abajo izda.) volvió a protagonizar una gran salida y superó claramente a Schumi para colocarse segundo; por detrás, DC también le gana la posición al alemán; con Webber inédito, Christian Klien (abajo) dio tres valiosos puntos a Jaguar.

EL DATO: Ferrari ha disputado 700 de las 727 pruebas puntuables para el Campeonato del Mundo, incluida la Indy 500 de 1952.





EN LA OTRA PÁGINA, FOTO GRANDE: PATRICK GOSLING; RECUADRO: PAUL GILHAM/GETTY IMAGES; ESTA PÁGINA: DARREN HEATH, STEVE ETHERINGTON/LAT; ARCHIVO LAT

el resurgimiento de McLaren, llegó un tercer Safety Car (¡debido a que DC no calculó bien el rebufo sobre el Jaguar de Christian Klien!). Kimi se había escapado tres segundos o así, pero aquí estaba Michael de nuevo, pegado al McLaren mientras rodaban tras el Mercedes. Kimi redujo la marcha mientras encabezaba el pelotón por Blanchimont, hacia la nueva chicane. Michael, rabiando por ir más rápido, por mantener la temperatura y presión de sus neumáticos, se acercó a Kimi, tratando de forzar el ritmo. Kimi se limitó a mirar al frente, como si caminara por un paddock de F1 atestado, intentando evitar el contacto visual con gente con la que no quería hablar. Quedaban tres vueltas.

De pronto aceleró hacia Bus Stop y salió rápido de la misma, cruzando la meta con dos buenos largos sobre Michael. A continuación, la deslumbrante joven estrella de McLaren dio una de las mejores vueltas bajo presión que nunca veremos, en parte porque fue en Spa, con toda su intimidación, pero principalmente porque era Michael Schumacher el que iba por detrás, ansiando ganar en un circuito que le gusta llamar el suyo. Y así Kimi tuvo que obligarse a olvidar el problema con las reducciones y a no dejar margen, ninguno en absoluto. En esa 42ª vuelta del GP de Bélgica fue perfecto al milímetro, y esta vez el cronometraje Siemens no pudo eludirlo: 1m 45,108s, casi 0,4s más rápido que la mejor de Michael (establecida justo al final de su segundo relevo, cuando sus Bridgestones estaban en plena forma) y suficiente para darle un liderato de 2,3s. Apenas tres minutos y medio después, Kimi cruzó la meta y ganó por 3,1s.

Michael tampoco es dado a exageraciones, tópicos o expresiones demasiado largas. Por tanto, todos le creyeron cuando, en este día especial en Spa –el día en que sentenció su séptimo título–, le hizo el mayor cumplido a Kimi: "Hoy", dijo Michael, "ganó el mejor".

#14 Cajón de sastre

Michelin quiere saber el porqué de sus pinchazos; Renault y Williams también pinchan. Por Maurice Hamilton y V. F.







Lo que quedó del neumático de Button (izda.) cuando reventó en el punto más rápido de Spa; un impaciente JPM provoca el trompo de Trulli (arriba); Webber (abajo) duró una curva.

FOTO GRANDE: LAURENT CHARNAUX/WORLD RACING IMAGES; RECUADROS: EPOCH/LE DD/OMEGA/WORLD RACING IMAGES; MARK THOMPSON/GETTY IMAGES

Michelin gana pero pincha

Michelin investigará los pinchazos sufridos por David Coulthard, Jenson Button y Juan Pablo Montoya. En los tres casos cedió la rueda trasera derecha, aunque en Spa no sufre excesivamente.

"Los incidentes sucedieron en distintas fases del ciclo vital del neumático", dijo el director de competición de Michelin Pierre Dupasquier. "En el caso de Coulthard, había un corte en la pared interior de la carcasa. Ya hemos visto antes casos en que un neumático resulta dañado al pasar sobre el afilado borde interior de un plano. Es demasiado pronto para estar seguros de si sucedió eso esta vez, pero es extraño tener tres problemas en apariencia parecidos. Daremos con la causa".

Renault falla el domingo

El punto culminante del fin de semana de Renault resultó ser la calificación, cuando les salió bien la apuesta por neumáticos intermedios durante una pausa en los chubascos. Jarno Trulli marcó su segunda pole, y Fernando Alonso acabó tercero.

Los coches del rombo fueron líderes hasta la vuelta 10, cuando Trulli cedió la cabeza al español al efectuar su primer pit stop. El coche del italiano perdió agarre en la zaga y se fue para atrás; luego chocó con Montoya cuando éste trataba de arrebatarle el cuarto puesto, y Trulli acabó la carrera en la cola.

El liderato de Alonso también duró poco, ya que su motor perdía aceite sobre sus ruedas traseras, provocando un primer trompo del asturiano en Les Combes y un segundo y definitivo en Rivage.

"El coche iba muy bien y en ese momento empezaba a escaparme de Räikkönen", dijo Alonso. "No se puede saber lo que habría pasado, pero desde luego parece una oportunidad perdida para mí".

Klien dio alas a Jaguar

Con Mark Webber eliminado de entrada, Christian Klien sumó sus primeros puntos para Jaguar. En la resalida tras el segundo safety car, el austriaco adelantó a Olivier Panis y colocó a Jaguar por delante de Toyota entre los constructores al acabar sexto cuando Ricardo Zonta abandonó.

"Qué carrera tan increíble para mí", dijo Klien, que sobrevivió a un susto serio en Kemmel, cuando DC le embistió; antes Klien había perdido el retrovisor izquierdo.

Pizzonia cumple

BMW-Williams tuvo a sus dos pilotos en el tercer puesto en la fase final de la prueba, pero se marchó sin puntos. Juan Pablo Montoya tuvo una batalladora actuación, y ejecutó el adelantamiento del día al pasar a Schumacher por el exterior en Bus Stop. Una maniobra similar sobre Trulli acabó en colisión y el trompo del Renault. Montoya rodaba tercero cuando sufrió un pinchazo a ocho vueltas del final. El de Bogotá había heredado dicho puesto unas vueltas antes, cuando Antonio Pizzonia se detuvo de pronto con problemas de cambio.

Pizzonia, siempre entre los ocho primeros, corrió un largo primer relevo y remontó poco a poco hasta lo que habría sido un podio extraordinario en su tercera carrera sustituyendo a Ralf Schumacher; en Monza Antonio volverá a correr.

Cero puntos para Williams en un día en que McLaren sumó 12 y se acercó a cinco en su lucha por el cuarto puesto de constructores.

'Massa attack'

Sauber consolidó su sexto puesto tras sacar el máximo partido de las circunstancias. Felipe Massa casi echó fuera a Räikkönen en la primera curva, y luego Jenson Button le embistió. "Tras partir octavo, estaba decepcionado", dijo Massa. "Tuve que parar a cambiar el alerón trasero y otra vez en la vuelta siguiente porque la dirección vibraba. Después el coche era nervioso pero pude atacar. Podría decirse que tuve suerte, pero creo que fui recompensado por toda la mala suerte que he tenido en las últimas cinco carreras". Massa dedicó el cuarto puesto a su abuelo, que falleció el día anterior.

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

Todos los datos Spa

Tiempo Nublado, seco 18° **Temperatura asfalto** 22° **Vueltas** 44 **Distancia** 306,812 km **Espectadores** 57.000 (domingo)

Parrilla de salida

Posición	Piloto	Tiempo	Primer pit stop
1	Jarno Trulli	1m 56,232s	10
2	Michael Schumacher	1m 56,304s	16
3	Fernando Alonso	1m 56,686s	-
4	David Coulthard	1m 57,990s	12
5	Giancarlo Fisichella	1m 58,040s	14
6	Rubens Barrichello	1m 58,175s	1
7	Mark Webber	1m 58,729s	-
8	Felipe Massa	1m 59,008s	1
9	Olivier Panis	1m 59,552s	1
10	Kimi Räikkönen	1m 59,635s	13
11	Juan Pablo Montoya	1m 59,681s	15
12	Jenson Button	2m 00,237s	1
13	Christian Klien	2m 01,246s	9
14	Antonio Pizzonia	2m 01,447s	17
15	Takuma Sato	2m 01,813s	-
16	Nick Heidfeld	2m 02,645s	1
17	Gianmaria Bruni	2m 02,651s	-
18	Zsolt Baumgartner	2m 03,303s	1
19	Giorgio Pantano	2m 03,833s	-
20	Ricardo Zonta	2m 03,895s	16



SPA-FRANCORCHAMPS
Longitud circuito 6,973 km

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

Vuelta a vuelta

VUELTA 1 Dos colisiones distintas hacen salir el safety car. Cuatro coches KO y seis a boxes. Trulli líder por delante de Alonso
VUELTA 5 Bandera verde. Räikkönen y Montoya adelantan a Schumacher
VUELTA 6 Kimi pasa a DC, tercero
VUELTA 10 Trulli para, Alonso líder
VUELTA 12 Alonso se sale en Rivage, DC para por un pinchazo. Räikkönen líder seguido de Montoya
VUELTA 16 Schumi, líder tras parar Kimi y JPM, para y sale tercero tras Kimi y Button
VUELTA 30 Button pincha y colisiona con Baumgartner. Sale el safety car y Schumi aprovecha para parar. Kimi y JPM lo habían hecho la vuelta anterior
VUELTA 35 Bandera verde. Kimi líder seguido de Schumi, Montoya y Barrichello
VUELTA 37 Montoya pincha y abandona
VUELTA 39 DC embiste a Klien en Kemmel. Sale el safety car
VUELTA 42 Bandera verde; Zonta rompe el motor cuando era cuarto
VUELTA 44 Räikkönen cruza la meta

Velocidades y paradas

VUELTA RÁPIDA
Kimi Räikkönen
1m 45,108s en la vuelta 42 (238,931 km/h)
VELOCIDAD MÁS RÁPIDA PUNTO MEDICIÓN
Antonio Pizzonia 321,4 km/h
VELOCIDAD MÁS LENTA PUNTO MEDICIÓN
Nick Heidfeld 297,0 km/h
PIT STOP MÁS RÁPIDO
Nick Heidfeld 31,609s
PIT STOP MÁS LENTO
Nick Heidfeld 4m 46,457s

¿Lo sabías?

Las modificaciones en la chicane Bus Stop han alargado el circuito 10 metros. Spa mide 1,166 km más que el siguiente circuito de F1 más largo. Esta carrera, el 50° GP de Bélgica y 37° en Spa, fue la primera de 2004 en que BAR no puntuaba.

Clasificación final

Posición	Piloto y coche	Tiempo total	Pos. 1ª vuelta
1	**Kimi Räikkönen** McLaren-Mercedes MP4-19B (Michelin)	1h 32m 35,274s	5
2	**Michael Schumacher** Ferrari F2004 (Bridgestone)	+3,132s	4
3	**Rubens Barrichello** Ferrari F2004 (Bridgestone)	+4,371s	14
4	**Felipe Massa** Sauber-Petronas C23 (Bridgestone)	+12,504s	12
5	**Giancarlo Fisichella** Sauber-Petronas C23 (Bridgestone)	+14,104s	7
6	**Christian Klien** Jaguar R5 (Michelin)	+14,614s	9
7	**David Coulthard** McLaren-Mercedes MP4-19B (Michelin)	+17,970s	3
8	**Olivier Panis** Toyota TF104B (Michelin)	+18,693s	16
9	**Jarno Trulli** Renault R24 (Michelin)	+22,115s	1
10	**Ricardo Zonta** Toyota TF104B (Michelin)	R/motor – 41 vueltas	10
11	**Nick Heidfeld** Jordan-Ford EJ14 (Bridgestone)	+4 vueltas	15

NO CLASIFICADOS

Juan Pablo Montoya	Williams-BMW FW26 (Michelin)	pinchazo – 37 vueltas	6
Antonio Pizzonia	Williams-BMW FW26 (Michelin)	cambio – 31 vueltas	8
Jenson Button	BAR-Honda 006 (Michelin)	pinchazo/colisión – 29 vueltas	11
Zsolt Baumgartner	Minardi-Cosworth PS04 (Bridgestone)	colisión – 28 vueltas	13
Fernando Alonso	Renault R24 (Michelin)	trompo/fuga aceite – 11 vueltas	2
Mark Webber	Jaguar R5 (Michelin)	colisión – 0 vueltas	-
Takuma Sato	BAR-Honda 006 (Michelin)	colisión – 0 vueltas	-
Gianmaria Bruni	Minardi-Cosworth PS04 (Bridgestone)	colisión – 0 vueltas	-
Giorgio Pantano	Jordan-Ford EJ14 (Bridgestone)	colisión – 0 vueltas	-

MARK ALAN ELDRIDGE

Resultados hasta la fecha

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

CLAVE: R Retirado/NS No salido/DC Descalificado

El rey de los circuitos impone

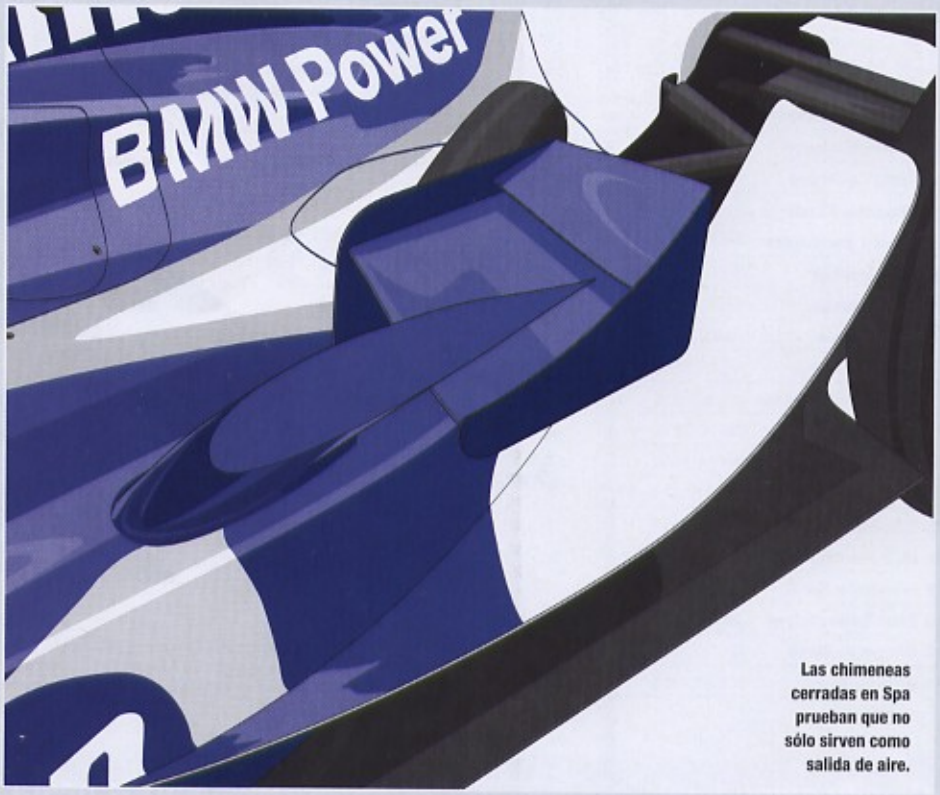
En Spa es indispensable un gran paquete aerodinámico. Por Stéphane Samson. Ilustraciones de Patricia Soler

▶ Chimeneas de quita y pon

El sábado y el domingo en Spa, Williams usó un nuevo capó motor: estaba provisto de nuevas aletas más redondeadas, apéndices más anchos y chimeneas rediseñadas. Además, se quitaron las branquias de la parte posterior de la carrocería. El nuevo capó llegó al circuito el viernes por la noche, sólo había dos disponibles, y no habían sido probados antes. Las chimeneas estaban cerradas, demostrando que no sólo se usan para evacuar aire caliente sino también para dirigir el flujo alrededor de los apéndices.

Ferrari decidió calificarse sin chimeneas y montó pontones totalmente cerrados. Distintas filosofías. El reglamento permite a los equipos cambiar los elementos de refrigeración entre sábado y domingo si varía el tiempo. El domingo estaba seco pero no hacía mucho calor, así que Ferrari usó una sola chimenea en la parte derecha.





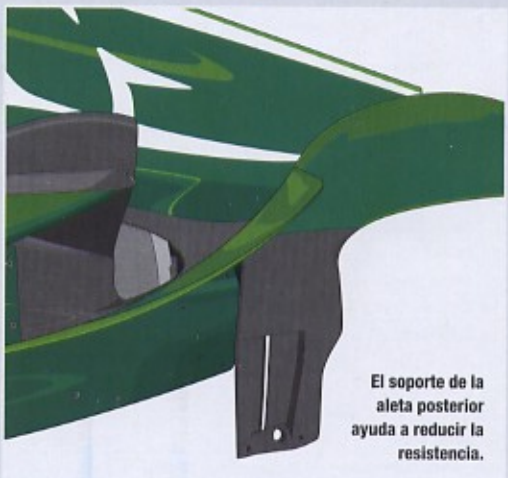
Las chimeneas cerradas en Spa prueban que no sólo sirven como salida de aire.



Curiosos apéndices por delante de la entrada del pontón; más apoyo, menos resistencia.

▲ Jordan llama la atención

Estos enormes apéndices, situados delante de los hombros de los pontones, se vieron por primera vez en el Jordan de Timo Glock, el viernes en Alemania. El equipo también los usó en Budapest y de nuevo en Spa. La forma de este elemento hace pensar que de hecho produce carga aerodinámica, pero también podría ayudar a reducir la resistencia y limpiar el flujo de aire alrededor de la zona del pontón donde se hallan la chimenea y el winglet. Pero Spa fue una carrera a olvidar para Jordan, con Pantano KO y Heidfeld a cuatro vueltas.



El soporte de la aleta posterior ayuda a reducir la resistencia.

▲ Jaguar pule sus aletas

En Bélgica, Jaguar volvió a usar una novedad ya vista en Budapest: un soporte vertical que sostiene la aleta posterior y contribuye a reducir la resistencia alrededor de las ruedas traseras y de la forma de coca-cola de la parte trasera.

▲ Eau Rouge: secretos técnicos

Eau Rouge es una de las curvas más famosas del mundo, y durante los años ha sido un gran reto. Las velocidades fueron en aumento hasta 1998 (alcanzando los 286 km/h en 1997), cuando la introducción de los neumáticos estriados y vías estrechas redujeron considerablemente el agarre, y por tanto el paso por curva (véanse diagramas, dcha.). A partir de 1998 ha habido un aumento constante de velocidad, con un salto importante en 2001, cuando se recrudeció la guerra de neumáticos. Otro salto llegó en 2002, cuando no sólo los neumáticos evolucionaron más, sino que las curvas de Eau Rouge se realinearon un poco y se reasfaltaron, en aras de la seguridad. Eso hizo que dicho año fuera fácil a fondo en calificación, aunque en carrera seguía exigiendo levantar ligeramente el gas. Dicho esto, incluso tomándola a fondo, la elevada aceleración lateral y por tanto el roce de los neumáticos, junto con la empinada subida, dan como resultado la pérdida de unos 20 km/h desde la entrada hasta la salida de la serie de curvas.

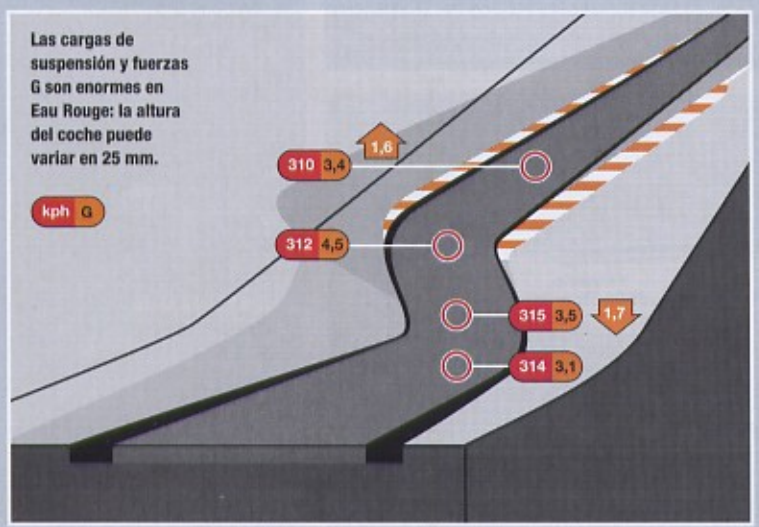
"Desde el punto de vista de la ingeniería, es una curva importante ya que una buena velocidad por aquí supone una ocasión de adelantamiento al final de la recta", dice Pat Symonds, director de ingeniería de Renault. "Para pasar rápido, es importante contar con el nivel adecuado de agarre, y un reglaje aerodinámico que no comprometa la velocidad punta necesaria en la recta larga [unos 320 km/h]".

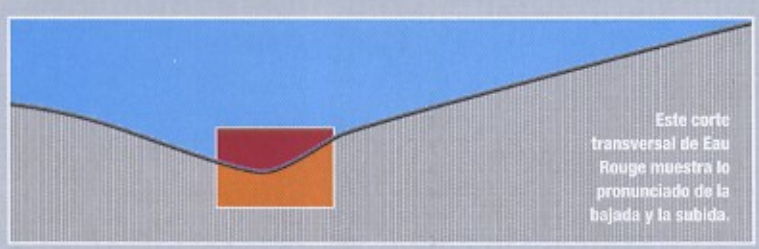
'AL ELEGIR LOS REGLAJES, UN PAR DE MILIMETROS PUEDEN INFLUIR BASTANTE EN EL COMPORTAMIENTO'

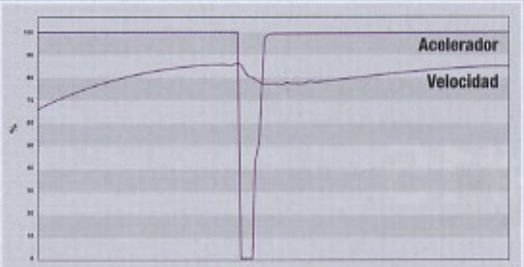
Además, los pilotos necesitan completa confianza en su coche por esta serie de curvas. La primera izquierda genera mucha compresión de la suspensión, y el coche se aligera en la parte final. La altura puede variar en 25 mm de principio a fin. Al elegir los reglajes, un par de milímetros pueden influir bastante en el comportamiento, y por lo tanto es obvio que el coche necesita características aerodinámicas que no provoquen grandes movimientos en el centro de presión incluso cuando varíen las alturas y ángulos de cabeceo.

Este año, Eau Rouge se tomaba a unos 310 km/h, en comparación con los 286 de 1997. Pero el año próximo la situación volverá a cambiar. "Podemos esperar que la velocidad mínima por Eau Rouge caiga en unos 20 km/h (hasta cifras de 1997). Además, los pilotos levantarán el pie del gas durante unos 0,4 segundos, igual que en 2000", dice Symonds.

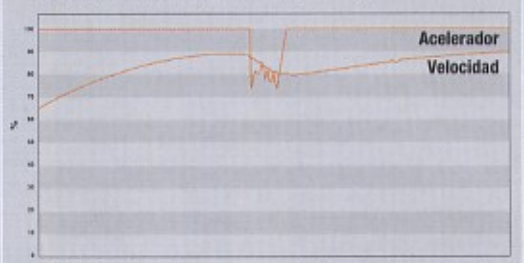




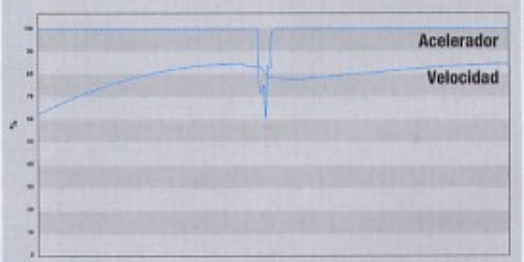




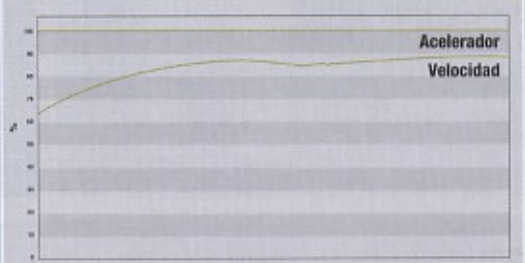
▲ **1996** Vías anchas, gomas slick, pero hay que levantar el pie.



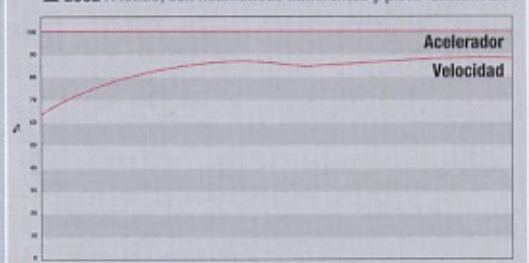
▲ **1998** Primer año con gomas estriadas, los pilotos levantan.



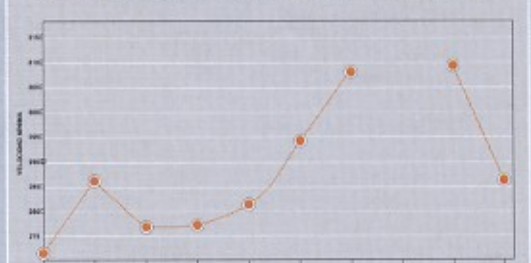
▲ **2000** No hay guerra de neumáticos, pero la velocidad sube.



▲ **2002** A fondo, con neumáticos adherentes y pista reasfaltada.



▲ **2004** Gomas y aerodinámica la hacen a fondo en carrera.



▲ **Velocidades en aumento desde 1998. Se reducirán en 2005.**

#15 El templo de la velocidad

No hay circuito tan rápido como Monza, o más exigente sobre coches y pilotos. ¿Nos deparará lo imprevisto?

Así corrieron

Año	1999 parr.	1999 carr.	2000 parr.	2000 carr.	2001 parr.	2001 carr.	2002 parr.	2002 carr.	2003 parr.	2003 carr.
Michael Schumacher	-	-	1	1	3	4	2	2	1	1
Rubens Barrichello	7	4	2	R	2	2	4	1	3	3
Juan Pablo Montoya	-	-	-	-	1	1	1	R	2	2
Ralf Schumacher	5	2	7	3	4	3	3	R	-	-
David Coulthard	3	5	5	R	6	R	7	7	8	R
Kimi Räikkönen	-	-	-	-	9	7	6	R	4	4
Jarno Trulli	12	R	6	R	5	R	11	4	6	R
Fernando Alonso	-	-	-	-	21	13	-	-	20	8
Jenson Button	-	-	12	R	11	R	17	5	7	R
Takuma Sato	-	-	-	-	-	-	18	12	-	-
Giancarlo Fisichella	17	R	9	11	14	10	12	8	13	10
Felipe Massa	-	-	-	-	-	-	14	R	-	-
Mark Webber	-	-	-	-	-	-	19	R	11	7
Christian Klien	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cristiano da Matta	-	-	-	-	-	-	-	-	12	R
Olivier Panis	10	11	-	-	17	9	16	6	9	R
Nick Heidfeld	-	-	20	R	8	11	15	10	16	9
Giorgio Pantano	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gianmaria Bruni	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zsolt Baumgartner	-	-	-	-	-	-	-	-	18	11



A apenas una hora y media en coche de Monza, el lago de Como es un paraíso de tranquilidad. Las vistas son maravillosas y en la zona existen multitud de hoteles de bastante categoría.

Resultados 2003

Ocho primeros carrera

1 Michael Schumacher
Ferrari F2003-GA
1h 14m 19,838s
(247,585 km/h)
2 Juan Pablo Montoya
Williams-BMW FW25 +5,294s
3 Rubens Barrichello
Ferrari F2003-GA +11,835s
4 Kimi Räikkönen
McLaren-Mercedes
MP4-17D +12,834s
5 Marc Gené
Williams-BMW FW25
+27,891s
6 Jacques Villeneuve
BAR-Honda 005 +1 vuelta
7 Mark Webber
Jaguar R4 +1 vuelta
8 Fernando Alonso
Renault R23B +1 vuelta

Ocho primeros parrilla

1 Michael Schumacher
Ferrari F2003-GA
+1m 20,963s (257,584 km/h)
2 Juan Pablo Montoya
Williams-BMW FW25 +0,051s
3 Rubens Barrichello
Ferrari F2003-GA +0,279s
4 Kimi Räikkönen
McLaren MP4-17D +0,503s
5 Marc Gené
Williams-BMW FW25 +0,871s
6 Jarno Trulli
Renault R23B +0,981s
7 Jenson Button
BAR-Honda 005 +1,338s
8 David Coulthard
McLaren-Mercedes
MP4-17D +1,508s

Vuelta rápida
Michael Schumacher
Ferrari F2003-GA
1m 21,832s (254,848 km/h)

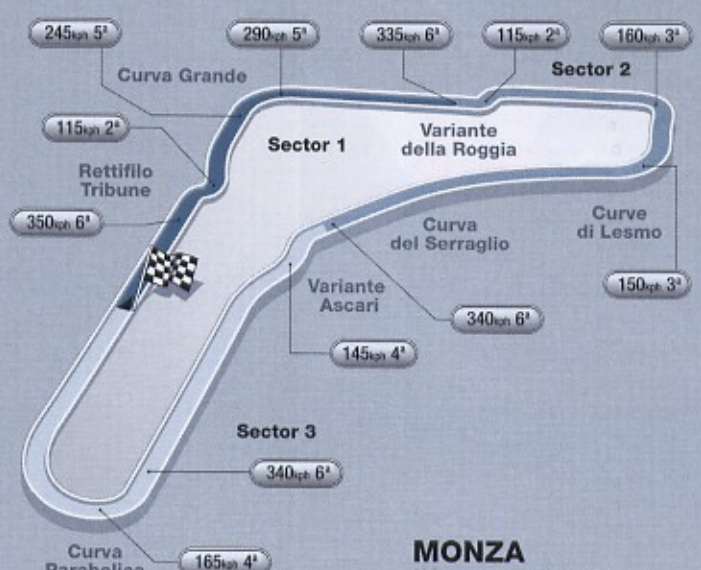
Horarios
Entrenamientos libres
11.00-12.00 viernes 10 sept.
14.00-15.00 viernes 10 sept.
9.00-9.45 sábado 11 sept.
10.15-11.00 sábado 11 sept.
Precalificaciones
13.00 sábado 11 septiembre
Calificaciones
14.00 sábado 11 septiembre
Carrera
14.00 domingo 12 septiembre
Horarios sujetos a variación

¿Quieres ir?
Información circuito
www.monzanet.it
Tel.: 0039 039 248 2212

Según el piloto



Gianmaria Bruni
"La recta principal es muy rápida: incluso con un Minardi llegamos a unos 350 km/h; los Ferrari rozan los 370. Se frena muy fuerte para la primera chicane, reduciendo de sexta a primera. Quienes dicen que Monza es fácil no han tenido que hacer eso con un coche nervioso sin apenas apoyo. La frenada es la clave de una buena vuelta a Monza. Si bloqueas o frenas demasiado pronto pierdes mucho tiempo. Luego se acelera a fondo por la Curva Grande. El coche ha de ser muy estable por las dos de Lesmo, en cuarta. Luego a fondo hasta la fuerte frenada de Ascari, que se entra en cuarta y se sale en sexta. En la Parabólica se frena tarde y no muy fuerte; hay que mantener el coche estable mientras se suben marchas para una salida muy rápida".



MONZA
Número de vueltas 53
Longitud circuito 5,793 km
Distancia de carrera 306,720 km



ARCHIVO LAT; GETTY IMAGES; MARK THOMPSON/GETTY IMAGES

Casi murió quemado vivo en Alemania, pero seis semanas más tarde Lauda corrió en Monza.

RINCÓN HISTÓRICO

Lauda, el héroe de Monza 76

Tras estar a punto de morir en el Nürburgring, el regreso de Niki a la F1 fue inspirador

El GP de Italia de 1976 debería haber sido un asunto bastante discreto. La lucha por el título entre James Hunt y Niki Lauda ya había vivido el triunfo, descalificación y restitución de Hunt en España, su victoria y posterior descalificación en Inglaterra, y el horroroso accidente de Lauda en el Nürburgring.

Monza no debería haber sido más que otra parada en el camino de Hunt hacia el título; después de todo, seis semanas antes el austriaco había recibido la extremaunción. El primer golpe fue la aparición de Lauda en el paddock de Monza; el segundo su intención expresa de pilotar su Ferrari 312T2. El sábado Lauda obtuvo un magnífico quinto en parrilla, cuatro plazas por delante de Hunt.

La cosa se puso aún mejor para Niki cuando las muestras de gasolina de los McLaren de Hunt y Jochen Mass y el Penske de John Watson superaron el límite de 101 octanos, lo que anuló sus tiempos del sábado. Como los oficiales del viernes fueron en mojado, no lograron calificarse.

Pero los tres tomaron la salida. Otto Stuppacher y Arturo Merzario se habían marchado de Monza antes de conocerse lo de las muestras de gasolina, creyendo que eran ellos los no calificados, y Guy Edwards no salió, así que los tres corrieron, aunque desde la cola de la parrilla. Irónicamente, dos semanas más tarde el organismo rector, la CSI, reconoció que sus métodos de análisis de gasolina dejaban mucho que desear y absolvió de culpa a Texaco.

Pero esto no quitaba mérito a la actuación de Lauda el domingo. Su cuero cabelludo sangraba cada vez que se quitaba el casco, y en la salida cayó a 12º. Decidido a acabar, dos veces marcó la vuelta rápida en la fase final para acabar en un increíble cuarto puesto, que le dejó agotado del todo. La salida de pista de Hunt hizo aún más valiosos esos tres puntos.

Al final se impondría Hunt, cuando Lauda se retiró después de dos vueltas de la última prueba en Japón, pero nadie olvidaría jamás su asombrosa valentía en Monza.

Stewart Williams

'SU CUERO CABELLUDO SANGRABA CADA VEZ QUE SE QUITABA EL CASCO, PERO ESTABA DECIDIDO A ACABAR'

BOLA DE CRISTAL

En Monza se respira Fórmula 1

Monza ataca los frenos y sus pianos castigan a los coches



Schumi ganó en 2003 tras el 'Michelin-gate'.

Monza es la última parada en Europa de 2004 y no hay mejor lugar para señalar el principio del fin de la temporada. Monza rezuma tradición, desde el momento en que uno cruza las históricas puertas y entra en un parque en el que ya se siente el otoño.

Siempre existe la posibilidad de un fuerte chaparrón, justo a tiempo para convertir los aparcamientos de hierba en un cenagal (y Mosley y Ecclestone tienen la cara de quejarse de Silverstone). Pero, por lo general, el aire es manso y cálido cuando lleva el sonido de los motores entregando potencia, velocidad y régimen máximos por las largas rectas que dominan este templo del automovilismo.

En Monza de lo que se trata es de llevar poca carga y morder los pianos de las chicanes dispuestas para parar coches que ruedan a gran velocidad. En la práctica, giran a promedios de 255 km/h a pesar de tener que reducir tres veces de unos 340 km/h a 100.

Pero son los pianos los que dan la vara en el circuito más rápido del calendario. Pasarlos de manera eficaz se ha convertido en un arte de por sí, una cuestión de precisión. A pesar de estas sacudidas, el piloto ha de ser suave si quiere sacarse un buen tiempo. Y también ha de negociar con cuidado las curvas rápidas, especialmente la última, la Parabólica, donde el asfalto genera elevadas temperaturas y puede provocar ampollas en los compuestos medios que prefieren la mayoría de los equipos.

El otro problema son los frenos. Mejor dicho, refrigerar los discos cuando llegan a 1.000ºC. Como vimos en Canadá, los conductos de ventilación implican resistencia. Pero, como descubrió Williams, también pueden suponer la descalificación si sobresalen demasiado.

El año pasado Michael Schumacher y Ferrari triunfaron. Pero claro, habían desubicado a Michelin con esa sonada discusión de la anchura del neumático, así que cabe esperar que la marca francesa se tome la revancha.

Maurice Hamilton

#16 La China despega por fin

Aquí han echado la casa por la ventana: las instalaciones son espectaculares y el 'espectáculo' también debería serlo



Horarios
Entrenamientos libres
5.00-6.00 viernes 24 sept.
8.00-9.00 viernes 24 sept.
3.00-3.45 sábado 25 sept.
4.15-5.00 sábado 25 sept.
Precalificaciones
7.00 sábado 25 septiembre
Calificaciones
8.00 sábado 25 septiembre
Carrera
8.00 domingo 26 sept.
Horarios sujetos a variación

¿Quieres ir?
Información circuito
www.f1china.com.cn
Tel.: 0086 21 6252 5983

No hay ubicación más exótica en F1 que China; el centro de Shanghai (izda.) está a menos de una hora del circuito; la Oriental Pearl Tower (al fondo) se eleva 480 metros sobre el río Huangpu.

Según el piloto



Jenson Button
"Lógicamente, ninguno de nosotros ha corrido allí aún, pero el mejor modo de hacerse una idea de un circuito es pasar tiempo allí. Cuando corres en un circuito por primera vez, debes estudiar sus características –por ejemplo, peraltes y superficie– y luego subir al coche y pilotar, para aprenderlo. Por lo que vi cuando visité Shanghai a principios de este año, las instalaciones parecen magníficas. Parece que será un buen circuito de media velocidad, y también que tendrá muchas oportunidades de adelantamiento. Debería ser emocionante, y creo que la reacción de los aficionados será extraordinaria. Hay un gran entusiasmo por la F1 en China, así que hemos de asegurarnos de ofrecerles un buen espectáculo".



SHANGHAI
Número de vueltas 56
Longitud circuito 5,451 km
Distancia de carrera 305,256 km

BOLA DE CRISTAL

El tortuoso tobogán de Tilke

Las oportunidades de adelantamiento abundarán

En todos los sentidos, es un viaje a lo desconocido. Claro está, el primer GP de China se disputa en un circuito en el que ningún equipo de F1 ha rodado en serio. Sólo saben que el trazado de 5,451 km tiene siete curvas de derechas y siete de izquierdas; el resto son conjeturas con cierta base.

El hecho de que Hermann Tilke, responsable de Bahrein, Malasia y las modificaciones de Hockenheim, sea el diseñador del circuito de Shanghai es un indicio. Tilke ha buscado la forma del carácter chino *Shang*, pero se aprecia su garabato característico, ya que las dos primeras curvas supondrán algún que otro pit stop al final de la primera vuelta para reparar.

El ordenador dice que la vuelta se hará en 1m 34s, a pesar de una recta de atrás de más de 1 km en la que se superarán los 320 km/h. Pero no hace falta un ordenador para ver que la violenta frenada para la horquilla proporcionará un punto favorito de adelantamiento.

Dicen que las instalaciones harían palidecer a Bahrein. Si el Gobierno facilitó los fondos para un circuito que requería dos millones de m³ de relleno y miles de pilares de hormigón, la partida para unos boxes de primera no iba a ser un problema.

Los espectadores también están bien atendidos; en total, hay asientos para 200.000. El mayor problema será hacer entrar y salir a la gente, aunque el circuito esté a unos 40 minutos del centro de Shanghai. Pero lo que realmente importa es que China ha llegado al calendario de la F1.

Maurice Hamilton

GETTY IMAGES, CLIVE MASON/GETTY IMAGES

Querido Mark:
Supongo que de lo único que puedes estar seguro en Williams es de que nunca puedes estar seguro de nada. Primero te fichaban como el próximo niño bonito, y al momento parecía que te iban a apartar de un empujón mientras llegaba arrasando Jenson Button, la nueva niña de los ojos del Tío Frank.

Bueno, ¡aguanta!, ya te tendrá lo bastante ocupado estar a la altura de tu papel de nuevo Alan Jones, el australiano que inicialmente prendió la mecha para Frank y Patrick. Una advertencia, sin embargo, antes de que debutes para los hombres duros del mundillo de la F1. Por Dios, no sigas el ejemplo de Jones y te las tengas con uno de los sponsors del equipo en una juerga poscarrera.

Por el aspecto impasible de tu rostro, deduzco que crees que bromeo. Pues no. El incidente sucedió tras el abandono del Williams FW07 de Jones en el GP de Suráfrica de 1981 en Kyalami, prueba no puntuable. Cabreado por haber roto el cambio, Alan buscó consuelo en el *hospitality* de Leyland Vehicles, uno de los grandes sponsors de Frank en aquella época. Después de repetidas libaciones se enzarzó en una acalorada discusión con un lugareño parlanchín, una cosa llevó a la otra y Jones le arreó un tortazo. Según tengo entendido, el tipo en cuestión resultó ser el concesionario de Leyland Vehicles para Pretoria, así que Frank y su Señor Arreglalotodo, el difunto Charlie Crichton-Stuart, tuvieron que enfrascarse en una exhaustiva campaña para minimizar los daños corporativos una vez acabada la carrera.

"¿Es mi febril imaginación, o es ese joven Button quien empieza a ser el centro de atención?".

Por si te importa, me da la impresión de que a los tipos de BMW o Hewlett-Packard les podría parecer que un puñetazo en la nariz es llevar la cordialidad un pelín demasiado lejos, por muchos grandes premios que pudieras ganar para ellos. Pero creo que eso ya lo sabías antes de entrar.

Seguramente llegar a las manos con el niño bonito *bis* tampoco sea nada aconsejable. A la hora de la verdad, pudieras ser quien riera el último, como Nigel podría haberle dicho a Nelson en los viejos tiempos en que los compañeros en Williams tanto podían saltar a la yugular uno del otro como darse los buenos días. Actualmente el patrón de BAR escupe las palabras por lo que considera como traición de Jenson, al tratar de cambiar de bando justo cuando las creaciones con motor nipón de Brackley están tumbando a los *Willies-Bemeuve*. Teniendo eso en cuenta, incluso si Richards pierde la disputa contractual, a Button le darán las uvas –literalmente– antes de que pueda ponerse al volante de un FW26. Eso podría venirte bien, suponiendo que los chicos de verde de Milton Keynes te dejen empezar a probar mucho antes de fin de año.

Claro que es una lástima que no te sintieras capaz de seguir con los de Jaguar. Algo que viene a demostrar que la actitud del imperio Ford con respecto a la F1 puede resumirse diciendo que antes eran indecisos pero ahora no están tan seguros. Alguien señaló que el verdadero problema es que Ford lo dirigen un puñado de americanos cuya aptitud para ver más allá de sus narices de márketing se ve marcadamente limitada cuando se trata de carreras de coches sin techo.

Me resulta incomprensible cómo lograron enfocar la agudeza comercial necesaria para posibilitar que Jim Clark y Lotus disputaran las 500 Millas de Indianápolis a principios de los años 60. Eso y la evolución del Cosworth DFV fueron sus momentos de oro. (Y la aventura en Indy tenía sentido, maldita sea. Un poco de valentía comercial arrojó victorias para Jimmy en 1965 y Graham Hill en 1966, cuando el completo dominio de los propulsores Offenhauser acabó por fin y los motores Ford coparon las cuatro primeras posiciones de 1965 a 1967).

Al menos con los hombres de Frank y Patrick estarás asociado con un fabricante de motores cuya entrega al automovilismo europeo ha sido impecable y profundamente arraigada durante las últimas tres décadas. Todo cuanto tienes que hacer ahora es darle una paliza a Button (en sentido figurado, claro está), o a quienquiera que al final acabe en el cockpit del otro FW27 una vez que la Comisión de Reconocimiento de Contratos culmine por fin sus grandilocuentes deliberaciones.

Te saluda cordialmente,

Mr PADDOCK



CLIVE ROSE/GETTY IMAGES

'Una advertencia, sin embargo: no sigas el ejemplo de Alan Jones y te las tengas con uno de los sponsors de Williams'