

F1 RACING

RACING

DICIEMBRE 2003 - Nº 58 - 4,5 €

EL DIARIO 2003 DE SCHUMI

La temporada de su sexto título mundial, desmenuzada día a día, carrera a carrera

ANÁLISIS A FONDO

**JUAN PABLO MONTOYA
KIMI RÄIKKÖNEN**

Así fue la temporada de los otros aspirantes al título

ENCUESTA

**"ME GUSTARÍA
PILOTAR..."**

Descubrimos la pasión secreta de los pilotos de F1

MOMENTOS MÁGICOS

GLORIA DE ALONSO

LAS MEJORES IMÁGENES DEL AÑO DE LA

LA VICTORIA • LOS PODIOS
LAS POLE POSITIONS
LA VUELTA RÁPIDA



DXE
Soytes.com

Contenido

Diciembre 2003

> Secciones

10 Parade

Lo último y más artístico de 2003

14 Joan Villadelprat

El espionaje industrial en F1 existe

16 Javier del Arco

A Alonso hay que compararlo con la élite

18 Pitpass

Toca hablar de reglamentos y calendario

24 Correo

Nuestros lectores opinan sobre la F1

98 Bandera negra: Mike Gascoyne

El hombre que ha de hacer el Toyota fantástico

> Artículos

EN PORTADA

26 El año de Michael Schumacher

F1 Racing siguió todos los pasos de Schumi en 2003. He aquí la historia de su sexto título.

EN PORTADA

34 El año de Kimi Räikkönen

Al término de 220 días tempestuosos, F1 Racing desgrana las vicisitudes de Kimi.

EN PORTADA

42 El año de Juan Pablo Montoya

Tras un inicio incierto y causar sensación a media temporada, JPM se llevó un chasco.

EN PORTADA

50 Momentos mágicos de Alonso

El gran año de Fernando queda resumido en nuestra selección de instantes de ensueño.

EN PORTADA

56 Alonso y Trulli en Rusia

¿Un GP en Moscú? Bueno, casi. Un coche, dos pilotos, miles de aficionados... ¡A correr!

EN PORTADA

60 Pedro de la Rosa y McLaren

McLaren vuelve a confiar en Pedro para su vital equipo de tests. A buen entendedor...

64 Jackie Stewart: 30 años ya

En el 30º aniversario de su tercer título de F1, JYS reflexiona sobre una temporada agri dulce.

EN PORTADA

72 "Me gustaría pilotar..."

¿Qué les gustaría pilotar a los jinetes de la F1 aparte de sus propios bólidos? Helo aquí...

76 Malasios en Sauber

En la fábrica de Sauber en Hinwil, Suiza, trabaja un grupo de ingenieros malasios. ¿Lo sabías?

80 Quien tiene un Ferrari de F1...

... tiene un tesoro. En Maranello se encuentra un departamento Clienti de Ferrari muy particular.

89 GP de Japón

Kimi luchó; Schumi estuvo en apuros; Rubens voló. Así fue la cita decisiva de 2003 en Suzuka.



26

El diario 2003 de Schumacher

Michael ganó su sexto título mundial, sí, pero -como F1 Racing anticipó en enero de 2003- no fue un camino de rosas.



F1
RACING

Fotografías Portada: Ben Wright. Archivo LAT. Fotografías Contenido: Damon Heath, Lorenzo Botaric/LAT, Charles Coates/LAT, Steven Traill/LAT, Archivio LAT, Schlegelmich Photography. Agradecimiento especial a: Chris Almond, Mark Amall, Danny Bainton, Rebecca Barnes, Hanspeter Brock, Ben Brown, Lien DeGrip, Ian Cunningham, Geoff Gray, Dexter Dennis, Mike Doobson, Rick Fry, Mark Gallagher, Mark Harrison, Martin Harlow, Steve Hedges, Chris Higgins, Graham Jones, Bryan Kasper, Julian Keel, Steve Knight, Ellen Kelly, Juan Kubacki, Bradley Lord, Rob Malbon, Jess McAtee, Tony Navea, Dave Petherick, Steve Robinson, Chris Sharrock, James Southward, Patrick Spence, Jane Stewart, Helen Temple, Desmond Turley, Chris Wilton.

Próximo número El último número de F1 Racing salió a la venta el día 16 de octubre.



>50

Un momento realmente mágico, pero no fue el único que nos deparó Alonso.

En la recta final de un año muy reñido, Juan se quedó con la miel en los labios.

>60

En menos de un año, De la Rosa se ha ganado el aprecio de McLaren.



>34

Räikkönen voló, pero F1 Racing capturó todos sus movimientos.



>64

Un grande de la F1: Stewart echa un vistazo a su última temporada, 1973.

En la recta final de un año muy reñido, Juan se quedó con la miel en los labios.

>42



>56

Visitar Moscú fue una experiencia insólita para Alonso y Trulli.

Uno más para Schumacher



Se acabó lo que se daba, la temporada 2003 finalizó con un nuevo rey que es el mismo de siempre, Michael Schumacher. Jefe, Kaiser, extraterrestre, máquina o cómo les guste llamarlo, el alemán sigue siendo el mejor del mundo, un mito viviente. Con seis títulos mundiales y menos pole positions que Ayrton Senna se ha ganado el título del más grande de la historia y se mantiene tan fresco como el primer día. Ni los agobios y apuros que ha sufrido Ferrari, ni el excelente rendimiento de otras escudería y pilotos lo han tumbado este año. Ganó por poco margen, pero fue el piloto con más victorias.

Algún día el gigante perderá toda su fuerza. El primero en la lista de enemigos es Fernando Alonso, al lado de Räikkönen y quizá Montoya. Son los más capaces para destramarlo, por pilotaje, determinación y coche, aunque el porcentaje de cada ingrediente sea bien distinto en cada uno de estos tres nombres.

Este mes los pilotos descansan, se toman unas semanas de vacaciones o participan en actos de promoción por medio mundo, de acuerdo a los planes de expansión de sus patrocinadores, deseosos de rentabilizar hasta el último céntimo. Mientras los circuitos esperan la llegada de los primeros monoplazas para entrenar la última semana de noviembre, un detalle nos llama la atención; Bernie Ecclestone riñe a los pilotos.

Se queja de la falta de naturalidad de sus declaraciones, de haberse convertido en un comunicado de prensa andante, de la ausencia de pasión y realismo de sus palabras. La emoción y la polémica que generan pilotos como Irvine o Villeneuve está mal vista y condenada, si no, fíjense en la posición que ocupan estos dos personajes; están fuera de la parrilla. En definitiva, a los pilotos de F1 les falta la gracia, el encanto y la diversión de otras épocas. Y no es que vivamos una generación de sosos, simplemente, aquí y ahora, el que se ríe, se desmanda o planta cara no sale en la foto.

Resulta curioso que sea Ecclestone quien critique esta situación originada por la extrema profesionalización de la F1, algo que él ha promovido desde siempre. Si los pilotos hablan como si fueran cirujanos es porque cualquier salida de tono les cuesta una reprimenda o algo peor, en función de las cláusulas del contrato que hayan firmado. Si no se expresan abiertamente es porque no les dejan, al menos hasta que alguien se canse de tanta memez y rompa el protocolo. Parece ser que Ecclestone ha dado el plácat oficial, a ver quién es el primero que lanza la piedra.

Xavier Guillén Elena

> Jackie Stewart

¿Por dónde empezar con un personaje de semejante calibre? ¿Quién más ha dejado huella en la F1 de forma tan convincente, tan diversa y tan por el bien del deporte? Un legado sin par, ¿no? A tu salud, amigo... Y gracias por comentar nuestra selección de instantáneas de tu último año como piloto en F1: 1973. Véanse página 64 y ss.



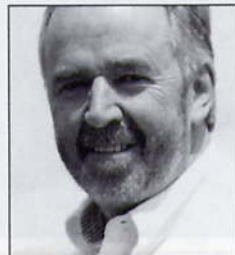
> Alan Henry

A la chita callando, nuestro redactor está hecho una buena pieza. O lo estaba, como su madre y esta foto de 1975 en Kyalami pueden atestiguar. Igual resulta que le estaba preguntando a Max Mosley (a su lado) cómo pretendía tomar el poder en la FIA. Este mes, Alan se centra en otro tipo tranquilo: Kimi Räikkönen (página 34).



> Maurice Hamilton

Nuestro Maurice lleva bastante tiempo en el ajo. Desde 1977 ha cubrido la F1 para infinidad de medios. Y no para de mejorar. Como muestra de su estilo, valga la reconstrucción que ha elaborado de la campaña 2003 de Montoya (página 42), un piloto que este año se dio de bruces con la dura realidad de la F1.



> Dan Knutson

Dan es el único periodista estadounidense que cada año cubre la temporada de F1 entera. Lleva 20 años haciéndolo, y no se pierde una carrera desde el ya lejano 1988. Vaya, que es el tipo idóneo para sonsacarle a los corredores actuales de F1 cuál es el bolido que en su fuero interno les gustaría pilotar (página 72).



administración y redacción
Alava 140, 7ª planta.
08018 Barcelona
teléfono
93 241 81 00
fax 93 414 45 34
e-mail
f1racing@ixo.es

delegación comercial Madrid
Moreto 5, bajos
28014 Madrid
teléfono
91 360 12 72
fax 91 360 12 73

gerente
C. Bonicel
editor y director
Franc Machado

redacción
Xavier Guillén
Valenti Fradera
colaboradores
Javier del Arco
Joan Villadelprat
Álvaro Rubio
Xavier Pérez
Javier Moncayo

jefe de producción
Guillermo Escudero
ayudante de producción
Maud Connan
maquetación
Montserrat Planas
fontmecánica
Jéssica Cabana
Carolina Rodríguez
responsable comercial
Roger Roca
publicidad.f1racing@ixo.es

comerciales
Iván Arroyo
Eva Matute

editor in chief
Matt Bishop
executive editor
Anthony Rowlinson
associate editor
Stéphane Samsou
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

editorial secretary
Emily Kearns
art editor
Alison Lane
picture editor
Eddie Judd
senior designer
Jody Hockley
fotografía
Darren Heath
agencias de fotografía
LAT, Getty Images

publisher
Karl Penn
associate publisher
Robin Shute
international commercial manager
James Watson
commercial manager
Matthew Warren

advertising manager
Alastair Lewis
assistant advertising manager
David Ward-Penny
publishing manager
Jonathan Haines
senior sales executive
Martin Cragg
publishing assistant
Helen Watkins
production controller
Lara Piercy
design director
Paul Harpin
sales director
John Chambers
managing director
Peter Foubister
chairman
Tory Schulp

F1 Racing es una marca comercial de Haymarket Magazines Ltd. utilizada bajo licencia por Ixo Publishing en francés y español.
F1 Racing se publica cada mes en Alemania, Argentina, Australia, Brasil, China, EE.UU., España, Finlandia, Francia, Gran Bretaña, Grecia, Holanda, Hong Kong, India, Indonesia, Italia, Japón, República Checa, Suecia, Suiza, Turquía por Haymarket Autosport Classic Publications Ltd., una división de: **Haymarket Magazines Ltd.**
director editorial
Mel Nicholls
director financiero
Brian Freeman
presidente Eric Verdon-Roe
Depósito Legal: B-4893-1999
Precio para Península 4,50 €
Precio para Islas Canarias, Ceuta y Melilla 4,65 €

PRINTED IN SPAIN
Impresión Gesa-Fotographik
distribución España

• La reproducción total o parcial de textos, fotos o ilustraciones sin permiso por escrito del editor está prohibida.
• Aunque el contenido de F1 Racing se revisa con esmero, ni el editor ni el impresor pueden aceptar responsabilidad por errores u omisiones.
• Ixo Publishing Ibérica, S.L. no se hace responsable de las opiniones vertidas por sus colaboradores y/o lectores, así como del contenido del material redaccional y gráfico por ellos remitido, física o telemáticamente, aquí reproducido.
17/12/2003
• F1 Racing se publica 12 veces por año.
© Haymarket Magazines Ltd. 2003.

parade





La mano lo dice todo

Alonso iba a dos paradas en Suzuka. Pero la segunda llegó precipitadamente. Motor roto. Adiós. "Creo que podía ganar", dijo. También nosotros.

Circuito: Suzuka, Japón

Hora/fecha: 15.35 h, domingo 12 de octubre

Fotógrafo: Darren Heath, Canon EOS 1V, objetivo 35 mm, película Fuji Velvia, 1/500 a F2





La (des)unión hace la fuerza

Las sesiones de fotos pueden ser muy parecidas. Todos en formación para sacar la misma foto. Pero nuestro hombre entre bastidores nos regala un ángulo distinto.

Círculo: Suzuka, Japón

Hora/fecha: 19.06 h, domingo 12 de octubre

Fotógrafo: Darren Heath, Canon EOS 1V, objetivo TS-E 90 mm, película Fuji Velvia, 1/2 a F4



Joan Villadelprat

¿Existe el espionaje en el mundo de la Fórmula 1?
Por supuesto, siempre ha existido, sin ninguna duda.

Todos los equipos se han vigilado y se vigilan de cerca, se copian y se espian. Los equipos contratan fotógrafos para 'retratar' los monoplazas rivales hasta en los más mínimos detalles. Es una forma de espionaje conocida, aceptada y con resultados no excesivamente satisfactorios. El espionaje más bien ejecutado, el bueno, ha sido siempre el de contratar al ingeniero estrella, al *crack* del diseño que ha sobresalido en otra escudería y traérselo a la tuya. Aquí no debes hacer nada, sólo es cuestión de dinero, de ofrecer un contrato mejor. De esta manera te refuerzas con un profesional que puede aportar ideas y cosas nuevas, y debilitas al equipo contrario.

Lo que está pasando hoy en día entre Ferrari y Toyota parece una cosa más grave, porque según se desprende de las primeras informaciones, alguien se ha llevado disquetes, CD, etcétera, y eso es más delicado, porque es material que forma parte de la empresa para la que ese supuesto 'espía' trabajó anteriormente. Además, este caso suena a algo muy personal, alguien se lo ha tomado muy a pecho. Conociendo el carácter de Ross Brawn se entiende mejor, porque, al parecer, cierta información en la que han trabajado Ross y su equipo ha 'volado', y eso le ha sentado muy mal. Lo va a perseguir implacablemente, quiere dar un ejemplo.

Ahora el tema está en manos de la justicia y será muy difícil probar que esta persona haya robado algo, a menos que el material lleve el sello, el logotipo o el nombre de Ferrari. Si fuera así, demostraría que el presunto espía no es precisamente 007.

El espionaje es algo intrínseco al mundo de la competición, siempre ha existido, pero acostumbraba a pasar inadvertido para el público. Yo me acuerdo de cuando a John Barnard lo pillaron en McLaren copiando diseños, justo antes de marcharse a Ferrari. Aquello supuso un pequeño escándalo y de alguna manera la punta de un iceberg, de una práctica muy extendida. En McLaren le prohibieron la entrada a la fábrica de golpe. Son cosas típicas que han sucedido, lo que ocurre es que es difícil que se hagan públicas. No es raro que entre todos los equipos se copien, desde los pequeños hasta los grandes.

Ross Brawn se lleva las manos a la cabeza (abajo); alguien se ha llevado consigo secretos de la Scuderia a un equipo rival.

Debido a la importancia de la aerodinámica, los equipos siempre tapan los alerones y otros elementos mientras los coches están en boxes.

Otra forma de obtener informa-

ción es colocar a alguien con una cámara paseando por el circuito. Por ejemplo, a personal de la oficina técnica, que no son muy conocidos, se les concede un fin de semana libre con un pase para que convenientemente equipados con una cámara fotografien todo lo que encuentren. La ventaja es que al ser técnicos conocen exactamente lo que es interesante, saben perfectamente dónde hacer las fotos, el inconveniente es que esa gente desconocida al final son reconocidos por otro, algún día lo descubren. He visto muchas veces a gente de McLaren y otros equipos echando fuera de su garaje con cajas destempladas a gente de la competencia. Es una cosa habitual y nada de extrañar, pero nunca se ha llevado el tema al mundo de la justicia, a excepción de lo sucedido mucho tiempo atrás con Shadow.

En principio, si la empresa es honesta —que no abundan, por cierto— las acciones como la que se está desvelando en esta trama Ferrari-Toyota están condenadas al fracaso. Una persona así no debería ser bienvenida en ningún equipo, porque lo que puede hacer hoy en perjuicio de Ferrari mañana lo podrá hacer en detrimento de Toyota. La moral del juego no permite estas cosas, o no las debería permitir. En líneas generales, en una situación de este tipo, si se descubre que lo ha hecho por su cuenta, pero con ello se ha ganado su puesto, le ayudarán hasta que les sea útil. Cuando deje de serlo lo abandonarán. Si se gana la imagen de ser un 'delator' le puede ser difícil encontrar otro trabajo en un equipo serio. Por eso es tan importante la estabilidad en los equipos. Que no se marchen los ingenieros y diseñadores, que no se produzcan fugas, porque las cosas funcionan a partir del tercer o cuarto año de estabilidad.

Lo que pasa con los grandes técnicos, es que no sólo te llevas el cerebro sino un grupo de gente que es fiel a este cerebro. 'Robárselo' a golpe de talonario al rival es la táctica más evidente, la más costosa, pero la más honorable. Después están las otras, las de hacer fotos, los que los cogen con las manos en la masa, que son pocos, aunque haya muchos. Hoy en día casi todos los integrantes de la oficina técnica de un equipo reciben toda la información del coche, porque todos necesitan los parámetros, es más fácil hoy en día acceder a todas las áreas del coche y almacenarlo en un simple disquete. Antiguamente era más complicado; fotocopias de planos, etc.

No nos deberíamos escandalizar por el espionaje honesto, en el fondo permite avanzar tecnológicamente con más rapidez. Ahora que el campeonato ha finalizado también resulta más fácil hablar de estas cosas que durante el mundial, curiosamente ningún equipo denuncia. Da la sensación de que Ferrari quiere sentar un precedente, lanzar un aviso: no vale todo. Es una advertencia que todos los jefes de equipo comparan, en cierto sentido todos los jefes de la F1 estarán de acuerdo en proporcionar un castigo público para que todos estén al tanto, algo así como "lo que os pagamos es para nosotros, no para que os lo llevéis a la competencia".

Es un poco la idea que se desprende de todo esto. **1**



'Robar un ingeniero jefe a golpe de talonario es la táctica más costosa, pero la más honorable'



Javier del Arco

Fangio logró puntuar en 21 Grandes Premios consecutivos. Otro récord que ya pertenece a Schumi.

Bueno, ya está: Schumi ha logrado su sexto título mundial y nadie podrá negarle que tiene uno más que Juan Manuel Fangio. Son puras matemáticas: seis son uno más que cinco y, por lo tanto, Schumi es el piloto más laureado desde que el Campeonato del Mundo existe. No pretendo, aquí y ahora, desmerecer la gesta del piloto alemán, pero sí, digamos, pensar un poco en voz alta sobre ello.

Michael nació el 3 de enero de 1969 y logró su primer título en 1994, a los 25 años. Fangio nació el 24 de junio de 1911 y ganó su primer mundial en 1951, a los 40 años. Los últimos los ganaron a los 34 el alemán y a los 46 el argentino. Es decir, que este último ganó su quinto título casi con el doble de edad que Schumacher el primero...

algo que hoy nos parece insólito, pero que en los 50 era moneda corriente: Luigi Fagioli ganó el Gran Premio del ACF de 1951 a los 53 años y Louis Chiron tomó la salida del de Mónaco 55 a punto de cumplir los 56...

Fangio, además, ha sido el Campeón del Mundo de mayor edad, ya que si bien Giuseppe Nino Farina lo fue a los 44 años en 1950, cuando Fangio sólo contaba 39, el argentino superó el listón de los 44 en 1955 para llegar dos más tarde a los 46, que constituyen un récord difícil de batir en años venideros. Lo que no podrán ninguno de los dos es reivindicar el título de más joven vencedor de un Gran Premio. Eso es patrimonio exclusivo, momentáneo y personal de Fernando Alonso... aunque Fangio detentó dicho récord durante los 9 días que transcurrieron entre su célebre victoria de Mónaco en 1950 (21 de mayo) y la de John Parsons en las 500 Millas del mismo año (30 de mayo). Parsons había nacido en 1918 y, por lo tanto, tenía 32 años; un adolescente, según los estándares americanos.

Pasemos de largo los porcentuales, que es donde Fangio tiene su mayor fortaleza con ese 47% de triunfos (24 en 51 Grandes Premios) y que tantas veces hemos comentado, para entrar en temas más peculiares, en especial, aquellos récords que, en su apabullante lista, Michael Schumacher no posee en estos momentos.

La sombra de Schumi (abajo) es alargada, pero Fernando Alonso tiene tiempo por delante para pensar en sus récords.



Por ejemplo, el de Grandes Premios disputados: con 194, Schumacher está a tiro de piedra de Prost (199), pero a tres temporadas largas –casi cuatro– de Patrese (256)... y a tan sólo una (temporada) del segundo del ranking, Gerhard Berger (210).

Un récord que aún no pertenece a Schumi, pero por el que de caer, es el de las 65 poles de Senna. Todo depende de la competitividad de Ferrari y de Schumacher en 2004 del tiempo que el alemán decida permanecer en activo.

El hecho de que Michael debutara al final de una temporada (1991, Bélgica, Jordan), complica –cuando no impide– las comparaciones. Una que no se ve afectada es la de ganar el primer GP disputado y que Schumi pudo haber logrado en Spa-Francorchamps en 1991... que ya no podrá lograr. Solamente un piloto lo ha conseguido (Giancarlo Baghetti, Ferrari, GP del ACF, Reims, 1961) y tendría que darse un cúmulo de circunstancias extraordinarias para que el hecho volviera a repetirse...

El número de puntos totales acumulados no es representativo: antes se celebraban menos carreras por temporada y la atribución de puntos ha variado por lo menos cinco veces desde 1950 (aunque Fangio sigue a cabeza del porcentual con 5,44 puntos por Gran Premio, por 5,35 de Schumi).

Poleman a la primera hay tres: Andretti, Reutemann y Jacques Villeneuve. Fangio la consiguió al 2º intento con Schumacher al... ¡41º! Aquí, Fernando Alonso y sus primeros Grandes Premios en Minardi tienen una importancia decisiva e irrecuperable...

Como el lector avezado habrá podido observar, en la mayoría de considerandos hemos obviado a Nino Farina y Silverstone 50 porque al tratarse del primer Gran Premio, alguien tenía que ganarlo y, por lo tanto, el dato carece de valor.

Un apartado que tiene su importancia es el de las veces que un piloto ha puntuado consecutivamente, es decir, cuántas veces seguidas ha ‘terminado en los puntos’. Y aquí se daba el curioso error histórico de atribuirle el récord a Reutemann, que entre Bélgica 80 y Bélgica 81 puntuó 15 veces con Williams-Ford. Pero justo detrás venía Fangio con 14 entre Francia 53 y Argentina 55, y el argentino volvía a figurar en la lista con 6 ‘en los puntos’ consecutivos entre Bélgica 55 y Mónaco 56. Entre ambas rachas, sólo una carrera: Mónaco 55, en la que se retiró... pero antes de hacerlo, dio la vuelta rápida; y entonces (hasta 1959 inclusive), la vuelta rápida recompensaba con un punto. De modo que 14+1+6=21 veces consecutivas puntuando.

Pero ya no hay lugar para la polémica, pues Schumi superó el viejo récord de Fangio al final de la temporada 2002, con 22 resultados consecutivos en los puntos, récord –y récord– que quedó fijado en 24 cuando el alemán se salió de la pista en Brasil 2003.

He aquí un récord interesante en el que –si él quiere por supuesto, ¡faltaría más!– puede ir pensando Fernando. Tiene tiempo por delante.

De todos modos, el mayor récord de Fernando Alonso es que ya no hace falta compararlo con ‘los otros españoles’ sino con la élite de la F1.

Pero, perdón: éste no es un artículo dedicado a Fernando, sino a Schumi... **1**

‘El mayor récord de Alonso es que ya no hace falta compararlo con ‘los otros españoles’ sino con la élite de la F1’

EL FIN DE SEMANA VUELVE A CAMBIAR

Inquietud por el nuevo reglamento 2004

En 2004 no habrá tests privados el viernes, y se disputarán dos sesiones de calificación a un solo intento el sábado.

Parece ser que Bernie Ecclestone, titular de los derechos comerciales, es el responsable de la reorganización del programa de los fines de semana de gran premio para 2004. Y aunque los jefes de equipo digan en público que apoyan las últimas modificaciones al formato, en privado muchos creen que los cambios no tienen ni pies ni cabeza.

"Simplemente subrayan el hecho de que existe muy poca dirección estratégica en la administración de este negocio", dijo con exasperación un alto directivo de un equipo. "Un ejemplo más de que la F1 no posee un método aceptable de organizarse".

Las nuevas normas establecen que los viernes quedarán reducidos a dos sesiones libres de una hora cada una, en las que todos los equipos salvo los cuatro primeros en el campeonato de constructores de este año -Ferrari, BMW-Williams, McLaren-Mercedes y Renault- tendrán libertad para hacer correr un tercer coche. Dicho coche podrá lucir una decoración distinta a la de los fijos -si así lo exigieran acuerdos de patrocinio individuales a los que llegaran los equipos más modestos-. También dará la posibilidad a equipos como BAR de desarrollar el talento de sus probadores (en el caso de BAR, Anthony Davidson).

La sesión de tests privados del viernes por la mañana se ha eliminado. "Habría sido imposible integrarla dentro del marco de las nuevas normas que exigen a los equipos el

'MUCHOS JEFES DE EQUIPO CREEN QUE LOS CAMBIOS DE REGLAMENTO NO TIENEN NI PIES NI CABEZA'

uso de un solo motor durante todo el fin de semana", dijo Martin Whitmarsh, director gerente de McLaren.

"Si esos tests continuaran, se correría el peligro de que algunos equipos hicieran todo su rodaje en la sesión privada, cambiaran el motor antes de los primeros entrenamientos, y luego no tomaran parte en ninguna sesión hasta los oficiales del sábado, al haberse decidido por sus reglajes y elección de neumáticos antes que nadie. Sencillamente no habría funcionado. Así que debemos probar este nuevo formato".

Según estas nuevas normas, los equipos han de elegir su tipo de neumático de carrera antes de las nueve de la mañana del sábado. Eso asegurará que los coches rueden en los libres del viernes. El viernes sólo se podrán usar tres juegos de neumáticos, a pesar de que los equipos reclamaban elevar este límite a cuatro.

El sábado siguen igual las dos sesiones libres, ahora de 10.00-10.45 y de 11.15-12.00, pero los oficiales, que empezarán a las dos de la tarde, constarán de dos sesiones a una



sola vuelta disputadas con dos minutos de intervalo. En la primera, los participantes saldrán en el orden en que acabaron la carrera anterior, y en la segunda en el orden inverso de la clasificación de la primera (es decir, el coche más lento el primero).

Un coche que no logre completar su primera vuelta lanzada no podrá tomar parte en la segunda sesión. Para esta segunda sesión, los coches tendrán que rodar con combustible y reglajes de carrera, y esa vuelta decidirá el orden de la parrilla.

Ni la FIA ni el titular de los derechos comerciales han explicado aún por qué se ha desarrollado este formato, ni cómo va a mejorar el espectáculo para los televidentes.

David Richards, jefe de BAR-Honda, comentó: "No tengo ningún problema con estos cambios. Todos los hemos aceptado y ahora deberíamos empezar de una vez. Lo peor que podemos hacer es darle vueltas continuamente a lo ya acordado. Estas propuestas se basan en los requisitos de Bernie para lo que él cree que será bueno para la TV, así que tenemos que apoyarlo".

Bernie (izda.) cree que no repartir las calificaciones entre dos días mejorará el espectáculo para la audiencia televisiva. Eso sí, las calificaciones a un solo intento (abajo, en Indy) seguirán.





Todavía no lo sabe, pero Kimi, aquí en la parrilla de Indy, está a punto de ser machacado por los intermedios de Bridgestone.

TODA GUERRA ES UNA TRAGEDIA

Los intermedios malograron las aspiraciones de Kimi

Según los cálculos de Michelin, si sus neumáticos intermedios hubieran estado a la altura de los Bridgestone en el GP de EE UU, ahora podríamos estar hablando de Kimi Räikkönen como el campeón del mundo de 2003. Es largo de contar...

Esta temporada, los Michelin resultaron más lentos que los Bridgestone en sólo 23 vueltas, afirma el responsable de F1 de Michelin, Pascal Vasselon. Dichas vueltas llegaron bajo la lluvia en el GP de EE UU, cuando las opciones de Kimi quedaron tocadas en un momento decisivo.

Vasselon confirmó a *F1 Racing* que a Michelin aún le queda trabajo por hacer para igualar el rendimiento de Bridgestone en condiciones intermedias: "Tuvimos ventaja sobre Bridgestone en las 16 carreras de este año, incluida Indianápolis, pero en mojado o si la pista se secaba, perdíamos alrededor de 1,4s por vuelta respecto a los Bridgestone.

Calculamos que nuestro neumático de mojado nos costó unos 20s en EE UU".

Pero en seco Michelin fue muy superior en 2003. De las 1.017 vueltas de la temporada, Michelin puede atribuirse la superioridad en 994 (el 97,7%). Pero las otras 23 (2,3%) llegaron en mal momento.

En efecto, si el cálculo de 20 segundos fuera acertado, con unas mejores gomas de mojado Kimi habría ganado en Indy seguido de Michael. Antes de Suzuka, la tabla de puntos habría sido: MS 90, KR 85. Añádase el tanteo del resultado de Suzuka, y Kimi sería campeón del mundo con 93 puntos, por los 91 de Michael.

Desde que volviera a la F1 en 2001, Michelin se ha visto apurada para igualar el rendimiento de los Bridgestone intermedios. En la segunda prueba de 2001, en Malasia, estos últimos resultaban cinco segundos más rápidos por vuelta. Entonces, ¿por qué, si el problema quedó

identificado hace tres temporadas enteras, los Michelin siguen teniendo problemas?

Según Vasselon, porque sólo llueve en el 15% de las carreras: "Desde que volvimos a la F1 hemos rodado mucho sobre seco, así que en este terreno hemos podido alcanzar e incluso superar a Bridgestone. Pero obtener esa experiencia en mojado lleva mucho más tiempo".

Además, Michelin se ha concentrado mayormente en el desarrollo sobre seco. "Nuestros recursos son limitados", dijo Vasselon, "y, en el conjunto de un campeonato, la lluvia no es importante estratégicamente. Así que no invertimos una gran parte de nuestros recursos en el desarrollo en mojado. Pero no podemos seguir adoleciendo de tal desventaja en mojado, de modo que este invierno les dedicaremos más recursos".

A ver si Räikkönen estuvo de acuerdo con las prioridades de Michelin en 2003.



LA EXTRAÑA PAREJA

Jacques merodea por McLaren

Quienes tildan de ridícula la idea de que Jacques Villeneuve (izda., con Kimi Räikkönen) pudiera acomodar su trasero en un McLaren harían bien en repasar sus libros de historia de la F1.

No hay que olvidar que, hace más de una década, el patrón Ron Dennis declaró con firmeza que nunca ficharía a Nigel Mansell. Pero en 1995, el primer año de la asociación de McLaren con Mercedes, aquél acabó subido en un McLaren (más o menos), y la relación fracasó estrepitosamente.

Ahora Villeneuve ha sondeado si su talento sería bien recibido en el equipo

McLaren de tests. McLaren afirma no habérselo planteado, pero con Alex Wurz buscando empleo en Jaguar, bien podría quedar una vacante de probador junto a Pedro de la Rosa.

Eso sí, si Villeneuve quiere formar parte de McLaren, tendrá que prescindir de sus modales inconformistas. Igual que a Wurz no se le consintió seguir llevando botines desparejados, Jacques tendría que aprender a atarse los cordones de los suyos.

Así pues, ¿podría consumarse esta insólita relación? "Nunca digas nunca", dijo alegremente un miembro de McLaren.

Repostaje

▽ Bernie saluda al Concorde

Entre las celebridades y multimillonarios del último vuelo del Concorde, el 24 de octubre desde Nueva York, se encontraba un tal Bernard Ecclestone. ¿Quién sabe cuántos de quienes le acompañaban lograron subirse en su primer vuelo comercial, el 21 de enero de 1976 (destino Bahrein desde Londres)? Porque seguro que Bernie sí que estaba.



▽ Button en la Luna, digo, China

Jenson Button (abajo) parece un tanto fuera de lugar mientras observa las obras del nuevo circuito de Shanghai en China. Debía tener otras cosas en la cabeza, como pedir la mano de su novia Louise Griffiths. Está previsto que el GP de China se dispute el 26 de septiembre de 2004.



▽ ¡Flavio lo dejel (el tabaco, no la F1)

Flavio Briatore (abajo) sin un Marlboro entre los dedos índice y corazón es como Ronnie Peterson sin derrapar: inconcebible. Pero ha sucedido: Flavio dejó de fumar en Suzuka... o eso nos quieren hacer creer.



CHANCHULLOS EN EL CALENDARIO 2004

¿Vuelve Canadá? Todo es cuestión de dinero

Mientras el GP de Canadá parece salvar su prohibición del tabaco, Francia —otra carrera sin tabaco— está sudando la gota gorda, porque Montreal podría hallar dinero en otra parte y Magny-Cours se hace de rogar para pagar los derechos.

El 11 de septiembre de este año, tras una votación por fax de los miembros del Consejo Mundial del Automovilismo, la FIA hizo público un calendario 2004 con 17 grandes premios. Entraban por primera vez Bahrein y China, volvía Bélgica y se caían Austria y Canadá.

El 16 de octubre, tras otra reunión del Consejo Mundial, la FIA hizo público un calendario revisado, que incluía de nuevo Canadá. Por primera vez en la historia, habría 18 GP puntuables en un solo año.

¿O no? En el comunicado oficial de la FIA, y junto a la palabra "Canadá", había tres asteriscos, y al pie de la página, junto a otros tres asteriscos, una nota siniestra: "Sujeto a un acuerdo económico satisfactorio con los equipos participantes en relación con la ausencia de patrocinio del tabaco".

Para empezar, la razón por la que el GP de Canadá perdió su plaza fue

'UNO DE LOS GP SIN TABACO PODRÍA SACRIFICARSE PARA SALVAR EL DE CANADÁ'

porque el Gobierno canadiense, igual que hiciera el belga en 2002, decidió unilateralmente imponer su propia prohibición de la publicidad del tabaco antes del 1 de octubre de 2006, fecha que aceptaron todos los países organizadores tiempo atrás.

Tras la iniciativa belga de hace poco más de 12 meses (que enojó a Bernie Ecclestone), Max Mosley actuó con prontitud y resolución, quitando Spa del calendario oficial FIA y declarando a *F1 Racing*: "Es de vital importancia que todos los países que en la actualidad organizan grandes premios respeten la fecha límite del 1 de octubre de 2006. No puede ser que un país vaya por su cuenta, y es un fastidio que los belgas hablen de hacer exactamente eso. Si hacen lo que dicen que van a hacer, resulta difícil imaginar cómo vamos a tener un GP allí".

Entonces, ¿por qué Canadá ha sido 'indultado'? Porque (1) Montreal es una

gran ciudad que los equipos, y sobre todo sus sponsors, gustan mucho de visitar, y (2) porque perder una de las dos carreras de F1 en Norteamérica no ayuda mucho comercialmente. El problema es que, como todos los grandes premios (pero especialmente los no europeos), cuesta mucho dinero organizar la prueba de Montreal. A falta de publicidad del tabaco, ¿quién va a pagar por ello?

¿Los equipos? Ésa es la 'solución' sugerida con picardía en la siniestra nota de la FIA, pero *F1 Racing* cree que no es más que una de las típicas bromas irónicas de Mosley. ¿Por qué iban los equipos sin tabaco, Toyota, Jaguar, Williams, Sauber y Minardi (que en todos los casos, salvo el de Minardi, hacen ostentación de ello), a consentir en desembolsar fondos adicionales para levantar una carrera encarecida por la ausencia de los sponsors del gremio del pitillo de sus rivales más acérrimos, si puede saberse?

No, eso no va a suceder, y Mosley lo sabe. Lo que los organizadores canadienses querían hacernos creer que *podría* pasar es que Molson, la cervecera canadiense, apoquinará 30 millones de dólares para salvar la carrera. Tal vez...

Claro que, si no, podría sacrificarse

uno de los otros grandes premios sin tabaco para hacer sitio a Canadá, y el favorito es Francia. En efecto, junto a la palabra "Francia" en el comunicado de la FIA del 16 de octubre había un asterisco, y junto a otro al pie de la página había otra nota siniestra: "Sujeto a la conclusión de un contrato".

Ecclestone siempre ha mantenido una relación de amor-odio con Magny-Cours, y en ocasiones ha insinuado a sus íntimos que a sus responsables les cuesta conseguir el dinero para pagar a la FOM (Formula One Management, organización propiedad de Ecclestone).

Así pues, tanto hablar de salvar Montreal, ¿no podría ser un modo indirecto de apretar las clavijas a los de Magny-Cours para que dejen de dar el coñazo (como seguramente diría Ecclestone)? Por desgracia, porque en *F1 Racing* nos encanta Montreal, no nos sorprendería...

Schumi vence por delante de los Williams y Alonso en el GP de Canadá, reducido a mero instrumento en el juego de poder internacional de la F1.





UNA ENTRADA, UNA GORRA

Será un Gran Premio azul

Ya están disponibles las entradas para el GP de España 2004, previsto para los días 7, 8 y 9 de mayo.

Hasta el 29 de noviembre de 2003 durará la primera fase de venta, durante la cual los aficionados más madrugadores se beneficiarán de un descuento del 15% en todas las localidades. Además, si la entrada adquirida es de tribuna, recibirán de regalo una gorra oficial de Renault F1 de Fernando Alonso!

La red de venta de entradas incluye la web www.circuitcat.com y el teléfono exclusivo 93 571 97 71, además de los cajeros ServiCaixa de La Caixa (www.servicaixa.com), centros comerciales de El Corte Inglés e Hipercor, agencias de Halcón Viajes y delegaciones del RACC.



EL SCALEXTRIC DEL S.XXI

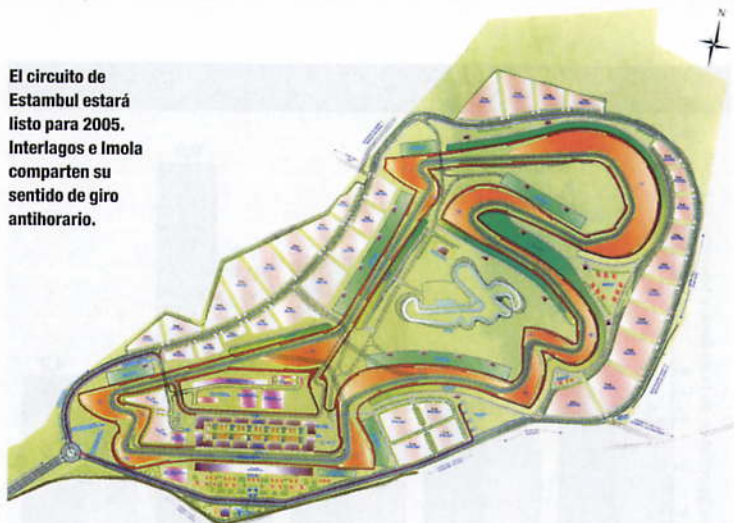
Empieza una nueva era

Tras más de 40 años alegrando los ratos de ocio de niños y mayores, el popular Scalextric vivirá estas Navidades la mayor revolución de su historia, con la salida al mercado de la nueva línea Scalextric Digital System.

Hay que dejar claro que se trata de un producto nuevo e incompatible con el Scalextric tradicional, en el que sobre una pista de dos carriles podrán competir hasta seis coches. El truco está en la tecnología digital, que hace 'inteligentes' los coches (reconocen el mando que les guía) y permite a los pilotos cambiar de carril (es decir... ¡adelantar de verdad!) pulsando un botón en el mando antes de pasar por las pistas 'cambio de carril' (arriba).

Las posibilidades son inmensas y la diversión está más que asegurada.

El circuito de Estambul estará listo para 2005. Interlagos e Imola comparten su sentido de giro antihorario.



OTRO NUEVO ROSTRO EN EL CALENDARIO

Así será el circuito de F1 de Turquía

La creciente influencia de Hermann Tilke en el calendario de F1 resulta evidente en estas imágenes del circuito de F1 de Turquía, que está previsto se termine en 2005. El circuito en Kurtköy, Estambul, será el octavo en el que interviene en su diseño.

Su rasgo más notable es el sentido de giro antihorario: de los actuales, sólo Brasil y San Marino son 'zurdos'. Dicen que a lo largo de sus 5,5 km se reflejarán la cultura e historia turcas. Como es de esperar en un diseño moderno de Tilke, tiene muchas curvas -16-, lo que habría de aumentar las oportunidades de adelantamiento.

Es probable que el público para la primera edición (que debería celebrarse a finales de 2005) sea enorme, como lo fue en las primeras carreras en Hungría y Malasia. El aforo de entre 75.000-100.000 asientos de tribuna será apropiado para el primer año, pero puede que se revele excesivo para futuras ediciones, si hemos de guiarnos por otras recientes inclusiones en el calendario. Según el acuerdo alcanzado

con Bernie Ecclestone el pasado 29 de agosto, Turquía tendrá un GP hasta 2012.

El coste del proyecto alcanzará los 60 millones de dólares durante los próximos 18 meses. Gran parte del presupuesto procede de la Cámara de Comercio turca, pues el Gobierno considera que la carrera de F1 es una fuente de orgullo nacional.

Curiosamente, se cree que no habrá publicidad del tabaco en el circuito, aunque algunos observadores piensan que se otorgó una carrera a Turquía bajo la promesa de ser tolerante con el tabaco.



QUE SE HINCHE A PASTEL; ¡A VER SI ASÍ CORRE MENOS!



Tenemos nuestras dudas acerca de la estética de esta alarmante estructura, pero está claro que a Michael Schumacher no le intimida semejante tributo a su sexto título. La fiesta siguió a un partido benéfico en Suzuka entre pilotos de F1 y el 'Starteam' de Alberto de Mónaco.

Repostaje

▽ Toyota ficha al as de Renault

Como anticipamos en exclusiva en F1 Racing, el N° 53, Mike Gascoyne ha dejado su puesto de director técnico de Renault para aceptar un cargo similar en Toyota, se dice que por tres años y 6,5 millones de dólares. Gascoyne, de 40 años, empezará a trabajar en Colonia el 1 de diciembre.



▽ Otro joven para Minardi

Gianmaria Bruni (abajo) es el gran favorito para un volante en Minardi en 2004. *Gimmi*, de 22 años, ejerció de tercer piloto del equipo de Faenza en las sesiones de tests del viernes en los últimos cinco GP de la temporada 2003, en la que también disputó la Euro 3000 con Coloni.



▽ Gené sigue en Williams

Marc Gené seguirá por cuarto año consecutivo como piloto probador y reserva de Williams F1.

El piloto catalán de 29 años lleva acumulados 42.000 km de tests desde que en 2001 fichara por Williams, y este año 2003 ya lleva recorridos 24.000.

"Mi objetivo es ayudar al equipo a ganar el título", dijo Gené.



F1

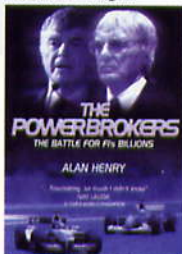
RACING

De compras

Los poderes en la sombra

Nuestro reputado y prolífico colaborador Alan Henry acaba de escribir un nuevo libro, acerca de cómo los hombres más poderosos de la F1 controlan el deporte. Según Niki Lauda, "está repleto de cosas que desconocía". Eso sí, hay que leerlo en inglés.

Precio: 33 €. Inglés



Descubramos la F1 en DVD

Compilación de tres recientes documentales acerca de la F1 (*La primera línea; El límite, y Dominio y Control*), realizados con la plena colaboración del equipo Williams. Ofrece una profunda visión entre bastidores de la F1.

Precio: 35 €. 144 min. Inglés



Gorra Gené

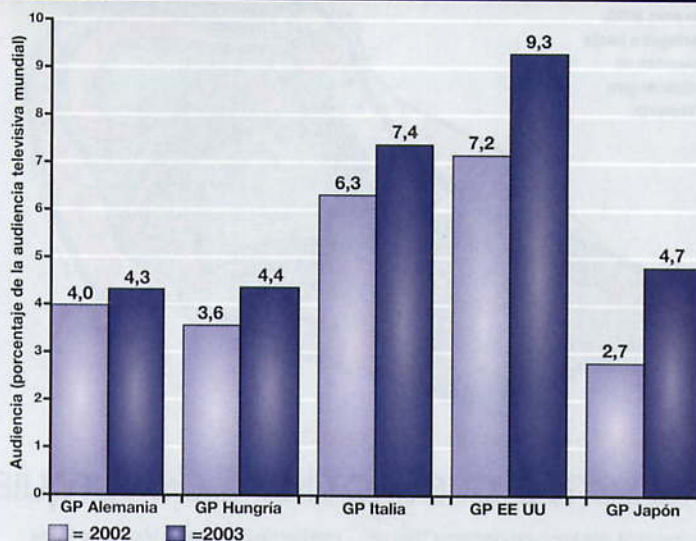
Un nuevo diseño para la gorra del flamante tercer piloto de Williams, Marc Gené. Para no olvidar nunca lo de Italia 2003...

Precio: 29,50 €



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

LA LUCHA POR EL TÍTULO DISPARA LOS ÍNDICES DE LA F1



FUENTE: INITIATIVE MEDIA FUTURES

LA AUDIENCIA DE LA F1 SUBIÓ EN 2003

Los héroes locales levantan los índices

La temporada 2003 fue una de las mejores en los últimos tiempos: ocho vencedores distintos y tres pilotos en liza por el título, que no se decidió hasta la última prueba. De hecho, fue tan bárbara que recuperó buena parte de los telespectadores que pareció perder en 2002.

Una nueva oleada de cifras de audiencia televisiva muestra que los índices mundiales se mantuvieron más altos en la segunda mitad de la temporada que en 2002, con los mayores aumentos en las citas decisivas de EE UU y Japón.

Los datos, recogidos en 38 países por el grupo de sondeos de opinión Initiative Media Futures, revela que las cuotas de pantalla aumentaron a partir del GP de Alemania en agosto. La subida coincidió

con el acortamiento de la diferencia entre los aspirantes al título, lo que confirma que una lucha reñida por el título estimula el interés de los aficionados. Más pruebas que respaldan este supuesto son las cifras que muestran que las mayores audiencias en cuanto a porcentaje de población son las de Alemania, Finlandia e Italia, que se hacen eco del seguimiento de los hermanos Schumacher, Kimi Räikkönen y Ferrari.

Un portavoz de Initiative, que facilita análisis de audiencia a empresas como Tesco, Unilever, Reebok y GM, dijo: "Está claro que siempre que un país tiene un piloto local al que apoyar, los índices suben. Ahora la industria deposita las esperanzas en que el impulso generado al final de 2003 pueda pasar a 2004".

PARECIDO RAZONABLE: TORITOS BRAVOS



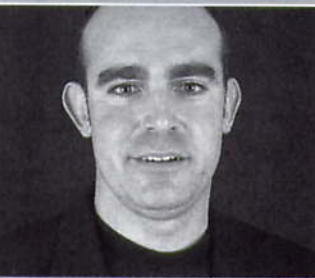
Robert De Niro
Toro Salvaje



Peter Sauber
Red Bull

Punto de vista

Más alto, más lejos, más fuerte: el trabajo es la clave.



El barón Pierre de Coubertain hizo famoso el 'Citius, altius, fortius' al engendrar el movimiento olímpico. Fernando Alonso lleva camino de establecer otra máxima: 'Más grande, más competitivo y más campeón'. En nuestro número especial consagrado por entero a Alonso (que ya está en los quioscos), hemos tratado de ofrecer una visión más amplia y pasional de lo que significa este fenómeno llegado de Asturias y que parece estar tocado por la gracia de los dioses. Ya habrá tenido tiempo de repasar todo lo que ha vivido y ha sentido este año pero también de pensar en lo que lo que va a hacer la próxima temporada.

Dicen algunos entendidos que este próximo 2004 será mucho más duro que el 2003. La razón es muy sencilla, todo el mundo le exigirá (más si cabe) que gane carreras y que sea campeón en menos que canta un gallo. Vamos, a lo Schumacher. Y lo que no debemos olvidar es que las cosas en la F1 no se consiguen de la noche a la mañana. Fernando hizo un gran año, de eso no cabe la menor duda, pero será difícil repetirlo. Así que no nos pongamos nerviosos, y si bien es cierto que posee unas cualidades innatas para el pilotaje, habría que darle un voto de confianza para una temporada que adivina una lucha aún más cerrada que la pasada.

Por otro lado tampoco podemos olvidar un hecho, noticable aunque no por ello menos esperado. La renovación de Marc Gené como piloto probador no hace más que reafirmar su excelente trabajo en el equipo de Frank Williams. Le dieron un pequeño caramelo participando en el GP de Italia y, dicho sea de paso, lo bordó. Marc merece un puesto en la parrilla, es cierto, pero los otros 20 también, así que habrá que tener paciencia. Para llegar más alto, más lejos y ser los más fuertes hay que seguir trabajando. Pues a ello, que dicen que el trabajo dignifica.

XAVIER PÉREZ

¿QUIÉN SE ACERCÓ MÁS A LA SUPERPOLE EN 2003?

Los reyes de la parrilla

¿Quién es realmente el más rápido de todos? El mago de las estadísticas Peter Higham analizó las parrillas de todas las carreras de 2003, y de la historia, para averiguarlo. Los más rápidos son los que más se acercan al 100%, el tiempo de la pole.

Rubens Barrichello



2003 100,455%
Carrera 101,894%
Ranking historia 34°
vs compañero 2003 6/10*: 37,5%
vs compañeros carrera 97/83***: 53,889%
(93: Capelli, Boutsen, Irvine, Naspetti, Apicella; 94: Irvine, A. Suzuki, De Cesaris; 95: Irvine; 96: Brundle; 97: Magnussen; 98: Magnussen, Verstappen; 99: Herbert; 00-03: M. Schumacher)

Michael Schumacher



2003 100,580%
Carrera 100,844%
Ranking historia 3°
vs compañero 2003 10/6: 62,5%
vs compañeros carrera 176/19: 90,256%
(91: De Cesaris, Piquet; 92: Brundle; 93: Patrese; 94: Verstappen, Lehto, Herbert; 95: Herbert; 96-99: Irvine; 00-03: Barrichello)

Juan Pablo Montoya



2003 100,611%
Carrera 100,788%
Ranking historia 2°
vs compañeros 2003 7/9: 43,75%
vs compañeros carrera 22/28: 44%
(01-02: R. Schumacher; 03: R. Schumacher, Gené)

Ralf Schumacher



2003 101,003%
Carrera 101,395%
Ranking historia 10°
vs compañero 2003 9/6: 60%
vs compañeros carrera 67/48: 58,261%
(97: Fisichella; 98: Hill; 99: Zanardi; 00: Button; 01-03: Montoya)

Marc Gené



2003 101,076%
Carrera 104,155%
Ranking historia 160°
vs compañero 2003 0/1: 0%
vs compañeros carrera 20/14: 58,824%
(99: Badoer, Sarrazin; 00: Mazzacane; 03: Montoya)

Kimi Räikkönen



2003 101,277%
Carrera 101,678%
Ranking historia 21°
vs compañero 2003 10/6: 62,5%
vs compañeros carrera 27/23: 54%
(01: Heidfeld; 02-03: Coulthard)

Jarno Trulli



2003 101,325%
Carrera 102,116%
Ranking historia 43°
vs compañero 2003 8/8: 50%
vs compañeros carrera 73/40: 64,602%
(97: Katayama, Nakano; 98-99: Panis; 00: Frentzen; 01: Frentzen, Zonta, Alesi; 02: Button; 03: Alonso)

David Coulthard



2003 101,462%
Carrera 101,072%
Ranking historia 6°
vs compañero 2003 6/10: 37,5%
vs compañeros carrera 52/105: 33,121%
(94-95: Hill; 96-01 Häkkinen; 02-03: Räikkönen)

Olivier Panis



2003 101,517%
Carrera 102,741%
Ranking historia 72°
vs compañero 2003 13/3: 81,25%
vs compañeros carrera 87/54: 61,702%
(94: Bernard, Herbert, Lagorce; 95: Brundle, A. Suzuki; 96: Diniz; 97: Nakano; 98-99: Trulli; 01-02: Villeneuve; 03: Da Matta)

Mark Webber



2003 101,682%
Carrera 103,115%
Ranking historia 93°
vs compañeros 2003 13/3: 81,25%
vs compañeros carrera 30/3: 90,909%
(02: Yoong, Davidson; 03: Pizzonia, Wilson)

Cristiano da Matta



2003 101,921%
Carrera 101,921%
Ranking historia 35°
vs compañero 2003 3/13: 18,75%
vs compañeros carrera 3/13: 18,75%
(03: Panis)

Jacques Villeneuve



2003 102,068%
Carrera 101,687%
Ranking historia 23°
vs compañero 2003 7/8: 46,667%
vs compañeros carrera 83/47: 63,385%
(96: Hill; 97-98: Frentzen; 99: Zonta, Salo; 00: Zonta; 01-02: Panis; 03: Button)

Nick Heidfeld



2003 102,368%
Carrera 101,497%
Ranking historia 61°
vs compañero 2003 9/7: 56,25%
vs compañeros carrera 38/29: 56,716%
(00: Alesi; 01: Räikkönen; 02: Massa, Frentzen; 03: Frentzen)

Heinz-Harald Frentzen



2003 102,390%
Carrera 102,038%
Ranking historia 39°
vs compañero 2003 7/9: 43,75%
vs compañeros carrera 98/59: 62,42%
(94: Wendlinger, Lehto, De Cesaris; 95: Wendlinger, Boullion; 96: Herbert; 97-98: Villeneuve; 99: Hill; 00: Trulli; 01: Trulli, Burti, Enge; 02: Bernoldi, Heidfeld; 03: Heidfeld)

Takuma Sato



2003 102,411%
Carrera 104,712%
Ranking historia 209°
vs compañero 2003 0/1: 0%
vs compañeros carrera 4/13: 23,529%
(02: Fisichella; 03: Button)

Jenson Button



2003 102,451%
Carrera 102,700%
Ranking historia 71°
vs compañeros 2003 9/7: 56,25%
vs compañeros carrera 24/43: 35,821%
(00: R. Schumacher; 01: Fisichella; 02: Trulli; 03: Villeneuve, Sato)

Antonio Pizzonia



2003 102,512%
Carrera 102,512%
Ranking historia 62°
vs compañero 2003 3/8: 27,273%
vs compañero carrera 3/8: 27,273%
(03: Webber)

Giancarlo Fisichella



2003 102,604%
Carrera 102,387%
Ranking historia 57°
vs compañeros 2003 14/2: 87,5%
vs compañeros carrera 91/32: 73,984%
(96: Lamy; 97: R. Schumacher; 98-00: Wurz; 01: Button; 02: Sato; 03: Firman, Baumgartner)

Fernando Alonso



2003 103,342%
Carrera 104,030%
Ranking historia 153°
vs compañero 2003 8/8: 50%
vs compañeros carrera 24/9: 72,727%
(01: Marques, Yoong; 03: Trulli)

Ralph Firman



2003 103,628%
Carrera 103,628%
Ranking historia 121°
vs compañero 2003 2/12: 14,286%
vs compañero carrera 2/12: 14,286%
(03: Fisichella)

Justin Wilson



2003 104,375%
Carrera 104,375%
Ranking historia 177°
vs compañeros 2003 4/12: 25%
vs compañeros carrera 4/12: 25%
(03: Verstappen, Webber)

Jos Verstappen



2003 105,333%
Carrera 103,807%
Ranking historia 137°
vs compañeros 2003 12/4: 75%
vs compañeros carrera 55/52: 51,402%
(94: M. Schumacher, Lehto; 95: Schiattarella; 96: Rosset; 97: Salo; 98: Barrichello; 00: De la Rosa; 01: Bernoldi; 03: Wilson, Kiesa)

Zsolt Baumgartner



2003 106,091%
Carrera 106,091%
Ranking historia 279°
vs compañero 2003 0/2: 0%
vs compañero carrera 0/2: 0%
(03: Fisichella)

Nicolas Kiesa



2003 106,581%
Carrera 106,581%
Ranking historia 321°
vs compañero 2003 0/5: 0%
vs compañero carrera 0/5: 0%
(03: Verstappen)

'TOP 10' HISTORIA***

- 1 Juan Manuel Fangio 100,306%
- 2 Juan Pablo Montoya 100,788%
- 3 Michael Schumacher 100,844%
- 4 Jim Clark 100,923%
- 5 Ayrton Senna 100,995%
- 6 David Coulthard 101,072%
- 7 Jackie Stewart 101,109%
- 8 Alain Prost 101,133%
- 9 Giuseppe Farina 101,251%
- 10 Ralf Schumacher 101,395%

Nota: Clasificados según su rendimiento en condiciones de carrera. A los pilotos que no marcaron un tiempo de clasificación se les atribuye el tiempo más lento de la parrilla.

*Seis veces fue más rápido que su compañero; 10 veces fue más lento. **97 veces fue más rápido que sus compañeros; 83 veces fue más lento. ***La lista puede resultar engañosa, puesto que pilotos que nunca tuvieron coches malos salen mejor parados que quienes sí los tuvieron. Por ejemplo, David Coulthard, sexto clasificado absoluto, solía verse superado en parrilla por su compañero Mika Häkkinen en McLaren. Pero las estadísticas de Mika, que no figura en el 'Top 10', se resienten de seis temporadas al volante de lentos Lotus y McLarens.



Ésta es la serena expresión de un campeón que sabe que nadie le ha regalado nada.

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, población y, si el lector desea que se publique, también su dirección electrónica.

- Ganadores Concurso **Trust**

F1 Racing Nº 55. **Cámaras digitales**

Paloma Plaza de la Poza, Zaragoza, y Enrique Bueno Sánchez, Madrid;

cámaras de vídeo digitales Juan Manuel Buiatti, Lloret de Mar (Girona),

Fernando Gordo Espinosa, Algeciras (Cádiz), y Juan Miguel Reyes Raigón,

Sabadell (Barcelona); **conjuntos de altavoces** Vicente Moraga Costoso,

El Puig (Valencia), Pablo García-Salmones González, Badajoz, David

Jiménez Martínez, Miranda de Ebro (Burgos), Pedro Flores, Salou

(Tarragona), y Eduardo Lamata Francés, Olvega (Soria).

Fernando se lo merece

Soy asturiano residente en Barcelona y no puedo eludir mi derecho y obligación como aficionado a la F1 de contestar a una carta publicada en esta sección en septiembre.

Alonso se ha hecho a sí mismo. Fernando ha demostrado ampliamente su talento. Es un deportista que lo ha ganado todo (o casi todo) en cada uno de los peldaños que le han llevado a la F1 y, al contrario de otros, no entró en la F1 porque su padre tuviera mucho dinero.

Son bien conocidos de Fernando su modestia y su trato prudente y adecuado con los medios de comunicación (por ello deduzco que lo que dicen que dijo fue malinterpretado).

Por último, les pido que no dejen de sacar en portada a quien ahora mismo se lo merece con creces. Es un verdadero placer verlo entre los grandes, donde ustedes lo ponen y donde él se ha ganado a pulso estar.

Cefeño Fernández Fernández, Barcelona

Michelin rozó el límite

Les escribo en relación a su artículo sobre el fax de la FIA sobre los neumáticos Michelin (*F1 Racing* Nº 56, p18). Me parece indignante que una publicación como la suya se rebaje a publicar lo que en mi opinión no es más que un panfleto que parece sacado de un

comunicado de prensa de Michelin. La falta de objetividad me ha sorprendido, pues en realidad los hechos no son como los presentan.

Dicho fax no reinterpretó una regla sino que se limitó a esclarecer una interpretación que ellos daban por sentada, actitud en mi opinión bastante benévola, pues podían haberse limitado a sancionar a los equipos Michelin al final de la siguiente carrera. En cuanto a la posible interpretación de la regla por parte de Michelin, no tiene lógica alguna: las reglas deben cumplirse siempre y no sólo en el momento en el que se hace la medición.

Si Michelin creía de verdad que estaba produciendo neumáticos legales, ¿por qué cambió sus neumáticos tan rápido, en vez de presentarse en Monza con sus neumáticos anchos y luego apelar la posible sanción? La actitud de Michelin fue la del culpable, no la de alguien acusado injustamente. En mi opinión Michelin estaba jugando en el límite de las reglas y no consiguió que eso pasara desapercibido.

Finalmente, en lo que se refiere al posible partidismo de los señores Mosley y Ecclestone hacia Ferrari, me sorprende que a alguien se le ocurra tal teoría después de la sarta de cambios (absurdos por lo general) destinados únicamente a frenar a Ferrari, que se limitó a hacer su trabajo mejor que los demás. A nadie se le ocurrió cambiar nada después de 1988, año en que



Todavía no es momento para la foto...

McLaren ganó 15 de las 16 carreras (y no las ganó todas por culpa de un doblado).

Santiago Robles

Pozuelo de Alarcón, Madrid

Comisarios en la picota

Quería manifestar mi desacuerdo ante las decisiones de los comisarios en el GP de EE UU. No se sancionó a Schumi por el adelantamiento a Panis bajo banderas amarillas pero sí a Montoya por adelantar donde no había hueco a Barrichello, y no al brasileño por, quizá, haberle intentado cerrar.

Raúl Vidal, Cartagena (Murcia)

Michael estaba por delante de Panis antes de llegar a la altura de la bandera amarilla, de ahí que ni siquiera se examinara la acción.

En cuanto a Montoya, la diferencia con otras maniobras saldadas sin penalización podría ser que Barrichello quedó eliminado en el lance, y lo mínimo que puede decirse es que Juan Pablo pecó de optimista. De todos modos, se trata de un asunto subjetivo que, aclarémoslo, depende del colegio de comisarios deportivos de cada prueba, no de la FIA como organismo rector.

No era la hora de Williams

Frank, ¿por qué os empeñáis en ganar si no está escrito? El protagonista de la película vuelve a ser un piloto alemán, pero no el tuyo sino el de siempre.

¿Te acuerdas cuando, a principio de temporada, en una declaración no muy optimista, asegurabas que vuestro año sería 2005? Así pues, ¿por qué quieres adelantar las cosas?

Lucas Cañizares, Segovia

Fernando, un número uno

Admiro a Fernando Alonso por ser tan consecuente, por su innata facilidad para pilotar un F1, por su seguridad en las pistas, por ser tan sencillo, humilde, prudente...

Ojalá siga así, con los pies en la tierra y la mirada en las estrellas.

Laura M. Gil Bueno, Gijón (Asturias)

Valía la pena madrugar
Son las 7.15 del 12 de octubre de 2003. Hoy será un gran día. Acaba el campeonato de F1 y pueden suceder dos cosas: que empiece una nueva era de la historia de este deporte, o que continúe la actual. ¡Son las 7.19 y aún no conectan! Será una carrera digna de guardar en vídeo. Ya lo tengo todo preparado: la bandera, la gorra, la camiseta... todo para apoyar a Schumi; bueno, ¡también tengo la gorra de Fernando! Ya conectan, son las 7.24. El asfalto parece medio mojado... Vuelta de reconocimiento normal... Se vuelven a colocar en sus puestos... Semáforo rojo... Se apaga, y...

Joan Codina Onofre

Vivan la F1 y Alonso

Soy una chica de 15 años y quiero mostrar todo mi apoyo a Fernando Alonso, no sólo por haberme introducido en este mundo que es la F1 sino por demostrar que un español (asturiano, para más señas) puede llegar a ser el sucesor del gran Michael Schumacher.

Puxa, Nano!!

Andrea Arche Arenas

De Senna a Räikkönen

El más grande de todos los tiempos, para mí y para muchos, es Ayrton Senna. Si no hubiera muerto tendría más de seis campeonatos, más de 70 victorias y posiblemente más de 100 poles, pero de él ya nadie se acuerda, ni del fantástico Jim Clark ni del rapidísimo Nigel Mansell. Ellos no tenían un coche tan superior al de sus rivales como Michael Schumacher. Parece que nadie se dé cuenta de esto.

Para mí, Kimi Räikkönen es el máximo merecedor del título de 2003. Con un coche inferior entre los punteros se ha quedado a tan sólo dos puntos del mundial. Es el único piloto que va al límite siempre, y casi no ha cometido errores. Es un luchador nato y de una calidad impresionante,

incluso superior a Schumacher y Alonso. Cuando tenga un coche en condiciones será imbatible.

Axel Valero Monge
axelv_11@hotmail.com

Un GP hay que vivirlo

Deseo animar a todos los aficionados a asistir a los GP en vivo, ya que aunque los precios sean prohibitivos merece la pena. Yo acudí este año al de España y pienso repetir. Por cierto, mientras Alonso me firmaba una foto (de vuestra revista, por supuesto), le dije que en 2004 sería campeón y él sonrió... Al tiempo.

Guillermo López Ruano, Salamanca
gllr@yahoo.es

Bien por Schumi y Alonso

Quería dar la enhorabuena a Schumacher por ese sexto título mundial que le acredita como el mejor piloto de todos los tiempos. Me alegra haber vivido este momento, como supongo que me habría alegrado vivir el día en que Fangio ganó su quinto título.

Soy seguidor de Alonso y también quería felicitarle por esa victoria en Hungría y por haber conseguido su objetivo de quedar como mínimo sexto en la general.

Pablo Trujillo
Tabernes Blanques (Valencia)
viper_gts87@hotmail.com

... no hacían falta alforjas

No nos engañemos: la emoción, la pugna que ha habido este año, no se deben a otra cosa que al tremendo desarrollo de otros equipos, y no a las normas de la FIA. Doña FIA: gracias por nada.

Alfonso González Calvo, Granada

Schumi, de mito a leyenda

Este año se le han dado muchos palos a Michael Schumacher, intentando darlo por retirado antes de hora. Desde que alcanzó su tercer título (el primero con Ferrari, en 2000), sabemos de la profesionalidad del campeón alemán, que sacó a la Scuderia del pozo en que cayó durante los años 80 y hasta mediados los 90.

Por eso no nos debe extrañar que sea seis veces campeón del mundo. Este año, cuando debía, se ha mostrado intratable, sobre todo en Monza e Indianápolis.

Espero que ahora que Schumi ha dejado de ser mito para convertirse en leyenda se valore con más objetividad su carrera.

Fernando Vascónez C., Murcia

Modestia aparte

Amigos de *F1 Racing*: Gracias, sinceras, de todo corazón. Vuestros artículos han sido tan magníficos como la temporada que ha concluido. Espero que no nos abandonéis y que sigáis por esa senda de información veraz y precisa que os caracteriza.

Rubén Paredes Gárate, Caravaca (Murcia)

Alonso, el mago de la F1

Quiero felicitar a todos los seguidores de la Scuderia, como yo, por la victoria en el Mundial recién terminado.

También quisiera dejar constancia de que para mí lo de Fernando Alonso no es ninguna sorpresa: gracias a esta revista pude asistir por primera vez a un GP en vivo (algo que recomiendo) en Montmeló, el de España de 2001, y Alonso nos demostró que al volante de un F1 era un mago: con su Minardi acosó durante muchas vueltas a los Benetton.

Pablo Gancedo Feliz

Euforia contraproducente

Si hace un año alguien me hubiera dicho que Alonso iba a realizar una temporada como la de 2003, le habría llamado loco. Ahora el loco soy yo, porque creo que Alonso puede llegar a ser campeón del mundo. Increíble.

Sin embargo, me preocupa tanta euforia. Lo hemos aupado al firmamento de la F1 a velocidad de vértigo. Pero confío en que no lo estrellamos contra el suelo cuando las cosas vayan mal, lo cual, seamos realistas, podría suceder la próxima temporada.

Ángel Rivas Herrerías
Badalona (Barcelona)



Al final Schumi sonrió el último. Y van...

BRYN LEONIGGETT/IMAGES/ARCHIVO LAT

SEIS Y SUBIENDO



Michael Schumacher

2003

Diario de su temporada

Una cosa está clara, la experiencia cuenta, y cuando sus rivales apretaron, Ferrari supo cómo resurgir. Stéphane Samson desglosa la ofensiva por el título mundial.

Lo soltó fuerte y claro en Suzuka 2002. Al cruzar la meta para ganar el GP de Japón, Michael Schumacher se dirigió a sus tropas por la radio: "Saboreemos el momento como se merece. 2003 no será tan fácil". Y el 'quintuple' campeón no cesó de repetir, durante todas sus entrevistas, que la siguiente sería una temporada muy disputada.

Pero nadie dio crédito a sus palabras. Ni siquiera cuando la FIA, presionada para realzar el espectáculo, propuso un nuevo reglamento. Pero el día después de la carrera en Budapest, la posición dominante de Ferrari no era más que un recuerdo lejano, y algunos ya veían el título de camino a Colombia. Pero eso era sin tener en cuenta los excepcionales recursos de la Scuderia, su pasión y combatividad. Así pues, he aquí el itinerario de Schumi en lucha por el título de 2003. Un viaje al corazón de la armada roja.

Schumi celebra su victoria en EE UU, que acabó con las opciones de Montoya. A una prueba del final, a Michael le bastaba un solo punto.

01/03

3-6 ENERO: CUMPLEAÑOS

Michael cumple 34 años en su segunda residencia, en Noruega. Como de costumbre, pasa el fin de año en familia, con sus hijos Gina María y Mick, y su esposa Corinna. El campeón del mundo está totalmente relajado; el inicio de la temporada aún está lejos. Le visitan su hermano Ralf, Jean Todt y Jos Verstappen.

Michael vuelve a su casa suiza de Vufflens le Château el 6 de enero.

7-10 ENERO: TEST JEREZ

Primer test del año. Dura cinco días, con Luca Badoer y Luciano Burti al volante de sendos F2002.

15-17 ENERO: EN LOS ALPES

Las tradicionales jornadas de prensa del equipo Ferrari en Madonna di Campiglio, una estación de esquí en los Alpes italianos. El encuentro marca el fin de las vacaciones de Michael. "He cargado las pilas", dice. "Mi éxito reciente no ha afectado a mi motivación y mi trabajo me gusta tanto como siempre". Un comunicado de la FIA revela que pretenden introducir cambios en el reglamento deportivo. "No creo que revolucionar el sistema actual de la noche a la mañana sea una buena solución", dice Michael. Ferrari anuncia la presentación de su nuevo coche el 7 de febrero.

20-23 ENERO: TEST MONTMELÓ

El jet de Schumacher aterriza en Girona la víspera de su primer test. "Eso no es propio de Michael", confía

una fuente del equipo. "Normalmente llega la misma mañana del test. No veía la hora de empezar".

De vuelta al volante, el 21 de enero en el Circuit de Catalunya, llega el primer incidente. A las 9.20, en su primera vuelta, el alemán hace un trompo en la curva Repsol y daña el alerón trasero de su F2002. Pierde 90 minutos de ensayos pero conserva la sonrisa: "Me gusta empezar la temporada a lo grande". Inspecciona el nuevo motorhome para los tests. Una estancia por piloto, con camilla de masajes y ducha.

24 ENERO: MUERE AGNELLI

Fallece Giovanni Agnelli, l'Avvocato. Conmoción en todo el grupo Fiat. "Estoy orgulloso de haberle conocido", dice Schumacher.

29-31 ENERO: TEST VALENCIA

Tres jornadas con el F2002, la última con la pista mojada artificialmente.

02/03

3-5 FEBRERO: TEST MONTMELÓ

El campeón del mundo prueba con Rubens Barrichello... y el F2002.

6 FEBRERO: LLEGA MASSA

Felipe Massa se convierte en el segundo probador de Ferrari, para ayudar a Luca Badoer. Hay quien ▶



El golpe inesperado de Australia se repitió en Sepang, donde Michael sólo fue sexto.

cree que este ascenso busca preparar al brasileño para un posible puesto de titular en 2005.

7 FEBRERO: EL F2003-GA

Presentación del nuevo Ferrari. En honor al patriarca desaparecido, el coche recibe las iniciales de Agnelli: F2003-GA.

11 FEBRERO: PRIMER TEST

Primeras vueltas del F2003-GA en Fiorano... y bate el récord de la pista. El primer programa de tests acaba el 14 de febrero con sonrisas por doquier. Michael se apunta 96 vueltas en Fiorano y establece otro récord: 56,786s. "No me sorprende, porque han reasfaltado la pista", comenta.

17, 21, 25-27 FEB.: TESTS

Siguen los tests, con Badoer y Schumacher con el nuevo coche y un F2002. Cuatro días más tarde, en Fiorano, Felipe Massa prueba un coche rojo por vez primera. Ferrari confirma que empezará la temporada con el F2002. El F2003-GA padece problemas de fiabilidad del motor, y hay que revisar la solidez de la suspensión trasera.

El 25 de febrero, Schumacher compara los chasis de 2002

y 2003 en Jerez, y prosigue su programa el día siguiente, antes de pasar el testigo a Badoer para la tercera jornada. En total, Michael completa 73 vueltas con el F2003-GA (1:25,626) y 34 con el F2002 (1:26,447). Al mismo tiempo, Massa lleva a cabo el ensayo preliminar de los tres chasis de Melbourne en Fiorano.

03/03

6 MARZO: RUEDA DE PRENSA

Primera rueda de prensa oficial en Melbourne, para Shell. "El año pasado fue fácil, pero no se trató más que de una de las 12 temporadas de mi carrera. El campeonato que empieza será mucho más reñido", dice Michael. Nadie se lo toma en serio. Más tarde, cocina *linguine aglio e olio* antes las cámaras para Vodafone. Dieciséis restaurantes de Melbourne ofrecen la receta.

7-9 MARZO: AUSTRALIA

Primer golpe duro. Michael acaba la primera carrera fuera del podio, cuarto. Por exceso de prudencia, Ferrari parte con neumáticos intermedios mientras que casi todos los equipos Michelin los montan de seco. "El tiempo

variable contribuyó a una carrera caótica", dice Michael. "No podíamos predecir que habría dos periodos de safety car". Un error de pilotaje priva al F2002 de Michael de un deflector lateral en la última parte de la carrera.

12-13 MARZO: TESTS

Felipe Massa rueda en Fiorano y Luca Badoer en Mugello. El brasileño se concentra en los neumáticos, acumulando más de 350 vueltas en tres días. Pero los tests del F2003-GA se posponen cuando un problema mecánico provoca un accidente de Badoer.

19-23 MARZO: MALASIA

Michael Schumacher llega a Kuala Lumpur el 19 de marzo tras unos días al sol con Corinna y unos amigos. El día siguiente da una rueda de prensa en el hotel Pan Pacific. "Estoy confiado. En condiciones normales, nuestro coche viejo habría ganado en Melbourne. Está claro que los rivales son mucho más fuertes que en 2002 y que tendré que prepararme para duelos duros".

El campeón del mundo tiene una carrera difícil y acaba sexto. Ya está a ocho puntos de Kimi Räikkönen, vencedor en Sepang,

en el campeonato. Esa misma noche vuelve a Europa. "Michael lleva tres semanas y media sin ver a sus hijos", dice Balbir Singh, su preparador físico. Schumacher se muestra tajante: "No hay crisis en Ferrari. En las dos carreras disputadas las circunstancias han sido especiales... y he cometido errores".

27-29 MARZO: MÁS TESTS

Dos días en Montmeló para Schumacher. El primero le acompaña Rubens y el segundo está solo. El tercer día rueda en Fiorano, completando 90 vueltas al volante del F2003-GA; de nuevo, bate el récord: 56,338s.

04/03

2 ABRIL: FÚTBOL EN BRASIL

En Sao Paulo, Schumi se somete a un entrenamiento con el FC Santos, campeón de la liga brasileña. La recaudación del partido será para la Unicef. El día siguiente ofrece una rueda de prensa en el hotel Transamerica. "Me satisface observar que la FIA ha decidido autorizar el uso del control de tracción también después de Silverstone", dice. "Nunca he ocultado que soy ▶

Caos en la impropriadamente llamada Curva do Sol: Michael fue uno de los caídos.



DARREN HEATH; LORENZO BELLANCA/AT; EN LA OTRA PÁGINA: PETER SPANNE/AT



Punto de inflexión: Monza puso en su sitio a Williams y McLaren y dio a Michael un botín de puntos que le permitía respirar una vez más.

Jugando con el límite antes de los oficiales en Hockenheim. No fue una buena carrera para Ferrari; Rubens cayó en la primera curva y Michael acabó séptimo.



partidario de la electrónica, igual que de todo lo que pueda hacer mi coche más veloz".

4-6 ABRIL: BRASIL

Aunque el F2002 monta el alerón trasero del F2003-GA, Michael vuelve de Interlagos con las manos vacías. Bajo el aguacero, se sale de la pista en la Curva do Sol. Räikkönen acaba segundo. Es el primer abandono de Michael desde Hockenheim 2001: "Siempre hemos dicho que 2003 sería más difícil, y no lo digo como excusa". Ahora está a 16 puntos de Kimi.

9-11 ABRIL: TEST MUGELLO

Dos días de tests, el segundo perturbado por la lluvia: sólo se completan 14 vueltas. Barrichello rompe un motor durante una simulación de gran premio con el F2003-GA, así que no se utilizará en Imola. El tercer día, Michael recorre 150 vueltas en Fiorano con el F2002, la más rápida en 58,203s. Vuelve a Suiza para pasar unos días en familia.

15 ABRIL: JORNADA SPONSOR

Aparición promocional para Shell en Berlín. "Ferrari volverá a usar el F2002 en Imola", revela Michael. "Como piloto, siempre deseo disponer del coche más rápido, pero la fiabilidad es primordial con este baremo de puntos".

16 ABRIL: FÚTBOL ESTILO F1

Partido de fútbol con otros pilotos de F1 en Serravalle di San Marino, una cita ya tradicional antes de Imola.

"Para ser un buen vencedor, también hay que ser un buen perdedor", dice Michael a los periodistas inquietos por el mal inicio de temporada de Ferrari. En Fiorano, Badoer ensaya los coches para la carrera.

18-20 ABRIL: SAN MARINO

Los hermanos Schumacher copan la primera línea de parrilla el sábado y viajan a Alemania, para acompañar a su madre moribunda. Elisabeth Schumacher fallece durante la noche. Sus hijos deciden correr. Michael gana y se marcha al bajar del podio.

22-26 ABRIL: MÁS TESTS

Tres días de tests en Mugello (Badoer y Barrichello) y otros dos en Fiorano (Badoer). Schumacher no toma parte en esta validación final del F2003-GA.

23 ABRIL: FUNERAL

Entierro de Elisabeth Schumacher. Decenas de periodistas y fotógrafos esperan al campeón en el cementerio, algo que le choca sobremanera.

25 ABRIL: EL F2003-GA, LISTO

Ferrari anuncia que el F2003-GA debutará en el GP de España. "Hemos solucionado los problemas", dice Ross Brawn. "Los tests en Mugello han ido muy bien. El F2002 era excelente, pero había llegado al final de su ciclo de desarrollo". Paolo Martinelli, responsable del departamento motorista, también es optimista. "Hemos hecho fiable el 052", dice. "Luca ha completado tres

simulaciones de carrera sin problemas". El F2003-GA acumula más de 3.000 km de tests.

05/03

2-4 MAYO: ESPAÑA

Primera carrera, primera pole y primera victoria para el F2003-GA. Räikkönen queda eliminado en la salida, lo que permite a Schumacher recortarle 10 puntos de diferencia de golpe. Ahora sólo les separan cuatro puntos. "Lo que los ingenieros han logrado hacer con el F2003-GA es increíble", confía Michael. "Es un coche extraordinario".

6-10 MAYO: MÁS TESTS

Ferrari en todos los frentes: tres días de tests en Fiorano, tres en Monza y dos en Mugello, con sus cuatro pilotos. "Creo que el campeonato está muy emocionante", dice Schumacher. "Ferrari ya ha superado su período difícil y lucharemos hasta el final, pues cada punto es importante".

16-18 MAYO: AUSTRIA

Tercera victoria consecutiva de Schumacher en 2003. Incidentes destacados incluyen un principio de incendio en el coche de Michael durante el primer repostaje. "Esta victoria es especial porque tuve que

> Así ganó Schumi el título

AUSTRALIA	MS: 5 pt KR: 6 pt JPM: 8 pt
MALASIA	MS: 8 KR: 16 JPM: 8
BRASIL	MS: 8 KR: 24 JPM: 8
SAN MARINO	MS: 18 KR: 32 JPM: 10
ESPAÑA	MS: 28 KR: 32 JPM: 15
AUSTRIA	MS: 38 KR: 40 JPM: 15
MÓNACO	MS: 44 KR: 48 JPM: 25
CANADÁ	MS: 54 KR: 51 JPM: 31
EUROPA	MS: 58 KR: 51 JPM: 39
FRANCIA	MS: 64 KR: 56 JPM: 47
GRAN BRETAÑA	MS: 69 KR: 62 JPM: 55
ALEMANIA	MS: 71 KR: 62 JPM: 65
HUNGRÍA	MS: 72 KR: 70 JPM: 71
ITALIA	MS: 82 KR: 75 JPM: 79
EE UU	MS: 92 KR: 83 JPM: 82
JAPÓN	MS: 93 KR: 91 JPM: 82



La madre de Michael falleció la víspera del GP de San Marino. La vida sigue.

lidar con todo tipo de dificultades: salida de pista, lluvia, un incendio... En estas condiciones, hace falta tener una confianza total en tu equipo. Contamos con los mejores mecánicos del mundo". Kimi es segundo y pierde otros dos puntos frente a Schumacher.

20-24 MAYO: MÁS TESTS

Cinco días de tests en Fiorano con vistas a Mónaco. Schumi rueda del 21 al 23 de mayo.

22 MAYO: TROFEO BANDINI

Michael Schumacher recibe el trofeo Lorenzo Bandini en Brisighella, Italia. El alemán acude en helicóptero durante una pausa en los tests y conoce a Gabriella Bandini, hermana del piloto italiano de F1 de los años 60. "Percibo un ardor único en sus ojos y siempre le he admirado", dice ella. "Pase lo que pase, hace frente común con Ferrari, y eso es de admirar".

29 MAYO-1 JUNIO: MÓNACO

Michael es tercero detrás de Montoya y Räikkönen tras una difícil carrera: "Partía quinto en la parrilla y subí al podio, lo que no está mal. Hasta podría haber

acabado más arriba si al principio no me hubiera visto ralentizado por Trulli".

06/03

3-7 JUNIO: TIEMPO LIBRE

Nada de tests para Michael, que descansa en Vufflens le Château. Mientras tanto, Barrichello rueda en Fiorano (3 de junio) y en Monza (4 de junio). Massa prueba del 3 al 5 de junio en Monza con el F2002, y Badoer el 6 y 7 en Fiorano.

9 JUNIO: MÁS DREAM TEAM

Ferrari anuncia la prórroga de los contratos de Schumacher, Todt, Brawn, Rory Byrne, Martinelli y Gilles Simon hasta el final de 2006. Michael, que ya está en Norteamérica con vistas al GP de Canadá, se muestra eufórico. "Adoro la F1 y en Ferrari me encuentro como en casa", dice. "El equipo es como una segunda familia y seguro que nos esperan buenas temporadas".

13-15 JUNIO: CANADÁ

Cuarta victoria de la temporada para Michael en Montreal. Por primera vez este año, se alza con la cabeza del campeonato. Su

Ferrari sufre tales problemas de frenos desde la 12ª vuelta que el equipo llega a creer que no podrá acabar. En efecto, ¡la telemetría preveía la rotura de un disco en la 20ª vuelta! En fin, Schumacher suma ya 999 puntos en su carrera. Según la tradición alemana, esta cifra talismán obliga al piloto a invitar a todo su equipo a tomar un trago.

17-19 JUNIO: TEST SILVERSTONE

Más de 450 vueltas en tres días entre Schumacher, Barrichello y Massa. Ferrari se centra en la electrónica y los neumáticos.

20 JUNIO: PARTIDO BENÉFICO

Schumacher se desplaza a Reggio Emilia para la Partita del Cuore, un evento benéfico anual. Más de 28.000 espectadores presencian el partido de fútbol entre miembros de Ferrari y cantantes italianos en el estadio Giglio. Gana la Scuderia 4-1.

26 JUNIO: KARTING EN KERPEN

Desde 1998, Michael organiza una reunión de karting en su Kerpen natal para su equipo.

Asisten más de 80 personas, incluido todo el equipo Ferrari de carrera. Los participantes se dividen en grupos de seis según sus tiempos en entrenamientos. La carrera dura una hora y media, con pit stops y cambio de piloto obligatorios. "Estos chicos trabajan duro para mí todo el año, y para mí es importante poder relajarme con ellos en un ambiente agradable", dice.

27-29 JUNIO: EUROPA

Michael acaba quinto en una carrera que parecía que sería para Räikkönen. Pero el finlandés abandona cuando era líder, lo que permite a Schumi aumentar su ventaja a siete puntos. A destacar el toque entre el líder del certamen y Montoya. Ross Brawn está furioso.

07/03

1 JULIO: SCHUMACHER PERIODISTA

Michael escribe un corto artículo para el periódico italiano *Corriere della Sera* en honor de los 10 años de Jean Todt al timón de la Scuderia. Citas escogidas: "Cuando llegué a Ferrari en 1995, me esperaba de todo menos ▶

Schumacher obtuvo una emotiva victoria en Imola; véase el brazalete negro.





El sexto triunfo de Michael en Indy dejó a Kimi en una posición casi insostenible.

encontrar un amigo para toda la vida. Hablamos de todo, no sólo de F1. Su modo de trabajar es increíble y no me explico de dónde saca toda esta energía. Yo no podría pasarme 16 horas diarias en el despacho. Nada le distrae y siempre está concentrado al 100%. Siento una admiración sin límites por Jean”.

4-6 JULIO: FRANCIA

Los Williams logran el doblete. Michael es tercero. Las carencias de los neumáticos Bridgestone son cada vez más evidentes. El F2003-GA no puede compensar este hándicap en las secciones lentas y a la salida de las curvas. “Vamos a trabajar duro con Bridgestone para resolver el problema”, dice Michael mientras se marcha del circuito. “Pero no estamos en crisis; de hecho, hoy he aumentado mi ventaja sobre Kimi”.

8-12 JULIO: NEUMÁTICOS

Ferrari se lanza a un programa de tests excepcional para intentar poner fin a sus problemas de neumáticos. Durante cuatro días, Badoer y Barrichello ruedan en el Circuit de Catalunya, la pista más

abrasiva del campeonato. Del 8 al 10 de julio, Massa completa 162 vueltas en Mugello, mientras que Michael toma el volante en Fiorano el 11 y 12 de julio, dando más de 200 vueltas. Se pasa revista a más de 30 tipos de neumáticos antes de que la prohibición de tests entre en vigor. En total, Ferrari recorre 4.252 km. El F2003-GA adopta un nuevo paquete aerodinámico y se mejora el control de tracción.

15, 17 JULIO: MÁS TESTS

Badoer realiza el ensayo preliminar de los tres chasis que se utilizarán en Silverstone. Luego efectúa un segundo ensayo con vistas a la próxima carrera, para validar nuevas soluciones electrónicas.

18-20 JULIO: GRAN BRETAÑA

Barrichello gana por delante de Juan Pablo y Kimi, con Michael cuarto. “Me habría gustado aumentar mi ventaja, pero al menos he limitado el daño”, dice.

22 JULIO: EMBAJADOR

Nombran a Michael embajador de la República de San Marino, un papel que deberá ejercer en ciertas ocasiones.

30 JULIO: PARTIDO BENÉFICO

Schumacher disputa un partido de fútbol benéfico en el estadio Karl Benz de Mannheim. Más de 20.000 espectadores presencian la victoria del combinado alemán por 9-6. La recaudación va a beneficio de la Unesco.

08/03

1-3 AGOSTO: ALEMANIA

Jean Todt no se anda por las ramas: “Hockenheim fue la carrera más difícil y frustrante de la temporada”. Michael es segundo cuando un pinchazo le relega al séptimo lugar. Rubens abandona en el choque con Kimi y Ralf en la salida. Montoya, vencedor de la prueba, parece ahora el rival más peligroso de Schumacher, que aprovecha la prohibición de tests para volver a Suiza con su familia.

16 AGOSTO: CON LA JUVE

Schumacher participa en un entrenamiento del Juventus de Turín. “Me lo pasé pipa”, dice. “Efectué toda la sesión con los jugadores, de modo que pude combinar trabajo y placer”. El viaje a Turín también le da la oportunidad de montar en moto.

“He recargado completamente las pilas”, dice.

22-24 AGOSTO: HUNGRÍA

Michael acaba octavo. Ya tiene a JPM a un punto y a Kimi a dos. Bridgestone muestra unas fotos a Brawn y Todt; después de la carrera, dicen, la banda de rodadura de los Michelin es demasiado ancha.

25 AGOSTO: MONTEZEMOLO EXIGE MEDIDAS

Budapest no gustó nada a Luca. Da un puñetazo en la mesa. “Lo de ayer no ha de repetirse nunca. En eso estamos de acuerdo”, dice.

26 AGOSTO: FIA Y FERRARI

Charlie Whiting y Max Mosley se desplazan a Maranello para una reunión técnica con Ferrari.

27 AGOSTO: BANDA ANCHA

Whiting envía un fax a todos los equipos: de ahora en adelante la FIA medirá la anchura de la banda de rodadura *después* del uso, además de *antes*. Esta nueva interpretación obliga a Michelin a diseñar nuevas gomas en el acto. Ferrari pasa por mal perdedor y atrae la ira del público, los rivales... y la prensa.

Un auténtico *tour de force* en los tests previos hizo a Ferrari imbatible en Italia.







Kimi Räikkönen

2003

Diario de su temporada

Un joven piloto en un coche veterano dio una de cal y otra de arena para acabar la temporada a sólo dos puntos del título. Alan Henry refleja el progreso de Räikkönen.

De acuerdo, acabó la temporada a dos puntos de su objetivo absoluto, que le habría supuesto el honor de ser el campeón del mundo más joven de todos los tiempos, privando de dicha distinción a Emerson Fittipaldi, campeón en 1972, a los 25 años.

Pero, se mire por donde se mire, Kimi Räikkönen tuvo una inspirada racha. En Malasia se alzó con su primera victoria en F1 de forma autoritaria. Más aún, se integró del todo en la familia McLaren-Mercedes. Casi se hacía difícil pensar que ésta era apenas su segunda temporada con el equipo, de lo bien que se afirmó como un miembro clave del mismo.

El director gerente de McLaren International, Martin Whitmarsh, lo resumió así: "Nunca renunció al título. Cuando pasó a encabezar la tabla al principio, siempre mostró una

confianza comedida. Es cierto que le decepcionó no ganarlo al final, como a todo el mundo en McLaren, pero posee una discreta confianza en el futuro. Y no siente la necesidad de hablarle de ello a todo el mundo".

02/03

25-26 FEBRERO: TEST VALENCIA

Está claro que Kimi está listo. Se queda a 0,2s del récord del circuito Ricardo Tormo con el MP4-17D. Esto mueve a Pierre Dupasquier, de Michelin, a predecir que este año McLaren va bien encaminado para ganar con regularidad. El 1m 10,635s de Kimi rebaja el 1m 10,782s del Williams FW25 de Juan Pablo Montoya. Así que Kimi y el nuevo McLaren marchan bien. Kimi dirá más tarde que no fue así de sencillo. Mark Arnall, su entrenador y fisioterapeuta, considera que su piloto está en súper buena forma. Mark pasó su primera temporada con Kimi abordando y rectificando diversos problemas físicos menores, sobre todo en la espalda y las piernas, causados por accidentes anteriores. Ahora Arnall cree que tiene una base desde la que Räikkönen puede aumentar aún más

su forma con vistas a 2004. Arnall viaja a todas partes con Kimi y entrena con él cada día. El progreso físico del piloto se controla con sofisticados aparatos de rayos X y ultrasonidos. Hablamos de recursos de vanguardia en los que los deportistas sólo podían soñar hace una generación. Si Mark estornuda, es que Kimi está resfriado.

03/03

7-9 MARZO: AUSTRALIA

Räikkönen impresiona a McLaren con un excelente segundo mejor tiempo el viernes, pero luego tiene un accidente en los libres del sábado y sale largo con el muleto en los oficiales, cayendo a 15° (1m 29,470s) y esparciendo suciedad por todo el circuito, lo que pone en situación desfavorable a Barrichello, último coche en salir. En carrera le hace frente a Schumacher en un duelo rueda con rueda que sorprende al campeón. Sólo un drive-through por superar el límite de velocidad en el pit lane se interpone entre su tercer puesto final y la ▶

Kimi pasó gran parte de su fin de semana en Mónaco tras uno de los dos Williams: segundo detrás de Ralf en parrilla, segundo detrás de Juan Pablo en carrera.



Kimi disparó la adrenalina en Australia al enfrentarse rueda con rueda a Schumi.

victoria. Un fallo electrónico tiene la culpa. Como siempre, Kimi se lo toma con filosofía.

21-23 MARZO: MALASIA

Llega el gran momento. Kimi compensa su desilusión de Francia 2002 ganando en Sepang, su primera victoria en F1. Dicho logro reviste una agradable simetría. Es el segundo ganador en F1 más joven de todos los tiempos, al menos de momento. El más joven sigue siendo Bruce McLaren, fundador del equipo en el que corre Kimi, que ganó el GP de EE UU 59 en Sebring cuando tenía 22 años, y murió probando en Goodwood una década antes de que naciera Räikkönen. "No me esperaba ganar partiendo séptimo en parrilla, pero aun así está muy bien lograrlo", dice Kimi. "En la vuelta de formación el coche respondió bien y supe que tenía posibilidades. En las últimas 20 vueltas, me limité a pilotar tranquilo, a llevar el coche a la meta. Los reglajes eran fantásticos y el coche, perfecto". Tras un par de cervezas rápidas con los mecánicos, Kimi y su novia, Jenni Dahman, se dirigen hacia el aeropuerto de KL rumbo a Europa. A 35.000 pies, lo

celebran con sendas copas de champán en primera clase. Ahora encabeza el campeonato con 16 puntos por los 10 de DC.

04/03

4-6 ABRIL: BRASIL

Y Kimi consigue su segunda victoria consecutiva. Menuda temporada ésta... No, esperen, ¿qué es esto? En realidad el Jordan de Giancarlo Fisichella inició su 56ª vuelta segundos antes de que se sacara la bandera roja por el accidente Webber/Alonso. ¿Qué diablos significa esto? Ah, sí, según las normas, se ha de tomar el resultado de la vuelta 54, no de la 53, cuando Kimi iba por delante. En la 54 le pasó Fisichella. Ha rociado el champán desde lo más alto del podio, pero no ha ganado. Es segundo. Qué decepción.

18-20 ABRIL: SAN MARINO

El fin de semana empieza con una enternecedora ceremonia en la línea de meta. Kimi junto a su McLaren, Fisichella junto a su Jordan. Ron Dennis entrega el trofeo del GP de Brasil a Eddie Jordan. Todos sonríen alegremente para las cámaras,

aunque la sonrisa de Kimi parece algo petrificada. Se califica sexto, acaba segundo. El Ferrari de Michael vence sin paliativos. Para alcanzar la meta, Kimi corre en lo que eufemísticamente se describe como "modo de conservación del motor". Pero sigue por delante en la tabla, con 32 puntos. DC suma 19, pero Michael ya es tercero con 18.

05/03

2-4 MAYO: ESPAÑA

Un resbalón decisivo. En su intento de calificación, Kimi entra pasado en la cerrada izquierda de 'La Moreneta'. El MP4-17D se descoloca sobre un bache y se sale a la puzolana. Aborta su vuelta y tiene que partir desde la cola de la parrilla. En la salida, Antonio Pizzonia cala el motor, el Minardi de Justin Wilson esquiva el Jaguar inmóvil. Pero Kimi se estrella contra la zaga del R4 y queda fuera de carrera en el acto. Sigue en cabeza, pero Michael ya está a sólo cuatro puntos. Aumenta la presión.

16-18 MAYO: AUSTRIA

Räikkönen se califica segundo y acaba segundo. Le cambian una

válvula de escape rajada antes de la carrera. Al principio rueda segundo detrás de Montoya, pero el Ferrari de Schumacher lo supera antes de hacerse con el liderato. Luego tiene una dura lucha con Barrichello por el segundo puesto. En las últimas vueltas llegan a rodar brevemente en paralelo. Pero Kimi aguanta el tipo y se intercala entre los Ferrari en la meta, a pesar de reducir el régimen para conservar su Mercedes V10. Ahora sólo le saca dos puntos a Michael. El nuevo McLaren MP4-18A tiene previsto su primer test la semana siguiente en el Paul Ricard. Kimi tendrá que esperar un poco más antes de probarlo en Montmeló.

24 MAYO: STUTTGART

A Stuttgart para una exhibición con su McLaren-Mercedes en un evento organizado por el ADAC, el automóvil club alemán, para conmemorar su 100º aniversario. Un total de 70.000 aficionados presencian su demostración con un MP4-17D recién llegado de un test en el Paul Ricard unos días antes. Para asegurar que su actuación sobre la calzada parcialmente adoquinada salga sin ningún problema, el equipo ►

Kimi considera lo que puede suceder antes del caótico GP de Brasil en Interlagos.



ESTA PAGINA: STEVEN TEE/LAT; DARRIN HEATH; EN LA OTRA PAGINA: PAGINA; DARRIN HEATH



El Hombre de Hielo no derritió el asfalto en Italia: cuarto en parrilla, cuarto en carrera. La falta de velocidad del MP4-17D se hizo patente en el rapidísimo Monza.

TAN CERCA Y TAN LEJOS

Team McL



Ron Dennis no fue el único "sumamente frustrado" en Magny-Cours. Las banderas azules no le abrieron la puerta a Kimi con la suficiente rapidez.



Para variar, Montoya y Räikkönen relegaron a Schumi al tercer escalón en Mónaco.

eleva la distancia al suelo del coche para que no toque fondo. Kimi firma autógrafos de buena gana para los entusiastas espectadores y conoce al alcalde de Stuttgart, Wolfgang Schuster.

29 MAYO-1 JUNIO: MÓNACO

No pregunten a nadie de McLaren por el primer test del MP4-18A. Hay una curiosa reserva acerca de los detalles. Kimi se califica segundo detrás del Williams de Ralf Schumacher. Estorbado por el tráfico antes de su primer pit stop, se reincorpora por detrás del vencedor final, Montoya. Lo mismo sucede antes de su segunda parada. "Mi carrera consistió en perseguir a Montoya", dice, "pero aquí no se puede pasar si los demás no cometen errores". Con todo, consigue ampliar su ventaja a cuatro puntos, pues Michael acaba tercero.

06/03

5 JUNIO: TEST MONTMELÓ

Primeras vueltas con el MP4-18A. Kimi sufre un fuerte accidente. Coulthard y Mark Arnall declaran que la salida arrancó tres bloques de hormigón del suelo. Arnall le echa un vistazo a Kimi y confirma

que está bien. No se puede decir lo mismo del coche.

13-15 JUNIO: CANADÁ

Para esta carrera se revisan la aerodinámica, suspensión y frenos del MP4-17D. McLaren empieza a darse cuenta de que poner a punto el MP4-18A puede llevar más tiempo del previsto. Las tareas de desarrollo vuelven al coche actual. Kimi mete la pata hasta el fondo en calificación, al salirse en la primera curva. Parte el último en parrilla pero es sexto al recibir el banderazo. El equipo opina que ha hecho un buen trabajo que mitiga las consecuencias de su error, aunque un pinchazo a media carrera anula el beneficio potencial de una larga primera fase con mucha gasolina. También consigue conservar los frenos en esta dura prueba. Pero Michael ya está en cabeza del campeonato. Será difícil remontar.

27-29 JUNIO: EUROPA

Una brillante pole position subraya la consistencia de Kimi. Es el más rápido en calificación a pesar de no marcar ni un solo mejor parcial absoluto. En carrera se escapa con autoridad hasta

quedar fuera por rotura de motor. Al salir del cockpit le cuesta contener su frustración ante la pérdida de una victoria en apariencia fácil, pero su ecuanimidad hace que se domine para cuando vuelve al paddock. Aunque se marcha antes de acabar la carrera, se acerca al muro de boxes para estrechar la mano de Jurgen Hubbert, director de DaimlerChrysler. Kimi se lo vuelve a tomar con filosofía.

07/03

4-6 JULIO: FRANCIA

Una carrera que no satisface a Kimi. Se califica cuarto y en la salida salta al tercer puesto por delante del Ferrari de Michael. Pero esto es un paseo triunfal para BMW-Williams y Ralf y Juan Pablo consiguen el doblete. Kimi termina cuarto, pero debería haber sido tercero. "Perdí mucho tiempo detrás de coches que parecían no hacer caso de las banderas azules, pero a los que Michael sí que pudo pasar", explica. "Además, en las últimas vueltas me quedé sin frenos al perder un disco trasero, lo cual dificultó el pilotar deprisa". Michael: 64 puntos; Kimi: 56.

18-20 JULIO: GRAN BRETAÑA

Un helicóptero lleva cada día a Kimi desde el alojamiento habitual del equipo McLaren, el legendario Manoir Aux Quat' Saisons, cerca de Oxford. El ambiente tranquilo en ese elegante refugio contrasta espectacularmente con el ruido y el jaleo en el circuito, pero Kimi mantiene la concentración y se califica tercero, colocándose segundo tras el Renault de Jarno Trulli en la salida. Más tarde se enzarza en una gran batalla con el Ferrari de Barrichello, que al final le adelanta cuando Kimi sale largo en Bridge. En la fase final, pierde otra plaza ante el Williams de Montoya. La preocupación acerca de su primer juego de neumáticos lleva al equipo a aumentar la presión en su último juego deMichelins, causando un desequilibrio de comportamiento. Es segundo en el campeonato con 62 puntos, a siete de Michael.

08/03

1-3 AGOSTO: ALEMANIA

Kimi sólo se califica quinto en casa de Mercedes, donde también tiene un apretado programa estrechando manos de sponsors y otros personajes de ▶

Así vieron todos a Räikkönen en el Nürburgring, hasta que rompió el motor.





Otra vez Magny-Cours: Kimi añadió la rotura de un disco de freno a sus problemas.

postín. A estas alturas de la temporada, fuentes de McLaren reconocen en privado que al MP4-17D empiezan a pesarle los años y que le cuesta seguir el ritmo de sus rivales punteros. Pero el potencial del coche en Hockenheim pronto deja de tener trascendencia para Kimi. Trata de superar a Barrichello por el exterior en la aceleración hacia la primera curva, pero se ve envuelto en un violento accidente cuando Ralf Schumacher se toca con el brasileño y los tres coches colisionan. Kimi sale por su propio pie. El 'físio' Mark Arnall lo examina y vuelve a estar bien.

22-24 AGOSTO: HUNGRÍA

Tras una gran salida, Kimi pasa de séptimo a cuarto en la primera vuelta, luego a tercero en el tercer giro, cuando Barrichello se salta la chicane. Un gran trabajo en boxes por parte del equipo McLaren le permite superar al Jaguar de Mark Webber y colocarse segundo tras la primera tanda de pit stops. Acaba segundo por detrás del Renault de Fernando Alonso, que establece un nuevo récord como ganador más joven en F1, el récord al que aspiraba Kimi cuando casi ganó en Francia en

2002. Con un decepcionado Michael Schumacher octavo, Kimi vuelve a estar en liza por el título. Michael suma 72 puntos, Montoya 71 y Kimi 70.

09/03

5-6 SEPTIEMBRE: BRNO, REPÚBLICA CHECA

Kimi asiste a un acto de West en compañía de sus colegas David Coulthard, Pedro de la Rosa y Alex Wurz. Una serie de contendientes son puestos a prueba para ver quién dará una vuelta con un McLaren de F1. Kimi se ambienta en el relajado fin de semana con buen humor. Pero su mente ya está en Monza.

12-14 SEPTIEMBRE: ITALIA

El MP4-17D presenta un nuevo paquete aerodinámico, con un alerón trasero estilo F3, diseñado más para rescatar al coche del olvido en cuanto a rendimiento que para dar caza a los líderes. Está claro que el veterano monoplaza flaquea en la ecuación potencia/apoyo aerodinámico. Kimi se califica cuarto y acaba cuarto, conteniendo a Barrichello en otra reñida lucha. Pero el campeonato parece ahora

bastante más lejos. Michael suma 82 puntos, Kimi sólo 75.

26-28 SEPTIEMBRE: EE UU

Kimi marca una brillante pole. Encabeza la prueba con autoridad desde la salida y extrae todo lo posible del 17D. Pero la fuerte lluvia a media carrera cancela de hecho su ventaja, cediendo la iniciativa al Ferrari calzado por Bridgestone de Michael. Al final, Kimi acaba segundo a 18,2s del vigente campeón. Ahora sólo él puede impedir que Schumi se anote su sexto título. Para hacerlo, el finlandés ha de ganar la última carrera y que el ferrarista no puntúe. Kimi reflexiona: "Sólo podemos hacer lo que podemos hacer", dice. "Iremos a Suzuka y lo manejaremos como cualquier otra carrera". Y añade en tono desafiante: "Y recuerden, nosotros no tenemos nada que perder. Michael y Ferrari sí".

10/03

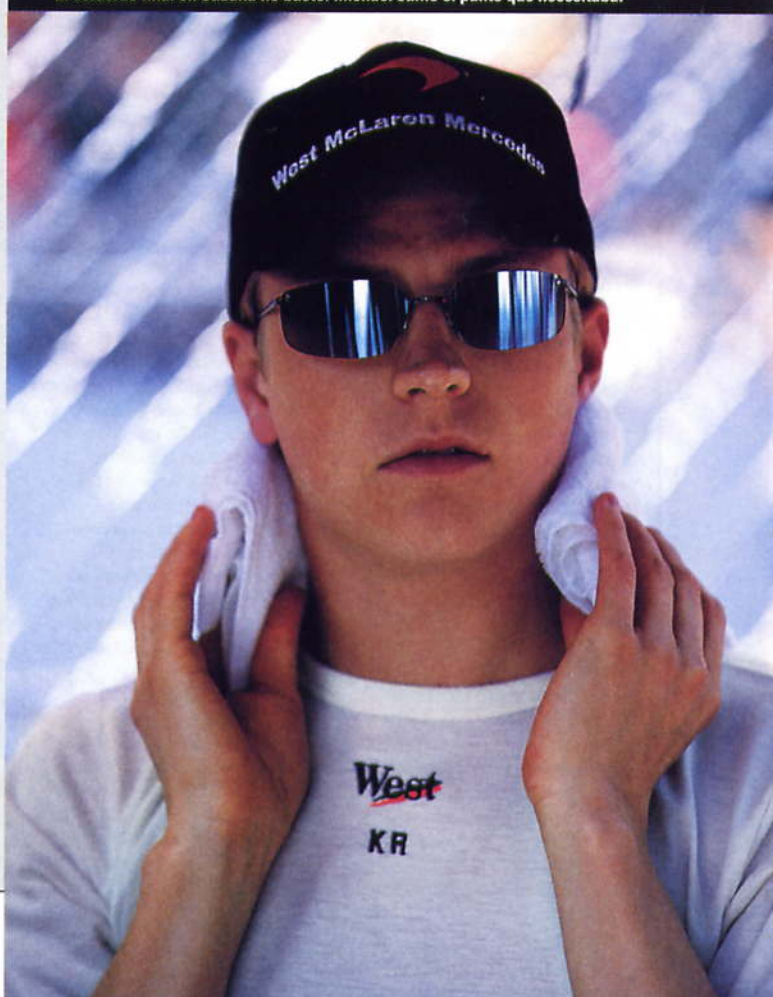
10-12 OCTUBRE: JAPÓN

Poco antes de las 9.30 del sábado el título parece sentenciado. Kimi se sale de la pista en la primera curva del circuito. Forcejea para

mantener el control del MP4-17D, pero el coche vuela rozando la puzolana y se estrella contra el muro de neumáticos, arrancando una rueda delantera. Con el fin de preservar las aspiraciones de Räikkönen al título, Coulthard le cede su coche; paradójicamente, una impredecible sesión oficial salpicada por la lluvia coloca al escocés séptimo en la parrilla, un puesto por delante de Kimi. Los de McLaren hacen todo cuanto se les podía exigir. Kimi va a dos paradas, Coulthard a tres. El finlandés tiene problemas de reglajes y le falta tracción a la salida de la chicane, sobre todo con su segundo juego de neumáticos. Acaba segundo por detrás de Barrichello. Michael es octavo y se hace con el título por dos puntos.

Kimi puede meditar sobre sus errores en calificación en España y Montreal. Pero también sobre esa pole en Indy, la lucha con Michael en Melbourne y la persecución de Juan Pablo en Montecarlo. Todo esto en un coche que mostraba su edad y andaba corto de velocidad punta. Así pues, un buen año para Kimi. Mejor dicho, un año fantástico. No cabe la menor duda. ①

El esfuerzo final en Suzuka no bastó: Michael sumó el punto que necesitaba.



MICHAEL COOPER/AT

VOLVER A EMPEZAR

Juan Pablo Montoya 2003

Diario de su temporada

Menudo año, todo un proceso de aprendizaje para el astro colombiano. Maurice Hamilton explica cómo un talento sublime trató de asimilar la dura realidad de la F1.

Todo son sonrisas después de la victoria de JPM en Mónaco, su segundo triunfo en F1. Una actuación sólida y astuta y un buen trabajo de equipo. El FW25 machacó.



Nuevas normas para 2003, sí, pero con el nuevo año nada cambia, y la dirección de Williams sigue hablando con franqueza de sus pilotos. Patrick Head dice que JPM no saca el máximo partido de su velocidad natural: "Juan posee un enorme talento, pero aún le falta bastante camino por recorrer para alcanzar un nivel con el que poder ganar el título. A no ser que haga uso de su alto nivel de inteligencia como es debido, no alcanzará los resultados de los que es capaz". Frank Williams añade: "Le hemos leído la cartilla a Juan. Ha de lograr entender por sí mismo la dimensión del problema a tratar para aprender a respetar el desafío al que se enfrenta y reaccionar en consecuencia". Williams y Head dicen que ningún piloto cumple con el ritmo de trabajo que ayuda a Michael Schumacher a afirmar su dominio.

01/03

31 ENERO: PRESENTACIÓN FW25
La prensa no tarda en acosar a Montoya en la presentación del FW25 en el Circuit de Catalunya: "Cada

cinco minutos oigo que hay que hacer las cosas como las hace Michael, porque Michael gana", responde Montoya, encogiéndose de hombros. "Estoy harto de todas estas chorradas sobre Michael. Gana porque tiene el coche para ganar. Si el año pasado hubiéramos tenido un coche tan bueno como el suyo, habríamos podido ganar el título".

02/03

1 FEBRERO: TEST MONTMELÓ
JPM se queda a un segundo de la cabeza en Montmeló. "No creo que estemos del todo convencidos de que vaya a ser muy rápido de entrada porque es un coche muy distinto", dice Juan. "Podremos decirlo a medida que lo vayamos comprendiendo. Creo que nos va a exigir mucho a los pilotos. Vamos

a tener que apretarlo y estudiar todas sus partes". Fuentes del equipo perciben una diferencia en la actitud de JPM. "Ya no sale del coche y dice: 'Subvira en esta curva o en aquella', y luego se marcha. Se enfrasca en un análisis mucho más detallado con su técnico. De veras quiere hacerlo bien".

4-10 FEBRERO: TEST VALENCIA

Montoya declara en *Autosport*: "Quiero mejorar todo lo que pueda. No sólo para demostrar a la gente lo que puedo hacer, sino por mí mismo. Es como un reto personal. Cuando piloto el coche, siempre trato de ir al 100% al límite".

En Cheste el FW25 muestra por fin la aerodinámica 2003 completa. "Va mejorando, pero hemos de hacer más", dice Montoya, intuyendo tal vez que el mejor test para la aerodinámica es Montmeló, no Valencia. ▶



Quitate de en medio: la energía de Juan queda plasmada en este detalle en el casco.

21 FEB.: TEST MONTMELÓ

Montoya se queda a dos segundos de la cabeza en el Circuit de Catalunya. Ceños fruncidos en BMW-Williams.

03/03

7-9 MARZO: AUSTRALIA

Montoya se califica tercero, pierde por dos veces un sólido liderato con el safety car y habría ganado de no ser por un trompo: "Levanté el gas y se me escapó". Acaba segundo. La rabia contenida en Williams denota que JPM ha de hacerlo mejor.

21-23 MARZO: MALASIA

Se califica octavo; su compañero Ralf, 17°. "No sé por qué está tan atrás, pero eso es malo para el equipo", dice Juan con tanta naturalidad como uno puede sin una sonrisa irónica. Pierde el alerón trasero en una colisión en la primera curva y 3m 40s en boxes para cambiarlo. "No puedes rendirte. Es importante dar el máximo todo el tiempo, tal vez por eso me haya esforzado más por este 12° puesto que por algunos de mis podios anteriores. Así son las carreras". Williams yace en el cuarto puesto en el

campeonato de constructores.

26 MARZO

Breve viaje a casa para visitar a la familia en Colombia.

04/03

4-6 ABRIL: BRASIL

Aparatosa 'salida' en los oficiales del viernes, 17°. Utiliza un casco diseñado por la vencedora de un concurso que organizó para los niños colombianos. Se califica noveno. Llega a segundo en las primeras vueltas, pero se va para atrás a medida que la pista empieza a secarse. Es quinto cuando se sale en la vuelta 25. Tres cuartas partes del pelotón harán lo mismo. En el campeonato es quinto empatado con Michael, a 18 puntos de Kimi.

18-20 ABRIL: SAN MARINO

Octavo en el campeonato, a 22 puntos de Räikkönen, tras acabar séptimo en Imola. "Nuestro ritmo durante el fin de semana fue bueno", dice JPM. "Pero todo lo que podía salir mal salió mal. Tuvimos problemas con los neumáticos, los doblados, los pit stops, y luego no entró suficiente gasolina. Estos errores pesan".

24 ABRIL: TEST SILVERSTONE

Sale ileso de un accidente a alta velocidad durante un test en Silverstone. "Tomaba Becketts a fondo en todas las vueltas. Cuando giré a la derecha para la segunda parte, el coche sobrevivió un poco y de repente perdí el control. Creo que iba a unos 300 km/h cuando me salí y luego me estrellé contra los neumáticos a unos 250-270 km/h. El impacto fue muy fuerte. Acabé debajo del muro de neumáticos y me llevé un tiempo salir. Pude ver un pequeño incendio en el costado derecho y pensé: '¡Oh, mierda!'. Cerré la visera y le di al extintor. Todo fue bien".

05/03

1-4 MAYO: ESPAÑA

Forma equipo con Arantxa Sánchez Vicario la víspera del GP de España para ganar un torneo benéfico de tenis a beneficio de la Unidad de Cuidados Intensivos de Northampton, Inglaterra. "No sabemos cuándo será competitivo el coche", dice Montoya. "Podría ser ahora, la semana que viene, en Suzuka... Puede que este año no ganemos". (Lo dijo fuera del

alcance del oído de Patrick Head, claro).

Tras una decepcionante actuación en Montmeló, se niega a criticar al equipo. Se califica noveno y acaba cuarto, a más de un minuto del vencedor, Michael Schumacher. "Es un serio aviso para todos en el equipo, incluidos los pilotos", dice JPM. "Tenemos que trabajar para mejorarlo. No se puede decir sin más que las cosas son así y esperar hasta que el coche sea competitivo. Sé que el equipo se esfuerza a tope para ganar". Séptimo en la tabla, a 17 puntos de Räikkönen.

11 MAYO

Le confiscan el carnet de conducir en Francia tras ser cazado a 204 km/h en una autopista (límite de 130 km/h). El policía queda desconcertado cuando Montoya se dispone a pagar la cuantiosa multa de su bolsillo en el acto.

16-18 MAYO: AUSTRIA

Se califica tercero, rueda segundo y se coloca líder cuando el Ferrari de Schumacher empieza a arder en boxes. Siete vueltas más tarde rompe el motor (¡la única rotura del año y tenía ▶

Vuelta de honor en Mónaco. Superado Räikkönen, Juan Pablo ya no miró atrás.



DARREN HEATH

VOLVER A EMPEZAR

Imola fue un momento para sopesar lo que podría haber sido. Juan Pablo fue superado por Ralf y acabó séptimo después de problemas en los pit stops.

Tras copar la primera línea de parrilla en Canadá, los dos Williams se vieron impotentes para superar al Ferrari de Schumi en carrera.



que ser *ahora*) y pierde una probable victoria. Séptimo en el campeonato, a 25 puntos de Kimi. "Nos marchamos con muchos aspectos positivos. Tuvimos un coche realmente bueno todo el fin de semana y mostramos de lo que somos capaces. El equipo hizo un gran trabajo y no estoy enojado por lo sucedido. Después de Austria, podemos albergar muchas esperanzas para Mónaco". Y no es sólo hablar por hablar, porque...

29 MAYO-1 JUNIO: MÓNACO

Vence en Mónaco, su segunda victoria en F1. Se califica tercero y supera a Räikkönen en la salida, colocándose tras su compañero Ralf hasta la primera de las dos paradas. Se hace con el liderato y lo conserva. "Una victoria importante de veras, no sólo para mí sino para todos en BMW-Williams. Esperé el momento oportuno. Después de la primera

tanda de paradas estaba por delante de Kimi, pero sabíamos que él iba a alargar su segunda fase más que yo, así que tuve que forjar una ventaja. Fue muy duro rodar rápido una vuelta tras otra. Me alegró mucho acabar con los 20 años de sequía de Williams en Mónaco". Recibe el 'Abrazo del Año' de su esposa Connie delante del palco real. Comparte el quinto puesto en la tabla, a 23 puntos de Kimi.

06/03

10 JUNIO: ACTO EN EE UU

Cambia de coche con Jeff Gordon y pilota el Chevrolet Monte Carlo de la Nascar en Indianápolis. De paso, también rueda con el FW24 de 2002. Parece tan lento como el Chevy, lo que confirma el potencial del FW25.

13-15 JUNIO: CANADÁ

Se califica segundo. Rueda detrás de

Ralf pero hace un trompo al final de la segunda vuelta. ¡Otra vez no! Se recupera y atrapa a los Schumacher, y acaba tercero por detrás de Ralf. "Tuvimos una gran oportunidad de ganar pero las circunstancias jugaron en nuestra contra. Cometí un error e hice un trompo. Apuré demasiado la frenada y el coche se cruzó un poco. Eso me costó la carrera". Y un pedazo de credibilidad ante la curtidada dirección de Williams. Quinto *ex aequo*, a 23 puntos de Michael.

20 JUNIO: TEST SILVERSTONE

El más rápido, por delante de los Ferrari. Cuatro meses de retirada de carnet en Francia tras su exceso de velocidad.

27-29 JUNIO: EUROPA

Vuelta rápida y segundo en el doblete Williams en el Nürburgring. Ross Brawn le critica por la enérgica maniobra de adelantamiento por el exterior que provoca que Michael pase del segundo al quinto puesto al hacer un trompo. "Fue una maniobra limpia", dice Montoya. "Era más rápido que Michael y yo siempre lo

intento. El doblete es un gran resultado. Vamos por delante de McLaren entre los constructores y nos acercamos a Michael". Lo que tal vez explique el desacostumbrado arranque de Brawn. Tiene 19 puntos menos que Michael.

07/03

4-6 JULIO: FRANCIA

Primer indicio de una seria grieta entre Montoya y el equipo. Tras calificarse segundo y perseguir a su compañero en carrera, a Juan se le va la lengua por la radio al creer (erróneamente) que el equipo ha frustrado sus planes al hablarle a Ralf de la decisión de Montoya de parar una vuelta antes en un intento de hacerse con el liderato. Ralf vio lo que pasaba e hizo otro tanto una vuelta más tarde, conservando así la cabeza. Montoya pierde los estribos, llamando "puñado de gillipollas" al equipo. A Frank y Patrick no les hace buena impresión. Dirigir tales comentarios al esforzado equipo no es muy atinado. Contrariado, JPM acaba segundo tras ser incapaz de



Juan era lo más parecido a un ídolo local en Indy, pero sólo pudo acabar sexto.

vencer a Ralf. Puede que sea señal de que el refinado Williams precisa del tacto más suave de Schumacher, mientras que el FW24 exigía el estilo más brutal de Montoya. Cuarto en la tabla, a seis puntos de Ralf, nueve de Kimi y 14 de Michael.

7 JULIO: REUNIÓN EN GROVE

Convocan a Montoya en la sede de Williams para una 'discusión' en la que Williams y Head le dejan claro lo que piensan de su conducta al tiempo que muestran su total apoyo a Sam Michael, ingeniero jefe de operaciones del equipo. Poco o nada se hace para evitar que los miembros del equipo se enteren de la reunión. La opinión interna es que JPM se muestra receloso sin necesidad ante Sam debido a su antiguo rol de ingeniero de Ralf en Jordan. Montoya se pone en su lugar y da el asunto Magny-Cours por zanjado. Días más tarde recibe una carta formal que subraya lo dicho en la reunión. No es que le haga mucha gracia.

18 JULIO: REORGANIZACIÓN

Un cambio de personal técnico -según lo hablado en la reunión del 7 de julio- pone a Frank

Dernie a trabajar con Montoya y su ingeniero, Tony Ross, para ofrecer una aportación extra. A Dernie, el aerodinamista que volvió al equipo este año, se le atribuye gran parte de la mejora de forma, gracias a su amplia experiencia. "De hecho Frank ha suavizado las cosas", dice una fuente. "Después de una sola vuelta, Juan quería cambiarlo todo en el coche, cambiar el mundo. Pero eso ya no sucede".

18-20 JULIO: GRAN BRETAÑA

Una carrera llena de incidentes y con dos periodos de safety car, el segundo al mismo tiempo que la primera tanda de pit stops. Juan se ve obligado a esperar (sin quejarse) mientras se despacha el coche de Ralf. Se reincorpora 12º pero remonta y acaba segundo detrás de Barrichello. Con Räikkönen tercero, Michael cuarto y Ralf noveno, Montoya es tercero en el campeonato, a siete puntos de Kimi y 14 de Michael.

24 JULIO

Los rumores dicen que McLaren y Mercedes están interesados en Montoya para 2005. Williams dice que tienen contrato hasta el final de 2004. Al preguntársele si hay

algo de cierto en ello, Montoya dice, tras una pausa: "En realidad no". O sea, ni carne ni pescado.

08/03

1-3 AGOSTO: ALEMANIA

Una victoria de punta a punta coloca a JPM segundo en el campeonato, a seis puntos de Michael. "Perfecto", dice Juan. "Calificaciones perfectas, salida perfecta, carrera perfecta y resultado perfecto". Es el margen más amplio de victoria (65,459s) desde 1995. En dos carreras, Juan ha sumado 18 puntos y Ralf ninguno, un importante giro psicológico. Perfecto, de hecho.

4 AGOSTO: VACACIONES

Breve viaje con Connie a su ático en Miami. Vuela en jet privado a Bogotá por negocios/vacaciones durante el prolongado descanso. Lleva a cabo labores de embajador para las Naciones Unidas, visitando diversas iniciativas en Colombia.

22-24 AGOSTO: HUNGRÍA

Durante los oficiales del sábado se hace patente el cambio de la filosofía 'todo o nada'. "Hice un 1m 22,5s en el warm-up y

durante mi vuelta de calificación supe por el display que ya iba tres décimas por debajo después del primer parcial. Así que iba a por un 1m 22,2 -y Michael había marcado un 1m 22,7-. De modo que me concentré en una vuelta limpia, nada temerario. Podría haber sacado mucho más del coche, pero ¿qué habría demostrado? Estoy contento con el cuarto puesto, aunque implique que estoy en la parte sucia de la parrilla". Una mala arrancada relega a Montoya al noveno lugar al final de la primera vuelta. Protagoniza una sólida remontada hasta la segunda plaza, pero ha de conformarse con la tercera. Casi lo pierde todo con un trompo a pocas vueltas del final.

"Había empezado a conservar para asegurarme de que el coche llegara a la meta. Pero creo que en un momento dado levanté demasiado, porque el coche quedó mirando al otro lado. Ralf cerró la brecha y pasó a llenar mis retrovisores. Hablé por radio con el equipo y les pregunté si teníamos que mantener posiciones o estábamos luchando, y me dijeron: 'Si, estáis luchando; Ralf quiere pasar'. ▶

El valiente ataque de JPM a Ferrari en Monza le dejó a tres puntos de Schumi.





En Hungría Juan pecó de conservador en calificación, pero subió al podio en carrera.

Así que apreté un poco más y me escapé antes del banderazo". Segundo en la tabla, a un punto de Michael y un punto por delante de Räikkönen.

09/03

5 SEPTIEMBRE: TEST MONZA

El tercer tiempo en el test previo al GP de Italia, detrás de dos Ferrari, despeja el temor de que los nuevos neumáticos Michelin (que responden a la acusación de una anchura ilegal de la banda de rodadura por parte de Ferrari) vayan a afectarles. "Hice lo que tenía que hacer", dice Montoya. "No hubo cambios con el nuevo neumático. No se tuvo que retocar nada". Es decir, ¡vete a la porra, Ferrari!

12-14 SEPTIEMBRE: ITALIA

Sale largo en la chicane Ascari y pierde la pole por 0,051s ante Michael. Schumi y él ruedan codo con codo en la primera vuelta, pero se ha de conformar con el segundo puesto. Presiona al Ferrari todo el tiempo. Segundo en el campeonato, a tres puntos de Michael y cuatro por delante de Kimi. Ese pequeño error en Ascari le sale caro.

18-20 SEPTIEMBRE

Persisten los rumores del paso de JPM a McLaren ya en 2004, a pesar de que ambas partes lo desmientan. Se cree que ha firmado una opción con McLaren para 2005. Muchos expertos anticipan que el título se decidirá en Japón entre Schumi y Montoya. "Sólo tengo que hacerlo lo mejor que pueda", dice JPM. "Todo lo demás está fuera del control de uno". Se ha aficionado a los aviones de radiocontrol como medio de relajación. "Estoy aprendiendo y es muy divertido. Si mientras vuelo empiezo a pensar en alguna otra cosa que no sea eso, seguro que me la pego".

26-28 SEPTIEMBRE: EE UU

Cuarto en parrilla y por delante de Ralf para la penúltima prueba, en el Indianapolis Motor Speedway. Ralf le supera 9-5 en calificación. Quizá más revelador sea que la posición media en parrilla de Ralf es P5, mientras que la de Montoya es P4,5. Al protagonista le da igual. "Está bien. Las calificaciones no siempre van de fábula, pero siempre estoy ahí en carrera". Pero sólo si sales bien, Juan. Otra

salida pésima le hace caer al séptimo puesto e inicia una reacción en cadena que pone fin a sus aspiraciones al título. La colisión con Barrichello cuando intenta superarlo acarrea una penalización de drive-through.

"Pensé que no era más que un accidente de carrera y que nadie tenía la culpa, pero esa penalización arruinó mi carrera. Llegó en el momento más inapropiado, porque había empezado a llover muy fuerte y, al tener que cumplir mi penalización, tuve que dar otra vuelta con ruedas de seco antes de parar a cambiar a mojado, y eso me costó mucho tiempo. Incluso me salí de la pista debido a lo malas que eran las condiciones. Quedé muy atrás y no había nada que pudiera hacer".

El sexto lugar da al traste con sus opciones al título por un solo punto. Gran decepción. Abandona el circuito antes de que acabe la carrera y sin hablar con la prensa. "Connie estaba más cabreada que yo. Simplemente no quería responder a las estúpidas preguntas de los periodistas, de lo contrario me habría cabreado de veras".

10/03

9 OCTUBRE: SUZUKA

Sigue diciendo que no está "cabreado", pero verle a punto de estallar por la decisión de los comisarios en Indianápolis parece indicar lo contrario. Deambula sin rumbo por el paddock de Suzuka el jueves como si no supiera qué hacer.

10-12 OCTUBRE: JAPÓN

Se califica en primera fila y se hace con el liderato de forma muy convincente en la primera vuelta. Con más gasolina que el vencedor final, Barrichello, Juan Pablo está seguro de que puede ganar. Entonces, en la novena vuelta, el sistema hidráulico rinde el alma y el FW25 de Juan se arrastra indecorosamente hasta boxes. "Pensándolo ahora", dice Montoya más tarde, "en realidad no estoy tan disgustado con no estar en liza por el título porque abandonar en la última carrera de este modo habría sido muy duro. No obstante, recordando la temporada en su conjunto, estoy muy, muy satisfecho con el trabajo que he realizado. He aprendido mucho y he madurado".

En Monza Williams rayó a gran altura, pero no pudo con la velocidad de Ferrari.



DARREN HEATH; PETER SPINNEY/AT

El año de la gloria

PRIMERA VICTORIA

El más joven de la historia

Día 24 de agosto de 2003. Fernando Alonso, a la edad de 22 años y 26 días, destroza el récord de precocidad a la hora de ganar un gran premio. El asturiano se impone en la carrera de Hungría por delante de Kimi Räikkönen y Juan Pablo Montoya, y se convierte también en el primer español que vence una carrera de F1. Datos históricos, pero tan importante como las estadísticas es la forma de refrendarlas, porque el piloto de Renault aventajó en 16,678 segundos al finlandés y en 34,537 al colombiano. Fue una victoria rotunda, sin opciones para los rivales. De todos los 'colegas' de parrilla, la derrota fue especialmente dura para dos; Jarno Trulli, su *coequipier*, y Michael Schumacher, el campeón alemán. Los dos fueron doblados por Alonso y se clasificaron séptimo y octavo, a una vuelta del español.

La segunda temporada de Fernando Alonso en F1 –la primera en un equipo puntero– ha superado las expectativas de todos los aficionados españoles. Para recordar los momentos mágicos de un año *ídem*, y como aperitivo de la publicación de nuestro 'Número Especial Fernando Alonso' (véase página 99), hemos seleccionado las mejores imágenes del año de la gloria del asturiano... y de la F1 en España.



EL PRIMER PELDAÑO

Tercero en Sepang

Alonso consigue su primer podio. Se acabaron las predicciones, las teorías y las especulaciones sobre su categoría. De hecho, se habían resquebrajado ya dos años atrás cuando fue el piloto más joven en acabar un gran premio, al completar la carrera de Australia al volante del Minardi. Pero el toque de alarma fue su tercera posición en Malasia (23 de marzo), detrás de Barrichello y Räikkönen. Comenzaba una carrera intrépida que le llevaría después a otro tercer lugar y a escalar el segundo escalón del podio (Brasil, 6 de abril, y España, 4 de mayo, respectivamente), y que culminaría con el primero, la victoria en el Hungaroring el 24 de agosto.



PRIMERA POLE

El más rápido

¡Corre, corre, que te voy echar el guante! Algo así contaba una canción del grupo de rock Leño en la década de los ochenta. Y algo así le debió susurrar Alonso a Rubens Barrichello instantes antes de comenzar los clasificatorios del GP de Malasia. Marcó la primera pole de su vida y destronó al brasileño del ranking los pilotos más jóvenes en conseguir una pole position. La noticia llegó a España una mañana de sábado y cogió por sorpresa a todo el país. Comenzaba para muchos un cursillo acelerado sobre Fórmula 1.



'LA POLE POSITION DE ALONSO EN SEPANG COGIO POR SORPRESA A TODO EL PAIS. EMPEZABA PARA MUCHOS UN CURSO ACELERADO SOBRE FORMULA 1'





'ALONSO ESTÁ
TOCADO POR LA
SUERTE DE LOS
CAMPEONES.
RECOGIO LA COPA
EN BRASIL DESDE
LA CAMILLA'

'LA POLE POSITION
DE ALONSO EN
SEPARÓ HOY POR
SOBREPASA A TODO
EL PAÍS. EMPÉZALA
PARA MUCHOS UN
CURSO ACCELERADO
SOBRE FÓRMULA 1



VUELTA RÁPIDA

A ritmo récord

Faltaban 17 vueltas para finalizar el Gran Premio de Canadá. En dos giros Alonso entraría a cambiar gomas y repostar gasolina, así que se concentró al máximo en cada punto del circuito y marcó la que a la postre sería la vuelta rápida en carrera. Volvía a romper estadísticas, era el más joven en marcar una vuelta rápida en carrera: por un solo día desbancaba al piloto neozelandés Bruce McLaren.

ACCIDENTES

El fantasma de la tragedia

La lluvia prometía un gran premio feliz, un especie de aliado que incluso podía haber aupado a Alonso a la victoria, pero la realidad fue mucho más tozuda. Alonso, superviviente del caótico Interlagos y en plena remontada, se encontró con los restos del Jaguar de

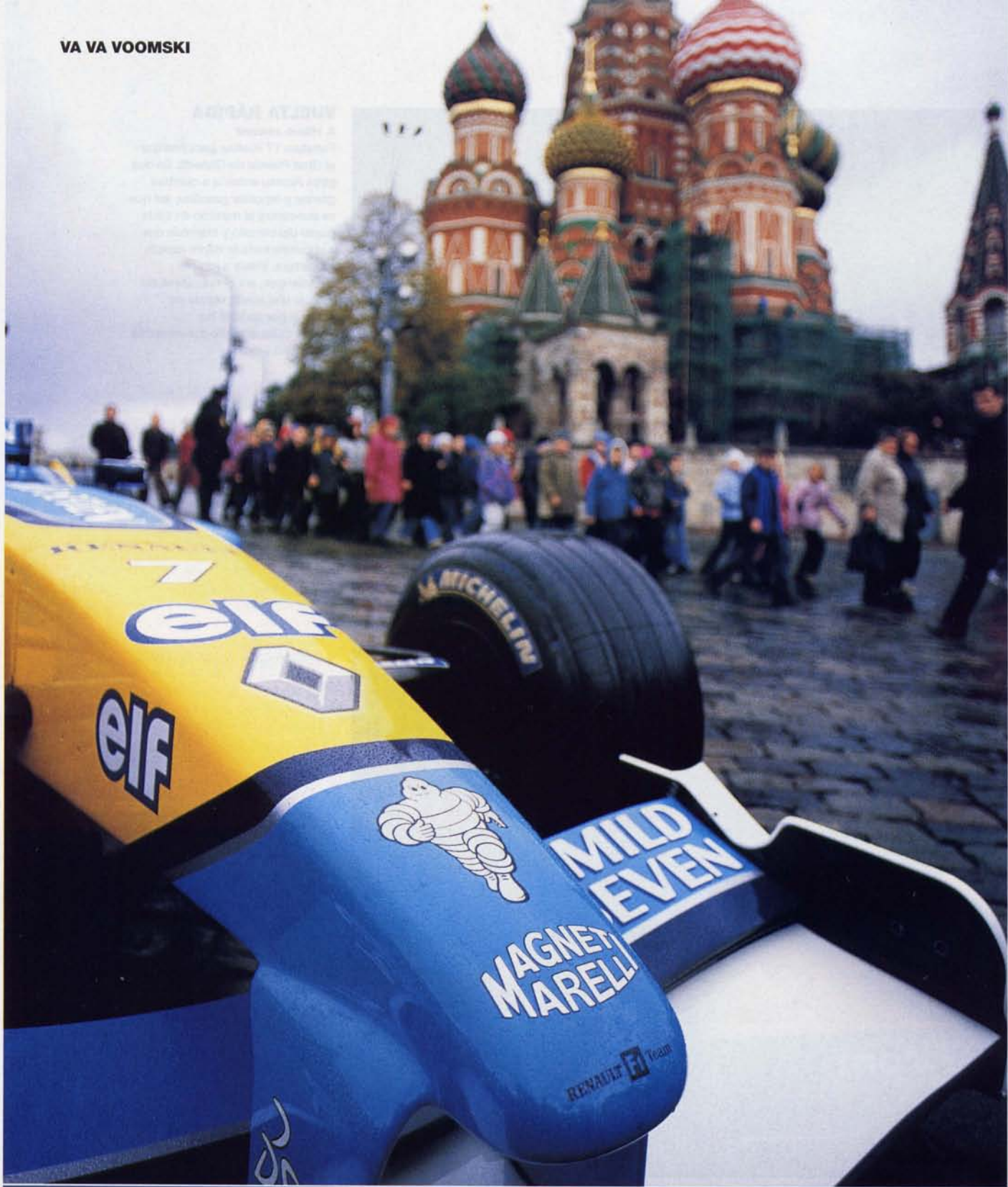
Webber y sufrió el accidente más grave de su vida. Se acabó la carrera para él y para todos, porque el director de carrera sacó la bandera roja. Afortunadamente salió ileso y, como el Cid, desde la camilla del hospital recogió la copa del tercer clasificado de la carrera. Alonso está tocado por la suerte de los campeones.



АВТОМАТИЗМ

Возвращаясь к теме, связанной с автомобилем, можно сказать, что в настоящее время в мире наблюдается тенденция к автоматизации различных процессов. Это касается не только производства, но и сферы услуг. Автоматизация позволяет повысить эффективность и снизить затраты. Однако, несмотря на все достижения, человек остается незаменимым элементом в любой системе. Его творческие способности и способность принимать решения в нестандартных ситуациях являются ключевыми факторами успеха.

112



Azul, amarillo y Plaza Roja

En ocasiones, los quehaceres de un corredor de F1 son de lo más intrigantes. Esta vez, Renault llevó a sus pilotos –y a *F1 Racing*– a armar algo de ruido en Moscú.

Texto y fotografías Steven Tee/LAT



Una tarde nublada, Jarno Trulli, Fernando Alonso, los agentes de prensa de Renault y yo aterrizamos en Moscú, algo inquietos. A pesar de que el viaje se ha planeado con esmero, ninguno de nosotros sabe exactamente si tendremos buena acogida. Sin saber lo conocida que es la F1 en Rusia, es difícil estimarlo.

Se nos dispensa el trato de VIP de pleno derecho: nos recogen las maletas, luego nos sacan corriendo del aeropuerto en un Vel Satis con escolta policial armada, luces azules lanzando destellos, de todo. Las luces –y las sirenas– son la clave para atajar por la congestión de Moscú; por delante, los Lada de los moscovitas de a pie se abren como el Mar Rojo, sólo que a regañadientes. Los cruces se negocian sin apenas levantar. En cuanto a las calles de sentido único, nuestro chófer las recorre en dirección contraria sin pestañear siquiera.

Los moscovitas (arriba) miran boquiabiertos a los dos representantes de Renault (abajo); el alcalde Yuri Luzhkov (arriba dcha.) les ofrece una calurosa bienvenida.

De vez en cuando encontramos otros convoys de coches de lujo, las luces azules encendidas, ejecutando maniobras impacientes parecidas por el centro de la ciudad. Anastasia, una de nuestras guías, nos dice que la policía está desbordada para dar cuenta de tantísimos faros azules por el país. Uno nunca puede estar seguro de quién está en una emergencia y quién simplemente llega tarde a comer. Fernando suspira mientras nos saltamos otra batería de semáforos en rojo.

Pero éste es el camino fácil. Los chicos que conducen los camiones desde la sede de Renault en Enstone vía Finlandia, tienen que lidiar con la complicación del papeleo. Todo lo que hace falta saber de la burocracia rusa se puede resumir en una frase: “Nel’zya” (“Está prohibido”). Incluso con la bendición del alcalde de Moscú, no se pudieron mover de la frontera durante casi un día entero. Si alguna vez hay un GP de Rusia, la logística va a precisar de toda la influencia de la Formula One Management.

Nos alojamos en el Park Hyatt, tal vez el

hotel más opulento de Moscú, que da al teatro Bolshoi Ballet. “Mi habitación es más grande que mi apartamento”, exclama Alonso la mañana siguiente.

“Había una gran cortina, que supuse era la ventana”, dice Trulli. “Al descubrirla, descubrí otra gran habitación al otro lado”.

Nuestra primera cita es la fábrica Renault de rigor a las afueras de la capital rusa. Es una enorme –y enormemente fea– muestra de la brutal arquitectura comunista, la mayor parte de la cual será demolida (como sucede en estos momentos con muchos edificios y monumentos de la época soviética) y reconstruida antes de que empiece a producir asequibles coches populares basados en el Mégane. La zona tiene aspecto de abandono, pero con el ▶





'50.000 PERSONAS, ANCIANOS Y JÓVENES, ESTÁN ANSIOSAS POR VER UN F1 EN ACCIÓN'

impulso económico que proporcionará la fábrica, será irreconocible en unos años.

El día siguiente pasamos a ver al teniente de alcalde Valeri Shantsov. La pompa y solemnidad son extraordinarias; y, claro está, los pilotos de F1 no están acostumbrados a que les tengan esperando. Por lo general somos nosotros quienes les esperamos a ellos, así que resulta gracioso ver a Fernando y Jarno matando el rato en una antesala durante la media hora que el teniente de alcalde se demora. Nos sentamos en una mesa enorme, la gente de la F1 en un lado y los del ayuntamiento en el otro.

El mayor evento público de Renault en este viaje es en la universidad (uno de los regalos de Stalin a la nación), donde los camiones forman una especie de boxes.

Hay una larga recta, con una rotonda en un extremo y una plaza en el otro, y allí un F1 efectuará varias pasadas. Debe haber unos 50.000 espectadores, ancianos y jóvenes, todos ansiosos por ver un F1 de verdad en acción, y una ola de flashes sigue el camino del R23 por la recta.

El alcalde Yuri Luzhkov exalta a la multitud con un discurso apasionado (piensen en cuando Jrushchov se sacó el zapato en la ONU) en el que, entre otras cosas, promete que Moscú organizará una carrera de F1. No es muy descabellado; si el único obstáculo es el dinero, dice Anastasia, él lo encontrará. Bueno, para mí, las mejores sedes de un GP son aquéllas en las que existen actividades secundarias en abundancia, a diferencia de lugares como Magny-Cours, Hockenheim y Silverstone, en los que te limitas a aparecer, hacer tu trabajo, presentar tus excusas y marcharte. En ese sentido, Moscú da en el clavo.

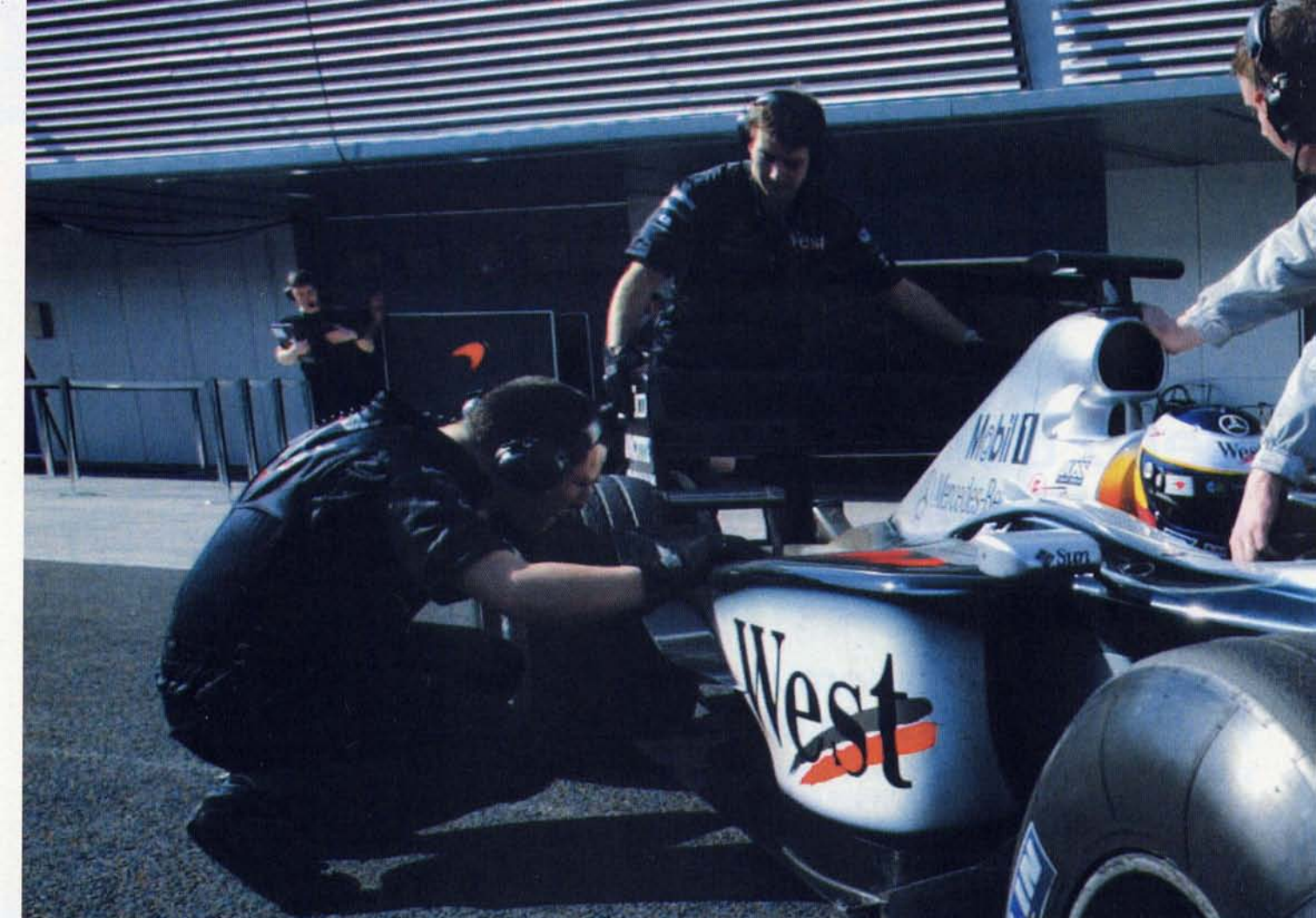
Esa noche, los pilotos realizan su última aparición pública, en un club nocturno llamado Cabaret. Y si eso evoca la película de Liza Minnelli, mejor. Decadente, repleto

de mujeres hermosas que no desentonarían en el yate de Flavio Briatore en el puerto de Mónaco. Pero si el dinero –y el champán Cristal de 150 dólares la botella– son nuevos, los brindis hacen pensar en la Rusia tradicional: "*Myezhdu pyerovoi i vtoroi, pererivchik nebolshoi*" ("Entre la primera copa y la segunda, la pausa es muy corta").

Creo que ésta es la esencia de lo que fascina a los rusos acerca de la F1: gran parte de su economía y vida social avanza rápidamente mientras se esfuerzan por recuperar el terreno perdido después de casi un siglo aislados de Occidente. La proliferación de *boutiques* de categoría y coches de lujo es señal inequívoca de los tiempos que corren. Están sedientos de cultura occidental, y la F1 es el paradigma del *glamour* que echaron de menos durante la época soviética. Y por eso la F1 seguro que tendrá éxito aquí. 📍

La cordialidad del recibimiento es de lo más emotiva (arriba izda.), cuando el rugido de un F1 se deja oír por primera vez en la capital rusa (arriba); Alonso y Trulli (abajo) asimilan la Plaza Roja de Moscú.





AYUDANDO A KIMI Y DAVID

Pedro de la Rosa sigue un año más como piloto probador de McLaren. Se mantiene en uno de los equipos grandes, trabajando para que Kimi Räikkönen y David Coulthard se suban en el mejor coche posible.

Entrevista Xavier Guillén **Fotografías** Malcolm Griffiths/LAT y Archivo LAT

Sin ningún volante a su disposición (decente o indecente) es todo un lujo pilotar un monoplaza de la escudería inglesa, aunque sólo sea en los tests. La experiencia demuestra que no se debe perder la esperanza. Marc Gené compitió este año cuando más dudaba de todo. Ciertamente Pedro necesita un cúmulo de circunstancias más complejo, porque el tercer piloto de McLaren es Alexander Wurz y él oficialmente disfruta del rango de probador. Pero tal y como está el mercado, hay que estar preparado para cualquier contingencia. Nunca se sabe la suerte que

el MP4-19 deparará a David Coulthard, ni si Wurz recibirá una oferta interesante. Pase lo que pase, el piloto español se encuentra en un buen lugar: McLaren-Mercedes.

De la Rosa ha sido un espectador de lujo de este mundial, conocedor de las interioridades de McLaren y de muchas más cosas que ha compartido con *F1 Racing*.

Xavier Guillén: ¿Qué valoración te merece la temporada de 2003? Has convivido muy de cerca con Kimi Räikkönen, que se ha quedado a un paso del título...

Pedro de la Rosa: Sí, algo impensable a principios de año. Ha sido uno de los mejores campeonatos que he visto yo, con tres pilotos en las últimas carreras con opciones de vencer. Al final el título se lo ha llevado el mejor, pero también es verdad que tengo la impresión de que Williams ha perdido el mundial. Hubo una decisión muy polémica, la de excluir a Juan Pablo Montoya en Indy, creo que fue muy injusta, como piloto lo veo muy injusto y esto los descabalgó a falta de una carrera. Si analizamos a los pilotos, creo que Räikkönen y Alonso han sido ▶



Pedro de la Rosa debutó como probador de McLaren-Mercedes a mediados del pasado mes de marzo en el circuito de Jerez, donde se familiarizó con el coche y el equipo.



“EL CAMBIO DE REGLAMENTO HA SIDO POSITIVO, PORQUE HA GANADO EL MEJOR, PERO LE HA COSTADO MUCHO MÁS”

PR: Sí, y muy emocionante, con opciones para muchos pilotos.

XG: ¿La nuevas reglas han ayudado?

PR: El cambio de reglamento ha sido positivo, porque ha ganado el mejor pero le ha costado mucho más. Desde el punto de vista del aficionado que va al circuito, se debe mejorar mucho la información en los entrenamientos calificativos, porque está sentado en la tribuna, ve pasar los coches pocas veces y no sabe quién va primero o tercero, si no tiene una pantalla de video gigante justo delante de él. Hay pequeñas cosas a mejorar, pero en general los cambios han sido muy positivos.

XG: Has visto buena parte de la temporada como comentarista de televisión en las transmisiones de *Televisió de Catalunya*, ¿qué tal te lo has pasado?

PR: Muy bien, me lo he pasado muy bien, estoy contento de las veces que he participado, me gusta como lo hacen TV-3 y el C33, de una manera muy profesional. Se comentan las carreras y después se realiza un análisis. Creo que esto es muy importante, espero que en un futuro

próximo se pueda hacer también un previo. Creo que es la tendencia que se debe seguir en España, porque con Alonso ganando carreras o luchando por un mundial el año que viene se debe potenciar este tema. Me lo he pasado muy bien, pero debo ir con cuidado, porque es muy fácil con el micro en la mano lanzarse a la crítica fácil, porque desde fuera todo se ve más sencillo. A veces me he tenido que decir para mis adentros: 'alto', porque desde dentro las cosas son más difíciles.

XG: ¿Vas a continuar en 2004 como piloto de pruebas?

PR: Sí, como piloto de pruebas. La situación en McLaren es la misma, nos han renovado a los cuatro: Coulthard y Räikkönen como pilotos; Wurz como piloto de pruebas y reserva, y yo como piloto de pruebas. Obviamente me gustaría escalar posiciones en la compañía, está claro.

XG: Si te llegara una oferta para competir, ¿podrías hacerlo?

PR: Sí, claro, en el equipo lo saben, todo lo que sea para correr está contemplado. Yo nunca he escondido mis sentimientos dentro del equipo, lo que quiero es correr.

XG: ¿Cómo está el mercado?

PR: Muy difícil, porque los equipos están en una situación económica muy difícil. No hay dinero y necesitan ingresos económicos.

XG: Una de las sorpresas de este año ha sido la 'congelación' del nuevo McLaren, el MP4-18A, que no ha visto la luz en carrera. Es un coche nonato. ¿Qué pasará en 2004?, ¿veremos el MP4-19?

(Izda.) Durante el GP de España de 2003, De la Rosa visitó el paddock del Circuit de Catalunya; (abajo) en Montmeló, Pedro se prodigaría más tarde al volante del MP4-18A.

los mejores pilotos del año, porque son los dos que más rendimiento han sacado a su maquinaria, a su equipo. Lo que ha hecho Kimi es inmejorable, se merece el título de Piloto del Año, porque el McLaren ha sido un coche fiable, pero no podemos olvidar que era un coche con la base del año anterior.

XG: ¿Ha sido un buen campeonato?





PR: Sí, saldrá el MP4-19, que es el modelo de 2004. El MP4-18 ha sido un coche que debía correr la segunda mitad del campeonato, pero al final no fue posible. Ha sido un coche, digamos, efímero, va a pasar a la historia como un coche que no corrió, pero para McLaren ha sido muy importante porque es la base del 19, es un coche clave para el 19.

XG: ¿Cuándo va a estar listo el MP4-19?

PR: El objetivo del equipo es entrenar con el coche en diciembre, lo antes posible básicamente.

XG: ¿Están ahora más igualados los coches de las diferentes escuderías, existen menos diferencias?

PR: Sí. Cuando se produce una estabilidad de reglamento, como la actual, hay algunos que llegan antes al límite, otros más tarde, pero poco a poco todos se acercan. Ahora mismo hay varios equipos que tienen coches muy iguales, según el circuito uno se adapta mejor que otro, pero hemos visto que en pistas muy viradas como Hungría el Renault iba muy bien, gracias al centro de gravedad muy bajo, al disponer de un motor con la configuración de la 'V' de los cilindros muy abierta. En las pistas rápidas Ferrari ha sido intratable, sobre todo por los Bridgestone, pero luego en circuitos con mucho calor y de trazado mixto los Williams han sido los coches a batir.

XG: ¿El año que viene habrá tres o cuatro equipos grandes?

(Arriba) A pesar de que finalmente el MP4-18A no debutó en carrera en 2003, resultó inestimable como vehículo laboratorio para el MP4-19 de 2004.

PR: Sin duda cuatro, sin duda. El final de temporada de Renault ha sido muy bueno, ha estado a la altura de los mejores, de hecho Fernando podría haber ganado la última carrera. Hay que tenerlos en cuenta para el año que viene, más aún si vuelven a una configuración de motor con la 'V' más cerrada, con lo que ganarán más potencia.

XG: ¿Williams va a comenzar 2004 con dudas, como en 2003, o con un coche muy competitivo, como el que hemos visto a final de temporada?

PR: Es el equipo a batir el año que viene. Juan Pablo Montoya llegó al final con muchas opciones de ser campeón del mundo, teniendo en cuenta que en las primeras carreras estaban muy lejos. Por lo tanto, si el año que viene empiezan desde el primer minuto con un coche competitivo, será el equipo a batir.

XG: ¿En McLaren ya os habéis adaptado plenamente a Michelin, el coche trabaja los neumáticos como quieren los pilotos?


PR: Sí, tenemos un coche exclusivo para realizar tests de neumáticos. De los tres monoplastras del equipo de pruebas, uno está reservado únicamente para probar neumáticos, para poner el coche a punto y elegir compuestos. Creo que hemos maximizado mucho el neumático y también el coche. Ahora el siguiente paso es la nueva generación de coches McLaren, como el MP4-19, un coche mucho más moderno, con el centro de

gravedad más bajo y que supera ampliamente al 17, que era de diseño muy anticuado.

XG: ¿Va a seguir siendo el BMW el motor más potente?

PR: Yo creo que a nivel de motores, en estos momentos estamos muchos equipos por igual. Se ha hablado mucho de que Renault tiene menos potencia; sí, de acuerdo, tiene menos potencia, pero creo que hoy en día la potencia no lo es todo, tú sacrificas un poco de potencia para disponer de un centro de gravedad más bajo, que es lo que hizo Renault. Ellos se pasaron en este aspecto y ahora vuelven, pero hay que tener en cuenta que a mayor potencia hay motores que son más pesados. No hay que mirar sólo la potencia sino cómo la entrega y el reparto de pesos, eso es muy importante. A nivel global, Toyota, Ferrari, Mercedes, BMW están muy igualados, luego en otro escalón tenemos a Ford y Renault, hay motores muy buenos, y Honda, no olvidemos a Honda. Este año ha hecho un final de temporada muy interesante con un Jenson Button muy competitivo. El año que viene BAR con Michelin será todavía mejor.

XG: Uno de los aspectos más amargos de la temporada es la marcha de Villeneuve. ¿Qué pasará con el campeón canadiense?

PR: No lo sé, pero no es bueno que todo un Villeneuve salga de la F1 de esta manera, ya veremos qué pasa. 



Memoria fotográfica

Ningún piloto tuvo tan gran impacto sobre la F1 –tanto fuera como dentro del cockpit– como Jackie Stewart. A la sazón sus hazañas en pista le reportaron un récord de 27 victorias y le colocaron a la vanguardia de la élite de la F1, y sus dotes fuera de ella dirigieron la cultura del deporte hacia niveles de seguridad en coches y circuitos antes inimaginables. Treinta años después de su tercer y último título mundial, Stewart nos comenta una selección memorable de imágenes de esa temporada culminante de 1973.

Compilado por Eddie Judd. Fotografías Archivo LAT/Schlegelmilch Photographic

◀ “Mi último Mónaco, y ya lo sabía al llegar. Fue una buena victoria. Controlé el ritmo de carrera, estaba en la pole, fui el más rápido en las dos sesiones importantes y tenía margen sobre Emerson [Fittipaldi] cuando él se aprestaba a doblar a François [Cevert, su compañero], que había pinchado o algo. Creí que François se lo pondría difícil pero sin embargo se apartó y de pronto Emerson pasó a presionar. Cuando empiezas a aflojar, pierdes el ritmo y resulta difícil reavivarlo. Ganar ese día significaba batir el récord de victorias de Fangio, así que no quería cometer un error. Para mí, Fangio era casi un dios por el modo en que se comportó y acabó su carrera, por la manera en que siguió ocupando un lugar como

el de ningún otro personaje del automovilismo. Era el máximo embajador del deporte. Lo hizo de forma impecable. Hablaba y vestía correctamente. Poseía una posición única y fue un grandísimo piloto. Batir su récord –aunque Jim Clark ya lo había superado– fue un hito en mi carrera. Después de recibir el banderazo en Mónaco me saqué los guantes pasando por el túnel, manejando el volante con las rodillas. Emerson trató de ponerse a mi altura para darme la enhorabuena pero no le vi debido a la oscuridad del túnel y se montó sobre mi rueda trasera. Fue totalmente culpa mía y casi se produjo un accidente espantoso. Ah, sí, y nunca le pregunté a François por qué dejó pasar a Emerson con tanta facilidad. ¡Le eché la culpa a Ken y ya está!”.



> “Zandvoort fue un doblete para Tyrrell, y aquí estoy en los entrenamientos sobre mojado del viernes. Era más competitivo sobre mojado que la mayoría, pero eso no significaba que me gustara. Una de mis mejores carreras en agua fue en Rouen 68, cuando acabé tercero con unos neumáticos que andaban mal. Todos los demás calzaban Firestones, que les daban ciento y raya a nuestros Dunlops. Mantener el coche en pista ya era todo un logro. En Zandvoort podías usar varias trazadas en mojado debido a lo poroso de la superficie. Te mantenías lejos del aceite y realmente podías ir muy deprisa”.



△ “El GP de Francia en Le Castellet [Paul Ricard]. A la izquierda están Roland Law y Roger Hill, mi jefe de mecánicos, escudriñando el motor. Trabajé con Roland cuando él estuvo en John Coombs. Siempre dije que Roger era mejor en lo que hacía de lo que yo era en lo que hacía. Era todo un artista, un mecánico/ingeniero fantástico. Derek Gardner [hablando con Stewart] ejercía una influencia tranquilizante. Era muy discreto, muy callado, muy reservado. Ken Tyrrell poseía una asombrosa capacidad para tener relaciones profundas y humanas con todo su personal. También se ve lo bonito que era el coche. Era un buen conjunto. Si las cosas tienen buena pinta suelen ir bien, y así era con este equipo”. ▶

RECUERDOS AGRIDULCES

> "No creo que sea Helen [su esposa] tomando el sol en el alféizar de la ventana. Es el Hotel de Paris en Montecarlo, eso es seguro, pero ¡ése debe de ser el mono de François!".

✓ "Ganar el GP de Suráfrica estuvo muy bien. En los entrenamientos sufrí un fuerte accidente al final de la recta, en Crowthorne, cuando se rompió una varilla del reparto de frenada y me quedé con frenos en sólo dos ruedas. Fue un accidente gigantesco, tal vez uno de los de mayor velocidad que sufrí nunca. Luego subí al coche de mi compañero, François Cevert, y salí 16°. Remonté entre el grupo y se especuló mucho sobre si había adelantado bajo banderas amarillas. Peter Revson —bueno, Teddy Mayer— reclamó contra la victoria porque supuestamente adelanté a su McLaren bajo banderas amarillas. Por lo que a mí respecta, no había bandera amarilla alguna y eso es lo que se demostró, pero el resultado se postergó hasta el día siguiente, lo que fue un tanto delicado".



> "François era un hombre estupendo. Era guapo, era encantador, era un maravilloso pianista clásico, era un buen jugador de tenis, sencillamente era un tipo redondo; la clase de hombre que no debería caerles bien a los hombres pero lo hacía. Antes del Nürburgring, estaba empezando a convertirme en lo que tal vez Michael Schumacher sea ahora: muy bueno pero, un momento, ¿tengo que estirar tanto la goma porque creo que puedo ganar sin hacerlo? François aún estaba llegando a un punto en que la goma podía estirarse más y más, y creo que iba a ser más rápido que yo porque había recibido toda la información, todas las lecciones de gestión psicológica, y era lo bastante maduro como para tirar la estocada. Estoy seguro de que habría sido campeón del mundo".

"CEVERT IBA A SER MAS RAPIDO QUE YO. ESTOY SEGURO DE QUE HABRIA SIDO CAMPEON DEL MUNDO"



< "Nürburgring, mi última victoria en F1. Me alegró mucho que Helen pudiera estar ahí arriba conmigo. En la mayoría de mis victorias en F1, Helen estuvo conmigo en el podio. Está Ken, François a su derecha [fuera de la foto] y esa enorme guirnalda, tapando todos los nombres de los sponsors. Tanto François como yo llevamos monos NAZA. Los hacía un muy buen amigo mío y de Jim Clark, Michel Fanquel. Le conocí en 1964, cuando ambos corríamos en F3, y Jimmy se hizo muy amigo de él en París, cuando se fue a vivir allí en 1966. En aquella época en París fueron una pareja de armas tomar. NAZA era su empresa, luego creó la marca de cascos GPA, y ahora fabrica cascos de equitación. Yo llevaba dos capas de ropa interior térmica bajo la ropa interior normal. Menudo calor". ▶

> "Una reunión de la GPDA en Zolder, Bélgica, con Denny Hulme (de pie) y luego yo (con gorra), François, George Follmer y Henri Pescarolo. Yo apoyé el cambio de Spa a Zolder por la seguridad, pero recibía amenazas de muerte porque los locales pensaban que trataba de arruinar la economía de la zona de Francorchamps. Pero en Zolder la pista empezó a deshacerse porque la reasfaltaron muy poco antes del gran premio. En un momento dado se tomaron medidas para no correr, pero hicieron algunos apaños, establecimos algunas normas acerca de dónde podíamos adelantar y al final corrimos. Mi victoria no estuvo bien vista. Intenté hacer algo bien, todo se volvió contra mí y casi podía oírles pensar: 'Bueno, espero que además no gane la carrera'".





△ “Menudo grupito de gente. ¡Miren a José Rosinski [el segundo por la izquierda, con barba, uno de los grandes periodistas franceses de la época]! ¡Miren lo joven que está Niki Lauda! Y Emerson Fittipaldi, como no podía ser menos, con esas patillas ridículamente largas. Él decía que si yo las llevaba de 10 centímetros entonces él tenía que llevarlas de 12, ¡porque es evidente que iba a ser más rápido! Es un placer ver a [su compatriota] Carlos Pace junto a Emerson; en aquellos tiempos había auténtico compañerismo. Los briefings de pilotos en la pista eran algo bueno, pero probablemente eran una locura tan grande entonces como ahora. No es que haya mucho control sobre lo que se dice”.

< “La batalla de las gafas de sol. Las mías eran más pulcras que las de Emerson, y es evidente que él ya cultivaba el aspecto de los futbolistas de la época. Las gafas de sol eran algo grande. Jackie Ickx también las llevaba. Eran un buen negocio, y mi gorro también. Se vendían muy bien. Yo tenía una marca española de ropa llamada Jackie Stewart by Terrible. Se supone que ‘Terrible’ debía entenderse como ‘fenomenal’... En fin, empezaron con ropa interior. Había los típicos calzones de licra, pero si no triunfabas con esos entonces podías decantarte por los super-calzoncillos Jackie Stewart, ¡que eran mucho más diminutos!”.

◀ “El Nürburgring. Al fondo está Colin Chapman de rodillas junto a Emerson. Se nota que esta foto es de los entrenamientos. Cada vez que completabas una vuelta al Nürburgring en un F1, y hacías un tiempo rápido, simplemente dabas gracias por conseguir volver. En 1973 probablemente despegábamos 10 veces por vuelta, en cuarta o quinta marchas y con una curva al final, de modo que subías marcha en el aire para llevar una más larga al aterrizar y que el coche no se despendolara. Piénsenlo. Vas a 280-290 km/h, sabes que vas a despegar, así que metes quinta para hacer el coche más dócil. Un coche de chasis corto como el Tyrrell era muy comprometido al aterrizar, especialmente si perdías velocidad y el motor subía de vueltas. Era muy nervioso. Pensándolo ahora, puedo sentirlo por todo mi cuerpo. Podría darles una vuelta al Nürburgring con todas las distancias de frenada y todos los cambios de marcha... y sin embargo, como soy disléxico, no puedo recitar el alfabeto porque no puedo recordarlo”.

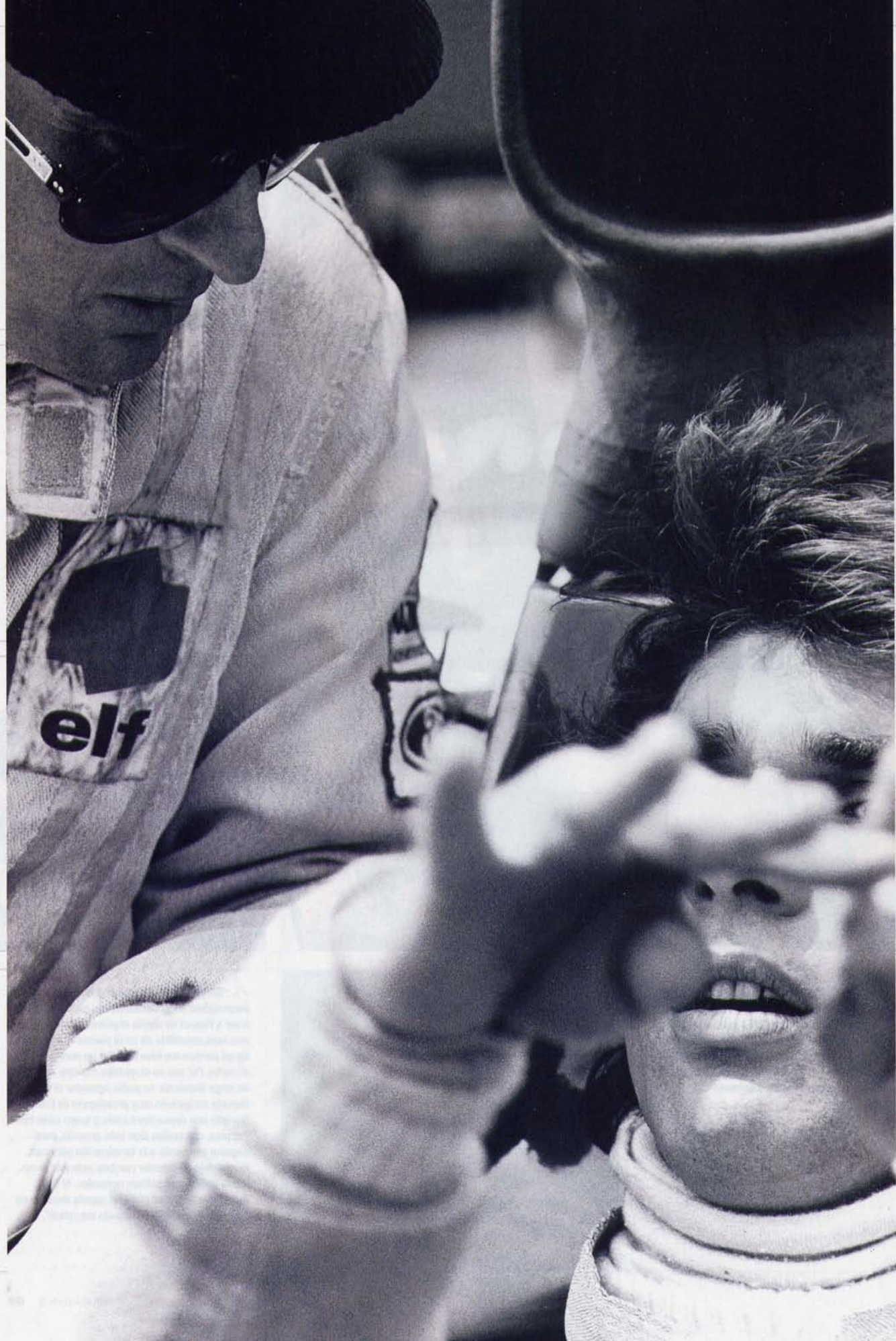
“EN 1973, DESPEGÁBAMOS 10 VECES POR VUELTA, EN CUARTA O QUINTA Y CON UNA CURVA AL FINAL”



∧ “Silverstone. A mi derecha tenemos a jovencísimo Luca Montezemolo, el año antes de traer a Ferrari de vuelta al primer plano. Corría con esas zapatillas de tenis porque al principio de mi carrera me hice daño en un nervio del pie derecho. Por eso no disputaba muchas carreras de larga distancia: no podía aguantar el dolor durante un periodo muy prolongado de tiempo. Durante una época llevé éstas y luego unas Hush Puppies, con suelas algo más gruesas, pero seguían afectando a la terminación nerviosa. Nunca dejé de intentar resolver este problema. Hasta volví a mis botines normales. Al final, Helen hizo bañar en plata mi zapato derecho en Asprey's; fue su regalo cuando me retiré”. ▶

➢ “Carlos Reutemann y Bernie Ecclestone, el patrón y el pretendiente. Conozco a Bernie aproximadamente desde 1963 porque percibió el potencial de Jochen Rindt justo al comienzo mismo. Era un entusiasta acérrimo de gran minuciosidad, un hombre motivado que dirigía sus operaciones muy resueltamente”.







^ "Una gran foto. Helen, Mark y Paul [sus hijos] en el Carlton Tower Hotel cuando anuncié mi retirada. Sólo hacía dos o tres días del accidente de François, así que en muchos aspectos esta foto recuerda que la vida sigue. Cuando llegué allí, mis sentimientos eran muy profundos. Todos pensaron que me retiraba por la muerte de François, pero no era así. Retirarme fue la mejor decisión que tomé en mi vida".

< "Kyalami. Debía ser un briefing técnico. Parece como si François tuviera un problema y yo le escucho e intento transmitirle cuál creo que sería la mejor solución. En realidad, al final tuvimos actuaciones bastante parecidas".

> Hay vida después de tres títulos mundiales

Una vez que hubo colgado el casco, la carrera de Jackie Stewart se aceleró si cabe. Sus dotes empresariales y de gestión, y su interés por la seguridad, le han mantenido muy ocupado.

Durante los últimos 30 años –en su segunda carrera–, sir Jackie Stewart ha logrado más de lo que la mayoría de nosotros podría esperar en 20 vidas. Y mientras que Emerson Fittipaldi, Alain Prost y hasta cierto punto Niki Lauda, todos fracasaron en sus intentos de dirigir o levantar equipos de F1, Jackie tardó apenas tres años en llevar el suyo de la nada a las poles y las victorias.

Como siempre, el momento escogido fue perfecto. Antes del proyecto F1, consolidó su carrera como piloto acumulando una nutrida cartera de clientes de primera, incluidos Ford (con quienes ya lleva trabajando casi 40 años), Elf, Britax, Goodyear, Moët, Gleneagles, Rolex, HSBC y ABC Television, para quienes su elocuencia lo consagró como un talento innato. Viajó constantemente; su trabajo era intenso. Rebosaba clase y presencia. Iba a dedicar tanto tiempo a causas benéficas –al Springfield Boys' Club, por

ejemplo– como al desarrollo de un nuevo sistema de dirección asistida para el último modelo de Ford. Su vida era un contorno borroso de llamadas de aquí para allá, agendas llenas a reventar, cortas treguas en casa y de hacer lo que hace mejor.

Y luego levantó un equipo de carreras alrededor de las aspiraciones de piloto de su hijo mayor, Paul. Si Paul iba a correr y Jackie iba a ayudarlo, entonces no bastaba con que Jackie se limitara a servirse de sus contactos para financiar a Paul. En vez de eso, Jackie empleó su experiencia, su visión, su determinación, sus dotes de persuasión y su astuta mente de piloto para crear un sistema de automovilismo que daría empleo a cientos de personas y lanzaría montones de carreras.

Aparte de Paul, que llegó a la F3000, Jackie puede presumir de promover las trayectorias de Juan Pablo Montoya, David Coulthard, Rubens Barrichello, Jan Magnussen, Heli

Castroneves, Gil de Ferran, Dario Franchitti, Ralph Firman y Justin Wilson, por mencionar algunos.

Como propietario de un equipo de F1 (en 1997-1999), Jackie no temió enfrentarse a un sistema en rápida evolución y hablar claro. No importaba que la generación más joven empezara a preguntar: "¿quién es Jackie?"; no importaba que se rieran cuando se daba la vuelta. Jackie permaneció fiel a sus principios, a su familia y a la ética humana elemental, y siguió estableciendo el patrón en cuanto a comportamiento, modales y presentación.

Combinese todo esto con la carrera deportiva de Jackie y su campaña en pro de la seguridad durante los años –ningún piloto que hoy día disfrute del automovilismo seguro tiene derecho a criticar a Jackie o, peor aún, alegar que desconoce su genialidad– y el resultado es, simplemente, el hombre más importante en la historia de la F1. **Peter Windsor**



< "Watkins Glen, el viernes anterior al GP de EE UU. La última vez que piloté un F1 a tope. Di unas vueltas después del accidente de François porque sabía que no lo causó una avería mecánica. Tampoco fue un error de pilotaje: fue una característica del coche. François usaba una marcha menos que yo para subir la derecha que seguía a la vieja torre de control. Había una derecha-izquierda-derecha. Muy rápida. Él pasaba en cuarta. Había un bache en lo alto, en el que las ruedas traseras se aligeraban y la barrera estaba justo al borde de la pista. Si ibas un poco demasiado rápido el coche daba un coleteo y si levantabas el pie del gas con la marcha inferior, como en el Nürburgring, el retraso del motor haría el coche de lo más nervioso. Esto es exactamente lo que le sucedió a François. Levantó el pie y el coche fue en la dirección del contravolante. El coche fue derecho contra el rail de la derecha, luego rebotó hacia el rail de la izquierda. Yo lo sabía, pero los chicos no querían que volviera a salir. Paré porque había restos por todas partes, y al principio pensé que era el coche de Chris Amon. Entonces vi a Chris y supe que se trataba de François.

"Nunca había visto un accidente así, y lo que más lamenté fue no quedarme más tiempo junto a François, porque no creo que nadie muera de inmediato. De veras no lo creo; existe un lapso en que el espíritu sigue ahí, cuando subsiste una minúscula brizna de esperanza. Pero sabía que no tenía ninguna posibilidad y volví a boxes sin ponerme el casco. Intenté hacerlo todo del modo correcto; tomé la decisión de retirarme cuando ni siquiera encabezaba el campeonato, dándole a Ken tiempo suficiente para hacer nuevos planes. Luego, en la última carrera, François murió".

“Me gustaría pilotar...”

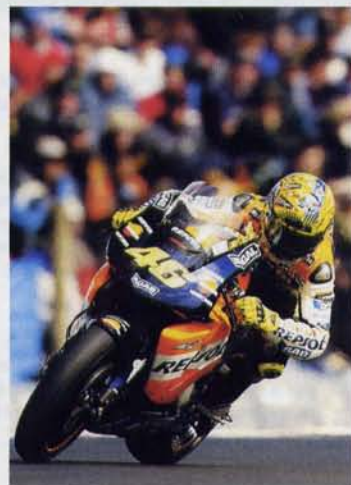
F1 Racing pidió a todos los pilotos que, antes de Japón, habían corrido en F1 este año que nombraran otro coche de carreras —de cualquier fórmula o época, salvo la F1 actual— que tuvieran ansias secretas de pilotar. Hubo respuestas tan variadas como los propios pilotos.

Texto Dan Knutson



< Michael Schumacher

“Me gustaría pilotar un coche mejor, pero no conozco ninguno. Como piloto, quieres superarte y hallar nuevos retos, pero no creo que pueda haber algo más allá de la F1, al menos para mí”.



> Juan Pablo Montoya

“¿Como diversión? Creo que un dragster sería divertido. Un auténtico Top Fuel. Sería un viajecito bastante interesante, toda una experiencia. Pero no sería algo que querría hacer cada dos semanas. Y no creo que lo ‘pilotes’; uno sólo aguanta metido ahí dentro y ya está”.



^ Rubens Barrichello

“Después de haber montado en una, diría que de no haber sido piloto de F1 me habría gustado serlo de motos; las MotoGP son divertidas y emocionantes. No es un coche pero, en fin, tiene un motor”.



< Ralf Schumacher

“Tal vez una moto de MotoGP. Eso sería más emocionante que cualquier coche de carreras salvo un F1”.



< Marc Gené

“Para mí tendría que ser un V8 Supercar australiano. Este año, en Melbourne, hablé con Larry Perkins, piloto de uno de estos turismos [y ex piloto de F1], y parece muy divertido, ¡claro que no es que la F1 no lo sea! El V8 es un coche de verdad, sin electrónica, mucha potencia... casi lo contrario de la F1.”

> David Coulthard

"He pilotado coches de rallies, de F1, de Le Mans, karts. He corrido en todas partes excepto un óvalo. Pero no creo que ir a 350 km/h junto a un muro de hormigón pueda describirse como 'divertido'. Para eso tal vez correría en Le Mans (dcha.) con un par de colegas. Podría concentrarme de verdad en pilotar bien".



< Kimi Räikkönen

"Un coche de rallies. Mitsubishi tiene una estrecha relación con Mercedes-Benz. Así que a lo mejor algún día correré con Mika Häkkinen."



> Fernando Alonso

"Tiene que ser un coche de rallies. Me encantaría tener la experiencia que tienen esos pilotos".



^ Jarno Trulli

"No soy un gran entusiasta de los coches veloces, supercoches o lo que sea. Sencillamente no me van mucho. Tal vez un Porsche como los de la Copa [la Porsche Michelin Supercup, que hace de telonera de la F1 los fines de semana de GP]".

< Nick Heidfeld

"Ya piloté un coche de rallies en la Carrera de Campeones del año pasado. Ahora me gustaría volver a pilotar uno, pero en un tramo normal. Me lo pasé muy bien. Me gusta ver coches de rallies, y siempre resulta muy divertido pilotar uno".

∨ Heinz-Harald Frentzen

"Me encantaría pilotar un F1 con suspensión activa de 1992 o 1993 porque me gusta la tecnología".



> Giancarlo Fisichella

"Pilotar un coche de rallies es la mejor opción, o incluso uno del DTM (dcha.), porque en 1995 tuve una experiencia con un DTM y son coches muy agradables de pilotar".



> Ralf Firman

"Tendría que ser un tractor. Algo parecido a aquello con lo que crecí en Norfolk. De no haberme metido en las carreras, esto bien podría ser lo que habría conducido todos los días. Sería un cambio relajante después del ritmo frenético del calendario de F1".



∨ Zsolt Baumgartner

"Pongamos un Porsche, porque su tacto es muy parecido al de un coche de carreras".



< Mark Webber

"Un coche de la Pike's Peak, el Audi, estaría la mar de bien. Un montón de caballos, cuatro ruedas motrices... y todo eso".



> Antonio Pizzonia

"Un Big Foot [un todoterreno calzado con ruedas monstruosas que arrasa un estadio machacando coches]".





< Justin Wilson

"Siempre me hubiesen gustado las carreras sobre hielo. Los coches tienen mucha potencia pero apenas nada de adherencia, de modo que suponen todo un reto para tu control del coche. Y el paisaje también es genial".



< Jacques Villeneuve

"Nada se puede comparar con la F1. Cualquier otra cosa es un paso atrás. Pero eso no significa que no puedas divertirte. Seguro que pilotar un coche de la Nascar en un óvalo es muy divertido, pero no es un F1... El paso por curva y la agilidad no admiten comparación".

> Jenson Button

"En este momento no hay ningún otro campeonato en el que me gustaría correr de verdad. No me importaría hacer Le Mans, pero sólo es una carrera al año, y la Nascar (dcha.) podría ser muy divertida. Pero ni la una ni la otra se pueden comparar con pilotar en F1".



> Nicolas Kiesa

"Me gustaría probar uno de los F1 de 1.500 caballos de la época turbo. Sólo para sentir lo increíbles que debían ser. Pero hay que reconocer que el coche no estaba diseñado para controlar esta potencia sin peligro".



< Jos Verstappen

"Tal vez un Indycar. No, lo que me gustaría probar de verdad sería el Audi R8 (izda.) que ganó las 24 Horas de Le Mans".



> Olivier Panis

"Me gustaría probar los coches de carreras sobre hielo. A ver si este invierno intento hacerlo".



> Cristiano da Matta

"Un viejo F1 de la segunda mitad de los años 60. Todavía con neumáticos con dibujo, sin alerones y de costado en todas partes. Probé un coche de rallies, pero no me gustó para nada. Es demasiado diferente de lo que estoy acostumbrado".



En la cumbre de la F1

En lo alto de la colina que domina la sede de Sauber en Hinwil, estos ingenieros malasio de Petronas disfrutan de los placeres de la formación por la vía rápida con el equipo de F1. Así que poco tiempo van a tener para el ocio en la vecina Zúrich antes de despedirse de Suiza.

Texto Anthony Rowlinson **Fotografías** Lorenzo Bellanca/LAT



Son las 10.33 de un lunes y una clase llena de malasio sonríe a su profesor de alemán. Uno de ellos no puede pronunciar la palabra germana para el pastel Selva Negra, *schwarzwalderkirschtorte*.

"Schwarzenegger," dice, Pausa. Diez malasio rompen a reír a carcajadas. La escena nos deja desconcertados. Para todos los demás en este anexo de la fábrica de Sauber en Hinwil, es algo normal.

Verán, todos los lunes a la misma hora, un grupo de ingenieros malasio, llevados a Suiza por el sponsor principal malasio de Sauber, Petronas, se someten a innumerables contorsiones lingüísticas parecidas con el fin de entender mejor cómo moverse en un entorno tan ajeno.

Todos han sido cuidadosamente seleccionados entre los más de 5.000 ingenieros de Petronas en Malasia para trabajar en Sauber durante dos años. Al finalizar su estancia, se llevarán a casa una buena tajada de inestimable experiencia en F1 y la verterán en la fuente de conocimientos de la economía emergente más agresiva de Asia.

A través de este programa simple e inteligente, Petronas, el gigante petrolífero estatal de Malasia (facturación anual de 120.000 millones de dólares), ha creado uno tras otro grupos de empleados sumamente motivados y leales. También han acumulado una pericia en la industria de otro modo inalcanzable y brindado a sus

'CUANDO FINALICEN SU ESTANCIA, SE LLEVARÁN A MALASIA UNA BUENA TAJADA DE EXPERIENCIA EN F1'



fichajes recién graduados una oportunidad profesional de ensueño.

"Un recorrido de ingeniería por la vía rápida; eso es este programa para aquellos de nosotros que entramos en él", explica Mohamad Isham Isnin, "y la opinión general es que somos afortunados de estar aquí. Todos somos conscientes de que hemos de devolver algo a Malasia".

Menuda diferencia con las actitudes del tipo 'tómalo y corre' que suelen asociarse con la Fórmula 1.

Pero basta ya de discursos corporativos. Los chicos del elegantemente llamado Programa de Transferencia de Tecnología (por cierto, todos hablan un inglés perfecto y con modismos) saben que disfrutan de la oportunidad de sus vidas y tienen la intención de sacarle el máximo partido. Todos tienen entre 25 y 30 años, y la mayoría comparten pisos de soltero a unos dos kilómetros de la fábrica. Están muy lejos de casa (Kuala Lumpur queda a doce horas de avión), y entre una visita y otra a familiares y amigos una vez cada dos meses, les queda algo de tiempo libre.

Las luces de neón de Zúrich, a sólo 30 minutos de aquí, son como un imán. Y si a los lugareños les resulta divertido ver a un grupo de malasio paseando por la ciudad, bueno, el sentimiento es mutuo.

"En comparación con KL, Zúrich es como un pueblecito. Es muy pequeño", apunta Zaman Ahmad, conocido por aquí



como 'Sammy' o 'El jefe'. "Y no veas lo despacio que conducen aquí. En KL se los comen vivos. Cuesta mucho acostumbrarse. Aquí te pegan un bocinazo si no te paras cuando alguien quiere cruzar la calle. En casa, te pitan si se te ocurre aminorar. Todo el mundo es muy educado.

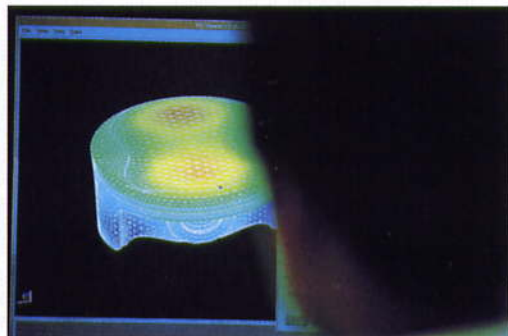
"También la honradez resulta asombrosa. Hace unas semanas perdí la cartera y pensé que ya no la volvería a ver. Pero no, la encontraron y me la enviaron por correo en un sobre. Eso no habría sucedido en casa. Me parece que en el fondo todos los suizos deben ser policías".

Siguen las historias sobre las diferencias culturales entre Suiza y Malasia, algunas triviales, otras no tanto: se ha habilitado una de las estancias de la fábrica como sala de oraciones para la práctica de los ritos musulmanes. Sacados de su entorno natural, les resultaría fácil a los malasio de Sauber aislarse en su propio grupo, resistiéndose a la integración y suscitando ▶

Un grupo inverosímil: Petronas eligió a estos ingenieros malasio para trabajar con Sauber en Suiza. Formación por la vía rápida en ingeniería (superior) y alemán (arriba).



Los malos de Sauber en F1 participan en todas las tareas de ingeniería y diseño de la empresa, pero se les anima a centrarse en el diseño y las pruebas de motores (izda., arriba y dcha.).



'ES EXTRAORDINARIO QUE EL EQUIPO MÁS ESTRICTO DE LA F1 ADOPTÉ UNA VISIÓN DEL MUNDO TAN BOHEMIA'

la desconfianza de sus anfitriones. No es el caso, si nos atenemos a su sociabilidad.

Cuando *F1 Racing* los lleva al monte Bachtel, cerca de la fábrica Sauber, para una sesión fotográfica, el ambiente es parecido al de una excursión escolar.

"¿Podemos comprar helados ahí arriba?"

"Sí. ¡Helados! ¡Helados!"

Al llegar, Bellanica, el fotógrafo de *F1 Racing*, les pide que salten al aire. Lo hacen. Que se tumben en la hierba alta y se asomen por el filo. Allá van, riendo. Y pensar que estos chicos se cuentan entre los mejores cerebros de ingeniero de su país. Cuatro -Zaman Ahmad, Izahan Ismail, Shaharuddin Mustapha e Irwan Anuar (que está de permiso)- son ingenieros de Sauber F1 en toda regla. No es muy probable que, digamos, Ferrari nos permitiera tomarnos tantas libertades con sus empleados.

También es extraordinario que el equipo más estricto y de imagen más descafeinada de la F1 pueda adoptar una visión del mundo tan bohemía. Después de todo, Sauber es el equipo que lleva pinchos de queso y piña a la fiesta de la F1, mientras que Jordan aporta el rock and roll y McLaren la impedimenta de diseño.

Pero Samuel Duc, de Sauber, que ayuda a coordinar el Programa de Transferencia de Tecnología (PTT), cree que la legendaria neutralidad suiza y las fronteras sin salida al mar del país han desempeñado un papel fundamental en la conformación de una cultura receptiva a las influencias exteriores.

"Es muy posible que el programa funcione mejor aquí de lo que haría en otros países", asegura. "En Suiza existe una larga historia de integración de distintas culturas e idiomas. En algunos cantones se hablan cuatro idiomas habitualmente: alemán, alemán suizo, italiano y francés".

Por no mencionar un poco de malayo. Es evidente que dentro de la fábrica disfrutan de cierta celebridad, a causa de su carácter parlanchín y su entusiasmo por todo lo que sea nuevo en este territorio desconocido.

Con todo, eso no es nada comparado con el culto del que gozan en casa. El nombre Petronas tiene una enorme resonancia en Malasia y su patrocinio de Sauber ha hecho que el equipo sea adoptado como el equipo nacional *de facto*. Durante el GP de Malasia las demás escuderías se ven relegadas a los breves, mientras que los héroes malos de Sauber reciben tratamiento de estrellas.

"Es de locos", ríe Hanspeter Brack, jefe de prensa de Sauber. "La gente los acosa cuando vamos allí. Aparecen en anuncios de TV y el *New Straits Times* incluyó este año reportajes a toda página de cada uno de los miembros del equipo de F1". Cuesta creer que los malos sólo estén de prestado, pues dan mucho colorido a la vida en Sauber. Tal vez algún día uno o dos digan "volveré". Igual que Schwarzenegger. ①

>La carrera en tres segundos

Zaman Ahmad (abajo), de 28 años, es el único ingeniero del PTT que viaja a las carreras con el equipo de F1. Está especializado en el sistema de control de arrancada del Sauber C22 y ésta, su primera temporada completa con el equipo de carreras, dice que fue "como si me echaran a los leones."

"Lo cierto es que empezaba de cero", corrobora. "No tenía pericia para programar el coche de forma que efectuara la mejor salida posible. Supongo que es cuestión de experiencia. Cuando eres nuevo en un trabajo no sabes automáticamente qué es lo que funcionará y lo que no. Pero llega con el tiempo".

Su función en pista es "una

especie de galimatías.

Implica mucha preparación para tener en cuenta todos los parámetros que pueden influir en la salida: tiempo, condiciones de la pista, compuestos de neumáticos, relaciones del cambio y demás. Hay 18 en total, y con algunos sólo cabe conjeturar, como el combustible que llevan sus rivales.

"Todo mi fin de semana se reduce a tres segundos de enorme tensión. Cuando se encienden las luces rojas, se me dispara el corazón. En ese momento sé que si hemos acertado, habré hecho bien mi trabajo y los coches partirán sin problemas. Pero si la he pifiado, los resultados pueden ser catastróficos".





TESORO

La entrada del departamento Clienti de Ferrari da al taller de mantenimiento, donde se prepara un Ferrari de 1976 ex Lauda para un cliente.

Pedigri a raudales

¿Le apetece un día especial en pista que exorcice esos agresivos demonios de la carretera y deje anonadados a todos sus rivales?
¿Qué tal lucir palmito con su propio Ferrari F2001 ex Schumacher?

Texto Stéphane Samson **Fotografías** Alex P

El arcón de los juguetes está abierto. A tan sólo unos pasos de la Gestione Sportiva de Ferrari, en la Via Ascari de Maranello. La entrada es discreción pura; nada de carteles de reclamo ni de publicidad a bombo y platillos. Nada permite a los no iniciados descubrir la presencia del nuevo departamento Ferrari Clienti, una cueva de Aladino inaugurada hace apenas unos meses. Pero hay que santiguarse antes de

entrar, porque la experiencia que le espera a uno ahí dentro no tiene parangón.

Aquí es donde se restauran y mantienen los F1 de Ferrari de los años 70 hasta la actualidad. Porque, sí, es posible comprar un F1 reciente directamente en Maranello. No se trata de una idea nueva, pues desde 1950 la fábrica italiana siempre ha vendido sus coches a los apasionados devotos con unos cuantos dólares de sobra. Pero ahora se ha producido un cambio

fundamental: a diferencia de las anteriores condiciones de compra, que estipulaban que estos monoplazas estaban destinados sólo a la exhibición estática, Ferrari acaba de dar luz verde a su utilización en pista.

Mejor todavía, Ferrari organiza varias concentraciones al año, de modo que no sólo es posible adquirir un chasis ex Michael Schumacher, sino también ponerse a su volante. Los monoplazas más recientes disponibles para la venta ►

“EL USO EN PISTA
DE LOS FERRARI DE
F1 REQUIERE UNA
ASISTENCIA
ESPECÍFICA PARA
SUS DUEÑOS”



son de hace dos años; basta con firmar un cheque por un millón de dólares para llevarse un glorioso F2001B, alineado en las primeras carreras de 2002. Y con la posibilidad de hacerle soltar sus 900 CV en pista... mientras no se trate de una carrera. Ferrari prohíbe ese extremo.

Asimismo, es imposible revenderle el coche a nadie los dos años posteriores a la compra. Si el comprador decide deshacerse de su F1, deberá solicitar autorización al fabricante y proporcionar el nombre del próximo dueño. Así que los

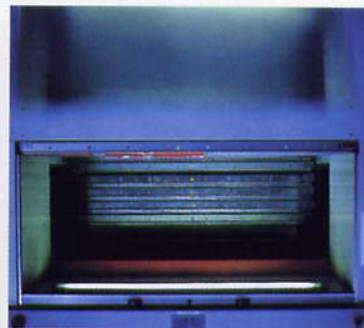
señores Dennis y Williams no deberían poder arribar con una de las obras recientes del Cavallino Rampante. Algo que sí ha hecho Jean Todt: un F1-2000 dormita actualmente en su garaje.

Con el fin de proponer un servicio profesional adaptado al uso de tales máquinas, Ferrari ha decidido establecer su propia estructura. Dirigida por Andrea Galetti, ingeniero de pista de la Scuderia hasta la pasada temporada, ésta tiene como objetivo satisfacer todo tipo de demandas concebibles. Y todo quiere



Todas las bujías habidas y por haber para un Ferrari de F1 (arriba); neumáticos actuales (extremo izda.) para una llanta de época; un morro del F1-2000 (centro, en primer plano) busca dueño; un recuerdo del encontronazo en mojado de Schumi y DC en Spa 98 (izda.), acumulando polvo.

Los coches de los clientes (dcha. y abajo) se revisan cada 1.000 km, según su intensidad de uso. Ferrari los mantiene en orden de marcha, sin importar su época. El sistema de archivo y recuperación de piezas controlado por ordenador (extremo dcha.) funciona como un selector de CD.



decir todo: desde un engranaje del cambio hasta la realización de un motor entero, de una simple revisión a una restauración total. Cómo no, la factura también será bastante sustanciosa. Por otro lado, hay una única salvedad: el departamento Clienti produce y almacena las piezas y sólo ellos las pueden instalar. Nada de envíos por mensajero al taller de confianza. El trabajo debe ser efectuado *in situ* por las expertas manos de los mecánicos de Ferrari.

"Dado que antaño los propietarios de Ferraris de F1 sólo podían exponerlos, apenas eran necesarias las piezas de recambio", explica Galetti. "Pero ahora, la

posible utilización en pista requiere una asistencia específica".

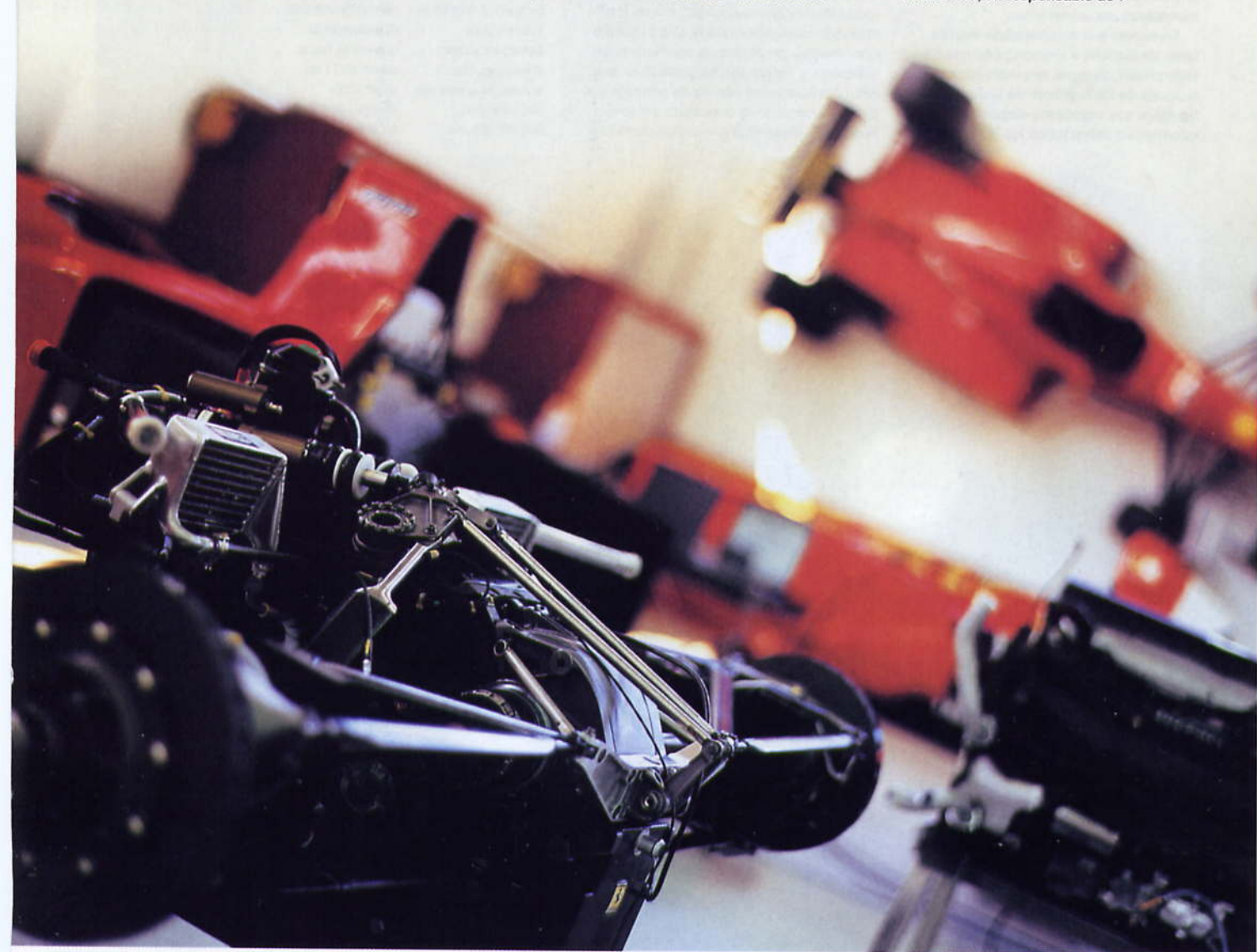
Para permitir especializarse al departamento Clienti, en Via Ascari sólo trabajan con los monoplaques fabricados desde 1970. La razón es simple: no fue hasta entonces que Ferrari empezó a numerar sus chasis (el Ferrari F1 001 lo pilotó Jacky Ickx en el GP de Suráfrica de ese año). En las tres últimas décadas, más de 200 chasis han participado en pruebas de F1, y por eso el equipo italiano se ha embarcado también en un vasto programa de identificación de sus coches.

"Hemos localizado un 80% de la

producción", dice Galetti. "Proseguimos con nuestros esfuerzos al tiempo que emitimos certificados de autenticidad".

Una tarea complementaria es localizar los Ferraris falsos de F1 que pululan por el mundo; en Maranello no dudan en rastrear el paradero de estos mestizos para destruirlos; mantener el mercado limpio cuesta lo suyo.

Actualmente, los talleres de Maranello se ocupan de cinco o seis coches. Allí trabajan a tiempo completo un jefe de mecánicos, otros dos mecánicos, un especialista en motores, otro en electrónica, un responsable de ▶





neumáticos y otro del cambio y sistemas hidráulicos. "Los F1 modernos no toleran las medias tintas", enfatiza Galetti. "Los entregamos exactamente igual que si fueran a participar en un gran premio. La única diferencia es que los reglajes son mixtos, tanto aerodinámica como mecánicamente, de forma que se pueda hacer uso de ellos en una amplia variedad de circuitos".

Todos los coches se prueban en pista en Fiorano antes de ser devueltos a sus propietarios, y el equipo incluso les brinda la puesta de largo en el legendario circuito privado de Ferrari cuando les entregan su monoplace por primera vez.

En cuanto a la en apariencia ingrata tarea de identificar los componentes de un viejo chasis, siempre se puede contar con la ayuda de los hombres de la Gestione Sportiva; sus ingenieros disponen de información sobre todos los tipos de

motor y coches concretos.

"Los más veteranos se acuerdan de algo, encuentran viejos planos, realizan unas cuantas llamadas", sonríe Galetti. Además, Ferrari trata de sacar provecho de su experiencia reciente para mejorar la fiabilidad de las mecánicas más frágiles. "Es posible recorrer unos 1.000 km con un V10 actual si se disminuye un poco el régimen de giro", asegura un ingeniero motorista. "Pero después va a necesitar una buena revisión". Bielas y pistones se extienden en total libertad por el departamento de motores, pero los planos están celosamente guardados. En efecto, todos los diseños originales, desde los años 50, están disponibles. Claro que los documentos originales se deterioran con el tiempo, y Ferrari piensa pasarlo todo a microfilme, aunque aún ha de conseguir el dinero necesario —el chocolate del loro, podría pensarse— para la digitalización de

>No hay mucha cola para un Ferrari F1

Parece que los Ferrari F1 de época no cambian de manos muy a menudo.

F1 Racing habló con dos de las casas de subastas más grandes del mundo, Bonhams y Christies, y sólo encontró uno vendido por ellas en los últimos cuatro años: un 126 C4 de 1984, chasis número 074 (ex Michele Alboreto y René Arnoux), que en 1999 fue adjudicado por Christies en EE UU por 220.500 dólares.

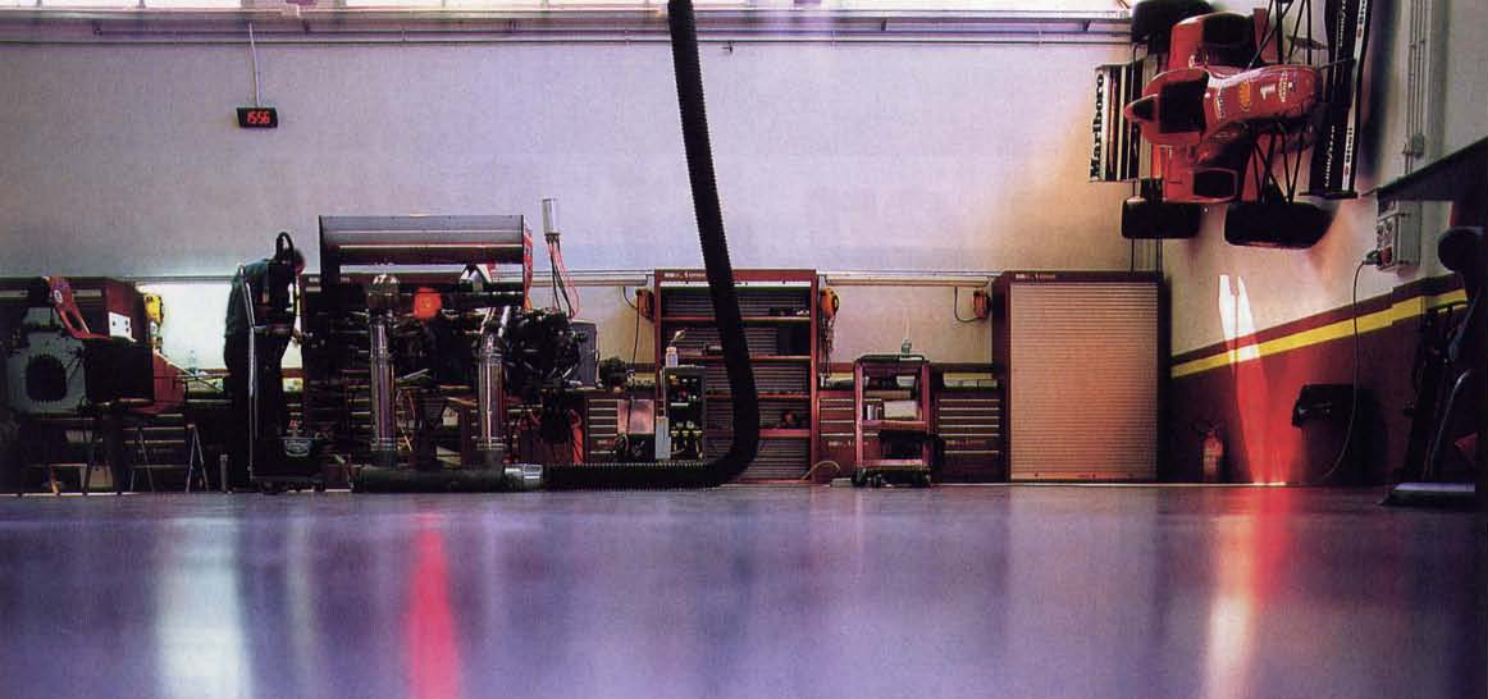
Bonhams intentó vender cinco Ferraris de F1 en los últimos tres años, pero ninguno alcanzó su precio de salida, incluido un 312 T5 de 1980 ex Jody Scheckter y Gilles Villeneuve, chasis número 044, valorado entre 450.000 y 600.000 dólares.

A pesar del estancamiento reciente del mercado de monoplaces (Christies llega a ver de media tan sólo dos F1 al año), la demanda parece ir creciendo, mientras que los precios empiezan a bajar.

La mayoría de compradores son reacios a hacer rodar coches posteriores a 1987 debido a las complejidades del funcionamiento y mantenimiento de sus sistemas informáticos, cada vez más sofisticados.

Esto podría cambiar a partir de ahora gracias al servicio oficial Ferrari Clienti. Con el presupuesto necesario, hacer correr un F1 no debería ser demasiado difícil en el futuro.

Un lote de embragues (dcha.); Ferrari vela por la autenticidad de sus 'recambios originales' (arriba); suministro de aceite por goteo a uno de los coches en el taller (arriba dcha.).



'EL DEPARTAMENTO
CLIENTI ES COMO
OTRO MUNDO. UN
DESVÁN DE LOS
SUEÑOS, UNA
NAVIDAD PERPETUA'

En honor al primer año de Schumi con Ferrari, el coche de 1998 cuelga de la pared (arriba) luciendo el número uno de campeón del mundo; (recuadros, de izda. a dcha.) un bosque de válvulas, un monoplaça ex Lauda de 1976 desnudo y un catálogo de piezas.



los aproximadamente 60.000 diseños amontonados en Maranello.

En fin, cruzar la puerta del departamento Clienti es como entrar en otro mundo. Un desván de los sueños, una Navidad perpetua. Todo lo que ha escrito la historia reciente de Ferrari está recogido aquí. Los antiguos chasis de carrera, divas de una sola temporada, fotografiados desde todos los ángulos durante su reinado, pasan un retiro apacible. Eso sí, resulta extraño como hasta los monoplaças más recientes se ven desprovistos de una parte de su gloria en este ambiente. Como una actriz al levantarse, sin maquillaje, estos Ferrari de F1 se presentan tal como son: bellos, menos bellos, caprichosos o dóciles. Archivadas, clasificadas y referenciadas, miles de piezas descansan en cajones 'automatizados'. Triángulos de suspensión, porta manguetas y sistemas

de dirección de titanio se dan empujones en el almacén. Más allá, el taller en sí acoge monoplaças que no tienen en común más que el color, juntando en unos metros el 'chasco' de 1986 con el 'hurra' de 2000. En una sección contigua se comprueban volantes y sistemas electrónicos. Respecto a los neumáticos, los coches posteriores a 1998 calzan Bridgestones, mientras que los chasis anteriores montan Avons.

Al final, cuando se trate de utilizar estos coches en pista, Ferrari volverá a hacer acto de presencia. Tras las de Monza el pasado mes de mayo y Donington en junio, la última reunión en pista de este año se celebró en Mugello del 17 al 19 de octubre. El programa incluía dos sesiones de 20 minutos o una sola de 45, asistencia técnica para reparaciones menores, combustible suministrado por Shell y dos

noches en un hotel de cuatro estrellas. Precio: 2.000 dólares para las tres reuniones o 700 para una de ellas.

"La colaboración de los sponsors nos permite ofrecer estas jornadas a un precio muy competitivo", explica Andrea. "Porque lo importante, al fin y al cabo, es que nuestros clientes se diviertan".

Las cajas repletas de discos de freno, los miles de bujías alineadas, los diseños técnicos amarillentos y manoseados firmados de su puño y letra por los ingenieros de la época, bastan para convertir este lugar en uno de los mercadillos más fabulosos del automovilismo. A veces con un toque de dejadez en el que reside todo su encanto. Antiguos Ferraris de noble linaje buscan nueva pareja. Por un millonaje de dólares de nada. Venga, márquese el detalle. Adopte un chasis de Maranello. **1**

Crónica GP

Rubens siguió el guión, Michael hizo lo suficiente y los aspirantes se desvanecieron. Por P. Windsor

Contenido: Crónica GP de Japón: página 90

• Resultados GP de Japón: página 97



> El récord más grande de la F1 recae por fin en Michael

Los campeonatos no se ganan o se pierden en una sola carrera, pero aun así Suzuka resumió el año: Michael nunca se rindió y corrió duro, hasta cuando pareció estar fuera de juego. Al final ganó por el trabajo que hizo para Ferrari como un todo, por la gente que ha reunido a su alrededor. Al seleccionar a Rubens Barrichello para pilotar el otro coche, al creer en Rubens cuando mucha gente a su alrededor quería a alguien 'más rápido' o 'más espectacular', al final de 2003 Michael pudo confiar razonablemente en Rubens para superar a Kimi Räikkönen en un circuito como Suzuka. Por su parte, Rubens en efecto se alzó con una brillante victoria, coronando un excelente año de progreso con su tercera *largada* desde la pole. En 2003, Rubens superó a Michael en parrilla seis veces; huelga decir más.

Juan Pablo Montoya fue increíblemente rápido pero abandonó pronto con un problema mecánico; Ralf Schumacher debería haber partido desde la primera fila, y podría haber ganado. Así le fue a BMW-Williams: el equipo *debería* haber sumado sus buenos puntos mientras Ferrari pasaba no sin dificultad por las primeras carreras de la temporada; *deberían* haber aprendido antes cómo reglar el FW25. Y, bajo presión, *deberían* haber ganado o en Monza o en Indianápolis. La velocidad de Juan Pablo en Japón no fue sino un recordatorio de

lo que *debería* —y podría— haber sido.

Entretanto, McLaren-Mercedes perdió el título debido a... ¿qué? ¿La rotura de motor de Räikkönen mientras iba primero en el Nürburgring? ¿Porque McLaren no optó por hacerle salir desde el pit lane en España? ¿O porque el MP4-18 se reveló un fracaso que absorbió mucho tiempo y distrajo sobremedera la atención? El segundo y tercer puestos de McLaren en Suzuka también fueron indicio de su campaña: casi lo consiguieron, a pesar de que el MP4-17D databa de 2002, a pesar de un par de fallos técnicos graves.

Fue un buen año en cuanto a competitividad e histórico en cuanto a números (Michael rebasó el récord de Juan Manuel Fangio); pero, comoquiera que Ferrari seguía manteniendo que sus mayores rivales calzaron neumáticos ilegales durante gran parte del año, también fue una temporada en que se podría sostener que el deporte fue desacreditado. En el contexto de la penalización de drive-through en Indy que eliminó a Juan Pablo de la lucha por el título por algo relativamente inocuo, resultó difícil entender que no se emprendiera acción alguna contra Ferrari por sus escandalosas acusaciones.

Por tanto, fue de lo más apropiado que Suzuka fuera a convertirse —como el año mismo— en otro gran triunfo para la Scuderia Michael.

#16 Trabajo –no órdenes– de equipo

Rubens descubre la frenada con el pie izquierdo, impera el trabajo de equipo y Michael triunfa. Por Peter Windsor



Aquí no sólo se trataba de Michael Schumacher y Kimi Räikkönen, de la victoria que Kimi necesitaba, o del puntito que precisaba Michael. También se trataba del campeonato de constructores que BMW-Williams podía ganar si sumaba apenas cuatro puntos más que Ferrari. Se trataba de ganar haciendo bien el trabajo en particular y no cruzando la meta en primera posición. Se trataba, después de todos estos meses, de *trabajo de equipo*.

Para Rubens Barrichello, el cometido era evidente. Para sentenciar ambos títulos,

sería aconsejable que se calificara en la pole y ganara la carrera. Chupado. Salvo que Suzuka no ha sido nunca el circuito que le ha ido mejor a Rubens. Los gráficos de telemetría publicados en *F1 Racing* N° 55 –comparando la aplicación de acelerador y freno de Michael y Rubens en la primera curva– mostraban claramente gran parte del problema: como estandarte de la frenada con el pie izquierdo, históricamente Michael ha ganado en esta curva dos décimas de segundo como mínimo comparado con Rubens, que en F1 frena con el pie derecho. Este año Rubens ha

Bien hecho: Rubinho cumple para el equipo –y para sí mismo– al cerrar el paso a Kimi y ganar. Michael acabó en el octavo puesto que necesitaba.

> Pilotos: 16ª prueba, Suzuka

1 Michael Schumacher	93	11 Heinz-Harald Frentzen	13
2 Kimi Räikkönen	91	12 Giancarlo Fisichella	12
3 Juan Pablo Montoya	82	13 Cristiano da Matta	10
4 Rubens Barrichello	65	14 Nick Heidfeld	6
5 Ralf Schumacher	58	15 Olivier Panis	6
6 Fernando Alonso	55	16 Jacques Villeneuve	6
7 David Coulthard	51	17 Marc Gené	4
8 Jarno Trulli	33	18 Takuma Sato	3
9 Jenson Button	17	19 Ralph Firman	1
10 Mark Webber	17	20 Justin Wilson	1

> Constructores

1 Ferrari	158
2 Williams-BMW	144
3 McLaren-Mercedes	142
4 Renault	88
5 BAR-Honda	26
6 Sauber-Petronas	19
7 Jaguar-Cosworth	18
8 Toyota	16
9 Jordan-Ford	13



EN LA OTRA PÁGINA: STEVEN TEEGLAT; ESTE PÁGINA: PETER SPINNEVIJAT; STEVEN TEEGLAT; CLIVE MASON/GETTY IMAGES

Juan Pablo (arriba) voló después de superar a Rubens en la primera vuelta, para abandonar poco después; Michael clava los frenos (dcha.) para evitar tragarse a Sato en la chicane.



sido extraordinariamente rápido, sobre todo en Silverstone, donde fue tan veloz como Michael en Becketts y superior en las partes lentas (donde por lo general tienen ventaja quienes frenan con el pie derecho), pero ¿podría llevar la delantera en Suzuka?

Sobre el papel iba a ser difícil. En pruebas privadas –para ser exacto, en el test de Monza en septiembre– Rubens empezó a pensar en frenar con el pie izquierdo en Suzuka. Para quienes lo han hecho antes –por ejemplo, Alex Zanardi– es como cambiar de mano para algo tan rutinario como lavarse los dientes. Se puede lograr... pero hay que pensar en ello. Y además, frenar con el pie izquierdo no consiste forzosamente en plantar el pie sobre el pedal y luego anularlo con el gas. Como mostraba su gráfico en nuestro artículo, Michael usa los frenos como un potenciómetro. Tenemos 'encendido' y 'apagado', y también algo entre medio.

Por tanto, frenar con el pie izquierdo exige además una gran sensibilidad, algo que Rubens descubrió en septiembre mientras arrastraba sus frenadas en las dos de Lesmo y la Parabólica. No obstante, al final de la jornada se quedó a sólo unas décimas de su mejor tiempo con el pie derecho. Siguió trabajando en ello, pensando en ello, formándose una imagen mental de la vuelta a Suzuka.

Su primera vuelta lanzada en Japón sería la prueba, de eso estaba seguro. Si podía seguir sobre el acelerador incluso cuando la pista empezara a curvarse hacia abajo y hacia la derecha, y mantener su pie izquierdo inmóvil sobre el pedal de freno, listo para apretarlo pero sin aplastarlo, entonces podría conservar el ritmo durante el fin de semana. Si sucumbía en el último momento, y cambiaba al pie derecho, sería difícil volverse atrás.

Rubens lo consiguió. En el exterior de ▶

TECNOARCHIVO

La fortuna sonrió a los valientes

Steve Matchett explica cómo los BAR-Honda volaron en Suzuka.

Como se culpó del abandono de los dos BAR-Honda en el GP de EE UU a la rotura de sus nuevos motores 'evo siete', hubo quien sugirió que tal vez sería mejor un planteamiento más conservador delante del público local de Honda.

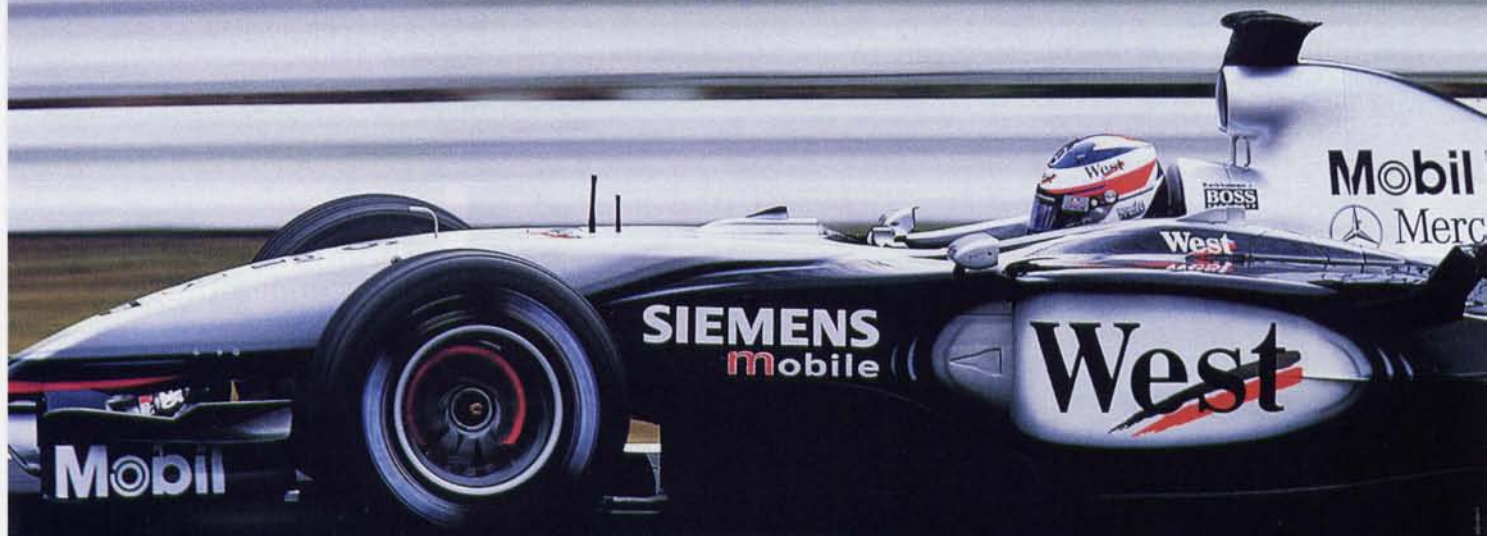
Creo que en Indy el problema fue provocado por temperaturas ambientales excepcionalmente bajas, que aumentaron la viscosidad de los lubricantes, lo cual, a su vez, hizo que al final los ejes de las bombas se partieran. Aunque el caudal en los radiadores es regulable, parece que se quedaron cortos para las condiciones reinantes.

Si no intervienen otros factores es un arreglo relativamente sencillo, así que Honda prefirió avanzar en todos los frentes y forzar aún más el límite. La versión Suzuka de su RA003E giraba a mayor régimen, cerca de 19.100 rpm, con otras 200 rpm para cortos intentos de adelantamiento.

Además, el bloque del 'evo ocho' era 5 kg más ligero. Desde el principio, el Honda 2003 ha estado entre los motores más pesados del pit lane. Junto con el monocasco y la carcasa del cambio, el bloque motor es un elemento 'portante' del chasis, sometido a flexiones constantes. El Honda del año pasado era propenso a la flexión del bloque y el material extra (y por tanto el peso añadido) en el de este año fue un intento de reducir todo lo posible el problema.

Los dos BAR-Honda acabaron en los puntos.





la primera curva, a la altura del punto de inserción, uno tenía que mirar dos veces: ¿era Michael ése que acababa de pasar, combinando frenos y acelerador a la perfección? En los libres del viernes, Rubens estuvo magnífico y a la altura de Michael casi todo el tiempo. En su primera tanda fue una décima más rápido; con neumáticos nuevos, a pesar del tráfico, sólo 0,1s más lento. En los oficiales, al pasarse un poco de frenada en el nuevo trazado de la chicane, se calificó séptimo, a 0,3s de Michael. A pesar del error, apenas podía contener una sonrisa:

"Es genial. No lo hago [frenar con el pie izquierdo] en toda la vuelta porque no creo que me haga falta. Me concentro en la primera curva, la entrada de las 'eses' y tal vez un poco en Spoon. Por lo demás, aquí no ha pasado nada".

"¿Lo encuentras instintivo? ¿Tienes que pensar en ello?"

"Es perfecto. En karting siempre frenaba con el pie izquierdo, y es un poco como ir en bici: no se te olvida. Pero sigo pensando que hay curvas en que frenar con el pie derecho es una ventaja".

Entretanto, en BMW-Williams el espíritu de equipo iba en otra dirección. La decisión de Frank Williams de no hacer volar a Marc Gené a Japón dejó pasmado a todo el mundo, pues el título de constructores estaba en juego y cualquier cosa podía sucederles tanto a Juan como a Ralf en los prolegómenos de la carrera; pero, a medida que transcurría el fin de semana, pudo percibirse un posible beneficio: como dependían el uno del otro, Juan y Ralf empezaron a trabajar juntos como nunca. Bromeaban en el sala del equipo; perseveraban con los reglajes. Al final del viernes, Ralf era segundo y Juan Pablo sólo

'KIMI ALARGÓ DEMASIADO LA ENTRADA EN LA PRIMERA CURVA. DE PRONTO SE VIO EN LA PUZOLANA'

octavo, con su rodaje limitado a apenas tres vueltas lanzadas a causa de un problema de cambio en los libres. Ralf prefería unos reglajes más rígidos, sobre todo para los cambios de dirección. Juan Pablo, a pesar de su falta de kilometraje, quería ir más blando. En otras carreras, en otros tiempos, podrían haber seguido así; en Suzuka, trabajando juntos, llegaron a un compromiso. Para el sábado se dio con un reglaje entre ambos extremos.

Kimi Räikkönen pareció rápido el viernes con el McLaren MP4-17D-Mercedes, pero no tanto como David Coulthard. Kimi era todo frenos, entrada tardía en curva y telegrafiar con el gas; DC era suave como la seda de la entrada al ápice, un piloto que no dejaba traslucir su reciente mala racha en calificación. En lo alto de las 'eses' -en la decisiva derecha de peralte negativo que los japoneses llaman "Antiperaltada"- DC siempre iba por la trazada, ceñido al ápice y con muchísimo espacio para acelerar por Dunlop y hacia Degner. En cambio, Kimi siempre parecía acabarse la pista en la Antiperaltada, el resultado normal de entrar demasiado rápido en las 'eses': el error se agravaba a medida que se empalmaban las curvas.

En los libres del sábado, consciente de que tenía que mejorar sus tiempos en el primer parcial en comparación con DC,



Kimi alargó demasiado la entrada en la primera curva. Dio gas, pisó el freno, pero nada funcionó. De pronto se vio en la puzolana, camino del muro de neumáticos.

En este momento, reglamento en mano, y con su coche irreparable para la segunda sesión libre, en teoría Kimi estaba fuera de juego: iba a tener que calificarse descontento con sus reglajes y con un muleto que no había pilotado. Pero éste era el fin de semana del trabajo de equipo, y ahí teníamos a David Coulthard, cediéndole su coche de carrera a Kimi, no participando en la segunda sesión y calificándose con la incógnita del muleto.

No obstante, el sábado la última palabra iba a tenerla algo tan básico como el tiempo... y el sistema de calificación a un solo intento. Rubens marcó la pole, frenando con el pie izquierdo por vez primera en su carrera en F1; Juan Pablo, a quien no le vino mal dirigir sus reglajes en la dirección de Ralf, fue segundo; y, tal vez en su mejor actuación del año, DC superó a Kimi bajo condiciones de semimojado. Los Schumacher saldrán cerca de la cola.

Juan Pablo fue terriblemente rápido desde la salida, tomando el liderato al adelantar a Rubens en Spoon, pero se quedó tirado de repente con una avería hidráulica. Imagínense cómo se habría sentido de haber estado en liza por el título

DC (recuadro) se contentó con apoyar las escasas esperanzas de Kimi; el finlandés (arriba) tuvo un fin de semana bajo par, pero se acercó.



EL DATO: Takuma Sato sólo ha puntuado en su GP de casa, en sus dos únicas participaciones: fue sexto este año y quinto en 2002.

EN LA OTRA PÁGINA: DARRIN WHEAT; EN ESTE PÁGINA: DARRIN WHEAT; CHARLES DOUGES; JIM; STEVEN FEEJAT



Sonrisas por doquier, por muy tristes que parezcan las del bando McLaren. El seis veces campeón hace lo justo (arriba izda.) y da las gracias a su equipo (arriba); Barrichello, el héroe del día, levanta el pulgar (izda.) en compañía de su jefe Jean Todt y los pilotos de McLaren-Mercedes, Räikkönen y Coulthard.

antes de Suzuka. Tal como fue, se marchó con algo que se parecía a una sonrisa, claro indicio de que Juan Pablo ha vuelto.

A Rubens le costó llevar a su temperatura su primer juego de Bridgestones, pero voló sobre sus tres juegos restantes (Rubens ganó a tres paradas; Kimi y Jenson Button pararon dos veces). Estuvo a la altura de todo cuanto se le pedía, pero, al final, Michael sumó el punto que necesitaba. Al principio de la prueba golpeó el BAR de Taku Sato, y durante mucho tiempo él y Ralf rodaron detrás del Toyota de Cristiano da Matta. Con el tiempo que se acababa, Michael fue a por el interior en la chicane, vio demasiado tarde que la puerta se cerraba, torció de nuevo a la izquierda, y lo

propio habría sido que su hermano le sacara de la pista. Pero Ralf lo vio venir, se desplazó más a la izquierda y tocó la rueda posterior izquierda de Michael con el alerón de su FW25. Probablemente cualquier otro piloto habría eliminado a Michael; Ralf, sabedor de que el título de constructores ya estaba fuera del alcance de Williams, dio un ejemplo más de desinteresado trabajo de equipo fraternal.

Kimi corrió de lo lindo pero no tanto como Rubens; o DC, en realidad. DC dejó pasar a su compañero tras dos vueltas, se quedó detrás de él, lo repasó en los pit stops, marcó la vuelta rápida (un tiempo sólo rebajado más tarde por Ralf), se escapó... y volvió a levantar para quedarse

detrás de Kimi en la fase final. Fue la carrera perfecta del compañero de equipo, una carrera que DC ya ha disputado al menos dos veces antes (Jerez 97; Melbourne 98).

Fue, por tanto, un desenlace que dio gusto. El trabajo de equipo caracterizó la última carrera. Trabajo de equipo, pero no órdenes de equipo. Puede que Ferrari siguiera empujando el campeonato al acusar a sus rivales de haber montado neumáticos ilegales durante gran parte de 2003; pero aun así, muy por encima de este nivel de revanchismo —allá donde está Michael— la F1 salió de Suzuka viva, bien y hasta cierto punto tolerante con los extremos a los que había sido expuesta. 1

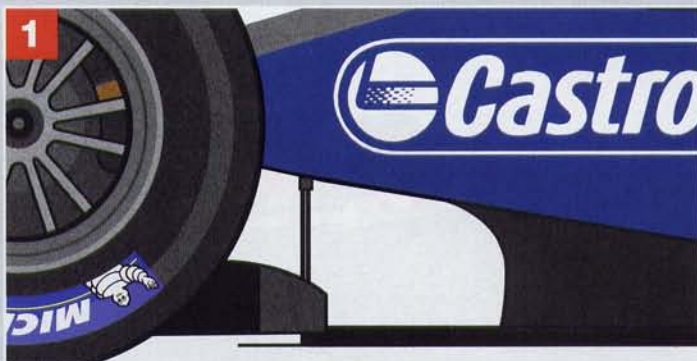
FW25, el camaleón de Williams

Stéphane Samson detalla los incontables cambios que experimentó el FW25 en 2003. Ilustraciones de Patricia Soler

1 Conocer el FW25

Williams tardó bastante en comprender su nuevo coche. Reaccionaba de manera positiva a los cambios de reglajes, pero andaba corto de agarre aerodinámico. Después de muchos tests, el equipo probó a montar unos deflectores tipo FW24 en el interior de las ruedas delanteras (1). En teoría, la versión presentación parecía más eficaz, pero el equipo no lograría hacerla funcionar como es debido. Al

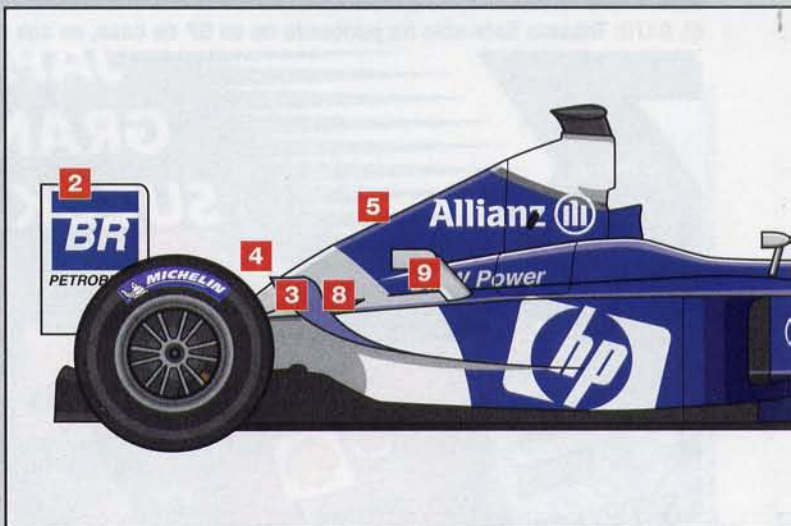
inicio del año, los ingenieros de Williams creían que al final podrían usar los deflectores de la presentación. Pero no fue así. También decidieron emplear una parte trasera más convencional para las primeras carreras del año. Pese a la alentadora actuación de Montoya en Australia, el FW25 era 0,5s por vuelta demasiado lento; de hecho, era más estable, rápido y tenía más adherencia con bastante gasolina en el depósito.



2 En 2003 ningún coche se retocó tanto como éste

Carrera a carrera, el FW25 fue uno de los coches que adoptó modificaciones más exhaustivas. Y en todas las ocasiones fueron a la vez ingeniosas y sutiles. Por ejemplo, véase el alerón trasero de Monza. Tenía más incidencia que el de Ferrari para generar

más carga, y estaba provisto de un flap Gurney para combatir la resistencia, que parecía una hilera de dientes de tiburón. Pero el equipo erró con sus presiones de neumáticos y el coche se resintió de un mal reglaje del control de tracción. Además, Montoya cedía 5 km/h en la recta a los Ferrari.



3 Distintas chimeneas

En Sepang (3a), Williams usó chimeneas muy altas con escapes 'normales'. Poco después, los escapes fueron más tipo periscopio (3b). A medida que avanzaba la temporada, el equipo adaptaba el tamaño de las chimeneas, según el calor previsto para el domingo. Al menos se usaron cuatro tipos de chimenea durante el año.

tiempos siguieron sin ser lo bastante constantes y el excesivo desgaste de los neumáticos fue un problema.

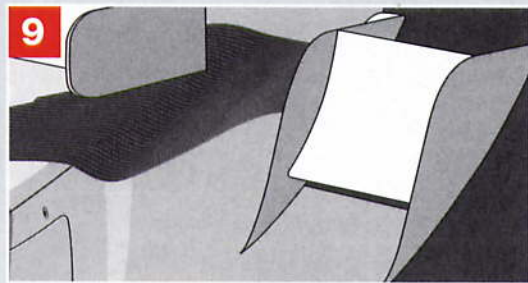
5 Aleta tipo Indy

Williams conoce Silverstone muy bien, así que allí fue donde probaron su 'aleta' (¡otro rasgo procedente de un tiburón!), que esperaban que minimizara los efectos adversos del viento lateral en el comportamiento del coche. Esta aleta dorsal contribuía a reducir la sensibilidad a la deriva, que mejoraba la estabilidad (como los ingenieros de la IndyCar descubrieron tiempo atrás). La única pega era que el flujo de aire sobre el alerón trasero se volvía más problemático de lo normal.



4 Refrigeración asimétrica

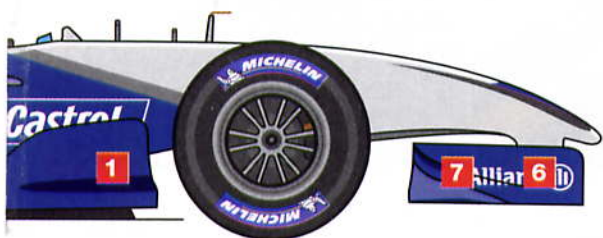
En Imola, el FW25 montó un fondo y difusor ligeramente distintos. También se sirvió por primera vez de la refrigeración 'asimétrica', para maximizar la eficacia de los sistemas de agua y aceite. Pese a las mejoras, los



▲ 9 Carrocería y aerodinámica

En Melbourne, el FW25 presentó una nueva aerodinámica. La aleta incorporaba un pequeño apéndice para mejorar el flujo de aire y aumentar la carga. Para esta primera carrera, el coche también introdujo un elemento no visto en la presentación: chimeneas a lo Ferrari. Más adelante, su zaga convencional fue sustituida por el diseño específico del FW25; asimismo, los ingenieros de Williams desplazaron todo lo posible el centro de gravedad hacia delante. Estas modificaciones mejoraron de forma espectacular el comportamiento del coche. De Austria en adelante ya era capaz de luchar siempre por la victoria.

Williams FW25

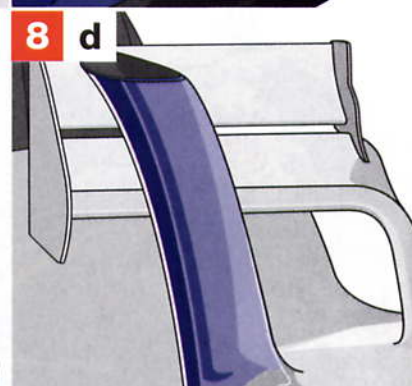
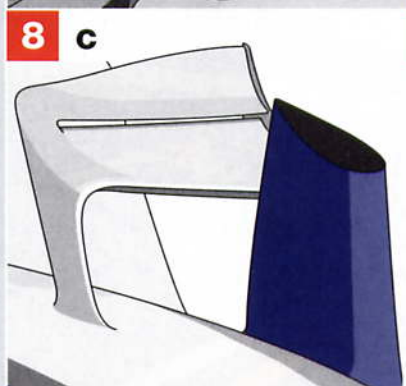
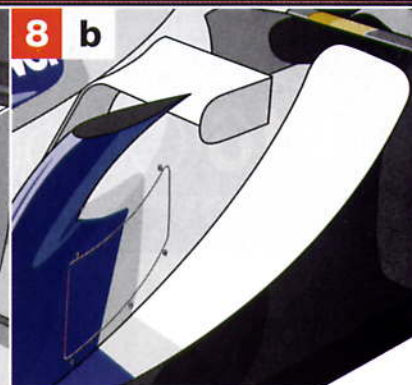
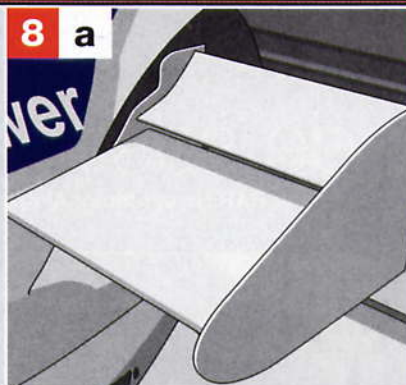


▶ 6-7 Alerón delantero

De Brasil en adelante, el FW25 montó un alerón delantero en forma de W, parecido al usado por McLaren en los tests invernales. Antes, el equipo usaba uno del FW24 puesto al día. Más tarde, dicha forma la copió Toyota (en EE UU). Se tardó un tiempo en diseñarlo, pero Antonia Terzi quedó satisfecha con el resultado. Poco a poco, se modificaron el tamaño y forma del plano superior y derivas laterales,

para adaptarse a distintos circuitos. He aquí la versión de Suzuka (7). Véase el pequeño flap Gurney triangular sobre el apéndice de la deriva.

En Brasil, Williams también introdujo su cambio 2003.



▲ 8 De cómo cambiaron las chimeneas de aire caliente

Ya en la segunda carrera, Williams rediseñó los pequeños apéndices aerodinámicos (winglets) de los pontones (8a) y les añadió nuevas derivas laterales. En el Nürburgring el FW25 recibió otro paquete aerodinámico. Esta vez, el equipo diseñó salidas tipo Renault para los pontones, de cara a mejorar la refrigeración del aire (8b). No se trataba del escape del motor, sino simplemente de una salida de aire caliente. Está situada justo delante del winglet pero no afecta demasiado a su eficacia aerodinámica. Además, este winglet se rediseñó; el diseño original tenía dos planos, pero luego pasó a tener sólo uno.

Dichas revisiones resultaron de lo más positivas; con su introducción, el coche rebajó 1,2s por vuelta respecto al FW25 que debutó en Melbourne. En Francia, una semana después del Nürburgring, el coche volvió a emplear el mismo sistema, pero el winglet del pontón presentaba una única ala y sólo una deriva (en el exterior).

Williams no paró de tocar y retocar este elemento en todo el año, y en Hockenheim (8c) incorporó dos alas pero siguió con una sola deriva. Además, el perfil de este apéndice ya no era horizontal. Incluso con las elevadas temperaturas reinantes en Alemania, las chimeneas de salida de aire caliente siguieron siendo bastante pequeñas. La refrigeración adicional la proporcionaba una pequeña salida de aire situada en el costado del coche.

En Budapest, el FW25 volvió a presentar un winglet diferente (8d). Era parecido al usado en Malasia, pero ahora iba asociado a las chimeneas sobre los pontones. Para la muy cálida prueba húngara, Williams también utilizó refrigeración asimétrica, con chimenas distintas, y con un solo orificio en el costado izquierdo de los pontones.

En Suzuka (8e), los pontones estuvieron provistos de una doble aleta para aumentar la carga. Este elemento se acompañó con un winglet tipo Hockenheim: un doble plano con un perfil no horizontal, y una sola deriva lateral, en la parte externa. ❶

#16 Cajón de sastre

Ferrari cubre sus opciones a pesar de todo; BAR ríe el último; Alonso pierde una gran ocasión. Por Maurice Hamilton y V. F.



Un merecido cuarto puesto para Button (izda.) desata la alegría del equipo; Alonso (superior) corría para ganar; el campeónísimo y Sato se felicitan (arriba) por el trabajo bien hecho.

STEVE ETHERINGTON/ALAMY; THOMPSON GETTY IMAGES; CLIVE BASSON/GETTY IMAGES

Schumi se agobia

¿Título? ¿Qué título? Michael Schumacher no quería hablar más que de la carrera. Sólo tenía que puntuar —una tarea sencilla para el único piloto que lo ha hecho en todas las pruebas menos una, ¿no?—, pero ésta iba a ser una de las más estresantes de su carrera.

Partía 14º en parrilla y se estrelló contra la zaga del BAR-Honda de Takuma Sato en la sexta vuelta. El pit stop para cambiar el morro le relegó al 20º y último puesto. Tardó otras 33 vueltas en remontar hasta el octavo lugar. Pilotando con una mezcla de cautela y firmeza, Michael estaba tan absorto en mantener a Ralf a raya —incluso tratando de echar a su hermano contra el muro a 290 km/h— que se pasó de frenada y casi embistió al Toyota de Da Matta. Ralf casi completó el trabajo cuando bloqueó las ruedas y colisionó con el Ferrari. A partir de ahí, Schumi rodó con planos en sus ruedas y preocupación por los posibles daños. Acabó las 53 vueltas octavo y agotado. Y campeón.

Impecable labor de equipo

El trabajo de Rubens Barrichello estaba claro: vence y Schumi será campeón. Eso es lo que hizo, pero fue una victoria ganada a pulso.

"Tuvimos un pequeño problema con los neumáticos en las primeras vueltas", dijo Barrichello. "Tomé la curva 12 a fondo como de costumbre y el coche se descolocó. No pude aguantar a Juan Pablo en la frenada de Spoon. Luego se me empañaba la visera. Cada vez que paraba, los mecánicos añadían goma para mantenerla abierta. Paré tres veces, así que al final notaba el casco muy pesado. No podía levantar el pie porque tenía que asegurar que Kimi no ganara. Fue una victoria muy satisfactoria".

Decepcionado, ¿eh?

"¿Que sí estoy decepcionado? ¡Qué clase de pregunta es ésa! Era absurdo plantearle eso a Patrick Head al término de un día pésimo. Juan Pablo Montoya iba a por la victoria que ayudaría a Williams-BMW a hacerse con el

título de constructores. En cabeza con facilidad, y con más gasolina que Barrichello, todo pintaba bien hasta la novena vuelta, cuando el sistema hidráulico se apagó de repente y el FW25 empezó a raterar. "Y luego", dijo Head, sin que se lo preguntaran, "Ralf fue muy deprimida entre demasiados errores". Ferrari 11 puntos. Williams 0. Y se acabó.

Sato entusiasmo en casa

BAR-Honda dio una buena paliza a Sauber, Jaguar y Toyota en la lucha por el quinto puesto en el campeonato de constructores, con Jenson Button y Takuma Sato cuarto y sexto. "Fue una carrera de padre y muy señor mío", dijo Button. "Una preocupación en cada vuelta. Para extraer lo mejor del coche, teníamos que correr con sobreviraje. Eso hacía que el coche estuviera siempre en el filo".

La retirada a última hora de Jacques Villeneuve dejó el camino expedito a Takuma Sato. El probador de BAR no cometió ningún error en todo el fin de semana. Cuando Sato felicitó

a Schumacher por su sexto título, el campeón del mundo descubrió que el japonés no tenía ni idea de que el piloto de Ferrari casi acabó su carrera contra la zaga del BAR. Durante unos segundos, Sato no supo si estar contento o pensar ¡trágame tierra!

Pudo haber sido un triunfo

Sentimientos encontrados en Renault. Jarno Trulli, confinado a la cola de la parrilla por la lluvia en los oficiales, remontó hasta el quinto puesto en una carrera con sólo cuatro abandonos. Pero Renault perdió las opciones a una posible victoria cuando Fernando Alonso rompió el motor. El español iba a dos paradas y rodaba segundo tras Barrichello, que pararía tres veces.

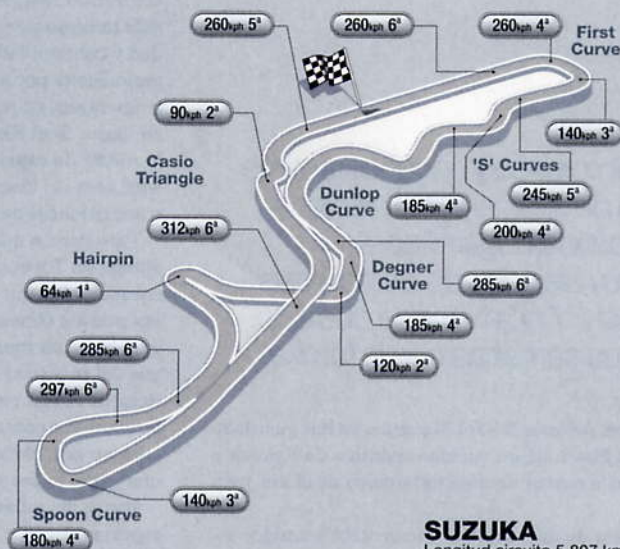
"A Barrichello le iba a pasar seguro", afirmó Alonso. "No me iba a recuperar los casi 30 segundos que se perdían en una parada de más. El coche iba muy bien y era tan rápido como él. Hay que olvidarse de esta carrera y pensar en el año que viene", concluyó.

Todos los datos Suzuka

Tiempo Nublado, húmedo, 22° Temperatura asfalto 25° Vueltas 53 Distancia 307,573 km Espectadores 155.000 (domingo)

Parrilla de salida

Posición	Piloto	Tiempo
1	Rubens Barrichello	1m 31,713s
2	Juan Pablo Montoya	+0,699s
3	Cristiano da Matta	+0,706s
4	Olivier Panis	+1,149s
5	Fernando Alonso	+1,331s
6	Mark Webber	+1,393s
7	David Coulthard	+1,424s
8	Kimi Räikkönen	+1,559s
9	Jenson Button	+1,761s
10	Justin Wilson	+1,845s
11	Nick Heidfeld	+1,919s
12	Heinz-Harald Frentzen	+2,183s
13	Takuma Sato	+2,211s
14	Michael Schumacher	+2,589s
15	Ralph Firman	+3,058s
16	Giancarlo Fisichella	+3,199s
17	Jos Verstappen	+3,262s
18	Nicolas Kiesa	+5,513s
19	Jarno Trulli	sin tiempo
20	Ralf Schumacher	sin tiempo



SUZUKA

Longitud circuito 5,807 km

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

¿Lo sabías?

El circuito se encuentra en Suzuka Land, un parque temático construido para las familias de los trabajadores de la cercana fábrica Honda. Suzuka ha sentenciado el título 10 veces en 17 GP. El viernes se alcanzó la cifra de cinco millones de espectadores desde 1987.

Vuelta a vuelta

SALIDA Montoya adelanta al poleman Barrichello en Spoon. Alonso 3º tras superar a los Toyota en la arrancada. Räikkönen sexto, Michael 12º

VUELTA 2 Trompo de Ralf en la chicane

VUELTA 6 Michael embiste a Sato y para a cambiar el morro. Sale último

VUELTA 9 JPM abandona. Rubens lider. Toque entre Ralf y H-HF en la chicane

VUELTA 12 Barrichello, Alonso y Coulthard paran. Räikkönen lider.

VUELTA 13 Räikkönen para

VUELTA 16 Barrichello lider seguido de Alonso, DC y Kimi. Michael 14º

VUELTA 18 Alonso rompe el motor

VUELTA 26 Rubens para y sigue líder. DC para y sale detrás de Kimi, Button y Trulli

VUELTA 33 Räikkönen y Button paran

VUELTA 37 Michael para y sale 10º

VUELTA 40 Barrichello para y sale 2º

VUELTA 41 Coulthard para y sale 3º. Michael se ve sorprendido por Da Matta en la chicane y colisiona con Ralf

VUELTA 53 Barrichello cruza la meta

Velocidades y paradas

VUELTA RÁPIDA

Ralf Schumacher
1m 33,408s en la vuelta 43 (223,805 km/h)

VELOCIDAD MÁS RÁPIDA PUNTO MEDICIÓN
Michael Schumacher 315,0 km/h

VELOCIDAD MÁS LENTA PUNTO MEDICIÓN
Nicolas Kiesa 287,5 km/h

PITSTOP MÁS RÁPIDO
David Coulthard 27,104s

PITSTOP MÁS LENTO
Michael Schumacher 41,400s

Clasificación final

Posición	Piloto y coche	Tiempo total	Pos. 1ª vuelta
1	Rubens Barrichello Ferrari F2003-GA (Bridgestone)	1h 25m 11,743s	2
2	Kimi Räikkönen McLaren-Mercedes MP4-17D (Michelin)	+11,085s	6
3	David Coulthard McLaren-Mercedes MP4-17D (Michelin)	+11,614s	5
4	Jenson Button BAR-Honda 005 (Bridgestone)	+33,106s	8
5	Jarno Trulli Renault R23B (Michelin)	+34,269s	13
6	Takuma Sato BAR-Honda 005 (Bridgestone)	+51,692s	11
7	Cristiano da Matta Toyota TF103 (Michelin)	+56,794s	4
8	Michael Schumacher Ferrari F2003-GA (Bridgestone)	+59,487s	12
9	Nick Heidfeld Sauber-Petronas C22 (Bridgestone)	+1m 00,159s	15
10	Olivier Panis Toyota TF103 (Michelin)	+1m 01,844s	7
11	Mark Webber Jaguar R4 (Michelin)	+1m 11,005s	9
12	Ralf Schumacher Williams-BMW FW25 (Michelin)	a 1 vuelta	14
13	Justin Wilson Jaguar R4 (Michelin)	a 1 vuelta	10
14	Ralph Firman Jordan-Ford EJ13 (Bridgestone)	a 2 vueltas	18
15	Jos Verstappen Minardi-Cosworth PS03 (Bridgestone)	a 2 vueltas	20
16	Nicolas Kiesa Minardi-Cosworth PS03 (Bridgestone)	a 3 vueltas	19

NO CLASIFICADOS

Giancarlo Fisichella	Jordan-Ford EJ13 (Bridgestone)	sin gasolina - 33 vueltas	17
Fernando Alonso	Renault R23B (Michelin)	motor - 17 vueltas	3
Heinz-Harald Frentzen	Sauber-Petronas C22 (Bridgestone)	motor - 9 vueltas	16
Juan Pablo Montoya	Williams-BMW FW25 (M)	sistema hidráulico - 9 vueltas	1

Resultados hasta la fecha

Piloto	Australia	Malasia	Brazil	San Marino	España	Austria	Mónaco	Canadá	Europa	Francia	G. Bretaña	Alemania	Hungría	Italia	EE UU	Japón
Michael Schumacher	4	6	R	1	1	1	3	1	5	3	4	7	8	1	1	8
Rubens Barrichello	R	2	R	3	3	3	8	5	3	7	1	R	R	3	1	1
Juan Pablo Montoya	2	12	R	7	4	R	1	3	2	2	2	1	R	3	2	6
Ralf Schumacher	8	4	7	4	5	6	4	2	1	1	9	R	4	-	R	12
Marc Gené	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-
David Coulthard	1	R	4	5	R	5	7	R	15	5	5	2	5	R	R	3
Kimi Räikkönen	3	1	2	2	R	2	2	6	R	4	3	2	4	2	2	2
Jarno Trulli	5	5	8	13	R	8	6	R	6	R	6	3	7	R	4	5
Fernando Alonso	7	3	3	6	2	R	5	4	4	R	R	4	1	8	R	R
Nick Heidfeld	R	8	R	10	10	R	11	R	8	13	17	10	9	9	5	9
Heinz-Harald Frentzen	6	9	5	11	R	NS	R	R	9	12	12	R	R	13	3	R
Giancarlo Fisichella	12	R	1	15	R	R	10	R	12	R	13	R	13	10	7	R
Ralph Firman	R	10	R	R	8	11	12	R	11	15	13	R	-	-	R	14
Zsolt Baumgartner	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	R	11	-
Mark Webber	R	R	9	R	7	7	R	7	6	6	14	11	6	7	R	11
Justin Wilson	R	R	R	R	11	13	R	13	14	16	R	13	R	R	R	13
Antonio Pizzonia	13	R	14	R	9	R	10	10	10	R	-	-	-	-	-	-
Jacques Villeneuve	9	NS	6	R	R	12	R	R	R	9	10	9	R	6	R	-
Takuma Sato	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
Jenson Button	10	7	R	8	R	4	NS	R	7	R	8	8	10	R	R	4
Nicolas Kiesa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12	13	12	11	16
Jos Verstappen	11	13	R	R	12	R	9	14	16	15	R	12	R	10	15	15
Olivier Panis	R	R	9	R	R	13	8	R	8	11	5	R	10	R	R	10
Cristiano da Matta	R	11	10	12	6	10	9	11	R	11	7	6	11	R	9	7

Querido Mike:

¿No es encantadora esa pintoresca y engañosamente risueña expresión 'permiso de jardinería'? Evoca una imagen de naturaleza, simpáticos lugareños y pensamientos pero que muy alejados de las neurosis de alto octanaje del paddock. Y no me cabe duda de que habrás disfrutado de tus semanas con la familia.

Dicho esto, a juzgar por la reciente misiva del país del Sol Naciente, ya has guardado el motocultor en el establo para viajar a bordo de un vuelo económico de Ryanair a Colonia, donde tengo entendido que vas a ejercer de director técnico de chasis para la pandilla de Toyota.

Bien hecho. Eso es prueba concluyente de que nuestros inescrutables amigos están realmente decididos a demostrar que su Toyota es fantástico, aunque seguramente tengan que pasar unos cuantos veranos más antes de que los de Ferrari se queden mirando un eslogan semejante en el alerón trasero de una de tus futuras creaciones (rodando en la misma vuelta, claro). Tal vez aún más que los franceses que acabas de dejar, ahora estás en un equipo que posee la resolución y firmeza no sólo para ganar, sino para dominar. Y eso significa que se trata de la mayor oportunidad de tu carrera.

Que quede entre nosotros, siempre me divierte cómo se vuelve a repetir la historia cuando un capitoste técnico como vucencia cambia de equipo. No importa cuánta angustia pueda haber surgido entre bastidores, los tíos de relaciones públicas van como un autómata, soltando frases como "transición sin fisuras" y "le deseamos lo mejor de cara al futuro", cuando en privado echan sapos y culebras por las comisuras.

Claro que no estoy diciendo que éste sea el caso con la Reggie Renault, sobre todo porque llegaron a un acuerdo para liberarte con anticipación de tu contrato con ellos. En cualquier caso, hay que reconocer que tuviste una estancia bastante pasable entre las huestes de Briatore. Y debió llenarte sobremana que el chaval Alonso se llevara en gato al agua en la tierra del gu-

Al fin tu gran oportunidad, Mike. Y creemos que lo es, aun cuando tu estancia en Renault arrojó un autoritario triunfo.



CHARLES COATES/LAT

lasch, para desespero de todos esos criticos que susurraban que nunca habías visto ganar un proyecto tuyo en F1.

Dicho esto, no pude menos que fijarme en que tu sucesor, Bob Bell, dijo que no estaba preocupado ni en lo más mínimo por los cambios. Hizo ver que la estabilidad y continuidad del equipo no se vería excesivamente perjudicada por la marcha de un individuo. Puede que tenga razón, claro, pero la hora de la verdad no tardará en llegar. Si el Renault del año que viene va ni que sea la mitad de rápido que el malogrado cazarrécords de McLaren del que él fuera responsable hace una década o así, entonces quedaremos todos mal.

Pero parece que a ti te han recibido con un cariñoso abrazo en Toyota, donde Brunner se declaró más que encantado de que llegara otro técnico superior. Que eso sea porque considera que así tendrá una excusa mejor para bajar un momento a fumar un pitillo rápido detrás del cobertizo de bicicletas es otra cosa. Pero Gustav siempre me ha parecido un tipo muy decente, y me interesará ver cómo se pone en guardia ante el reto de convivir con el rottweiler de la F1 —ése eres tú, amigo— una vez te hayas apalancado en tu puesto de CAD.

Eso sí, te enfrentas a una gran tarea para dar el salto espectacular que Toyota necesita de veras en su tercer año. 'Prometedor, pero no lo bastante bueno', podría leerse en su boletín escolar al final de este curso de F1. Parece que el departamento motorista de ese agradable señor Marmorini le ha cogido el tranquilo a lo de preparar un V10 muy válido; pero los entresijos de la aerodinámica son harina de otro costal. Si hay que creer a sus detractores, el TF103 se inspiró en el perfil de un Corolla. O tal vez algo ni siquiera tan bueno como eso. Estoy bromeando, ya me entiendes.

Claro está, para alguien que hizo parte de su aprendizaje en F1 en Tyrrell, resulta de lo más apropiado que pienses hacer para Toyota lo que el estimado Harvey Postlethwaite se propuso hacer en un principio para Honda, antes de que sufrieran un ataque de nervios y cerraran el grifo de su propio proyecto de F1. Cuando trabajabas con Harvey en Tyrrell, tal vez no hacíais los coches más rápidos de la parrilla, pero sin duda se contaban entre los de mejor factura. Especialmente si los mirabas junto a ciertos bólicos rivales, que parecían montados con un juego usado de Meccano. Y, además, con prisas. En fin, en boca cerrada no entran moscas.

Así pues, ¿quién ganará el primer título mundial de F1 de Toyota? ¿Será Cristiano da Matta? ¿O tal vez Juan Pablo Montoya? ¿O incluso Fernando Alonso? Eso sería todo un golpe, ¿verdad?

Sayonara de momento. Y que el ave del paraíso se abstenga de depositar su tarjeta de visita sobre el capó de tu nuevo y silencioso cual susurro Lexus LS430.

Te saluda cordialmente,

Mr Paddock

'Tu fichaje es prueba concluyente de que nuestros inescrutables amigos están decididos a demostrar que su Toyota es fantástico'