

NUEVO DISEÑO

F1

RACING

FERNANDO ALONSO

¿ESTAMOS FRENTE AL PILOTO 10?

ADRIÁN CAMPOS HABLA SOBRE EL LÍDER DEL MUNDIAL

» "Alonso será campeón y marcará una nueva época"

**Y HAY MÁS
BAR-HONDA: TOCADO, PERO NO HUNDIDO
ASÍ SE RECONSTRUYE UN MOTOR COSWORTH
EL SORPRENDENTE FUTURO DE WILLIAMS**

EXCLUSIVA MUNDIAL



PILOTAMOS UN TOYOTA A 280 KM/H
y descubrimos que un F1 es duro de pelar



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

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

Fotógrafo principal
 Darren Heath
Agencias de fotografía
 LAT, Getty Images
Secretaria
 Bianca Stephens
Publisher
 Steve Coombes
Publishing manager
 Jonathan Haines
Int'l account director
 Ian Burrows

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

LA REVISTA ESPAÑOLA CIENTO POR CIENTO F1

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

¿De veras esto tiene arreglo?

Al cierre de este ejemplar, el viernes 17 de junio, la FIA hacía pública su propuesta de reglamento para la F1 a partir de 2008, de la que en la renovada sección Pitpass efectuamos un primer análisis contrarreloj. Poco nos imaginábamos entonces, ni la FIA ni nosotros ni nadie, que el trasfondo deportivo, político y económico detrás de dicha propuesta se iba a precipitar de forma tan calamitosa con los penosos acontecimientos acaecidos ese fin de semana en Indianápolis.

No hubo carrera, lisa y llanamente. O, mejor dicho, sí que la hubo. Tal vez la más trascendente de los últimos tiempos. Precisamente, debido a la tiranía de un calendario de 19 carreras, *F1 Racing* no iba a traer la crónica del GP de EE UU hasta el próximo número de agosto, y así será. Pero sí que presentamos la transcripción de un interesante debate entre seis representantes de seis ámbitos del deporte sobre la F1 y su futuro. Una charla tan repleta de iniciativas sensatas que nos daba pie a afirmar en la portada: "La F1 sí tiene arreglo". ¿Lo tiene? Para EE UU tal vez haya quedado tocada de muerte, porque no hay que olvidar que a la F1 le estaba costando Dios y ayuda conectar con el público estadounidense. Un público al que el gran circo regaló un espectáculo patético a cambio de sus dólares.

Tiempo habrá de aquí en adelante para entrar en valoraciones y repartir culpas a diestro y siniestro entre la FIA, Michelin, Ferrari, los equipos, Bernie y todo el que se ponga por delante... Desde esta tribuna, emplazamos a nuestros lectores al próximo número de *F1 Racing*, en el que, además de diseccionar esta anticarrera y sus repercusiones, analizaremos en detalle y en exclusiva la encuesta sobre la F1 efectuada por la FIA el mes pasado.



Y, ¿quién sabe? Tal vez este tremendo fiasco acabe siendo positivo a la larga y fuerce la solución definitiva entre todos los implicados. Cuando se toca fondo no se puede sino remontar, así que esperamos que, en efecto, la F1 sí tenga arreglo.

VALENTÍ FRADERA

Nuestras firmas

Eddie Jordan

Una nueva perla para la habitual sección Bandera negra (página 98). Nos daba lástima que Mr. Paddock estuviera tan solo, así que le hemos buscado un partenaire. ¡Y quién mejor que EJ, ahora que está ocioso y siente nostalgia de las carreras!



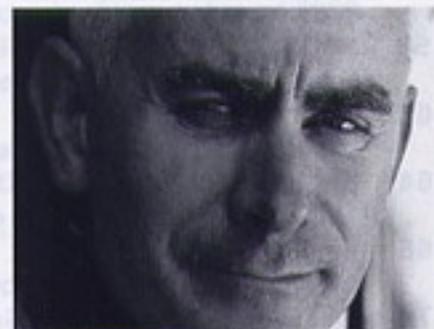
Peter Windsor

El mes pasado dejamos a Peter yéndose a la cama con la cabeza repleta de dudas y temores. Llegó el gran día. Llegó la hora de la verdad. *F1 Racing* se subió al Toyota TF104B y dio 15 vueltas al Circuit Paul Ricard. Sube con nosotros (página 36).



Geoff Willis

Geoff ha hecho mucho por BAR-Honda estos últimos años. A partir de la página 52 nos ayuda a componer un diario del BAR 007, un artículo fascinante de leer y que recorre los altibajos de la gestación y evolución del coche más polémico del año.



Mark Thompson

Todos le llaman 'Thommo'. Trabaja para Getty Images, una de nuestras agencias, y siempre te ríes con él. También es un crack con una cámara: sus fotos del motor Cosworth V10 (página 66) son muy artísticas y técnicamente reveladoras.



¿Viste la diferencia?

Puede que hayas notado algunos cambios este mes. Más una sofisticada renovación que un rediseño total, estos cambios intentan mantener a *F1 Racing* en vanguardia del diseño. A nosotros nos gusta, y esperamos que a vosotros también.



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

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

Próximo: Polonia, República Checa, Rusia y Ucrania, Suecia, Suífrica, Suramérica, Taiwan y Turquía por Haymarket Corporate Media, una división de Haymarket Magazines Ltd.

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

Depósito Legal: B-4893-1999
 Precio para Península 4,95 €
 Precio para las Canarias, Ceuta y Melilla 5,10 €

PRINTED IN PORTUGAL
 Impresión: Assistancia Printing (Portugal)
 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.

• Ediciones B&B Media Ibérica S. L. no se hace responsable de las opiniones vertidas por sus colaboradores y/o lectores, así como del del material redaccional y gráfico por ellos remitido, físico o telemáticamente, aquí reproducido.
 • *F1 Racing* se publica 12 veces por año.
 © Haymarket Corporate Media 2005

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

haymarket

SECCIONES

- 3 **EDITORIAL**
Si un tercer coche fuera a ser rojo...
- 6 **PITPASS**
He aquí las normas 2008 para la F1
- 20 **DESDE EL BOX Nº 13**
Javier del Arco recupera su histórica sección
- 22 **DE SERIE**
Coche de calle con pedigrí de F1
- 24 **CORREO**
Nuestros lectores opinan sobre la F1
- 98 **BANDERA NEGRA**
Tenemos nuevo columnista: Eddie Jordan

ARTÍCULOS

- 30 **'ALONSO MARCARÁ UNA ERA'**
Adrián Campos, sobre el líder del Mundial
- 36 **PILOTAMOS UN TOYOTA DE F1**
15 vueltas en un F1 moderno son duras...
- 44 **CÓMO MEJORAR LA FÓRMULA 1**
Reunimos a seis expertos para una charla
- 52 **EL DIARIO DEL BAR 007**
2005 ha sido un calvario, pero BAR se rehará
- 58 **JODY SCHECKTER EL GRANJERO**
Campeón de F1, experto en armas, ¿granjero?
- 60 **NARAIN KARTHIKEYAN**
Las expectativas de toda la India sobre él
- 64 **FAMOSOS EN LA PARRILLA DE MÓNACO**
15 minutos (más) de fama entre pilotos y F1
- 66 **EN LA ZONA ROJA**
Así se reconstruye un motor Cosworth V10
- 70 **ENTREVISTA: TAKUMA SATO**
El japonés habla del regreso de BAR-Honda
- 72 **CUANDO HESKETH BATIÓ A FERRARI**
La magia de los 70: Hunt venció a Lauda

CRÓNICA GP

- 76 **MÓNACO** Vuelven los adelantamientos
- 82 **EUROPA** Un plano acaba con Kimi
- 88 **CANADÁ** Alonso devuelve el favor
- 94 **PREVIO FRANCIA**
- 96 **PREVIO GRAN BRETAÑA**

¿ESTAMOS ANTE EL PILOTO 10?
Adrián Campos responde a eso y más

30



Fotografía Portada Lorenzo Bollerca/LAT; **Fotografías Sumario** Darren Heath; Malcolm Griffith/LAT; Lorenzo Bollerca/LAT; Charles Coates/LAT; Mark Thompson/Gatty Images
Agradecimiento especial a Adrian Atkinson, Emma Beepark, Andy Beaven, Pat Behar, Herbie Blash, Hanspeter Brack, Ian Brown, Wayne Bruce, Alison Buchanan, Noel Butler, Julian Chislett, Sophie Claughton, Luca Colajanni, Cherry Cooper, Richard Cregan, Iain Cunningham, Alan Donnelly, Paul Edwards, Andrea Ficarelli, Mark Gallagher, Richard Goddard, Patrick Gosling, Ross Gregory, Hannelore Gudle-Hohensinner, Martin Harrison, Annouck Heinrichs, Silvia Hoffer, John Hagan, John Howett, Chris Hughes, Rachel Ingham, Bruce Jones, Graham Jones, Jonathan Kaiser, Sabine Kehm, Ellen Kolby, Jules Kulpinski, Steve Kutner, Pasquale Lattuneddu, Bob Lobel, Bradley Lord, David Lubliner, Marielise Marmitzsch, Matthew Marsh, Tim Martin, Ruth Mathewson, Jess McAree, Steve McMahon, Jane Nottage, Tracy Novak, Paul Osborn, Olivier Paris, Emilio Pérez de Rozas, Xavier Pérez, Ian Phillips, Christel Poot, Domingos Piedade, Julian Pike, Andy Pope, PJ Rashidi, Britta Roeske, Nav Sidhu, Barry Simpson, Tina Sponer, Lynden Swainston, Ben Taylor, Deborah Tee, Helen Temple, John Tingle, Fernanda Vilas-Bôas de Mello, David Ward, Nick Warren, Ika Wendlandt, Charlie Whiting, Gerhard Widmann, Mark Williams, Chris Willows, Rob Wilson, Richard Woods, Jim Wright

SUSCRÍBETE
¡YA!
PÁGINA 87

↓ ESTE MES



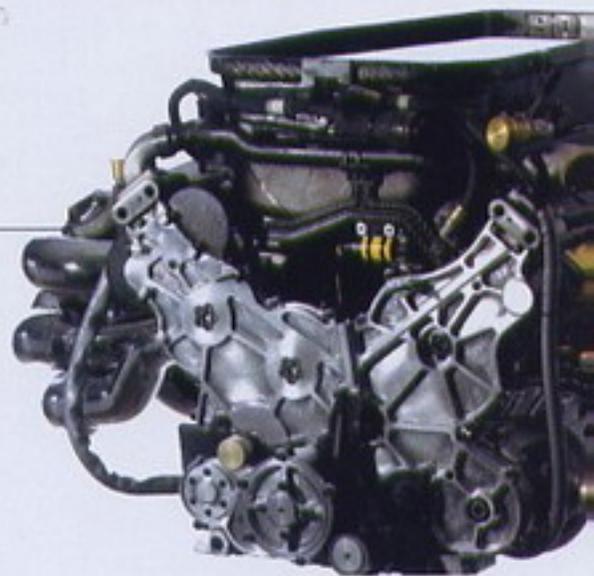
44 **LA F1 SÍ TIENE ARREGLO**
Seis expertos debaten cómo mejorar la F1

EL DIARIO DEL BAR 007
BAR-Honda sabe cómo remontar

52



66 **EN LA ZONA ROJA**
Así se reconstruye un motor Cosworth V10



15 VUELTAS CON UN TOYOTA F1
Hasta los cambios de marcha duelen

36

10
EL FUTURO DE WILLIAMS
¿Podrían comprarlo los coreanos?



Pinas

PARADE

NEWS

DOSSIER

TÉCNICA

POR STEVE COOPER

CREDIT
SUISSE

CREDIT SUISSE

MALAYSIA

SYNTIUM

PETRONAS



parade

Señales de humo

Massa tiene una finura que confirma y a la vez oculta su fama de agresivo cuando apura la frenada en Dunlop. Mejor tres 'mini planos' que uno descomunal a lo Kimi.

Circuito Nürburgring, Alemania

Hora/fecha 15.14, domingo 29 de mayo

Fotógrafo Lorenzo Bellanca

Equipo Canon EOS 1V, objetivo 300 mm, película Fuji Velvia, 1/160 a F10

F1 NEWS

PARADE

NEWS

DOSSIER

TÉCNICA





parade

¿Qué importa un nombre, amigo?

Estación, Loews, Grand, Fairmont: es tan ridículo negociar con un F1 esta curva lentísima como las discusiones acerca de su nombre. Webber la clavó y el premio fue el podio, por fin.

Circuito Montecarlo, Mónaco

Hora/fecha 12.34, jueves 19 de mayo

Fotógrafo Michael Cooper/LAT

Equipo Canon EOS 1V, objetivo 16-35 mm, película Fuji Velvia, 1/15 a F22



Un accidente para la historia

En plena campaña por la seguridad en los tests, Alex Wurz sufrió el accidente a más velocidad de la historia, cuando pinchó en el Paul Ricard a 336 km/h.



LA VENTA DEL SIGLO

TODO EN EL AIRE EN WILLIAMS

Se admiten ofertas. Y el ex jefe de BAR podría encabezar la puja de un consorcio coreano

Como todos los demás equipos de F1 —a excepción de Toyota Racing y Red Bull Racing—, Williams está en venta. La verdad es que no oficialmente, no en el sentido de que haya un cartel de 'En venta' en la puerta; pero, sí, para el comprador adecuado al precio justo, Patrick Head e incluso Frank Williams se desprenderían de sus acciones (30 y 70%, respectivamente). Y ese comprador podría ser Hyundai, con el apoyo de Samsung.

¿Y quién dirigiría este consorcio coreano? ¡Anda, David Richards, el ex de BAR, claro!

A diferencia de muchos equipos, Williams posee tres de los activos que hacen atractiva la compra de un equipo de F1: (1) una fábrica de vanguardia con dos túneles de viento modernos junto a la misma; (2) una plantilla numerosa, experimentada y

capaz, y (3) sin deudas.

En BMW, también tienen un socio motorista de primera. Sin embargo, ya en el GP de España, el muy ambicioso director de competición de BMW, Mario

Theissen, especulaba abiertamente con la prensa acerca del suministro de motores a Sauber. Y las recientes y nada prudentes revelaciones tanto de Williams como de Head acerca

de su insatisfacción con la marca de Múnich, hacen pensar que las relaciones entre constructor y motorista distan mucho de ser cordiales.

Pero, pese a que rechazar a

LAS MULTINACIONALES COREANAS ENTRARÁN EN F1

El interés por la F1 en Extremo Oriente llega a Corea

Hyundai ha firmado un acuerdo con el organismo rector del fútbol mundial, la FIFA, para patrocinar la Copa del Mundo hasta 2014 inclusive. Asimismo, Samsung patrocina los Juegos Olímpicos. En resumen, los dos gigantes coreanos apoyan activamente los dos eventos deportivos de mayor prestigio.

Bernie Ecclestone ha declarado a F1 Racing que un GP de Corea es "probable para

2009". Para entonces, F1 Racing espera que Hyundai y Samsung sean miembros del gran circo.

Sinergias de este tipo no son extrañas en F1. Los gigantes japoneses Toyota y Panasonic entraron juntos en F1 en 2002, mientras que los logos que adornan los McLaren-Mercedes son principalmente de marcas alemanas: West, Siemens, Hugo Boss, Warsteiner, Schuco, SAP, etc.



Intereses nacionales, como los de empresas niponas de coches y electrónica, se unen en la F1.



Mosley pasa la pelota a los equipos

Tras el accidente de Kimi en el 'Ring, Max Mosley dijo a los equipos que hagan abandonar a un coche si les preocupa su seguridad.



Schumacher: "Esto me va a afectar"

Balbir Singh, el fisioterapeuta que lleva 10 años con Schumi, se retirará a final de año. "Balbir es de las pocas personas en quien confío", dijo Michael.

¿Quieres comprar un equipo?

En F1 todo está en venta, por el precio justo, *naturaca...*

FERRARI

La joya de la corona, pero Fiat debe 4.000 millones de dólares. Inconcebible, pero el equipo se podría vender

Posible comprador: Dietrich Mateschitz, Ecclestone

McLAREN-MERCEDES

¿Venderían Dennis y el patrón de TAG Mansour Ojeh su respectivo 30% a Mercedes? Se quieren retirar pronto

Posible comprador: DaimlerChrysler

WILLIAMS

A Patrick Head le encantaría convertir su 30% en efectivo, pero no venderá a menos que lo diga Frank

Posible comprador: ¿quién sabe?

RENAULT

El nuevo jefe Carlos Ghosn no es un forofó. Si Renault gana el título, puede que hagan un año más y lo dejen

Posible comprador: demasiado pronto para decirlo...

BAR-HONDA

Honda le compró el 45% a British American Tobacco, que con mucho gusto se libraría del resto

Posible comprador: Honda

SAUBER

El mejor túnel de viento y sin deudas. Muy vendible, aunque su tranquila sede en Suiza es un rollo

Posible comprador: BMW

JORDAN

Dicen que Shnaider está harto de la F1 y podría vender al banquero ruso Roustam Tariko, amigo de Eddie Irvine

Posible comprador: los rusos

MINARDI

A Stoddart se le han venido abajo más de 30 auditorías los últimos dos años. Algún día llegarán las vacas gordas...

Posible comprador: cualquiera con una oferta seria

RED BULL No está en venta **TOYOTA** No está en venta

Midland, que en la actualidad monta sus motores cliente. Pero existe otra posibilidad.

Hyundai participó en el Mundial de Rallies de 2000 a 2003. Durante esa época, a pesar de que su empresa Prodrive disfrutaba de una asociación exclusiva con Subaru, el titular de los derechos comerciales del WRC, David Richards, forjó contactos en las más altas esferas de Hyundai. Y Hyundai es uno de los pocos fabricantes de coches no involucrado en F1 que posee la ambición y los medios para comprar, financiar y dirigir un equipo de F1 (GM y Volkswagen son los otros).

Richards ha cuidado sus contactos en Hyundai, y F1 Racing cree que Samsung —otra multinacional coreana, como Hyundai— también estudia atentamente su participación.

Los responsables de patrocinios y compras de Williams, Jim Wright y Christian Vine, ya tienen buenas relaciones con los hombres de marketing de Samsung, tras mantener conversaciones con ellos antes de renovar el contrato de patrocinio principal de 45 millones de dólares con HP el año pasado.

¿Motores? Hyundai podría hacer su propio V8, dentro de la empresa. O podría bautizar el muy prometedor V8 desarrollado por Cosworth, igual que ha hecho durante años Mercedes con los propulsores diseñados y producidos por Ilmor en Brixworth, Inglaterra.

Pero ¿qué tiene que decir Richards al respecto?

En declaraciones exclusivas a F1 Racing, DR dijo: "No he hablado con Frank o Patrick, pero sigo la situación de cerca. Me he reunido con Bernie [Ecclestone] y Max [Mosley],

aunque en lo que a mí y Williams se refiere, seguramente la gente hace deducciones aventuradas". ¿Y Hyundai? "Tal vez, no tengo ni idea". ¿Era eso un "no"? ¿O un hábil desmentido sin desmentir? Continuará...

Williams por Sauber —un equipo que nunca ha estado en disposición de ganar una carrera, mientras Williams suma más de 100— sería arriesgado, en la junta de Múnich hay quien quiere hacer precisamente eso. Tenemos entendido que las discusiones seguían en marcha cuando F1 Racing entraba en imprenta.

Pero si BMW se une a la suerte de Sauber, ¿meterá eso en grandes problemas a Williams? A lo mejor no. Últimamente, BMW se ha visto superada por rivales sumamente creíbles. Hoy día, nadie en Williams o BMW va a hablar oficialmente de potencias —siempre una mala señal— pero se puede hacer que algunos en el equipo susurren que hasta el Cosworth es ahora más potente que el BMW... Y hace poco Head reconoció que el planteamiento

"poco profesional" de BMW ya le había convencido para hablar de motores con otros proveedores.

Entonces, si no es BMW, ¿con qué fabricante de motores se asociaría Williams para 2006 y más allá? Como era de esperar, Frank y Patrick cortejan a Honda (con quien Williams ya ganó títulos antes, y que ha insinuado que podría estar dispuesta a suministrar a un segundo equipo), y Toyota, a quien no impresionan la forma y perfil de Jordan/



"Lo sigo todo de cerca" DAVID RICHARDS

ENCUESTA FIA

La afición a la F1 votó

La acogida a la encuesta FIA/AMD/F1 Racing sobre la F1 (abajo) ha sido asombrosa, con más de 90.000 respuestas online.

Vuestro voto importa, y las tendencias y conclusiones que emerjan de la encuesta serán analizadas en exclusiva en el próximo número de F1 Racing.



CAUGHT ON YOUR CAMERA

¿Te topaste con un famoso de F1? ¡Queremos verlo!

RUEDAS DE ACERO



Eddie Irvine

Fiesta post-GP de Mónaco

Foto: James Marples

Un Irvine desmelenado se las da de DJ, haciendo girar los platos en el exclusivo Amber Lounge monegasco.

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

SIEMENS



Red Bull adopta el Cavallino
Como F1 Racing anticipó el mes pasado, RBR ha confirmado que sus motores Ferrari no serán rebautizados, y los coches serán Red Bull Ferrari.

ÚLTIMA HORA ÚLTIMA HORA

ASÍ PODRÍA SER

Por fin, después de meses de meditaciones secretas, el presidente de la FIA Max Mosley ha

F1 Racing tuvo acceso al plan secreto de la FIA, que esboza sus propuestas inflexibles, polémicas y asombrosas para el futuro.

El proyecto mantendrá el estatus de élite de la F1, aunque haciéndola más accesible y asequible para nuevos equipos, y más emocionante para la afición.

En el documento, Mosley afirma que las normas se centrarán en cinco ámbitos: "Seguridad; imparcialidad; mantener los seis fabricantes actuales; conservar los equipos independientes, y asegurar que el público siga disfrutando de la F1".

Muchas normas se refieren a los coches (dcha.), pero otras abordan cuestiones diversas...

Muletos

Los muletos serán prohibidos. Pero los equipos podrán traer un chasis de reserva a las carreras; una

medida dura y lógica de reducción de costes.

Qué supondrá para ti...

Los pilotos podrían ser más prudentes, sabiendo que si se estrellan el sábado, no hay muleto.

Coches cliente

Equipos y fabricantes podrán comprar y vender coches (y componentes), una práctica prohibida en los años 80.

Qué supondrá para ti...

Más equipos, más privados; ¿más personajes en F1?

Tests

Según la idea de Ferrari, las nuevas normas proponen un límite de 30.000 km de tests por equipo y año.

Qué supondrá para ti...

No mucho, aunque es de esperar que reorientar los gastos mejore el espectáculo.

VUELVEN LOS SLICKS

1. Neumáticos

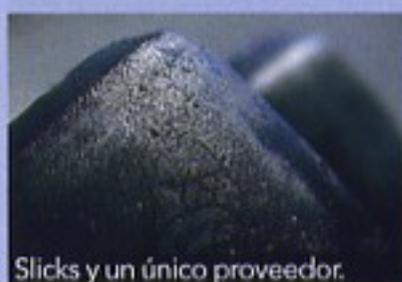
El cambio a un único proveedor pondrá fin a la guerra de neumáticos. Y la vuelta a los slicks y los coches de vías anchas anunciará el retorno de la silueta clásica del coche de gran premio, que se perdió cuando llegaron las ruedas estriadas en 1998. Los calentadores, otro gasto innecesario, serán prohibidos.

La razón fundamental del cambio es mejorar la seguridad y reducir costes. El final de la guerra de neumáticos aseguraría un mayor margen de seguridad, mientras que los tests de neumáticos son un enorme gasto anual para los equipos punteros. Un único proveedor acabaría con los tests excesivos de golpe. Es de cajón. Por último, volver a los slicks complacería hasta a los puristas más acérrimos.

Qué supondrá para ti...

Carreras más reñidas, ojalá. Adiós a esas manidas excusas: "Nuestro neumático nunca va bien en este circuito". Además, los slicks tienen buena pinta.

Este perfil de un monoplaza 2005 podría cambiar radicalmente con estas normas.



Slicks y un único proveedor.

2. Frenos

La FIA suministrará a todos los equipos frenos estándar, que durarán todo un fin de semana. Es una medida de reducción de costes, pero la guerra de neumáticos ya ha demostrado que las piezas desgastadas en carrera son una responsabilidad, así que podría resultar polémica por razones comerciales y de seguridad.

Sería optimista sugerir que un freno estándar aumentaría las distancias de frenado y facilitaría así los adelantamientos, pero es un resultado probable si el Grupo Técnico de Trabajo puede presentar una solución factible.

Qué supondrá para ti...

Tal vez mayores distancias de frenado y más adelantamientos.

VUELVE EL F1 SEXI

3. Carrocería

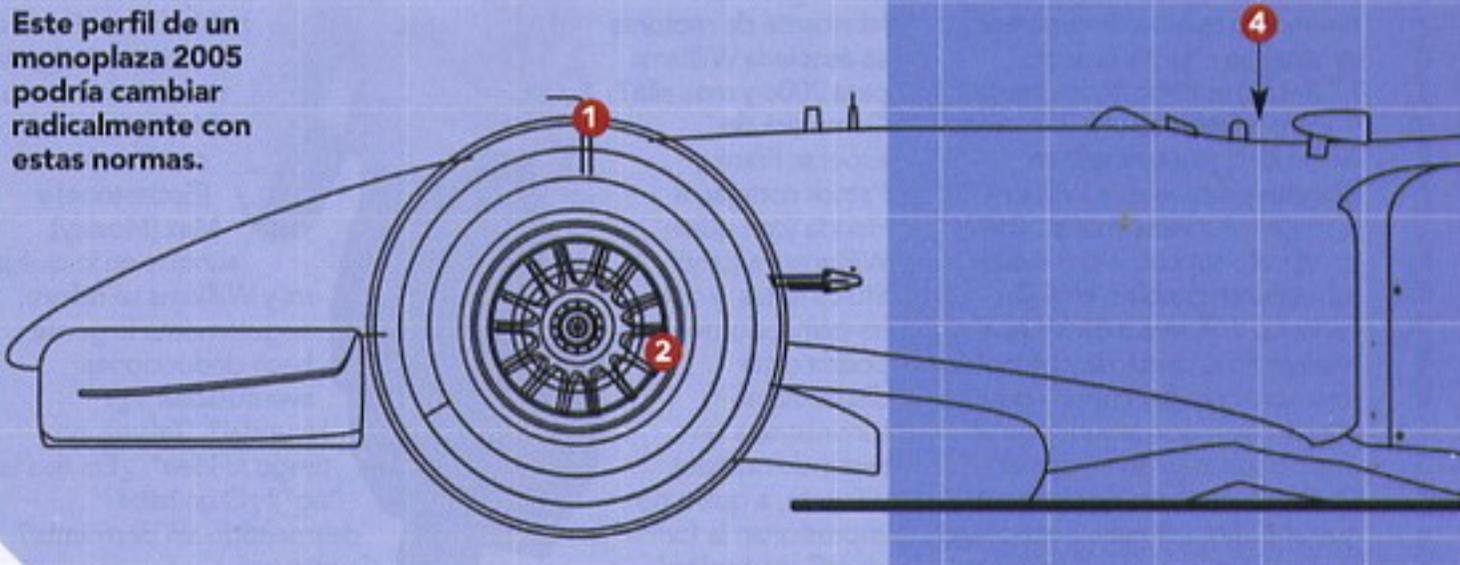
Cuanto mayor es el apoyo aerodinámico, más rendimiento aerodinámico se puede explotar. Para parar esto, la FIA propone reducir el apoyo a apenas un 10% de los niveles actuales y eliminar todos esos horribles apéndices, flaps y deflectores que se amontonan en la carrocería. Son un caro añadido, y su prohibición también reduciría el riesgo de restos en pista tras un accidente. Los niveles de resistencia aerodinámica y espacio publicitario seguirán igual.

Qué supondrá para ti...

El aspecto de los F1 volverá a ser 'como es debido'. El bajo agarre aerodinámico aumentará el 'nerviosismo' de los coches, pero facilitará bastante seguir a otro coche. Esto debería crear más



Los apéndices van a desaparecer.





Bernie repara en los móviles

Ecclestone podría vender los derechos digitales para móviles de los videoclips y el cronometraje. Escapan al Pacto de la Concordia, así que el lío es seguro...



Otro cambio en las calificaciones

Entre Mónaco y Europa, la sesión de calificación del domingo pasó a mejor vida entre el consenso general. La revisión total del formato, para 2006.

HORAÚL TIMAHORAÚL TIMAHORAÚL TIMAHORAÚL TIMAHORAÚL TIMAHORAÚL TIMAHORAÚL TIMAHORA

LA F1 PARA 2008

trazado propuestas para el futuro reglamento de la F1. ¿Estarán de acuerdo los equipos?

"Menos aerodinámica facilitará seguir a otro coche en pista"

acción y mejorar la competición para todos los implicados.

4. Botón de arranque

Los coches dispondrán de un botón de arranque capaz de arrancar el motor sin asistencia externa. Esto (a) simplificará el proceso de arranque, (b) reducirá el número de personas necesario para arrancar un F1 y (c) permitirá al piloto volver a arrancar en pista.

Qué supondrá para ti...

Calar el coche en la parrilla, o salirse y calarlo, ya no arruinará la actuación de un piloto.

MÁS DESTREZA DEL PILOTO

5. Motor

Desaparecerán el control de tracción y otras ayudas al pilotaje. Centralita, sensores y software proporcionados por la FIA controlarán el motor. Éste es un gran punto de fricción, al que fabricantes como Honda se oponen terminantemente; pero tiene sentido.

Este 'espía a bordo' también permitirá a la FIA controlar el límite de 30.000 km de tests.

El reglamento 2006 (V8 de 2,4 litros y V10 limitados) se mantendrá.

Qué supondrá para ti...

Más derrapajes y más errores, así que se pondrá más énfasis en la destreza del piloto.

6. Cambio de marchas

Todos los coches montarán un cambio de marchas proporcionado por la FIA, con relaciones y diferenciales incluidos. Los pilotos seguirán usando levas en el volante para cambiar, pero el mecanismo estará unido



La FIA suministrará los cambios.

mecánicamente al cambio. El embrague será un pedal en los pies. Estas dos son medidas de ahorro de costes.

Qué supondrá para ti...

No mucho. Aunque la FIA cree que el control manual del embrague y el cambio aumentará la posibilidad de error del piloto, otros no están tan seguros. Mike Gascoyne, director técnico de Toyota, dijo a *F1 Racing*: "Es imposible que vayamos a diseñar un cambio con el que el piloto pueda errar una marcha. Sabemos demasiado bien cómo hacerlo".

Así, liarse con la salida y fallar cambios de marcha serán errores poco probables.

● Véase 'La F1 sí tiene arreglo', página 44

Lucha por cambiar

Esta propuesta es producto de las reuniones entre la FIA, los fabricantes y los equipos.

Las negociaciones no han sido fáciles: a veces, hasta nueve equipos se negaron a sentarse a la mesa. El 28 de enero, Mosley presidió una cumbre con Ferrari, donde se idearon muchos de estos puntos. El 15 de abril, se reunieron con Ecclestone; y Red Bull y Jordan les acompañaron como asesores.

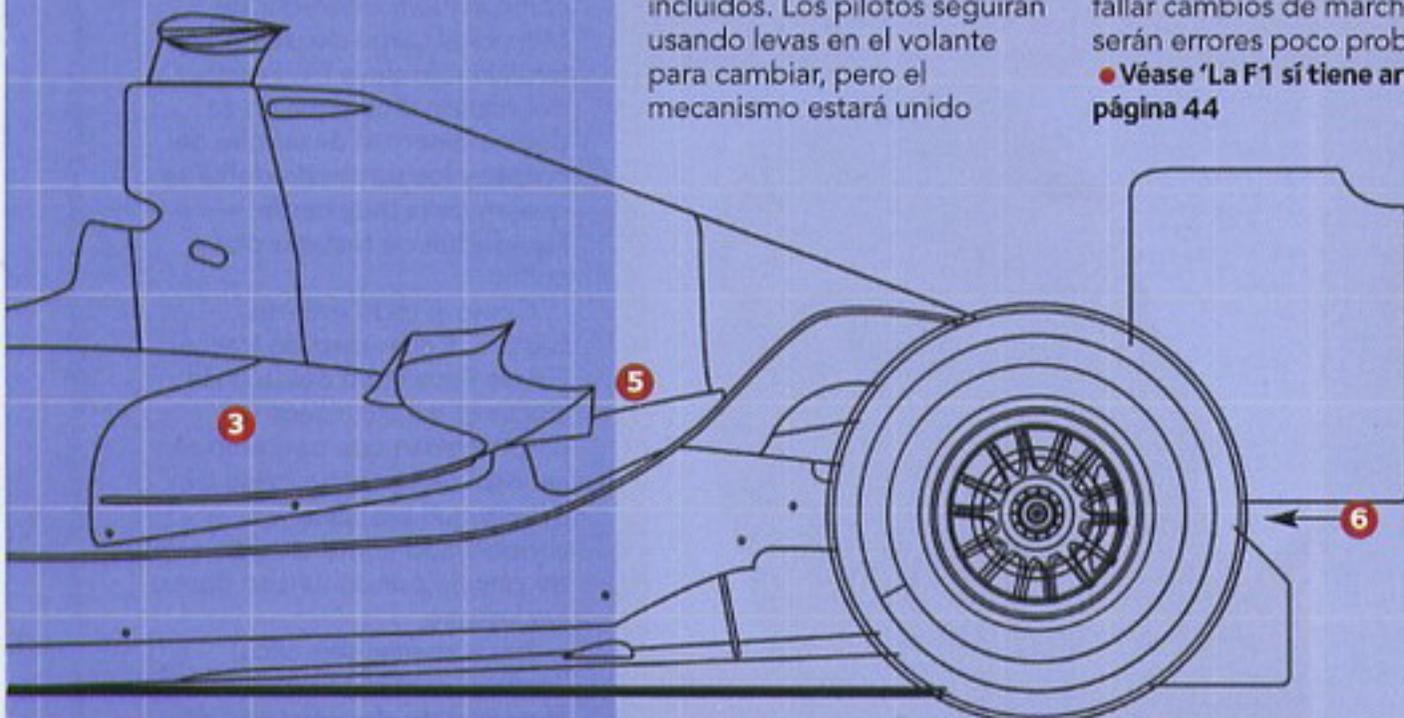
"La F1 se ha divorciado de la realidad", dijo Mosley. "No se ha de convertir en una carrera a ver quién gasta más".

Pero los otros equipos, indignados por la reticencia de Mosley a reconocer sus propias medidas de reducción de costes, boicotearon las reuniones. La mayoría prefería formular sus propias reglas, bajo el disfraz del Grand Prix World Championship paralelo.

No esperaban que Mosley pasara por encima de ellos y fuera directamente a los fabricantes. Después de todo, ¿por qué hablar con el mono cuando puedes conversar con el organillero?

Inevitablemente, su ataque preventivo escandalizará a los equipos, y no van a responder pacíficamente.

Como su autoridad ha sido usurpada por ejecutivos corporativos a los que poco les importa la F1, la paranoia se va a poner por las nubes...



"La F1 se ha divorciado de la realidad" MAX MOSLEY



Montagny: del azul al amarillo
 Franck Montagny, probador Renault, fue piloto de Jordan el viernes del GP de Europa. Un error del equipo les impidió tener tercer piloto en Canadá.

RULETA RUSA

JORDAN YA ES TODO UN CULEBRÓN

Choques de personalidad, pilotos descontentos, rumores de compra, facturas por pagar...

Por el paddock de Mónaco corrían rumores de que el dueño de Jordan Alex Shnaider estaba a punto de venderle el equipo a otro ruso: Roustam Tariko, banquero potentado y amigo de Eddie Irvine.

Si el acuerdo saliera adelante, Irvine sería el jefe de equipo, y su adjunto sería Ian Phillips, el único que sigue en Jordan de la vieja guardia de la época de E.J.

Podría suceder, pero en el paddock de Montreal los rumores eran otros: lejos de adquirir el equipo, la empresa Russian Standard de Tariko sólo iba a ser un sponsor. Quizá una compra total nunca fue algo probable.

Mientras tanto, Jordan era noticia por razones totalmente adversas. Antes del GP de Canadá, el director deportivo Trevor Carlin dejó el equipo, sin otro motivo aparente aparte de las dificultades que le planteaba la considerable distancia entre su casa y el trabajo (la fábrica de Silverstone, vaya). Sí, claro.

F1 Racing tiene entendido que Carlin riñó con el jefe de equipo Colin Kolles unos días antes de



Reina la hostilidad en Jordan (en sentido horario desde arriba izda.): Carlin, Burgess, Kolles y Karthikeyan.

presentar su dimisión. Y esta riña no tenía nada que ver con que tuviera pensado irse, claro. Su sustituto en Jordan es su viejo compinche en Carlin

Motorsport Adrian Burgess.

Carlin no es el único con problemas con Kolles. El piloto Narain Karthikeyan dijo: "Colin ya no habla mucho conmigo, lo

cual es bueno". Otros miembros del equipo no quisieron hablar públicamente, pues sus comentarios irrespetuosos sobre el antiguo dentista rumano serían impublicables.

En pista, el equipo va de mal en peor. De hecho, parece como si fuera a heredar de Minardi el cargo de perenne farolillo rojo de la F1. Fuentes del equipo dicen que no se dedica dinero al desarrollo del coche; y los suministradores se quejan de la muy tardía liquidación de facturas por cobrar.

Como si todo esto no bastara, Kolles decidió traer al GP de España un pelotón de chicas que los curiosos sospechaban que pudieran ser señoras de la noche, pese a lo pronto que era. Esto fue considerado como un gran error de cálculo por un furioso Bernie Ecclestone.

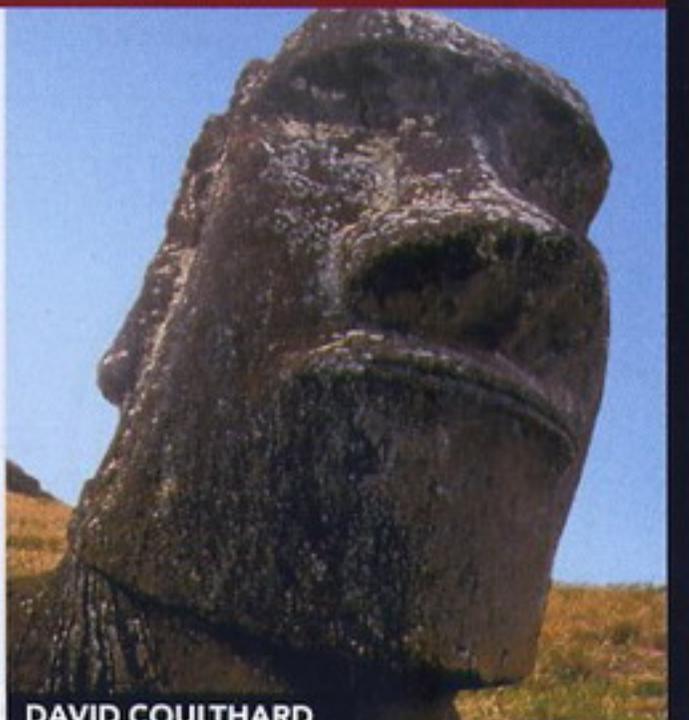
Hace apenas seis años, Jordan fue tercero en el campeonato de constructores. Ahora, muchos se preguntan si acabarán siquiera el año. Triste.

PARECIDO RAZONABLE

Las facciones marcadas y la expresión pétrea lo dicen todo. Uno es de una dura raza islena para quienes sólo vale ganar. El otro corre para Red Bull.



ESTATUA DE LA ISLA DE PASCUA



DAVID COULTHARD

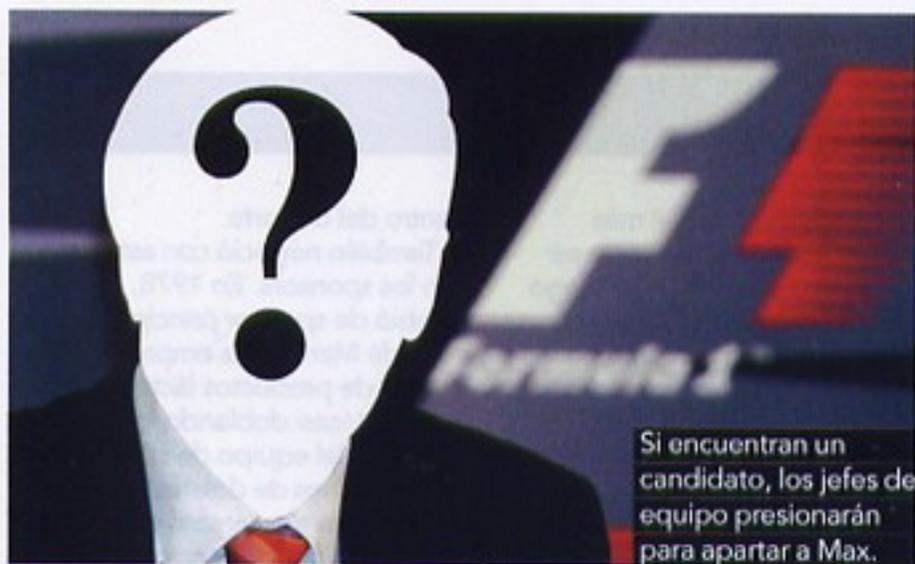


¿Cansados de ganar, tal vez?
En Montreal se decía que con el título por fin en el bolsillo, Michelin se retiraría y volvería a dejar a Bridgestone como único proveedor.



Pedro corrió en Norteamérica
De la Rosa y Alex Wurz alternarán el volante del tercer McLaren en lo que resta de temporada. El español corrió en Canadá y EE UU, pruebas seguidas.

JUGADORES PRESIDENCIALES



Si encuentran un candidato, los jefes de equipo presionarán para apartar a Max.

Los equipos van en serio en lo de echar a Max

Altos directivos de la mayoría de equipos han pasado gran parte de 2005 exigiendo la dimisión del presidente de la FIA Max Mosley. Últimamente, algunos jefes de equipo rebeldes han hablado de unirse para apoyar a un contrincante para Mosley en las elecciones a la FIA en octubre.

Hace un tiempo, el patrón de Minardi Paul Stoddart dijo a F1 Racing que "podría estar interesado en el puesto". Pero nunca obtendría suficiente apoyo, así que nadie se lo tomó en serio. Asimismo, el ex jefe de Jaguar Racing Tony Purnell, que según Stoddart "no es una mala idea", no tendría posibilidad

alguna contra el autocrático y bien relacionado Mosley.

Jackie Stewart, presidente del British Racing Drivers' Club, se ha negado a excluirse, pero F1 Racing duda que vaya a ponerse a disposición. Lo que nos deja a... David Richards.

El año pasado Richards dijo a F1 Racing que no estaba interesado en presentarse para un puesto gubernamental en F1, y no hay razón para pensar

'David Richards representa la única posibilidad de derrocar a Max Mosley'

que haya cambiado de opinión. Pero sus grandes conocimientos de muchos certámenes internacionales, agudeza comercial, encanto y telegénica oratoria parecen convertirle en un candidato ideal. Sin duda, los hay que creen que DR representa la única posibilidad realista de derrocar a Mosley. Pero a lo mejor David compra Williams en su lugar (véase noticia la principio de esta sección). O quizá siga esperando entre bastidores y vuelva a la F1 cuando los beneficios sean más pingües de lo que son en estos momentos. Continuará.

A Stoddart le gustaría el puesto de Mosley, pero le faltan apoyos.



ASÍ ÉRAMOS

En esta nueva sección, cinco leyendas nos cuentan cómo eran las cosas en su época

- P.1** Nombre el circuito más peligroso en el que corrió
P.2 ¿Alguna vez hizo el amor el día de una gran carrera?

Stirling Moss
Años 50

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



R.1 Spa-Francorchamps: velocidad media elevada; incluso con la horquilla, hacíamos 190 km/h de promedio.

R.2 Al principio de mi carrera no, pero pronto vi que era una tontería. Si se presentaba la ocasión, ¡la aprovechaba!

Jack Brabham
Años 60

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



R.1 Solitude, en Stuttgart: media 11 km y estaba construido como una miniversión del Nürburgring-Nordschleife. Muy, muy duro.

R.2 De vez en cuando la noche antes, pero nunca el día de la carrera.

Niki Lauda
Años 70

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



R.1 El viejo Nürburgring. En 1975 bajé de los siete minutos para marcar la pole en 6m 58s y me cagaba de miedo.

R.2 Dicen que lo hice la noche antes del GP de Portugal 84, cuando gané mi tercer título. ¡Pero no lo recuerdo!

Keke Rosberg
Años 80

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



R.1 Mónaco con más de 1.000 CV era muy emocionante, porque la pista estaba muy bacheada. Si algo fuera mal al alcanzar 300 km/h en la subida hacia el Casino, ¡aterrizarías en Italia!

R.2 No, mi esposa rara vez venía a los GP.

Damon Hill
Años 90

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

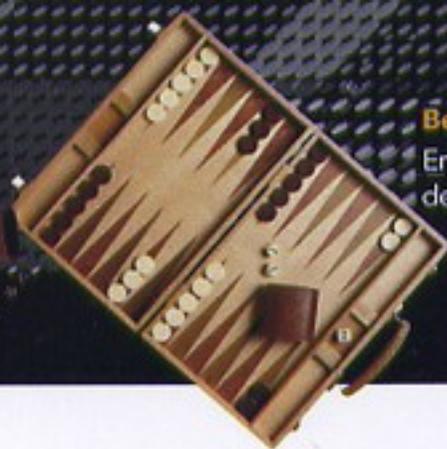


R.1 Spa. Cuando empezaba a llover, no tenías ni idea de adónde ibas, pero sí que sabías que rodabas a velocidades altísimas.

R.2 Tenía una norma: nada de sexo durante una carrera.

Bernie se juega el patrocinio

En 1974, Bernie apostó el patrocinio de Texaco en base a una partida de backgammon con John Goosens, RR PP de Texaco. Ganó Bernie.



F1 DOSSIER



BERNARD CHARLES ECCLESTONE

ASÍ SE LEVANTÓ EL IMPERIO DE LA F1

Ningún piloto posee dotes tan afinadas como las del jefe supremo comercial de la F1. He aquí cómo llegó a la cima y cómo seguirá allí

El mantra comercial más repetido de Ecclestone es: "Primero tienes éxito, luego te haces rico y luego honrado". Su segundo lema es: "Delegar es el arte de aceptar lo segundo mejor". Mézclense esas dos filosofías, sazonadas con la inteligencia despabilada de un antiguo vendedor de coches, y se tendrá la base sobre la que el hombre más rico —seguramente— del Reino Unido ha levantado una fortuna personal superior a los 3.000 millones de dólares.

Así pues, ¿cómo pasó este tipo bajito y pulcro de vender Jaguars E-type a controlar el negocio de la F1? Sencillo, siendo más listo que los otros jefes de equipo que le confiaron la tarea de hacerlo.

EL GRANUJA LONDINENSE

Bernie siempre estuvo metido en las carreras. Gestionó la breve pero trágica carrera en F1 de Stuart Lewis-Evans, después de llegar a conocerle cuando compitieron juntos en la F3 de 500cc. Desencantado con el deporte, desapareció hasta finales de los años 60, cuando reapareció, mucho más rico, como mánager de Jochen Rindt, otra relación efímera y trágica.

Endurecido por las pérdidas, Bernie se convirtió en un jugador muy experto en los años 60 y primeros 70. Su habilidad mental daría buenos frutos repetidas veces en las mesas de los garitos de juego más lujosos de Londres.

EL JEFE DE EQUIPO DE F1

Ecclestone se convirtió en actor en F1 cuando compró el equipo Brabham en 1971 y aprovechó la influencia que le reportó en la Asociación de Constructores de F1, el muy unido organismo que empezaba a ejercer mayor poder

dentro del deporte.

También negoció con astucia con los sponsors. En 1978, cambió de sponsor principal y pasó de Martini a la empresa italiana de productos lácteos Parmalat, casi doblando los ingresos del equipo de cuatro a 7,5 millones de dólares. Siete años más tarde, cambió de Michelin a Pirelli por razones igualmente provechosas.

En el debe, también regateaba a sus pilotos al negociar sus salarios. "Es un gran tipo si te respeta", dijo Niki Lauda. "Estuvo bien correr para Bernie en Brabham, pero era sencillamente imposible negociar con él".

EL CAPATAZ DE LA F1

Antes del final de los años 80, Ecclestone se había despojado de su papel como patrón para convertirse en titular de los derechos comerciales de la F1, una posición que le permitió reforzar su poder sobre el deporte. Si Bernie era rico antes, en los 90 ya fue la bomba, mientras la popularidad de la F1 se disparaba en todo el globo.

Y mejoró. En 1991, su viejo compinche Max Mosley llegó a ser presidente de la FIA, y así empezó la asociación que gobierna la F1 hasta el

día de hoy. A pesar de sus riñas públicas, muchos creen que trabajan conchabados. Desde luego lo pareció cuando las empresas de Ecclestone pagaron 313 millones de dólares, una miseria relativa, por los derechos comerciales de la F1 de los próximos 100 años.

GANANDO SU BUEN DINERO

Ya archimillonario, en octubre de 1999, Ecclestone vendió el 12,5% de su imperio corporativo SLEC (acrónimo de su esposa croata, la ex modelo Slavica Ecclestone) a

SU HABILIDAD MENTAL DARÍA BUENOS FRUTOS EN LAS MESAS DE LOS GARITOS DE JUEGO MÁS LUJOSOS DE LONDRES
Sus colegas recuerdan que jugaba en más de una ruleta a la vez



Bernie se apunta al dinero fácil

Brabham fue el primer chollo de Bernie. En 1971, pagó unos 120.000 dólares por el equipo, y luego se lo vendió a Alfa por cinco millones.



"Yo suministraré las máquinas..."

Tras prometer suministrar los aparejos de repostaje, Bernie pasó factura a los equipos: "Dije que los suministraría, no que los pagaría", dijo Ecclestone.

El día que Bernie se equivocó



A veces, hasta el empresario más astuto puede ser un perdedor. En la cúspide de la revolución de la TV digital, Ecclestone invirtió mucho en la nueva tecnología y se preparó para llevarse los beneficios. Gastó 64 millones de dólares en un enorme estudio portátil de televisión transportado alrededor del planeta por una flota de camiones (arriba) y ofreció una cobertura de vanguardia a cuatro gatos.

El proyecto se derrumbó a causa de la indiferencia pública: Bernie emparejó mal su producto y su audiencia. Pero, como suele ocurrir, las pérdidas no perjudicaron a su propio bolsillo. Desde el principio, había vendido los derechos digitales mundiales para la próxima década a la cadena francesa Canal+.

Pero cuando la cadena tuvo problemas económicos, pidió poder recortar los pagos cediendo los derechos para Latinoamérica. Bernie asintió y los vendió a la cadena suramericana vía satélite PSN, por un pingüe beneficio, claro.

Morgan Grenfell Private Equity por 374 millones de dólares. Esta división de capital-riesgo del Deutsche Bank trató de distribuir otro 37,5% de SLEC entre otros inversores, pero al final Bernie vendió esa parte a Hellman & Friedman, una empresa de inversión de San Francisco, por unos 696 millones de dólares.

La mayor parte del dinero pensaba usarse en beneficio del Bambino Trust, creado para Slavica y sus hijas Tamara y

Petra, además de pagar los intereses de un bono de 1.400 millones de dólares a 10 años, emitido en mayo de ese año para financiar la esperada expansión de la cobertura digital de la F1.

LA COSA SE COMPLICA...

A poco menos de un mes, la empresa alemana EM.TV adquirió las acciones de Morgan Grenfell y de Hellman & Friedman por 1.500 millones de dólares. En 2001, EM.TV fue adquirida por Kirch, un grupo alemán de TV rival, que quebró tras comprarle un enorme 25% de la F1 a Bernie por 1.000 millones de dólares.

Eso dejó a tres bancos (JP Morgan, Lehman Brothers y Bayerische Landesbank, a través de una empresa llamada Speed Investments) responsables del 75% de SLEC antes propiedad de

PODRÍAN ECHAR A BERNIE POR CAPRICHOS, PERO SABE QUE LOS BANCOS SON DEMASIADO PRUDENTES PARA PRESCINDIR DEL ÚNICO QUE CONOCE LA F1 AL DEDILLO
A los bancos les falta valor

Bernie, piloto de 500cc, 1951; y 1978 con Gordon Murray, su diseñador en Brabham (centro), y con Mosley (inferior) en Monza.



autoridad a finales del pasado año, al no defender una demanda contra él de los tres bancos sobre la cuestión del control operativo. Dicen que Bernie no quería que se airearan los complejos detalles de su sociedad familiar.

¿Y AHORA QUÉ?

En estos momentos, Bernie lucha contra los fabricantes, seguro de que ha fichado a Ferrari para el Campeonato del Mundo FIA oficial hasta al menos 2012. Se enfadó con los fabricantes el año pasado en Imola, después de no cumplir un acuerdo para que el deporte fuera más a una. Los fabricantes se largaron cuando quedó claro que Bernie estaba poco interesado en la unidad, pese a firmar un principio de acuerdo en ese sentido unos meses antes.

Es esta clase de tira y afloja intestino lo que le hace gracia a Bernie. A pesar de ver mermado su poder y verse obligado de hecho a trabajar para los tres bancos como un empleado, Bernie sigue siendo intocable. Podrían echarlo por caprichos, pero sabe que los bancos son demasiado prudentes para prescindir del único hombre que conoce los intrincados pasillos oscuros y callejones sin salida de la F1.

EM.TV. Speed hurga con ansia entre los restos en un intento de recuperar sus enormes pérdidas.

BERNIE DEJA DE APRETAR

La participación mayoritaria de Speed en SLEC le otorgaba el control operativo del sinnúmero de empresas creadas por Bernie, que dirigen todos los aspectos del negocio de la F1. El propio Ecclestone se vio obligado a ceder esa

DE COMPRAS

Aerodinámica del automóvil de competición



AERODINÁMICA SIN SECRETOS

Hace poco, el Grupo Planeta adquirió la editorial Ceac y ha empezado a reeditar los títulos del fondo de motor de esta última.

Ocasión propicia para volver a presentar este título indispensable para lidiar con los entresijos del aire, en la competición en general y en la F1 en particular.

En el prólogo, Enrique Scalabrini, codirector del equipo BCN de GP2, afirma que la falta de información sobre este tema se debe al afán de los ingenieros por preservar sus secretos. Pues he aquí una gran ayuda para aprender a descifrarlos. Su precio es de 22,95 euros y está a la venta en La Librería del Motor, tel. 93 454 67 63; info@lallibreriadelmotor.com



GORRA ALONSO 05

Éste es el nuevo diseño de 2005 de la gorra del líder del Mundial de F1. ¿Qué tal te sienta?

Cuesta 29 euros y se puede solicitar en La Librería del Motor, tel. 93 454 67 63; info@lallibreriadelmotor.com

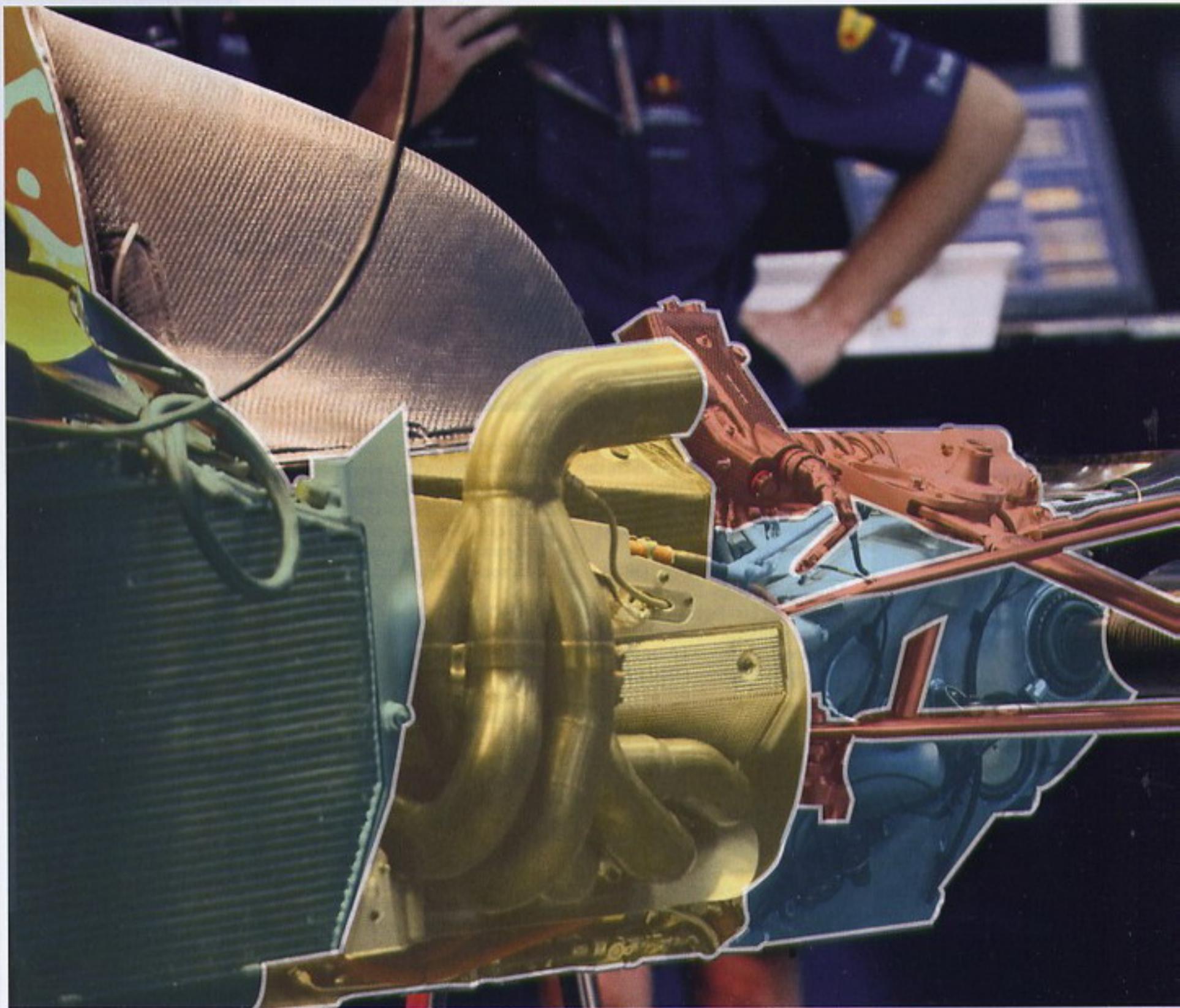


Los coches amarillos, más atrás

El EJ15 está anticuado y en Francia ha de llegar una evolución. El Midland F1 ya no lo construirá Dallara, sino que se diseñará en la fábrica de Jordan.

LA CIENCIA DE LA F1

POR STEVE MATCHETT



F1 2005: PORTANTE ES MEJOR

Materiales y construcción son avanzados, pero en el fondo los F1 son almas sencillas

Aunque un F1 es una pieza de ingeniería extraordinariamente sofisticada, en el fondo el producto final es una máquina sencilla. Lógica, eficacia y simplicidad siempre sustentan hasta los más complejos diseños y procesos de construcción en F1. Por ejemplo, el número de

componentes necesarios para asegurar que la máquina haga su trabajo se ha reducido al mínimo, una práctica que mantiene el coche lo más ligero y fiable posible.

Hacer que los componentes hagan más de un trabajo realza este proceso de adelgazamiento.

Es el caso del bloque motor, la carcasa de la transmisión y el chasis monocasco (la célula diseñada en un principio por el patrón de Lotus Colin Chapman en los años 60 para sustituir al chasis tubular).

En la mayoría de coches de calle, el motor y el cambio están

montados en la carrocería del coche usando subchasis aislados por cojinetes de goma. El motor y la transmisión no desempeñan un papel estructural; están diseñados para ejercer de tren de potencia del vehículo, nada más.

Sin embargo, en un F1, chasis, motor y transmisión están



La suspensión de Kimi dijo basta

Las suspensiones composite pueden aguantar mucho, pero en Europa los tirantes de Kimi tuvieron que soportar cargas de más de 1.400 kg en curva.



Ferrari calienta ruedas

Ferrari hace lo que puede por mitigar su flojo rendimiento a una vuelta, de ahí sus nuevos calentadores de fibra de carbono, en lugar de las mantas.

monocasco

Esta 'bañera' de fibra de carbono alberga el cockpit, el depósito de combustible y el armazón de protección en caso de accidente. Sustituta de los frágiles diseños de nido de abeja de aluminio, esta 'caja' composite ultrasólida es la estructura de la que cuelga todo en un F1, incluidos suspensión y carrocería y alerones delanteros. El motor encaja en ranuras a medida atrás.

motor

El motor se sujeta al monocasco con seis espárragos de 100 mm: dos por cada culata y dos en la parte inferior del bloque. Durante la construcción del monocasco, se adhieren unos anclajes en su interior y los seis espárragos del motor se atornillan a estos anclajes. El motor se instala empujándolo sobre los espárragos, y se fija con cierres autobloqueo.

suspensión

La suspensión trasera está atornillada sobre la carcasa de la transmisión, lo que asegura que el motor pueda separarse del resto del coche con facilidad. Pero, para reducir más todo movimiento entre cambio y motor, el brazo delantero del triángulo inferior del Ferrari está anclado al motor, lo que da una conexión extra entre el bloque de cilindros y la carcasa de la transmisión.

transmisión

La carcasa de la transmisión suele sujetarse a la parte trasera del motor con seis espárragos atornillados al bloque motor. El reglamento técnico estipula que el bloque y las culatas sean de aluminio, pero se pueden usar otros materiales para la carcasa de la transmisión: Renault usa fundición de titanio; BAR y McLaren composites, y Ferrari un híbrido de ambos materiales.

atornillados en una única unidad que comprende todo el coche. La suspensión delantera está sujeta al monocasco, la trasera a la carcasa del cambio, y el motor, al monocasco y además a la transmisión.

En resumen, motor y cambio se han convertido en elementos totalmente 'portantes': no sólo tienen una función impulsora, sino que también forman parte del propio chasis. De la unidad de estos elementos portantes depende la resistencia integral y

calidad intrínseca del coche.

Curiosamente, su instalación no es señal de alta tecnología (véase ilustración, arriba), pero como la rigidez del chasis es crucial para un buen comportamiento, es vital que su unión sea lo más rígida posible. (La flexión del chasis compromete la geometría de suspensión y eso, a su vez, el comportamiento).

Reducir la vibración del motor —una pesadilla que obligó a Renault a utilizar barras de refuerzo en su V10 ancho en

Historia del chasis

La idea de reforzar un F1 para mejorar el comportamiento no es nueva. Colin Chapman, innovador legendario, introdujo el monocasco en F1, sustituyendo el chasis tubular por una 'bañera' de aluminio en el Lotus 25 de 1962. Eso hizo los coches más rígidos y más seguros.



Chapman también fue el primero en utilizar el motor como elemento portante. Hasta entonces, el coche soportaba el motor. Chapman atornilló el primer Cosworth DFV V8 directamente a la cara posterior del Lotus 49 de 1967 (arriba).

La tecnología dio otro salto adelante en 1981, cuando John Barnard diseñó el



McLaren MP4/1, el primer monocasco todo fibra de carbono en F1 (arriba). Era un 25% más ligero y un 50% más fuerte que los chasis de paneles de aluminio.

2003— es decisivo para equilibrar toda la instalación. En 2006 esto tal vez un problema mayor, por el elevado régimen de giro de los V8 de 2,4 litros, que se espera sea más alto que el de los V10.

Pero la revolucionaria idea de Chapman lleva perfeccionándose 40 años; por tanto, en la actualidad la integridad estructural es buenísima: sólo en los accidentes más graves motor y cambio se separan del chasis.

Parece que en F1 no se dejan a un lado las buenas ideas...

CIFRAS F1

Datos estadísticos de postín

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

1	Renault	5,3
2	Williams-BMW	5,6
3	McLaren-Mercedes	6,6
3	Toyota	6,6
5	Red Bull-Cosworth	10,2
6	Ferrari	11,1
7	BAR-Honda	11,3
8	Sauber-Petronas	12,1
9	Jordan-Toyota	16,1
10	Minardi-Cosworth	17,6

Km acumulados en carrera por piloto (hasta Europa)

1	Fernando Alonso	2.096
2	Jarno Trulli	2.092
3	Felipe Massa	2.057
4	Tiago Monteiro	2.019
5	Ralf Schumacher	1.956
6	David Coulthard	1.897
7	Nick Heidfeld	1.838
8	Jacques Villeneuve	1.830
9	Rubens Barrichello	1.830
10	Kimi Räikkönen	1.829

Neumáticos: km recorridos en fin de semana de GP y tests (22.11.04*-03.06.05)

1	Michelin	285.286
2	Bridgestone	83.689

Estadística del mes

La distancia cubierta por los equipos de F1 en fin de semana de GP y tests estos últimos seis meses es casi el 10% de la distancia de carrera recorrida por todos los pilotos desde 1950.

Motores: km recorridos en fin de semana de GP y tests (22.11.04*-03.06.05)

1	Toyota	65.415
2	Ferrari	56.307
3	Honda	52.353
4	BMW	44.618
5	Renault	42.767
6	Mercedes	42.498
7	Cosworth	41.988
8	Petronas	21.549

Tests: más km recorridos (22.11.04*-03.06.05)

Equipo Ferrari	49.531
Piloto Luca Badoer	15.889

con la colaboración de





por Javier del Arco

"Un mal día lo puede tener cualquiera", y el nuevo título (recuperado, eso sí) de esta sección no tiene nada que ver...

Estimado Campeón, Si, me refiero a ti, Fernando, involuntario epicentro de la *alonsomanía* y, si todo sigue su curso, Campeón del Mundo de Conductores de F1 de 2005 y el primero de nacionalidad española.

Bueno, eso era antes de Montreal y hoy –antes de Indianápolis– las cosas están, en apariencia, casi igual que antes del GP de Europa en Nürburgring: sigues líder con 22 puntos de ventaja sobre Räikkönen. Pero no todo es tan igual como parece...

Antes que nada, sin embargo, déjame agradecerle a Flavio Briatore su comentario poscarrera, trivial en apariencia, pero exacto y estoico en su contenido: "Un mal día lo puede tener cualquiera". ¡Que me lo digan a mí, que he tenido que escribir esta página dos veces!

32 puntos de ventaja sobre el segundo antes del paso del Ecuador del campeonato no estaban mal y eran casi una garantía: te bastaba con ir acabando segundo en las restantes pruebas puntuables y, aunque Kimi las ganase todas, tú hubieses sido Campeón por 4 puntos. Una victoria en Montreal, aun con él segundo, hubiese supuesto un escalón más hacia la gloria. El tiempo juega a favor de los que ganan y en contra de los que pierden.

Te comentaba que Montreal suele ser –no sé por qué...– un circuito con resultados sorprendentes. Todavía recuerdo tu puño furioso saliendo del cockpit durante las últimas vueltas del año pasado, porque siendo el piloto más veloz en pista no lograbas pasar de 4º. Y ahí te quedaste.

En la versión anterior de este artículo –la que fue a la papelera–, también entraban en el razonamiento Trulli y Heidfeld, aunque fijate: me sigue preocupando más Schumi con sus 29 puntos actuales (recuerda: antes de Indy) y un techo matemático de 139... porque él sí es capaz de ganar las once que faltan. Y lo de que Schumi "ya es viejo", eso no te lo creas. Hay 'viejos' sorprendentes, como demostraron, tiempo atrás, Nuvolari y Fangio, en otras condiciones y a otras edades.

Toda esta página –que, encima, es de nuevo diseño gráfico– quizá te parezca un poco desconcertante, sobre todo teniendo en cuenta que cuando aparezca ya habrá otro resultado añadido. Pero es que me había salido una página 'redonda' y me negaba a pulsar la tecla 'borrar'.

Y, mientras tanto, iba haciendo cuanto se me ocurría para obtener tu dirección electrónica personal, pues necesitaba comunicarme contigo. Ahora –creo– el problema ya está prácticamente resuelto, pero uno de aquellos días me metí en Internet, le di al Google y en una de las 10 primeras referencias de las 1.300.000 que halló en menos de dos segundos (ése sí que es más rápido que tú, ¿eh? ¡Suerte que no

corre en F1!...), había una web que recogía cuatro reflexiones sobre ti firmadas por Flavio Briatore, Adrián Campos, Joan Villadelprat y un servidor. Esta última, sacada de una de mis anteriores páginas de *F1 Racing*, dice así: "Hay en ti una mezcla de Senna y Prost que resulta explosiva. Contrólala y todo lo demás parecerá tan fácil que resultará increíble".

Bueno, pues ahí lo tienes: tus últimas vueltas en Imola, conteniendo sin el menor complejo ni la más mínima maniobra antideportiva nada menos que a un Schumacher desesperado por ganar, me trajeron a la memoria las vueltas finales de Mónaco 92, con Ayrton Senna defendiendo su liderato entre raffles de los ataques de un Mansell rabioso, que llevaba mejor coche... y que se quedó a 0,215s. (Claro que, en este caso, el que el ex líder Mansell estuviese detrás de Senna obedecía a un error logístico de Mansell, que entró en boxes para una revisión, confiando en que podría o salir antes de que pasase Ayrton o adelantar a éste en las vueltas restantes. Pero el de McLaren pasó, y como era Ayrton Senna da Silva y no el Tomásín de Minardi, pues ahí aguantó y ganó su 5º Mónaco, igualando el récord histórico de Graham Hill).

En cuanto a lo de la rueda de Räikkönen en Nürburgring, no sé si recordarás cómo logró Alain Prost que Ayrton Senna se estampase contra los raíles del Portier en Mónaco 88

"Pronto, además de las manos, vas a tener que sacar un pie del cockpit en las vueltas de honor"

cuando iba en cabeza y faltaban pocas vueltas, dejándole la victoria al francés en bandeja; pero, sí que recordarás, sin duda, el abandono de Mika Häkkinen en España 2001 al reventar su motor en la última vuelta. Concentración, motor, rueda... ¡qué más da! Es la suerte de los campeones... y, por lo visto, tú vas camino de tenerla. Has logrado controlar la mezcla. Ahora, todo será –en apariencia– mucho más fácil... pese a los 'contratiempos'.

Gracias y ¡enhorabuena! Pronto, además de las manos, vas a tener que sacar un pie del cockpit durante las vueltas de honor... 

EL TOP 5 DE JVA*

MEJORES GP DE ALONSO

1. San Marino 2005
2. Canadá 2004
3. Europa 2005
4. Hungría 2003
5. Algunos con Minardi en 2001

* Yo no creo en estas cosas, pero...



Por su numantina defensa del liderato, Imola 2005 ha sido la mejor carrera de Alonso en F1.



BMW 535-D SERIE 5

POR F A M



UN BITURBO PARA EL SERIE 5

Una berlina diesel biturbo con un espíritu de deportivo y absolutamente fiable

Probar el BMW 535 D para mí no es un trabajo, es una oportunidad de disfrutar de un coche excepcional. BMW hace unos excelentes "puestos" de conducción, con un asiento que recoge el cuerpo como un guante, con reglaje de anchura en el respaldo y de longitud en la banqueta, una posición que permite disfrutar al máximo al volante de este sorprendente serie 5 con un motor diesel biturbo de geometría variable de 3.0 litros y 272 CV, ¡por cierto!, este motor ha sido declarado vencedor nuevamente, en una de las ocho categorías, por un jurado internacional compuesto de 56 reconocidos periodistas y por mí; por la comodidad de conducción de este fantástico BMW 535 D.

La Serie 5 de BMW tiene la particularidad de ofrecer una buena habitabilidad en las plazas traseras, en concreto en altura al techo y un excelente asiento, con una banqueta bastante profunda y a buena altura que recoge muy bien el cuerpo. Y un respaldo que

permite echarse completamente hacia atrás sin riesgo de que la cabeza rebote contra el techo o el lateral. Excelentes plazas traseras laterales. Tanto por ciudad como por autopista como por carretera de montaña, este BMW es un coche homogéneo y agradable por la ventaja este sorprendente motor y de la tecnología de compresión turbo variable de dos fases que es capaz de solucionar el conflicto existente entre un alto nivel del motor a revoluciones muy bajas y máxima potencia a altas revoluciones. La solución se ofrece en el motor diesel de 3.000cc y 200 Kw/272 CV mediante un sistema de activación variable de un compresor turbo pequeño y otro grande. La unidad pequeña genera una alta presión a bajas revoluciones, mientras que la unidad grande se ocupa de aumentar la potencia de modo continuo hasta el máximo. Ello significa que se dispone de suficiente potencia a cualquier régimen del motor para poder disfrutar

de este coche no importa la situación. Y asimismo, si obligas esta excelente berlina a funcionar en sexta a velocidades muy bajas se recupera sin problemas, ofreciéndote una capacidad de cruce fenomenal, la transmisión automática de seis velocidades asegura una suavidad de marcha impresionante y evita desgastes de embrague inútiles.

Así he podido divertirme de la conducción del diesel más potente del mundo en su categoría, tal como lo demuestran los datos concretados: el nuevo BMW 535D acelera de 0 a cien km/h en tan sólo 6,5 segundos. A pesar de sus extraordinarias prestaciones, el consumo promedio de este excepcional automóvil, es de solamente 8,0 litros a los cien kilómetros.

La velocidad punta del 535D es de 250 km/h con corte electrónico en ambas variantes y una de seis marchas de serie, los frenos de alto rendimiento para llantas de 17 pulgadas se ocupan de detener el coche de modo absolutamente fiable.

Head-Up Display



Del amplísimo equipamiento del 535d, la berlina BMW de pruebas disponía del opcional sistema de pantalla virtual Head-Up Display.

Este sistema proporciona un plus de seguridad significativo, pues proyecta sobre el parabrisas información sobre la velocidad, regulador de velocidad, navegador, etcétera, evitando así tener que apartar la vista de la carretera.



Nissan ha equipado el bólido de un sistema de audio Base Sound System de 240W, un excelente sonido, dotado de siete altavoces (con un subwoofer) y un cambio de 6 CD frontales.

test

NISSAN 350Z ROADSTER

UN PLACER PARA LA VISTA

Una versión del Nissan 350 Z a cielo abierto con el V6 de 280 caballos

Ha habido el 240Z y en el 2003 el 350Z coupé... Pero será igualmente en el 350Z Roadster con que se habrá de contar. Nada más que un placer para la vista, el nuevo pequeño bólido biplaza de Nissan procura un verdadero placer en la conducción. Y sin hacer ninguna concesión en el confort de los pasajeros. Un puro deleite. En septiembre del 2003, Nissan lanzaba al mercado el 350Z Coupé. Hoy en día, 10.000 compradores europeos han sido seducidos por el sex-appeal del bólido, lo que ha propulsado al constructor nipón al rango de líder del segmento G2 en el 2004. Aparte de este innegable suceso, Nissan lo intenta de nuevo lanzando la versión Roadster del 350Z. Una versión a cielo abierto que comparte con su hermano, **el famoso motor V6 de 3,5 l, desarrollando 280 caballos**. Y las comparaciones se paran aquí, ya que el 350Z Roadster es de esos vehículos que se bastan con ellos mismos. Una línea, por no decir presencia, de buen rendimiento para hacer padecer de envidia a los viciados en mecánica y equipamientos debido a su rango.

EL DESCAPOTABLE SIN LOS INCONVENIENTES

Algunos escépticos dirán que un descapotable está generalmente mal insonorizado, que hace falta pelearse unos minutos con la capota, antes de disfrutar de la conducción con los cabellos al aire, que hace falta gritar para hacerse oír por su acompañante... en definitiva que comprar un descapotable es una compra de placer, pero no necesariamente funcional. Error, será difícil, inoportuno y falso argumentar que el 350Z es un coche familiar. Su conducción es tanto un placer como una

comodidad. Atesto que su **capota eléctrica se abre en 20 segundos** para ir a alojarse entre el habitáculo y el maletero, bajo una tapa también eléctrica. Certifico también que el asiento del pasajero tiene la inteligencia de avanzar algunos centímetros cuando la capota se abre para evitar que se toquen, y se coloca en su sitio, también inteligentemente, en su posición inicial sin la más mínima intervención en todo el proceso.

BAJO EL CAPÓ... LOS CABALLOS

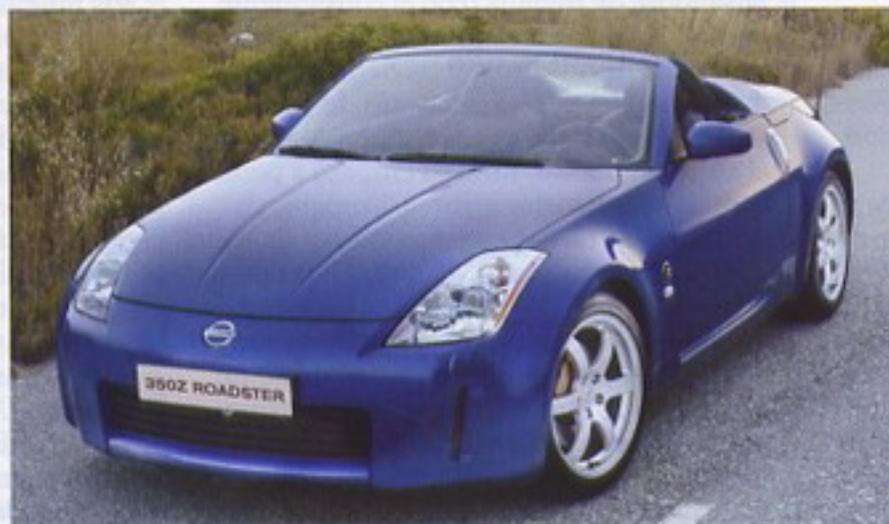
La plataforma del 350Z Roadster, que ha recibido algunos refuerzos

suplementarios con el fin de garantizarle una buena rigidez, aumenta su peso, en total, alrededor de 80 kg, **llega a 100km/h en 6,4 segundos**, o sea 2/10, solamente, más que el coupé. En cuanto a los movimientos de caja son muy limitados. Resultado: La filtración de las vibraciones está perfectamente asegurada incluso a más de 250 km/h de velocidad. El aguante en carretera también es ideal, gracias a una repartición de masas de delante y atrás del 53% y 47% respectivamente, tanto por sus vías anchas y a sus dos suspensiones multibrazos independientes de aluminio.

Otro argumento avanzado por los reacios al descapotable: el volumen del maletero. La última creación de Nissan ofrece un gran espacio de almacenamiento para un vehículo de estas características; 130 litros donde colocar sin problema una gran maleta. Por cierto la única explicación adentro del maletero es para colocar una bolsa de Golf!

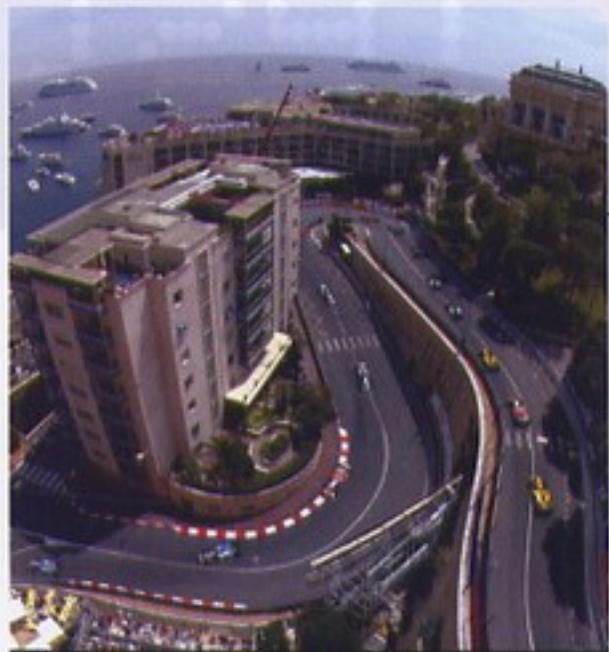
La mecánica también están a la altura del vehículo. El motor V6 de 3,5 litros está acoplado a una caja manual de 6 marchas, extremadamente cortas para un cambio de velocidades rápido y deportivo. Llegando, hay que decir que **en un circuito, la velocidad punta es de 250 km/h** (velocidad limitada electrónicamente). A tal velocidad, de ninguna manera puedes tener un mal sistema de frenos. El constructor nipón ha hecho servir la firma Brembo para equipar el Roadster de estribos dorados recalibrados para enganchar mejor al vehículo. Estribos visibles a través de las radiales de la llanta con soldaduras de 18 pulgadas. Sin olvidar, claro también está, el ESP, siendo éste imprescindible.

Bueno, difícil resistirse a los cantos de esta sirena. La perfección no existe, es cierto, pero el 350Z se acerca. De todas formas, Nissan debería reiterar el éxito del coupé con este flamante Roadster.



POR F A M





El GP de Mónaco supone una experiencia que todo buen aficionado debería saborear una vez en la vida. Richard y sus amigos lo hicieron...

CARTA DEL MES

AFICIÓN Y AMISTAD

Hace unos meses, en una reunión informal entre un grupo de amigos asturianos, aragoneses, madrileños y navarros, una idea quimérica fue tomando cuerpo: ¿qué tal si vamos a Mónaco a ver lo que más nos gusta? Y eso que más nos gusta es una cosa llamada F1. ¿Mónaco? Es muy caro, decíamos unos; es el sueño de nuestra vida, decíamos todos.

Pedimos presupuestos de hoteles, entradas, alquiler de vehículos y demás. La cosa marchaba bien y el presupuesto se ajustaba a las posibilidades económicas de todos.

El viernes día 20 de mayo de 2005, un monovolumen salió de Avilés cargado de ilusión, comida y buen rollo. A la misma hora, otro salió de Zaragoza con lo mismo.

Todos pudisteis ver lo ocurrido en pista, pero aquí quiero recomendar a los aficionados a este bello deporte que si tienen la oportunidad de ir a Mónaco lo hagan, porque todo lo que allí se puede ver desborda la imaginación de una persona corriente, hay que verlo in situ.

Y también quiero destacar lo bien que lo he pasado en compañía de una gente maravillosa, a la quiero agradecer públicamente lo feliz que me ha hecho, su amistad y las horas y horas de conversación sobre F1 con gente entendida de toda la vida.

Muchas gracias a: Isaac, Luisín, Bea, Carlos, Fernando, Darío, Elena, Gené, Andrés, Txentxo, María, Dani y Euge. Por cierto, estos últimos van a ser padres en breve. ¡Enhorabuena!

Richard González Sandoval
Avilés (Asturias)

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

¿Y LA SEGURIDAD?

Soy aficionada a la F1 desde hace más de 10 años, y durante este tiempo he visto muchas modificaciones en el reglamento; la mayoría de ellas han sido para mejorar la seguridad de los pilotos. Pero este año la nueva normativa sobre el uso de los neumáticos no ha traído más que problemas. Sin entrar en polémicas de marcas ni de escuderías, pudimos ver, entre otros, los dos pinchazos de M. Schumacher en España, el excesivo desgaste de los de Alonso en Mónaco y, por último, el grave accidente de Räikkönen en el GP de Europa. Creo que ya es hora de que la FIA reconozca su error y cambie esta norma, ya que, aparte de los múltiples abandonos que estamos presenciando, la seguridad de los pilotos corre grave peligro.

Silvia López Vila
Pontedeume (La Coruña)

EL MIÑO Y EL SIL

Como se suele decir: "El Miño lleva la fama y el Sil el agua". Me explico: habría que quitarle el apodo *Iceman* a Räikkönen y pasárselo a Alonso, como hacen las misses con su corona.

El niño prodigio finlandés; de la misma quinta que F. Alonso; el que los expertos clasifican ligeramente por encima de Alonso (*F1 Racing* N° 75); el hombre inalterable...

Pues yo le he visto (le hemos visto) perder los nervios en bastantes ocasiones. Sin ir más lejos, en el GP de Europa en el Nürburgring. Sí, de acuerdo, fue una faena que le reventara la suspensión al comienzo de la última vuelta (que se le fuera al... "carajo"). Asunto de mala suerte y no tan de 'mala suerte'. Porque fue el propio Räikkönen el que se ganó a pulso la rotura de su coche.

Porque, como yo lo veo, se salió hasta en cuatro ocasiones, si mal no recuerdo,

pasándose de frenada (con el consiguiente plano). Y, ¿por qué se pasó? Porque iba bajo la presión de nuestro piloto. Sentía la presión desde muy lejos. Desde los más de 30 segundos a los que se encontraba Alonso en el segundo puesto, Kimi ya empezó a perder la calma y a cometer errores. ¡Amigos, yo diría que eso no es precisamente ser de hielo!

¿Quién es realmente de hielo? Pues un hombre capaz de aguantarle 12 vueltas al mismísimo Schumacher en Imola sin apenas despeinarse; un hombre capaz de aguantar en la pista de Mónaco con ruedas motrices prácticamente inservibles (cualquiera se habría estampado en las estrechas calles del Principado); un hombre, en definitiva, capaz de meter presión desde tan lejos en Nürburgring y cazar a su presa con la tenacidad de un depredador... Y ese hombre no es otro que nuestro nunca suficientemente valorado Alonso.

¡Que se le está dando demasiado bombo al español! ¡Demonios!, ¿es que están ciegos? Yo diría que no sólo no se le está dando bombo, sino que Alonso merece todas las alabanzas que se le hagan y más... Y yo no



El reglamento de la FIA 'obligó' a Räikkönen a seguir en pista. ¿Dónde está la seguridad?

soy ningún exaltado forofó de pacotilla cegado por el 'amor de fan', de esos que sólo se acuerdan de la F1 un domingo sí y otro no. Llevo (llevamos) cinco temporadas ya observando al superdotado -sí, superdotado- asturiano.

Räikkönen es bueno, eso nadie lo niega, pero, por favor, seamos objetivos. Por cierto, al finlandés lo apodaron *Iceman* porque es bastante inexpresivo, pero una cara inexpresiva no tiene por qué corresponder necesariamente a un carácter frío. Yo lo llamaría *Unexpresiveman*, y punto.

Con todos mis respetos a los seguidores de Räikkönen.

Sebastián C. Bascuñana Serrano
Málaga
sebasCBS@hotmail.com

EL QUE TIENE BOCA...

Hola formuleros, espero que la temporada de F1 esté siendo de vuestro agrado. Muchas gracias por mostrarnos mes a mes lo más importante de la F1, y gracias también a Tele 5 por emitir las carreras y a Fernando Alonso por mostrarnos las cosas más ocultas y resolernos las dudas de la F1.

Soy una gran aficionada a este mundillo y revisando las revistas de hace unos meses reparé en un artículo aparecido en la revista del mes de marzo (N° 73, página 46).

F1 Racing opina: "A fin de cuentas, e incluso reconociendo la brillantez técnica de los hombres de Michelin -y la amplitud de datos que reciben de sus siete equipos-, esos eficientes chicos de Bridgestone vuelven a tenerlo todo a su favor".

Pues lo siento mucho, pero os habéis equivocado; este año se lleva lo Michelin, y los Bridgestone no remontan ni remontarán. Creo que este invierno los eficientes chicos de Bridgestone no han llegado a la 'fórmula

mágica' para que Rubens Barrichello termine una carrera.

Virginia Solana Guerrero

Madrid

greeneyes_formulera@hotmail.com

¿QUIERES IR A IMOLA?

El fin de semana del 2, 3 y 4 de septiembre organizamos un viaje al GP de Italia en Monza. Visitaremos el Museo Alfa Romeo de Arese, así como Milán y Bergamo. Para más información, llamar al 626 984 832 ó enviar un mensaje a monza2.005@hotmail.com.

Félix Jáuregui

San Sebastián (Guipúzcoa)

¿MALDICIÓN FINLANDESA?

De todos es sabido que Kimi Räikkönen es el heredero del también finlandés Mika Häkkinen, bicampeón del mundo en 1998 y 1999 y que fue el único al que Michael Schumacher, heptacampeón del mundo, temió en pista.

A este piloto no le ocurrieron más que desgracias: aunque consiguiese esos dos títulos, también perdió el de 2000 en las últimas tres carreras, y qué decir de la rotura de motor en España 2001 en la última vuelta yendo líder, carrera que después fue ganada por Schumacher.

Al heredero de su país, Kimi Räikkönen, le está ocurriendo eso mismo, mucha mala suerte; a ver si conseguimos que se vayan las 'meigas' de Kimi, como decimos aquí en Galicia.

Por último, me gustaría comentar para los señores de Tele 5 que deberían dejar escuchar las ruedas de prensa cuando no sale Alonso, que tenemos derecho a verlas aunque no nos enteremos de nada. Nada más, me gustaría contactar con gente a la que le guste la F1 y en especial el equipo McLaren.

Héctor Codesido Núñez

Monforte de Lemos (Lugo)

kimi69_hector@hotmail.com

¿QUÉ HAY DE NUEVO?

Tengo que reconocer que esta temporada algo ha cambiado en la F1. Pero el cambio ha sido mínimo. Mi argumento se debe simplemente a que el tan esperado cambio de 'época' ha llegado, y para bien con respecto a nosotros los españoles, pero no es más que eso, un cambio de etapa, como antes sucedió con McLaren, Williams o Ferrari.

Hemos asistido durante los últimos años al dominio total tanto de Ferrari como de Schumacher. El comienzo de temporada de éstos ha sido desastroso. Pero yo sigo viendo todo tal cual. ¿Ha cambiado algo este hecho? ¿Es más apasionante la F1 sin Ferrari ni Michael?

De todos es sabido (al menos de todos los que siguen de verdad este deporte desde hace mucho años), que la F1 se mueve y se moverá por rachas, por épocas, y no por cambios de reglamentación, o por querer ponerle trabas a algún equipo o piloto.



Mientras Alonso gane, la F1 interesará. ¿Quién se acuerda ahora del Mundial de Rallies?

Quiero dejar claro que ni soy *ferrarista* ni seguidor acérrimo de Michael, pero tampoco *renolista* ni *alonista*. A mí, por encima de todo, me gustan la F1 y las carreras. ¿Alguien disfrutó con la velocidad punta de los Minardi en Montmeló? Pues yo sí. Simplemente espectacular.

Tengo clara una cosa. Por mucho que cambien las normas, por mucho que se limite el dinero que invierten los equipos, mientras éstos no dejen de gastar dinero en suntuosos yates, rubias esculturales y demás, o no sean los equipos totalmente iguales, no habrá igualdad ninguna, y eso tampoco está claro viendo a los GP2 este año.

Que todos estamos contentos con los resultados de las carreras de este año, pues ni sí, ni no. Han ganado Fisichella, Alonso y Räikkönen, pero ¿de qué forma? Porque las dos de Räikkönen [antes de Canadá] han sido igualitas a las famosas de Michael. (Yo estuve en Barcelona y Mónaco y en las dos ocasiones hubo dos carreras: Räikkönen y los demás). ¿Qué tiene eso de diferente con la era Ferrari? La única carrera quizá más reñida fue Imola, y si el Ferrari hubiese pasado al Renault, me temo que habría sido más de lo mismo.

Más que un cambio, lo que se necesita es que se dejen de quejar los equipos y se dediquen a las carreras, que hay mucho y bueno en todos los equipos, pero hoy prima el dinero, la publicidad, y poco la carrera y la gasolina. Se habla ya de que Red Bull Racing quiere a Schumacher y Rossi en su equipo, como habéis publicado en esta revista (¿?). Dennis se queja ahora de las ruedas, cuando Räikkönen casi se lleva por delante a Button, pero cuando los demás han tenido problemas, nadie se ha quejado (pinchazos de Michael, problemas de Alonso...).

¿Y qué ha cambiado?, me sigo preguntando. Este año puede que el campeón del mundo no sea *rosso*, pero de batallas en las pistas, duelos épicos y demás, poco, muy poco. Sólo nos queda saber el color del coche y la nacionalidad del piloto, y creo que si Bernie pudiera sacar dinero de ello, ya nos lo habría dicho.

Darío Martínez Zárate

dmz@eresmas.net

AHORA LA F1 INTERESA

Ésta es la vigésima temporada de F1 que sigo. Y, como tantos otros, no soy profesional, simplemente porque no cobro por ello, ya que dedico muchas horas a su seguimiento.

A lo largo de este tiempo hemos sufrido mucho para enterarnos de alguna triste noticia de la categoría reina. Gracias a la prensa escrita especializada nacional y extranjera, hemos estado informados de los grandes pilotos que había y de los que venían empujando fuerte por categorías inferiores.

En la actualidad, todo es muy distinto. La *Alonsomanía* (o la manía que tienen ciertos periodistas, no especializados, por Fernando) ha acercado tanto la F1 que la podemos seguir día a día.

Pero éste tal vez acabe siendo un período de tiempo breve; mientras Fernando Alonso gane, interesará. Después dirán que si está acabado, que mejor haría en retirarse... Sin ir más lejos, ¿qué cadena de televisión habla del Mundial de Rallies hoy en día?

A los aficionados a la F1 de toda la vida nos queda disfrutar ahora más que nunca de ella y pasar un poco de ese periodista futbolero sabelotodo que se aventura a comparar las palabras de Alonso con las de Javier Clemente... ¡Yo alucino! Y que no se cuelguen falsas medallas, pues ninguno de ellos ha colocado ahí al piloto asturiano, para que ahora tenga que deberles la vida.

Gracias a toda la prensa escrita especializada (y a esta nueva etapa de Tele 5, porque la anterior fue horrorosa) por enseñarnos lo que es la F1.

Gracias por tener entre vosotros al maestro Javier del Arco (al que reitero mi admiración).

Gracias por hacer *F1 Racing*.

Antonio J. Fernández

Alcalá de Guadaíra (Sevilla)

midland_city@terra.es



MATCHETT RESPONDE

¿QUÉ LE PASA A UNA RUEDA CUANDO SUFRE UN PLANO?

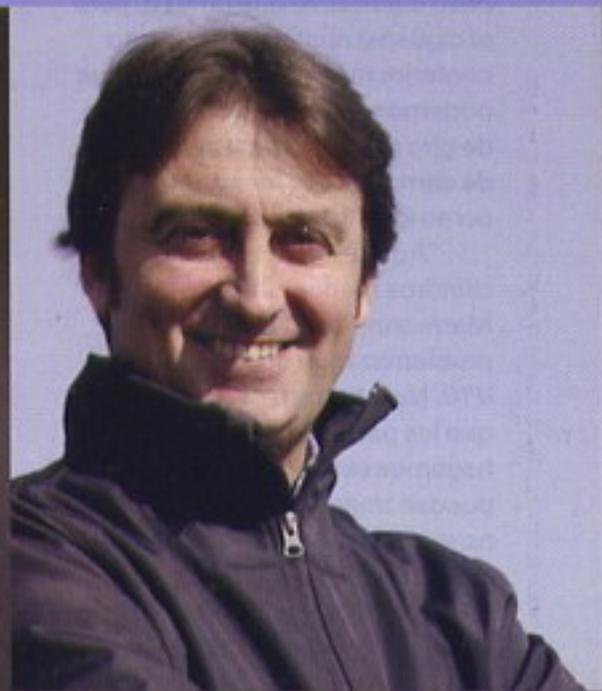
Hacer un plano raspa hasta 2 mm de la superficie. El compuesto de la superficie puede llegar a eliminarse así, dejando al descubierto las lonas de la carcasa. Incluso comparado con pasar sobre los pianos, las vibraciones resultantes son extremas, y los pilotos suelen quejarse de problemas de visión. El daño en la suspensión es resultado de las oscilaciones de alta frecuencia, que llevan a la rotura de la unión entre el triángulo composite y el anclaje de titanio.

Pregunta planteada por:

David Powell, Inglaterra

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

'Alonso será campeón y marcará una nueva era...'



El patrón valenciano Adrián Campos (izda.), que hizo debutar a Fernando Alonso en monoplazas, desvela en la siguiente entrevista las claves que hacen del asturiano un piloto 10

Entrevista Emilio Pérez de Rozas



Fernando (dcha.) a toda pastilla en Canadá (arriba), donde un error le apartó de la carrera cuando era líder de la misma.





Por lo inesperado, el triunfo en el Nürburgring (en la otra página, centro), fue apoteósico.

Adrián Campos ha sido el hombre decisivo en la carrera de Fernando Alonso. El ex piloto de Minardi fue quien le dio la primera oportunidad de subirse en un monoplaza y quien lo apadrinó hasta colocarlo en la parrilla de la F1.

Emilio Pérez de Rozas: ¿Qué ha convertido a Fernando Alonso en el único que puede destronar a Michael Schumacher?

Adrián Campos: Sólo hay un truco. Fernando ha conseguido, por fin, que el equipo trabaje para, por y alrededor de él. No hay más secretos. El carisma de Fernando es lo que ha hecho que Renault se diese cuenta de que para ganar, para tener opción al título, todo el equipo ha de girar alrededor de un piloto, y como

“Fernando ha logrado algo que sólo había conseguido antes Schumacher: que el equipo trabaje sólo para él”

Adrián Campos

tienen al mejor o, perdón, a uno de los mejores, han decidido ponerse manos a la obra. Y lo han conseguido.

EPR: ¿Tanto cuesta convencer a una fábrica de que se fie de su piloto?

AC: Pues sí, cuesta mucho, porque los equipos se fían más de los ordenadores que de las sensaciones de los pilotos. La grandeza de Fernando ha sido demostrarle a Renault que podía confiar en él. Hasta entonces, sólo Schumacher había logrado algo parecido en Ferrari cuando, tras su llegada, fue construyendo un equipo a su alrededor.

EPR: Luego debes demostrar en la pista que tenías razón.

AC: Fernando siempre cumple lo que dice. Sé que, a menudo, eso le ha hecho parecer prepotente ante los ojos de los demás, pero Alonso siempre cumple. Habla en la pista y es ahí donde demuestra que tiene razón. Él siempre le saca lo máximo al coche, lo que hace que los ingenieros sigan confiando en su tacto. Y, cuando dice que aquello no va, nadie se lo toma como una excusa. No va y punto.

EPR: Supongo que cuanto más ganas, más te creen.

AC: Evidentemente, pero lo grande de Fernando es que, incluso cuando no ganaba, le creían, pues veían cómo

pilotaba, las observaciones que hacía. Sólo le diré una cosa. Muy pocos pilotos hubiesen sido capaces de derrotar a Schumi como hizo él en Imola, muy pocos. Fue grandioso.

EPR: ¿Cuántas veces habían soñado con una victoria como la de Imola frente a Schumacher?

AC: Recuerdo que, cuando tenía 17 años, me dijo: “No me da miedo enfrentarme a Schumacher, ique me lo pongan ahí al lado!”. Algo de insensatez juvenil había en el reto, sin duda. Era la osadía de un niño que quería comerse el mundo. Tal vez yo también fui muy atrevido cuando pronostiqué que él sería quien jubilaría a Schumacher.

Entonces, muchos se rieron de mí y mira. Fernando nunca habla en broma, nunca.

EPR: ¿Siempre ha sido Alonso tan atrevido en sus pronósticos?

AC: Siempre. Cuando tenía 16 años y le ofrecí la posibilidad de pilotar, por primera vez, un monoplaza, ya en la presentación del equipo dijo, delante de 50 ó 60 periodistas, que iba a ganar el título ese año. Y ganó, claro. En la fiesta de celebración, pasamos el vídeo de aquella presentación y todo el equipo rompió a llorar.

EPR: Entonces, según usted, lo de Alonso no es prepotencia, como creen muchos, sino

► CV Adrián Campos

Ocupación Jefe del equipo Campos Racing de GP2
Edad 44 años
Reside Alzira, Valencia
Trayectoria F1 Piloto Minardi en 1987-88

“Muchos creen que es un prepotente. No es así, lo que tiene es una enorme confianza en sí mismo, en lo que hace”

Adrián Campos

simplemente una enorme confianza en sus posibilidades. AC: Yo se lo he dicho un montón de veces: “Mira, Fernando, tienes tanta confianza en lo que haces, que hasta das miedo, asustas”. Pero es su secreto. Se trata de su principal virtud, de su carisma. Sin esa enorme decisión, convencimiento, autodeterminación, no sería el mismo.

EPR: ¿Fue eso lo que le hizo pensar que sería el mejor?

AC: Fue eso, sí, y otros muchos detalles. Vi en él lo mismo que vi en los ojos de Jorge Martínez, Aspar, cuando era niño. Yo sólo me he atrevido a lanzar un pronóstico con ellos dos. Con Jorge, ya ve, tetracampeón; con Fernando, voy camino de ello. Esa mirada de tigre es lo que les hace inconfundibles. Es más, cuando Jorge la perdió, siendo aún piloto, se lo dije. Esos ojos delatan que tienen algo que los demás no tienen.

EPR: Es evidente que este Mundial no va a ser el paseo que supusieron para Alonso los cuatro primeros grandes premios.

AC: El campeonato se ha puesto y se va a poner muy duro. Primero, porque los grandes equipos han mejorado y mejorarán aún más. Segundo, porque quien está contra las cuerdas es Schumacher; fíjese que digo Schumacher y no Barrichello, que podría lanzar la toalla de ser él el piloto acosado. Tercero, porque Ferrari y Bridgestone no quieren perder. Y, por último, porque Schumi no va a permitir que se cumpla aquello que muchos han estado anunciando y, finalmente, se ha producido: que un joven como Alonso, precisamente Alonso, pueda destronarle.

EPR: Pero usted está convencido de que esa victoria llegará.

AC: Por supuesto. La F1 está a las puertas de una nueva era. Yo soy de los convencidos de que Alonso será campeón liderando una nueva era, una nueva ►



“En sus ojos hay esa mirada de tigre que poseen los pilotos que conseguirán seguro ser campeones en el futuro”

Adrián Campos



generación de pilotos.

EPR: ¿Ha hecho bien Alonso en quedarse en Renault?

AC: Ignoro qué parte de verdad hay en todos los rumores que he leído, pero creo que Fernando, al que en este momento le importa muy poco el dinero, quiere exprimir el hecho de que, por fin, tiene un equipo que trabaja para él, que atiende sus recomendaciones, y un coche ganador. No hubiese tenido sentido cambiar ahora de caballo en plena carrera. La clasificación demuestra que está en el mejor equipo. Y, encima, es suyo, lo ha hecho él a su medida. Todos los miembros del equipo están locos por él. Se lo ha currado durante los últimos cuatro años. Yo creo que Fernando en lo único que piensa ahora es en ser campeón

del mundo y abrir una nueva era de la F1 siendo el rey. Lo demás, ya llegará.

EPR: ¿Qué siente usted al ver en lo alto del podio de la F1 a uno de sus descubrimientos?

AC: Una enorme paz interior y mucha felicidad. Estoy muy orgulloso de haberle ayudado y, sobre todo, de ser su amigo. Podría vanagloriarme de ello, pero no, todo ha sido mérito de Fernando, todo.

EPR: ¿En qué cree que debe mejorar aún Alonso?

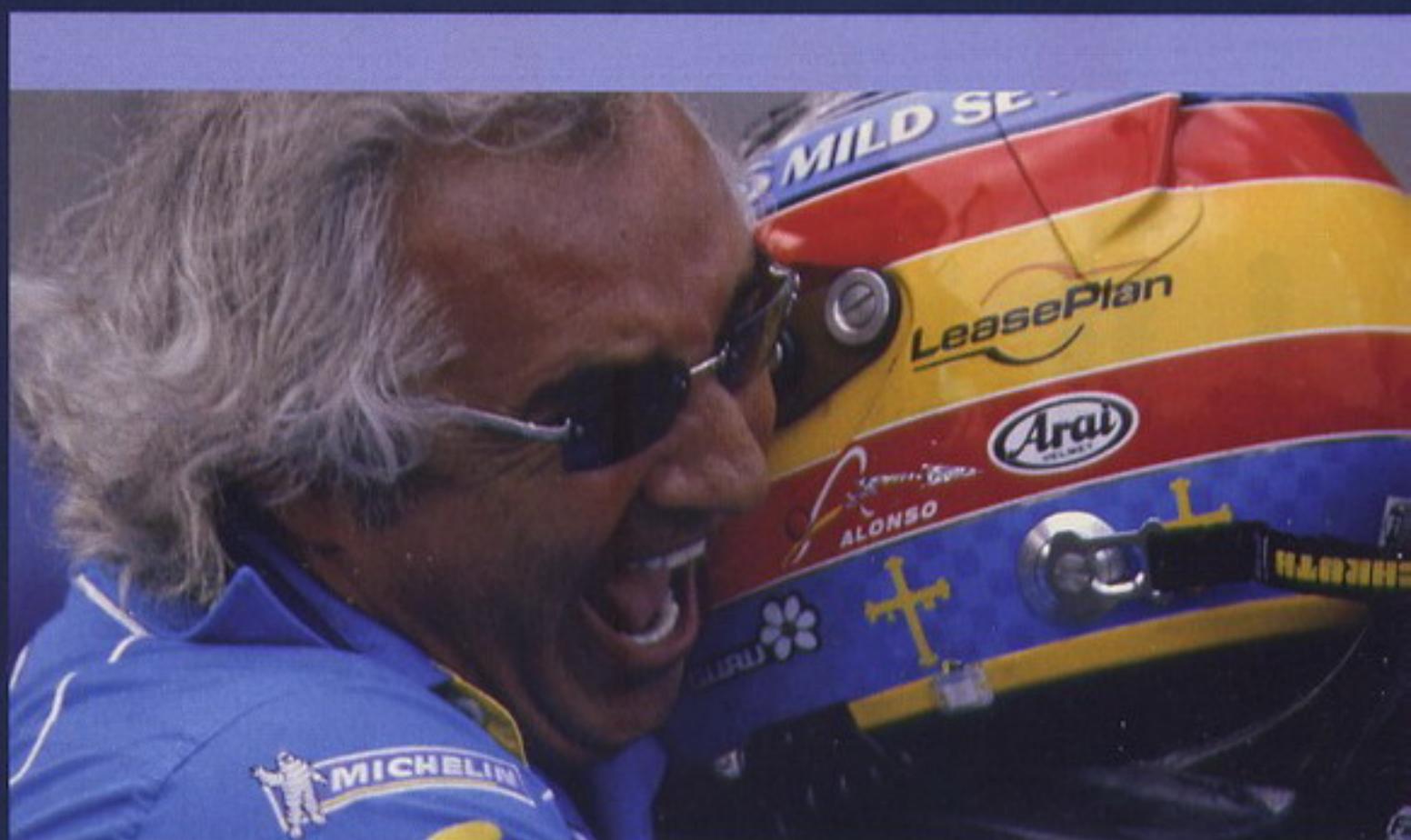
AC: En nada. De verdad, le veo ya lo suficientemente maduro como para pensar que está capacitado para ganar el título. Y le contaré un ejemplo. Este año, en Australia, cuando vi que aguantaba una docena de vueltas detrás de Villeneuve, sin precipitarse, sin

ansiedad, pensé que era otro.

Antes, hubiera intentado una maniobra imprudente, le hubiese pasado o hubieran acabado los dos en la tierra. Ahora, no. Ahora sabe que puede esperar su oportunidad. Ahí me demostró que ya está maduro y que puede ser el número uno.

EPR: ¿Estamos, según su opinión, frente al piloto 10?

AC: Fernando es, en estos momentos, todo un pilotazo. Sabe tener paciencia, sabe cuándo ha de sacar lo mejor de su coche, cuándo ha de poner él de su parte lo que le falta al coche, sabe aguantar a Schumacher, icasi nada!, no comete errores, es buenísimo en la clasificación. Lo tiene todo, todo. Y, como puede comprobar estos días, no soy el único que lo dice. 



La mirada de un campeón (arriba); allá donde va, levanta pasiones (centro); el patrón Briatore está encantado con su chico (dcha.).



1

WELT RAS
TOYOTA F1

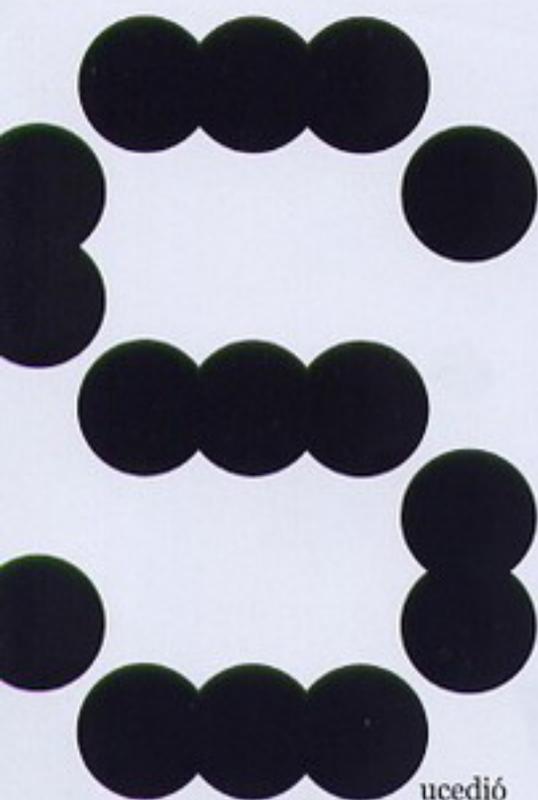
0
TOYOTA

intel

EMIC²

Hasta los cambios de marcha duelen... Peter Windsor aprende a base de errores lo que aguanta un piloto moderno de F1 en pista

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

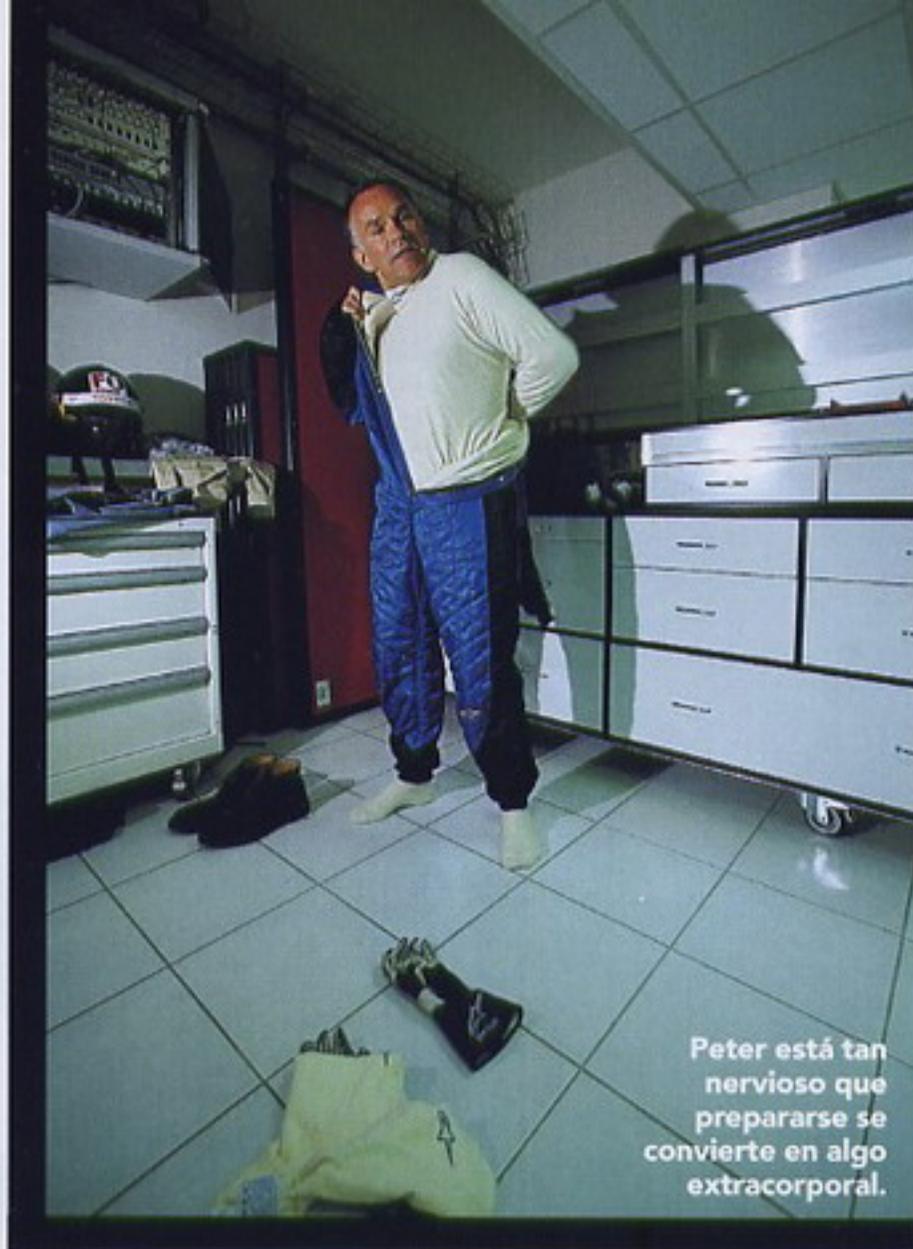


ucedió de prisa. Ahí estaba yo, corresponsal de F1 de *F1 Racing*, haciendo preguntas acerca de trazados, horarios y marchas; un periodista en el centro de control, si prefieren, pudiendo por fin echar un vistazo detallado a los monitores de telemetría que casi siempre son zona prohibida. Y al momento era esta otra persona, alguien a quien los ingenieros hablaban como si fuera un experto.

De repente, yo era yo observando a esta otra persona, y esta otra persona se subía tranquilamente a un Toyota TF104B, como si ya lo hubiera hecho un millón de veces antes. ¿Qué más podría hacer esta persona? Supongo que podría marcharse, porque nadie estaba obligando a nadie a hacer nada ese día en el Paul Ricard (véase trazado de la pista, página 42), pero entonces le habría fallado no sólo a sí mismo sino también a un ejército de mecánicos, ingenieros, gente de RR PP y personal de *F1 Racing*.

Supongo que podría haber dicho la verdad: haberles dicho a los mecánicos e ingenieros que tenía un miedo increíble. Al menos, arrellanarme en el cockpit y que me apretaran los arneses no exigía ningún esfuerzo por mi parte.

Así pasé el tiempo. Un minuto tras otro. Planeándolo detenidamente. Manteniendo la calma. Respirando hondo. Con la protección de espuma adicional para la cabeza, me vi obligado a meterme en el cockpit de lado. Nada parecía cómodo, hasta que, por fin, me hice con una buena posición. Pies en los pedales. Cadera y espalda en su lugar. Un mecánico, Andreas



Peter está tan nervioso que prepararse se convierte en algo extracorporal.

Huber, conectó la radio de mi casco al centro de control.

Encajado en el cockpit, con el casco puesto y los arneses atados, era difícil moverse. Podía girar un poco la cabeza de lado a lado, pero eso era todo. Jörg Faust, 'mi' mecánico número uno, sacó el volante de su soporte de espuma y lo encajó en su lugar haciendo 'clic'. Agarré el volante (de Olivier Panis) con los pulgares sobre la horizontal y los

vez era más tarde. Afuera, nubes densas y grises amenazaban lluvia. La temperatura había caído a 5°C. Había habido poco tiempo para sentarme de hecho con los ingenieros para hablar en detalle de lo que iba a hacer y lo que podía esperar. Por ejemplo, en un momento dado sugerí que debería empezar conMichelins intermedios. Creía que me iba a resultar muy difícil generar temperatura en los neumáticos

"Supongo que podría haberles dicho la verdad a los ingenieros: que tenía un miedo increíble"

dedos sujetándolo por detrás. Con los hombros encogidos, apenas podía girarlo de tope a tope. El volante estaba forrado en ante de imitación; me tranquilizó que pareciera en armonía con el cuero de mis guantes.

"¿Me 'copias'?", preguntó la voz del ingeniero de pista Gianvito Amico.

"Sí, te 'copio'", contesté, pulsando el botón gris en la parte superior derecha del volante.

"Bien. Recuerda hacer una pausa después de apretar el botón antes de hablar. Corto".

Primer error. Y estaba seguro de que habría más, porque cada

y los frenos en un par de tandas cortas. Pero, para no perder tiempo, se montaronMichelins de seco. Técnicamente, eran lo adecuado. No dije nada.

Ahora Jörg se acercó amenazador al morro del coche, como hacen los mecánicos número uno siempre que está a punto de empezar el procedimiento de arranque. De nuevo sentí un alejamiento extraño. Quería quedarme en la intimidad del centro de control. El coche podía conducirlo otro.

Jörg miraba a los chicos dirigiendo el arranque. En el cockpit, yo esperaba una señal con el pulgar. Diez segundos, 15; ¡ahora! Le di hacia abajo al

interruptor de encendido en la parte inferior izquierda del cockpit. Nada; y entonces, como hacen miles de veces al año, exactamente del mismo modo impresionante, otro de esos V10 cobró vida, su ruido inundando el box como agua que se traga un barco que se hunde. *Mi V10.*

En ese momento yo no hacía nada. Nada de gas. Nada de embrague. Nada. Todo lo gobernaban Michael Koch (electricista), Olivier Cordier, Gilles Monnet y Hendrik Oelerich (ingenieros electrónicos), Jean-Marc Vignali y Nicolas Weber (mecánicos) y Juan Pablo Ramírez (ingeniero de datos). Estaba en la sala de máquinas de un portaaviones, respirando con dificultad.

Bajaron el coche. Aflojaron los calentadores. El V10 seguía girando energicamente, sacudiendo el coche y mi columna. Jörg colocó un pie en el morro del coche, en la tradición del número uno.

Uuelta 1: el comienzo

"Embrague, y selecciona primera", oí por la radio.

Obedecí, accionando el embrague de mano en la parte inferior izquierda (Olivier Panis me recordó que usara el embrague izquierdo, no el derecho, para girar a la derecha al salir del box) y metiendo primera con la leva derecha. A la señal de Jörg, los chicos retiraron los calentadores.

Me lo pusieron fácil, empujándome fuera del box mientras iba sacando con cuidado el embrague. Olivier me dijo que no me haría falta dar gas, y tenía razón, claro. El embrague mordió y circulaba por el pit lane, el testigo del limitador de velocidad brillando en el tablero. Era como cuando montas en bici por primera vez y sabes que tu padre acaba de quitar las manos...

"Fuera el limitador, fuera el limitador", interpuso Gianvito.

Pulsé el botón SL arriba a la izquierda y *aceleré*. El Toyota avanzó con una patada enorme. Levanté el pie y toqué ligeramente el freno, tratando de notar su presión. No había mucha, pero es que todo estaba frío. Tenía que *calentar* el coche.

Lo mimé por la primera curva, y fue una agradable sorpresa lo relativamente normal que pareció. Las ruedas delanteras parecen enormes cuando estás sentado en el box, la posición de

conducción ridículamente baja. Pero ahora, de puntillas por las primeras curvas, el Toyota parecía de hecho un coche. Podía ver mucha pista por delante de mí; los retrovisores estaban ajustados a la perfección. El pie izquierdo descansaba sobre el pedal del freno, cómodamente delimitado por rebordes; el derecho en el acelerador, también con sus correspondientes tabiques. La leva para subir marchas a la derecha, para reducir a la izquierda. El volante, perfecto, la marcha engranada en la pantalla. En resumen, todo iba bien. Probé a dar más gas por la recta de atrás. Primera, segunda, tercera... y levanté. La aceleración era tremenda, mucho mayor de lo que había imaginado, exagerada además por el sonido y las vibraciones. Pasé con cuidado por Signes y la herradura, ya que en mi visera



aparecieron algunas gotas de lluvia y las nubes parecían más grandes y grises mientras me dirigía a boxes para completar la primera vuelta.

Sabía que no sólo necesitaba temperatura en los neumáticos y los frenos; también tenía que mantenerla. Así pues, saliendo de la antepenúltima curva, con el coche no derecho del todo, di un poco de gas, pensando que el Toyota se apoyaría un poco en la trasera derecha, y que lo peor que podría pasar era que tendría un toque de sobreviraje o quizá

un montón de control de tracción.

En cambio, antes de que me diera cuenta estaba dando un trompo hacia el exterior del circuito. Aplasté los frenos, accioné el embrague y me encontré parado, con el motor en marcha, como un estúpido.

Gianvito: "No hay prisa. No hay prisa. Primera marcha. Suelta el embrague con cuidado".

Respiré hondo un par de veces y volví a intentarlo, olvidando que tenía que apretar el botón N para poner punto muerto. No importa. Estaba en primera y

Bueno, al menos no lo caló... Peter es muy aficionado a competir en pruebas locales, pero se amilanó ante el Toyota TF104B.

rápidamente en marcha. Pasé delante de boxes como si nada hubiera sucedido.

Sí, claro... Con la confianza debilitada, abordé la primera curva sin saber qué esperar. Necesitaba urgentemente temperatura en los neumáticos y los frenos pero ya había hecho un trompo con gomas frías. Era el callejón sin salida que me horrorizaba. Seguramente los Michelin estaban ahora 30°C más fríos que en el box.

Vuelta 2: sin agarre

Empecé otra vuelta, tratando de dar un poco más de gas pero sólo cuando el coche estuviera recto. De nuevo me asombró la ▶

Por fin fuera del box: calentar ruedas y frenos, hacer que trabaje la aerodinámica; pilotar un F1 no es coser y cantar.



aceleración. Segunda, tercera, cuarta, quinta... y vuelta a cuarta, luego tercera. Subir una marcha era como un puñetazo en la región lumbar, un golpe que sacudía todo mi cuerpo. Por su parte, los frenos seguían blanduchos. No estaba generando nada de temperatura.

Se acercaba el final de la segunda vuelta. Manténlo recto. No intentes nada estúpido. Última curva: un derecha cerrada, de primera. ¡Ahora! ¡Dale algo de gas!

El aparato volvió a trompear como una peonza. Sin aviso, sin agarre. Otro trompo con gomas frías. Agarré el embrague, aplasté los frenos, lo mantuve en



Los chicos de Toyota (arriba) se lo pasaron bien con los trompos iniciales de Peter: un rápido proceso de aprendizaje.

marcha, avancé con cuidado sobre el plano del vértice y noté un crujido cuando el fondo rozó despacio con el borde del arcén.

"Páralo, Peter. Páralo. Vamos a sacarte. No hay problema".

Ahí me quedé, impotente, mientras los chicos salían corriendo del box y enfilaban la vía de servicio hacia mí. "No puedo ganar temperatura", grité por la radio. "¿Podemos probar intermedios?".

"Sí. Afirmativo. Montaremos intermedios".

Me llevaron al box. Podía oír

mi respiración en los oídos. Los chicos reían y bromeaban en alemán. ¿Qué decían? Me lo imaginaba:

"¿Quién es este idiota?".

"¡Un idiota lento, eso es!".

Seguía en el coche, en el box, sobre caballetes, mientras los mecánicos daban vueltas a mi alrededor, cambiando ruedas con las pistolas neumáticas. La acción parecía frenética, pero no había hecho más que dos vueltas lentas.

"Bien. Hemos montado intermedios y estamos aislando los frenos un poco más. Hace mucho frío y hay señales de lluvia". Volvía a estar en el centro de control: la voz de Gianvito diciéndome por la radio que esto o aquello podía pasar pero que nada supondría un problema. Al menos, no para los que estaban en el box.

Ahí estaba, incapaz de moverme, preguntándome qué hacer. ¿Volver a probar? ¿Volver a hacer un trompo? ¿Dejarlo por hoy? Estaba con la mirada perdida, encontrándome de pronto en esa molesta zona en que *sabes* que has de continuar pero no puedes ver la oportunidad. Tratas de pensar, de ser profesional... pero te fallan los sentidos. Lo único que puedes hacer es enfrentarte a lo que tienes delante con la cabeza vacía. Lo demás es demasiado desalentador.

"Vale. Recuerda esperar la señal antes de darle al encendido. Volvamos a probar. Lluve un poco, así que intenta tener cuidado".

Vuelta 3: el tacto

Bajan el Toyota de nuevo. Jörg vuelve a hacer la señal. Otra vez el ruido y las vibraciones del motor. Primera y embrague.

Ahora acelero más fuerte a la salida del pit lane, llegando a cuarta antes de levantar y frenar pronto para la primera curva. Esta vez hay un poco más de velocidad en la entrada y doy algo de gas entre las curvas 1 y 2. Negocio con cuidado la chicane y enfilo la recta de atrás. Segunda, tercera, cuarta, quinta, sexta, y reduzco a cuarta para Signes, limpiando las gotas de lluvia de la visera. Salgo largo en la herradura, ya que los frenos siguen algo esponjosos, pero me recupero sin problemas y acelero fuerte por las eses hacia la izquierda de doble ápsice...

Por fin empiezo a sentir el coche. Todo sigue estando

demasiado frío, pero los intermedios me dan cierto aviso. El morro patina un poquito al tomar la izquierda. Siento un estremecimiento cuando los nervios se me ponen de punta... pero luego el Toyota vuelve a estar debajo de mí, esperando la próxima orden. Acaricio el acelerador y luego piso a fondo a la salida, por la larga derecha. Noto un poco la fuerza G lateral, pero, mucho más, noto una extraña oscilación en la trasera izquierda, lo que imagino que debe ser una gran dosis de control de tracción. Levanto un poco el gas, la oscilación desaparece y acelero limpiamente hacia la izquierda de media velocidad.

Vueltas 4-9: el ritmo

Ahora piso a fondo en las dos rectas, llegando a sexta al pasar frente a boxes y a séptima antes de Signes. Dos cosas me sorprenden. Una, meter marchas sigue moliendo mi espalda de un modo que no había previsto. Hablando más tarde con pilotos e ingenieros, resulta que meter una marcha superior equivale a 1 G de deceleración momentánea, como frenar lo bastante fuerte en un coche de serie para bloquear las cuatro ruedas. Los ingenieros pueden hacer los cambios más suaves (más lentos) pero eso compromete la aceleración. Los pilotos habituales aceptan los porrazos sin problemas. Para mí, rayaban en lo doloroso.

Segundo, a medida que íbamos ganando velocidad, apenas podía ver por las vibraciones dentro del cockpit del Toyota. Más tarde vi en los datos que al final de la recta de atrás llegaba a 280 km/h, y a esta velocidad mis piernas saltaban por todos lados, hasta tal punto que resultaba difícil mantener el acelerador pisado a fondo. Esto pareció sorprender a la mayoría de la gente cuando lo mencioné más tarde, pero el fenómeno está ahí, función de un coche sin suspensión rodando sobre los topes de suspensión a más de 250 km/h. Por eso David Coulthard y otros pilotos llevan rodilleras; por eso Nick Heidfeld sufrió un tirón en un músculo al final de la recta de boxes del Ricard. Incluso en línea recta, la F1 es muy física.

Entré después de cinco vueltas, charlé mientras tomaban temperaturas y datos —itodavía demasiado frío!— y volví a salir. ▶

Poco a poco, Peter dio con más velocidad en las curvas, aunque las condiciones eran cada vez más hostiles.



Panasonic
TOYOTA

EMC

Parco

>>Circuit Paul Ricard versión 5C: curva a curva

En la actualidad, el Paul Ricard sólo se usa para tests, y el circuito, con más de 100 configuraciones de pista -solutions, como las llaman los franceses- es espléndido. Las escapatorias son inmensas y, además, hasta se pueden utilizar diversos diseños de planos, para que los equipos puedan adaptar las condiciones para imitar los requisitos de las próximas carreras.

El Ricard es el segundo hogar de Toyota, que cuenta con su propia oficina, zona de boxes y pit lane. F1 Racing probó el Toyota en la Solution 5C (en rojo), bastante parecida al último trazado de F1 del Ricard (en 1990). Olivier Panis lo conoce bien; he aquí su descripción:

Pinede (1)

"La pista desciende un poco al pasar los boxes. La curva 1 es muy cerrada, de primera o segunda, según las condiciones. Puedes frenar tarde, pero está bacheada".

Pinede (2)

"Hay pianos a la izquierda en el exterior, que pueden desestabilizar un poco el coche si le echas demasiadas ganas. La pista vuelve a descender hacia el vértice, pero no es problema. A la salida puedes acelerar fuerte, segunda, tercera, cuarta y tal vez quinta antes de frenar fuerte para la Curva 3".

Chicanes Nord A y B

"En los 80 no existían. Es un poco como combinar la chicane de Mónaco con la primera chicane de Imola. Puedes usar un poco de piano en el vértice pero no

demasiado, luego, tras dar un poco de gas, tocar ligeramente los frenos para la B. Ya puedes empezar a apretar el gas y acelerar".

Courbe de Signes

"Sigue siendo una gran curva. Puedes levantar en séptima o tal vez reducir a sexta, según la fuerza del viento del Mistral. Hoy día hay una enorme escapatoria en el exterior. Es rapidísima; un auténtico placer, con montones de fuerza G lateral".

Double Droite du Beausset

"Otra gran curva. La entrada es muy rápida en quinta. No salgas muy largo a la salida porque la curva se cierra. Es difícil porque hay que seguir girando y frenando el coche. Aquí puedes ganar tiempo. Va bien para simular la curva 1 de Shanghai".

Virage de Bendor

"Un vértice muy tardío. Se cierra, así que la manera más rápida es casi trazar recta la entrada, dejar que el coche salga largo, frenarlo y luego lanzarse al vértice. Hay que equilibrar el coche con la dirección, frenos y acelerador".

Courbe du Garlaban

"Una derecha fácil a fondo, pero hay que estar en la trazada".

Virage du Lac

"Más rápida de lo que parece. De tercera, vértice tirando a tardío, pero mucho agarre en la entrada".

Virage du Pont

"Muy lenta, de primera. Nunca parece haber suficiente espacio a la salida, pero aquí los pianos no son demasiado malos. Mira la pizarra de boxes en la recta".



Vueltas 10-15: el dolor

Ahora el problema era que no podía decir lo mojado que estaba. La lluvia surcaba mi visera, pero ¿cómo de fuerte caía? Seguía muy lejos del agarre efectivo en curva y de la fuerza de frenado apropiada, pero ¿cuál era el mayor factor restrictivo: la lluvia o la falta de temperatura?

Seguí, tratando de ampliar mis límites sin poner en peligro el coche de ningún modo. Nunca me sentí seguro de verdad, el coche nunca alcanzó sus temperaturas óptimas, pero en mi última vuelta empecé a rozar la capa exterior de lo que supone la frenada en F1. Llegando a la primera curva en sexta, esperé hasta justo después de la señal de 200 metros antes de apretar

y luego pisar los frenos tan fuerte como pudiera. El coche apuntó al vértice, perfectamente estable, como si estuviera pegado a la pista. La sensación fue indescribiblemente agradable.

Luego volví a parar en boxes.

"Está lloviendo más fuerte", dijo Gianvito. "Podemos salir para una tanda más o dejarlo aquí. Depende de ti".

Había dado 13 vueltas más las dos vueltas lentas con sendos trompos. No había hecho más que empezar a comprender el

coche. El cielo no paraba de oscurecerse. La temperatura ambiente bajaba por minutos.

"No, dejémoslo aquí", dije. "Gracias a todos. Menuda experiencia".

La mañana siguiente me desperté con moretones en los dos huesos de la cadera y en los hombros, donde se ubicaban los arneses y el collarín Hans. El dolor era muy intenso. Había pilotado un F1 moderno. Había acariciado la frontera de un mundo que sólo existe cuando

"Empecé a rozar la capa exterior de lo que supone la frenada en Fórmula 1"

los chicos del centro de control cierran la puerta y lo dejan todo al empeño humano y falible.

Más que nada, descubrí un respeto nuevo y profundo por quienes hacen correr estos monoplazas de 900 CV y 600 kg. Ya sé lo que se siente al acelerar con un F1 saliendo del pit lane y hacia el horizonte. Ahora sé algo sobre el régimen que sus cuerpos tienen que aguantar.

Y, por eso, ya me imagino lo que debe de ser estar en un coche como el Toyota subiendo hacia la Plaza del Casino o entrando en Copse o Becketts en Silverstone. Me lo figuro sólo porque ahora mi sentido de la realidad es una masa indistinta de vibraciones, velocidad, opresión y energía violenta. **1**

LA F1 SI TIENE ARREGLO

Este año pinta bien, pero el espectáculo de la F1 podría ser aún mejor. Seis expertos en su campo debaten cómo hacerlo

Retratos Darren Heath

MESA REDONDA F1 RACING



EL PERIODISTA
Matt Bishop
Director,
F1 Racing
Edad: 42



EL COMENTARISTA
Jim Rosenthal
Presentador,
F1-ITV
Edad: 57



EL DEBUTANTE
Tiago Monteiro
Piloto,
Jordan-Toyota
Edad: 28



EL COMERCIAL
Jim Wright
Jefe de marketing,
BMW-Williams
Edad: 45



EL JEFE DE EQUIPO
Christian Horner
Director deportivo,
Red Bull Racing
Edad: 31



EL TÉCNICO
Mike Gascoyne
Director técnico,
Toyota Racing
Edad: 42

¿Espiritismo al aire libre? De izda. a dcha.: Rosenthal, Gascoyne, Horner, Monteiro, Wright y Matt Bishop.



1 EL ESPECTÁCULO TV

Matt Bishop: Empecemos con la TV, porque es muy importante para recuperar la base de aficionados. Jim, ¿qué

hace falta para quedar pegado al sillón?

Jim Rosenthal: Ante todo, continuidad de cobertura. Algunas carreras las hace la organización de Bernie, y otras no, lo que significa que los espectadores no pueden estar seguros de que vayan a tener un espectáculo logrado cada fin de semana.

Jim Wright: Creo que estamos muy por detrás de la Nascar y otras categorías en cuanto al uso de cámaras subjetivas y producción.

JR: Sí, creo que otras categorías abren la puerta a casi todo lo que quiere la televisión.

La F1 protege su intimidad, cosa que en realidad respeto. Pero el realizador debería tener acceso a todas las subjetivas. Que te digan: "Tienes éste, ése y aquél" es frustrante.

JW: Un error que cometemos es suponer que el televidente sabe mucho. Una gran parte de la audiencia está haciendo zapping, y tenemos que retenerlos.

Mike Gascoyne: Es demasiado complejo. Hay que tener algo que el espectador simplemente pueda mirar y entender. Con las calificaciones [como eran a principios de año] y, hasta cierto punto, la carrera, es difícil saber qué demonios pasa. Y los gráficos son horribles.

Christian Horner: Ya ha sido difícil para nosotros seguirlo en el muro de boxes.

JR: La calificación a una vuelta nunca ha sido un buen espectáculo. Y con esa desastrosa sesión del domingo, yo tenía que

salir y decir: "Ahora les cuento lo que ha pasado esta mañana y quién está en la pole" [ITV no retransmitía la sesión del domingo].

Lo odiaba. Cabría pensar que a las grandes cadenas —que pagan, como nosotros, casi 275 millones de dólares hasta el final de 2010— se las podría haber avisado con algo de antelación, pero la introducción del sistema nos dejó estupefactos.

Tiago Monteiro: Pero no es que estos problemas sean imposibles de arreglar, como vemos ahora.

JR: El caso es que la



Otras categorías abren la puerta a casi todo lo que quiere la TV

calificación es importante para los equipos, los pilotos y los aficionados acérrimos, pero, en realidad, por cada espectador que mira la calificación hay cuatro que miran la carrera.

MB: ¿Se han reflejado en las audiencias las grandes carreras de este año?

JR: Las cifras van en la buena dirección. En Alemania han caído un 30%, lo cual habla por sí solo, pero tal como empezó y el sistema de puntuación, esta temporada no puede dejar de ser buena.

MEDIDAS RECOMENDADAS

- Que la Formula One Management TV de Bernie realice todos los GP
- Uso más amplio y mejor de las cámaras subjetivas
- Uso más ingenioso y mejor de los gráficos
- Que la calificación mantenga una única sesión el sábado
- Que se mantenga a las cadenas al tanto sobre las grandes decisiones

2 EL ESPECTÁCULO PARA EL PÚBLICO DE PAGO

MB: A menudo se olvida al público de pago. ¿Qué se le debería dar? Tiago, por lo que estaba acostumbrado en EE UU,

tendrá un fin de semana muy tranquilo...

TM: Exacto. En la Nascar, los pilotos hacen muchas RR PP y promoción. En la Champ Car firmábamos autógrafos en centros comerciales y regalábamos entradas. Claro que es mucho trabajo, y a veces no tienes ganas. Pero cuando tienes más 300.000 personas en una carrera, vale la pena. Por otra parte, el número de reuniones técnicas en F1 hace que estemos igual de ocupados, pero con el equipo, no los aficionados.

MB: Mike, ¿cuánto de ese tiempo podrían ceder a los aficionados?

MG: Tanto como tengamos que ceder. Si nos dicen: "Vuestro piloto ha de estar aquí para firmar autógrafos a esta hora", pues lo hará y sacaremos tiempo para eso.

TM: Otra cosa que hace la Nascar es permitir el acceso a boxes. Los aficionados pagan un pequeño extra —sigue siendo mucho más barato que la F1— y se acercan muy mucho.

CH: El principal objetivo de Red Bull es



Rosenthal se queja de la calidad variable de la señal de TV de país a país; los pilotos de la Nascar americana (arriba) se deben a la afición.

llegar al hombre de la tribuna, así que necesitamos un poco más de accesibilidad para los aficionados.

JW: Estoy de acuerdo, pero con prudencia: los sponsors pagan por su acceso exclusivo. Por ejemplo, HP trae invitados consigo porque estar en el Paddock Club y el box es algo que 'el dinero no puede comprar', y tenemos que salvaguardar eso. Pero los viernes podrían ser el día popular: que la afición visite el pit lane y los pilotos firmen autógrafos durante una hora o así en los puestos de merchandising.

JR: Pero si queremos aficionados el viernes no podemos engañarles. No podemos





Los aficionados quieren ver coches y pilotos los tres días; la calificación actual lo limita en gran medida.

decirles a los españoles que se tomen el viernes libre y luego que Alonso dé sólo cinco vueltas.

MG: Hagámoslo un día de tests.

Si tienes seis horas de F1 dando vueltas, la gente vendrá a verlo. Además, los pilotos nuevos necesitan aprender el circuito y su oficio. En estos momentos, debutantes como Tiago no pueden rodar durante una sesión y media porque tienen que cuidar sus motores.

TM: En efecto. En Bahrein creo que di 16 vueltas el viernes.

MG: Tiene suerte; lleva un motor Toyota, así que da más vueltas que la mayoría.

TM: Cierto. Pero la verdad es que en estos momentos es algo malo para todos.

JW: ¿Y el domingo por la mañana? Creo que es importante que el público vea jóvenes subiendo por categorías diferentes, de modo que puedan seguir a un chico hasta la F1.

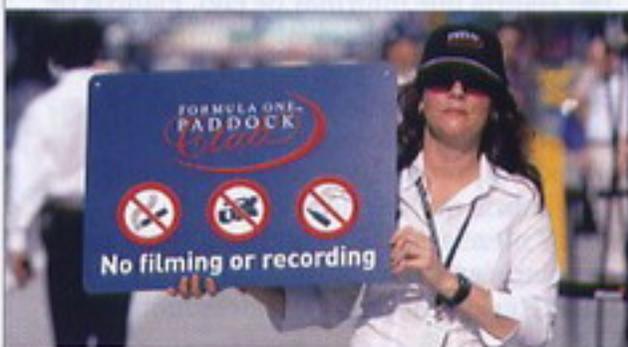
MG: Ha habido algunos líos en la GP2, pero pasan muchas cosas y tienen dos carreras

“ En EE UU, los pilotos firman autógrafos en centros comerciales ”

durante el fin de semana: una mejor relación calidad-precio que la F1.

JW: ¿Estamos todos de acuerdo en que también necesitamos que rueden los F1 el domingo por la mañana?

MG: Sí. El warm-up era genial. Media hora de acción realmente frenética. La gente se



Sponsors que invierten millones querrán mantener los privilegios del Paddock Club; la GP2 (izda.) es un buen complemento.



“ Los neumáticos estriados no resultan. Mejor un slick de control ”

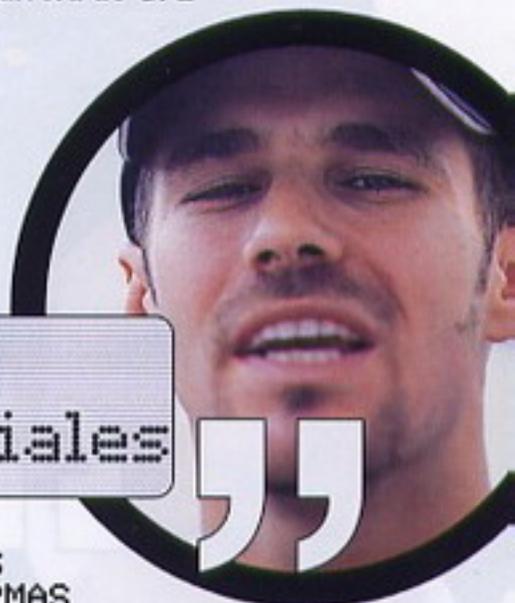
estrellaba... ¡era ridículo!

CH: Pero, si hay que seguir fieles a la calificación con combustible, tendríamos que hacerlo con el tercer coche.

MG: Bueno, eso no hace más que subrayar el callejón sin salida en que nos hemos metido con la calificación.

MEDIDAS RECOMENDADAS

- Que los viernes se conviertan en una jornada de tests libres
- Entradas económicas el viernes con acceso opcional al pit lane
- Sesiones de autógrafos obligatorias para los pilotos el viernes
- Que vuelva el warm-up dominical
- Mantener la carrera de GP2 del domingo



3 LAS NORMAS

MB: Bien, ¿qué vamos a hacer con la calificación? Bernie dice que está básicamente en contra de lo que no sea el sistema antiguo. ¿Estamos de acuerdo?

JW: Nos metimos en la calificación a una vuelta para dar una presencia más visible en televisión a los equipos más pequeños. Pero no hay pruebas de que algún equipo haya sacado más dinero debido a ello. De modo que hicimos una norma que no ha surtido efecto y tenemos que librarnos de ella.

JR: Un buen argumento. Pero con el sistema antiguo no pasaba nada durante los primeros 20 minutos y la gente cambiaba de canal.

JW: ¿Por qué no decir que todos han de hacer su primer intento en los primeros 15 minutos?

MG: No hace falta. Si pudieras montar gomas usadas y no hubiera límite de vueltas, todo el mundo saldría de inmediato y probaría su coche con gomas usadas. Antes no, porque la pista iba a hacerse más rápida y sólo tenías cuatro juegos de neumáticos.

CH: Estoy de acuerdo con Mike. Pero el sistema a 12 vueltas tenía muchos aspectos positivos. La emoción llegaba al clímax. Un piloto marcaba un tiempo y los demás tenían que salir y responder. No creo que haga falta por fuerza acción ininterrumpida durante una hora, e incluso si no hay acción en pista al principio eso puede dar mejor acceso a los equipos a la TV. ▶



Montoya supera a Trulli en Alemania 2004; Horner cree que con mayores distancias de frenado aumentarían los adelantamientos.



La afición quiere ver hombres y máquinas rueda con rueda

MB: Tiago, para usted, como piloto, ¿es una decepción la calificación actual?
TM: Es una lástima, sí. Y tener menos ruedas que las que teníamos en otras categorías es una locura. Yo creía que la F1 era la categoría reina. Además, hay que tener mucho cuidado con el motor. Es todo un poco contradictorio.
CH: ¿Qué pensamos de los neumáticos, pues?
MG: Slicks.
TM: Dependerías menos del apoyo aerodinámico; más agarre mecánico.
MG: Los neumáticos estriados no resultan en un coche de carreras. Su propósito era controlar la velocidad, luego la FIA dejó de usarlos para eso y volvió a cambiar los coches. Costó mucho y seguimos yendo más rápido. Pasemos a un neumático slick de control.
CH: Es un punto clave: un neumático de control evitaría muchos tests. El 90% de los tests está relacionado con las gomas.
MB: Una guerra de neumáticos puede ser genial, pero con un neumático de control

también podría haber grandes batallas si hubiera varias especificaciones en cada GP.
JW: Habría que informar de ello. Flancos de distintos colores, por ejemplo, aunque ya se hizo en los años 80 y no estuvo muy bien.
TM: La Champ Car lo hace este año.
CH: Todo el mundo tiene una actitud protectora sobre el neumático que monta, pero habría que anunciarlo.
MG: Y mezclarlo. Si te equivocas, podrías cambiarlo en los pit stops y anunciarlo.
MB: ¿Hay que abordar los adelantamientos?



MG: Es difícilísimo. Lo que no se puede hacer es 'desinventar' la tecnología. Reducir la aerodinámica, sí, puedes hacerlo, pero vas a seguir trabajando todo el año en el túnel de viento.
JW: Es más un factor de diseño de circuitos. Hockenheim era una mierda de carrera; ahora es fantástica por los adelantamientos.
CH: El slick ayudaría. Y deberíamos estudiar aumentar las distancias de frenado. La afición quiere ver carreras rueda con rueda, hombre y máquina al límite de la adherencia.
MG: No acaba de convencerme lo de las distancias de frenado. Y no tiene por qué haber muchos adelantamientos. Schumacher no adelantó a Alonso [en Imola] pero fue lo mejor que se ha visto en TV en años, dicen.
JR: No creo que la falta de adelantamientos sea lo que ahuyente a la gente. Es la falta de rivalidad. Un deporte desigual es aburrido.
MG: Ferrari ha de asumir parte de culpa, por ponerlo todo detrás de un piloto.



Jean Alesi en el Hungaroring con un Benetton (izda.) en 1997, último año en que la F1 autorizó los slicks; la F1 ha de seguir siendo la cúspide de la tecnología (arriba).

MEDIDAS RECOMENDADAS

- Antiguo formato de calificación, con una norma neumáticos/vueltas que asegure que las pantallas no queden en blanco
- Que la F1 siga siendo la cúspide de la tecnología del automovilismo deportivo
- Cambios de ruedas en los pit stops
- Neumáticos slick de control con elección de especificación en cada carrera
- Controlar la velocidad con los neumáticos, no con coches o motores ▶



Por favor, mayor transparencia por parte de los mandamases Max Mosley y Bernie Ecclestone (arriba).

4 EL COSTE

MB: Reducción de costes: ¿cuál es el mejor camino?

MG: Prohibir todos los tests durante la temporada y probar los viernes. El modo más fácil de ahorrar dinero en un F1 es

no hacerlo correr. Los tests invernales se pueden hacer con el equipo de carrera, así que puedes librarte del equipo de tests y los sueldos que lo acompañan.

CH: Creo que tiene mucho sentido. Incluso 30 días en una temporada son muchos. El personal está siendo presionado al límite. Nunca evitarás que los ingenieros gasten dinero, pero crearía una mayor igualdad de condiciones que los equipos no pudieran comprar semejante ventaja a través del tiempo en pista.

MB: Entonces, si alguien tiene 400 millones de dólares para gastar, lo hará, pero tratamos de crear una situación en que sólo vayan un pelín más rápido que si gastaran 200.

MG: O se podrían limitar los presupuestos.

JW: ¿Cómo hacer eso en F1?

MB: Después de lo de Enron, seguro que hay auditores que podrían hacer el trabajo.

JW: ¿Cómo evitar que Vodafone y Philip Morris paguen el salario de Michael para fines promocionales, de modo que no figure en el presupuesto de Ferrari? Michael puede decir

que corre por un euro. No se puede controlar.

CH: El organismo rector tiene que involucrarse y limitar los tests.

JW: Pero hace falta que el organismo rector y los promotores estén sincronizados, considerando el panorama en conjunto, reduciendo costes y manteniendo asimismo el interés del deporte para el público. Luego, dentro de ese marco, elaboras el programa del fin de semana y los reglamentos deportivo y técnico. En mi opinión, ahí es donde todo falla. Alguien sale con una idea para la calificación, y luego alguien más dice algo de los neumáticos. Nunca se estudia como un todo, así que se toman decisiones equivocadas.

MG: Lo del motor limitado es un ejemplo típico. Alguien dice: "Aumentemos la vida del motor para reducir costes" y nadie piensa qué significará eso en el fin de semana.

Luego la FIA dice: "No podemos meternos en los tests", y todo el mundo va de acá para allá gastando millones en los tests. Bastaba con decir: para entrar en F1, no se puede probar durante la temporada y no se pueden usar más de dos motores por fin de semana, o sea, 40 motores al año. Ya está, no es difícil.

JW: El actual reglamento motorista también afecta comercialmente. En Mónaco 2004, Ralf reventó un motor, el sábado calificó segundo y apareció en la rueda de prensa, durante la que tuvimos que explicarles a nuestros invitados que en realidad partiría 12º. Sencillamente es ridículo.

JR: Precisamente, lo que ahuyenta a los televidentes de cualquier deporte es tener que pensar: "¿Qué ha pasado aquí, pues?".

JW: Tiago, ¿cómo explicas a tus sponsors: "Oh, hoy no fui bien porque estaba limitado a 17.500 rpm"?

TM: Lo cierto es que no lo entienden. Me cuesta explicar por qué, siendo debutante, hago sólo 15 ó 16 vueltas los viernes. Es una situación delicada y frustrante para todos.

MG: Pero ino nosotros no limitamos los motores Toyota, Jim!

MEDIDAS RECOMENDADAS

- Que la FIA limite los tests durante la temporada a los viernes de GP
- Límite de dos motores por fin de semana

5

EL QUID DEL ASUNTO

MB: Un grave escollo es que Ferrari nunca votará un límite de tests porque posee dos circuitos de pruebas.

MG: Cierto. Entonces... ¿qué?... ¿ahora todos tenemos que

construir circuitos de pruebas para ser competitivos? Esto tiene que terminar.

MB: Si se eliminara la votación por unanimidad, podría terminar. Y para eso todo cuanto hace falta es un nuevo Pacto de la Concordia. Así que es factible.



Sólo Ferrari posee pistas de tests privadas.

MG: Sí, pero al llegar a un acuerdo con Ferrari, la FIA ha quitado esa posibilidad antes de que empezáramos siquiera.

JR: Desde luego. En gran parte, el deporte ha llegado adonde está con un dictador deportivo realmente brillante, pero quizá ya sea hora de pasar página.

MG: El deporte ha cambiado. Ya no puede dirigirse con tratos chungos a escondidas.

MB: ¿Tal vez ni siquiera detrás de cristales ahumados en Prince's Gate [donde está la oficina londinense de la Formula One Management de Bernie Ecclestone]?

MEDIDAS RECOMENDADAS

- Un nuevo Pacto de la Concordia 'justo'
- ¿Poner fin al show Max & Bernie? **1**

¿HICISTE OÍR TU VOZ?

¿Fuiste uno de los miles de aficionados que rellenó la reciente encuesta FIA/AMD/F1 Racing? ¿Sí? Entonces no te pierdas el próximo número de F1 Racing, para ver sus conclusiones.

La F1 no se estudia como un todo y se toman decisiones equivocadas



Tocado, no hundido

En 2005, BAR-Honda se proponía seguir por donde lo dejó en 2004, pero... ni hablar. El director técnico Geoff Willis explica cómo han remontado el vuelo

DIARIO DEL BAR-HONDA

007

Texto Geoff Willis, director técnico, BAR-Honda/Steve Cooper

"S abíamos por qué era rápido el coche del año pasado. Así, cuando presentamos el BAR-Honda 007, creíamos de veras haber acertado desde el punto de vista del diseño. La imagen de conjunto del coche es muy pulcra, especialmente la carrocería posterior, y al quitar el capó motor se aprecia lo minucioso de la instalación del motor, radiadores y electrónica. Es un diseño muy compacto y bien detallado; todas las piezas están muy bien pensadas.

"Cuando probamos el coche por primera vez,

estábamos algo lejos de los niveles de apoyo que nos fijamos como objetivo a principios del año y teníamos problemas para hacer mejoras en el túnel de viento. En retrospectiva, tal vez no fuera de extrañar, dados los cambios de reglamento y los esfuerzos en pulir el coche del año pasado. Quizá pensamos demasiado en las características aerodinámicas del año pasado mientras tratábamos de desarrollar el conjunto. No obstante, aunque el éxito del 007 no fue inmediato, ha sido un trayecto exigente y emocionante llevar el coche adonde está ahora...".

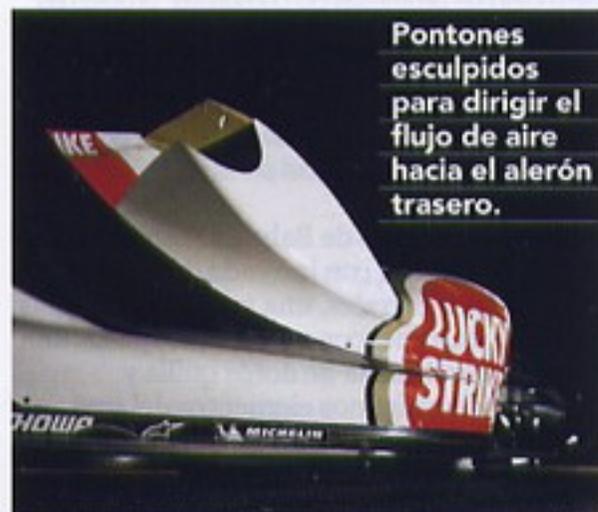
16 DE ENERO

Presentación, Barcelona

El 007 salió al descubierto en Montmeló, pero lo resbaladizo del circuito recién reasfaltado echó por tierra los intentos de establecer una referencia. El equipo se desplazó a otras pistas.

Geoff dice: "La carrocería trasera del 007 es muy ceñida; tiene mucha más cintura que el 006. En esta zona trabajamos para maximizar la eficacia del aire que sale de los enfriadores y el flujo de escape alrededor del coche. Es una zona vital, porque en los últimos años ha cambiado mucho el diseño del alerón trasero.

"Seguimos con la salida superior en lugar de optar por 'chimeneas'; también estudiamos las branquias que usa Renault, por ejemplo, pero todas las soluciones son relativamente parecidas. He aquí uno de los pontones que usamos (abajo); podemos cambiar los paneles desdoblados para alterar la refrigeración. En Imola es mínima y en Bahrein máxima".



Pontones esculpidos para dirigir el flujo de aire hacia el alerón trasero.

19 DE ENERO-24 DE FEBRERO

Tests en Jerez y Valencia

Con un coche ni fiable ni especialmente rápido, el equipo afrontó seis sesiones de tests distintas antes del inicio de temporada, en un intento de aislar el punto conflictivo del coche.

Geoff dice: "Antes de Melbourne, teníamos nuestras sospechas sobre cuál era el problema. Mirándolo ahora, quizá se nos escapó algo al principio en los tests. No volvimos a Barcelona y, después, el mal tiempo y el limitado surtido de circuitos dificultaron el que pudiéramos detectar lo que resultó ser un claro problema aerodinámico. Si volviéramos a hacerlo, nos aseguraríamos de certificar un poco antes la aerodinámica en un circuito como Barcelona".

6 DE MARZO

Gran Premio de Australia

Jenson Button Parr.: 8º (3m 12,128s)
Carr.: R (56 vueltas, cambio motor)
Takuma Sato Parr.: 20º (sin tiempo)
Carr.: R (55 vueltas, cambio motor)

La primera crono en mojado afectó a la velocidad de Button y Sato, que no pasaron de octavo y 20º en parrilla. La floja calificación también arruinó su carrera: el Sauber de JV hizo de tapón a Button: "Perdía hasta tres segundos por vuelta detrás de él".

Geoff dice: "Durante el último relevo rodamos al mismo ritmo que los líderes, a pesar de haber perdido todo ese tiempo en el tráfico".

9-11 DE MARZO

Tests en Jerez y Paul Ricard

Después de la decepción de Australia, el equipo se fue a Francia y España para diagnosticar su falta de velocidad en la estela de otro coche. En Jerez, los probadores Anthony Davidson y Enrique Bernoldi rodaron a rebufo en un intento de remediar el flojo agarre delantero del 007. Sus experimentos confirmaron las sospechas del equipo.

Geoff dice: "Queríamos comprobar si el coche nuevo era más sensible que el 006 en la estela de otro coche. Las nuevas normas parecían hacer el alerón delantero más sensible a las turbulencias del coche precedente. El alerón delantero es decisivo, porque afecta a todas las partes del coche.

"Las normas permiten que la parte central del alerón esté mucho más cerca del suelo. Como las normas 2005 elevan el alerón, había la necesidad de recuperar más fuerza en el mismo para equilibrar el coche". ▶



El alerón delantero del BAR parece único, pero su sensibilidad en el tráfico ha causado problemas.



La calificación sobre mojado entorpeció a los BAR en Australia, y Villeneuve hizo de tapón a Button.

EL CUARTO DEL BAR-HONDA

20 DE MARZO	FINALES DE MARZO	3 DE ABRIL
-------------	------------------	------------

Gran Premio de Malaisia

Jenson Button Parr.: 9º (3m 09,832s)
Carr.: R (2 vueltas, motor)

Anthony Davidson Parr.: 15º (3m 11,890s)
Carr.: R (2 vueltas, motor)

Una fuga de aceite dejó fuera a Button en los libres del sábado, pero los ingenieros de Honda evitaron el cambio de motor con un arreglo rápido. Con Takuma Sato enfermo, el probador Davidson sustituyó al piloto japonés. Pero su carrera fue efímera: un retén se rompió y el motor expiró tras apenas dos vueltas. Pero la velocidad inicial de Button animó brevemente al equipo: superó a Kimi Räikkönen e informó de que el coche parecía rápido y fácil de pilotar. Luego su motor también reventó.

Tests en Brackley

Creyendo estar de nuevo en el buen camino, el equipo pasó el resto del mes en el túnel de viento en la fábrica.

Geoff dice: "Tras las primeras carreras empezamos a centrarnos en el problema. Desde su presentación, desarrollamos muy rápidamente el coche, según lo previsto. La primera tarea con un coche nuevo es asegurar su fiabilidad; luego mantener el desarrollo y trabajar tanto como sea posible en el túnel de viento. Por desgracia, no vimos los beneficios debido a otros problemas en las primeras carreras, pero con la combinación de esas piezas nuevas y una mejor comprensión de cómo hacer funcionar el coche, todo empezó a cuajar".

Gran Premio de Bahrein

Jenson Button Parr.: 11º (3m 04,348s)
Carr.: R (46 vta., embrague)

Takuma Sato Parr.: 13º (3m 05,563s)
Carr.: R (27 vta., frenos)



Otro desastre: el embrague de Button se avería y los mecánicos han de empujarlo.

Otro caso de promesas no cumplidas: problemas de fiabilidad volvieron a ocultar las mejoras aerodinámicas. Una elección arriesgada de material de frenos destruyó los discos de Sato. Y Button sufrió un problema de embrague en boxes que le dejó tirado al final del pit lane.

Geoff dice: "Antes de Bahrein mejoramos el agarre del morro, con la ayuda de los deflectores integrales, una mezcla de algunas características del concepto doble quilla: una solución combinada de doble quilla y deflector, con algunos elementos del 006. Este diseño controla el complejo flujo del alerón delantero y cómo interactúa con el inicio del fondo delante del pontón. En el deflector principal se monta un flap separado: su forma de pie ayuda a manipular muy estrictamente el flujo. No genera mucho apoyo, pero sí que ayuda a generar el flujo que buscamos bajo el coche. Es una zona muy compleja, así que solemos revisarla muy a menudo durante el año".



Malaisia empezó muy bien para BAR: en la segunda vuelta, Jenson adelantó a Räikkönen...



... pero acabó en desastre, cuando los motores de ambos coches expiraron casi al alimón.



El deflector y su flap ayudan a controlar el complejo flujo de aire del alerón delantero.

6-18/13-14 DE ABRIL

24 DE ABRIL

Tests en el Circuit de Catalunya y Paul Ricard

Estos dos tests fueron cruciales, liberando por fin el potencial pleno del 007... casi de chiripa. Por eliminación, el equipo aplicó un proceso de retroingeniería al coche y descubrió su punto dulce. Davidson explica: "Combinamos las distintas piezas y de pronto mi coche era extraordinario. Era fácil de pilotar y daba mucha confianza en los tramos de alta velocidad. Ganamos cuatro décimas más por vuelta. Una mayor confianza te hace más rápido en relevos largos y también castiga menos las gomas porque mueves menos el volante".

Geoff dice: "En nuestros esfuerzos por resolver un problema con nuestros desarrollos de principio de temporada, acabamos agravándolo sin darnos cuenta: habíamos seguido un camino incorrecto de

La fórmula aerodinámica se arregló de repente en Montmeló; la aerodinámica del fondo es crítica.



desarrollo aerodinámico. Cuando empezamos a investigarlo en pista, pudimos desandararlo y tomar otra dirección en el programa del túnel. El test en Barcelona probó nuestra hipótesis y el coche empezó a funcionar en correlación con el túnel.

"La cosa fue a más. Empezamos a mejorar los reglajes básicos y vimos que nuestras nuevas evoluciones funcionaban mejor, lo que nos permitió introducir más ideas y mejorar así más rápidamente el coche.

"El piso del pontón influye principalmente en cómo pasa el flujo de aire bajo el coche; influye en los numerosos vórtices complejos que salen del alerón delantero. Intentamos controlar la distribución de presión bajo el coche para ayudar con el equilibrio. Los apéndices horizontales en el plano de referencia son un terreno fértil para el desarrollo y han cambiado muy rápidamente a medida que evolucionaba el coche".

Gran Premio de San Marino

Jenson Button Parr.: 3º (2m 44,105s)
Carr.: DC (3º)

Takuma Sato Parr.: 6º (2m 44,658s)
Carr.: DC (5º)

El equipo atacó Imola con renovado entusiasmo. El ritmo de Button, y el primer podio del año, fueron un gran estímulo; luego, la bomba.

Las consecuencias de la descalificación de BAR en San Marino y su exclusión de las dos pruebas siguientes hicieron correr ríos de tinta, pero, fuera el equipo culpable o no, el altercado jurídico volvió a eclipsar la emergente velocidad del coche. Y volvió a privar de puntos al equipo.

Geoff dice: "El fin de semana de Imola empezó con el rendimiento del coche que nos esperábamos, dados los dos tests anteriores. Ahí es donde queríamos estar cuando establecimos nuestro objetivos iniciales para el coche de este año. Si no hubiéramos cometido algunos errores en el diseño aerodinámico preliminar, y de no haber sufrido unos problemas de fiabilidad bastante extraños, ya habríamos tenido un coche en el podio y un puñado de puntos". ▶



Este año, Button subió por primera vez al podio en Imola, pero la FIA se lo arrebató.

27-28 ABRIL, 12-13 MAYO

29 DE MAYO

QUERIDO DIARIO

007

Tests en Mugello y Paul Ricard

Bajo su suspensión de dos carreras, el equipo seguía viéndose obligado a observar el límite de 30 días de tests durante la temporada. También fue el primer equipo en probar un motor V8 de 2,4 litros versión 2006 en pista. Todo el mundo estaba más seguro que nunca de que protagonizarían un regreso a la competición exitoso y sin fisuras en el GP de Europa.

Geoff dice: "Tras el fallo del Tribunal de Apelación FIA, tuvimos que efectuar un pequeño cambio en el modo de hacer correr el coche. Teníamos que asegurar que su peso mínimo fuera de 600 kg con toda la gasolina extraída del coche, incluso la gasolina residual que en realidad hace falta para que funcione. El sistema de combustible sigue siendo el mismo, ya que el diseño no era un problema en sí. Ahora estudiamos la instalación de bombas más eficaces, así que deberíamos ser más competitivos, aunque tengamos que pesar algo más por un tiempo".

Gran Premio de Europa

Jenson Button Parr.: 13º (1m 32,594s)
Carr.: 10º

Takuma Sato Parr.: 16º (1m 32,926s)
Carr.: 12º

Montando motores usados por última vez cinco semanas antes, los dos coches calificaron en la segunda mitad de la parrilla. No les fue mejor en carrera, Button 10º forcejeando con subviraje y además sobreviraje, y Sato 12º tras verse enredado en el incidente de la primera curva.

Geoff dice: "Las mejoras en las que habíamos trabajado no se convirtieron en velocidad en pista. Después de Imola, o pusimos algo en el coche que nos dio lecturas falsas en los tests, o hicimos algo extraño en el Ring. Creo que en alguna parte perdimos nuestro punto de referencia y lo lógico es desandar el camino hasta encontrar la respuesta. No somos lo bastante rápidos y hemos de rectificar eso".

En conclusión

Geoff dice: "Uno de los grandes retos del diseño en F1 es que nunca encontrarás una solución perfecta. Siempre tienes que llegar a un compromiso. Aerodinámicamente, has de sopesar las características del coche a baja velocidad y a alta velocidad, su estabilidad en frenada y su rendimiento en mitad de curva. Lo ideal es tener las mejores características para cada fase operativa del coche. Pero, la mayor parte del tiempo, hacemos compensaciones y juicios en el túnel de viento mientras desarrollamos el coche."

"A veces nos equivocamos. Todo forma parte del proceso de aprendizaje; aprendes lo que quieren tus pilotos y lo que es crítico para el tiempo por vuelta, y eso orienta el programa en el túnel. Es un reto difícil, pero es lo que da sentido a la F1. Después de Imola, hemos de hacer frente al auténtico reto de este año: ganar carreras. El campeonato nos preocupa menos, aunque nos gustaría estar en la parte alta de la parrilla; ahora nuestro objetivo es ganar".

>> Jenson dice...

"Ha sido un duro inicio de temporada para todo el equipo. Los problemas se han debido en su mayor parte a las averías sufridas al principio de 2005. Tuvimos dos tests muy buenos en Montmeló y Paul Ricard, con un buen paso adelante en fiabilidad,

y en Imola pudimos convertirlos por fin en resultados.

"Por desgracia, los perdimos, pero estamos seguros de que hemos dado un gran salto aerodinámicamente. Al principio del año, el coche era muy nervioso, sobre todo al final de la zona de

frenada, cuando girabas y tratabas de lanzarte en la entrada en curva. Ahora es muy distinto. Ahora no sólo tenemos un coche rápido, también uno que da más confianza a los pilotos. Esperemos que ahora podamos volver a estar arriba luchando, donde deberíamos estar".

Al menos la fiabilidad de BAR fue impecable en Nürburgring, donde Jenson acabó en el 10º lugar.



ATMÉV AJ A AY S °M

Y LIA JARDÓN



ARCHIVO LAT

Que sí; de verdad que éste es el campeón del mundo de F1 de 1979, Jody Scheckter. Y, sí, de verdad que hoy día es granjero, como nos explica Matt Bishop

Fotografía Darren Heath

Jody cría tres razas de cerdo, de las que la más peluda y bonita es la Kune Kune (dcha.); el año de su título, 1979 (arriba), Jody ganó en Zolder, Mónaco y Monza.

"Cuando corría ganaba mucho dinero, ahora me preocupa si cobrar 6 ó 7 peniques por un huevo"

sistemas de simulación de armamentos (también retirado), ahora es un granjero ecológico.

Como era de esperar, se dedica a la cría con la misma obsesión con que antaño corría. El resultado es que Laverstoke Park, su hacienda de 2.500 acres cerca de Overton, Hampshire, Inglaterra, se presenta tan impoluta como los paddocks de F1 por los que anduvo con aire arrogante con los señores Villeneuve, Lauda, Hunt, Andretti y cía. Se puede sacar al hombre de la F1, pero no se puede sacar la F1 del hombre. Dice que su nuevo matadero –todavía en construcción, pero enorme y vanguardista– será “como un túnel de viento”.

¿Por qué lo hace? “Porque tengo cuatro hijos pequeños [además de Tomas, de 24 años, y Toby, de 26, que son y han sido, respectivamente, pilotos de carreras por derecho propio], y estaba harto de alimentarlos con la mierda de comida de los supermercados. Así que empecé a preguntarme si podía hacer algo al respecto, producir mi propia comida, comida que fuera lo más saludable y rica posible”.

¿Un sueño? Para muchos quizá sí. Pero no para Jody. Cinco años más tarde, su sueño se ha hecho realidad, e incluso vende el excedente de la producción: “Tenemos gallinas para los huevos, pollos para la carne, patos, gansos y pavos. Tenemos cuatro razas distintas de carne de oveja: Hebrideans, Lleyns, Balwens y Polled Dorsets, que pueden ser montadas por el carnero todos los días del año. Tenemos tres razas de cerdo: Middle White, Saddleback y Kune Kune [he aquí un rollizo ejemplo, izda.]. Tenemos jabalíes y jabalíes cruzados con un cerdo tradicional, que producen una raza que reproduce exactamente el tipo más antiguo de cerdo no domesticado; lo llamamos el Laverstoke Blue.”

“También tenemos tres rebaños de ganado; 14 de las 40 vacas Native Angus puras que quedan en el mundo y, en otro rebaño, 165 Aberdeen Angus. Además, tenemos 135 vacas Hereford puras, más o menos el 20% de la población mundial. En cuanto a productos lácteos, tenemos 65 vacas Jersey de pedigrí procedentes de Dinamarca, y 350 búfalos de agua. Bueno, el búfalo no sólo es para productos lácteos: también

> CV Jody Scheckter

Ocupación Granjero ecológico
Nació 29/01/50, East London, Suráfrica
Reside Hampshire, GB
Trayectoria Campeón mundial 79 (Ferrari)

es bueno para comer. Ah, y también tenemos ovejas Lacaune. Las compré porque me encanta el queso roquefort, que se hace de la leche de la Lacaune, una raza del sur de Francia”.

El granjero Scheckter es un experto. Así pues, ¿es un amante de los animales? La verdad es que no mucho. “Es una cuestión secundaria. Vale, está bien que mi ganado pueda vagar libremente en pasto abierto, claro que sí. Pero el objetivo de una buena granja ecológica es producir comida sabrosa y sana”.

El hombre antaño conocido como ‘Sideways [de costado] Scheckter’ se ha convertido en una especie de predicador biodinámico. “Leo tanto como puedo, principalmente libros de texto de crianza del siglo XIX; son pesados para un disléxico, se lo aseguro”.

¿Y cómo sabe la comida de Laverstoke? Después de comer con Jody el 11 de mayo, os puedo asegurar que es verdaderamente fantástica. La verdura es fresca y sabrosa; la carne, deliciosa e increíblemente tierna. “Cuando tengamos nuestro matadero en funcionamiento, será aún mejor”, dice. “Antes del sacrificio daremos hierbas a nuestros animales, para reducir el estrés en sus cuerpos al final, para hacer la carne más tierna”.

¿No os convence? Pues visitad www.laverstokepark.co.uk para ver la obra de Jody el granjero.

“Es curioso”, dice, tomando una cucharada de su propio helado de leche de búfalo (le da cien vueltas a los Ben & Jerry’s) y saboreando el aroma, “pero cuando corría, ganaba mucho dinero y trataba con grandes sponsors. Cuando dirigía FATS, hacía negocios de decenas de millones. Y ahora me preocupo de si tengo que cobrar seis peniques o siete por un huevo. Pero me encanta”.

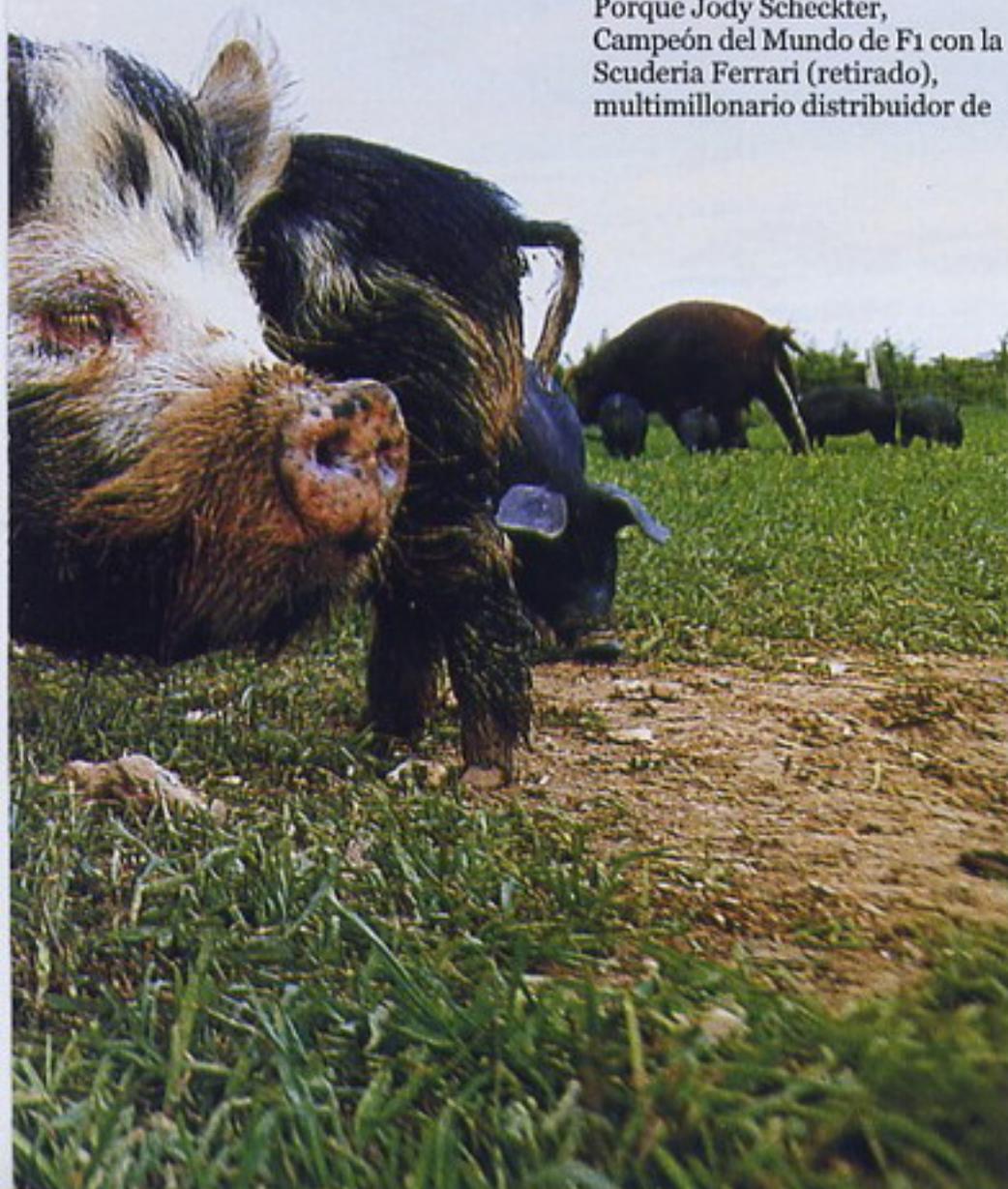
Puede que se tome pero que muy en serio todo lo que hace, pero Jody Scheckter también sabe reírse de sí mismo. **1**

Es difícilísimo hacer bien el “Saddleback”, dice el campeón del mundo de 1979, rascándose la barbilla. ¿De qué habla?, os preguntaréis. De hecho, ¿qué es el Saddleback?

¿Es, a lo mejor, una delicada izquierda de East London, el circuito en los alrededores de Durban, cerca de donde nació, y que organizó un puñado de GP de Suráfrica en los primeros años 60? ¿O quizá un sofisticado bazuca para usar en el desierto montado en un camello? (En 1984, cuatro años después de que nuestro campeón se retirara, fundó la empresa FATS –FireArms Training Systems Inc.– y ganó decenas de millones de dólares antes de venderla por cientos de millones más una docena de años más tarde).

Ni lo uno ni lo otro. Saddleback es un cerdo.

¿Cómo es eso, y por qué sale en las páginas de *F1 Racing*? Porque Jody Scheckter, Campeón del Mundo de F1 con la Scuderia Ferrari (retirado), multimillonario distribuidor de



15.247

MIL SESENTA Y UN
MILLONES, QUINCE MIL,
DOSCIENTAS CUARENTA
Y SIETE PERSONAS
**NO SE PUEDEN
EQUIVOCAR**

Menos mal que Narain Karthikeyan es un tío tranquilo y relajado: ahora mismo lleva las expectativas de toda la India a la espalda

Entrevista Steve Cooper

Narain Karthikeyan se retrasa. No sólo hoy; siempre llega irremediablemente tarde. Nuestra cita estaba prevista para las 9.30 en la fábrica de Jordan en Silverstone, pero Narain ha salido, y nadie sabe adónde. "Dijo que volvería en 10

minutos", dice la recepcionista para ayudar, añadiendo: "Pero eso fue hace 10 minutos".

"Yo tampoco sé dónde está", dice Annouck Heinrichs, jefa de prensa del equipo. "Hace 20 minutos dijo que volvería en cinco minutos...".

"Hemos empezado a multarle", dice riéndose el director deportivo, Trevor Carlin. "Son 10 dólares el minuto, y eso le mata, porque es el piloto más pelado de la parrilla. Nunca tiene dinero; ni siquiera tiene coche o piso". ▶

Finalmente, unos 45 minutos más tarde, una figura diminuta con tejanos y sudadera negra Jordan entra tranquilamente. Antes de que pueda saludarle siquiera, se disculpa humilde y afanosamente por su tardanza.

"Me perdí en Northampton", dice, sonriendo. "Iba buscando casa y vi un piso a un precio bastante razonable. A lo mejor lo alquilo. Es que no puedo permitirme vivir todo el tiempo en un hotel".

Subimos al piso superior y sigue charlando; está encantado de recordar su carrera en el GP de San Marino. Habla de neumáticos —una impublicable diatriba subida de tono— y del puro placer de correr mucho y al límite en Imola, y de ver los resultados por sí mismo. Que no quepa la menor duda, a pesar de su despreocupada actitud, este chico es un piloto de carreras.

Karthikeyan se crió en la ciudad de Coimbatore en Tamil Nadu, el *silicon valley* del automovilismo indio, una región que acoge la mayoría de los talentos de las carreras del país, cuenta con su propio circuito e incluso esconde un pequeño fabricante de monoplazas.

Siendo adolescente, Narain siguió el ejemplo de su padre, que corría en rallies, y empezó a competir. Frecuentó las naves del susodicho constructor local, y su perseverancia tuvo premio cuando por fin se hizo con un coche para correr a nivel local.

"Me interesaban los circuitos y los rallies", dice. "Entonces alguien compró un resumen en vídeo de la temporada de 1989 de F1 y recuerdo que me quedé enganchado mirando las tomas de cámara subjetiva. Después de eso, empecé a seguir la F1 —debió de ser allá por 1991— y supe que quería ser piloto de monoplazas".

Pero, claro está, a pesar de todo ese entusiasmo sin explotar, había un largo camino por recorrer. Una estancia en la escuela de pilotaje Winfield en Francia le ayudó a pulir su técnica y luego dirigió su atención a Inglaterra, un país que se toma a sus pilotos jóvenes más en serio que la mayoría.

"No sabía qué hacer a continuación", reconoce. "En la India nadie sabía nada de automovilismo, así que miré la sección de 'volantes libres' en la revista inglesa *Autosport*. Cuando vi algo apropiado, llamé

>>>Un tío valiente

Dois carreras sobresalen en la trayectoria de Narain en la F3 británica, por su dominio, arrojo y velocidad pura. En las dos mangas de Brands Hatch en 1999, Narain dio sendas palizas a sus rivales, en una patrilla que incluía a Jenson Button, Luciano Burti y el futuro campeón ese año, Marc Hynes.

¿Fue simplemente un doble golpe de suerte o una miradita furtiva al potencial máximo de Karthikeyan en éste, el mayor circuito de piloto del Reino Unido?

"Aprendí que si el coche estaba bien equilibrado y tenías un piloto muy bueno, la curva Paddock Hill se podía tomar en quinta, en lugar de cuarta", recuerda Trevor Carlin de aquellos días en F3.

"El ingeniero de Narain le dijo: 'Mira, si quieres ganar has de tomar Paddock en quinta'. Y Narain dijo: 'Sí, puedo hacerlo', y lo hizo desde la primera vuelta. El coche estaba puesto a punto para eso, y ya está".

Pero semejante arrojo exigía muchas apallas. ¿Tuvo Narain alguna duda de que fuera posible? "No necesité que me convencieran", sonríe. "No sé si tengo muchos huesos o poco cerebro, pero si mis amigos me dicen que haga algo, lo hago".

"En tramos de alta velocidad, su valentía siempre marca la diferencia", dice Carlin.

y me dijeron que costaría entre 72.000 y 90.000 dólares, ¡y me caí de la silla! Era mucho dinero para la India".

Pero con la continua ayuda del sponsor tabaquero Philip Morris ("La mayoría de sponsors me decían que jugara a cricket en lugar de correr; ésa era la postura india"), Narain abordó la Fórmula Vauxhall y la Fórmula Ford junto a notables del automovilismo británico como Ralph Firman, Darren Manning, Russell Ingall, Michael Vergers, Jason Watt y el futuro mánager de Narain, Piers Hunnisett. "Eran buenos pilotos pero podía vencerlos; sabía que era rápido en todas partes", dice.

Pronto llamó la atención de Trevor Carlin, que puso a Narain en el candelero cuando lo hizo correr con éxito en F3 en 1998 y 1999 (véase recuadro, izda.). Futuras incursiones en la F-Nippon y las World Series by Nissan mantuvieron vivos sus sueños de F1 pero, se mire por donde se mire, Karthikeyan no aparecía en el radar de la mayoría de patrones de F1.

Menos en el de Carlin. "En agosto del año pasado, Trevor vino a mi boda en la India", dice Narain. "Me dijo que su sueño era montar un equipo de F1 y que le gustaría que uno de sus pilotos corriera para él. Pero durante el invierno no pasó nada, hasta que de repente recibí una llamada...".

Cuando se malograron los intentos del Grupo Midland de comprar Jaguar, Narain casi perdió toda esperanza, hasta que la llamada del jefe de equipo Colin Kolles trajo buenas noticias: "Colin me llamó a las tres de la madrugada y me dijo: 'Hemos comprado Jordan; prepárate con todo el patrocinio que puedas conseguir'".

De pronto, todo encajaba y, antes de lo que nadie esperaba, Narain se embutió en un mono amarillo y desfiló ante la prensa mundial. Pero semejante bautismo no chocó al tranquilo piloto indio. "Sabía lo que me esperaba cuando llegué a la F1", dice. "Seguro, es un gran salto para cualquiera procedente de cualquier campeonato, pero el modo de pilotar el coche y de reglarlo mejora de verdad con la experiencia".

Y aunque este año el equipo Jordan no parece precisamente competitivo, su progreso sin pretensiones y su corajudo estilo innato en tramos rápidos le han

"El corajudo estilo de Karthikeyan le ha valido la admiración del paddock"

España 2005 fue una mala carrera para Narain, que acabó por detrás de su compañero Tiago Monteiro.



valido la admiración de muchos en el paddock.

En concreto, Imola, donde Bridgestone reaccionó por primera vez ante el dominio de Michelin en 2005, fue un punto culminante. Narain sonríe al recordarlo: "Sí, aguantar en la estela de ese Red Bull fue genial, muy divertido; espero que tengamos más carreras como ésa. Estaba luchando con Coulthard y podía verle cometer errores. Mi coche iba mejor que el suyo y lo seguía con facilidad".

Pero Mónaco fue mucho más desagradable, un bajón inesperado de un piloto por lo general famoso por su habilidad en carreras urbanas.

"Narain siempre fue muy bien en el GP de Macao de F3", dice Carlin. "Pero en Montecarlo no llegó a conectar. Golpeó el muro unas cuantas veces en los libres y eso le intimidó. Así que dejó de tirar y, mientras todo el mundo aumentaba el ritmo, él se quedó bregando. Aun así, deberíamos haber sido más rápidos que los Minardi".

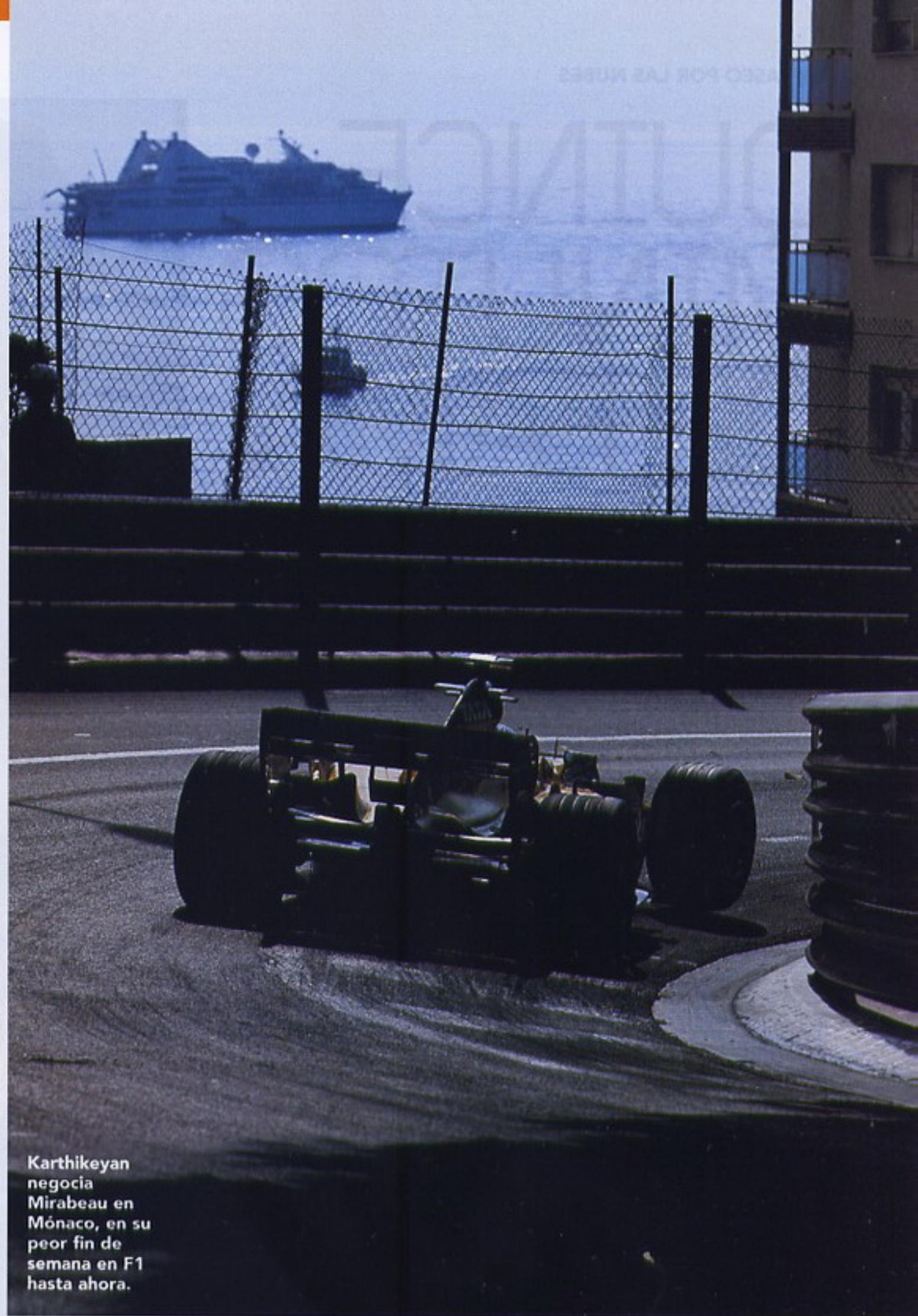
Escapar por los pelos de la última fila de la parrilla no es precisamente el ideal de los sueños. Por suerte, es un hecho que no se les escapa a los seguidores locales de Narain.

"En la India la gente no espera que venza a Schumacher", dice. "Saben que no conduzco el coche más rápido pero esperan que puntúe de vez en cuando."

"La F1 cuenta con numerosos seguidores en la India porque hay una enorme población de clase media. Siguen la F1 y entienden de verdad el deporte: todos siguieron a Fangio, Clark y Stewart. Todas las carreras y sesiones de entrenamientos se emiten en directo por televisión, de modo que todo el mundo está muy bien formado al respecto".

Ese conocimiento produce adulación siempre que Narain está involucrado personalmente. Incluso antes de la F1, no podía salir a la calle sin llamar la atención, pero ahora todo el país está pendiente de él, y todos los periódicos remueven sus modestas hazañas.

"Como la India nunca había tenido un piloto de F1 antes, la difusión en la prensa es increíble", dice. "Todas las carreras salen en primera página. Tengo muchos seguidores, pero muchos menos que mi amigo Sachin Tendulkar [jugador de cricket]; es fantástico. Su modo de comportarse –es



Karthikeyan negocia Mirabeau en Mónaco, en su peor fin de semana en F1 hasta ahora.

toda una superestrella– es algo de lo que realmente he tomado nota. Sigue siendo muy realista y no es un fantasmón. Tiene muchos valores y eso es lo que quiero asimilar de él".

Así pues, ¿está Narain listo para asumir el papel de superestrella junto a su estimado amigo? "Creo que sí", dice Carlin. "Nos gustaría que se quedara y fuera el primero en hacer correr el monoplaza Midland F1. Es muy inteligente

pero aún ha de aprender a llevar adelante la faceta de la ingeniería. Confía en que los ingenieros le den un coche y él lo pilotará al límite. Su información técnica es muy precisa –tiene un gran tacto para el coche– pero hay que sacársela a la fuerza".

Está claro que Narain es muy respetado dentro del equipo, pero tiene que centrarse un poco más: "Se ha puesto a la altura de las circunstancias", prosigue Carlin, "pero hay que ser muy

duro con él, gritarle, para ver actividad. Pero una vez hecho eso, hay que abrazarle y decirle: 'Bien hecho'".

Está claro que ese método funciona, como reconoce el propio Narain. "Es duro calificar 17º todo el tiempo", dice. "Pero en algún sitio hay que empezar. Si no paras de quejarte, las cosas no mejorarán nunca. Hay que exprimir el coche a fondo y esperar que todo salga bien, y eso es lo que he hecho...". ❶

QUINCE MINUTOS DE FAMA

De acuerdo, allá donde van, triunfan, pero en la parrilla de Mónaco las estrellas están a la sombra de coches y pilotos en ese corto cuarto de hora antes de que se apaguen las luces

Fotografías Lorenzo Bellanca/LAT



↑ ¿Cómo se coló Chewbacca en la parrilla sin un pase? La sonrisa de Jean Alesi parece un poquito rígida, ¿no?



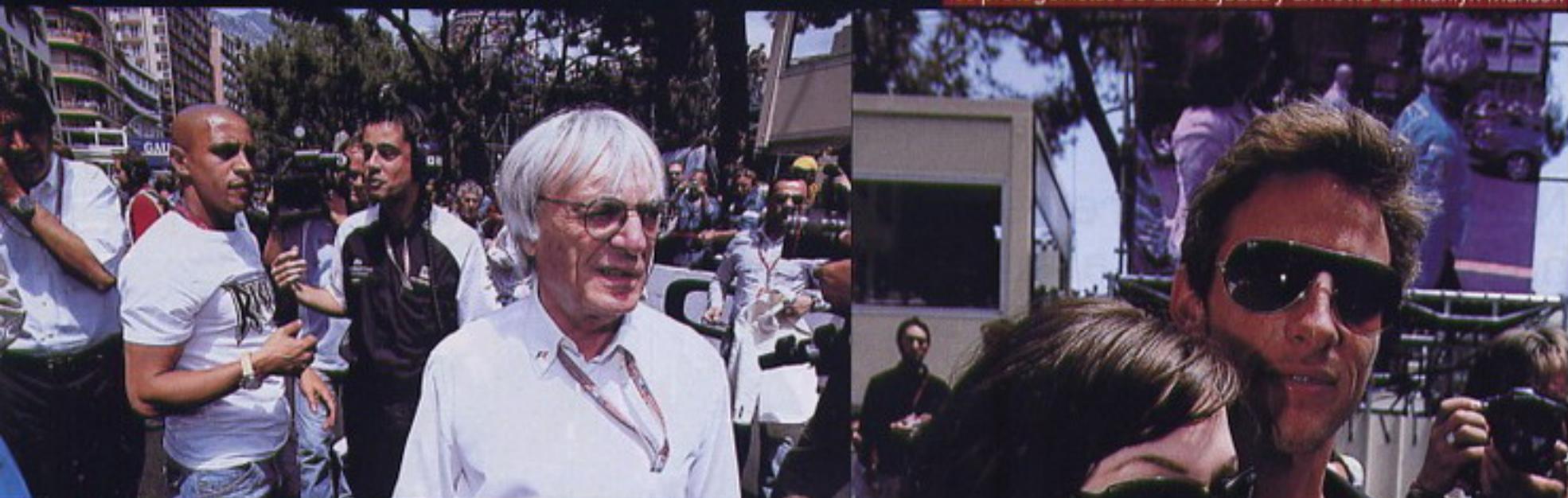
No todo el mundo logra entrar en el círculo íntimo de Alonso, pero el futbolista del Madrid Zinedine Zidane es una excepción ↑

↓ George Lucas, creador de Star Wars, se codea con Christian Klien; por desgracia, la Fuerza no está con sus camisas...



↑ El ferrarista Jean Todt con su prometida Michelle Yeoh, protagonista de *El mañana nunca muere* y *Tigre y dragón*

↓ Jenson se hace amigo de la actriz Rose McGowan, una de las protagonistas de *Embrujadas* y ex novia de Marilyn Manson



↑ La prueba de que Ecclestone vive en su propia burbuja. ¿Cómo si no podía ignorar al madridista Roberto Carlos?



↑ Quién sabe si Juan Pablo Montoya se atrevió a pedirle lecciones al as tenístico Goran Ivanisevic? Sin duda las necesita

EN LA ZONA ROJJA

Nunca antes una revista ha mostrado con tanto desparpajo la tecnología actual de F1. *F1 Racing* acompaña a Cosworth en la reconstrucción de un V10

Texto Tom Clarkson

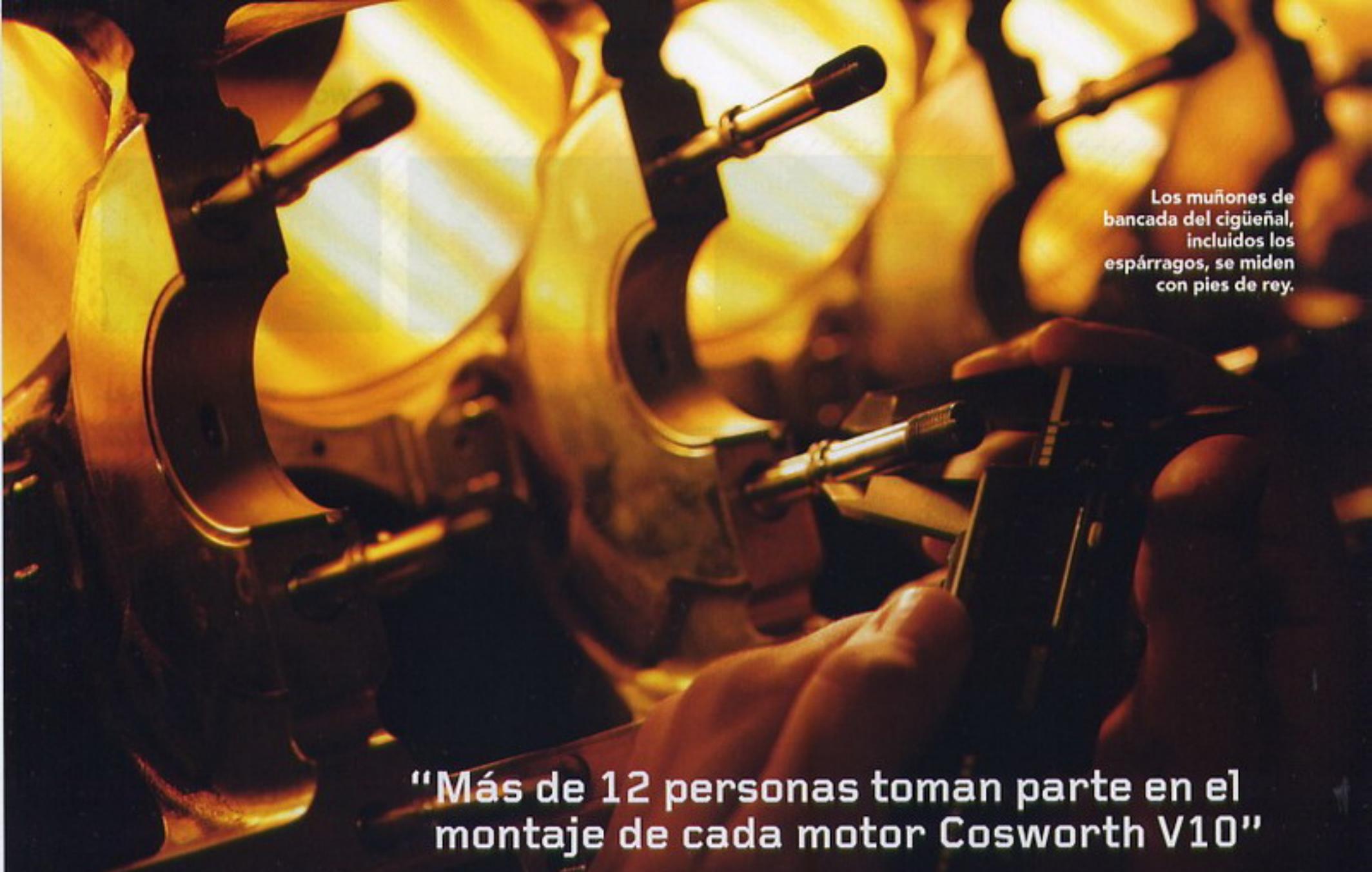
Fotografías Mark Thompson/Getty Images

La plantilla de Cosworth son gente resistente. Hace apenas 72 horas se enteraron de que en 2006 Red Bull Racing los plantará por Ferrari, pero nadie lo diría. Todos trabajan a tope, prueba palpable, tal vez, de que en F1 no hay tiempo para el sentimentalismo. Siguen cayendo gotas de sudor de la frente y los poros siguen llenos de grasa. Los objetivos para el año en curso no han variado: desarrollar un V8 totalmente nuevo para 2006 y años venideros, cumpliendo asimismo todos los compromisos contractuales con Red Bull Racing y Minardi en el programa V10.

Semejante resolución hace honor a Kevin Kalkhoven, jefe de la Champ Car americana y (bastante) nuevo propietario de Cosworth Ltd. Ha suprimido la palabra 'Racing' del nombre de la empresa, disgustando a algunos; pero también ha desaparecido el papeleo de Ford. Ahora Cosworth es una empresa más dinámica y emprendedora, y preocuparse por la pérdida de Red Bull sería mostrar poca confianza en el nuevo régimen.

"Sólo teníamos un año de contrato con Red Bull", dice el director general de Cosworth, Tim Routsis, "así que Dietrich Mateschitz [jefe de RBR] era libre de tomar el rumbo que quisiera. Claro que es una decepción, pero miramos a dos y tres años vista. Por eso seguimos





Los muñones de bancada del cigüeñal, incluidos los espárragos, se miden con pies de rey.

"Más de 12 personas toman parte en el montaje de cada motor Cosworth V10"

con el desarrollo de nuestro V8 y estoy seguro de que encontraremos un equipo competitivo para él en F1, si no el año que viene, en 2007".

Pero hablar mucho del V8 sería pasar por alto el trabajo tan extraordinario que ha hecho Cosworth con su V10. En Indy, RBR disfrutó de un aumento de 30 CV que llevó el motor a los 915 estipulados en el contrato; además, posee casi el mejor historial de fiabilidad de todos los propulsores de la parrilla.

En los primeros cuatro GP, Cosworth fue el único equipo/motorista que no hizo ningún cambio de motor no programado (Sauber tuvo que cambiar dos Ferrari V10...), a pesar de que cada uno tenía que durar dos GP.

Había dos razones para ello. Primero, se modificó el diseño de las partes móviles del motor para atender el kilometraje adicional, de 800 a 1.300 km. Alex Hitzinger, responsable de desarrollo F1 de Cosworth, odia la expresión 'reforzar' porque, dice, no es la realidad.

"Las mejoras en el análisis de cargas han dado como resultado muchos cambios de diseño", dice. "Modificamos los procesos de fabricación, los revestimientos que usamos y el acabado de los componentes".

Segundo, este año Cosworth

ha puesto en práctica nuevos procedimientos de montaje, que han minimizado el error humano, a pesar de que el proceso de fabricación sigue empleando mucha mano de obra. Más de 12 personas toman parte en el montaje de cada motor, usando técnicas sacadas de la experiencia en las carreras y la aplicación de las mejores prácticas de la industria aeroespacial.

"Cada detalle es crítico", dice Simon Corbyn, responsable de ingeniería de carrera.

"Hablamos más de un enfoque clínico del montaje de motores, la mejora del proceso de control y la minimización del riesgo de averías".

Estamos a finales de abril y acaba de llegar el Cosworth V10 de David Coulthard, tras completar su ciclo de dos carreras en Imola. Este motor de Imola, el TJO18, va a ser

reconstruido y *F1 Racing* seguirá cada fase del proceso que lo convertirá en el flamante nuevo propulsor usado por DC en los GP de Europa y Canadá.

TRÁNSITO

Domingo 24 de abril

23.30: El TJO18 llega de vuelta al box de Red Bull después de un prolongado periodo de verificaciones poscarrera (en el BAR-Honda de Jenson Button). Los pilotos, directivos y personal de marketing de RBR ya hace rato que se han ido, y un grupo de mecánicos cansados va a buscar el motor. Dos son de Cosworth, y llevan en el circuito desde las 6.30.

Lunes 25 de abril

1.30: El motor sale de Imola en un camión de Red Bull Racing, todavía montado en el chasis 002 de DC. Lo han vaciado de combustible, pero poco más.

DESMONTAJE

Martes 26 de abril

9.00: El motor llega a la fábrica de RBR en Milton Keynes, donde se procede a 'desvestirlo', quitando escapes y sistema hidráulico. Luego el motor viaja a Northampton, donde empieza la reconstrucción.

Fase 1: Tests de presión de agua y aceite para detectar fugas.

Fase 2: Al no revelarse daño alguno, se vacían los restantes fluidos del TJO18.

Fase 3: Se quita la toma de aire de fibra de carbono, junto con otras piezas de submontaje como las bombas de agua y aceite.

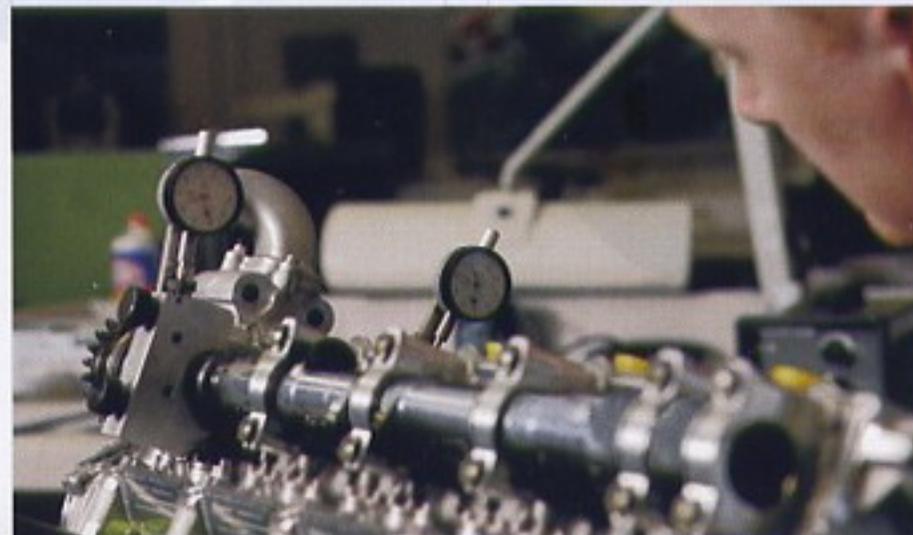
Fase 4: Se desmontan los culatines y las bujías. Se inspeccionan las camisas de los cilindros con un endoscopio y se comprueba la holgura de válvulas para calcular cuánto se ha cerrado durante los 1.200 km de vida del motor.

Fase 5: Se aplica aire a presión para descubrir fugas en los cilindros. No las hay.

Fase 6: Se desmonta la carcasa de distribución y se comprueba el reglaje de válvulas.

Fase 7: Se desmontan los árboles de levas y culatas y se

Tras el rectificado del árbol de levas, la pieza montada se ajusta con precisión.



>>Motor sellado

Como no hubo problemas de fiabilidad en Europa (primer GP del nuevo ciclo del TJO18), el siguiente proceso iba a asegurar que no se le hiciera nada al motor de DC antes de Canadá.

¿Cómo se sella el motor?

Los mecánicos de Cosworth instalan placas de sellado de los escapes que luego son selladas por la FIA y pintadas con una pintura en clave.

¿Qué hacen estas placas?

Impiden arrancar el motor entre carreras, aunque se lo puede hacer girar a mano.

¿Puede Cosworth cambiar algo en el motor?

Piezas internas no, pero sí cualquier cosa acoplada al mismo si hace falta: cubeta de trompetas, depósito de aceite y bobinas de encendido. También pueden inspeccionar el motor con un endoscopio y presurizar el sistema de aceite para asegurar que no hay fugas. Además, pueden quitar la toma de aire y limpiar residuos en el centro de la V; al menos, así parecerá un motor nuevo...

El banco de pruebas exprime al límite el Cosworth V10.

comprueban las cabezas de los pistones.

Fase 8: Se hace girar el motor sobre su soporte, y se desmontan las tapas del cárter y de las protecciones de las cabezas de biela.

Fase 9: Se desmontan los conjuntos biela-pistón.

Fase 10: Se quitan e inspeccionan los segmentos de los pistones antes de sacar los pistones de las bielas.

Fase 11: Se desmonta la carcasa del cigüeñal.

Después de 12 horas de duro trabajo, el V10 está desmontado. Se disponen las piezas, y las culatas, bombas y toma de aire son enviadas a submontaje, donde se comprueban los daños.

El motor se lava en 'Mecwash' (un detergente basado en el agua) y se inspeccionan posibles grietas, de las que se informa a los ingenieros, que analizan su gravedad, causa y posibles consecuencias. Estos resultados se usan para determinar potenciales cambios de diseño.

Diversas piezas del TJO18 se reciclan y serán usadas en el motor de DC en el GP de Europa, incluidos engranajes, surtidores,

árboles de levas, culatines, todos los elementos de carbono (como la toma de aire) y manguitos.

Los fabricantes más pudientes no reciclan nada, razón por la cual gastan muchísimo más que Cosworth. Los equipos punteros gastan más de 200 millones de dólares en motores, que es más que la facturación anual de Cosworth sumando sus programas en F1, IRL, Champ Car y WRC. De modo que resulta irónico y digno de atención que su historial de fiabilidad esté en la actualidad a la altura del más pintado de la parrilla.

Las bielas y cabezas de biela en buen estado del TJO18 se reutilizarán en un motor de tests (o para Red Bull o para Minardi), mientras que el bloque, culatas, pistones, segmentos y semicojinetes van todos a la basura, con independencia de su estado.

RECONSTRUCCIÓN

Miércoles 27 de abril

Mientras un montador prepara el nuevo bloque del TJO18, los chicos de fabricación reciben los datos de los pistones. Ellos elaboran a máquina las cabezas de los pistones, tarea que puede llevar cinco horas hasta la finalización de los procesos de fabricación y pulimentación.

Fase 1: Los pistones se acoplan a las bielas, se miden y se insertan en el bloque.

Fase 2: Se acopla el cárter.

Fase 3: Se montan culatas y bomba de agua.

Fase 4: Se verifica la presión de todos los sistemas refrigerantes.

Fase 5: Se montan el tren de engranajes y árboles de levas y se ajusta el juego de válvulas.

Fase 6: Se montan la carcasa de distribución y bombas de aceite.

Fase 7: Se montan los culatines y la toma de aire.



La luz ultravioleta revela cualquier grieta tras sumergir la pieza en un fluido especial.

Jueves 28 de abril

14.00: Con la construcción ya completada, la siguiente tarea es asegurar que todo funcione.

Fase 8: Se procede a vestir el motor (se montan los escapes y el sistema hidráulico). Ya está listo para un rodaje inicial en el banco de pruebas.

Fase 9: En este primer rodaje, el motor gira en el banco durante 1h 20m, se comprueba su potencia y se examina para ver si tiene algún defecto. No hay problema alguno.

Fase 10: El motor vuelve al taller de montaje para una verificación post-rodaje. Se quitan los culatines, se comprueba la holgura de válvulas y se inspeccionan las camisas con el endoscopio.

Fase 11: El motor vuelve al banco para un test de integridad de media hora. De nuevo, todo va bien, así que vuelve al taller de montaje, donde se lo prepara para el tránsito.

Viernes 29 de abril

El TJO18 es etiquetado como 'DC race' y vuelve a Milton Keynes, donde aguarda ser usado. Como Mónaco y Nürburgring son carreras consecutivas, RBR lo enviará al Ring, donde será montado en el chasis. Entonces empezará un nuevo ciclo de dos carreras... **1**

Carra a caara

Takuma Sato Piloto: BAR-Honda

Sobre la suspensión de BAR, los problemas del 007 y la dolencia de Sepang

¿Cree que fue injusto que le descalificaran de Imola si su coche no pesaba menos de lo debido?

Así son las cosas y tuve que aceptarlo. Para ser sincero, la verdad es que no importaba que hubiera sumado unos puntos o no. Tal vez sí al final de la temporada, pero ahora mismo queremos sumar muchos más puntos que eso.

¿Qué tal fue volver a correr tras dos carreras de suspensión?

El ambiente en el equipo era fantástico. Hemos pasado algunas dificultades juntos y los ánimos de todos estaban centrados en volver a correr. Me hizo pensar cuánto aman el deporte todos en el equipo. Lo sucedido nos ha hecho más fuertes.

¿La falta de ritmo en el Nürburgring fue una decepción?

La calificación fue muy difícil; hacía mucho viento y la pista estaba polvorienta y resbaladiza. Tenía muy poco agarre, lo que me hizo salir largo en mi vuelta rápida y perder tiempo. Al menos, en carrera fuimos fiables y, después de romper el alerón delantero en la primera curva, remonté a un ritmo relativamente bueno.

¿Ha sido difícil el desarrollo del BAR-Honda 007?

Después de nuestro fantástico 2004, todo el mundo tenía expectativas muy altas. Todos esperábamos poder mantener el impulso. Pero antes de presentar el nuevo coche, sabíamos que adaptarse a las nuevas normas sería un reto.

¿Qué sucedió cuando pilotó el 007 por primera vez?

Sencillamente el circuito de Barcelona era inconducible debido a la nueva superficie,

así que nos fuimos a Valencia. Eso supuso que no tuviéramos comparaciones reales con otros equipos porque fuimos los primeros en presentar nuestro coche de 2005 y no lo hicimos correr en un circuito exigente aerodinámicamente. Iba mucho mejor que el 006 laboratorio, pero cuando Renault y McLaren presentaron sus coches nuevos, las cosas se pusieron difíciles.

Button y Davidson dijeron que era difícil tirar con el nuevo coche porque no podía decirse dónde estaba el límite. ¿Le pareció lo mismo a usted?

La pérdida de apoyo entre el coche de este año y el del pasado fue enorme, y teníamos problemas para calentar las gomas en condiciones más frías. Como los neumáticos no siempre trabajaban en su zona apropiada, nunca podías marcar tiempos rápidos con ruedas nuevas. No podíamos contar con los neumáticos.

¿Le ayudó esa experiencia a mejorar como piloto?

Cuando entré en el equipo de carrera en 2004, de repente me vi en el grupo de cabeza y había muchas cosas que tenía que conseguir entender. Fue un año de aprendizaje. Este año, he podido relajarme y sacar provecho de mi experiencia. Es el momento de luchar y pensar en ayudar al equipo, para que trabajemos y crezcamos juntos.

¿Cuán frustrante es que todo el equipo haya perdido el impulso?

Fue deprimente tener que recoger y marcharnos del GP de España, pero luego fui a la fábrica y hablé con todos los empleados, y no me cupo duda de que nos

recuperaríamos. Ahora nuestro principal objetivo es ganar grandes premios.

¿Fue frustrante también que una dolencia le apeara de Sepang?

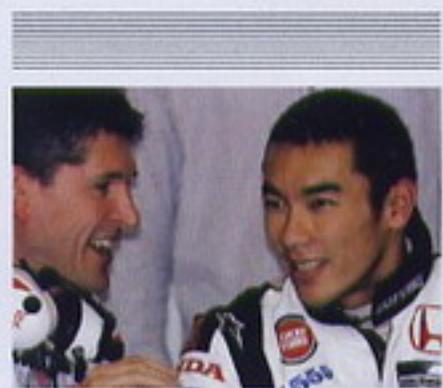
Fue difícil cuando la gente empezó a hablar de dengue o gripe del pollo; tenía una gripe muy fuerte, pero no era nada de eso. El jueves por la noche y el viernes fueron muy duros. Después de los libres, fui al centro médico y el doctor me dijo que no podría correr.

El viernes por la tarde, pasé casi cuatro horas con un gotero puesto. A las 10 de la noche volví al hotel y directamente a la cama. Se llegó a decir –incluso en *F1 Racing*– que esa noche salí a cenar con unos amigos, pero no era cierto. La mañana siguiente fui al centro médico y volvieron a decirme que no podría correr y me pusieron el gotero siete horas más. Fue durísimo, pero el equipo y yo tuvimos que aceptar el consejo de los médicos.

Pero se recuperaron. ¿Cuánto mejor era el coche en Imola?

El coche ha mejorado toda la temporada. Antes de Imola, probamos en Barcelona y Paul Ricard y revisamos totalmente el paquete aerodinámico. Eso mejoró la sensibilidad del coche y nos dio mucho más apoyo *utilizable*. Te permitía sentir el coche con mucha más precisión en las curvas.

En curvas lentas, donde dependes más del agarre mecánico, era bueno pero siempre sufría en la transición de curvas de velocidad media a alta. Pero con la nueva aerodinámica, el coche parecía mucho más cómodo y nos sentimos más seguros. **1**



+5 apuntes

1 ¿Qué no le deja dormir por la noche?

No mucho. Mi única preocupación es la salud; tener una lesión o algo

2 ¿Cuál ha sido el último CD que ha comprado?

¡Me lo descargo todo! Sobre todo música japonesa, pero me gustan Lene Marlin e India Arie

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

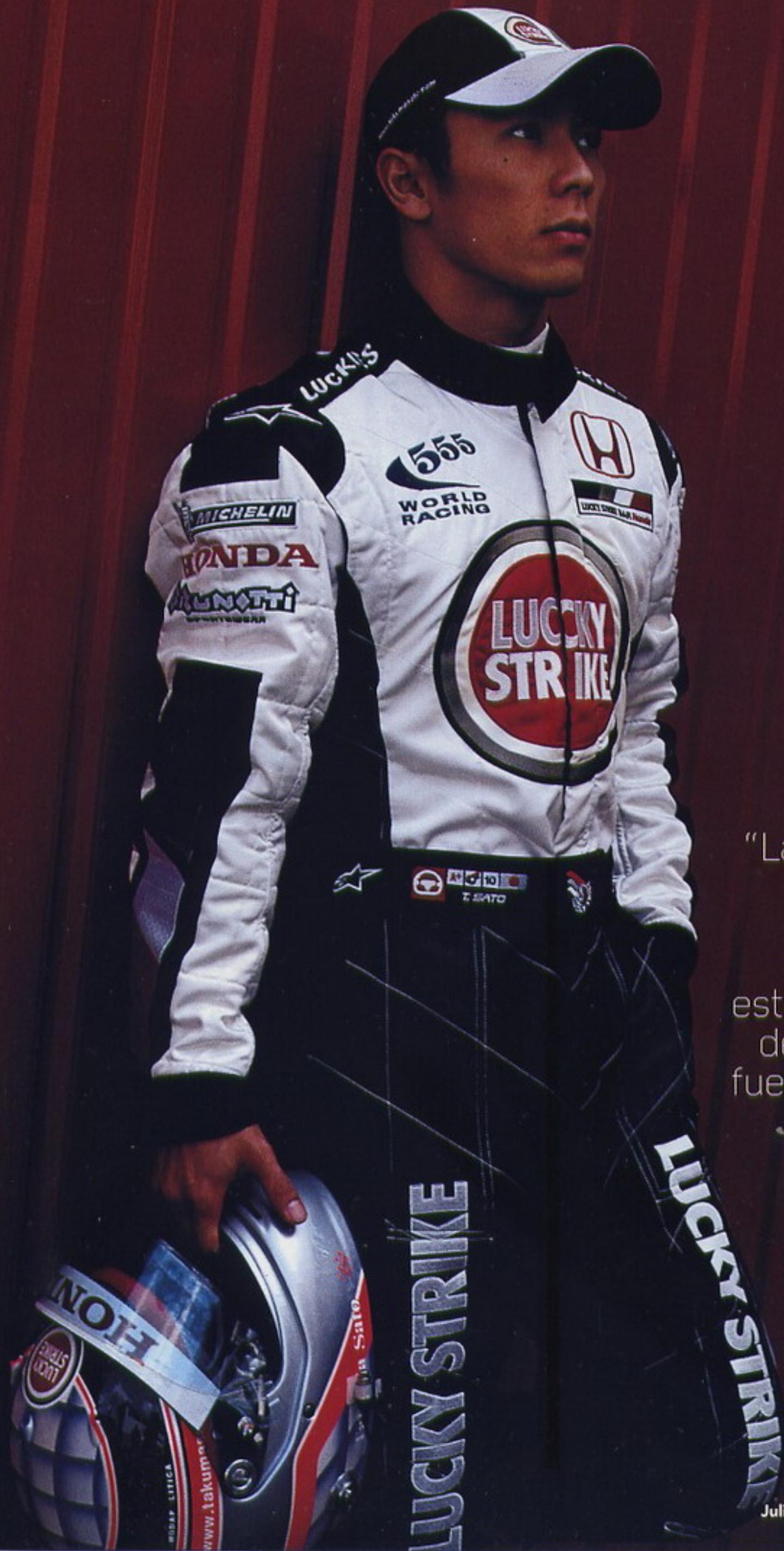
El fuego de la venganza

4 ¿Sin qué no puede salir de casa?

El móvil

5 ¿Cuál es su mayor logro fuera del automovilismo?

En 1994, en el instituto, gané el título japonés estudiantil de ciclismo en carretera



“La pérdida de apoyo entre el coche de este año y el del pasado fue enorme”

AVENTURAS, CHAMPAN Y VICTORIA!

A mediados de los 70, Lord Hesketh y su piloto James Hunt irrumpieron en F1, ganando en Holanda en 1975. Su gran rival, Niki Lauda (izda.), nos lo cuenta 30 años después





Rodaron 60
vueltas así: Lauda
acosa a un sólido
Hunt en el GP de
Holanda de 1975.

Si se le pregunta a Niki Lauda por James Hunt y sus duelos en los años 70, su rostro se arrugará en una mueca atípica y casi soltará gorgoritos de placer. Mejor aún, se entregará a una animada

perorata sobre lo que evidentemente constituye uno de sus temas favoritos, explica Alan Henry.

James Hunt era uno de sus colegas. No un colega refinado tipo F1, sino de los que se forjan entre compañeros que disputan juntos la F2 y suben por la senda dura. Vale, James no tenía la pasta de que disfrutaba la familia banquera de Lauda, pero ambos tuvieron que abrirse camino por sí solos porque sus padres no veían todo esto con buenos ojos y no les dieron un céntimo.

En verano de 1975, los dos eran punteros en F1. Niki, hábilmente y de acuerdo con su carácter ascético y calculador, se hizo con un volante en Ferrari; asimismo, James aterrizó en el equipo de Lord Hesketh y su fama de *playboy* estaba bien consolidada. Puede que de vez en cuando el corpulento lord se bebiera el champán como si fuera Red Bull, pero ante todo quería dejar con un palmo de narices a las altas esferas de la F1. Es decir, quería que James ganara carreras.

Desde 1973 disfrutó de éxitos desiguales, pero el tanto decisivo de Hesketh se produjo en Zandvoort, en el GP de Holanda de 1975. Gracias a su ingeniosa estrategia en este circuito costero entre dunas y azotado por el viento, a unos 25 km de Amsterdam, James aguantó a Niki para hacerse con su primera victoria (y de Hesketh) en gran premio por poco más de un segundo. Fue un gran día, como el propio Niki recuerda a continuación... ►

SALVE, JAMES

James en
Zandvoort
en 1975, el año
en que Hunt
cimentó su
imagen.

 "Sin duda, James corrió a la perfección,
aunque me guardé algo de margen"

"Mi relación con James se basaba en el respeto mutuo forjado durante los cuatro años anteriores. Le conocí en 1971, cuando llegué a Inglaterra para correr en el equipo semioficial March de F2. No conocía a mucha gente y le alquilé un estudio a Max Mosley detrás de Victoria Station.

"Ronnie Peterson era mi compañero y conocía a James que, por entonces, no paraba de darse revolcones con uno de los March de F3. Fue a través de esa relación con March que llegué a conocer a James. Recuerdo que vivía en Fulham, y a pesar de que éramos rivales bastante directos, andábamos mucho juntos y nos hicimos buenos amigos.

"La verdad es que creo que hasta cierto punto los dos éramos unos rebeldes. Sin duda, el hecho de que nuestras familias se opusieran a que nos metiéramos en el automovilismo, reforzó nuestra amistad. Los padres de James le dijeron que no estaban dispuestos a financiarle. Pero al menos no tenía un abuelo que llamaba a sus sponsors potenciales diciéndoles que no se involucraran, que es lo que me pasó a mí al principio de mi carrera deportiva.

"También estaba bastante claro que, aunque yo solía ser pintado como el serio del grupo, bajo esa imagen de 'Hunt the Shunt [Hunt el Tortas]' me convencí de que James sería uno de los tíos que tendría que batir si en efecto llegábamos a la F1.

"Al principio de 1975, Ferrari tenía el nuevo 312T con la nueva caja de cambios transversal, que mejoraba el equilibrio del chasis respecto al B3 del año anterior, con el que obtuve una victoria bastante fácil en Zandvoort. Ese día hizo bueno, no como en 1975 que, por lo que recuerdo, fue frío y algo deprimente.

"Sabía que no se podía ignorar a James y el Hesketh 308, pero hasta Zandvoort no contaron con la consistencia necesaria para ganar. Pero sabía que eran rápidos. En Silverstone, en una carrera de F1 no puntuable, rodé por detrás de James, que fue líder hasta que rompió el motor.

"No se me da bien recordar los detalles diarios de las carreras en que he competido, pero tengo un recuerdo muy claro de esta prueba en Zandvoort. Recuerdo que marqué la pole, pero creo que antes de la salida estaba algo preocupado porque Ferrari había optado por cambiar el motor en mi coche la noche antes de la carrera.

"En la salida la pista estaba mojada y obviamente yo calzaba gomas de agua. James tomó la valiente decisión de cambiar a ruedas de seco en la séptima vuelta. Creo que eso le relegó del cuarto al 19º lugar, lo cual cabría pensar que le eliminó de la lucha de cabeza, pero que de hecho vino a ser un golpe maestro estratégico. James había optado por unos reglajes totalmente de seco en su Hesketh, lo que significaba que las condiciones del circuito le iban cada vez mejor a medida que se secaba la pista. Rodé en cabeza hasta el final de la vuelta 13, y seguramente di una vuelta de más, ya que mientras aceleraba por el pit lane

Hunt y Hesketh (dcha.) se felicitan por la victoria; por una vez, el poco fiable 308 aguantó (abajo); Hunt en el podio (inferior), entre Lauda y el tercer clasificado, Clay Regazzoni.



James pasó por la recta a toda velocidad y se colocó por delante de mi Ferrari al entrar en Tarzan, esa delicada paella de derechas al final de la recta principal.

"Recuerdo que pensé: 'Maldita sea, la he cagado' porque había reglado mi coche con cierto compromiso entre seco y mojado. Ahora yo estaba un tanto a contrapié, así que no podía hacer más que presionarle cuanto pudiera hasta la

meta. Pensaba que si le ponía nervioso tal vez cometiera un pequeño error, en cuyo caso podría pasarlo. O quizá pudiera pillarlo desprevenido en el tráfico. Pero ni hablar. De vez en cuando le metí el morro de mi Ferrari bajo el alerón trasero de su Hesketh, pero no me cedió ni un centímetro. Después de 60 vueltas así, acabé a un segundo.

"No cabe duda de que James corrió a la perfección, aunque, para ser sincero, me guardé algo de margen, ya que mi principal prioridad ese día era sumar puntos. Pero la victoria hizo que James atravesara una barrera psicológica, como descubriría a mis expensas cuando fichó por McLaren para 1976.

"En cuanto a las celebraciones en el box Hesketh, recuerdo que se descorchó mucho champán, como era comprensible. La verdad es que no recuerdo que James fuera haciendo cortes de mangas por ahí, como se dijo en su día, pero sí que yo levanté seis dedos en el podio, indicando los puntos que sumé por el segundo puesto. Claro que me gustaría haber ganado, pero ese día James no estaba dispuesto a que le doblegaran y se mereció muy mucho su gran momento".

>> ¿Qué ha sido de ellos?



Cuando James Hunt entró en McLaren en 1976, ganó el título por un solo punto frente a su viejo compinche Niki Lauda (que se perdió dos carreras tras su accidente en el 'Ring'). Siguió en McLaren hasta el final de 1978, pasando a Wolf al año siguiente antes de retirarse a media temporada, desmotivado.

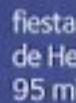
Tras retirarse, Hunt se hizo un huequito como experto de F1 de la BBC, junto al inimitable Murray Walker. Murió a los 45 años de un ataque al corazón en su casa de Wimbledon, durante el fin de semana del GP de Canadá, en 1993. Sólo entonces sus amigos comprendieron lo hundido que estaba en la depresión y la drogodependencia, contra la que luchó en sus últimos años.



Niki Lauda volvió a ser campeón con Ferrari en 1977 y se retiró dos años después para centrarse en su nueva línea aérea, Lauda Air. Falto de fondos, volvió a correr con McLaren en 1982-85, y ganó su tercer título en 1984. Dirigió el equipo Jaguar de F1 en 2001-02, y hoy día es comentarista de F1 de la cadena alemana RTL, cuando no pilota un Airbus de su nueva línea aérea de bajo coste, Niki.



Alexander Hesketh llegó a presidir el British Racing Drivers' Club y fue diputado conservador jefe en la Cámara de los Lores. En 2004 puso a la venta su residencia familiar, Easton Neston, cerca de Towcester, Inglaterra -escenario de tantas



fiestas locas en los tiempos de Hesketh Racing - por 95 millones de dólares.



'Bubbles' Horsley, socio de Hesketh, siguió con Hesketh Racing hasta el final de 1977, antes de dejarlo para dedicarse a la promoción inmobiliaria.



Harvey Postlethwaite (diseñador del 308) siguió a Hunt a Wolf en 1979. Pasó a director técnico de Ferrari en 1981, hasta 1990. Luego entró en Tyrrell, volvió a Ferrari en 1992, y de nuevo a Tyrrell en 1993. Tras la venta del equipo a BAR en 1998, se encargó del emergente programa Honda F1. Murió de un ataque al corazón en 1999, en Barcelona, donde supervisaba unos tests en el Circuit de Catalunya.

CRÓNICA de Peter Windsor



Momento en que Heidfeld supera a Alonso y se coloca segundo. Webber haría otro tanto.

Renault se la juega y pierde

Mónaco es el único gran premio en que lo único seguro es que *nada* es seguro jamás...

B MW-Williams y Renault corrieron con el Michelin 'principal', más duro, en Mónaco... pero sus resultados fueron muy distintos. Cabría pensar, tal como empezó el año Renault, y el modo en que Williams ha solido en los últimos tiempos castigar bastante sus neumáticos traseros, que Renault habría corrido tan campante en Mónaco, doblegado tan sólo por el McLaren-Mercedes plateado pilotado a la perfección por Kimi Räikkönen, aerodinámicamente superior, ultrarrápido y calzado con el 'opción'.
Pues no. Los neumáticos del Renault R25 empezaron a perder agarre a media distancia; los Williams no tenían tales problemas. Giancarlo Fisichella perdió comba. Fernando Alonso entró en modo 'Imola' de defensa a ultranza. Los dos Williams se abrieron paso. Acabaron segundo y tercero, Renault cuarto y... 12º. Fisi calificó Mónaco 2005 de tal vez la carrera más difícil de su vida; en cambio, los pilotos de Williams podrían haber sido más rápidos aún de no haber perdido tanto

tiempo detrás del Renault de Fernando.

Claro que no era tan sencillo como eso; nunca lo es. Sí, ambos equipos montaron su Michelin 'principal', el más duro de los dos tipos; no, no eran iguales. En sus evaluaciones previas a Mónaco en el revirado circuito romano de Vallelunga, Williams escogió el más duro de la oferta de Michelin. El siguiente neumático más duro -otro posible 'principal'- les pareció demasiado "subido de tono", como lo expresó Mark Webber; quería decir que parecía demasiado arriesgado. Por encima de todo, para Mónaco, después de un inicio de temporada como éste, Williams necesitaba un neumático con el que los

"Fisi perdió comba; Alonso entró en modo 'Imola' de defensa a ultranza"

pilotos pudieran contar. Así pues, el principal más blando y "subido de tono" lo eligió Renault. Tienen un buen coche, por lo general este año han cuidado muy bien sus gomas y en Mónaco necesitaban maximizar la tracción: todo tenía sentido. (Por su parte, el Michelin opción era el mismo para Renault, Williams y McLaren, y el privilegio de montarlo quedaba para McLaren-Mercedes y su impresionante MP4-20. Incluso con su gran depósito lleno y una estrategia a una parada por delante, McLaren nunca corrió peligro de maltratar sus Michelin opción: éste era el indicativo de la ventaja Räikkönen-McLaren en Mónaco.)

El primer día de rodaje en Mónaco, Williams fue conservador, como siempre, aunque aun así Mark Webber logró hacer brincar los corazones con su entregada precisión en el veloz tramo de la Piscina. Pasa rozando los márgenes más de cerca que la mayoría; increíblemente preciso con su uso de la dirección, el acelerador y los frenos. La tracción es una cosa; aceptar el subviraje que

MÁS APUNTES

SÁBADO:
LIBRES Y
OFICIALES



Un toque contra el raíl dejó malparado el coche de Ralf.

MALA JUGADA DE JUAN

Juan Pablo Montoya podría haber subido al podio de no haber tomado parte en una turbia maniobra en los libres del sábado. Subiendo hacia el Casino en una vuelta lanzada, Montoya se enfadó por verse molestado por un Ralf Schumacher que salía de boxes. El colombiano se colocó delante del Toyota y redujo la marcha. Ralf tuvo que levantar el pie, haciendo que David Coulthard se desplazara a la izquierda y fuera embestido por el Sauber de Villeneuve en vuelta lanzada. Montoya fue castigado por provocar un accidente innecesario y relegado a la cola de la parrilla. Al final de la primera vuelta ya era 12º, y luego se benefició de una estrategia a una parada para remontar poco a poco y amenazar el cuarto puesto de Alonso en las últimas vueltas.

PASO EN FALSO DE RALF

Ralf Schumacher tuvo el dudoso honor de sobrevivir al accidente más espectacular del fin de semana cuando destrozó el costado derecho de su coche en Tabac en calificación.

Un roce con el raíl izquierdo rompió un brazo de suspensión y lanzó el Toyota al otro lado de la pista. Los intentos de limpiar el aceite derramado en pista añadieron emoción a las vueltas de los tres últimos pilotos, Trulli, Alonso y Räikkönen, que apenas levantaron en dicho tramo.

Resignado a partir desde el fondo de la parrilla (junto a JPM), Ralf lidió con los Jordan y Minardi antes de aguardar el momento oportuno. Se metió en los puntos en la vuelta 63 y se enredó en una pelea de seis coches. Mantuvo el sexto puesto hasta el último metro, cuando su hermano lo echó a un lado bruscamente. A Ralf no le hizo buena impresión.

Jarno Trulli, con el otro Toyota, llegó hasta el segundo puesto antes de su única parada en la vuelta 39. Presionando a tope a un Fisichella apurado, Trulli se lanzó al interior en la horquilla, ganó la posición pero dañó el coche al subir al bordillo. Trulli paró para que revisaran el coche y se cayó de la zona de puntos.

Maurice Hamilton

es la pega de la buena tracción, otra. Puedes jugar con los reglajes del coche y encontrar un compromiso práctico, pero entonces corres el riesgo de perderlo con condiciones variables de la pista, temperaturas y presiones variables de gomas y, cómo

no, cargas variables de combustible.

La alternativa es manejar el subviraje manipulando la masa dinámica del coche –soltar los frenos en el momento preciso, a la velocidad adecuada– y luego cargar la dirección cuando el peso dinámico se aleja de los neumáticos delanteros. La mañana del GP de Mónaco, el director técnico de McLaren, Adrian Newey, hablaba de esto, recordando a unos cuantos de nosotros en la zona del desayuno de McLaren la importancia de maximizar el modelo matemático conocido como 'elipse de tracción' –o círculo de fricción–, cambiando deceleración por un aumento de carga en curva. Cómo no, daba a entender que Kimi domina este arte (como si alguno necesitara que lo convencieran).

No obstante, al observar a los pilotos de Renault y Williams –especialmente Fernando y Mark–, no resultaba difícil ver por qué parecían tener menos subviraje. El tirón del morro estaba ahí; sólo que estos dos lo controlaban especialmente bien.

De modo que estaba muy reñido. McLaren aparte, el Renault fue el coche más rápido en calificación; actualmente es un coche más rápido; y punto. Pero Webber fue más veloz

Schumi perdió el alerón delantero, pero aun así marcó la vuelta rápida y fue 7º, ¿no, Rubens?



CAMPEONATO DE PILOTOS

tras 6 pruebas de 19

1	Fernando Alonso	49 pt
2	Kimi Räikkönen	27 pt
3	Jarno Trulli	26 pt
4	Mark Webber	18 pt
5=	Nick Heidfeld	17 pt
5=	Ralf Schumacher	17 pt
7=	Giancarlo Fisichella	14 pt
7=	Juan Pablo Montoya	14 pt
9	Michael Schumacher	12 pt
14	Pedro de la Rosa	4 pt

CTO. DE CONSTRUCTORES

1	Renault	63
2	McLaren-Mercedes	51
3	Toyota	43
4	Williams-BMW	35
5	Ferrari	21
6	Red Bull-Cosworth	14
7	Sauber-Petronas	7

que Fisi tanto con depósitos vacíos como llenos el domingo por la mañana. Cosa rara en él, Fisi fue un poco más agresivo con la zaga del coche, un poco más discolorado en frenada. Así se alinearon: Kimi en la pole, claro, pero el mejor sólo el sábado, debido a su enorme carga de combustible el domingo por la mañana. Fernando segundo, el más rápido ▶



Una gran primera sesión oficial dejó claro que Räikkönen y su MP4-20 eran superrápidos.

con mucho combustible de carrera pero con el Renault que ya daba muestras de elevado desgaste de las ruedas traseras. Mark tercero, Fisi cuarto y Jarno Trulli quinto con el Toyota, por delante del Williams de Heidfeld.

Mark volvió a salir mal, aunque esta vez no por la lentitud habitual en marchas intermedias. En la vuelta de formación, notó que el embrague empezaba a patinar. Llamó por radio y probó un reglaje distinto.

Al soltar el embrague en la salida, se vio desbordado por Fisi y Jarno, y Nick se le emparejó en la frenada de Ste Devote. Mark era quinto en la subida por detrás de Kimi (salida perfecta), Fernando (idem), Fisi y Jarno.

La carrera se normalizó de esta guisa. Kimi, cuidando sus gomas hasta que las presiones fueran correctas, siempre pareció sólido y dominante. Fernando, consciente de que sus cubiertas traseras serían un problema, empezó

“Fisi arriesgó para mantener contacto. Cuanto más riesgo, mayor degradación”

a cuidar la zaga del coche sin ceder mucho. Apilados detrás de Fisi y Jarno, los dos Williams no rodaban a su velocidad óptima.

Todo cambió cuando salió el Safety Car a un cuarto de carrera. Williams rubricó otro de sus brillantes pit stops ‘clavados’, repostando a Mark y Nick dentro de su estrategia a dos paradas; también entraron los dos Renault, pero sus repostajes fueron mucho más largos, con cargas de combustible a una parada.

Curioso, dada la degradación de las ruedas traseras de Renault. En ese momento, ¿no habría sido mejor pasar a dos paradas? “No

MÁS APUNTES

GP VTA. DE MÓNACO 24

El GP se neutralizó cuando Albers se cruzó en Mirabeau.

LA INFORMÁTICA ACERTÓ

Cuando Albers cruzó su Minardi en Mirabeau e hizo salir al Safety Car para que los oficiales despejaran el atasco, McLaren estuvo en un dilema. Räikkönen dominaba la prueba, pero ahora el pelotón se reagruparía y los cálculos originales de McLaren se irían al traste. En lugar de dejarse llevar por el pánico, el equipo confió en la palabra de Neil Martin, un analista sentado frente a un ordenador en la sede de McLaren en Woking. Neil sostuvo que Kimi podría ganar sin desviarse del plan original. El héroe olvidado de la informática acertó.

MIGAJAS PARA FERRARI

El trompo de Albers también tiró abajo la lejana esperanza de Michael Schumacher y Ferrari de un resultado decente. Schumi se abalanzó sobre el Red Bull de Coulthard y tuvo que cambiar el morro. Marcaría la vuelta rápida (demostrando el potencial del conjunto F2005/Bridgestone) antes de birlarle el séptimo lugar a Barrichello (una maniobra “muy arriesgada”, dijo Rubens). El brasileño tuvo un pésimo fin de semana: problemas de comportamiento y frenos en los libres, motor calado en su primer pit stop y un drive-through por rebasar el límite de velocidad en el pit lane.

Maurice Hamilton



suponía mucha diferencia”, dijo más tarde Flavio Briatore. “Cuando hicimos la elección de combustible el desgaste de neumáticos no era malo, y cuando paramos en la vuelta 25 la mejor opción era ir a una parada porque siempre iba a ser difícil que alguien nos adelantara, incluso si perdiéramos agarre”.

Sin embargo, la parada más larga de los Renault lo alteró todo. Ahora Fisi estaba muy atrás y apurado: a diferencia de Fernando, tuvo que tomar riesgos con su coche para mantener el contacto. Cuantos más riesgos tomaba, más se degradaban las gomas. Para Fernando, segundo, fue más fácil, pero no mucho más. El agarre posterior empezó a esfumarse, como es de rigor en los tiempos de un solo juego. Antes, cuando las bandas exteriores eran más gruesas –cuando el aumento de calor no era tan problemático–, un neumático estriado que se transformara en algo parecido a un slick a veces podía ser realmente más rápido; en 2005, con las bandas exteriores mucho más delgadas debido a la necesidad de controlar el calor, un desgaste acusado puede dejarte rodando sobre el compuesto de la carcasa, una dura capa de goma protectora que tiene la adherencia de una pastilla de jabón.

Reduciendo la marcha sistemáticamente, Fernando fue capaz durante mucho tiempo de resistir a los Williams. Un breve respiro se produjo cuando los dos Williams pararon a repostar por segunda vez, algo que sería decisivo para su batalla interna. Planteaba la cuestión de qué resultaba más lento: ¿estar atrapado detrás de Fernando o entrar primero y perder la presión de los neumáticos durante un par de vueltas con más gasolina a bordo? Es decir, ¿podría ser una ventaja parar antes?



Mónaco fue una lección magistral de Kimi, con un poco de ayuda de la informática.



Williams sorprendió a muchos con su doble podio, el primero desde Canadá en 2003.

MÁS APUNTES

GP VTA. DE MÓNACO 63



Resultado del optimista ataque de Jacques a Massa...

¿POR QUÉ, JACQUES?

Jacques Villeneuve corrió bien hasta que alcanzó a Felipe Massa en pugna por el quinto puesto. "Podía ver que sus gomas estaban acabadas", dijo JV. "Mi coche iba muy bien... Probé algo que por desgracia no funcionó". Ese "algo" fue un ataque por el interior que envió a Massa a la escapatoria en Ste Devote y a JV contra la barrera. "El incidente provocado por Jacques nos costó cinco valiosos puntos", dijo Peter Sauber. "Es lo más deprimente que puede experimentar un equipo".

PATINAZO DE RENAULT

Cuando Heidfeld adelantó a Alonso como si el español estuviera parado, hacía rato que estaba claro que el Renault tenía problemas de neumáticos, y explicó por qué Alonso y Fisichella rodaron segundo y tercero en el primer cuarto de carrera, y acabaron cuarto y 12º. Alonso, apurado en las últimas 20 vueltas, bastante hizo con sumar puntos, cediendo ante los Williams antes de verse presionado por Montoya. "Sabíamos que el desgaste de las ruedas traseras podría ser un problema", dijo Pat Symonds, "pero por desgracia superó hasta nuestras predicciones más pesimistas".

Maurice Hamilton

Pues sí. Por nada más que azar estratégico, Nick entró una vuelta antes que Mark y, en un giro en solitario a Mónaco, ganó tiempo suficiente para desbancar a su compañero: así de lento era el ritmo de Fernando.

Nick se coló a un cada vez más lento Alonso en la chicane, sirviéndose de un doblado para aprovechar el cambio de impulso, y Mark hizo otro tanto unas vueltas más tarde, aunque sus

"En Mónaco, donde la tracción lo es todo, dicha distinción fue decisiva"

maniobras fueron un poco más agitadas. Dos Williams en el podio; quién lo iba a decir después de Malasia y Bahrein.

Al final fue cosa de elección de neumáticos, de la elección del Michelin principal; pero detrás de dicha elección estaba el rastro de todo lo que ha pasado hasta ahora. Williams era tan conservador en su elección de neumáticos como agresivo Renault. En Mónaco, donde la tracción lo es todo, dicha distinción fue decisiva. 1

GP de MONACO

ESTADÍSTICAS

Todos los datos 6ª prueba



¿Lo sabías?

Mónaco es el estado independiente más pequeño del mundo, después de Ciudad del Vaticano. Fue la 13ª victoria de McLaren en Mónaco, la primera desde la de DC en 2002. Los pilotos guardaron un minuto de silencio antes de la salida (zda.) en memoria del Príncipe Rainiero.

PARRILLA DE SALIDA

TIEMPOS DE CALIFICACIÓN			POSICIÓN PRIMERA VUELTA	POSICIÓN PILOTO EN PARRILLA
SÁBADO	DOMINGO	SUMA		
1m 13,644s	1m 16,679s	2m 30,323s	1*	K. Räikkönen
1m 14,125s	1m 16,281s	2m 30,406s	2*	F. Alonso
1m 14,584s	1m 17,072s	2m 31,656s	5*	M. Webber
1m 14,783s	1m 17,317s	2m 32,100s	3*	G. Fisichella
1m 15,189s	1m 17,401s	2m 32,590s	4*	J. Trulli
1m 15,128s	1m 17,755s	2m 32,883s	6*	N. Heidfeld
1m 15,329s	1m 18,538s	2m 33,867s	7*	D. Coulthard
1m 16,186s	1m 18,550s	2m 34,736s	8*	M. Schumacher
1m 15,921s	1m 19,015s	2m 34,936s	10*	J. Villeneuve
1m 16,142s	1m 18,841s	2m 34,983s	11*	R. Barrichello
1m 16,218s	1m 18,902s	2m 35,120s	9*	F. Massa
1m 16,817s	1m 20,335s	2m 37,152s	13*	V. Liuzzi
1m 18,574s	1m 22,236s	2m 40,810s	14*	P. Friesacher
1m 19,229s	1m 22,977s	2m 42,206s	15*	C. Albers
1m 19,408s	1m 23,670s	2m 43,078s	16*	T. Monteiro
1m 14,858s	sin tiempo	sin tiempo	12*	J. P. Montoya**
1m 19,474s	1m 23,968s	2m 43,442s	18*	N. Karthikeyan*
sin tiempo	sin tiempo	sin tiempo	17*	R. Schumacher*

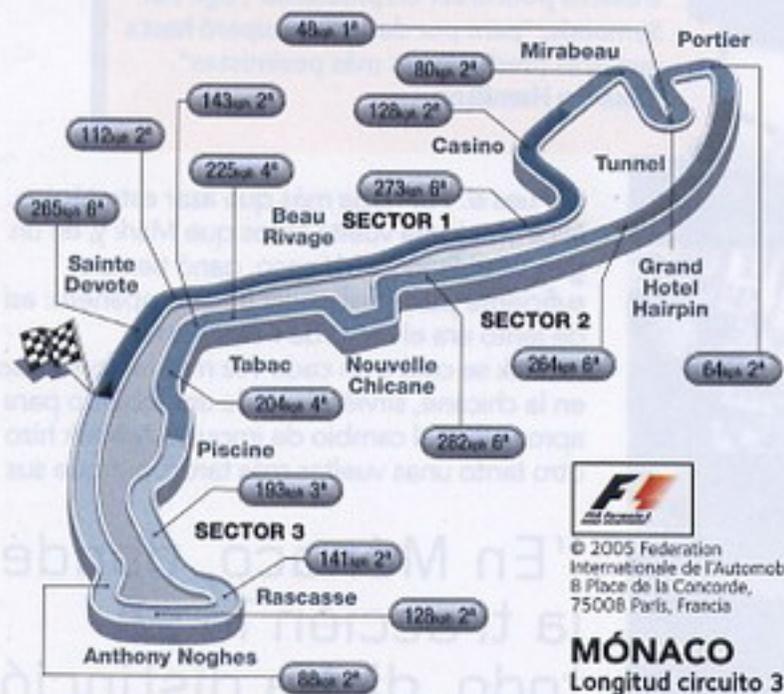
*Penalización motor **Relegado a la cola de la parrilla

CLASIFICACIÓN

POSICIÓN FINAL PILOTO	VUELTA PRIMER PIT STOP	TIEMPO TOTAL CARRERA
1 ← Kimi Räikkönen McLaren-Mercedes MP4-20 (Michelin)	42	1h 45m 15,556s
2 ← Nick Heidfeld Williams-BMW FW27 (Michelin)	25	+13,877s
3 ← Mark Webber Williams-BMW FW27 (Michelin)	25	+18,484s
4 ← Fernando Alonso Renault R25 (Michelin)	25	+36,487s
5 ← Juan Pablo Montoya McLaren-Mercedes MP4-20 (Michelin)	46	+36,647s
6 ← Ralf Schumacher Toyota TF105 (Michelin)	41	+37,177s
7 ← Michael Schumacher Ferrari F2005 (Bridgestone)	24	+37,223s
8 ← Rubens Barrichello Ferrari F2005 (Bridgestone)	45	+37,570s
9 ← Felipe Massa Sauber-Petronas C24 (Michelin)	24	+1 vuelta
10 ← Jarno Trulli Toyota TF105 (Michelin)	39	+1 vuelta
11 ← Jacques Villeneuve Sauber-Petronas C24 (Michelin)	37	+1 vuelta
12 ← Giancarlo Fisichella Renault R25 (Michelin)	25	+1 vuelta
13 ← Tiago Monteiro Jordan-Toyota EJ15 (Bridgestone)	37	+3 vueltas
14 ← Christijan Albers Minardi-Cosworth PS05 (Bridgestone)	39	+5 vueltas
NO CLASIFICADOS		
16 ← Vitantonio Liuzzi Red Bull-Cosworth RB1 (Michelin)	45	accidente - 59 vueltas
17 ← Patrick Friesacher Minardi-Cosworth PS05 (Bridgestone)	24	trompo - 29 vueltas
19 ← David Coulthard Red Bull-Cosworth RB1 (Michelin)	-	colisión - 23 vueltas
20 ← Narain Karthikeyan Jordan-Toyota EJ15 (Bridgestone)	-	accidente - 18 vueltas

CIRCUITO DE MÓNACO

Fecha 22 de mayo de 2005 Tiempo Cálido, soleado 23°
 Temperatura del asfalto 36° Vueltas 78
 Distancia 260,476 km Espectadores 90.000 (domingo)



VUELTA A VUELTA

VUELTA 1 Sin incidentes en la primera curva. Räikkönen líder seguido por Alonso, Fisichella, Trulli y Webber
VUELTA 24 Albers se cruza en Mirabeau y sale el Safety Car. Michael embiste a Coulthard, que se retira en boxes. Schumi para a cambiar el morro
VUELTA 25 Alonso, Webber, Heidfeld y Fisichella paran, los dos últimos haciendo cola tras sus compañeros
VUELTA 29 Bandera verde. Kimi líder
VUELTA 39 Trulli, segundo, para
VUELTA 42 Räikkönen hace su única

parada y sale 13s por delante de Alonso
VUELTA 56 Kimi le saca 26s a Alonso
VUELTA 57 Segundo pit stop de Heidfeld
VUELTA 58 Webber, tercero, para y sale cuarto, por detrás de Heidfeld
VUELTA 71 Heidfeld adelanta a Alonso, segundo, en la Nouvelle Chicane
VUELTA 74 Webber hace otro tanto en el mismo sitio
VUELTA 78 Räikkönen cruza la meta. Alonso mantiene el cuarto puesto, pero Schumi le birla el séptimo a Barrichello

VELOCIDADES Y PARADAS

Vuelta rápida Michael Schumacher 1m 15,842s en la vta. 40 (158,540 km/h)
Más rápido en punto de medición Felipe Massa 301,1 km/h
Más lento en punto de medición Tiago Monteiro 284,2 km/h
Pit stop más rápido Michael Schumacher 22,139s
Pit stop más lento Giancarlo Fisichella 50,234s

GP DISPUTADOS

	AUSTRALIA	MALASIA	SAN MARINO	ESPAÑA	MÓNACO	EUROPA	CANADA	EE. UU.	FRANCIA	ALEMANIA	HUNGRÍA	TURQUÍA	ITALIA	BÉLGICA	JAPÓN	CHINA
Michael Schumacher	R	7	R	2	R	7										
Rubens Barrichello	2	R	9	R	9	8										
Jenson Button	11	R	R	DC	EX	EX										
Takuma Sato	14		R	DC	EX	EX										
Anthony Davidson		R														
Fernando Alonso	3	1	1	1	2	4										
Giancarlo Fisichella	1	R	R	R	5	12										
Mark Webber	5	R	6	7	6	3										
Nick Heidfeld	R	3	R	6	10	2										
Kimi Räikkönen	8	9	3	R	1	1										
Juan Pablo Montoya	6	4			7	5										
Pedro de la Rosa				5												
Alex Wurz				3												
Jacques Villeneuve	13	R	11	4	R	11										
Felipe Massa	10	10	7	10	11	9										
David Coulthard	4	6	8	11	8	R										
Christian Klien	7	8	R													
Vitantonio Liuzzi				8	R	R										
Jarno Trulli	9	2	2	5	3	10										
Ralf Schumacher	12	5	4	9	4	6										
Tiago Monteiro	16	12	10	13	12	13										
Narain Karthikeyan	15	11	10	12	13	R										
Christijan Albers	R	13	13	R	R	14										
Patrick Friesacher	17	R	12	R	R	R										

LEYENDA: R Retirado/DC Descalificado/EX Excluido



Jóvenes ganan, veteranos resisten

El Mundial es cosa de dos jóvenes, pero los viejos pilotos nunca mueren; aprietan los dientes

Antes del Nürburgring, Rubens Barrichello, Michael Schumacher y David Coulthard habían disputado nada menos que 600 grandes premios. Y, ahora que ya nada les salía a pedir de boca, pudiera haberse dicho que ya era hora de que los tres veteranos empezaran a relajarse, a aflojar. Sería normal; han conseguido mucho.

¡Ja!
David Coulthard corrió muy bien en Mónaco, unos días antes, recordándonos una vez más por qué nunca es lento en circuitos que exigen precisión, especialmente cuando hay pocas o ninguna escapatoria. Además, cada vez está más claro que su contribución a Red Bull Racing es mucho mayor que la de un simple 'piloto de carreras'. Trae consigo una sensación de

disciplina y minuciosidad directiva que para tíos como Juan Pablo Montoya no pasa de ser un sueño. Su carrera en Mónaco acabó antes de hora cuando un Minardi se cruzó delante de él en Mirabeau. En ese momento, rodaba por delante del Ferrari de Michael Schumacher y derecho a sumar unos buenos puntos.

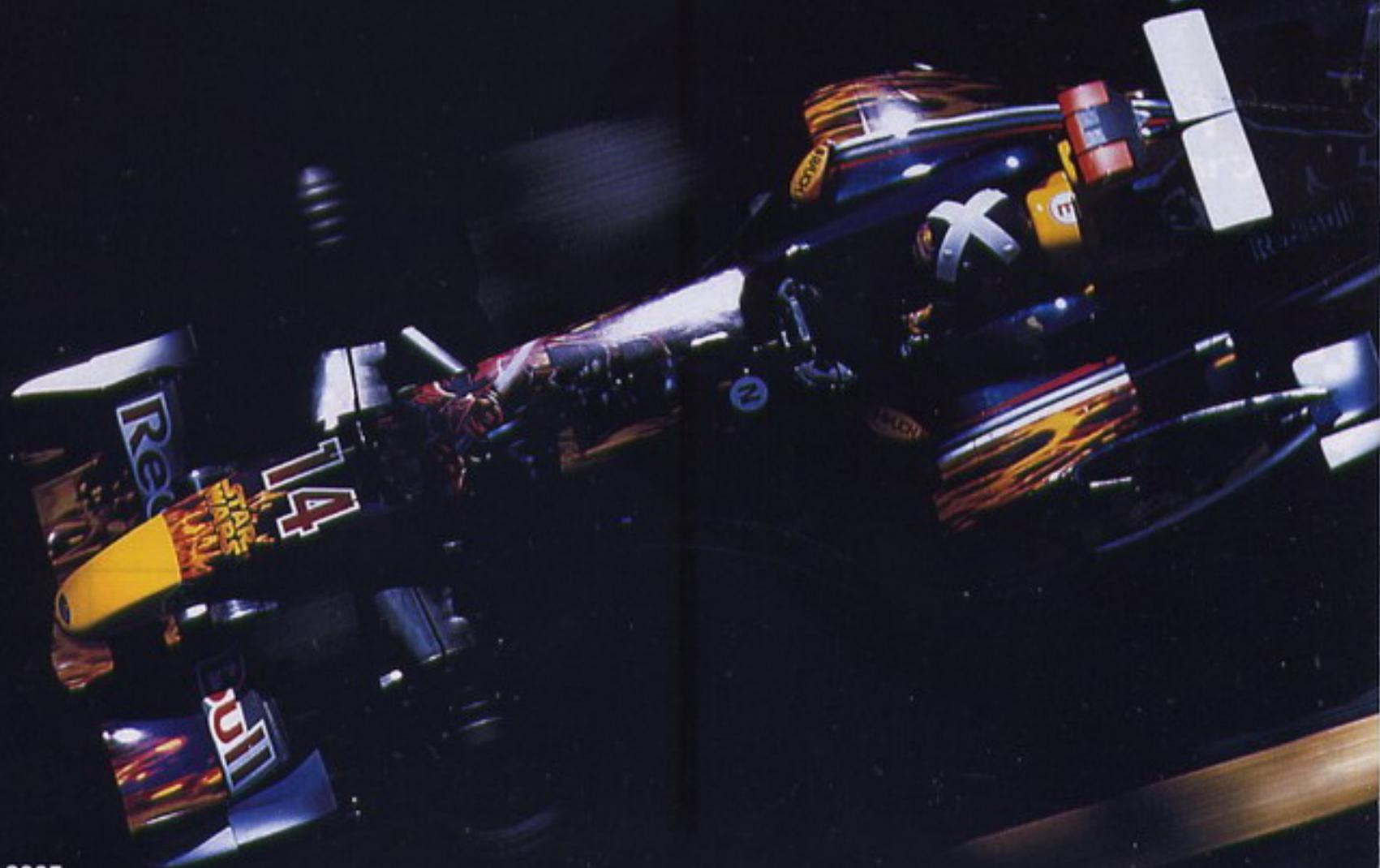
No obstante, sobre sus posibilidades en el Nürburgring, DC era realista. "En este circuito volvemos a la normalidad", dijo el

"Aquí iremos apurados". Y David Coulthard arrancó, tranquilo y lógico"

jueves por la tarde, a horcajadas sobre una moto Red Bull de motocross. "Aquí iremos apurados. Difícil hacer mucho con el coche sin grandes aumentos de potencia y apoyo". Y arrancó, tranquilo y lógico, un hombre que sigue encantado de hacer lo que hace muy bien.

Quizá lo más revelador del ánimo de Ferrari antes del Nürburgring estaba en el comunicado post-Mónaco de su jefe de equipo, Jean Todt. "Es en la vuelta 'en seco'", dijo Todt -lo que era la primera crono para el resto de nosotros-, "que nuestros rivales han forjado la base de sus victorias y nos han puesto en una posición difícil en carrera". Nótese el énfasis, el tono: no es tanto el flojo rendimiento de Bridgestone a una vuelta lo que ha refrenado a Ferrari, sino la muy pesada

Coulthard corrió de maravilla; sólo un ligero error en el pit lane le privó de subir al podio.



MÁS APUNTES

GP VTA. DE EUROPA **18**



La suspensión delantera de Kimi cedió en la última vuelta.

ÚLTIMA FRENADA LETAL

Cuando Kimi Räikkönen se colocó en cabeza y aparentemente fuera del alcance, parecía una repetición de Mónaco y España. Dicha impresión cambió cuando hizo su primera parada en la vuelta 18. Era mucho antes de lo esperado; tal vez no tuviera la velocidad dominante de las carreras anteriores. Pronto recuperó el liderato, pero empezaron a suceder cosas extrañas: vimos al finlandés hacer autocross por una escapatoria; luego bloqueó fuertemente la rueda delantera derecha al tratar de doblar a Jacques Villeneuve.

El plano en dicho neumático provocó vibraciones tan fuertes que Räikkönen apenas podía ver. Para la suspensión fue aún peor. "El equipo habló con él del estado de sus neumáticos", dijo el jefe de McLaren, Ron Dennis. "Decidimos en común ir a por la victoria, y ningún miembro del equipo, incluido Kimi, lo lamenta".

Räikkönen aguantó. A cinco kilómetros de la meta, la suspensión se rompió cuando pisó los frenos a 290 km/h en la primera curva de la última vuelta. El McLaren trompeó violentamente hacia la escapatoria hasta impactar con el muro de neumáticos. Un esfuerzo enorme quedó sin recompensa. **Maurice Hamilton**

dependencia de los rivales de la calificación lo que ha determinado de antemano su éxito en carrera. Un enfoque interesante. En el paddock se cree que Bridgestone tiene un problema con la capa más exterior de la banda de rodadura, y que recientemente su desarrollo de neumáticos se ha centrado más en construcciones que en compuestos. Sin embargo, después de leer esa nota, jurarías que Bridgestone-Ferrari casi acertó y que sencillamente los otros eran... diferentes.

Pero esto es un indicativo de la resistencia de la Scuderia Ferrari. No se ganan cinco títulos mundiales seguidos sin saber manejar los malos tiempos además de los buenos. Y, cómo no, esta actitud viene desde arriba del todo, ya que Michael podría haber llegado a su primera carrera de casa con mucho de lo que preocuparse: estaba el factor prestaciones, exacerbado por su séptimo puesto final en Mónaco y por consiguiente un orden de calificación relativamente temprano (lento) en Alemania (lento en ▶

¿Cuál es el análisis de Jean Todt sobre por qué no ganan? Parece que los rivales son "distintos".



Rubens nunca levantó el pie, nunca se lo tomó con calma, y dio unos buenos puntos a Ferrari.

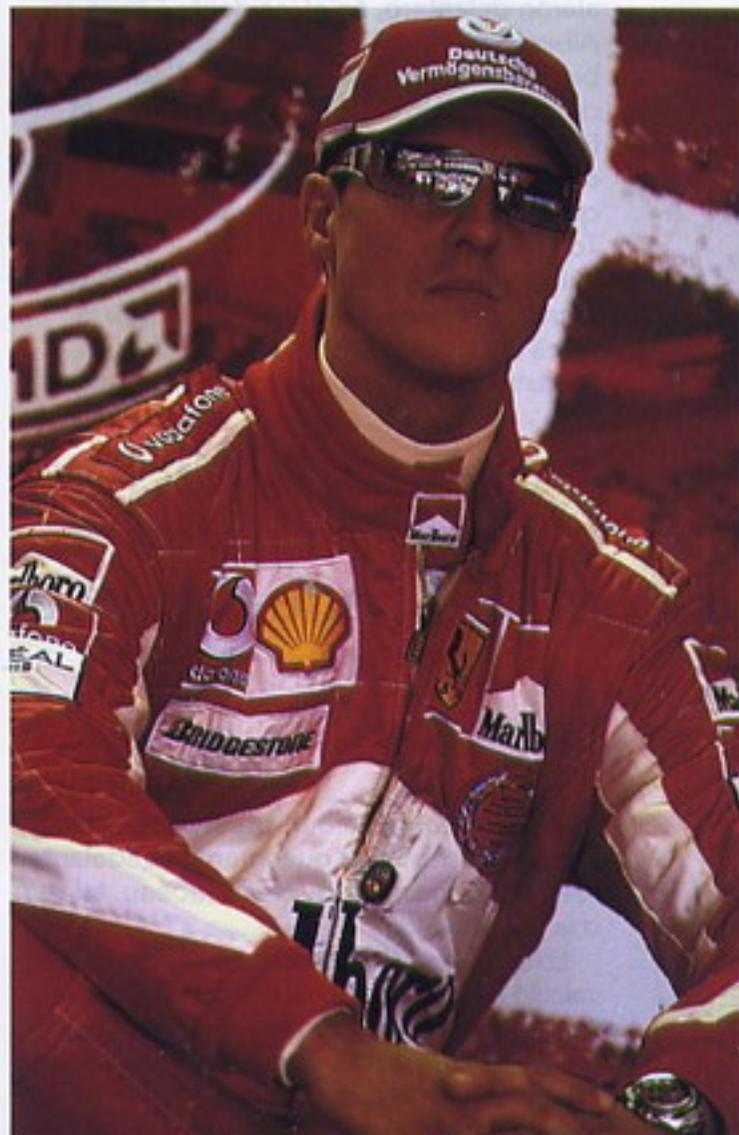


CAMPEONATO DE PILOTOS tras 7 pruebas de 19

1	Fernando Alonso	59 pt
2=	Kimi Räikkönen	27 pt
2=	Jarno Trulli	27 pt
4	Nick Heidfeld	25 pt
5	Mark Webber	18 pt
6=	Giancarlo Fisichella	17 pt
6=	Ralf Schumacher	17 pt
8=	Michael Schumacher	16 pt
8=	Juan Pablo Montoya	16 pt
10	Rubens Barrichello	15 pt
14	Pedro de la Rosa	4 pt

CTO. DE CONSTRUCTORES

1	Renault	76
2	McLaren-Mercedes	53
3	Toyota	44
4	Williams-BMW	43
5	Ferrari	31
6	Red Bull-Cosworth	19
7	Sauber-Petronas	7



Ir muy cargado ahogó la actuación de Michael, así que quedó encantado con el quinto lugar.



Schumi no paró de perder agarre, sufriendo sobreviraje al tratar de combatir el subviraje.

relación con quienes tenía que batir, por lo menos); y luego estaba el problema de Ralf, o el problema sobre el que la prensa alemana quería escribir.

A pesar de no estar nunca en la pomada en Mónaco y perder una cantidad considerable de tiempo, por no hablar del alerón delantero, en el incidente Christijan Albers-DC, Michael estuvo increíblemente bien el domingo anterior. En la última fase de esa carrera, vislumbrando los Renault lisiados, Michael se encontró haciendo cola detrás de un puñado de coches entre los que estaban su compañero, Rubens, y el Toyota de Ralf.

Pasó limpiamente a Rubens en la chicane, tirando de rango en una curva en que la única defensa de Rubens habría sido un desastroso cerrojazo. Luego Michael jugó

"¿Era que a Michael ya no le importaba el campeonato, que ya lo consideraba perdido?"

contra Ralf como sólo Michael puede, tras haberle hecho creer que intentaría adelantar sólo en los lugares obvios: Mirabeau, tal vez, o la chicane.

Lo que hizo Michael en realidad fue genial: calculó a la perfección su entrada a Anthony Noghes para coger la estela de Ralf en la salida. Sabía que Ralf, obsesionado por llenar la carretera en la entrada, se relajaría mentalmente cuando saliera de la última curva. Nadie hace jamás un adelantamiento a la salida de Anthony Noghes, con el

MÁS APUNTES

GP VTA. DE EUROPA 20

DC llegó a ser líder por delante de Alonso.

DC SUPERA TODO LÍMITE

David Coulthard no daba crédito a su suerte. Salió cuarto de la melé de la primera curva tras partir 12º en parrilla. Y algunos tiempos impresionantes disiparon la sospecha de que provocaría un tapón. Hasta fue líder una vuelta antes de su primera parada. Y ahí fue cuando todo se torció.

El Minardi de Patrick Friesacher, a punto de ser doblado, paró al mismo tiempo. Para desespero de DC, Friesacher salió de su box justo cuando llegaba el Red Bull. Así que DC soltó el botón del limitador un instante demasiado pronto, rebasando el límite de velocidad en 1,13 km/h. Le cayó un drive-through que privó a DC de un posible podio (ya tenía la quinta mejor vuelta en carrera).
Maurice Hamilton

banderazo a unos cientos de metros. Nadie salvo Michael. Del sobresalto, Ralf casi estrelló el Toyota. Su lógica defensa fue quejarse de las tácticas de su hermano. En el calor del momento –esto es, en el calor de verse casi superado en la línea de meta– lo cierto es que Ralf usó palabras como "peligroso" y "mortal" en referencia a su hermano.

Unos días más tarde –puesto que Mónaco y Nürburgring no se pueden considerar aisladamente, al estar tan próximas en el

tiempo y en el espacio–, mientras Michael y los otros lumbreras de Ferrari llegaban al Nürburgring, la prensa alemana no hablaba de otra cosa: los hermanos Schumacher estaban en guerra. No lo estaban, claro, porque técnicamente Mónaco pasó y las carreras son las carreras, pero, en

el mejor de los casos, para Michael y Ferrari esto suponía una distracción, y en el peor, un recordatorio de que ésta era otra clase de año: seis carreras habían pasado y todavía tenían que ganar alguna.

A diferencia de muchos otros equipos que de repente han perdido su equilibrio en dicha situación, dejando que surjan disputas entre los pilotos o los ingenieros, o entre los grandes proveedores, Ferrari llegó a Alemania con el aire de siempre. Michael eludió con facilidad las preguntas de la prensa –"Para ser sincero, creo que Ralf y yo somos pilotos pero que muy competitivos. Luchamos en pista, pero nunca olvidas que es tu hermano y que amas a tu hermano. Acabas la carrera, tienes algunos sentimientos, pero en realidad no importa..."– y dedicó un día o dos a supervisar la jornada anual del equipo Ferrari en su pista de karts cerca de Colonia. Viendo la sonrisa en su rostro, su entusiasmo, costaba creer que supiera que Bridgestone aún tenía que hacer un adelanto importante. ¿O era que a Michael ya no le importaba, que ya consideraba el campeonato perdido y que ahora simplemente seguía las formalidades, como las siguiera Jody Scheckter allá en 1980?

Sí, claro. Y en el marchoso motorhome de Red Bull Racing pronto sonará Puccini.

Estos tres calificaron donde tenían que calificar, dados los defectos de sus combinaciones coche-motor-neumáticos y a



pesar de las nuevas normas de calificación. Rubens, más ligero y a tres paradas, partiría séptimo, 0,3s por delante de Michael, quien dividió las opciones de Ferrari optando por ir más cargado y a dos paradas, y que por tanto calificó décimo. Por su parte, DC, con la misma gasolina que Michael y, como es típico en él, bloqueando una rueda en la chicane de atrás, era 12º, un segundo más lento.

Dejaron a un lado la melé de la primera curva. DC escogió el interior, se lanzó... y como por arte de magia salió en el cuarto puesto, preguntándose adónde habían ido todos los demás. Mientras tanto, Rubens y Michael quedaron relegados al noveno y 14º lugar. Añádase una segunda vuelta de formación (causada por el Renault de Giancarlo Fisichella calado en la parrilla) y cabía pensar, y con razón, que a los Bridgestone volvería a costarles una eternidad volver a calentarse y que, de hecho, la carrera de los pilotos de Ferrari estaba acabada.

Pero Rubens compondría otra de esas carreras de ritmo perfectamente marcado



Un resuelto Coulthard (arriba) fue el principal beneficiario de la melé tras la salida (abajo).



Nadie tiró más que Rubens Barrichello (abajo), cuya estrategia fue un buen plan de Ferrari.



Al final fue quinto; un quinto exultante.

Y luego estaba DC, manteniendo la posición en pista después de su prima inicial y demostrando ser más rápido en tandas largas que todos salvo Kimi y tal vez Fernando y Heidfeld. Tratando de reincorporarse a pista después de su primer

MÁS APUNTES

GP VTA. DE EUROPA 23



El secreto de Alonso fue un primer pit stop muy tardío.

ALONSO PRESIONA Y GANA

Cuando acabó la calificación, costaba entender lo que pasaba. ¿Fernando Alonso sexto? No puede ser. ¿Volvía Renault a tener problemas de neumáticos? ¿O es que Alonso iba muy cargado, a pesar de arruinar los Michelin traseros en Mónaco?

La respuesta llegó en la vuelta 23. Alonso fue uno de los últimos en parar entre los que iban a dos repostajes. Primero antes de su pit stop, el Renault salió tercero, y subiría a segundo cuando Heidfeld, a tres paradas, enfiló el pit lane.

Entonces la diferencia con Räikkönen empezó a reducirse con los apuros del McLaren. A Alonso le dijeron que tirara. Marcó la vuelta rápida, luego hizo una excursión por una puzolana. Pasada la segunda tanda de repostajes, la diferencia era de 11,8s. Y bajando. A cinco vueltas del final, era de 4,4s. Al iniciar la última, apenas 1,5, y Kimi tenía un doblado por delante. Parecía que Alonso le alcanzaría. ¿Podría pasarlo? Nos quedamos sin verlo mientras Alonso pasaba entre los restos del MP4-20.

"La actuación de hoy demuestra que seguimos siendo los líderes", dijo Alonso. Algo que sólo fue así durante una vuelta, pero la más importante de todas.

Maurice Hamilton

que cuatro o cinco veces al año recuerdan al mundo por qué pilota los coches rojos. Encontró un ritmo, puso todo su empeño en él y nunca aflojó. No llegó a atrapar al otro piloto que iba a tres paradas (Nick Heidfeld) pero en las últimas vueltas estaba lo bastante cerca como para ser un punto de presión. El cuarto se convirtió en tercero para Rubens cuando la suspensión delantera del McLaren de Kimi se

rompió. En cambio, la mayor carga de combustible de Michael sacó a la luz lo peor de sus Bridgestone. Perdió agarre a medida que avanzaba la carrera y en un momento dado, tratando de acabar con el subviraje, hizo una excursión por una escapatoria. Se recuperó. Durante mucho tiempo siguió al Sauber de Felipe Massa —¿cómo de desmoralizador era eso?— pero no se rindió.

"Rubens compuso otra de esas carreras de ritmo marcado que cuatro o cinco veces al año recuerdan por qué pilota un coche rojo"



Alivio y una tremenda sensación de triunfo para Briatore después de la victoria de Fernando.

pit stop por delante de uno de los temidos Minardi (después de Mónaco, era comprensible), DC soltó el limitador justo cuando las ruedas delanteras del Red Bull tocaron la línea blanca. Fue un milisegundo demasiado impaciente. Sin ese drive-through, podría haber superado a Rubens.

Sus esperanzas eran pocas cuando llegaron al Nürburgring y ninguno de ellos ganó el GP de Europa. Pero Rubens, Michael y DC demostraron que, por encima de todo, son grandes pilotos de carreras; que un quinto puesto es tan bueno como una victoria si la opción —dando menos del 100%— es acabar en un cómodo sexto lugar. 1

GP de EUROPA

ESTADÍSTICAS

Todos los datos 7ª prueba



¿Lo sabías?

El Nürburgring original fue escenario del GP de F1 más largo de la historia; Fangio tardó 3h 45m 45,8s en dar 22 vueltas al trazado de 22,8 km en Alemania 54. Con su cuarta victoria, Fernando Alonso (izda.) es el único que ha completado las 435 vueltas disputadas

PARRILLA DE SALIDA

TIEMPOS DE CALIFICACIÓN	VUELTA PRIMER PIT STOP	POSICIÓN PILOTO EN PARRILLA
1m 30,081s	12	Nick Heidfeld
1m 30,197s	18	Kimi Räikkönen
1m 30,368s	-	Mark Webber
1m 30,700s	18	Jarno Trulli
1m 30,890s	19	Juan Pablo Montoya
1m 31,056s	22	Fernando Alonso
1m 31,249s	11	Rubens Barrichello
1m 31,392s	4	Ralf Schumacher
1m 31,566s	22	Giancarlo Fisichella*
1m 31,585s	20	Michael Schumacher
1m 32,205s	19	Felipe Massa
1m 32,553s	20	David Coulthard
1m 32,594s	23	Jenson Button
1m 32,642s	19	Vitantonio Liuzzi
1m 32,891s	24	Jacques Villeneuve
1m 32,926s	4	Takuma Sato
1m 35,047s	21	Tiago Monteiro
1m 35,954s	19	Patrick Friesacher
1m 36,192s	22	Narain Karthikeyan
1m 36,239s	20	Christijan Albers

*partió desde el pit lane

CLASIFICACIÓN

POSICIÓN FINAL PILOTO	POSICIÓN PRIMERA VUELTA	TIEMPO TOTAL CARRERA
1	5	1h 31m 46,648s
2	2	+16,567s
3	9	+18,549s
4	4	+31,588s
5	14	+50,445s
6	17	+51,932s
7	13	+58,173s
8	3	+71,091s
9	7	+71,529s
10	8	+95,786s
11	1	+1 vuelta/R-suspensión
12	18	+1 vuelta
13	12	+1 vuelta
14	6	+1 vuelta
15	10	+1 vuelta
16	11	+1 vuelta
17	16	+2 vueltas
18	15	+3 vueltas
19	-	-
20	-	-

NO CLASIFICADOS

CAUSA DEL ABANDONO

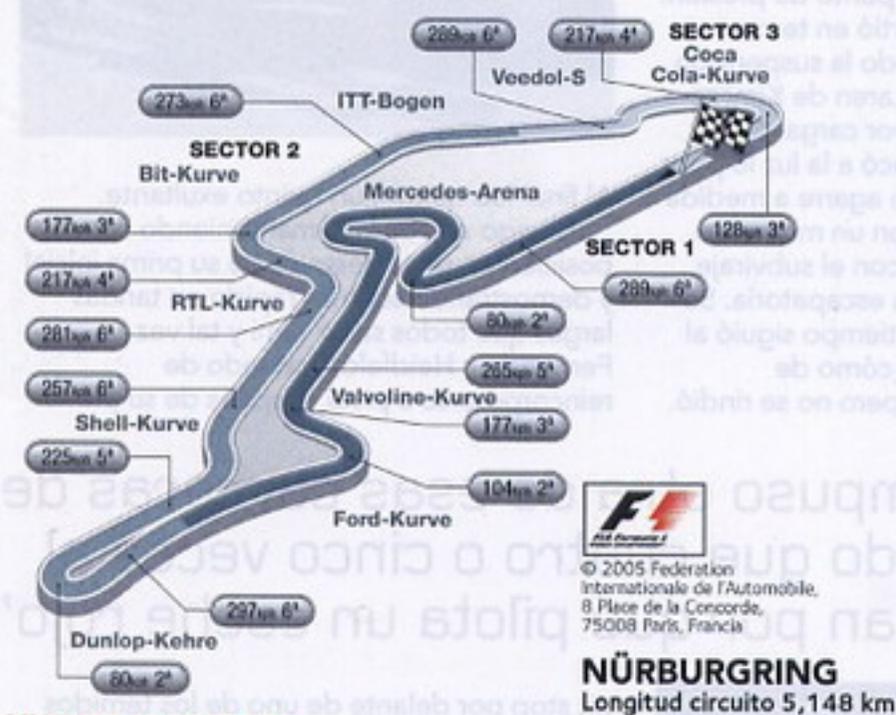
Ralf Schumacher	Toyota TF105 (Michelin)	4	trompo - 33 vueltas
Mark Webber	Williams-BMW FW27 (Michelin)	-	colisión - 0 vueltas

NÜRBURGRING

Fecha 29 de mayo de 2005 Tiempo Cálido, soleado 25°

Temperatura del asfalto 40° Vueltas 59

Distancia 303,715 km Espectadores 112.000



VUELTA A VUELTA

VUELTA 1 Fisichella cala y se da otra vuelta de formación. Montoya y Webber provocan una melé en la primera curva. Kimi líder, seguido de Heidfeld y Trulli

VUELTA 8 Drive-through para Trulli (sus mecánicos abandonaron tarde la parrilla)

VUELTA 12 Heidfeld para y sale cuarto

VUELTA 18 Räikkönen para y sale tercero, tras Coulthard y Alonso

VUELTA 20 Coulthard para: Alonso líder

VUELTA 23 Alonso para y sale tercero, tras Kimi y Heidfeld. Drive-through para Coulthard por rebasar el límite de velocidad en el pit-lane; sale quinto

VUELTA 31 Heidfeld para

VUELTA 33 Barrichello, tercero, hace su segunda parada y sale cuarto, tras Räikkönen, Alonso y Heidfeld

VUELTA 43 Kimi para y sale segundo

VUELTA 47 Alonso para y sale tercero

VUELTA 50 Heidfeld para y sale tercero

VUELTA 51 Räikkönen, con problemas en la rueda delantera derecha tras haber hecho un plano, le saca 7,4s a Alonso

VUELTA 59 Con Alonso a 1,58s, Kimi rompe la suspensión. Gana Fernando

VELOCIDADES Y PARADAS

Vuelta rápida Fernando Alonso 1m 30,711s en la vta. 44 (204,305 km/h)

Más rápido en punto de medición Rubens Barrichello 314,0 km/h

Más lento en punto de medición Patrick Friesacher 301,0 km/h

Pit stop más rápido Giancarlo Fisichella 21,126s

Pit stop más lento Felipe Massa 38,483s

GP DISPUTADOS

	AUSTRALIA	MALASIA	BAHREIN	ESPAÑA	MÓNACO	EUROPA	CANADA	ESTADOS UNIDOS	FRANCIA	INGLATERRA	EUROPA	EUROPA	TURQUÍA	INDONESIA	ITALIA	BELGICA	BRAZIL	JAPÓN	CHINA
Michael Schumacher	R	7	R	2	R	7	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rubens Barrichello	2	R	9	R	9	8	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jenson Button	11	R	R	DOEXEX	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Takuma Sato	14	-	R	DOEXEX	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Anthony Davidson	-	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fernando Alonso	3	1	1	1	2	4	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Giancarlo Fisichella	1	R	R	R	5	12	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mark Webber	5	R	6	7	6	3	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nick Heidfeld	R	3	R	6	10	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kimi Räikkönen	8	9	3	R	1	1	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Juan Pablo Montoya	6	4	-	-	7	5	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pedro de la Rosa	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Alex Wurz	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jacques Villeneuve	13	R	11	4	R	11	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Felipe Massa	10	10	7	10	11	9	14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
David Coulthard	4	6	8	11	8	R	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Christian Klien	7	8	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vitantonio Liuzzi	-	-	-	8	R	R	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jarno Trulli	9	2	2	5	3	10	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ralf Schumacher	12	5	4	9	4	6	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tiago Monteiro	16	12	10	13	12	13	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Narain Karthikeyan	15	11	10	12	13	R	16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Christijan Albers	R	13	13	R	R	14	17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Patrick Friesacher	17	R	12	R	R	R	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

LEYENDA: R Retirado/DC Descalificado/EX Excluido

GP de
CANADÁ

Campeonato del Mundo

8ª prueba

Montreal 12.06.05

CRÓNICA

de Peter Windsor



Kimi llegó, repostó, venció

Con los Renault fuera, el Safety Car resolvió la pugna entre los pilotos de McLaren



Kimi no desperdió la ocasión de sumar 10 puntos y reducir la diferencia en cabeza del campeonato.

CAMPEONATO DE PILOTOS

tras 8 pruebas de 19

1	Fernando Alonso	59 pt
2	Kimi Räikkönen	37 pt
3	Jarno Trulli	27 pt
4	Nick Heidfeld	25 pt
5	Michael Schumacher	24 pt
6	Mark Webber	22 pt
7	Rubens Barrichello	21 pt
8	Ralf Schumacher	20 pt
9	Giancarlo Fisichella	17 pt
10	David Coulthard	17 pt
15	Pedro de la Rosa	4 pt

CTO. DE CONSTRUCTORES

1	Renault	76
2	McLaren-Mercedes	63
3	Williams-BMW	47
4	Toyota	47
5	Ferrari	45
6	Red Bull-Cosworth	22
7	Sauber-Petronas	12

La medida de pata en el Nürburgring se dejó notar en Canadá, donde el orden de calificación de Kimi Räikkönen era un humilde 11°. ¿Estaba preocupado?, le pregunté el jueves antes de la carrera.

"No, creo que todo irá bien", dijo Kimi. "En España tuve que salir pronto y me metí en primera fila, así que espero hacerlo en Canadá y tratar de ganar la carrera".

Sencillo. Minimalista. Confiado... tal vez demasiado, teniendo en cuenta los cambios en las normas de calificación desde España y la dificultad para encontrar el nivel de combustible adecuado para un solo intento. Sin olvidar que el séptimo puesto de Juan Pablo Montoya en Europa le daría su mejor ocasión de desbancar a Räikkönen en parrilla y, por tanto, en carrera.

Es decir, un piloto de menos valía que Kimi podría haberse puesto tenso los días previos al GP de Canadá. Diez puntos perdidos en Alemania. Un mal puesto de calificación en Canadá. Un compañero que

'Juan estaba pletórico, habiendo dejado atrás las dos carreras seguidas'

busca reafirmarse tras un pésimo inicio de temporada.

Cómo no, Juan Pablo estaba pletórico. Connie, con su hijo Sebastián, se unió a la guardería West McLaren Mercedes. Su amigo íntimo 'Gonzo' sigue en Colombia, pero su compadre Rick Jones estaba en

Canadá. El hombro de Juan ya está bien. Parecía en forma y hambriento, habiendo dejado atrás las dos difíciles carreras consecutivas. Por su parte, Kimi estaba con sus habituales colegas de su país, más los Robertson. Kimi, bronceado y delgado, se regodeaba en un lado del corral de McLaren, riendo con sus amigos en finlandés, relajado y confiado. Sebastián y la pandilla ocupaban la otra parte del patio.

Desde el viernes, Juan Pablo siempre pareció llevar ventaja. El agarre en Montreal no tenía nada de sencillo: la pasada primavera, la pista fue reasfaltada con un asfalto suave, no abrasivo, de degradación nula. Ninguno de los Michelin resultó ser lo bastante 'blando' para la nueva superficie, y a McLaren, que a principios de año infrutilizaba sus neumáticos, le costaba llevarlos a la temperatura a una vuelta. En tandas más largas, ningún problema. ¿Una vuelta? Hacían falta compromisos: apoyo extra, tal vez, en este circuito de baja resistencia, según lo demostraba BAR-Honda, o a lo mejor carga de combustible: tres paradas eran una táctica posible, igual que un depósito más pesado. En cambio, Bridgestone fue relativamente agresiva en su elección de compuestos. Por una vez, no tuvieron problema alguno con la velocidad a una vuelta; y, aunque el viernes su índice de



Arriba: Button sorprendió a todos marcando la pole; su carrera empezó mal y acabó peor. Abajo: en la salida, Montoya descolocó a Schumacher, lo que permitió colarse a Kimi.



MÁS APUNTES

GP VTA. DE CANADÁ 39

Alonso baja del cockpit tras quedar fuera de carrera.

ALONSO DEVUELVE EL FAVOR

En la vuelta 39, saliendo de la horquilla, Fernando Alonso dijo por la radio que algo iba mal en la parte trasera de su coche. Normal, después de golpear el muro con la rueda trasera derecha a la salida de la cuarta curva.

Alonso calificó por delante de Giancarlo Fisichella, los dos Renault en segunda fila. Un fallo electrónico le costó el liderato mientras los R25 desbordaban a Jenson Button y Michael Schumacher en la salida.

Mientras se escapaban de Button, Alonso afirmó por la radio que era más rápido que su compañero. Como respuesta, Fisichella marcó una vuelta rápida. Alonso preguntó qué tenía que hacer para ponerse líder. Respuesta: "Si eres más rápido, adelanta". Bloqueó ruedas y perdió 3s. Antes, en su primer pit stop, tuvo un problema con la manguera, que no se conectó a la primera.

Fisi abandonó por problemas hidráulicos, y ahora Montoya y Räikkönen se acercaban a Alonso, que cometió su primer gran error de la temporada en la curva 4, cuando rozó el muro. Fue la primera vez en 2005 que no puntuaba, el primer cero para Renault desde Monza 2004. Y es que todos los grandes cometen un error sonado por temporada.

Maurice Hamilton

desgaste pareció ser elevado, en tandas largas empezaban a pintar bien.

Como era de esperar, Juan Pablo, con su ingreso en curva más cargado, y con su uso del acelerador más agresivo y de reflejos, llevó sus Michelin más cerca del límite de rendimiento a una vuelta que Kimi. En Canadá no hay curvas largas de las que van ▶



Montoya vio cómo se le escapaba el triunfo y acabó su actuación recibiendo bandera negra.

aumentando la energía, como sí las hay, digamos, en el Circuit de Catalunya o el Nürburgring. En Montreal, a pesar de la agobiante climatología -35°C, sin viento-, las largas rectas de alta velocidad enfriaban rápidamente los neumáticos. Juan Pablo generaba más calor en la capa exterior de la cubierta del que había dentro de la carcasa de los Michelin.

Para Kimi, pues, "el coche no iba bien del todo", lo que no pretende ridiculizar sus reacciones técnicas sino poner de relieve su confianza pura. Como dijo hace poco Adrian Newey: "Kimi no dice mucho, pero lo que dice es absolutamente crucial. Sabe lo que hace". De ahí que un coche que no vaya "del todo" bien sí lo haga el día de carrera.

La salida fue la confusión habitual: la primera fila se fue a pique, los Renault batiendo en aceleración a los McLaren. Giancarlo Fisichella se impuso en el sprint a la primera curva a su compañero Fernando Alonso; Jenson Button salvó algo de su pole colocándose tercero. Juan Pablo era cuarto. Kimi, codo con codo con Michael por la curva 2, agresivo y resistente, subió al quinto lugar.

Los Renault se escaparon a un ritmo constante -seis segundos en 20 vueltas- y Juan Pablo, a su vez, se distanció un poco de Kimi. En esta primera fase de la carrera, Kimi observaba, esperaba. Pararía por vez primera en la vuelta 24. Justo antes, con sus

'Pensando haber oído mal, Montoya optó por seguir. Kimi tiró hacia el box y la victoria'

neumáticos ya casi en su punto óptimo, marcaría la que acabaría siendo la vuelta rápida en carrera.

Sin embargo, después de sus primeros pit stops, estaba claro que la ventaja era de Juan Pablo. Repostó en la vuelta 25 y se reincorporó justo cuando Fernando negociaba la primera curva. Juan salió disparado, como era lógico, y casi superó a Fernando saliendo del segundo viraje. Tal como fue, se le escapó la zaga del McLaren

al final de la larga salida del pit lane en curva. Controló el susto, pero el caso es que Juan Pablo ya estaba a otro nivel. Estuvo a punto de intercalarse entre los Renault.

A la vez, Kimi notó un problema curioso: después del pit stop, su McLaren parecía tirar a la izquierda en las rectas. La telemetría mostraba que todos los elementos clave de la dirección y la suspensión estaban en regla. Sus instrucciones eran seguir y hacer lo que pudiera. La posibilidad de una rotura de suspensión ni se le pasó por la cabeza.

Poco después, mucho antes de las segundas paradas, los dos Renault abandonaron de repente. Ahora los McLaren iban primero y segundo.

Y así afloró el problema: Juan Pablo, en cabeza e intuyendo su primera victoria del año, quería escaparse y reforzar su ventaja.

Kimi, con un coche que distaba de la perfección, quería competir con Juan Pablo por ese liderato. McLaren, como equipo, quería el doblete a la menor velocidad posible. Saben mucho de cosas que fallan con la victoria a la vista.

Hubo momentos de presión en el muro de boxes, entre Juan y su ingeniero y Kimi y su ingeniero; hubo momentos que McLaren maneja mejor que la mayoría. La conclusión fue que la pareja debía mantener posiciones, que Juan se contendría y que Kimi correría para acabar. Cómo no, eso no le agradó mucho a ninguno de los dos.

Fue instantes después de que Kimi recibiera la orden de parar para su segundo repostaje -vuelta 49- que Jenson Button, presionado por Michael, golpeó el nuevo piano en el vértice de la última chicane e impactó en la barrera exterior. Safety Car.

Al oír el mensaje "Safety Car", Juan

MÁS APUNTES

GP VTA. DE CANADÁ 47

El fin de semana de Button se fue al traste.

EL POLEMAN SE QUEDA EN EL MURO DE LOS CAMPEONES

"Bienvenue au Québec", reza el muro a la salida de la última chicane. "Adiós, Jenson", debería decir también, ya que el inglés añadió su nombre a la ilustre lista de pilotos que han dejado su huella en este infame lugar.

En la vuelta 47, Button bloqueó los frenos traseros en la horquilla, salió largo y su rueda delantera izquierda pilló virutas de goma acumuladas fuera de la trazada.

Eso repercutió al frenar desde 315 km/h para tomar la última chicane: subviró en la entrada y el piano interior le catapultó de morro contra el muro, imposibilitándole negociar la segunda parte del viraje.

Maurice Hamilton





Presionado por su compañero y los McLaren, Alonso cometió un error y tuvo que abandonar.

MÁS APUNTES

GP VTA.
DE CANADÁ 47



Schumacher fuma la pipa de la paz con Barrichello.

EL SAFETY CAR PROPICIA EL DOBLE PODIO DE FERRARI

Ferrari tuvo que darle las gracias a Jenson Button por el Safety Car que, combinado con una buena llamada a boxes, puso a Michael Schumacher en disposición de aspirar a la victoria al perseguir a Räikkönen hasta el banderazo. El Safety Car también ayudó a Rubens Barrichello a hacerse con un podio extraordinario.

La primera fila de Schumacher fue tan sorprendente como la pole de Button, pero una mala salida le hizo perder toda ventaja. "No sé lo que pasó", dijo Schumacher. "No tenía agarre". Desde el sexto puesto, Michael entró poco a poco en los cálculos, aunque el Ferrari no tenía la velocidad de los Renault y los McLaren.

Barrichello le acompañó en el podio partiendo desde el pit lane por primera vez en sus 204 GP de F1, tras abortar su intento de calificación por una rotura de cambio. Con el depósito lleno, Barrichello se colocó 11º tras su primer y único pit stop y sacó partido del Safety Car para subir hasta el cuarto puesto, que sería el tercero cuando una rotura de frenos eliminó al Toyota de Jarno Trulli. Los 14 puntos son el mejor botín de Ferrari en lo que va de año.
Maurice Hamilton

supuso que pararía primero. Sin embargo, con el pit lane a sólo 15 segundos, y quizá pensando haberlo oído mal, optó por seguir fuera. En el cockpit de su McLaren, recorriendo la última recta, Kimi vio reducir la marcha a Juan como si fuera a parar y luego torcer de pronto a la derecha para empezar otra vuelta. Kimi tiró recto hacia el box McLaren y hacia el liderato del GP de Canadá.

Llámesse suerte; llámesse reparación por lo de Europa: el Safety Car se ajustó a la perfección al plan de carrera de Kimi. De haber salido 30 segundos antes, McLaren habría parado a Juan y a Kimi; por este orden.

Por tanto, Juan se vio obligado a dar otra vuelta; para cuando repostó por fin, el grupo marchaba en fila india. El semáforo a la salida del pit lane estaba rojo cuando

"Gané. Llegué para sumar 10 puntos y los conseguí, y eso es lo que cuenta"

cruzó la raya blanca. Imposible que reparara en él, mucho menos que se detuviera.

Le sacaron bandera negra; fue duro, pero no importaba: para Juan, tan cerca de ganar cuando más lo necesitaba, la carrera -y la batalla interna- acabó con el Safety Car.

Para Kimi, había sido sencillo. "Tal vez Juan fuera un poco más rápido que yo en algunos momentos, pero yo tenía el problema de dirección, así que no lo sé. En fin, no cambia nada. Gané la carrera. Eso es lo importante. Llegué para sumar 10 puntos y los conseguí, y eso es todo lo que cuenta".

Muy sencillo. Muy Kimi. Muy cierto. **1**

Felipe Massa sacó partido de las bajas para llevar su Sauber a un muy buen cuarto puesto.



GP de CANADÁ

ESTADÍSTICAS

Todos los datos 8ª prueba



¿Lo sabías?

Es la segunda vez que Räikkönen (izda.) gana partiendo séptimo en parrilla; la otra fue su primera victoria, en Malasia 2003. McLaren ha ganado nueve veces en Canadá. La jornada de puertas abiertas patrocinada por Bridgestone atrajo 30.000 personas al pit lane el jueves.

PARRILLA DE SALIDA

TIEMPOS DE CALIFICACIÓN	VUELTA PRIMER PIT STOP	POSICIÓN PILOTO EN PARRILLA	
1m 15,217s	15	Jenson Button	1
1m 15,475s	12	Michael Schumacher	2
1m 15,561s	24	Fernando Alonso	3
1m 15,577s	25	Giancarlo Fisichella	4
1m 15,669s	25	Juan Pablo Montoya	5
1m 15,729s	16	Takuma Sato	6
1m 15,923s	24	Kimi Räikkönen	7
1m 16,116s	3	Jacques Villeneuve	8
1m 16,201s	23	Jarno Trulli	9
1m 16,362s	15	Ralf Schumacher	10
1m 16,661s	21	Felipe Massa	11
1m 16,890s	18	David Coulthard	12
1m 17,081s	21	Nick Heidfeld	13
1m 17,749s	19	Mark Webber	14
1m 18,214s	16	Christijan Albers	15
1m 18,249s	21	Christian Klien	16
1m 18,664s	22	Narain Karthikeyan	17
1m 19,034s	20	Tiago Monteiro	18
1m 19,574s	17	Patrick Friesacher	19
sin tiempo	20	Rubens Barrichello*	20

*saló desde el pit lane

CLASIFICACION

POSICIÓN FINAL PILOTO	POSICIÓN PRIMERA VUELTA	TIEMPO TOTAL CARRERA
1	5	1h 32m 09,290s
2	6	+1,137s
3	19	+40,483s
4	9	+55,139s
5	14	+55,779s
6	12	+1 vuelta
7	11	+1 vuelta
8	15	+1 vuelta
9	13	+1 vuelta
10	20	+3 vueltas
11	16	+3 vueltas
NO CLASIFICADOS CAUSA DEL ABANDONO		
7	Jarno Trulli	Toyota TF105 (Michelin) frenos - 62 vueltas
4	Juan Pablo Montoya	McLaren-Mercedes MP4-20 (Michelin) bandera negra - 52 vueltas
3	Jenson Button	BAR-Honda 007 (Michelin) accidente - 46 vueltas
10	Nick Heidfeld	Williams-BMW FW27 (Michelin) motor - 43 vueltas
8	Takuma Sato	BAR-Honda 007 (Michelin) frenos - 41 vueltas
17	Patrick Friesacher	Minardi-Cosworth P505 (Bridgestone) sist. hidráulico - 39 vueltas
2	Fernando Alonso	Renault R25 (Michelin) accidente - 38 vueltas
1	Giancarlo Fisichella	Renault R25 (Michelin) sist. hidráulico - 33 vueltas
18	Narain Karthikeyan	Jordan-Toyota EJ15 (Bridgestone) accidente - 24 vueltas

CIRCUIT GILLES VILLENEUVE

Fecha 12 de junio 2005 Tiempo Cálido, soleado 31°
 Temperatura del asfalto 42° Vueltas 70
 Distancia 305,270 km Espectadores 121.000 (domingo)



© 2005 Federation Internationale de l'Automobile, 8 Place de la Concorde, 75008 Paris, Francia
MONTREAL
 Longitud circuito 4,361 km

VUELTA A VUELTA

VUELTA 1 Los Renault desbordan a Button y Michael en la salida. Fisichella líder seguido de Alonso y Button
VUELTA 12 Michael, sexto, es el primer puntero en parar; sale 12º
VUELTA 15 Button para y sale sexto
VUELTA 24 Alonso y Räikkönen, segundo y cuarto, paran juntos
VUELTA 25 Fisi y Montoya, primero y segundo, paran; Juan sale largo al salir a pista por delante de Alonso
VUELTA 33 Fisi, líder, se retira en boxes
VUELTA 34 Segunda parada de Button

(cuarto) y Michael (quinto)
VUELTA 39 Alonso, líder con 2,6s sobre Montoya, toca un muro y abandona
VUELTA 47 Button, tercero, golpea el muro en la recta principal. Sale el SC
VUELTA 48 Salvo JPM, los líderes paran
VUELTA 49 Montoya para y se salta el semáforo rojo mientras pasa el pelotón
VUELTA 51 Bandera verde: Kimi líder, seguido de Montoya, Michael y Trulli
VUELTA 52 Bandera negra para JPM
VUELTA 62 Trulli abandona
VUELTA 70 Räikkönen cruza la meta

VELOCIDADES Y PARADAS

Vuelta rápida Kimi Räikkönen 1m 14,384s en la vta. 23 (211,061 km/h)
Más rápido en punto de medición Michael Schumacher 338,4 km/h
Más lento en punto de medición Takuma Sato 323,4 km/h
Pit stop más rápido Michael Schumacher 23,405s
Pit stop más lento Takuma Sato 30m 51,763s

GP DISPUTADOS

	AUSTRALIA	MALASIA	SAN BARTOLOME	SAN MARINO	ESPAÑA	MONACO	EUROPA	CANADÁ	G. FRANCIA	ALEMANIA	HUNGRÍA	TURQUÍA	ITALIA	BRASIL	JAPÓN	CHINA
Michael Schumacher	R	7	R	2	R	7	5	2								
Rubens Barrichello	2	R	9	R	9	8	3	3								
Jenson Button	11	R	R	DC	EX	EX	10	R								
Takuma Sato	14		R	DC	EX	EX	12	R								
Anthony Davidson			R													
Fernando Alonso	3	1	1	1	2	4	1	R								
Giancarlo Fisichella	1	R	R	R	5	12	6	R								
Mark Webber	5	R	6	7	6	3	R	5								
Nick Heidfeld	R	3	R	6	10	2	2	R								
Kimi Räikkönen	8	9	3	R	1	1	11	1								
Juan Pablo Montoya	6	4				7	5	7	EX							
Pedro de la Rosa				5												
Alex Wurz					3											
Jacques Villeneuve	13	R	11	4	R	11	13	9								
Felipe Massa	10	10	7	10	11	9	14	4								
David Coulthard	4	6	8	11	8	R	4	7								
Christian Klien	7	8	R					8								
Vitantonio Liuzzi					8	R	R	9								
Jarno Trulli	9	2	2	5	3	10	8	R								
Ralf Schumacher	12	5	4	9	4	6	R	6								
Tiago Monteiro	16	12	10	13	12	13	15	10								
Narain Karthikeyan	15	11	10	12	13	R	16	R								
Christijan Albers	R	13	13	R	R	14	17	11								
Patrick Friesacher	17	R	12	R	R	R	18	R								

LEYENDA: R Retirado/DC Descalificado/EX Excluido

PREVIEW

GP de FRANCIA

10ª prueba

MAGNY-COURS 03.07.05

por Anthony Davidson, Maurice Hamilton, Stewart Williams



UBICACIÓN BORGONA

PISTA COMO LA SEDA

GOMAS DESGASTE ALTO

CARRERA POSIBLES SORPRESAS



El poleman Ralf lideró de punta a punta en 2003; los dos Renault abandonaron.



Renault se resarció con ganas en 2004, cuando Alonso acabó el GP segundo.



Vale la pena visitar el Chateau de Valençay, construido entre 1510-1810.

SEGÚN EL PILOTO

Alta emoción mezclada con extrema lentitud

El año pasado no dimos muchas vueltas aquí el viernes porque llovió, pero las tres primeras curvas (de la Grande Courbe a Estoril) son muy emocionantes, seguramente la parte más rápida del circuito. Normalmente, en Estoril frenas hasta el punto medio, y luego das gas lo antes posible, pero ojo, o la parte trasera derrapará. La curva 5 (Adelaida) es una buena horquilla, es decir, buena para adelantar. La curva 4 es un pliegue antes de la anchísima entrada de Adelaida.

Han hecho un trabajo perfecto con la escapatoria en las curvas 6 y 7, colocando una especie de 'Astroturf' -sobre todo en la salida de la 7- de modo que ya no puedes pasar por encima. Ahora te hará hacer un trompo. Es rapidísima, creo que de quinta marcha. Llegas en séptima y reduces a quinta.

La curva 8 (180°) se puede negociar de dos maneras. Yo tomo una trazada cerrada, arimado al interior toda la curva, porque me va mejor. Depende de cómo esté reglado tu coche, y lo buena que sea tu tracción. Luego te lanzas por las curvas 9 y 10, y 11 y 12 (Imola), que son muy divertidas. La pista baja en la curva 11, que está peraltada, y luego sube al entrar en la 12. Aquí puedes

recibir un serio trallazo. Llegas a la curva 11 a 290 km/h en sexta, reduces a cuarta para la derecha y sigues ahí para la izquierda, luego subes a quinta.

Luego viene la curva 13 (Chateau d'Eau), que también ha sido mejorada, es más o menos una horquilla. Creo que pudiera ser de doble vértice, pero están tan juntos que se traza como una sola curva. Tiene un flujo y salida más agradables que la antigua curva 13; y también han mejorado un poco la entrada de la 14 al hacerla más cerrada. También han hecho lo mismo, pero al revés, en las curvas 15 y 16. Y ahora son muy peligrosas porque son muy lentas. En conjunto, es una pista suave, suave como la seda, con una de las mejores superficies del calendario.

Las tres primeras curvas (de la Grande Courbe a Estoril) son muy emocionantes y la parte más rápida del circuito

Horarios

Libres 11.00-12.00 viernes 1 de julio
14.00-15.00 viernes 1 de julio
9.00-9.45 sábado 2 de julio
10.15-11.00 sábado 2 de julio

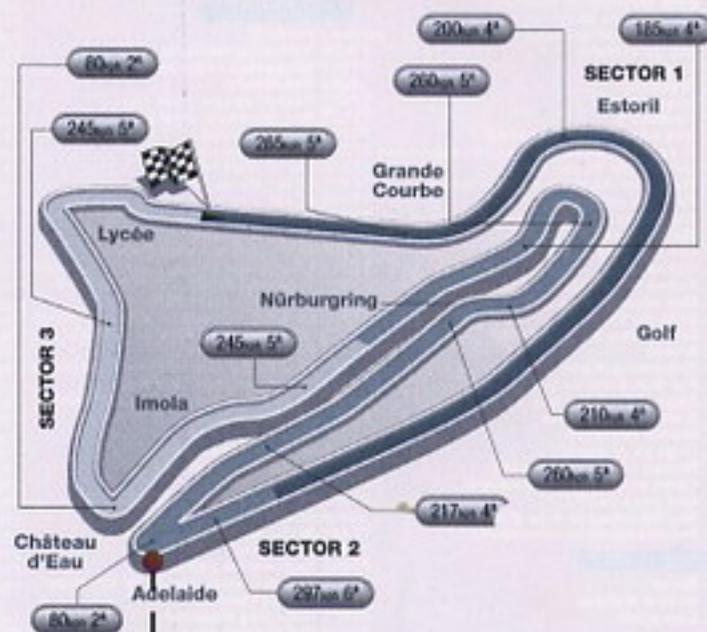
Oficiales 13.00 sábado 2 de julio

Carrera 14.00 domingo 3 de julio

Horarios sujetos a variación

Información circuito: www.magnyf1.com

Tel.: 0033 3 86 21 80 00



Al tanto de... Los adelantamientos en la horquilla de Adelaida, donde, en 2000, Coulthard pasó a Schumi tras un cerrojazo de éste (de ahí el dedito).



ANTHONY DAVIDSON BAR-HONDA

ESTA PÁGINA: DARREN HEATH; CHARLES COATES/AT; STEVEN TEE/JAE; GETTY IMAGES EN LA OTRA PÁGINA: ARCHIVO LAT; CLIVE ROSE/GETTY IMAGES

MH
APUNTA

Francia es
dura de pelar

Es difícil pronosticar un vencedor. Magny-Cours hace estragos en los neumáticos: lo abrasivo del asfalto ultrasuave produce una elevada degradación. Y eso cuando los equipos tenían nuevas gomas para montar en sus coches en carrera. Con la norma de un solo juego de este año, añádate que los cambios en la temperatura ambiental pueden desvirtuar los tiempos por vuelta y el desgaste de gomas, y el resultado no da ninguna pista acerca de quién va a ganar aquí.

Pero he aquí una idea interesante. El Renault del año pasado no era un coche especialmente bueno —desde luego no cuando se lo compara con la joya de 2005— y sin embargo Fernando Alonso marcó la pole y fue líder hasta el segundo de sus tres pit stops. Sólo al final se le escapó al equipo de casa.

Lo cierto es que no perdieron por alguna falta de su parte; sencillamente fueron batidos por una estrategia increíble, y la habitual exhibición de pilotaje, cuando Ferrari hizo parar a Michael Schumacher no menos de cuatro veces. Fue absolutamente fascinante y resumió los caprichos de Magny-Cours, un lugar anodino que no obstante plantea un reto enorme a los ingenieros y fabricantes de neumáticos.

Lástima que los coches ya no rueden ligeros en configuración de calificación, sino que califican con combustible, como en la segunda sesión del domingo de principios de temporada. Dado que al principio y final de cada sesión de tests en Magny-Cours la temperatura es más baja y la pista increíblemente rápida, esa última sesión podría haber arrojado tiempos por vuelta inquietantemente rápidos si los coches rodaran ligeros sobre una pista con mucha goma.

Sea como sea, los mismos nombres estarán en cabeza. Es un tipo de circuito McLaren/Michelin, lo que significa que, si no se preocupa por M. Schumacher, Alonso tendrá que vérselas con Kimi Räikkönen, quien no ha llegado a olvidar cómo perdió su primera victoria en F1 sobre el aceite derramado por un Toyota en los últimos coletazos de 2002. Es de esa clase de circuitos: en apariencia sencillos pero, a veces, exasperantes.
Maurice Hamilton

En 2002, Kimi (abajo) perdió el GP de Francia tras pasarse de frenada por el aceite derramado en pista

ASÍ CORRIERON

	CARR. 2004 MAR. 2004	CARR. 2004 ABR. 2004	CARR. 2004 MAY. 2004	CARR. 2004 JUN. 2004	CARR. 2004 JUL. 2004	CARR. 2004 AGO. 2004	CARR. 2004 SEPT. 2004	CARR. 2004 OCT. 2004	CARR. 2004 NOV. 2004	CARR. 2004 DIC. 2004
Michael Schumacher	1	R	2	1	2	1	3	3	2	1
Rubens Barrichello	3	3	8	3	3	NS	8	7	10	3
Jenson Button	10	8	17	16	7	6	14	R	4	5
Takuma Sato	-	-	-	-	14	R	-	-	7	R
Fernando Alonso	-	-	21	17	-	-	7	R	1	2
Giancarlo Fisichella	14	9	16	11	5	NS	17	R	15	12
Mark Webber	-	-	-	-	18	8	9	6	12	9
Nick Heidfeld	16	12	9	6	10	7	15	13	17	16
Kimi Räikkönen	-	-	13	7	4	2	4	4	9	7
Juan Pablo Montoya	-	-	6	R	1	4	2	2	6	8
Jacques Villeneuve	7	4	10	R	13	R	12	9	-	-
Felipe Massa	-	-	-	-	12	R	-	-	16	13
David Coulthard	2	1	3	4	6	3	5	5	3	6
Christian Klien	-	-	-	-	-	-	-	-	16	11
Jarno Trulli	9	6	5	5	8	R	6	R	5	4
Ralf Schumacher	5	5	1	2	5	5	1	1	-	-
Narain Karthikeyan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tiago Monteiro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Christian Albers	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Patrick Friesacher	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

NS: No salió; ST: Sin tiempo



¿Quién puntuó en 2004?

- 1 Michael Schumacher**
Ferrari F2004 1h 30m 18,133s
(205,035 km/h)
- 2 Fernando Alonso**
Renault R24 +8,329s
- 3 Rubens Barrichello**
Ferrari F2004 +31,622s
- 4 Jarno Trulli**
Renault R24 +32,082s
- 5 Jenson Button**
BAR-Honda 006 +32,484s
- 6 David Coulthard**
McLaren-Mercedes MP4-19B
+35,520s
- 7 Kimi Räikkönen**
McLaren-Mercedes MP4-19B
+36,230s
- 8 Juan Pablo Montoya**
Williams-BMW FW26 +43,419s

RINCÓN HISTÓRICO

1967: cuando la F1 visitó Le Mans

El GP de Francia tiene una historia larga e ilustre, pero en la era moderna sólo una vez se ha disputado en el circuito francés más famoso de todos, Le Mans, pero en el ridículo trazado interior de Bugatti.

Esa carrera, en 1967, fue producto de la política del Automobile Club de France de mover la prueba por el país como una pieza de ajedrez: a Reims en 1961 le siguió Rouen en 1962, luego vuelta a Reims, luego Rouen, Clermont-Ferrand en el 65, y otra visita a Reims en el 66.

Por desgracia, aunque los 4,442 km del trazado Bugatti incluían la célebre recta de meta de las 24 horas, eso era todo lo que aprovechaba de esa larga y heroicamente exigente pista. El resto era una nueva sección construida para la escuela de pilotaje, y a ningún piloto le gustó su carácter revirado.

Tampoco el público quedó cautivado por esta aburrida carrera de desgaste. El poleman Graham Hill (Lotus 49) lideró desde la salida, pero el vigente campeón del mundo Jack Brabham (Brabham BT24) le superó en la segunda vuelta. Jim Clark, con el otro Lotus 49, saltó al liderato en la quinta vuelta. Hill recuperó el liderato en la vuelta 11, pero sendas averías en la transmisión detuvieron a los Lotus.

Entonces Brabham recuperó la

primera plaza, seguido por Dan Gurney (Eagle) y Chris Amon (Ferrari), pero el compañero de Brabham, Denny Hulme, relegó a Amon al cuarto puesto antes de que los coches de Gurney y Amon rompieran



Brabham se benefició de la fragilidad de los Lotus de Clark y Hill en Le Mans.

también. De hecho, Guy Ligier, séptimo, no se clasificó y Chris Irwin, quinto, abandonó a cuatro vueltas del final. Hasta el tercero, Jackie Stewart, acabó doblado.

Como era de esperar, después de 80 vueltas no especialmente emocionantes, la carrera no volvió en 1968. El beneficiario fue Rouen, para el que sería su último GP de Francia, y después de dos carreras más en Clermont, Paul Ricard se añadió a la lista en 1971, y luego Dijon en 1974.
Stewart Williams



PREVIEW

GP de INGLATERRA

11ª prueba

SILVERSTONE 10.07.05

por Anthony Davidson, Maurice Hamilton, Stewart Williams



PISTA GUSTA AL PILOTO

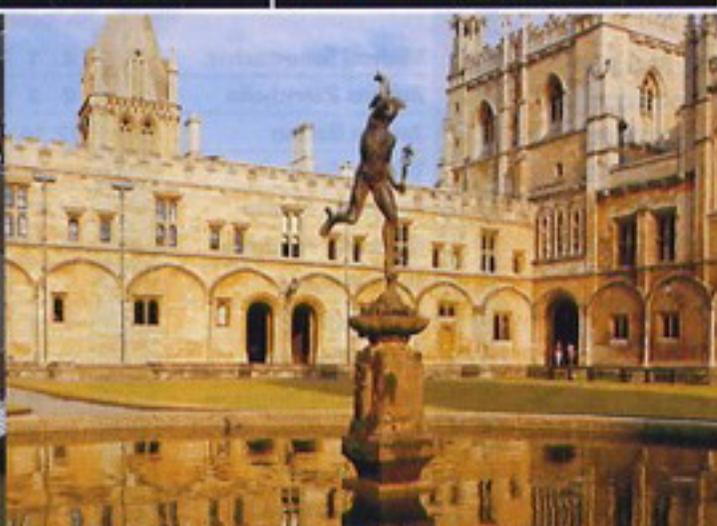
TEMPERATURA FRÍA

ASFALTO ABRASIVO

VIENTO POSIBLE PROBLEMA



El lento y revirado complejo final de Priory, Brooklands, Luffield y Woodcote.



El Christ Church College de Oxford queda a tiro de piedra de Silverstone.



Carrera de casa para Jenson Button (arriba) y todos los equipos ingleses.

ANTHONY DAVIDSON
BAR-HONDA

SEGÚN EL PILOTO

Silverstone tiene grandes curvas

Uno de los mejores circuitos, pero hace falta reasfaltarlo. Tiene algunas de las mejores curvas del mundo, como Maggotts y Becketts, y Copse y Stowe. En ningún otro sitio sientes tanto apoyo de alta velocidad; es un circuito de armas tomar. La entrada a Copse es ciega; metes el coche, tocas ligeramente los frenos, reduces a sexta y vuelves a dar gas a tope. Ganas mucho tiempo si tomas bien Copse.

Llegas a Maggotts en séptima y la primera parte es totalmente a fondo, a 300 km/h, sin levantar. Izquierda, luego derecha, con fuerzas G tan elevadas que golpeas el piano, lo que te ralentiza mientras entras en Becketts. La zaga se puede descolgar, y si levantas sabes que vas a hacer un trompo. Becketts está en un ligero cambio de rasante y la entrada es genial.

Luego está la recta del Hangar. Aquí te tomas un ligero respiro, luego apuras la frenada para Stowe, que tiene un agarre enorme, especialmente en la entrada, luego pisas a fondo en el vértice en cuarta.

Luego todo se cierra; por Vale y Club hay que 'matar' mucho el coche, pero puedes hacerlo entrando muy tarde en Club. Segunda marcha y te subes al piano,

luego es importante una buena salida. Hace falta una buena tracción, luego en subida hacia Abbey, que siempre es un poco resbaladiza.

En la bajada hacia Bridge el circuito vuelve a abrirse. Bridge es a fondo en quinta, a unos 250 km/h. Hay dos maneras de tomar Bridge: puedes mantener el coche recto y ganar tiempo anticipando el vértice, pero eso te perjudicará en

Te tomas un respiro en la recta del Hangar, y apuras la frenada para Stowe, que tiene un agarre enorme

Priory; yo suelo ceñirme a la derecha para tomar mejor Priory, en lugar dar salida al coche en Bridge. Brooklands y Luffield son las dos curvas más pesadas de la pista. Son lentas y aquí el coche no va nada bien. Una lástima, porque es la zona donde está la mayor parte de público y es la más pobre del circuito.

Horarios

Libres 12.00-13.00 viernes 8 de julio
15.00-16.00 viernes 8 de julio
10.00-10.45 sábado 9 de julio
11.15-12.00 sábado 9 de julio

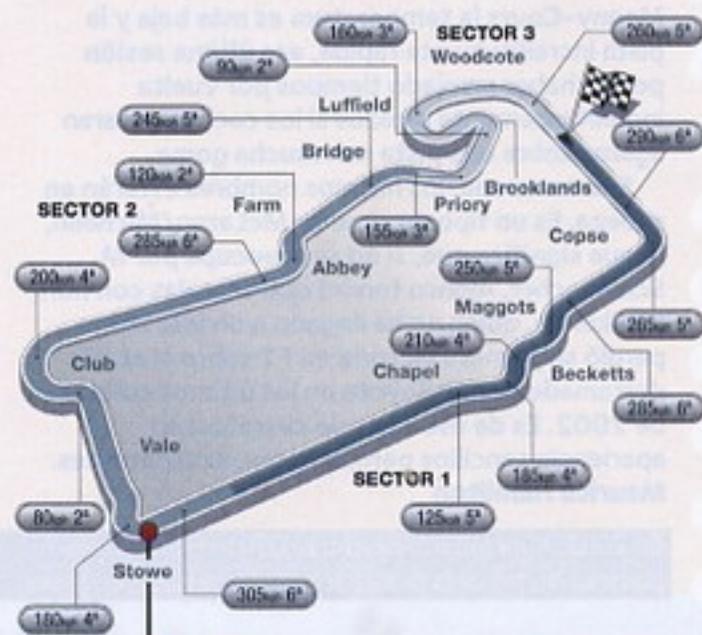
Oficiales 14.00 sábado 9 de julio

Carrera 14.00 domingo 10 de julio

Horarios sujetos a variación

Información circuito: www.silverstone-circuit.co.uk

Tel.: 0044 (0)8704 588300



Al tanto de... Stowe, una curva rapidísima en que Schumi se equivocó muy mucho en 1999 (abajo).



MH
APUNTAUna pista con
dos caras

Cuando se dice que Silverstone es sensible al viento, no se trata de una impertinente referencia al aire caliente que sale de la casa club del BRDC desde hace casi 12 meses. La disputa entre los ancianos miembros se centraba en la adquisición del GP británico. Sin entrar en quién tiene razón y quién no, demos gracias de que la carrera siga en el calendario y la F1 pueda disfrutar de este maravilloso circuito.

Como instalación, Silverstone tendrá sus defectos –aunque ahora son contadísimos– pero el trazado en sí constituye un reto cada vez mayor cuando se lo coloca junto al recortable de cartón revestido de algodones de Bahrein, y otros por el estilo.

El trazado de 5,1 km tiene curvas de todo tipo,



El poleman Kimi Räikkönen encabeza el pelotón en Copse tras la salida en 2004, en sexta a 290 km/h.

aunque, la verdad sea dicha, tiene dos partes bien diferenciadas: una genial y otra sosa. Por suerte, esta última –Luffield y Brooklands– es la más pequeña de las dos. El resto, sobre todo las enlazadas de Becketts, te hace la boca agua con sólo mirarlo, y a los pilotos les entusiasma.

Si no quieres ir tan lejos, entonces quédate en la entrada de Copse. Se llega a 290 km/h, se baja una marcha, se tocan muy levemente los frenos, y se da gas a tope, en una curva ciega con peralte desfavorable a la salida. Y eso no es más que el principio de la vuelta.

¿Quién lo hará mejor? En 2004, Schumacher hizo lo de siempre, subiendo de cuarto a primero con varias vueltas rápidas cerca del primer repostaje. Este año, el asfalto adherente pero abrasivo podría causar problemas de neumáticos, aunque, en un fresco día veraniego en Silverstone, las condiciones podrían ser perfectas para Bridgestone y Ferrari.

Luego está el viento. Puede hacer estragos con la aerodinámica cuando sopla desde el norte de este antiguo aeródromo. No es lo que necesita un piloto cuando se aplica en cambios rápidos de dirección y cuenta con que el paquete de apoyo medio-alto haga su trabajo. Todo esto forma parte de un clásico del automovilismo.

Maurice Hamilton

ASÍ CORRIERON

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

NS: No salió; ST: Sin tiempo



¿Quién puntuó en 2004?

1 Michael Schumacher
Ferrari F2004 1h 24m 42,700s
(218,403 km/h)

2 Kimi Räikkönen
McLaren-Mercedes MP4-19B
+2,130s

3 Rubens Barrichello
Ferrari F2004 +3,114s

4 Jenson Button
BAR-Honda 006 +10,683s

5 Juan Pablo Montoya
Williams-BMW FW25 +12,173s

6 Giancarlo Fisichella
Sauber-Petronas C23 +12,888s

7 David Coulthard
McLaren-Mercedes MP4-19B
+19,668s

8 Mark Webber
Jaguar R5 +23,701s

RINCÓN HISTÓRICO

Dulce primer triunfo de Williams

Para Williams, el GP británico siempre será especial, y no sólo por ser la prueba de casa del equipo de Grove. También fue el escenario de su primera victoria en GP, cuando, para sorpresa de todos, Clay Regazzoni se impuso en Silverstone en 1979.

Fue una sorpresa, porque aunque todo el mundo esperaba que Williams ganara una carrera en 1979, casi todos apostaban por el otro piloto del equipo, Alan Jones, como el artífice...

Jones demostró lo que prometía el nuevo FW07, que sustituía al FW06, liderando en Zolder hasta que una avería eléctrica le llevó al abandono (aunque Regazzoni presionó a Jody

Scheckter en Mónaco y acabó segundo).

Los dos coches puntuaron en Francia, y cuando Jones marcó la primera pole del equipo en Gran Bretaña, lo más probable era que esa primera victoria fuera suya. Fue el primer líder por delante del Renault de Jean-Pierre Jabouille, mientras que Regazzoni logró ganar un puesto en la salida y se colocó en un cómodo tercer lugar. El reto de Jabouille se desvaneció a medida que los neumáticos del Renault se consumían, y Regazzoni subió a segundo en la vuelta 17. El doblete de Williams parecía probable, hasta que el Cosworth del FW07 de Jones se sobrecalentó, apartándole de la cabeza.

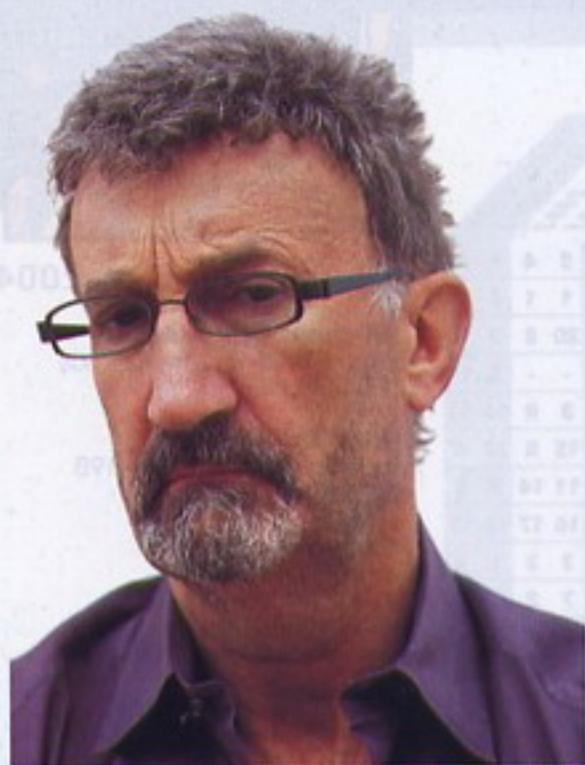
Regazzoni se anotó una cómoda victoria, con el Renault de René Arnoux a más de 24 segundos. Sería su único triunfo con Williams, y el último de su total de cinco. Para 1980 pasó a Ensign, pero sufrió un tremendo accidente en Long Beach que le dejó parcialmente paralizado, aunque volvió a correr en resistencia y el París-Dakar, usando mandos al volante.

Por su parte, Jones entró en racha. Ganó cuatro de las siguientes cinco carreras de 1979. Como no, siguió en Williams en 1980, ganando otras cinco (incluida Gran Bretaña, aunque esta vez en Brands Hatch) y el título mundial.

Stewart Williams

Williams alcanzó la mayoría de edad cuando Regazzoni le dio su primer triunfo.





Hasta donde yo sé

Eddie **Jordan** al habla

Cuando estuve en Mónaco, ocho meses después de mi última carrera, pensaba en lo larga que era dicha pausa después de 35 años enganchado a la droga del automovilismo. Cené con el director de *F1 Racing*, Matt Bishop, y me propuso que escribiera esta columna. Bueno, debe estar loco porque siempre me ponen como un trapo por las paparruchas que digo, pero pensé que sería un buen modo de mantener el contacto con todo el mundo.

Claro está, mantenerme al margen fue importante, porque dio tiempo a Alex Shnaider y su gente para formar su propia estructura en Jordan. Nunca es fácil entrar en F1, pero me alegro de haber traspasado el equipo con un contrato motorista con Toyota, un contrato con Bridgestone, un personal magnífico y buenos proveedores y sponsors.

Mónaco es especial. Siempre es difícil trabajar allí, pero los sponsors lo adoran, y me cuidaron la mar de bien; sólo tuve que hacer alguna que otra entrevista en TV. Pero me pareció surrealista no estar trabajando.

Los chismorreos del paddock se centraron en la posible compra de un equipo por parte de Eddie Irvine, pero si se trata de Jordan u otro equipo no lo sé. Pero Irvine sería un soplo de aire fresco. Posee la energía y la juventud que la F1 necesita. Sería muy

exigente, y, sí, es un agitador; pero siempre es noticia, es dinámico y un profesional serio. Sabe ganar dinero y lograría que un equipo de F1 fuera un éxito.

Lo único que le diría es: no vengas sin dar el 100%. Si lo das todo tendrás un enorme éxito. Si no te matas a trabajar y le dedicas sólo un día por semana, tal vez dos... bueno, eso no bastará para lograr el éxito buscado.

La F1 ha perdido parte de su dinamismo con el paso al mundillo corporativo de los fabricantes. La presión que sienten para

"Irvine posee la energía y la juventud que la F1 necesita. Es un agitador, pero es dinámico y serio"

obtener resultados está ligada a sus fondos, y eso destruye a los equipos privados. Soy un gran admirador de los privados. El deporte los necesita para garantizar la continuidad y para hacer cosas que los fabricantes no pueden. Si el deporte puede controlar sus gastos, volverá la era de los equipos privados, con su estilo y su euforia rockera. Irvine podría ser el tipo que la activara.

FOTO-FINISH La Fuerza no acompañó a RBR



Red Bull Racing se sirvió de las tropas imperiales como personal de asistencia en Mónaco, pero eso no les ayudó a cruzar la meta.

PRÓXIMO MES

¡En el asiento de la derecha con Michael Schumacher!

Rodamos en el Mugello a bordo de un Ferrari 575 Maranello.

Léelo aquí primero... El resultado de la mayor encuesta realizada jamás sobre la F1.

A la venta: 22 de julio



DE NUESTRO ESPÍA EN EL AJO

Querido Jenson,

Bueno, ¿cómo te ha ido tu periodo de asueto? Me contaron que habías dicho que ni por todo el oro del mundo ibas a estar presente en el GP de Mónaco si no podías alinearte en parrilla junto a tus compañeros de aventuras. Siendo residente en Mónaco, decías, iba a ser demasiado para tu *body* levantarte por la mañana y darte cuenta de que no ibas a enfundarte el mono y desafiar las leyes de la física entre las angostas calles del Principado huérfano. En su lugar, decías, aprovecharías para hacer algo de bicicleta por las maravillosas carreteras de montaña que abrazan este diminuto estado soberano, todo un paraíso... fiscal.

Pues imagínate mi sorpresa cuando, al volver de mi periplo por el así llamado Nuevo Mundo, para asistir a los GP de Canadá y EE UU, veo con estupefacción en un artículo de esta revista que en realidad ataste la bici en la primera farola que viste y te dejaste ver jubiloso por la parrilla de Mónaco, en ese desfile de celebridades que se organiza en los 15 minutos anteriores a la salida de todos los grandes premios, y que en Montecarlo alcanza cotas inigualables. Hombre, das el pego, ciertamente, pero prefiero verte en otro tipo de faena.

Precisamente, la carrera de tu regreso en el Nürburgring fue bastante poco satisfactoria. Bueno, supongo que si guardas tu Honda V10 en un viejo granero con goteras durante cinco semanas mientras el equipo cumple su suspensión, no es de extrañar que al ir a sacarle el polvo descubras que las gallinas lo han utilizado para poner huevos. Eso sí, al menos conseguiste evitar la consabida melé en la primera curva, pero desde luego tu *BAR-wagen* pareció un tanto artrítico. Habrá que volver al tablero de dibujo, ¿no crees?

Te saluda cordialmente,

Mr Paddock