

# F1

## RACING

OCTUBRE 2005 N° 80 4,95 €

ALONSO LANZADO

# ADIÓS KIMI

PRÍNCIPE DE ASTURIAS,  
REY DE LA FÓRMULA 1

ENTREVISTA

PEDRO DE LA ROSA

"El mayor peligro de la F1  
lo corremos los probadores"

ANÁLISIS TOTAL  
LUCHA POR EL  
TÍTULO



DOS GRANDES PILOTOS, UN CAMPEONATO ÉPICO, UN DESENLACE ANUNCIADO: ¡VIVA FERNANDO

¡Y HAY MÁS!

- ❖ CÓMO IRÁ **FERRARI** EL AÑO PRÓXIMO
- ❖ CÓMO IRÁ **BARRICHELLO** EN BAR
- ❖ CÓMO IRÁ **MASSA** JUNTO A SCHUMI





## 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**  
Matt Bishop  
**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** Darren Heath  
**Agencias de fotografía**  
LAT, Getty Images  
**Secretaria**  
Bianca Stephens  
**Production controller**  
Lara Piercy  
**Publisher**  
Steve Coombes  
**Publishing manager**  
Jonathan Haines  
**Commercial director**  
Ian Burrows

**Commercial manager**  
Adam Wright  
**Commercial manager (paddock)** Ben Guynan  
**Senior sales executive**  
Neil Mallett  
**Licensing director**  
Tim Bulley  
**Licensing manager**  
Alastair Lewis  
**Sales director**  
John Chambers  
**Chairman** Tony Schulp

**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

## La rendición de la aritmética

Escribimos estas líneas entre los GP de Bélgica y Brasil, así que en estos momentos la aritmética nos impide proclamar que un español es el nuevo campeón del mundo de F1, sucediendo en el palmarés del campeonato nada menos que al *kaiser*, Michael Schumacher.

Pero la aritmética caerá derrotada tarde o temprano, seguramente ya cuando estas líneas salgan a la calle. Tiempo habrá en el próximo número para hacer un balance de lo histórico del evento. Tan histórico, de hecho, que el jurado de los premios Príncipe de Asturias no quiso esperar a que la aritmética se rindiera y concedió a Fernando una distinción que acostumbra a recaer en deportistas de larga y ejemplar carrera (amén de triunfal). Señal que la de Alonso será también larga y ejemplar. Y triunfal...

Eventos históricos aparte, un par de temas llaman la atención por lo absurdo e injusto. A Kimi Räikkönen, la enésima rotura de motor en los entrenamientos libres le costó en Monza gran parte de sus aspiraciones al título. No sólo eso, también le privó de lucir otra pole position en su palmarés, que heredó su compañero Juan Pablo Montoya, sobre la pista y en los libros de récords.

Absurdo e injusto. Porque, para colmo, Kimi sí que tuvo que asistir a la rueda de prensa posterior a la calificación, flanqueado por Montoya y Alonso, como si fuera el poleman. Al menos, merecía lucir la pole en su historial (o, si no, poder escaquearse de la rueda de prensa).

¿Y el tabaco? Que nos lo vuelvan a contar, que no lo entendemos. O sea, entra en vigor una ley que prohíbe la publicidad del tabaco en la Unión Europea, pero nada impide a Philip Morris firmar un suculento contrato de patrocinio con Ferrari, que implicará que la imagen de la F1 siga ligada a los pitillos.

Claro que ésta es la misma UE que cada año subvenciona el cultivo del tabaco en su territorio con la friolera de 1.000 millones de euros. Que nos expliquen esto también.

Es absurdo e injusto.

**VALENTÍ FRADERA**



## Nuestras firmas

### Eddie Jordan

Ya no está en F1, pero ¿cómo olvidarle? EJ nos ha ofrecido sus sabias y sucintas observaciones sobre la F1 desde que colgó los auriculares. No tiene pelos en la lengua y llama a las cosas por su nombre. Un digno compañero para Mr. Paddock (página 98)...



### Tom Clarkson

Puede que su cara resulte familiar a buen número de lectores, pues ya trabajó antes en F1 Racing. Ahora vuelve como reportero por cuenta propia. ¿Su tarea este mes? Explicar el histórico divorcio de McLaren y el tabaco (página 56).



### Maurice Hamilton

Corresponsal y locutor de F1, Maurice es un veterano del paddock que colabora en F1 Racing con sus preciosos 'apuntes' en las crónicas y los previos de las carreras. Este mes también podemos disfrutar de su carta a Schumi (página 69).



### Anthony Davidson

La temporada 2005 toca a su fin, y con ella la colaboración de Anthony —que aspira a ser titular en 2006 con Midland— en F1 Racing, explicándonos en detalle los circuitos del calendario. En las páginas 92, 94 y 96 comenta los tres últimos.



F1 Racing es una publicación de Ediciones B&B Media Ibérica S. L. Consell de Cent 265, 3ª 1ª 08011 Barcelona

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

Malasia, Oriente Próximo, Polonia, República Checa, Rusia y Ucrania, Suecia, Suíza, Suramérica, Taiwan y Turquía bajo licencia de Haymarket Motoring, 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

Déposito Legal: B-4893-1999

Precio para Península: 4,95 €  
Precio para las Canarias, Ceuta y Melilla: 5,10 €

PRINTED IN SPAIN

Impresión: Printone  
Distribución: Dispaña

• 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, física o telemáticamente, aquí reproducido.

• F1 Racing se publica 12 veces al año. © Haymarket Motoring 2005

group editorial director **Mal Nichols**  
group design director **Paul Harpin**  
managing director **Simon Dawkins**  
group chairman **Eric Verdon-Roe**

haymarket



### ↓ SECCIONES

- 3 **EDITORIAL**  
La F1 tiene nuevo rey y algunas cosas absurdas
- 10 **PITPASS**  
El dream team de Ferrari: Rossi y Räikkönen
- 24 **JAVIER DEL ARCO**  
Reflexiones ante el alirón cantado
- 30 **CORREO**  
Nuestros lectores opinan sobre la F1
- 72 **DE SERIE**  
Coches de calle con pedigrí
- 98 **BANDERA NEGRA**  
Eddie Jordan y Mr. Paddock no se cortan

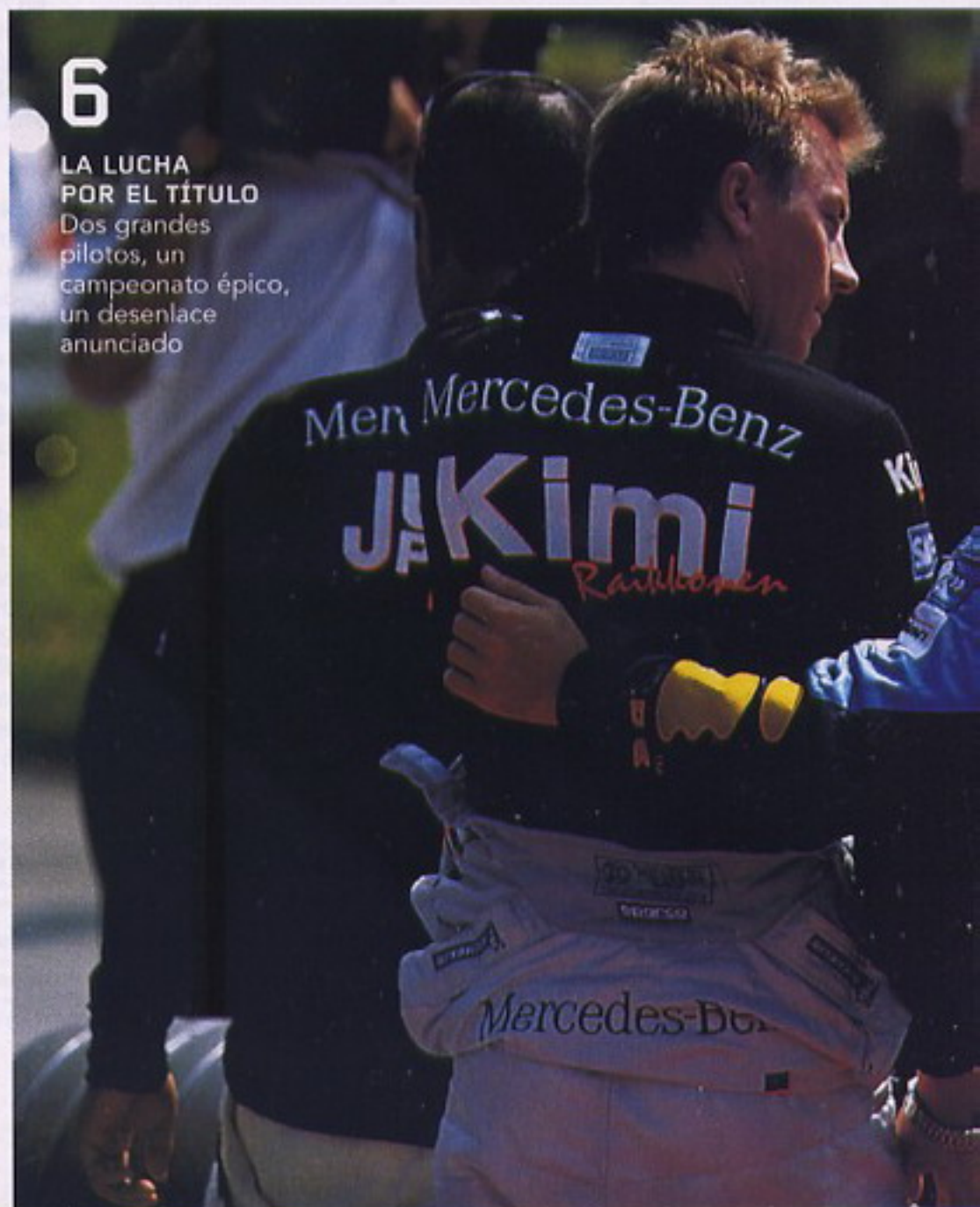
### ↓ ARTÍCULOS

- 6 **LA LUCHA POR EL TÍTULO**  
Cómo Alonso mantuvo a raya a Kimi
- 34 **QUÉ HA DE HACER FERRARI PARA GANAR**  
Reconozcámoslo, este año ha sido nefasto...
- 42 **PEDRO DE LA ROSA**  
Un español en la corte de Ron Dennis
- 46 **ENTREVISTA: MARIO THEISSEN**  
La coexistencia con Williams y el equipo BMW
- 48 **CÓMO IRÁ BARRICHELLO EN BAR**  
Salir de la sombra de Schumi es complicado
- 54 **ENTREVISTA: FELIPE MASSA**  
El nuevo compañero de Schumi, a por todas
- 56 **McLAREN YA NO FUMA**  
Así fue la reconversión estilística de McLaren
- 62 **LOS HOLANDESES DE MINARDI**  
Una pareja que avanza con paso firme
- 66 **QUERIDO MICHAEL**  
Cartas abiertas al heptacampeón
- 70 **PIES PARA QUÉ OS QUIERO**  
Los botines de F1 también son high-tech

### ↓ CRÓNICA GP

- 74 **TURQUÍA** Merecido triunfo de Räikkönen
- 80 **ITALIA** Montoya repite en Monza
- 86 **BÉLGICA** Alonso da (casi) la puntilla
- 92 **BRASIL PREVIO**
- 94 **JAPÓN PREVIO**
- 96 **CHINA PREVIO**

Fotografías Portada: Michael Cooper/LAT, Steven Tee/LAT, Charles Coates/LAT  
 Fotografías Sumario: Darren Heath, Martin Tenföer, Michael Cooper/LAT, Archivo LAT  
 Agradecimiento especial a Gary Anderson, Adrian Atkinson, Pat Behar, Herbie Bash, Stefania Bocchi, Matteo Boncari, Hampster Brack, Ian Brown, Sophia Clouston-Walton, Liam Clogher, Luca Colajanni, João Paulo Cunha, Ian Cunningham, Marc Cutler, Alan Donnelly, Stuart Dwyer, Bernard Ferguson, Jürgen Gommers, Ross Gregory, Hannalore Gude Höhermann, Ali Gustog, Anouck Heinrich, Peter Higham, John Hogan, Peter Innes, Graham Jones, Sabine Kehm, Ellen Kolby, Yan Lefort, Filippo Minali, Ruth Mathewson, Stephen McMahon, Aini Neal, Jane Nottage, Tracy Nowak, Paul Osborn, Emilio Pérez de Rozas, Xavier Pérez, Ian Phillips, Christal Poot, Neil Rees, Claire Robertson, Tim Routas, Didier Stoeszel, Lynden Swainston, Helen Temple, Steve Walker, Nick Warren, Charlie Whiting, Richard Woods, Jim Wright, Steve Wright, Enrico Zanardi



6

**LA LUCHA POR EL TÍTULO**  
 Dos grandes pilotos, un campeonato épico, un desenlace anunciado



ESTE MES ↓

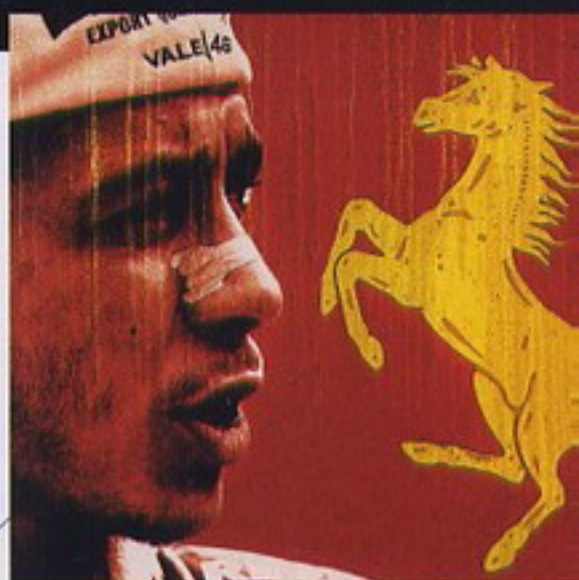
**42**

**PEDRO DE LA ROSA**  
El probador de McLaren nos explica los intrínquilis de su profesión



**16**

**MENUDO 'DREAM TEAM'**  
Valentino Rossi con Kimi en Ferrari en 2007. A ver si la realidad supera a la ficción



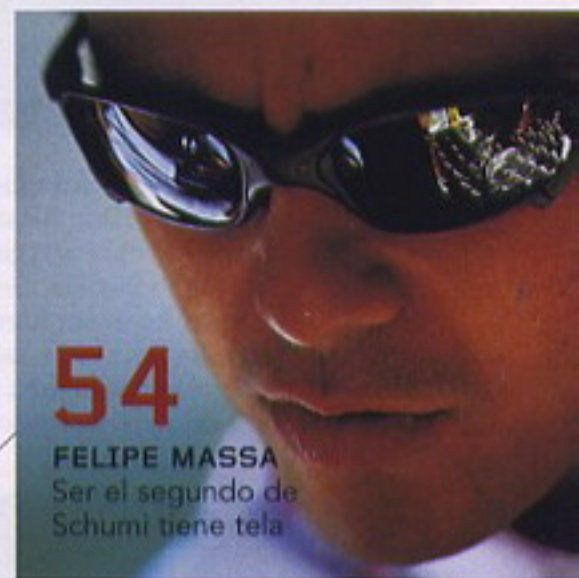
**34**

**FERRARI HA DE CAMBIAR**  
Este año ha sido nefasto para Ferrari. Así es como pueden volver a ganar



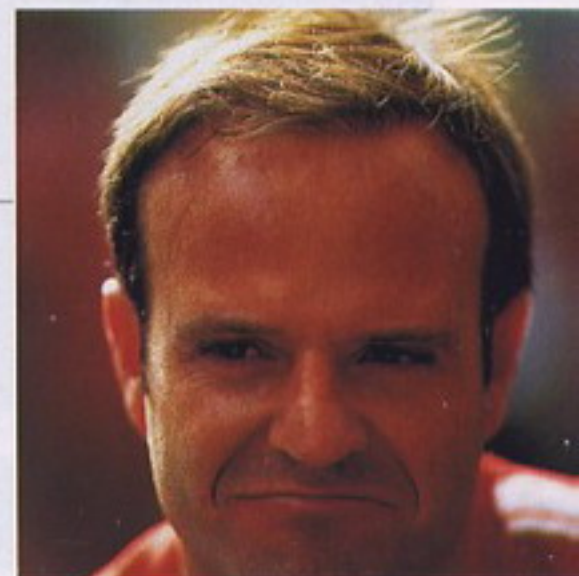
**54**

**FELIPE MASSA**  
Ser el segundo de Schumi tiene tela



**48**

**RUBENS BARRICHELLO**  
El paso de Rubens a BAR-Honda podría acabar siendo un error







ANÁLISIS TOTAL  
LUCHA POR EL  
TÍTULO

# ADIÓS, KIMI

Alonso marcha con calma mientras Räikkönen se tira de los pelos. **Steve Cooper** informa sobre las tácticas y talentos que han decidido la campaña

**A**penas se atisba emoción en el rostro de Ron Dennis cuando Kimi Räikkönen gana un gran premio hoy día. Después de todo, ha de ser humillante aplastar a los rivales para ver a ese españolito de azul subiendo al podio junto a su(s) victorioso(s) piloto(s) de plateado.

Ha sido la historia de la temporada 2005: el síndrome de la liebre y la tortuga. Con frecuencia, McLaren ha echado un rapapolvo a la competencia, pero su ventaja ha sido vacilante; esa liebre podrá ser rápida, pero es muy nerviosa, propensa a las fracturas después de haber puesto los pies en polvorosa al principio, y rara vez derrotando

a la tortuga de Renault con la autoridad necesaria. Cuando la lucha por el título iba a dar sus últimos coletazos en las tres carreras finales, a Alonso le bastaban seis puntos: era prácticamente imposible que el coche más rápido de la parrilla pudiera arrebatarse la corona a Fernando.

Pero esta temporada se ha visto acallada

## CÓMO ALONSO DESBANCÓ A RÄIKKÖNEN

Así se desarrolló la temporada de 2005...  
Compilado por Dom Taylor

**AUSTRALIA 1ª prueba**  
Alonso 3º, 6 pt Pt. cto. 6  
Räikkönen 8º, 1 pt Pt. cto. 1



La lluvia el sábado pone a Alonso 13º en parrilla, Räikkönen 10º. Kimi cala en parrilla y sale desde el pit lane. Alonso remonta con agresividad hasta el podio. Kimi pierde un deflector en un plano.

DIF. 5 pt

**MALAYSIA 2ª prueba**  
Alonso 1º, 10 pt Pt. cto. 16  
Räikkönen 9º, 0 pt Pt. cto. 1



Victoria de punta a punta para Alonso. Kimi califica con mucha gasolina y es sexto en parrilla. Mantiene la posición hasta que una rueda desinflada le obliga a parar y cae al 12º puesto.

DIF. 15 pt

**BAHREIN 3ª prueba**  
Alonso 1º, 10 pt Pt. cto. 26  
Räikkönen 3º, 6 pt Pt. cto. 7



Otra victoria de punta a punta para Alonso, presionado al principio por Schumi. Kimi comete un error el sábado y parte noveno. Rueda estorbado por coches más lentos gran parte de la carrera.

DIF. 19 pt





## Alonso y Räikkönen: así han ido en 2005



Fernando Alonso	Kimi Räikkönen
Puntos 111	Puntos 86
Poles 4	Poles 5
Victorias 6	Victorias 6
Segundos 5	Segundos 1
Terceros 1	Terceros 2
Vueltas rápidas 2	Vueltas rápidas 7

Ambos pilotos debutaron en F1 en 2001; los dos ganaron su primer GP y marcaron su primera pole en 2003  
 Datos actualizados hasta el GP de Bélgica inclusive

porque ningún equipo ha preparado una ofensiva coherente que aguantara toda la temporada. El año empezó con el dominio de Renault, siguió con el de McLaren, y se ha dictado más por las suertes diversas en la tabla de puntos que por las batallas en pista.

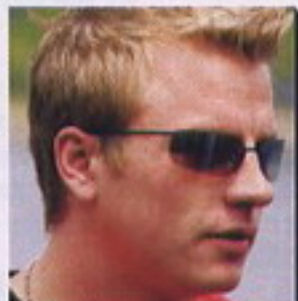
### EL CAMPEÓN MÁS JOVEN DE LA F1

La posibilidad de que Fernando Alonso se convirtiera en el campeón del mundo más joven de la historia puso de repente su carrera en su sitio. Tan rápido y natural ha sido su ascenso a la cima que no hay que olvidar que sigue siendo un chico.

"Fernando es joven, pero ya lleva cuatro años en F1", dice el jefe de Renault Flavio Briatore. "Entiende que el mejor modo de obrar en este oficio es mantener la calma, tratar de acabar la carrera. La cabeza es importante y es muy inteligente, muy frío. No me cabe duda de que en estos momentos está sacando lo máximo del coche. Este año sólo ha cometido un error, en Canadá, y desde entonces ha sido fantástico".

Alonso ha reescrito de forma exhaustiva los libros de historia: poleman más joven

(Malasia 2003); vencedor más joven (Hungria 2003); y ahora ya es suyo el honor de ser el campeón más joven de la historia, desbancando a Emerson Fittipaldi, que tenía 25 años, ocho meses y 29 días cuando ganó su primer título en 1972. Alonso también eclipsa por edad a Michael Schumacher: Schumi ganó su primer título con Benetton en 1994, también con 25 años. El 25 de septiembre, fecha del GP de Brasil, Alonso tenía 24 años y 51 días.



**ESTARÍA BIEN TENER ALGO MÁS DE AYUDA, PERO HOY NO CREO QUE FUERA CULPA DE JUAN**  
 Kimi no consigue restar importancia a la frustración de que Montoya no consiga quitar puntos a Alonso

### McLAREN PIERDE COMBA

Siempre que Kimi está en pista, contiene la respiración: el coche es tan frágil que temes que se vaya a romper. En Magny-Cours, Silverstone y Monza cambió motores, y abandonó siendo líder en Imola y Hockenheim, dejando su coche sin ni siquiera una mirada hacia atrás.

Dennis sostiene que la fiabilidad del equipo no ha sido supercrítica esta temporada. "En honor a la verdad, si se analizan los problemas, McLaren ha estado muy bien", dice. "En conjunto, no es tan malo como parece; simplemente siempre vamos primeros cuando ocurre un fallo. Si se miran los datos,

muchos equipos han tenido problemas, pero normalmente con su segundo coche o en la primera parte de la temporada.

"La fiabilidad plena es nuestro objetivo para el año próximo", prosigue. "La montaña más difícil de escalar es la competitividad; la más fácil la fiabilidad. Un coche fiable y lento es lo más sencillo del mundo".

Pero un bolido para ganar el título ha de ofrecer rendimiento y fiabilidad, y el MP4-20 no parece haber alcanzado ese equilibrio. Sin duda, el equipo de Woking ha desarrollado el mejor coche del grupo tras varios años de decepciones y comienzos fallidos, pero es casi como si hubieran llegado demasiado pronto a su destino.

### DELICADA RELACIÓN KIMI/McLAREN

Räikkönen ha pagado muy cara la incapacidad del equipo para proporcionarle con regularidad coches fiables. Ha corrido impecablemente pero, fuera del coche, ha sido un año difícil. Acosado por los cotilleos sensacionalistas, defraudado muy a menudo por un motor Mercedes de fiabilidad floja, y censurado duramente por un equipo que no tolera la independencia pintoresca, Kimi ha sido llevado al límite en McLaren.

Ahora, tras un revés de más, parece dispuesto a dar la espalda a los chicos de plateado y buscar nuevos horizontes y un pingüe salario-Marlboro en Ferrari. Si lo ▶



**ESPERO QUE PODAMOS EMPEZAR A BATIR A McLAREN DE NUEVO DE BRASIL EN ADELANTE**  
 Si McLaren pensaba tener calado a Renault, Fernando tiene una noticia poco grata que darles

**SAN MARINO 4ª prueba**  
 Alonso 1º, 10 pt Pt. cto. 36  
 Räikkönen R, 0 pt Pt. cto. 7



Kimi marca la pole y se escapa en la salida, abandonando en la vuelta 9 con rotura de un palier. Alonso corre a la perfección en la fase final para defender la cabeza ante un Schumi rampante.

DIF. 29 pt

**ESPAÑA 5ª prueba**  
 Alonso 2º, 8 pt Pt. cto. 44  
 Räikkönen 1º, 10 pt Pt. cto. 17



Victoria dominante de Kimi, que lidera de punta a punta; gana por 27,652s a Alonso, que no tiene respuesta a su velocidad. "Fue fácil", dijo Kimi. "Hice una buena salida y ya está".

DIF. 27 pt

**MÓNACO 6ª prueba**  
 Alonso 4º, 5 pt Pt. cto. 49  
 Räikkönen 1º, 10 pt Pt. cto. 27



Räikkönen y Alonso califican en primera fila. Kimi es líder en la primera curva y el resto de la carrera. Los neumáticos traseros de Alonso desfilan al final, y Heidfeld y Webber le adelantan.

DIF. 22 pt

**EUROPA 7ª prueba**  
 Alonso 1º, 10 pt Pt. cto. 59  
 Räikkönen R, 0 pt Pt. cto. 27



Kimi lidera desde la pole hasta romper la suspensión en la última vuelta, por la vibración de un plano en un neumático, al bloquear doblando a Villeneuve presionado por Alonso.

DIF. 32 pt



hace, a Dennis podría salirle caro. A menudo ha apartado las críticas a la fiabilidad del equipo, prefiriendo, al menos en público, no reconocer la frustración de Räikkönen.

**RENAULT SIGUE CENTRADO**

Mientras Dennis trataba, en vano, de combinar fiabilidad con prestaciones, los ingenieros de Renault aceptaban tranquilamente una verdad más pragmática: que el coche que sumara más puntos los domingos sería el que cosechara la gloria. Una premisa sencilla, pero que al parecer olvidan muchos en el paddock. Aunque la olla a presión que ha sido el apogeo de la temporada tal vez haya arrojado una luz crítica sobre el déficit de rendimiento de Renault, es importante recordar que el equipo de Enstone ha disfrutado de una temporada de lo más mesurada.

El R25 se mostró veloz en cuanto se presentó en enero, y pronto demostró haber eliminado todas las manías de comportamiento que atormentaron al R24. El equipo ganó fácilmente en las tres primeras carreras, fue astuto en las primeras pruebas europeas y corrió dentro de sus límites en la última fase de la temporada.

Renault tampoco ha permitido que el creciente dominio de McLaren les intimidara; pronto repararon en la fragilidad del MP4-20 y siguieron apretando las clavijas para asegurarse de estar bien colocados para beneficiarse de su falibilidad.

Un planteamiento que les ha valido grandes resultados: en el Nürburgring, Alonso se alzó con una victoria fortuita al presionar a Räikkönen hasta que un plano en un neumático rompió la suspensión de Kimi en la ultimísima vuelta.

En Turquía, subió al segundo escalón del podio en la fase final

después de que Montoya se enredara en un doblaje. También en Spa, a pesar de una carrera caótica en que Renault podría haberse empantanado (metafóricamente) de haber obrado con demasiada prudencia en condiciones inestables, Alonso volvió a ser segundo después de que otro incidente con un doblado echara a Montoya de la pista.

Este calculado enfoque directivo –encabezado por ese astuto estratega que es Pat Symonds– ha sido la mejor carta de Renault esta temporada. El jefe de chasis Bob Bell y el motorista Rob White no se pusieron nerviosos por la velocidad del MP4-20, no subieron las apuestas y no introdujeron apresuradamente piezas poco probadas para mantener la competitividad.

**KIMI, SOLO EN CABEZA**

Como si Räikkönen no tuviera suficiente lidiando con la fiabilidad, también se ha visto obligado a hacer más de lo que le tocaba en el equipo. Formar pareja con Montoya no ha producido el aplastante dominio que esperaba Ron Dennis –de hecho, antes de Brasil no habían logrado ni un doblete– y el inadecuado apoyo de su compañero ha debilitado las aspiraciones de Kimi.

Después de Spa, Kimi dijo glacialmente: “Estaría bien tener algo más de ayuda, pero hoy no creo que fuera culpa de Juan Pablo”.

Montoya debe detestar verse obligado a ejercer de escudero de Kimi; es una posición que no encaja con el individualista colombiano, y hay que preguntarse lo entregado que está a jugar por el equipo y ayudar a Kimi en el campeonato. Tal vez piense que es mejor ver cómo Kimi echa por tierra esta temporada, reagruparse durante el invierno y luego buscar su propia gloria en 2006.



F1 Racing vio venir esta pelea en 2003.

Incluso al equipo le ha costado sonar convincente respecto a Montoya. “Ahora Juan Pablo está donde debería haber estado después de tres carreras”, dijo Dennis en Monza.

**RENAULT A TOPE PARA LAS ÚLTIMAS CARRERAS**

Sin lugar a dudas, Renault ha sacado el máximo partido de la errática fiabilidad de McLaren durante la segunda mitad del verano, pero se preparaba para una lucha más fuerte en las últimas tres carreras. Aunque el título de pilotos de Alonso está en el bote, el liderato del equipo entre los constructores es mucho más precario.

En Brasil, Renault iba a introducir un nuevo motor y paquete aerodinámico para plantar cara a McLaren. Todos en Enstone querían atar lo antes posible el título de pilotos, montar algunas piezas nuevas y correr a por todas para hacerse también con el de constructores.

“Sabemos que McLaren es más rápido”, reconoce Briatore. “Pero también sabemos que fuimos mejores en la primera parte de la



**SABEMOS QUE McLAREN ES MÁS RÁPIDO, PERO TAMBIÉN QUE FUIMOS MEJORES EN LA PRIMERA PARTE DE LA TEMPORADA**  
Flavio explica por qué Renault es más lento pero lleva la delantera a McLaren

**CANADÁ** 8ª prueba  
Alonso R, 0 pt Pt. cto. 59  
Räikkönen 1º, 10 pt Pt. cto. 37



Victoria afortunada de Kimi: Fisi abandona con avería hidráulica siendo líder, Alonso toca un muro yendo primero y McLaren no llama a Montoya a boxes cuando es líder y sale el Safety Car.

DIF. 22 pt

**FRANCIA** 10ª (EE UU, 9ª, NS)  
Alonso 1º, 10 pt Pt. cto. 69  
Räikkönen 2º, 8 pt Pt. cto. 45



Alonso gana con autoridad desde la pole después de que Räikkönen pierda 10 plazas en la parrilla por cambiar el motor. Kimi califica a sólo 0,1s de Alonso con 8 vueltas más de gasolina y acaba segundo.

DIF. 24 pt

**GRAN BRETAÑA** 11ª prueba  
Alonso 2º, 8 pt Pt. cto. 77  
Räikkönen 3º, 6 pt Pt. cto. 51



Otra penalización de motor para Kimi, que parte 12º. Alonso tiene la pole, pero Montoya le supera en Becketts en la salida. Kimi remonta hasta el podio, marcando la vuelta rápida en la última vuelta.

DIF. 26 pt

**ALEMANIA** 12ª prueba  
Alonso 1º, 10 pt Pt. cto. 87  
Räikkönen R, 0 pt Pt. cto. 51



Kimi lidera cómodamente desde la pole hasta que una avería hidráulica le lleva al abandono. Alonso, que rodaba a 10s, hereda el triunfo. La lucha por el título parece haber terminado.

DIF. 36 pt





**NO ES TAN MALO COMO PARECE; SIMPLEMENTE SIEMPRE VAMOS PRIMEROS CUANDO OCURRE UN FALLO**  
Ron Dennis llega hasta el fondo de por qué sus coches parece que se rompan bastante a menudo

temporada. Hemos de mantener la calma. En Brasil introducimos una gran evolución, pero no me quejo”.

### LUCHA HASTA EL FINAL

Para Alonso, deben ser momentos curiosos: tras forjar un convincente liderato hace meses, no pudo disfrutar de su éxito hasta casi el final.

“Seguiré acabando las carreras”, dijo después de Spa.

“Pero espero que podamos empezar a batir a McLaren de nuevo de Brasil en adelante. Espero que demos un salto suficiente para ser tan rápidos como el McLaren. En cuanto a fiabilidad, cada pieza que ponemos en el coche está bien probada y no hay riesgo alguno, así que tengo plena confianza”.

Aunque no aflojaba en su determinación por seguir luchando Räikkönen reconocía con amargura que la tarea ya era imposible: “Si Fernando sigue acabando justo por detrás de nosotros, no va a ser posible alcanzarle. Pero lucharé hasta donde pueda y haré todo lo posible para sumar el máximo de puntos”.

Con el título de pilotos prácticamente sentenciado, las últimas tres carreras van a ser las que decidan la corona de marcas. Indiscutiblemente, los dos pilotos lo han dado todo esta temporada, pero sus dos equipos tienen otro punto que demostrar. Aunque una de las batallas ya está sentenciada, se va a armar la gorda mientras McLaren y Renault queman sus naves para demostrar cuál es el mejor equipo. **F1**

## El campeonato que no fue...

Después de Spa, Räikkönen estaba a 25 puntos de Alonso. No obstante, si quitamos de la ecuación la escasa fiabilidad del MP4-20, Kimi tendría 16 pt de ventaja. Por Dom Taylor

### San Marino

Kimi era líder desde la pole, pero rompió un semieje en la vuelta 9. Perdió una fácil victoria por delante de Alonso.

	Result.	Corregido
Räikkönen R	1º	+10
Alonso	1º	-2

### Europa

Kimi se salió en la última vuelta por rotura de suspensión tras hacer un plano. Error del piloto, no hay rectificación de puntos.

### Canadá

Alonso golpea el muro. Error del piloto, no hay rectificación de puntos.

### EE UU

Kimi marcó la pole y seguramente habría ganado. Pero no hubo 'carrera', así que no hay rectificación de puntos.

### Francia

Kimi rompió el motor el viernes y perdió 10 plazas en parrilla. Tenía ritmo para la pole y la victoria, y marcó vuelta rápida.

	Result.	Corregido
Räikkönen	2º	1º +2
Alonso	1º	2º -2

### Gran Bretaña

Otra rotura para Kimi en los libres. Marca la vuelta rápida, demostrando tener velocidad para batir al vencedor, Montoya. Alonso habría sido tercero.

	Result.	Corregido
Räikkönen	3º	1º +4
Alonso	2º	3º -2

### Alemania

Kimi rodaba líder desde la pole hasta una avería hidráulica en la vuelta 35, cediendo la victoria a Alonso, que no tenía respuesta en cuanto a velocidad pura.

	Result.	Corregido
Räikkönen R	1º	+10
Alonso	1º	-2

### Hungría

Alonso no puntuó, pero en general tuvo un ritmo flojo y sin problemas de fiabilidad, así que no hay rectificación de puntos.

### Turquía

Kimi gana, Alonso es segundo por un error de JPM; no hay rectificación de puntos.

### Italia

McLaren es al menos medio segundo más rápido que Renault, pero Kimi cambia otro motor, que le priva de la pole y la victoria, que es para Montoya.

	Result.	Corregido
Räikkönen	4º	1º +5
Alonso	2º	3º -2

### Bélgica

McLaren pierde el doblete, pero es fiable, así que no hay rectificación de puntos.

### Hagamos los cálculos...

He aquí cómo estaría la tabla del campeonato de pilotos:

	Real	Suma	Corregido
Räikkönen	86	+31	117
Alonso	111	-10	101



### HUNGRÍA 13ª prueba

Alonso R, 0 pt Pt. cto. 87  
Räikkönen 1º, 10 pt Pt. cto. 61



Alonso califica sexto y se ve implicado en la melé en la primera curva, perdiendo el morro en un toque con Ralf. Kimi gana a tres paradas desde la segunda fila. El campeonato revive.

DIF. 26 pt

### TURQUÍA 14ª prueba

Alonso 2º, 8 pt Pt. cto. 95  
Räikkönen 1º, 10 pt Pt. cto. 71



Victoria sencilla para Räikkönen, a pesar de perder el liderato durante media vuelta ante Fisi. Alonso hereda el segundo lugar después de que Montoya se salga tras un incidente en un doblaje.

DIF. 24 pt

### ITALIA 15ª prueba

Alonso 2º, 8 pt Pt. cto. 103  
Räikkönen 4º, 5 pt Pt. cto. 76



Oportunidad perdida para Kimi, después de que un problema en una válvula lleve a un cambio de motor. Pudo haber ganado a una parada de no ser por una goma dañada. Alonso es segundo.

DIF. 27 pt

### BÉLGICA 16ª prueba

Alonso 2º, 8 pt Pt. cto. 111  
Räikkönen 1º, 10 pt Pt. cto. 86



Kimi desbanca a Montoya en los pit stops y vence. Alonso espera la ocasión apropiada en condiciones delicadas, hasta que el segundo lugar cae en sus manos tras el toque de JPM con Pizzonia.

DIF. 25 pt



## Parade

### Estambul recibe luz verde

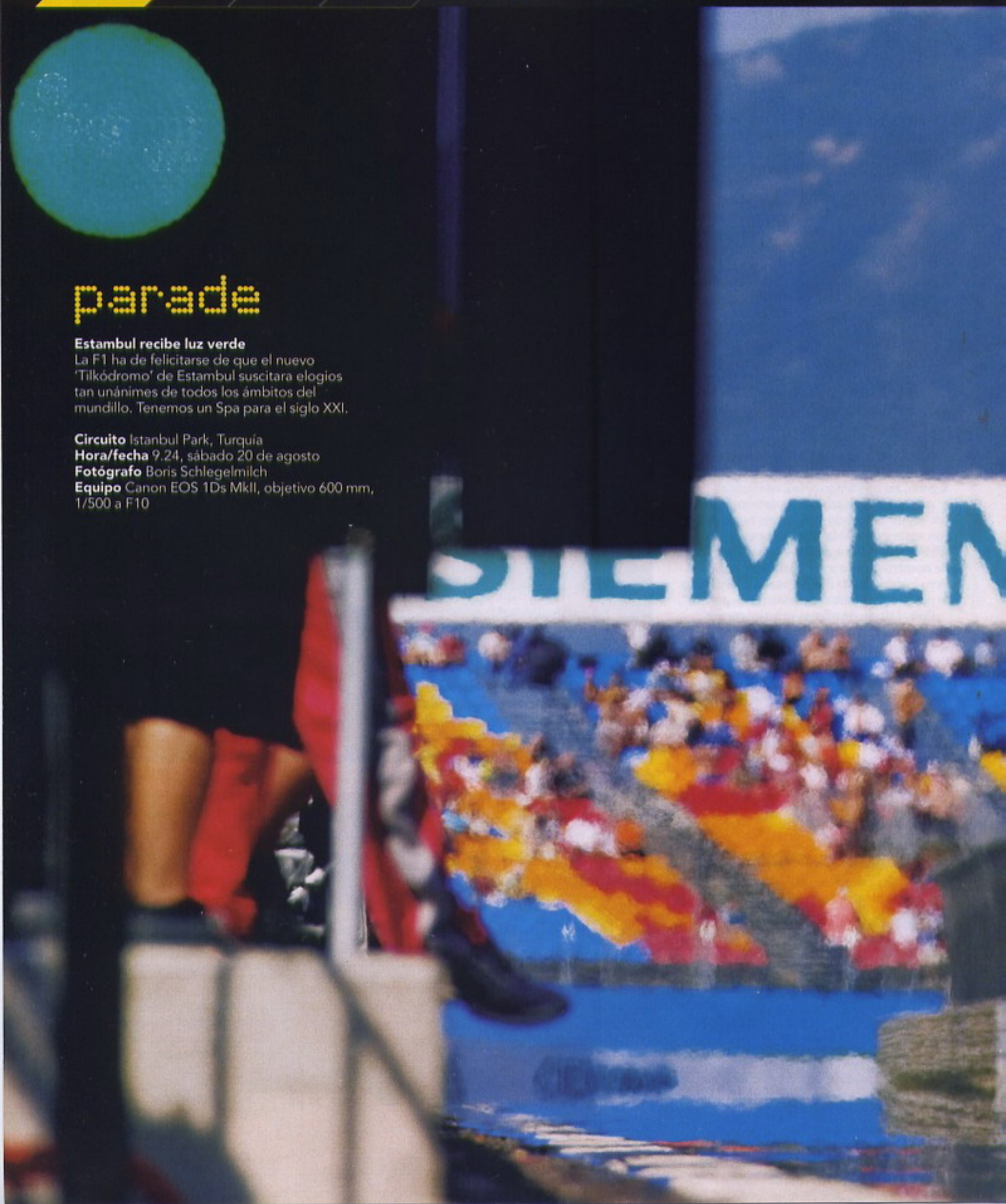
La F1 ha de felicitarse de que el nuevo 'Tilkódromo' de Estambul suscitara elogios tan unánimes de todos los ámbitos del mundillo. Tenemos un Spa para el siglo XXI.

**Circuito** Istanbul Park, Turquía

**Hora/fecha** 9.24, sábado 20 de agosto

**Fotógrafo** Boris Schlegelmilch

**Equipo** Canon EOS 1Ds MkII, objetivo 600 mm, 1/500 a F10









# Parade

PARADE

NEWS

DOSSIER

TÉCNICA

## parade

### Pizzonia repite en Monza

Antonio Pizzonia estaba en la cama, y al momento se encontraba calificando para el GP de Italia. Partió 16º y acabó séptimo, después de más de dos meses sin pilotar el FW27.

**Circuito** Monza, Italia

**Hora/fecha** 10.50, sábado 3 de septiembre

**Fotógrafo** Darren Heath

**Equipo** Canon EOS 1V, objetivo 200 mm con convertidor 1.4x, película Fuji Velvia, 1/50 a F20





*Bud*  
KING OF BEERS

Allianz

RB

TROBRA

HP



## parade

### Un rayo de sol...

Cosa rara en Spa, sobre todo este año, que estuvo pasado por agua salvo por este breve momento de sol en la primera sesión libre; y para Ralf, que, salido de la nada, luchó por el liderato el domingo.

**Circuito** Spa-Francorchamps, Bélgica

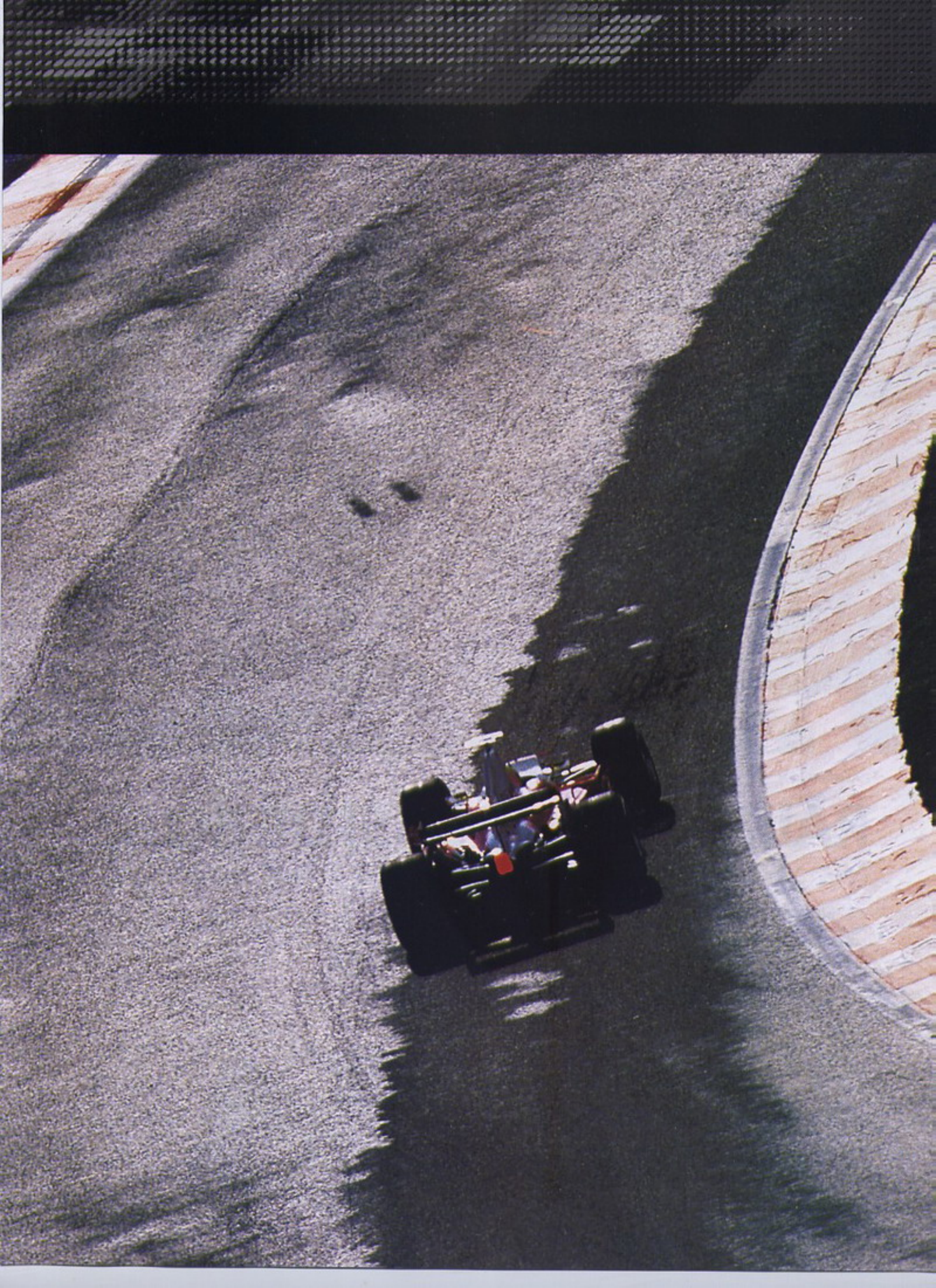
**Hora/fecha** 11.06, viernes 9 de septiembre

**Fotógrafo** Darren Heath

**Equipo** Canon EOS 1V, objetivo 600 mm, 1/500 a F8





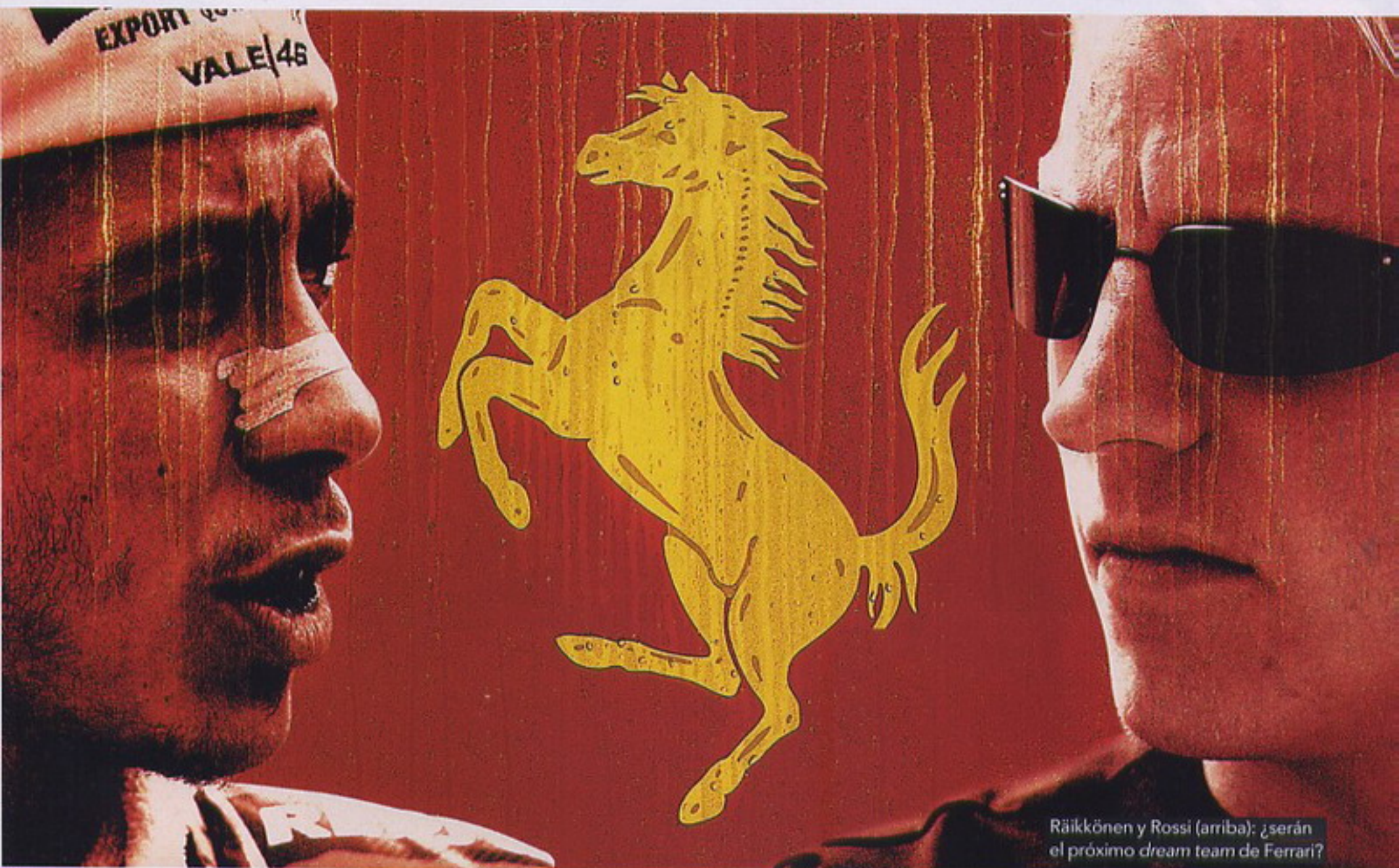






### Terminó el reinado de Schumi

Pregunta: ¿qué duró 1.791 días y acabó el 4 de septiembre? Respuesta: el ilustre reinado de Schumi como campeón del mundo de F1. Lo es desde el 8 de octubre de 2000.



Räikkönen y Rossi (arriba): ¿serán el próximo dream team de Ferrari?

### ALINEACIÓN 2007 EN FERRARI

# RÄIKKÖNEN/ROSSI DE ROJO

Ferrari quiere a Kimi, y Kimi vendrá sin hacer ruido, porque el dinero será de órdago

HECHO 1: Michael Schumacher sigue siendo el mejor (aunque por los pelos). Hecho 2: cumplirá 37 años en enero. Hecho 3: aún no ha indicado si se retirará cuando su contrato expire al final de 2006, y dice que lo decidirá el año próximo. Hecho 4: su compañero en 2006 será Felipe Massa, todavía una incógnita.

Conclusión: para Ferrari es demasiado arriesgado aplazar el fichaje del sustituto de Schumi hasta que el alemán deje claras sus intenciones. Como los pilotos de ese calibre no crecen en los árboles, es ahora cuando hay que cortejar a ese hombre. Y así es, y su nombre es Kimi Räikkönen.

### CÓMO PUEDE FERRARI HACERSE CON KIMI

Hace ya más de un año que el director general de Ferrari, Jean Todt, reconoce públicamente que su objetivo es la estrella de McLaren, y las magníficas actuaciones de Kimi al volante del MP4-20 de este año no le habrán hecho cambiar de opinión. El problema es que Michael nunca permitiría que un piloto del maravilloso talento de Kimi fuera su compañero. Y tal vez sea comprensible que

nadie en Ferrari, ni siquiera Todt, se vea capaz de decirle a Michael que, en contra de sus deseos, a ese piloto haya que atarlo le guste o no, por si en algún momento el año que viene, Michael decidiera que ya está bien.

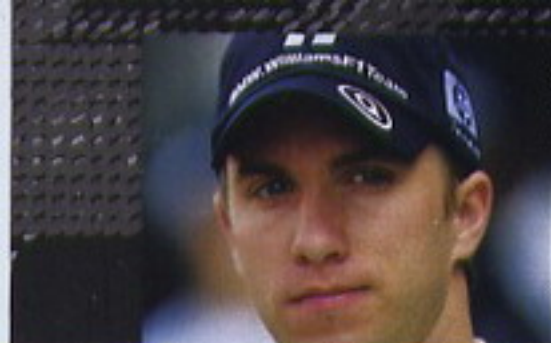
Sustituir a Schumi es un tema de tanta importancia que el presidente de Ferrari (y de Fiat), Luca Montezemolo, nunca consentiría que se decidiera sin su aportación. Es más, *el presidente* es un aplicado cazatalentos y también tiene muy buena opinión de Kimi.

F1 Racing cree que Montezemolo comprende que hay que intentar lo impensable: apartar sutilmente a Schumi; y el modo de hacerlo es fichar a un hombre cuya presencia en Ferrari no podría tolerar: Kimi Räikkönen.

Que no te engañe el casco rojo; el piloto es Rossi, y es rápido.







### Esas malditas dos ruedas...

Heidfeld se lesionó el hombro en un accidente de bicicleta, y veremos si vuelve en 2005. Pizzonia está a punto, pero le multaron con 8.000 dólares por su toque con JPM en Spa.



### Fisi rinde tributo al héroe caído

Giancarlo Fisichella dedicó su podio en Monza a Michele Alboreto (izda.), el último italiano que subió al podio en el GP de Italia. El as de Ferrari se mató con un Audi R8 en 2001.

## DOLOR EN McLAREN

Como McLaren es un equipo excelente, que construye coches rápidos y paga elevados sueldos (tenemos entendido que Kimi gana 22 millones de dólares anuales), ¿por qué querría marcharse el finlandés?

Por varias razones: (1) pese a tener el coche y piloto más rápidos, la lamentable fiabilidad de McLaren y, más concretamente, Mercedes-Ilmor bien puede decirse que ha entregado el título de pilotos a Fernando Alonso; (2) el meticuloso control de la imagen que McLaren ejerce sobre sus pilotos no es muy compatible con la conocida inclinación de Kimi por ir de juerga; (3) aunque los managers de Kimi, Dave y Steve Robertson, admiran a Ron Dennis, son menos optimistas acerca del futuro del equipo una vez que Ron se retire, y (4) Ferrari ofrece una ficha estratosférica a Kimi, se dice que 190 millones por cinco años (2007-11).

## PERROS NO, 'PORFA'

Si se le pregunta a los directivos de McLaren por dichos rumores, los rechazan, como es lógico. Pero, en el fondo, sin duda están preocupados. Es más, últimamente el ambiente en el McLaren Communications Centre se ha enrarecido. Dennis censuró a Kimi por sus borracheras lejos de los circuitos, y se quejó de la presencia del simpático pastor alemán de Kimi, Ajax, en el MCC en Monza. A Kimi todo eso lo dejó igual.

Tras la decepción de Monza, donde Kimi sólo fue cuarto tras

varios problemas técnicos –pero principalmente por un cambio de motor y la pérdida de 10 plazas en la parrilla– Ron explicó a F1 Racing cómo consoló a su piloto: “He tratado de convencer a Kimi de que ganar el título no es más que un símbolo. No denota forzosamente al mejor piloto, y la cultura de las carreras reconoce ese hecho”.

No obstante, como Kimi bien



En 2001, la edición inglesa de F1 Racing pronosticó que Kimi sería el próximo campeón de rojo.

## “Dennis podría perder uno de los mayores talentos que haya tenido McLaren”

sabe, todos en McLaren están ahora supercentrados en batir a Renault por el título de constructores, asegurando así otro ‘símbolo’ para las vitrinas del equipo. Por tanto, las palabras de Dennis no consolaron especialmente a Kimi...

De modo que ahora parece

como si Ron pudiera estar a punto de perder uno de los mayores talentos que haya tenido McLaren jamás. Peor aún, perderlo ante Ferrari.

## ¿QUIÉN IRÁ A FERRARI CON KIMI EN 2007?

Apostamos por Valentino Rossi, la superestrella de MotoGP, de 26 años, que ya ha llevado a cabo varios tests con la Scuderia. Kartista antes de pasarse a las dos ruedas, ha impresionado a Ferrari con su profesionalidad, reacciones, capacidad para aprender y, por encima de todo, su cada vez mayor velocidad.

## PERO ROSSI ES UN RIESGO, ¿NO?

Sí, pero con Räikkönen en el otro coche, Montezemolo correría ese riesgo. Después de todo, Ferrari está acostumbrada a dirigir sus esfuerzos por el título a un solo piloto, y está convencida de que todo cuanto tienen que hacer es proporcionar un buen conjunto a Kimi para que lleguen los títulos. Seguramente tienen razón.

Entretanto, Rossi aprenderá su oficio en el otro F2007. Si no está a la altura, o en los tests del año que viene o en carrera en 2007, siempre podrá ser traspasado al equipo B oficioso de Ferrari, alias Red Bull-Ferrari.

Pero creemos que Ferrari se quedará con él. “Räikkönen y Rossi: suena bien, ¿no?”, dijo Ross Brawn en Monza. “Creo que Kimi es un piloto fantástico: sería un gran partido. Y en cuanto Valentino haya aprendido todos los matices, estoy seguro de que también ira muy rápido”.

## ¿QUIÉN DIJO PROHIBICIÓN?

# FERRARI 'FUMA' Y SIGUE

Luca Montezemolo, patrón de Ferrari, anunció en Monza la renovación de la asociación con Philip Morris (Marlboro) hasta 2011, a pesar de que desde el 31 de julio el patrocinio del tabaco es ilegal en la Unión Europea.

Marlboro gastará 100 millones de dólares en Ferrari en 2006. F1 Racing tiene entendido que una condición del acuerdo es que Vodafone –que, gracias a la astuta promoción de su patrocinio de 80 millones al año, disfruta de la ‘propiedad

percibida’ de Ferrari– sea excluida cuando su contrato actual expire el año próximo. A cambio, Philip Morris aumentará su aportación anual a 175 millones en 2007, hasta llegar a 215 en 2011. En total, Ferrari recibirá en ese periodo unos 1.000 millones de dólares de Philip Morris.

El momento del anuncio de Montezemolo se planeó en parte para convencer a Räikkönen y sus representantes. En 2007, los Ferrari serán totalmente rojos, y



la presencia de Marlboro será subliminal en la mayoría de carreras.

Para F1 Racing, es un día negro para la F1. Los seis equipos ya sin tabaco estarán en desventaja. No sólo dispondrán de 1.000 millones de dólares menos que Ferrari hasta 2011, sino que las marcas familiares y farmacéuticas que en otras circunstancias hubieran atraído, ahora recelarán de tocar un deporte que seguirá corrompido por el tabaco.

## UN BAR F1 A FONDO

# A POR LOS 400 KM/H

LLEGAR A 400 KM/H con un F1 no parece gran cosa si se tiene en cuenta que gran parte del grupo alcanzó los 370 km/h este año en Monza.

No obstante, el plan de BAR-Honda de hacer correr un F1 en especificaciones de carrera en el lago salado de Bonneville, el 5 de octubre, será significativo porque el coche tendrá que mantener su velocidad punta durante dos tandas de una milla.

“Nuestro sponsor principal quiere saber lo rápido que puede ir un F1”, dijo el jefe del proyecto, Gary Savage. “Les dimos una cifra teórica, y nos dijeron que lo hiciéramos”.

El piloto será el surafricano Alan van der Merwe, que espera recibir algún consejo del recordman Andy Green, que alcanzó los 1.228 km/h con el Thrust SSC en 1997.

## PREMIOS 2005

# ¿TIENES QUE VOTAR YA!

LA BATALLA por el campeonato del mundo de este año ha sido una de las más emocionantes de la historia, sobre todo para la afición española. Ahora está por ver lo reñidas que estarán las votaciones para los Premios F1 Racing Hombre del Año...

Después de que 32.928 lectores registraran sus votaciones en 2004, este año puede revelarse tan disputado como el título mismo. Y como son los únicos premios que decide el gran público, tienen un gran peso dentro de la F1.

Tienes que elegir entre 14 categorías, incluidas: carrera del año, mejor salida, mejor personaje, jefe de equipo, equipo que más ha mejorado, equipo de mecánicos, mejor adelantamiento, mejor coche y el premio más codiciado en F1 (después del título mundial, claro está): el Hombre del año F1 Racing.

www.f1racingawards.com espera tu voto. Date prisa: la fecha tope es el 17 de octubre.





**Los colores de BMW y Williams**

BMW confirmó que sus coches de F1 lucirán los colores rojo, blanco y azul que llevan sus turismos. Por su parte, Williams reveló que sus F1 de 2006 serán predominantemente azules.

**INVASIÓN DE EQUIPOS B**

## DE DUBAI A JAPÓN

Las nuevas normas permitirán que McLaren y otros tengan equipos B a partir de 2008

¿SE ACUERDAN del Team Dubai, el supuesto equipo B de McLaren que iba a tener su sede en la vieja fábrica de McLaren en Woking, e iba a estar dirigido por Russell King (uno de los muchos antiguos managers de Jenson Button)? Bueno, el Team Dubai cayó en el olvido el año pasado, pero la idea sigue adelante.

He aquí Direxiv, una pudiente empresa japonesa de inversión

que patrocina al equipo Durango en GP2. La presidenta y consejera delegada de Direxiv Motorsport, Misato Haga, va en serio, y su plan es presentar Direxiv F1 en 2007, con un presupuesto de puesta en marcha de unos 80 millones de dólares. Tiene previsto hacer correr los McLaren-Mercedes MP4-21 del año anterior, pilotados por el tercer piloto de McLaren, Alex Wurz, de 31 años, y el protegido de Ron Dennis, Lewis Hamilton, de 20 años (que acaba de ganar la F3 Euroseries). Favorito para el puesto de probador es Clivio Piccione, de 21 años, piloto de Durango en GP2.

En su momento, Ron Dennis se entusiasmó por el Team Dubai y, por la misma razón (esto es, que un equipo B McLaren podría ser una buena fuente de ingresos para el equipo A), también le agrada la idea de Direxiv F1.

Aunque la vieja fábrica de Woking sigue siendo apta para construir F1, habría que fichar una nueva plantilla, lo que no es moco de pavo, especialmente cuando los elevados precios de los inmuebles en Woking dificulta birlar personal de BAR-



'Honest Ron' Dennis podrá traspasar sus coches del año anterior a Direxiv.

Honda (Brackley), Renault (Enstone), Williams (Grove), Red Bull Racing (Milton Keynes) y Jordan (Silverstone).

**Novatos con Red Bull en 2006**  
Red Bull anunció en Spa la compra de Minardi, que montará motores Cosworth y seguramente alineará a Christian Klien y Scott Speed el año próximo. David Coulthard y Tonio Liuzzi pilotarán los RB2 con motor Ferrari.

El acuerdo se cerró tras tres semanas de negociaciones apresuradas. Se rumorea que Gerhard Berger y el director técnico de Red Bull, Günther Steiner, tendrán puestos directivos en el equipo.

Eddie Irvine y Roustam Tariko (el multimillonario dueño del conglomerado de banca y vodka Russian Standard) también hablaron con Minardi, pero ahora es probable que tengan su propio equipo en 2007.

**CAUGHT ON YOUR CAMERA**  
¿Te topaste con un famoso de F1? ¡Queremos verlo!

**OTRO SMS**



**Bernie Ecclestone**  
Paddock de Mónaco, 2005

Foto: François Tchou

Vamos, Bernie -y Slavica-, deja los mensajitos durante un instante, hombre. Nuestro simpático aficionado se lo merece. ¿Quieres ver publicada tu foto? Enviala por e-mail a [caughtonyourcamera@haynet.com](mailto:caughtonyourcamera@haynet.com) y escogeremos una.



**BATALLA REDONDA**

## ¡DING, DING! MICHELIN vs FIA: 2º ASALTO

Michelin tuvo un fin de semana ajetreado en Spa. Se anunció que Toyota y Williams dejarán la marca francesa al final de 2005 al pasarse a Bridgestone y, contra todo pronóstico, Red Bull confirmó que seguirá un año más con cubiertas Michelin.

Luego Michelin arremetió contra la FIA, avivando su campaña para asegurar que la F1 no vuelva a un único fabricante de neumáticos en 2007.

"Si se adoptara un neumático de control, consideraríamos seriamente retirarnos de la F1", dijo el consejero delegado Edouard Michelin, antes de referirse a la "limitada confianza" que tenía la empresa en "la transparencia de la FIA".

Naturalmente, la respuesta no se hizo esperar. "Le molesta que la FIA condenara que Michelin no proporcionara neumáticos adecuados para el GP de EE UU", decía una nota de la FIA.

No obstante, creemos que los planes están listos para una sola marca en 2007. Los equipos están comprometidos por razones de costes.



**Consideraríamos seriamente retirarnos de la F1**

EDOUARD MICHELIN





### Zanardi vuelve por sus fueros

El ex piloto de F1 Alex Zanardi (izda., con Mark Webber y Mario Theissen), que perdió las piernas en un accidente en la Champ Car en 2001, ya gana en el WTCC y probará un Williams de F1.



### La pole que la FIA se llevó

En Monza, Räikkönen se convirtió en el primer piloto que marca la pole y se ve relegado al 11º lugar por cambiar el motor. Lo más ridículo es que en los récords constará una pole de Montoya.

## SE BUSCAN PIES PESADOS

# MERCADO DE PILOTOS

Aunque la mayoría de equipos ya ha cerrado sus alineaciones para 2006, hay varios volantes en el aire. Helos aquí...

### Ferrari

Muchos hablan del próximo año como el canto del cisne de Schumi. Felipe Massa correrá y Marc Gené y Luca Badoer seguirán como probadores. Posible remodelación en 2007, con Kimi Räikkönen y Valentino Rossi (véase página 16).

### BAR-Honda

Rubens Barrichello confirmado. El equipo confía en quedarse con Jenson Button. Anthony Davidson también parece pensarlo y se está buscando la vida. Es probable que el programa de jóvenes pilotos incluya a Adam Carroll como tercer piloto.

### Renault

Pese a una temporada difícil, Giancarlo Fisichella seguirá con Fernando Alonso. El probador Franck Montagny parece cada vez más aislado y será sustituido por el prometedor as de la GP2 Heikki Kovalainen, otro piloto de la escudería de Flavio Briatore.

### Williams

Exceso de pilotos con opciones. La pareja de ensueño de Frank es Button y Nico Rosberg, pero Mark Webber, Nick Heidfeld, Antonio Pizzonia y Davidson siguen con posibilidades.

### McLaren

Räikkönen y Juan Pablo Montoya siguen en 2006. El tercer piloto Alex Wurz podría continuar con Pedro de la Rosa, pero tal vez se vaya. Ron quiere dar kilómetros a Lewis Hamilton, campeón de la F3 Euroseries.

### BMW-Sauber

Se dice que Heidfeld ha firmado para 2007/08, pero podría correr ya el próximo año. Jacques Villeneuve asegura que seguirá, pero BMW podría indemnizarle por romper su contrato.

### Red Bull Racing

David Coulthard ha renovado. Su compañero no es seguro, pero, a pesar de sus escasos GP, Tonio Liuzzi es probable. Hace poco se anunció a Scott Speed como probador y reserva para 2006, pero tal vez acompañe a Christian Klien en el equipo Red Bull B (es decir, Minardi).

### Toyota

Jarno Trulli y Ralf Schumacher seguirán, pero Schumi jr. ha de mejorar. Ricardo Zonta quiere ser titular en alguna parte, pero eso es poco probable.

### Midland

A Adrian Burgess, ex de Carlin, le gustan sus ex protegidos. Davidson ya ha probado y negocian con Takuma Sato, que podría reforzar los lazos con Toyota del equipo, que hará correr un híbrido Dallara/EJ15B. A Timo Glock, que cuenta con el apoyo de Deutsche Post y DHL, se lo vio en Jordan en Monza.

### 'Equipo B' Red Bull

'Nuevo' equipo listo para dar un volante a Scott Speed y Christian Klien. Con tanto dinero por ahí, cabe esperar que otros pilotos Red Bull —como Neel Jani y un puñado de promesas estadounidenses— tengan la posibilidad de probar el coche.

# ASÍ ÉRAMOS

Cinco leyendas de la F1 de cinco décadas nos cuentan cómo eran las cosas en su época

- P.1 ¿Alguna vez dio una vuelta perfecta? Descríbala.
- P.2 ¿Cuál fue el mejor consejo que le dieron?

### Stirling Moss Años 50

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



R.1 No. Hoy día, creo que nunca dan una vuelta en carrera tan rápida como en los entrenamientos. Bueno, nosotros sí, muy a menudo. Para mí, la vuelta perfecta es inalcanzable.  
R.2 Diviértete. Me lo dijo mi padre, y eso que estaba totalmente opuesto a ello.

### Jack Brabham Años 60

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



R.1 En el GP británico de 1970, en Brands Hatch, al marcar un tiempo de calificación igual al de Jochen Rindt, y ser incapaz de mejorar en ninguna curva de dicha vuelta.  
R.2 Haz las maletas y corre en Inglaterra durante un año por la experiencia.

### Niki Lauda Años 70

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



R.1 No me acuerdo.  
R.2 Emerson Fittipaldi me llamó después de mi primera victoria, en España, en 1974. Me dijo que la primera victoria era la más fácil. Y tenía razón.

### Keke Rosberg Años 80

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



R.1 La vuelta perfecta no existe.  
R.2 Mario Andretti me dijo: "No te metas en líos, mira los retrovisores y se te admitirá". Lo que creo que quería decir era: "Procura no molestarme cuando te doble". Pero me lo dijo bien.

### Damon Hill Años 90

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



R.1 Mi vuelta perfecta fue el último minuto de los oficiales en Mónaco 95. El coche iba sobre raíles y la pista tenía tanta adherencia que no podía estrellarme ni queriendo, así que simplemente iba más rápido.  
R.2 ¡Esfuézate al máximo!



¿Qué hará Jacques Villeneuve en 2006? Cree que seguirá en BMW, pero Theissen no suelta prenda.





**¿Quién agotará su cupo de tests?**  
Sólo BAR-Honda, McLaren, Renault, Red Bull, Toyota y Williams usarán su cupo de 30 días. Sauber usará 21, Jordan 18 y Minardi (izda.) sólo seis.

## DOSSIER

# MITOS DE LOS TESTS DE F1

Los tests de F1 tenían que ser más baratos para todos en 2005. Pero no lo son. Las lagunas son tan grandes como un océano

**R**ECUERDAN el nuevo amanecer de los tests en el GP de Brasil de 2004? ¿Recuerdan el optimismo cuando el grupo de nueve jefes de equipo –el 10º era el eterno aguafiestas de Ferrari, Jean Todt– acordaron, bajo la insólita administración de Paul Stoddart, de Minardi, limitar los test a 30 días durante la temporada, para poner freno a los costes de una vez por todas?

“Nueve es mejor que ninguno”, pensaron. “Y cuando en 2005 Ferrari mangonee con sus dos circuitos de pruebas y rodaje ilimitado, al menos la victoria moral será de los nueve”.

Increíblemente, casi 12 meses después, los nueve siguen fieles a ese límite de 30 días, ayudados, eso sí, por el desastre de temporada de Ferrari, que alivia la presión. Pero el ‘Pacto de Brasil’ apenas ha reducido los costes, o los tests.

En 2004, los 10 equipos acumularon 371.445 km de test durante el invierno y la temporada, la cifra más alta de la historia, un aumento del 16% sobre el año anterior y nada menos que del

104% desde que en 2001 empezó la actual guerra de neumáticos Bridgestone-Michelin. Antes del GP de Italia de este año, ya se sumaban 360.448 km, a sólo 10.997 del total del año pasado.

### ¿QUÉ HA SALIDO MAL?

Sin duda, los exhaustivos cambios de reglamento para 2005 –neumáticos, motores y aerodinámica– hicieron más crucial que nunca maximizar el kilometraje de tests. Tal es así que Ferrari, el probador más descarado de todos, y el único equipo Bridgestone importante, rechaza con desdén un acuerdo que cree –tal vez con razón– que tiene una motivación política.

Puede que Stoddart recuerde Brasil con orgullo, afirmando que cambió la fisonomía de la política en F1 para siempre, pero también tendría que haber cambiado los tests. Es alarmante, pues, que 2005 sea el primer año en que Ferrari siguió probando durante el descanso veraniego

y las semanas de carrera, en contra de otros acuerdos entre caballeros más antiguos.

Es verdad que, sin unanimidad, Brasil iba a estar limitado, sobre todo cuando el único “no” era el del mayor derrochador de la F1. Cómo no, los otros nueve no han dudado en subrayar el logro de aferrarse a ello. Pero no se pueden cerrar los ojos ante el efecto político asociado con Brasil. Si se araña la superficie del panorama ‘reformado’ de tests, se descubre que no ha habido cambio alguno.

### TODO CAMBIA...

Los nueve dirán que las cifras de kilometraje de 2005 demuestran que prueban con mayor eficacia. Por ejemplo, el ingeniero jefe del equipo de tests de BAR-Honda, Mark Ellis, dice que BAR recorre un promedio de un 25% más de kilómetros por día, gracias a mejoras operativas. Aunque suena impresionante, eso no significa necesariamente un mejor aprovechamiento del gasto, aunque lo parezca. Hacer los mismos kilómetros en menos tests debería implicar menos vuelos, camiones, hoteles; menos de todo. Debería. Pero no se ha observado el supuesto espíritu de recorte de costes.

Nadie se ha apartado de la letra, pero hay que preguntarse si los procedimientos de algunos equipos encajan en la retórica de Brasil. De hecho, entre los nueve ha habido verdadera tensión, que ha llevado al control

paranoico de lo que hace exactamente cada equipo, ilustrado por el recelo con que se recibió el reciente ensayo preliminar de Renault en Spa.

Véase lo que entiende BAR por un día de test con dos coches, el límite para cada uno de los 30 días. Al equipo de Ellis le ha dado por hacer correr tres coches, enviando a pista el tercero en cuanto uno para en boxes, asegurando así que sólo dos coches ruedan a la vez, pero requiriendo tres equipos completos de ingenieros. Asimismo, la prohibición de probar en más de un circuito a la vez no impidió a BAR enviar todo un equipo de test a Jerez para estar listo por si en

**FERRARI CREE QUE EL LÍMITE DE 30 DÍAS TIENE UNA MOTIVACIÓN POLÍTICA**

El principal equipo Bridgestone sostiene que es solo uno luchando contra los siete de Michelin





#### Todo sea por Bridgestone

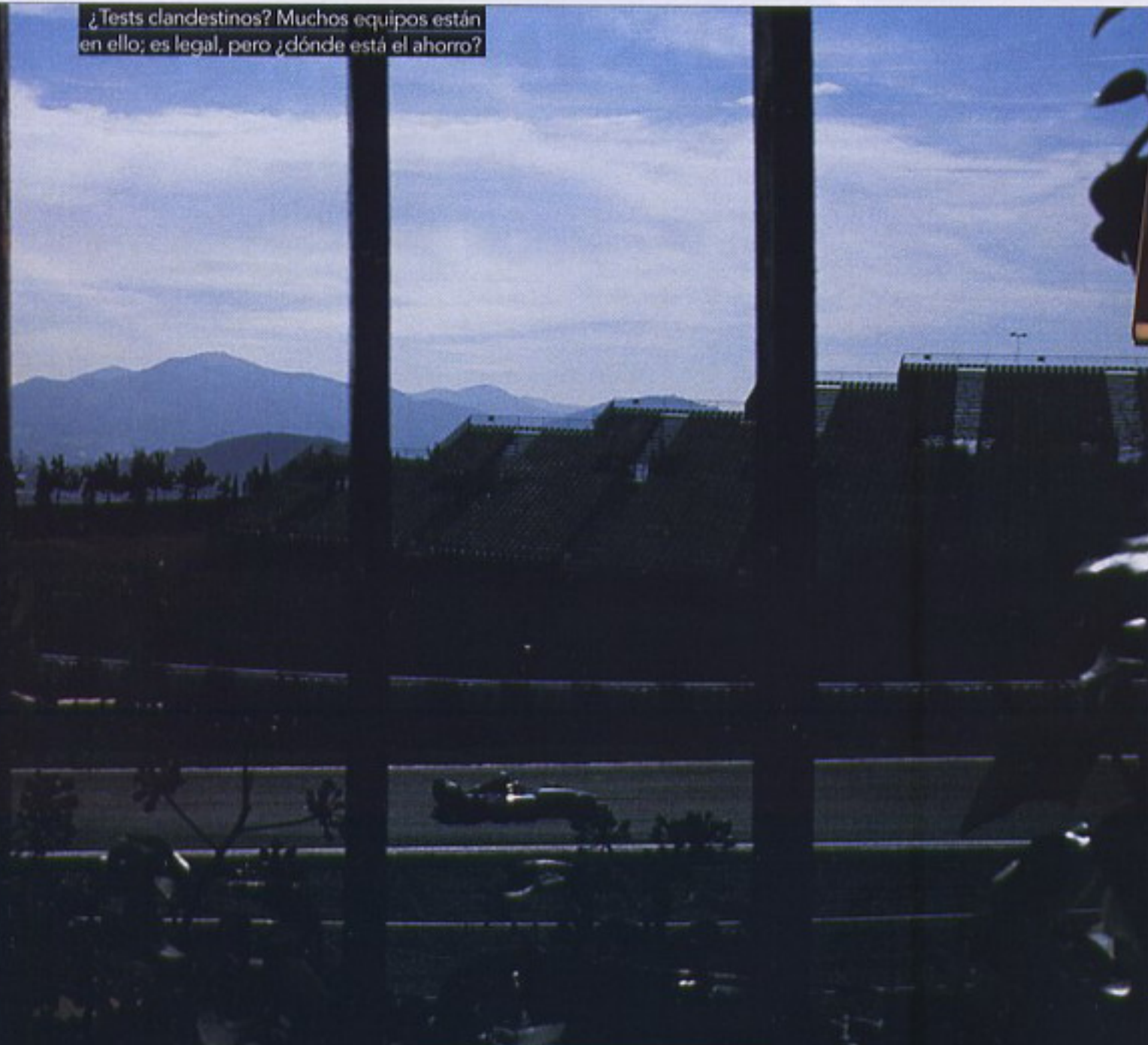
Ferrari lleva 88 días de tests en la temporada, el 90% para las gomas. Los equipos Michelin comparten tests, para ganar tiempo de desarrollo.



#### Lo mejor duró un solo año

El mejor pacto de tests fue el límite de 10 días (o 20 días con un coche) más sesiones el viernes, que Renault usó en 2003 (con Allan McNish, izda.).

¿Tests clandestinos? Muchos equipos están en ello; es legal, pero ¿dónde está el ahorro?



Silverstone hacía mal tiempo. Cada día decidían qué equipo iba a probar, y cuál no iba a hacer nada. Cuando no había equipos de reserva a mano en climas más cálidos, el mal tiempo (o incluso la amenaza del mismo) hacía que anularan días enteros de test.

Y todo eso es caro. Pero sería injusto insinuar que sólo BAR potencia al máximo las lagunas. Quizá simplemente hagan un mejor trabajo. Pero en general el equilibrio de los tests ha pasado discretamente al invierno, cuando los nueve pueden probar hasta hartarse. Muchos están de acuerdo en que el invierno se ha vuelto más intenso –y por tanto caro– que antes de Brasil.

#### ... PARA QUE TODO SIGA IGUAL

¿Qué pensar de todo esto? Pues que Brasil no ha reducido la afición de la F1 a tirar dinero en los tests. Stoddart afirma que ha reducido los costes de tests entre los nueve en un 15%, pero a falta de presupuestos declarados y transparentes, eso parece poco probable. En realidad, sólo un neumático monomarca puede restringir los costes de los tests, que es, junto con un límite de 10 días por temporada, algo por lo que Stoddart abogaba en un principio en Brasil.

Quizá la FIA debería pasar por fin a regular los tests. Pero tal vez incluso eso pudiera ser

una vana esperanza. Después de todo, pedirle a un equipo de F1 que limite los tests es como pedirle a un atleta que entrene menos. Aunque el kilometraje de tests no garantiza la competitividad, no se puede negar la correlación entre tests y rendimiento. Además, menos tests en pista simplemente pondrían más énfasis en la carísima simulación.

No obstante, hay que hacer algo, aunque sólo sea para reducir el coste humano de cientos de personas en los equipos de tests trabajando lejos de casa durante semanas seguidas, mientras sus jefes fingen hacer menos que nunca.

## DE COMPRAS



### LA ÉPOCA V10 AL DESNUDO

De 1989 a 2005, cuando la arquitectura de los motores de F1 se limitó por reglamento a los V10, el régimen de giro de los motores pasó de 13.000 a 19.000 rpm y su potencia de 650 a 900 CV; y eso que, por el camino, perdieron 500cc de cilindrada...

El autor de este tratado es Ian Bamsey, que dirige las reputadas revistas *Race Tech* y *Race Engine Technology*, y a lo largo de los años ha disfrutado de un acceso único a los directores técnicos de los equipos de F1, así como a un montón de información inédita. Todo ello le ha permitido compendiar el estudio definitivo del motor V10, en un libro de gran formato y profuso en gráficos, fotos e ilustraciones.

Además, incluye sendos apéndices con la reseña de todos los motoristas del periodo y la evolución técnica de cada temporada.

Este libro tiene 160 páginas, texto en inglés, está numerado y firmado a mano por el autor y cuesta 115 euros; se puede conseguir en La Librería del Motor, tel. 93 454 67 63; info@lallibriadelmotor.com





**Williams rebaja la cintura del FW27**  
En 2005, Williams ha preferido un pontón muy bajo. Es menos eficaz que una versión más alta que dé a los diseñadores más superficie con la que trabajar, pero se adapta mejor al FW27.

## LA CIENCIA DE LA F1

# FUERZAS AÉREAS DE LA F1

Hacer que los F1 sean rápidos y además se peguen al suelo nunca ha sido tan difícil

Desde finales de los años 60, los diseñadores de F1 explotan –con rigor científico– la aerodinámica, pero sólo en los últimos años han perfeccionado hasta el último centímetro de la carrocería en un intento de sacar pleno provecho de las normas.

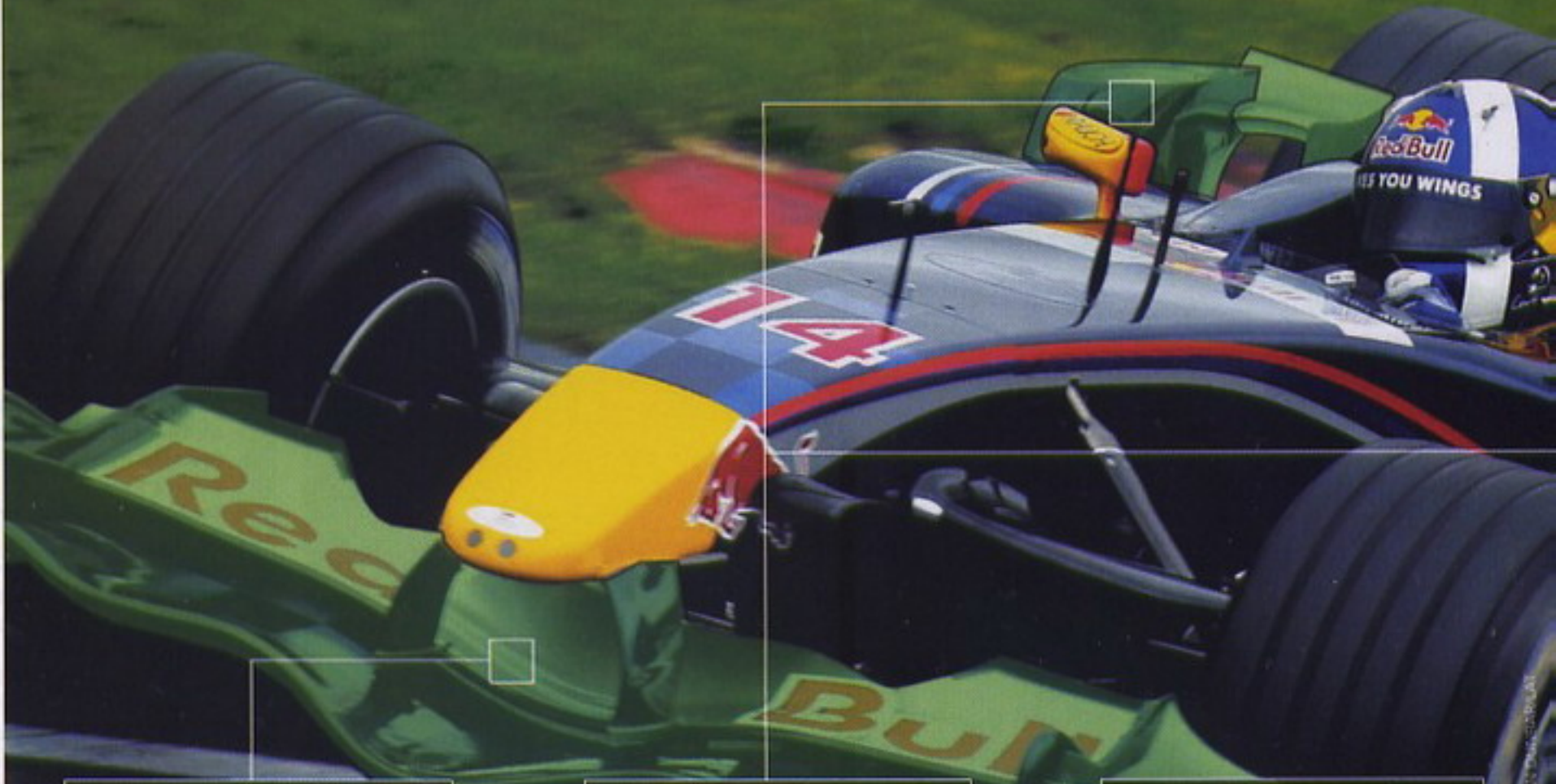
En todas las zonas permitidas brotan

apéndices, flaps y aletas, que ocultan la antaño estilizada superficie del monoplaza. Y como la FIA introduce casi cada año más y más normas para reducir los niveles de apoyo y agarre, continúa la búsqueda de soluciones aerodinámicas más y más sofisticadas.

Todas estas tendencias se estudian

en el túnel de viento y luego las copian los rivales, pero varios elementos clave parecen ser comunes a todos.

La última estirpe de coches es más compleja y avanzada que nunca, pero ¿qué hace en realidad cada dispositivo aerodinámico? Veámoslo.



### ALERÓN DELANTERO

Debajo del morro se puede aprovechar un espacio aerodinámico libre. Las normas 2005 han reducido el apoyo delantero y los equipos han tratado de recuperar agarre. Lograr el equilibrio adecuado es difícil: si te equivocas en la altura libre y el ángulo de inclinación del fondo, la corriente de aire se separará cuando fluya sobre el coche. Si el alerón está demasiado cerca del suelo, el flujo entrará en pérdida y perderás agarre.

### CHIMENEAS DE SALIDA DE LOS RADIADORES

Las chimeneas de salida de los radiadores también actúan como canalizadores laterales para crear apoyo. Por eso hay equipos que las montan incluso cuando están tapadas, porque son unos apéndices muy útiles. Ayudan a dirigir el aire hacia la sección central del coche, donde el capó motor tan bajo crea un efecto venturi. Es una zona enorme que canaliza una gran cantidad de aire bajo el alerón trasero.

### TOMA DEL PONTÓN

Dar una forma curva al borde exterior de la toma de aire del pontón produce una ligera mejora en el apoyo; crea un empuje hacia abajo, porque ahora hay una aceleración por detrás del flujo de aire. Luego se canaliza a través de aletas hacia la parte trasera del coche. También asegura una canalización más controlada del vertido de aire de los radiadores dentro de los pontones. Lo último que quiere un diseñador es aire corrompido bajo el fondo.





#### McLaren más allá de la quilla

Doble y monoquilla han sido palabras de moda, pero McLaren ha adoptado una 'quilla nula'. Los triángulos están fijados directamente al chasis, y no hay interrupción del flujo bajo el mismo.



#### Apéndices también en el morro

Estas aletas en el morro recogen la estela del alerón delantero y la llevan hacia el trasero. Contribuyen al apoyo y causan una resistencia mínima en pistas de alta velocidad como Monza.



#### APÉNDICES EN EL ARCO DE SEGURIDAD

Estas alas añaden poca carga, pero se usan principalmente para recoger la estela de flujo de aire de la parte delantera y ordenarla antes de que llegue al alerón trasero. Esta labor de ordenación asegura que el alerón trasero trabaje del modo más eficiente posible. De paso, puede ganar o perder un par de kilos de apoyo, pero la ganancia de conjunto es mayor que la pérdida que sufriría el coche si no las tuviera.

#### DERIVAS LATERALES DEL ALERÓN TRASERO

Las esquinas cortadas de las derivas minimizan los vórtices creados por los extremos del alerón trasero. Cuando las normas 2005 estipularon que la deriva tenía que alargarse hacia atrás, los diseñadores ya no pudieron encajarla con el flujo de aire ordenado del alerón trasero. Este nuevo recorte reduce los vórtices y aumenta el apoyo. Es decir, hace que el alerón trabaje mejor.

#### ALA EN FORMA DE T

Ayuda a dirigir el flujo de aire alrededor del capó motor y el pontón, que pasa limpiamente por el espacio entre la rueda trasera y el capó motor y sobre el alerón trasero. Este espacio existe porque el reglamento deja libre un área que se puede aprovechar. El diseño curvo se hace menos agresivo a medida que el ala se mueve hacia dentro; si no, sería perjudicial cuando el flujo controlado empezara a interferir con el alerón trasero.

#### ALETA CANALIZADORA

Aunque el apéndice en forma de T desarrolla poco apoyo, la aleta canalizadora trabaja en armonía con él para ordenar el flujo de aire alrededor de los pontones, el capó motor y las ruedas traseras, que giran de manera agresiva y perturban el flujo de aire limpio. Todos estos apéndices dirigen el aire con más eficacia alrededor del alerón trasero. De nuevo, el flujo se explota todo lo posible en el exterior, antes de disminuir al moverse hacia dentro.

### CIFRAS F1

#### Datos estadísticos de postín

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

1	Renault	4,9
2	McLaren-Mercedes	5,7
3	Toyota	7,1
4	BAR-Honda	8,7
5	Williams-BMW	8,9
6	Ferrari	9,5
7	Red Bull-Cosworth	11,7
8	Sauber-Petronas	12,2
9	Jordan-Toyota	17,1
10	Minardi-Cosworth	17,8

Km acumulados en carrera por piloto (hasta Italia)

1	Tiago Monteiro	4.376
2	Rubens Barrichello	4.263
3	Jarno Trulli	4.191
4	Fernando Alonso	4.103
5	Ralf Schumacher	4.094
6	Michael Schumacher	3.999
7	Jacques Villeneuve	3.881
8	Felipe Massa	3.836
9	Kimi Räikkönen	3.834
10	David Coulthard	3.722

Neumáticos: km recorridos en fin de semana de GP y tests (22.11.04\*-04.09.05)

1	Michelin	391.698
2	Bridgestone	132.916

#### Estadística del mes

Desde 1950, sólo el 13% de pilotos que no partían en primera fila han sido líderes al final de la primera vuelta. Cuatro lo han logrado cinco veces: Jackie Stewart, Gilles Villeneuve, Senna y Häkkinen.

Motores: km recorridos en fin de semana de GP y tests (22.11.04\*-04.09.05)

1	Toyota	95.785
2	Ferrari	81.989
3	Honda	69.770
4	Cosworth	68.265
5	Renault	59.754
6	Mercedes	57.729
7	BMW	56.468
8	Petronas	33.374

Tests: más km recorridos (22.11.04\*-04.09.05)

Equipo:	Ferrari	66.346
Piloto:	Luca Badoer	25.290

\*inicio tests 2005

con la colaboración de







por Javier del Arco

"Para llegar primero, primero hay que llegar". Esta máxima irrefutable ha sido la clave de la exitosa campaña de Alonso.

**P**odría ser, podría ser, pero no será. Lo digo porque, como tantas otras veces, estoy escribiendo a ciegas: después del remojón de Spa, pero sin saber si tú te estás tomando ya la caipirinha de la victoria de Fernando, o bien tendrás que rascarte otra vez el bolsillo y esta vez a base de bien (ino se te ocurra coger un taxi! *iVade retro*, Satanás!) para acercarte a Nagoya y ver si allí, por fin, 'el Nano' le quita a Emerson su récord de Campeón del Mundo de Fórmula 1 más joven de la historia. Lo cual me complacería en cierto modo, porque Fittipaldi fue el primer Campeón del Mundo más joven que yo y eso me contrarió.

Aparte de que 'el Nano' se lo merece, pues ha llevado a cabo una temporada casi ejemplar. Tan ejemplar, que nos está poniendo a prueba la paciencia desde..., bien, bien, el GP de Europa en Nürburgring. Y de eso hace ya mucho. O él hace que nos lo parezca. De allí salió Fernando con su mayor ventaja sobre Kimi y su rueda hasta el momento... Y allí quedó claro que, en adelante, el campeonato era cosa de dos, pues aunque todavía quedamos

aflojaron. Y tenían razón: como un día hace mucho tiempo –algo así como 34 años...–, en el transcurso de una entrevista a fondo para la revista *Fórmula*, Ken Tyrrell –parece que lo estoy viendo...– me justificó los triunfos de Jackie Stewart al volante de sus coches, con un retruécano lapidario: "Para llegar primero, primero hay que llegar (*To come first, first you have to come*)". Y tenía razón (aunque, dicho sea de paso, la frase no era suya: según me dijo, a él se la había dicho el piloto australiano Frank Gardner).

O sea que, dejemos en paz a Fernando para que primero llegue..., y después llegue primero.

Y puesto que dispongo de esta página y en ella puedo escribir lo que se me antoje (dentro de un orden, claro), quiero discrepar públicamente de la concesión del Premio Príncipe de Asturias de los Deportes a Fernando Alonso: a mi humilde entender, los miembros del jurado se han precipitado y dejado influir por la *Alonsomanía* mediática y popular. Fernando es muy joven, tiene toda una vida deportiva por delante. ¿Qué harán el año que viene?; ¿volverán a dárselo? En fin, allá

"A partir de Nürburgring, y de eso hace mucho, quedó claro que el campeonato era cosa de dos"

algunos que creemos que Michael Schumacher puede hacer milagros, cuando las cosas van torcidas –y fíjate si lo van, que apenas llovió en Spa!...– hubiesen sido necesarios media docena de milagros para que Schumi hubiese podido seguir optando al título.

De modo que éste ha sido un duelo a dos que he intentado condensar en el cuadro adjunto (aunque me comenta 'el jefe' que en otras páginas de este ejemplar han hecho otro tanto, pero a mí se me ocurrió primero). McLaren halló la fiabilidad tan ansiosamente buscada, entre Alemania y Hungría. Y la ventaja acumulada por Alonso comenzó a reducirse. Se empezaron a oír –o a leer...– las primeras voces críticas. Pero los paisanos de Fernando no

ellos. Pero estando entre los nominados el Excelentísimo Sr. Ángel Nieto con trece títulos mundiales entre las piernas –y logrados, en buena parte, con máquinas españolas...– creo que no había duda... **FO**

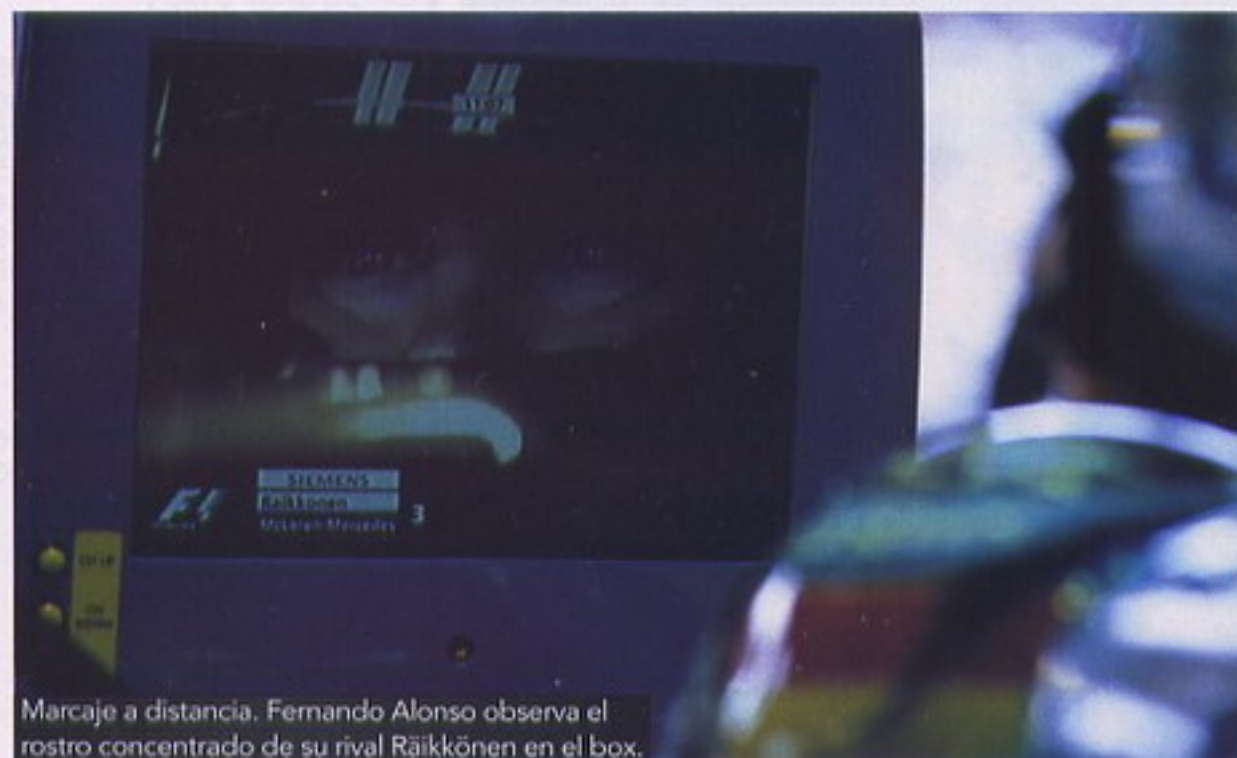
#### El largo duelo Fernando – Kimi

GP	Alonso	Räikkönen	Dif.
Aus.	3º (6)	8º (1)	Alonso + 5
Mal.	1º (16)	9º (1)	Alonso + 15
Bahr.	1º (26)	3º (7)	Alonso + 19
RSM	1º (36)	R (7)	Alonso + 29
Esp.	2º (44)	1º (17)	Alonso + 27
Món.	4º (49)	1º (27)	Alonso + 22
Eur.	1º (59)	11º (27)	Alonso + 32
Can.	R (59)	1º (37)	Alonso + 22
EE UU	NS (59)	NS (37)	Alonso + 22
Fra.	1º (69)	2º (45)	Alonso + 24
GB	2º (77)	3º (51)	Alonso + 26
Ale.	1º (87)	R (51)	Alonso + 36
Hun.	11º (87)	1º (61)	Alonso + 26
Tur.	2º (95)	1º (71)	Alonso + 24
Ita.	2º (103)	4º (76)	Alonso + 27
Bél.	2º (111)	1º (86)	Alonso + 25
Bra.			
Jap.			
Chi.			

#### EL TOP 5 DE JvA

Pilotos de motos que se pasaron con éxito a los coches

1. John Surtees
2. Mike Hailwood
3. Tazio Nuvolari
4. Bernd Rosemeyer
5. Unos 496 más...



Marcaje a distancia. Fernando Alonso observa el rostro concentrado de su rival Räikkönen en el box.





Red Bull ha irrumpido en F1 por la puerta grande. No sólo ha dado nuevos bríos al viejo equipo Jaguar, ahora ya tiene su propio equipo B...

## CARTA DEL MES

### LA APUESTA DE RED BULL

Hace unos años, Tío Bernie propuso que los equipos punteros apadrinaran una escudería de F3 o F3000 para que sirviese como base a jóvenes promesas. Aquello no fue muy apoyado y la idea se cayó pronto de la cabeza de todos, hasta el GP de Bélgica de 2005.

Hace apenas un año, Ford las pasaba canutas para vender Jaguar Racing a un comprador serio y entonces... apareció. El toro embistió con fuerza y Red Bull se hizo con el control de la escudería. Pero ahí no queda la cosa. Después de anunciar que su segundo asiento lo alternarían Klien y Liuzzi, algo de por sí llamativo en estos tiempos, y después de mostrar un rendimiento más que aceptable del R6 (o RB1 en su defecto...), ahora se compran Minardi para poder sentar a todos sus pilotos en la parrilla de 2006, como equipo filial.

Es decir, que la idea de Tío Bernie de apadrinar un equipo de una categoría inferior, no sólo es factible para Red Bull en categorías inferiores, sino que también lo es en la misma categoría reina. Cuando la mayoría de equipos firman para reducir test y gastos, Red Bull se compra un equipo que, además, contará con neumáticos diferentes a su equipo oficial, con lo que el intercambio de información será más que suficiente para ahorrarse los test.

Sigo desde hace mucho tiempo la F1 y tengo que reconocer que Red Bull es digno de aplauso.

¡¡¡Bravo Toro!!!

**Miguel Suárez Sanz**

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).

## CON PEDRO VEMOS LA LUZ

Se agita el mercado de pilotos y en este país corremos un peligro. Pedro de la Rosa suena por ahí como titular en 2007, ¡qué bien por él! Pero... ¿y nosotros? Quienes vemos los GP por la tele tenemos, en casi todas las carreras, la enorme fortuna de contar con sus acertados comentarios.

Dice lo que le dejan decir, pero es como tener un colega en el paddock (y cuando nuestro colega ha sido seis veces P1 el viernes hasta Turquía, algo debe saber del tema).

Si por fin esta próxima temporada corre con algún equipo (ojalá sea así), la parrilla habrá ganado un gran piloto, McLaren perderá un excelente probador (el Nano lo agradecerá) y nosotros quedaremos en manos (bocas) de los de "si parpadean se lo van a perder" y sus porritas precarrera.

Ya no tendremos al amigo de McLaren que nos hace ver la luz.

**Antonio Ramos Zelala**  
Pamplona

## RESPETAR LA F1

Me gustaría darle las gracias a Pedro Martínez de la Rosa por su gran papel de comentarista en Tele 5, porque es el que más nos enseña la F1 por dentro y sin fanatismos, por supuesto sin desprestigiar el gran trabajo de esta cadena. Pero yo me pregunto qué será de la F1 en España cuando no esté Alonso.

A lo que quería referirme es que en esta cadena ven a un piloto por encima de los demás, y yo lo único que les pido es que en la retransmisión sean imparciales, porque ellos siempre se refieren a los españoles como seguidores de Alonso y ya es hora de que se vayan dando cuenta de que España no es Alonso. Aquí es donde entra en acción Pedro, ya que gracias a él están empezando a

entender a los que no van de Alonso.

Y siguiendo con esta crítica a Tele 5 (esperemos que constructiva), a Alonso nunca lo criticaron, pero ¿a Ralf, a Kimi? A estos, siempre que pueden. Estamos cansados (hablo en nombre de la numerosa gente seguidora de Kimi en España, que por suerte conozco a mucha gracias a vuestra revista) de que se critique a Kimi.

Un ejemplo a la vista está: cuando Alonso se retiró en Canadá por su golpe con el muro, en Tele 5 dicen que Alonso se retiró por "un roce contra el muro", sin decir nada de que fue un error de conducción. Pero cada vez que recuerdan la retirada de Kimi en la última vuelta en Nürburgring se refieren a "error de conducción de Kimi por la presión de Alonso". Es decir, en seguida sacan a la luz los errores de los demás, pero los de Alonso no.

Últimamente está de moda echarle la culpa a Kimi de sus roturas de motor, cuando Pedro de la Rosa ha dicho varias veces que eso no es culpa del piloto, que en el coche existe un limitador de revoluciones. ¿A quién tenemos que hacerle más caso? ¿A un piloto



Juanjo y Miriam haciendo nuevos amigos en el pit lane de Monza; cosas del Paddock Club.

de F1 o a unos comentaristas de las carreras?

Todos tenemos que aprender de Pedro sobre este gran mundo del motor. Esperemos que el año que viene Pedro pueda estar compitiendo, aunque echaremos de menos sus comentarios.

Como en revistas anteriores, sigo comentando que me agregue gente seguidora del equipo McLaren o de Kimi o amantes de la F1 en general.

**Héctor Codesido Núñez**  
Monforte de Lemos(Lugo)  
kimi69\_hector@hotmail.com

## LA MAGIA DE LA F1 EN MONZA

El GP de Italia fue para nosotros un fin de semana inolvidable, donde se mezclaron la mítica pista del viejo autodromo, con los verdes bosques que lo envuelven, plagados de ruidosos hinchas de rosso.

El último día, pudimos disfrutar de los privilegios del Paddock Club, donde además de recibir un trato exquisito, pudimos encontrarnos con viejas leyendas de la F1.

Nos gustaría darle mil gracias a Eduardo Kissian, responsable de la empresa WorChamp Tours, por ayudarnos a hacer de este fin de semana, todo un sueño hecho realidad.

**Juanjo Alarcón y Miriam González**  
Barcelona

Podéis contactar con la agencia especializada en F1 WorChamp Tours en el teléfono 659 92 21 42 ([www.worchamp.com](http://www.worchamp.com)).

## PASIÓN POR EL BÓLIDO ROJO

Soy una gran aficionada a la F1 desde hace ocho años (tengo 24).

Es un mundo tan bonito; ruido de motores, sensaciones en los circuitos o en el comedor de casa. Esperando los fines de semana que corren, para volver a sentir estas



sensaciones: supongo que todos los que les gusta este *hobby* lo entenderán.

Desde siempre me ha gustado muchísimo Ferrari, soy una gran aficionada, he ido de viaje exclusivamente a ver todo Maranello, Imola, las tiendas, museo; no me hubiera ido nunca de allí.

Tengo en mi domicilio objetos Ferrari, desde maquetas, paraguas, bolsas de deporte, bolígrafos, fotos compradas en la tienda de Maranello, peluches, coche teledirigido, despertador; hasta me compré el teléfono móvil que salió de dicha marca.

Todo lo relacionado con Ferrari es mi pasión.

Volviendo a la F1, este año, sabemos todos los que nos apasiona Ferrari que no ha sido el mejor año, que hemos bajado el ritmo, pero es lógico, no hay nadie que durante tantos años seguidos como Ferrari y Michael Schumacher. Todos estamos con Michael, para mí ha sido un gran corredor, ha dado mucha emoción y ha realizado cosas muy, muy curiosas y muy buenas estrategias.

Muy a mi pesar, encuentro lógico que se retire como piloto, pero no que se desvincule de la F1; personalmente tendría una gran desilusión si no lo viéramos más. Ha sido un genio, desde pequeño hasta la fecha.

No quiero olvidar a una persona en Ferrari como es Marc Gené. Sí, ha sido el probador de Ferrari, pero es español. Cuando me enteré de que sería el probador de Ferrari, se me saltaban las lágrimas, pensé: "Mira qué bien, un español en Ferrari".

Mi anécdota con Marc Gené fue para mí genial. Fue en el Salón del Automóvil en Barcelona. Allí me lo encontré con su pareja cuando iban al stand de Ferrari. Vino a firmar unos autógrafos a los que estábamos allí, le hice una foto con mi móvil, me firmó un autógrafo en la libreta con mi boli Ferrari y se puso a reír al ver que todo era Ferrari.

Me hacía ilusión explicar esto que siento. Hay muy pocas mujeres que estén tan aficionadas a la F1 o al mundo del motor, siempre lo son porque las parejas son aficionados y ellas les siguen, pero en mi caso somos los dos grandes aficionados.

Yo animo a todas las mujeres que les guste esta afición que lo transmitan como yo lo transmito a todos los que me rodean.

**Anna Margalló Nieto**  
Vilassar de Dalt (Barcelona)  
xensy80@hotmail.com

### UNA SITUACIÓN ESTÚPIDA

En primer lugar, decir lo fabulosa que es vuestra revista, la cual llevo años comprando. El motivo de mi carta no es defender a uno u otro contendiente al título de esta temporada (léase Räikkönen o Alonso).

Mi preocupación viene motivada por las recientes cartas de lectores que, cual 'cabras montesas' en pugna por la supremacía de la manada, se enzarzan en una lucha feroz defendiendo a su contendiente favorito como



¿Kimi a Ferrari? No, que se quede y que Ron fiche a Alonso. Eso sí que sería todo un duelo.

dos forofos enfervorecidos discuten sobre el Madrid o el Barça en el bar de la esquina.

Considero que la rivalidad forma parte del deporte y más aún en la F1, que tantos memorables duelos nos ha proporcionado a los aficionados. Pero de ahí a llevar a tales extremos esta nueva fiebre de F1 que invade nuestro país, me parece excesivo.

Si algo hemos aprendido del supuesto 'deporte rey' en España es que la pasión llevada al extremo no conduce más que al ridículo. ¿Por qué en vez de poner a parir al piloto contrario no nos relajamos delante del televisor y disfrutamos de este maravilloso deporte antes de que vaya a menos (algo que, por otra parte, no está tan lejos después de los recientes escándalos y la incompetencia de los mandamases)? Lo último que faltaba ya era no reconocer el mérito de unos tipos que cada domingo se juegan la vida, sean asturianos, finlandeses o hindúes.

Por último, decir que, aunque aprecio la gran difusión de Tele 5 en la F1, hace ya unas semanas que acudo a mi cita con las carreras a través de la RTL alemana gracias al satélite. No entiendo un comino, pero lo prefiero antes que tragarme según qué cosas dicen por ahí. Además, aparece Niki Lauda con gorra y todo, que ése sí que es un campeón como los de antes.

**Iñaki Loperena Marín**  
Logroño (La Rioja)

### CAMBIO EN LA AFICIÓN

Desde hace unos siete años sigo la F1 con mucho interés, y desde que llegó Alonso he notado un cambio entre los aficionados de toda la vida. Me explico. Alonso ha traído consigo a muchos aficionados que enseguida decían entender un deporte que es bastante complejo (si lo comparamos con el deporte rey de este país, el fútbol), y algunos iban de expertos... Esto molestó bastante a los aficionados que seguían la F1 desde hace tiempo, esos que nos quedamos sin ver la F1 por la televisión y teníamos que seguirla por alguna página web que se refrescaba cada minuto; aficionados a los que llamaban raros por seguir ese deporte en el que siempre ganaba el mismo y en el que no había adelantamientos...

Pues bien, he notado en otros 'bichos raros' como yo, y por gente en foros de Internet, que se ha llegado a odiar a Fernando, simplemente porque gracias a él ahora hay más aficionados. Alonso es un gran piloto, pero no todos sus seguidores son grandes aficionados a la F1... Todavía recuerdo, hace apenas dos años, cómo los nuevos aficionados me decían aquello de "El renól es una mierda, hasta que Fernando no se vaya a Ferrari no va a ganar el Mundial...". Sobran comentarios.

Lo peor de todo es que para los aficionados pre-Alonso, si eres seguidor de Fernando, ya te toman como si no tuvieras ni idea y te dejaras llevar por los medios de comunicación sensacionalistas (esos periódicos tan futbolísticos que nos dijeron que para 2004 Alonso pilotaría un coche rojo). Señores, Alonso es muy buen piloto, y puedes seguirle simplemente porque te parece un gran piloto, no le tengamos manía a Alonso, porque él no ha creado la *Alonsomanía*, han sido otros personajes televisivos...

Por cierto, el único 'Magic' fue Senna, dejémosle ese privilegio y no comparemos a Alonso con Ayrton, sólo veríamos todo lo que le falta a Fernando como piloto.

**Raúl Arranz Rioja**  
Madrid  
raul\_elsueco@hotmail.com

### QUERIDO RON,

Me llamo José Antonio, soy español y tengo 28 años. He estado un tiempo desconectado de la *efeuo* desde el 94, con la pérdida de mi piloto favorito (más cuando estaba contigo) y la explosión del *Gran Germano* (muy popular, pero no de mi gusto).

Hasta que el sábado 22 de marzo de 2003, viendo los deportes en, qué cosas, Antena 3, me entero de que un españolito de 22 años! va y consigue la pole en su "segunda" carrera. No me lo podía creer; estaba claro: hora de conectar de nuevo, y al 200%, el chico lo merece.

Así que ahora ya estoy de nuevo enganchado a cuestiones relacionadas con este ¿deporte?, ¿negocio? que tanto nos gusta, y que en mi país vienen siendo del tipo: que si el espectáculo; que si el mejor es Alonso; que si no, que es Kimi. Y te escribo, querido Ron, porque sólo tú tienes la llave para solucionar mis dilemas:

¿El mejor? ¿El espectáculo? El mejor espectáculo: Kimi y Fernando juntos en 2007. Sólo McLaren puede. Sólo tú puedes. Sólo vosotros pudisteis en el 88. Todo fantástico para mí: equipo favorito, pilotos favoritos (sí, amigos, es posible ser *alonsista* y que te encante Kimi), imaginaros qué duelos, el merchandising más elegante.

A la espera de preparar la fiesta por si me haces caso, saludos cordiales.

**José Antonio Pérez**  
Arteixo (A Coruña)  
joseapsweb@mixmail.com





QUE LA

# FORZA

## TE ACOMPAÑE

Tras la pésima temporada 2005 de Ferrari, **Peter Windsor** examina sus defectos y sus eternos puntos fuertes en cinco campos cruciales, con una recomendación de *F1 Racing* al final de cada uno



En Francia quedó bien claro -sobre todo para Ferrari- que el F2005 no era lo bastante rápido para ganar.

font



Cuando las cosas se ponen difíciles, se pone a prueba el carácter del equipo y de sus miembros. Si su futuro ha de ser tan glorioso como su pasado, Ferrari debe abordar cinco grandes problemas: pilotos, dirección, ingeniería, estrategia y política.

## Pilotos

– Todos los caminos llevan a Schumi... de momento

El momento de juzgar a los pilotos es cuando se ven apurados con coches poco competitivos. Los márgenes son más sutiles, la consistencia casi imposible de mantener. En estas condiciones, el pilotaje de Michael Schumacher sigue siendo El Patrón. Su pole en Hungría está a la altura de cualquiera de las mejores del año de Kimi Räikkönen y debería tenerla grabada en la memoria todo aquel que aspirara a pilotar bien coches de carreras. Ese sábado en el Hungaroring, Michael combinó a la perfección un fenomenal sistema de alarma innato con aplicaciones precisas de agresividad a media curva; todo ello amarrado con su ya conocida y rígida disciplina mental.

En carrera pilotó totalmente al límite, sin errores, de la salida a la meta. Perfecto. Segundo con un coche para ser cuarto. En uno de los circuitos más físicos del año. No está mal para el más veterano en F1, o para un tío que lo tiene todo –resultados, dinero, fama– y por lo tanto podría desmotivarse cuando las cosas empezaran a torcerse, y con razón. Añádanse sus actuaciones en Imola, Mónaco y Hockenheim, donde corrió de modo convincente desde mitad de la parrilla, y tenemos un hombre que sigue dominando su profesión. Dicen que se retirará al final de 2006: si es así, no sólo Ferrari cargará con la pérdida, sino todo el deporte.

En cambio, hay que compadecer a Rubens Barrichello, que este año –como en los anteriores– ha hecho gran parte del trabajo pesado en Ferrari y por tanto ha tenido pocas oportunidades de mostrar su velocidad latente. ¿Una tanda larga el viernes? Para Rubens. ¿Hay que probar un nuevo tipo de discos de freno? Que salga Rubens. No pasa nada; así es el sistema Ferrari. Pero, desde el punto de vista de Rubens, 2005 sólo habría sido soportable si hubiera vuelto a ganar una carrera o tres en compensación. Como este coche no era ganador, Rubens se puso a buscar y encontró a BAR-Honda. Bien por él.

El pasado otoño, Ferrari actuó deprisa para fichar a Marc Gené como su principal piloto probador, consolidando así su posición como el equipo más a tono con los patrones de pilotaje (y, cómo no, suscitando más interrogantes sobre los sistemas de evaluación de Williams). Para Ferrari, Gené ha resultado ser rápido, consistente y muy técnico, pero sigue siendo el mismo piloto que en 2003-04.

Por último, casi desapercibido, Luca Badoer sigue girando en Fiorano, Mugello, Montmeló y Monza con una consistencia



Rubens (abajo) divisa un nuevo puesto para su futuro; Gené y Schumi (dcha.) en pleno ejercicio de distensión.



metronómica. No hay que subestimar el papel de Badoer: es una parte integrante del asombroso historial de fiabilidad de Ferrari.

### F1 Racing recomienda...

... que Ferrari se quede con Michael el tiempo que pueda. Aparte de eso –porque no estará por aquí siempre–, ha de tomar buena nota de todos sus movimientos, tanto dentro como fuera del coche: es su referencia; la de todo el mundo. ¿Después de Schumi? Ferrari ha de hacer efectivos sus esfuerzos por fichar a Räikkönen o, si no, a Alonso.

## Dirección

–Evolución, y sacar partido a sus cualidades

En un año difícil, la gestión de Ferrari ha sido ejemplar. No ha habido reproches ni murmuraciones poco limpias. Compárese con el modo en que Williams se ha encargado de su armario de coche: parece

“Los directivos de Ferrari han evitado del todo echar culpas”



que se ha culpado a todo el mundo, menos a quienes supervisaron la creación del bólido. Lo especialmente loable de los directivos de Ferrari este año es que han evitado del todo echar culpas. Es evidente que Bridgestone ha estado en aprietos; a cambio, la dirección de Ferrari ha apoyado al 100% a sus ‘socios’ japoneses (nunca ‘proveedores’).


Incluso la marcha de Rubens se ha manejado bien. Tiene contrato hasta el final de 2006, pero Ferrari no quiso pugnar por un piloto cuyo corazón estaba en otra parte. Al contrario, aprovecharon para asumir con antelación su opción sobre Felipe Massa, aumentando enormemente su confianza. Muchos otros ‘mánagers’ del pit lane, en la posición de Ferrari, habrían tardado una eternidad en elegir el segundo piloto, sin hacer nada por la motivación del equipo, y menos aún la continuidad.

El dinero está bien empleado en Ferrari y, en general, sus miembros dan la impresión de estar contentos de desempeñar su papel en el pit lane. Los sistemas están simplificados en beneficio de los chicos del box y los talleres; en otros equipos, a menudo se escatiman métodos probados pero que son un blanco fácil para recuperar dinero malgastado en otra parte. Como es lógico, el equipo Ferrari de tests trabaja por turnos; se respetan los tiempos muertos y se prevén las vacaciones. La logística también es impecable: por lo general, el personal de Ferrari viaja en vuelos chárter desde Bolonia y desde el principio del fin de semana montan partidillos de fútbol para los pilotos y mecánicos, fortaleciendo así el trabajo en equipo.

De nuevo, esto hay que verlo en el contexto de varios equipos ingleses, donde la expresión predominante entre el personal y los directivos –“en este terrible clima económico”– es la de haber pisado una caca de perro. Eso, a pesar de las suntuosas instalaciones fabriles, los jets para ejecutivos y las mansiones de campo.

Además, uno respeta lo italiano de la gestión de Ferrari: en el paddock no hay motorhomes superllamativos; al contrario, el autobús de prensa de Ferrari es amigo de la ecología y de la gente. Ferrari prueba cuando le parece –los presuntos problemas de dinero de los equipos rivales empezaron mucho antes de que sus presupuestos de tests los ahogaran– y, cómo no, Ferrari nunca se ha mostrado tímida a la hora de mostrar su apoyo público a Ecclestone. Otros directivos podrán bramar acerca de ▷





Todo gira alrededor de Schumi: rara vez, o nunca, ha hallado tanto éxito un equipo de F1 al basar sus esfuerzos en un solo piloto.



"mejoras" que deberían hacerse en el deporte; en cambio, los chicos de Ferrari saben exactamente qué es lo esencial de la F1.

**F1 Racing recomienda...**

... que Ferrari siga perfeccionando el arte de poner un pie en los intereses de los equipos y otro en los de los organismos rectores, ejerciendo su considerable (e históricamente importante) influencia en ambos. Como con Michael, su caso es un estudio sobre cómo obtener y gastar dinero, motivar a sus equipos de fábrica, carrera y tests y minimizar fuentes potenciales de problemas. Por otra parte, después de Michael, todo cambiará; la tarea de Todt, Brawn y compañía, y/o su(s) sucesor(es), es minimizar los daños durante ese periodo de transición.

## Ingeniería

### – La hora del cambio

Nadie es perfecto, así que, en retrospectiva, no debería extrañarnos que al final Ross Brawn y Rory Byrne fallaran. Siempre han sido relativamente conservadores en su

## "Este año, por varias razones, los fundamentos de Ferrari no bastaron"


enfoque, prefiriendo confiar en los sólidos fundamentos de Ferrari –grandes pilotos, grandes motores, uso prácticamente exclusivo de Bridgestones–, pero este año, por varias razones, los fundamentos no bastaron. McLaren y Renault construyeron coches más rápidos por un amplio margen.

¿Qué salió mal? Fue una combinación de dos cuestiones principales: primera, el cambio en las normas del difusor afectó a Ferrari más que a la mayoría, posiblemente porque hacían algo con los bajos del chasis en la parte trasera del coche que no se puede reproducir en el aire más lento y turbio de las formas 2005. Siendo así, ¿por qué McLaren y Renault no se vieron afectados de modo parecido? Sólo son conjeturas, pero ¿es una

coincidencia que, de los coches de 2005, el McLaren y el Renault tengan el tratamiento aerodinámico delantero más radicalmente distinto? En cambio, el F2005 es un BAR o un Toyota desde el morro hasta el cockpit.

Segunda, las nuevas normas también minaron la gran ventaja de Ferrari con Bridgestone. El pasado invierno, lo que era desarrollo de neumáticos sprint se convirtió en desarrollo de neumáticos de larga distancia. Michelin tiene experiencia en carreras de resistencia; Bridgestone no. Y Michelin, con su ejército de equipos de F1, pudo cubrir mucho más kilometraje de tests.

Además, la aerodinámica relativamente ineficiente del F2005 complicó la labor de Bridgestone. Bridgestone necesita –quiere– hacer cubiertas de hombros más cuadrados y pisada más grande. Pero cuando Ferrari las prueba, pierde demasiado rendimiento aerodinámico, no necesariamente por el aumento de superficie frontal sino por las turbulencias adicionales sobre conductos de frenos, tomas de radiadores, carenados de refrigeración, etc. Dicho esto, los problemas que Bridgestone sigue teniendo con los compuestos son preocupantes de veras. Aunque Michael fue rápido en los oficiales de Hungría con poca gasolina, sus neumáticos perdieron comba antes de media distancia.



A pesar de una serie de vueltas rápidas de Schumi (arriba), España fue un desastre; pinchó dos veces.





**Mónaco 2005 fue una carrera frustrante; el conjunto Schumi, F2005 y Bridgestone (arriba) marcó la vuelta rápida, pero Michael y Rubens sólo**

**fueron séptimo y octavo; Bridgestone es el eslabón más débil, aunque en 2005 Ferrari no ha podido emular la eficacia de su difusor de 2004 (abajo).**



En un mundo ideal, Ross y Rory habrían echado un vistazo detallado al Renault o al McLaren en Melbourne y encargado, en el acto, un nuevo coche para, digamos, Silverstone. Sólo ellos poseen el presupuesto y personal para hacerlo. Pero se comprende que no lo hicieran: ya han ganado antes desde atrás y Rory tenía sus dudas acerca de la resistencia del esquema de suspensión delantera del McLaren. Hasta cierto punto, lo sucedido en el Nürburgring (una rueda dañada hizo saltar en pedazos la suspensión de Kimi) demostró que estaba en lo cierto.

Preparándose para el retiro de Rory, Aldo Costa diseñó mucho más del coche de este año que de cualquiera de los anteriores. No obstante, el F2005 será recordado como un coche Brawn/Byrne, y como el chasis de menos éxito jamás producido por la asociación más triunfal de la F1 moderna.

**F1 Racing recomienda...  
... que Ferrari corte por lo sano y construya un McLaren MP4-21 para 2006. Está claro que el McLaren lleva una enorme ventaja en apoyo a sus rivales (salvo el Renault, respecto al que el margen es simplemente grande). Además, si sigue en vigor la norma del neumático único, Bridgestone ha de correr con una**

**mayor área de contacto, aliviando así la presión sobre su departamento de compuestos, y los aerodinamistas de rojo.**

## Estrategia/ política

### – Lo mismo de siempre

De nuevo, es difícil criticar las estrategias de Ferrari, aunque no cabe duda de que en Malasia, donde la combinación coche viejo/neumáticos nuevos fue muy poco competitiva, se perdió mucho impulso. El año pasado, Ferrari hizo volar a Rubens de vuelta a Europa antes de Malasia, diciendo que necesitaban su aprobación para la elección de neumáticos. Este año, Rubens dijo que nunca más, y Michael tampoco quería cambiar de huso horario. Y tuvieron problemas. Y debido a eso, el debut del F2005 se adelantó a Bahrein. No fue lo ideal.

Pensándolo ahora, es difícil decir con seguridad que alguna de las variables disponibles pudiera haber mejorado la actuación de Ferrari en Sepang... pero nunca se sabe. En fin, el daño ya estaba hecho y Ferrari tropezó con tiempos difíciles, con la velocidad a una vuelta de su nuevo coche siempre por detrás de los Michelin. Eso sí, hay que decir en su favor que Ferrari no cayó en la trampa de limitarse a calificar bien y esperar que las circunstancias les protegieran en carrera. En cambio, trabajaron largo y tendido en sus gomas de carrera, y luego trataron de adaptarlas a la calificación.

En España, donde su ritmo en calificación fue lamentable, Ferrari se enfrentó a una carrera en que, en el mejor de los casos, sus cubiertas parecían destinadas a quedarse en las lonas y, en el peor, a reventar a gran velocidad. Aun así, corrieron y lo hicieron al límite, con pinchazos y todo, algo que pasó inadvertido en su momento. Pero, como telón de fondo de lo sucedido unas semanas más tarde en Indy, donde no corrió ningún equipo Michelin por temor a los pinchazos, la acción de Ferrari se reveló valiente y además en el mejor interés del deporte.

Cuando la mayoría de equipos parecía ir a estrategias relativamente predecibles a dos paradas, los problemas del F2005 llevaron a Brawn y Schumacher a concebir tácticas imaginativas. No siempre daban fruto –las gomas solían desgastarse justo cuando la paciencia iba a verse recompensada–, pero a veces sí. El tercer puesto de Michael en Francia y el segundo en Hungría fueron sendos ejemplos de maximización absoluta del conjunto disponible.

Políticamente, Ferrari ha sido bien dirigida por Luca Montezemolo, Todt y Michael, pese a un evidente error el pasado invierno: les salió el tiro por la culata al sugerir que la primera de las nuevas sesiones oficiales se basara en la clasificación de la carrera anterior.

**F1 Racing recomienda...  
... ningún cambio en este apartado. Schumacher/Brawn no tenían igual ▷**



## >>De cómo Ferrari volvió al éxito

Cuando Jean Todt entró en Ferrari en julio de 1993, la situación a la que se enfrentó era desesperada. No había goteras en Maranello, pero, por lo demás, la fábrica –y el equipo– estaban hechos un desastre.

La curva descendente era larga; apenas cinco años después de la muerte de Enzo Ferrari (en agosto de 1988), la firma estaba dividida por la indecisión, una situación empeorada por la obsesiva e implacable prensa italiana. La Scuderia estaba en el caos: fracturada, inestable, poco competitiva, sin rumbo y escasa de capacidad técnica.

Antes de Todt, Ferrari estuvo dirigida por una serie de italianos políticamente incompetentes; el antiguo patrón de Lancia Cesare Fiorio fue despedido en 1991, después de verse enredado en una guerra de palabras con Alain Prost. A Prost lo echó el sucesor de Fiorio, Claudio Lombardi, que a su vez fue desplazado de la dirección deportiva por Sante Ghedini –aunque Lombardi pasó a ejercer de director técnico de Ferrari, pues en realidad era ingeniero–, cuyo reinado fue asimismo efímero.



Fiorio: KO



Lombardi: KO



Ghedini: KO



Todt: OK

En ese momento, el punto más bajo del equipo, Luca Montezemolo –que había supervisado la época gloriosa de Niki Lauda en los años 70– fue traído de vuelta como presidente. Él fue el artífice de la llegada de Todt al poder en 1993.

El francés arropó al equipo, protegiéndolo de influencias externas al mismo tiempo que fichaba a los mejores talentos para reorientar y revitalizar su agotada plantilla italiana. Más aún, dio una estructura a la organización. Su planteamiento meticuloso permitió al equipo hacerse cada vez más fuerte. Tan poderosa es ahora su influencia que, incluso cuando se marche, dejará una organización tan sólida que hará falta proponérselo para cambiarla.

Steve Cooper



cuando ganaban carreras, y no han sido menos efectivos en este año estéril. Que tomen nota todos los demás conjuntos piloto/muro de boxes. En una escala más amplia, Ferrari mostró su apoyo a Bernie: Ferrari va delante y los demás siguen...

## El futuro

– El rosso seguirá siendo corsa

Ningún otro equipo –tal vez con la excepción de Brabham en 1962-70– ha estado tan orientado hacia un piloto (en aquel caso, el propio Jack, claro). Durante la pasada década, ningún otro equipo ha tenido tanto éxito. Cómo no, el corolario es que todo cambiará en Ferrari cuando Michael decida por fin retirarse. Como eso podría ser ya al final de 2006, y como los contratos de la mayoría de miembros principales de Ferrari expira en dicha fecha, ¿qué podemos esperar?

A corto plazo, no mucho. El impulso de Ferrari continuará. A medio plazo, mucho. Casi con seguridad, los jugadores clave de Ferrari –Ross Brawn y su equipo– recibirán ofertas enormes de sus rivales; de Toyota, tal vez, o quizá de Red Bull. Y, con su marcha, desaparecerá la infraestructura del responsable técnico Nigel Stepney.

Ferrari siempre será un gran equipo de F1. Todt ha aprendido muchísimo de la época Schumacher, forzosamente la situación económica será sólida y las instalaciones de Maranello, incomparables. Pero, en el fondo, los equipos ganadores están compuesto de la gente adecuada (pilotos e ingenieros), y Ferrari, en la época post-Schumacher, tendrá personas distintas. Ni mejores ni peores. Distintas. Tendrá un equipo que seguirá ganando carreras; eso está fuera de duda. Pero ¿seguirán ganando títulos del modo en que los ha ganado el equipo Schumacher Ferrari? Seguramente no.

Michael entrará en 2006 con un nuevo compañero sólo por tercera vez en sus 11 años en Ferrari, lo que hace honor a sus dotes de gestión de personal y a la sólida

**“Todo cambiará en Ferrari cuando Michael decida por fin retirarse”**



Pocas quejas acerca de la inteligencia política y directiva del patrón Luca Montezemolo (izda.), o el sentido común del responsable

técnico Nigel Stepney (arriba, con el director técnico Ross Brawn); veremos qué pasa cuando Stepney, Brawn y, quién sabe, Todt se marchen al final de 2006.

estabilidad de Ferrari. Felipe Massa se ganó el derecho a acompañar a Michael mostrando al principio una gran velocidad y control del vehículo, añadiendo poco a poco una sesuda consistencia en carrera y luego, hace dos años, por su papel como probador de Ferrari y su relación con Nicolas Todt (hijo de Jean), su representante. Después de eso, un volante titular a tiempo completo sólo estaba a un paso.

La transición a Massa será perfecta, en parte porque Ferrari tomó una decisión positiva rápidamente (véase lo dicho en el apartado ‘Dirección’) y en parte porque Felipe desempeñará su papel con mucha habilidad. Y –¡albricias!– los ingenieros ya no tendrán que construir un pedalier especial para Rubens, que frena con el pie derecho...

El dinero del tabaco de Ferrari se acabará un día u otro, y es probable que Vodafone se largue al final de 2006. No pasa nada: los directivos de Todt también han abrazado con habilidad el negocio del marketing en F1. La Ferrari de esta década está a la altura de McLaren por lo que se refiere a maximizar el rendimiento para los dólares de sus socios.

¿Y Todt? Es difícil predecir su longevidad, igual que ignorar el éxito de Nicolas Todt como jefe de un equipo de GP2. Es probable que Todt padre siga siendo una parte importante del programa F1, al menos hasta que Ferrari haya fichado a lo que más se acerque a un sustituto de Michael: Kimi, por ejemplo, o Fernando, o, tal vez, en un agudo destello de cómo va a ser el futuro, una de las refulgentes estrellas de Todt hijo en GP2.

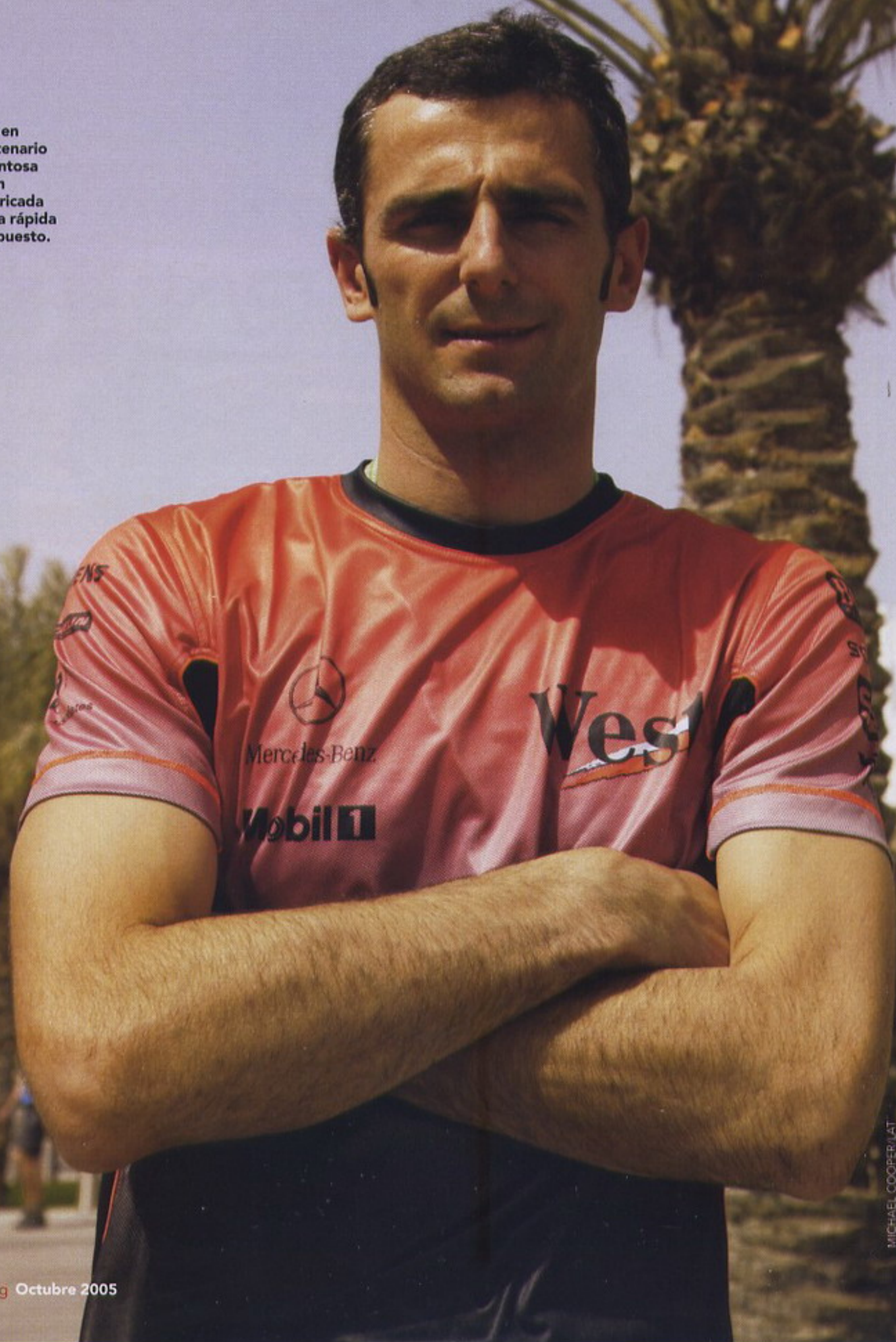
### F1 Racing recomienda...

... que la Scuderia Ferrari siga siendo lo que es –el equipo de mayor éxito de nuestra época– mientras Michael corra para ella. Cuando por fin lo deje, los resultados caerán; eso sí, no hasta niveles anteriores a 1996, cuando el politiquero y la confusión agriaban unos sólidos ingredientes básicos. FO



PEDRO HACE OÍR SU VOZ

Pedro posa en Bahrein, escenario de su portentosa actuación en carrera, rubricada con la vuelta rápida y el quinto puesto.



MICHAEL COOPER/LAT



# Corazón 'partío'

Español, y compañero de Räikkönen... Pedro de la Rosa elogia el papel de Alonso, pero le pide que acerque aún más la F1 al gran público

**Entrevista** Emilio Pérez de Rozas (subdirector de deportes de *El Periódico de Catalunya*)

**T**res españolitos triunfan en el Mundial de F1. Uno, Fernando Alonso, ya es el jefe: encabeza la clasificación con su Renault y huele a campeón. Otro, Pedro Martínez de la Rosa, es el artífice de que el finlandés Kimi Räikkönen cuente con el coche más rápido, el flamante McLaren. Y Marc Gené, el otro catalán del gran circo, intenta que sus manos y sabiduría permitan a Ferrari remontar la crisis.

**Emilio Pérez de Rozas:** Si Fernando Alonso no es ya campeón del mundo es por culpa de usted, que le ha proporcionado un coche campeón a Räikkönen.

**Pedro de la Rosa:** Lo primero que he de decir es que si Kimi no puede ser campeón, o no puede serlo Juan Pablo Montoya, me parece maravilloso que lo sea Fernando. Pero yo no soy ni Kimi, ni Juan Pablo, ni Fernando. Yo soy McLaren y me debo a McLaren. Mucha gente me para por la calle y me pide que no vaya tan a favor de Kimi. Yo no voy a favor de Kimi, yo soy Kimi, soy McLaren.

**EPR:** Respecto a su trabajo con el McLaren, ¿qué parte del éxito de su rapidez le corresponde a usted?

**PDLR:** Yo sólo soy una parte del equipo de pruebas. Yo soy el último filtro por el que tienen que pasar todas las piezas nuevas. Si el coche va bien es mérito de todos. Pero le diré una cosa, ser el más rápido no es suficiente. Hay que acabar carreras, y nuestro coche se ha roto demasiado. Nuestro McLaren no es, de momento, lo suficientemente fiable como

para estar orgullosos.

**EPR:** Cuentan que el trabajo de probador es el trabajo más peligroso que existe, ¿tiene la sensación de correr más peligro que un piloto oficial?

**PDLR:** Sin duda, el mayor peligro de la F1 lo corremos los pilotos de pruebas, por diversas razones. Primero, probamos cosas experimentales, aquellas que nadie sabe si funcionarán o no. Segundo, a menudo las tenemos que probar a altísimas velocidades para conocer su dureza. Tercero, algunas piezas debemos probarlas incluso hasta que se rompen, con lo que el peligro es evidente. Y, por último, hacemos miles de kilómetros, más que los pilotos oficiales, por lo que tu índice de riesgo es mayor. Pero todo eso lo tenemos asumido, por decirlo de alguna manera, va en el contrato.

**EPR:** ¿Qué cosquilleo le provoca ser cada viernes el mejor piloto de los entrenamientos, lograr casi siempre el mejor tiempo de esos ensayos?

**PDLR:** Los primeros viernes fue fantástico, era una sensación especial, te sentías piloto, de alguna manera alimentaba mi ego. Luego, con el paso de los grandes premios, la verdad es que se ha incrementado esa sensación agri dulce tan extraña. Porque ser el mejor de los viernes no me sirve para correr el sábado ni el domingo. El sábado llego al circuito vestido de McLaren, pero de piloto se visten otros, Kimi y Juan Pablo. Pero bueno, me consuelo pensando que el equipo está satisfecho de mi trabajo, de que Räikkönen aún tiene posibilidades, de que Montoya ha ganado ya un GP y de que, en fin, en diciembre no tenía

trabajo y ahora soy piloto probador de un gran equipo y, en Bahrein, logré la vuelta rápida del Gran Premio e igualé mi mejor resultado al ser quinto.

**EPR:** Hay quien recuerda su remontada en aquel GP como una de las grandes escenas de este Mundial.

**PDLR:** Bueno, la verdad es que tuve una gran actuación, aunque esté mal que lo diga yo. Pero sí, mis adelantamientos a Jenson Button y Takuma Sato (BAR-Honda), Rubens Barrichello (Ferrari) y, muy especialmente, el duelo final con Mark Webber (Williams-BMW), todos ellos grandes pilotos con grandes coches, fueron muy espectaculares. La verdad, fue una gozada.

**EPR:** ¿Cree que actuaciones así le servirán para conseguir un coche oficial la próxima temporada?

**PDLR:** Ahora no pienso en ello, pues tengo mucho trabajo y McLaren todavía tiene posibilidades de ganar el título. Pero sí, supongo que alguien tomó buena nota de aquella actuación, aunque tengo muy claro que, después de haber pilotado un McLaren, no pienso subirme a cualquier coche. Cuando uno ha conducido un McLaren no puede pilotar un coche inferior a ese, pese a que todo piloto de pruebas lo que desea es ser piloto de verdad.

**EPR:** ¿Qué otras lecturas saca de ser el tercer piloto de un gran equipo, de correr los viernes de GP?

**PDLR:** La principal conclusión que saco es una reflexión muy personal que me reconforta enormemente: no tengo nada que envidiar a Räikkönen y Montoya. Ahora sé que ellos no tienen nada que no tenga yo, ▷





## >>Campeón de todo



PDLR, como se define él mismo en su web oficial ([pedrodelarosa.com](http://pedrodelarosa.com)), fue el primer piloto que alcanzó un asiento de F1 tras ganar todos los campeonatos en los que participó.

Nacido el 24 de febrero de 1971 en Barcelona, Pedro Martínez de La Rosa, primo de Alberto Puig, ex piloto del Mundial de Motociclismo y ganador de un GP de 500cc, caminó paso a paso hacia la F1, sin importarle tener que emigrar a Inglaterra o Japón.

De la Rosa fue ganando todos y cada uno de los campeonatos en los que participó, como las fórmulas Fiat Uno (1989) y Ford (1990) españolas, la F-Renault británica y europea (1992), la F3 japonesa (1995) y la F-Nippon y el japonés de GT (1997).

En 1998 fue piloto probador de Jordan. En 1999 y 2000 corrió para Arrows. A continuación fue piloto oficial de Jaguar (2001-2002) y, desde hace tres años, es el piloto probador preferido de McLaren-Mercedes, habiendo conseguido este año un trabajadísimo quinto puesto y la vuelta rápida en Bahrein, donde sustituyó a Juan Pablo Montoya.

lo tengo clarísimo. ¿Y sabe por qué lo digo tan rotundamente? Porque ahora sé que la diferencia la marca el coche. Hasta ahora no había podido correr con un gran coche, ahora sí, y sé que soy tan bueno como los pilotos oficiales de mi equipo. ¿Y sabe por qué? Porque ellos no podrían ganar con mi coche si yo no lo pilotase en los entrenamientos al límite, a tope, con la misma eficacia, prestaciones, garra y velocidad que lo hacen ellos. Porque los ensayos sólo son útiles si el piloto de pruebas lo hace al mismo nivel que los titulares de su escudería. En ese sentido, mi estilo es muy parecido al de Räikkönen, más fino, sensible y metódico que el de Juan Pablo, un piloto más agresivo y espontáneo.

**EPR:** ¿Qué piensan de su trabajo, de su profesión tan arriesgada, las tres chicas que tiene en casa?

**PDLR:** Bueno, Reyes, mi esposa, conoce perfectamente mi profesión, le gusta y comparte conmigo los buenos y malos momentos. Y mis hijas, Georgina y Olivia, sólo tienen dos años y medio y nueve meses, respectivamente, así que cuando ellas puedan opinar yo ya me habré bajado del coche.

**EPR:** ¿Cree que la familia puede frenar la carrera de un buen piloto?

**PDLR:** Yo sólo puedo hablar de mí y puedo asegurarle que, pese

a que los hijos te cambian la vida, yo no he levantado ni un ápice el pie del acelerador, sigo pilotando como lo hacía antes de ser padre, entre otras cosas porque nuestro riesgo es limitado, ya que contamos con las mayores medidas de seguridad. Eso sí, he detectado que algunos pilotos, tras ser padres, han bajado su grado de dedicación al deporte, y me refiero a gente que ha dejado de prepararse físicamente, entrenarse, ir a reuniones con ingenieros...

**EPR:** ¿Qué opinión le merece el mundo de la F1 en el que está inmerso?

**PDLR:** Bueno, sé que mucha gente lo critica porque les parece demasiado artificial. No lo es. La F1 es lo que es y está bien que sea así porque las marcas lo quieren así, la gente lo quiere así. Es cierto que deberíamos pensar un poco más en el espectador. El *glamour* está muy bien, pero deberíamos hacer la F1 un poco más humana, más accesible al espectador, sin tanto secretismo. El público está muy alejado de los pilotos, de los coches. Los espectadores no pueden llegar al circuito el viernes y ver que los mejores coches y pilotos dan sólo 20 vueltas porque han de conservar el motor y los neumáticos para la carrera.

**EPR:** ¿Qué papel jugarían los pilotos en esa popularización de la F1?

**PDLR:** Un papel





importantísimo, otra cosa es que lo cumplan. Esto no es sólo conducir. Es algo más. Estamos aquí gracias a los aficionados de la F1. No tiene sentido que Michael Schumacher gane su séptimo título mundial y desaparezca del mundo durante tres meses. No puede ser. Como tampoco entiendo que Fernando Alonso sea tan reticente a conceder entrevistas o prestarse, insisto, a popularizar la F1. Alonso ha hecho mucho, muchísimo, por la F1 en España

camino, debe asumir la responsabilidad de popularizar al máximo este deporte. Nos debemos al público y Alonso, que ha hecho tanto por la F1, debería entenderlo mejor.

**EPR:** ¿No le parece éste de la F1 un mundo demasiado sofisticado, rico, ostentoso, lujoso?

**PDLR:** Esto es lo que hay, que dirían los jóvenes. No, en serio, cuando yo entré en la F1 todo me parecía una auténtica pasada, todo. Y ahora, cuando las cosas

equipo, para intentar ser el mejor, no puedes ni pensar que hay pobreza. Cuando piso un circuito, sea para lo que sea, sólo pienso en una cosa: estoy aquí para que Kimi Räikkönen sea campeón. En F1, el fin justifica los medios.

**EPR:** Usted no para ni un día. ¿Cuántos aviones ha cogido este año?

**PDLR:** Ya he superado mi propio récord, el que establecí el año pasado con 104 vuelos. Este año ya los he superado. ¡Una locura, de verdad! Entre entrenamientos en Inglaterra, entrenamientos privados, tests y grandes premios, superaré, fijo, los 150.

**EPR:** ¿Y no teme que le ocurra algo?

**PDLR:** Eso sí es mucho más incontrolable que pilotar un F1. Corrimos en Indianápolis 15 días después del 11-S, imagínese cómo fue. Y lo de Londres nos pilló a todos en Silverstone. Eso sí, Reyes, que iba a venir ese fin de semana, se quedó en casa con las niñas. ¿Ve? ¡Las niñas! En esos momentos sí piensas en ellas, y mucho. Lo peor es que siempre pagan justos por pecadores. No es justo.

**EPR:** ¿Cómo se siente con un micro en la mano, haciendo de comentarista de Tele 5?

**PDLR:** Están haciendo un gran papel, pues nos ayudan a divulgar la F1. ¿Yo? Me paso las retransmisiones mordeándome la lengua. Primero, porque no puedo contar nada de lo que sé y, mucho menos, del coche de Kimi o de nuestra estrategia. Y segundo, porque cuando tienes un micro delante es muy fácil criticar a un compañero que lo ha hecho mal, que ha cometido un error, sobre todo si tú eres uno de los que aspira, tal vez, a pilotar ese coche y estás convencido, porque todos lo estamos, de que lo haríamos mejor. **FO**

**Pedro tiene un pilotaje parecido al de Kimi (arriba); la esposa de Pedro, Reyes (abajo), comparte lo bueno y lo malo de la F1.**



“En F1, la diferencia la marca el coche. No tengo nada que envidiar a Montoya y Räikkönen. Soy tan bueno como ellos”

y en el mundo, pero aún puede hacer más, mucho más. El sabe que estamos, junto con el fútbol, en el deporte más mediático del mundo, y él sabe que su opinión ahora es muy importante.

**EPR:** ¿Es una crítica cariñosa a esa particular manera que Alonso tiene de tratar a la prensa?

**PDLR:** No, no, cuidado, que no se me malinterprete. Lo que ha hecho Fernando es increíble. Todos los españoles, y especialmente los pilotos que intentamos ser alguien en el difícil mundo de la F1, le estaremos eternamente agradecidos por lo que ha hecho, pues hasta que él estalló en la F1, un mundo totalmente anglosajón, se creían que los españoles, los españolitos, sólo podíamos ser toreros. Pero de la misma manera que ha abierto un

no van bien, me quejo, protesto, todo me parece poco.

**EPR:** ¿Qué sensación le produce formar parte de un micromundo multimillonario en un mundo tan necesitado?

**PDLR:** No quisiera parecer insensible, pero para ganar en la F1 no has de tener corazón. Si pones por delante tu corazón, no ganas, seguro. No puedes ser tan inteligente, tan sensible, como para pensar cómo es posible que, en un mundo tan necesitado, McLaren y cualquier otro gran equipo se gasten tantísimo dinero para arrancar al coche una centésima de segundo más por vuelta. Si reflexionas así, estás muerto. En la F1, tu sensibilidad ha de estar enteramente destinada a ser el mejor, en mi caso, a desarrollar el mejor coche. Para ser competitivo y exigente con tu



# Cara a cara

**Mario Theissen**

Director: BMW Motorsport

Sobre Williams, el futuro de Jacques Villeneuve y el motor V8 de 2,4 litros

**¿Cree que de algún modo BMW le ha fallado a Williams durante los últimos seis años, o que Williams le ha fallado a BMW?**

Creo que no tiene mucho sentido hablar de las carencias que teníamos. Pensándolo ahora, diría que tuvimos cuatro años muy sólidos de 2000 a 2003, cuando luchábamos por los títulos. Desde luego, no podemos estar satisfechos con los resultados alcanzados el año pasado o éste, y eso vale tanto para Williams como para BMW.

Ambas partes siempre tuvieron claro que reconsideraríamos nuestra estrategia según el rendimiento, y Williams siempre tuvo claro de lo que hablábamos este año. Así que no creo que uno de los socios le fallara al otro. Si comparamos la fuerza y competitividad de BMW y Williams, en lo que se refiere a dónde estaban en 2000, los dos socios han aprendido mucho.

**¿Cuándo se decidió que BMW levantara su propio equipo?**

La decisión final se tomó a las dos de la madrugada del día del anuncio [22 de junio de 2005]. Las semanas anteriores nos fuimos acercando, claro, pero los temas pendientes no se resolvieron hasta el miércoles después de Indianápolis. El siguiente paso, después de dormir un par de horas, fue informar a Frank Williams, tras lo cual hicimos el anuncio.

**¿Por qué adquirieron Sauber en lugar de pujar por Williams?**

Hasta ahora, lo que nos ha faltado en Williams es la integración total de las dos

empresas en un equipo homogéneo. Hicimos varias propuestas para lograrlo, pero al parecer las culturas corporativas y el modo en que Williams y BMW llevan sus negocios son distintos. Aunque hicimos algunos progresos, no conseguimos la integración plena. De modo que, cuando estudiamos la alternativa, vimos que el punto fuerte que hacía viable para nosotros entrar en Sauber –la cultura corporativa– era conforme a cómo trabajamos. Aparte de eso, el equipo está bien dirigido, consigue resultados respetables con los recursos limitados que posee, y el túnel de viento es impresionante.

**Pero Williams suma 113 victorias en F1, y Sauber apenas siete podios. ¿Qué le hace pensar a BMW que pueden hacerlo mejor con Sauber?**

Si quieres forjar algo exitoso para el futuro, la verdad es que no creo que sea de ayuda considerar el patrimonio y la historia. Lo que tenemos que hacer es poner sobre la mesa todos los datos y criterios y formular un juicio sobre lo que tenemos y lo que podríamos hacer con ello. Básicamente, es lo que hemos hecho para llegar a la conclusión a la que hemos llegado. Como digo, los logros de Sauber con sus recursos limitados son impresionantes.

**¿Asumirá usted el papel de jefe del equipo BMW F1?**

Esperen, ya verán. Anunciaremos todo el equipo –pilotos y personal incluidos– a principios del próximo año.

**¿Qué posibilidades tiene Jacques Villeneuve? ¿Seguirá empleándole el año que viene?**

Estudiaremos el tema pilotos a su debido tiempo. Ahora mismo estamos muy atareados con otras cosas. Hoy hablamos de aumentar la plantilla y decidir cómo ampliar las instalaciones, porque esos dos temas tienen un plazo de entrega de un año y medio a dos años. Eso es lo que tenemos que hacer de inmediato.

**¿Le anima el rendimiento inicial del BMW V8 de 2,4 litros?**

Es demasiado pronto para juzgarlo. A finales de julio sólo habíamos hecho pruebas en banco y un test en un Williams que sólo era para ver cómo se comportaban los sistemas de lubricación y combustible bajo aceleración lateral y longitudinal.

**¿Hasta qué punto está BMW motivada por el deseo de batir a Mercedes?**

Creo que ese deseo está un poco exagerado. Dicho esto, está claro que Mercedes es nuestro competidor número uno. Es como un espejo; nuestras gamas se enfrentan cara a cara, y competimos mundialmente desde hace 30 ó 40 años. Así que en ese sentido se puede decir que en cierto modo Mercedes es un rival distinto de todos los demás equipos. Por otro lado, en F1 están los 10 mejores equipos de carreras del mundo, y todos ellos quieren ganar el campeonato. De modo que siempre miras al número uno como tu referencia, y puede que el número uno cambie dos o tres veces durante la temporada. Así que sería contraproducente fijarse en un equipo concreto en lugar del número uno actual. **FO**

## +5 apuntes

**1 ¿Cuándo estuvo borracho por última vez?**

La última vez que me emborraché de verdad fue justo después de nuestra segunda victoria en Hockenheim [en 2003]. Dos o tres tipos me servían aguardiente mientras ellos bebían agua. Unas semanas después, me hicieron ver un vídeo de todo ello para ayudarme a entender lo sucedido

**2 ¿Sin qué no podría salir de casa?**

Sin mis gafas no iría a ninguna parte

**3 ¿Cuál es su artilugio favorito?**

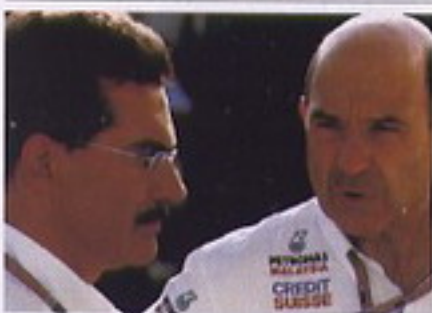
Mi BMW M5

**4 ¿Cuál ha sido la última película que ha visto?**

No lo recuerdo. Fue en un avión. Sólo miro películas en los aviones, pero por lo general me olvido de ellas al cabo de un par de días

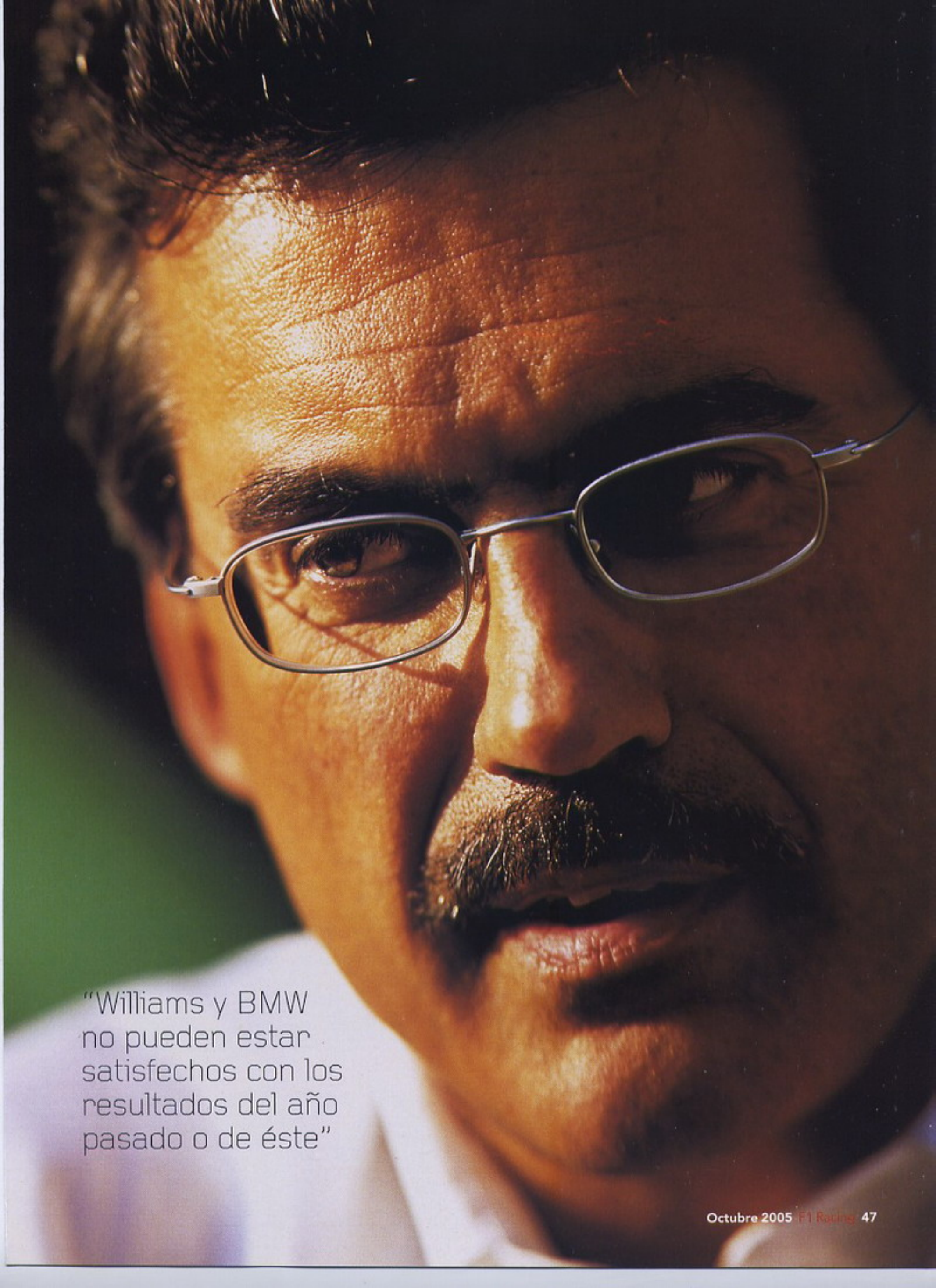
**5 ¿Cuál fue el primer BMW que recuerda haber conducido?**

Un BMW 323i de 1978. ¡Recuerdo que en mojado no se aguantaba nada!



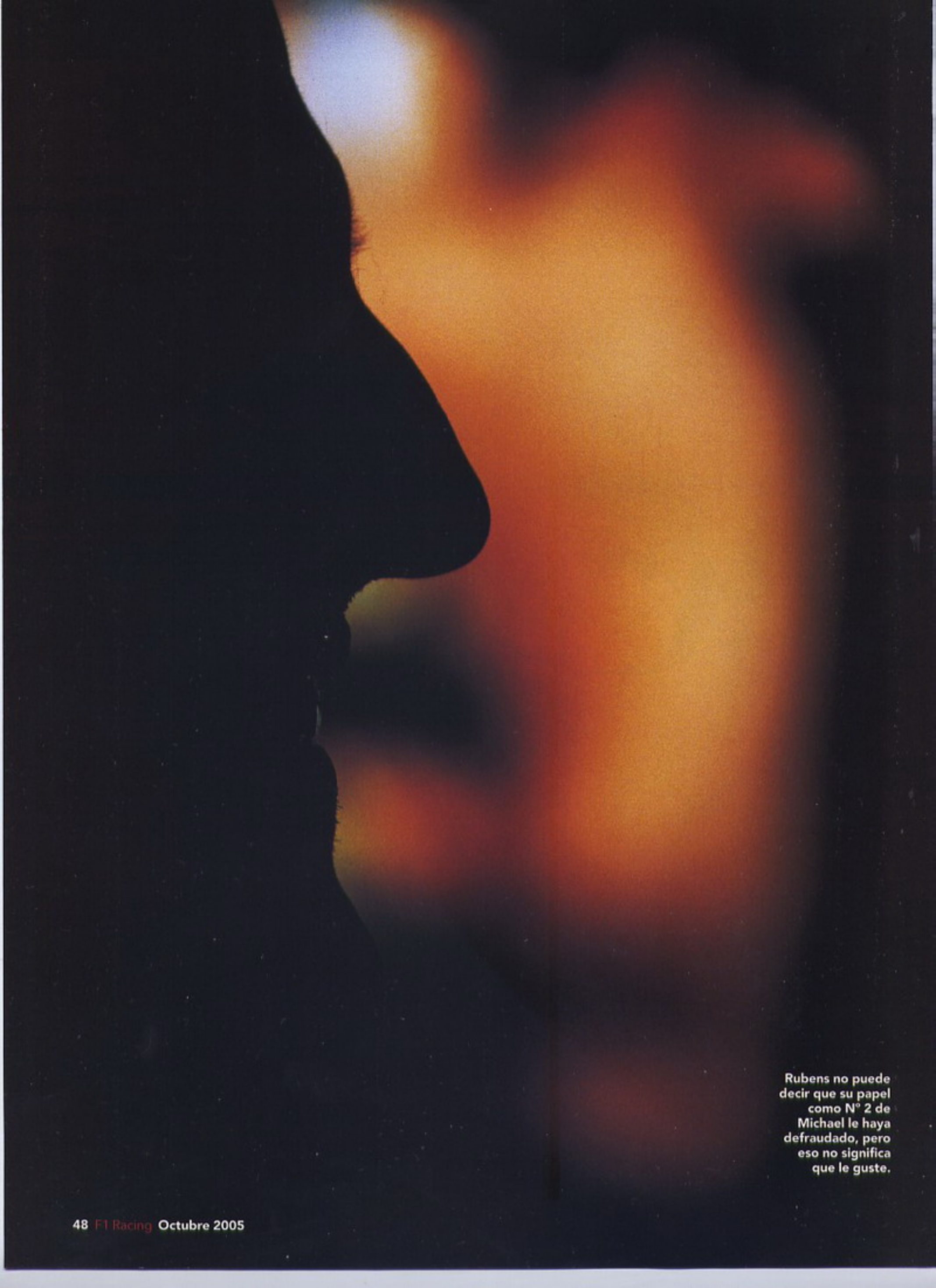
Theissen admira los resultados respetables de Peter Sauber.



A close-up, high-angle portrait of a man with dark hair, a mustache, and glasses. He is looking slightly to the right of the camera. The lighting is dramatic, with strong highlights on his forehead and nose, and deep shadows on the right side of his face. He is wearing a white collared shirt.

“Williams y BMW  
no pueden estar  
satisfechos con los  
resultados del año  
pasado o de éste”





Rubens no puede decir que su papel como N° 2 de Michael le haya defraudado, pero eso no significa que le guste.



Barrichello correrá para BAR-Honda en 2006, deshaciéndose de su estatus de número dos en Ferrari, un papel que llegó a amargarle estos últimos seis años. Pero ¿está cometiendo un tremendo error?

Texto Peter Windsor

RUBENS  
BARRICHELLO

# Schumi ya no le va a hacer sombra

**P**odemos entender lo que piensa Rubens: ha trabajado duro en Ferrari; siempre será el número dos de Michael, aunque haya demostrado que puede ser tan rápido y adaptable como el heptacampeón; se ha labrado esta oportunidad en BAR-Honda; estar en un equipo inglés le devolverá al punto de partida, y supondrá un agradable respiro del politiquero en toda regla de

Ferrari; el dinero no se puede pasar por alto; el coche pinta bien; y, si tiene suerte, mucha suerte, Jenson se irá a Williams, y él, Rubens, será el indiscutible número uno.

También sabemos lo que Rubens *no* tiene en cuenta: no piensa en las nueve carreras que Ferrari le ha dado. No piensa que es mejor el segundo volante en Ferrari que prácticamente todos los demás aparte del McLaren de Kimi o el Ferrari de Michael. No piensa en las ventajas de correr con el equipo mejor organizado y financiado de la parrilla; ni en la nueva estrella brasileña (Felipe

Massa) que va a inventar de la noche a la mañana. No considera el pésimo historial de anteriores números dos de Ferrari que se fueron en busca de mayor estatus y/o resultados. Y desde luego no piensa en que Jenson Button le vaya a machacar (si se queda en BAR). Al contrario, piensa en demostrar que puede ganar *sin* Ferrari.

¿Hace bien? En el sentido de que Rubens ya ha optado por dejar Ferrari, gane o pierda, la respuesta ha de ser que sí. Pase lo que pase en 2006-07, Rubens mantendrá su elección. Para él no hay pega alguna, y se atendrá a dicho credo, maximizando todo lo que le proporcionen en BAR. Es de esa clase de personas; un tipo con una actitud positiva que sonríe cuando ve nubarrones, que ve la vida en un contexto amplio.

Sin embargo, intentando verlo de forma ▶



## NI UN SEGUNDO MÁS

objetiva, creo que la decisión de Rubens es un error porque su mayor posibilidad de ganar carreras, o de subir al podio, sigue estando en Ferrari. Ciertamente, Ferrari tiene un mal año y BAR-Honda parece estar en alza. Pero es poco probable que el declive de Ferrari continúe en 2006, con el mismo equipo -Schumi-Todt-Brawn-Byrne-Dyer-Stepney, etc.-. Al contrario, los entendidos apuestan por que vuelvan por sus fueros.

En cuyo caso, ¿por qué querría marcharse Rubens? Además de lo antedicho, añadiría otra razón muy importante: creo que Rubens ha dedicado tanto tiempo durante los últimos seis años a justificar la diferencia entre Michael y él que ahora cree de veras que se ha visto tremendamente refrenado. Dadas las circunstancias, su ego -o, mejor dicho, la parte inconsciente de su personalidad- dice: "Si puedes hacerlo así de bien en Ferrari, donde Michael tiene lo mejor de todo, imagínate lo que podrías hacer en BAR, donde en el peor de los casos serás número uno compartido".

Creo que el límite se alcanzó este año en



### La persecución

Schumi acosa a Rubens (arriba) en la chicane de Mónaco en un intento de recuperar el tiempo perdido al cambiar el morro; en su persecución, hasta marcó la vuelta rápida.

### El ataque

Rubens (abajo) concede el séptimo lugar (y un punto extra) a Michael en la última vuelta, de nuevo en la Nouvelle Chicane; ¿fue la gota que colmó el vaso para Barrichello?





Mónaco, donde Michael le metió el morro a Rubens en la última vuelta y se abrió paso. Más tarde, Rubens habló con mucha agresividad con la prensa, diciendo que la maniobra de Michael los había puesto en peligro a ambos y que por supuesto él había hecho lo caballeroso, dejándole pasar.

Cómo no, la realidad era algo distinta. La realidad era que Michael estaba luchando con Rubens por la posición, no esperaba favor alguno y se aprovechó del hueco dejado por Rubens en frenada. Habría hecho lo mismo con cualquier otro piloto; eso es lo que hace Michael.

Por su parte, Rubens sabía que Michael estaba detrás de él buscando el modo de pasar. Tirando en la cola del grupo, impaciente en busca de oportunidades de adelantamiento, Michael llenaba los retrovisores de Rubens con un lenguaje corporal que denotaba que estaba lanzado. En ese caso, el trabajo de Rubens era o dejar pasar a Michael –ni hablar– o defender su posición mientras seguía presionando al

## Michael habría hecho lo mismo con cualquier otro piloto. Eso es lo que hace''

piloto que le precedía. Pensando que de ninguna manera Michael podría adelantarlo, Rubens simplemente se olvidó de Michael y no se defendió. Michael se aprovechó de eso. Y punto.

Pero durante mucho tiempo Rubens

siempre ha podido contar con una retahíla de razones –razones, no excusas– para sus desilusiones. Se lo ve como el número dos que no dispone de los medios debidos, y la prensa ha exprimido esa muletilla desde el infame 'doblete' en Austria 2002. En general, la retahíla se atiene a los hechos. Rubens es el piloto número dos en Ferrari, y eso va en serio. Entró en un equipo en que Michael Schumacher era el jugador clave; y lo hizo con los ojos abiertos. Desde su punto de vista, iba a estar mejor en el segundo Ferrari que como número uno en Jaguar. Era una perogrullada.

Pero cuando las cosas se tuercen, y estás a más de medio segundo de la cabeza, o tu coche te deja tirado, o cometes un error de pilotaje o de reglajes, buscas razones. Si eres Juan Pablo Montoya en McLaren en 2005, dices algo impreciso como: "Durante las primeras carreras el coche no iba con mi estilo de pilotaje". Si eres Giancarlo Fisichella en Renault, dices: "Creo que he tenido muy mala suerte. Las cosas han ido mal muchas veces. No sé por qué estas cosas me pasan a mí y no a Fernando...". Pero si eres Rubens, y *todo el mundo sabe* que eres el número dos, es muy fácil decir que recibes material/trato/condiciones/etc. inferiores.

Rubens sabía –sabe– cómo son las cosas con Michael que, en esencia, formó el equipo actual en solitario, lo que le valió el derecho a ser el centro del mismo. Para eso le paga Jean Todt; y por eso de vez en cuando Rubens se ha encontrado con un coche ganador. Michael creó esas oportunidades para Rubens.

También vale la pena recordar que en su mayor parte Rubens ha armonizado a la perfección con el conjunto Ferrari/Michael. Ha trabajado mucho, ha corrido duro, ha logrado grandes victorias (Hockenheim 2000, Silverstone y Suzuka 2003) y por lo general ha sido el jugador de equipo perfecto. Su regreso urgente a Europa ▷





**> CV**  
**Rubens Gonçalves Barrichello**

**Nació** 23/05/72,  
 Sao Paulo, Brasil  
**Reside** Mónaco  
**Estado civil** Casado  
 con Silvana; un hijo,  
 Eduardo

después de Melbourne 2004 es un buen ejemplo. Ferrari necesitaba a Rubens en el test Bridgestone previo a Malasia, así que Rubens comprometió su propia forma para la carrera yendo y viniendo entre distintas zonas horarias y climatológicas. Su rendimiento en carrera se resintió... pero Michael ganó. Perfecto.

Hubo momentos menos buenos. No habría habido escándalo en Austria 2002 si Rubens hubiera levantado en la parte de atrás del circuito y dejado pasar allí a Michael, que se pasó toda la carrera no compitiendo con Rubens porque le habían dicho que se aplicarían órdenes de equipo. En cambio, Rubens levantó groseramente en la recta de meta, haciendo saber que lo habían 'estafado'. Un año más tarde, en Brasil, Rubens volvió a quejarse a la prensa de que el adelantamiento de Michael fue demasiado agresivo; y en Indy 2002, quizá como restitución por lo de Austria, confundió el intento de empate de Michael con una oportunidad de adelantamiento.

No obstante, como digo, por lo general, y especialmente desde 2003, Rubens ha sido el piloto de Ferrari positivo, la clase de tipo que Michael querría en el otro coche. A Rubens no le interesa la política: es fácil entenderle; no es un rebelde: es disciplinado y refinado; y, como pilota de modo muy distinto a Michael (casi siempre frena en línea recta,

## ↑↑ En Austria 2002, Rubens hizo saber que lo habían 'estafado' "

entra en curva relativamente tarde y el 90% de las veces frena con el pie derecho), Ferrari ha dispuesto de una amplia base de información desde la que tomar decisiones.

Ahora esa época se acabó. Rubens, convencido de que se le nutre poco y mal, ha decidido ir a comer a otra parte. El verano del año pasado, cuando Jenson indicó por vez primera que preferiría correr para

- 1993 **Jordan-Hart:** 17º, 2 pt
- 1994 **Jordan-Hart:** 6º, 19 pt (1 podio, 1 pole)
- 1995 **Jordan-Peugeot:** 11º, 11 pt (1 podio)
- 1996 **Jordan-Peugeot:** 8º, 14 pt
- 1997 **Stewart-Ford:** 13º, 6 pt (1 podio)
- 1998 **Stewart-Ford:** 12º, 4 pt
- 1999 **Stewart-Ford:** 7º, 21 pt (3 podios, 1 pole)
- 2000 **Ferrari:** 4º, 62 pt (1 victoria, 9 podios, 1 pole, 3 vueltas rápidas)
- 2001 **Ferrari:** 3º, 56 pt (10 podios)
- 2002 **Ferrari:** 2º, 77 pt (4 victorias, 10 podios, 3 poles, 5 vueltas rápidas)
- 2003 **Ferrari:** 4º, 65 pt (2 victorias, 8 podios, 3 poles, 3 vueltas rápidas)
- 2004 **Ferrari:** 2º, 114 pt (2 victorias, 14 podios, 4 poles, 4 vueltas rápidas)
- 2005 **Ferrari:** 31 pt\* (4 podios\*)

**Debut** Suráfrica 93  
**GP disputados** 210\*  
**Puntos** 482\*  
**Victorias** 9\*  
**Poles** 13\*  
**Vueltas rápidas** 15\*

\* (Datos actualizados hasta Italia 2005 inclusive)



Williams, David Richards se informó sobre Rubens. El brasileño se sintió halagado, pero dijo cortésmente que no. Doce meses después, la nueva dirección de BAR-Honda repitió la pregunta. Esta vez, con Ferrari en apuros y BAR-Honda en alza, Rubens mordió el anzuelo. Para BAR sólo había una pega: la presencia de Rubens tal vez hiciera menos atrayente el equipo para el siempre voluble Jenson.

¿Qué tal le irá a Rubens? Evidentemente, hay dos equipos BAR muy distintos a considerar: con Jenson o sin él. Este último podría ser interesante. Con un Taku Sato o Anthony Davidson en el otro coche, Rubens estaría exactamente donde quiere estar: demostrando su valía en un equipo muy diferente con un claro número dos a su lado.

Creo que lo hará bien. Rubens era lo bastante rápido antes de la época Ferrari para plantar incluso un Stewart-Ford en la pole; es de lo más consistente en una distancia de carrera; sabe cómo correr con un coche cargado a tope de gasolina desde la cola de la parrilla, y seguramente es el mejor piloto actual en mojado o tiempo variable.

Además de eso, los últimos seis años en Ferrari no habrán sido en vano: Rubens aporta una enorme experiencia, una mercancía que le sustentará cuando esté presionado y que ayudará al equipo cuando tenga problemas. Los ingenieros y directivos de BAR-Honda -Nick Fry, Gil de Ferran, Geoff Willis, Jock Clear (que supongo que será el ingeniero de pista de Rubens)- también son tipos francos y lógicos. A Rubens le encantará eso. Y la gente de Honda -japoneses que respetan a los ganadores y a nombres como Ferrari- tendrá temor reverencial a Rubens.

Por otro lado, si Jenson se queda, creo que Rubens tendrá muchos más problemas. Tendrá que aplicar de nuevo toda la paciencia que ha desarrollado en Ferrari en BAR-Honda, donde quieren a Jenson tanto como Ferrari quiere a Michael. Esto no importaría si Rubens pudiera entrar en el BAR de Jenson de forma tan majestuosa como Kimi en McLaren o Fernando en Renault (levantando todo el equipo), pero eso no sucederá. Creo que Jenson superará a Rubens, en parte porque Jenson es así de bueno y en parte porque jugará en casa. Es en ese momento que Rubens tendrá que ser muy fuerte. Ahí estará, otra vez más lento que Jenson. Mientras tanto, en primera fila, Felipe Massa estará a sólo 0,3s de Michael...

Es por eso que creo que Rubens estaría mejor quedándose en Ferrari al menos hasta el final de 2006. Cómo no, puede que cuente con la marcha de Jenson, pero eso es jugar con las mentes de gente como Frank Williams y los representantes de Jenson, gente que últimamente ha obrado en contra de toda lógica. En el fondo, creo que Rubens es más honrado que eso. Se va de Ferrari porque quiere un cambio, y porque lleva demasiado tiempo hablando de las restricciones que limitaban sus posibilidades.

Y porque, en el fondo, sabe que en Ferrari nunca iba a batir a Michael. **FO**



# Carra a caara

## Felipe Massa Piloto: Sauber-Petronas

Sobre su paso a Ferrari, trabajar con Schumacher y lidiar con Villeneuve

### ¿Cuáles son sus objetivos para su primer año en Ferrari?

Quiero ser competitivo. Es un equipo puntero, así que tendré que darle duro. Lo probaré todo para luchar en cabeza desde la primera carrera. Naturalmente, cuando llegas a un nuevo equipo necesitas tiempo para acostumbrarte al coche y al modo de trabajar de otra gente, pero confío en poder estar ahí enseguida.

### Ferrari es el equipo más grande de F1; ¿le preocupa perder su individualidad?

No, quiero seguir siendo el mismo, con la misma personalidad y conducta. Seré Felipe Massa; no otro piloto. Soy un chico normal; quiero estar relajado, pero trabajaré muchísimo.

### ¿Cómo de importante fue ser probador de Ferrari en 2003?

Debido a mi limitada experiencia en Sauber en 2002, no tenía una idea muy clara de cómo reglar el coche para que se adaptara a mi estilo de pilotaje. Era muy difícil, porque sobrevivía todo el tiempo y no podía pilotarlo como quería. Cometía errores. Así que cuando fui a Ferrari, les dije a mis ingenieros exactamente cómo necesitaba reglar el coche para mi estilo de pilotaje. Llevó unos dos meses, pero después las cosas mejoraron.

### ¿Qué puede aprender de Michael Schumacher?

Cuando estuve allí en 2003, vi lo profesional que era. Siempre hay algo que puedes aprender de un compañero rápido y competitivo. Podré estudiar su telemetría y ver dónde puedo mejorar y dónde ya lo hago bien. Michael es un

tipo sincero. Trabaja duro con todos en el equipo: diseñadores, ingenieros y mecánicos. Si tiene que estar cinco horas en una reunión, lo hará. Lo hace todo para ayudar al equipo. Y no hay duda de que eso les motiva. Hasta pide más tests. Hay quien piensa: "Oh, es siete veces campeón del mundo, ¿por qué quiere probar como un loco?". Pero un campeón siempre es así.

### ¿Está preocupado por pilotar el Ferrari del año que viene?

No mucho. Nadie sabe cómo saldrán las cosas el año próximo porque los motores serán completamente nuevos. El equipo ya trabaja duro para que el nuevo motor dé lo mejor de sí. Y sigo teniendo plena confianza.

### ¿Ya se siente parte de la familia Ferrari?

Es cuando tienes un contrato a largo plazo que sientes que formas parte de un equipo. La verdad es que todavía no he trabajado con gente como Ross Brawn, Rory Byrne o Jean Todt porque no venían a muchos tests. Pero nos llevábamos bien porque yo iba a todas las carreras como tercer piloto. Aprendí mucho.

### ¿Qué ha aprendido de los dos últimos años en Sauber?

Cada equipo es diferente. La primera vez que estuve en Sauber [en 2002], trabajé mucho para encontrar unos reglajes que me fueran bien. Luego, al principio de 2004, empecé a pilotar bien de inmediato. Después de tres o cuatro carreras pasé algunos apuros, pero me recuperé en la segunda mitad del año, en comparación con Giancarlo [Fisichella]. Fue difícil: él era

competitivo en todas las carreras, sesiones de pruebas y de calificación. Eso me dio muy buena experiencia para este año, porque empezamos con mucha fuerza.

### El año pasado, dijo que le inquietaba tener a Jacques Villeneuve como compañero.

#### ¿Cómo ha ido eso?

No sabía con qué me iba a encontrar cuando Jacques firmó con Sauber porque hubo problemas entre nosotros en 2002. Se quejó de mí; dijo que ni siquiera era capaz de pilotar un F1 en línea recta. Trataba de censurar a un tío joven en su primera temporada, y eso fue un error por su parte.

Al principio no tenía mucha confianza, pero luego llegué a conocerle mejor y empezamos a trabajar juntos. Empezó a respetarme. Ahora tenemos una relación muy buena. Hasta me ha pedido perdón por lo que dijo en 2002.

### Ha corrido junto a Heidfeld, Fisichella y Villeneuve; ¿qué ha aprendido de ellos?

Cada piloto tiene su estilo. Nick y Giancarlo son muy parecidos. Jacques es un poco diferente; tiene un modo de reglar el coche totalmente distinto y su estilo es un poco más fino. Pero he aprendido mucho de todos ellos.

### ¿Le entristecerá dejar Hinwil?

He estado tres años en el equipo y forjado una buena relación con todo el mundo. Seguro que les echaré de menos. Tengo muy buenos recuerdos, como el cuarto puesto en Spa el año pasado y el cuarto en Canadá este año. Y también cuando calificué cuarto en Brasil y encabecé la carrera. Es algo que comparto con todos en el equipo. **FO**

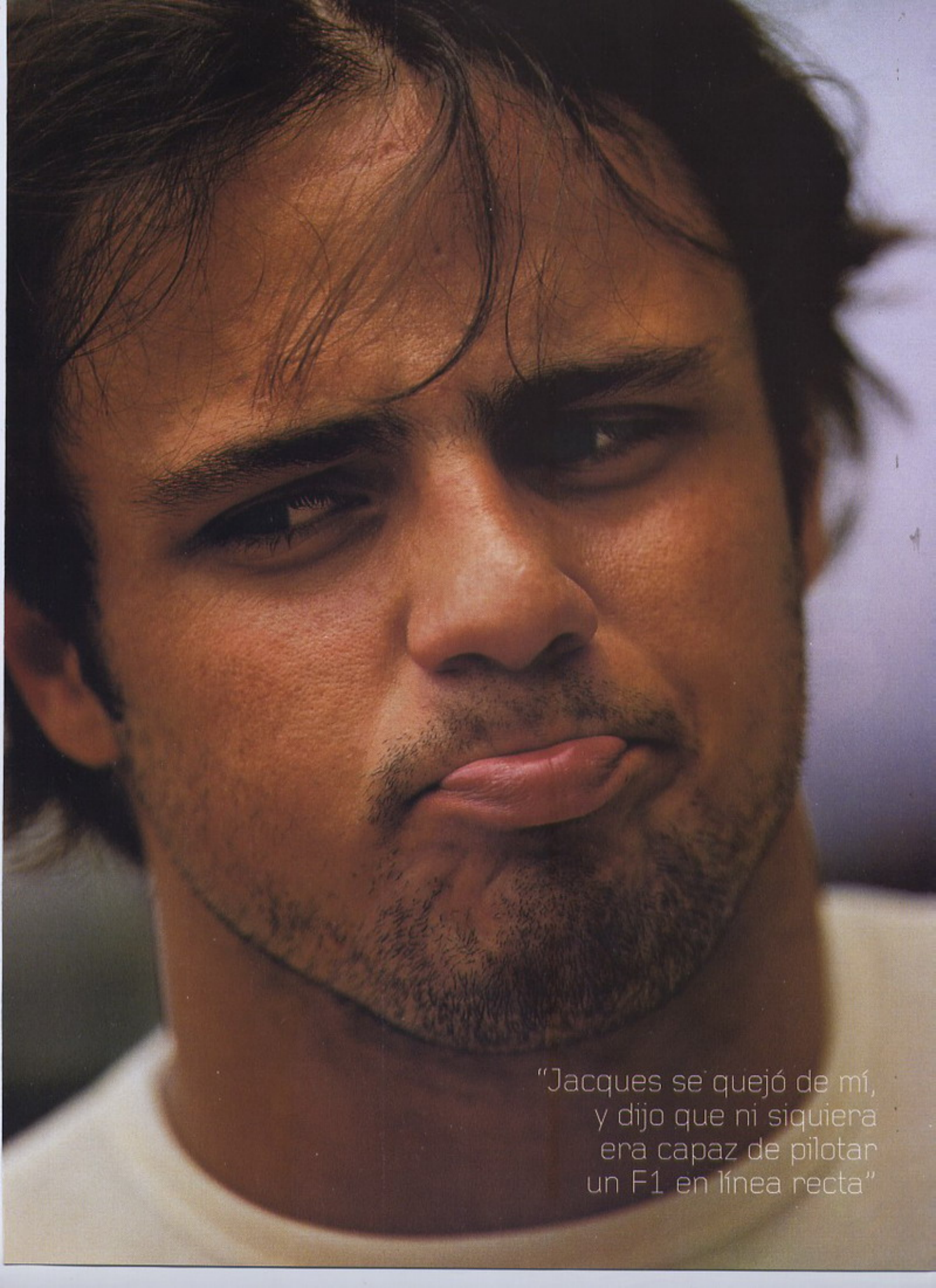
## +5 apuntes

- 1 **¿Cuál es su película favorita?** *Pretty Woman* con Julia Roberts y Richard Gere. Es romántica y muy divertida
- 2 **¿Le gusta la música?** No llevo muchos CD al circuito, pero me gustan distintos estilos de música
- 3 **¿Es útil la PlayStation para aprender circuitos?** A veces ayuda, pero más para aprender la secuencia de curvas y trazadas, que cómo tomarlas
- 4 **¿Tiene otras aficiones?** Los deportes, como el fútbol o los deportes de agua. Me encanta todo eso
- 5 **¿Algo más?** Uno de mis pasatiempos favoritos es ir de compras. Me gusta comprar ropa y me encantan los relojes



¿Superará 2006 la relación que disfrutaban Felipe y Michael?





“Jacques se quejó de mí,  
y dijo que ni siquiera  
era capaz de pilotar  
un F1 en línea recta”



# SI BEBES, NO FUMES

McLaren ha pasado del dinero del tabaco al del whisky sin aparentes problemas, pero la jugada exigió una gran habilidad en el GP de Hungría

Texto Tom Clarkson Fotografías Steven Tee/LAT, Jürgen Tap/Hoch Zwei





El famoso caballero de Johnnie Walker (izda.) adorna los apéndices en el capó motor del McLaren por 21,5 millones de dólares de nada.





**L**os lectores de *F1 Racing* estuvieron entre los primeros ajenos a las negociaciones que se enteraron de que McLaren iba a estrenar este año un nuevo sponsor del ramo de las bebidas alcohólicas.

Fue en el número 72 y nos referíamos, cómo no, a la marca de whisky Johnnie Walker. La asociación (recuérdese que McLaren no tiene sponsors, sino socios) arrancó en el GP de Hungría a finales del mes de julio, después de uno de los periodos de cortejo y gestación más largos en la historia de la F1.

Después de meses de negociaciones, el contrato se firmó en octubre de 2004 y se anunció el siguiente mes de febrero, pero pasarían otros seis meses antes de que los logos de Johnnie Walker se añadieran a la decoración del MP4-20. Eso es porque Diageo, los dueños norteamericanos de Johnnie Walker, tiene una política antitabaco que prohíbe que

ninguna de sus marcas se asocie directamente con los cigarrillos.

No fue hasta el final de julio, cuando entró en vigor la legislación que declaraba ilegal que las empresas con sede en el Reino Unido hicieran publicidad del tabaco, que Johnnie Walker tuvo pista libre para lucir su nombre en el capó motor de los McLaren.

Otros equipos británicos con patrocinio del tabaco lucharon contra la prohibición, pero McLaren tuvo la previsión de prepararse para ello. Después de más de 30 años de adicción al dinero de los cigarrillos (primero con Marlboro y luego, desde 1997, con West), decidieron



**McLaren trabajó a destajo para lucir tres decoraciones diferentes durante el fin de semana de Hungría.**

dejar el hábito, sin tener en cuenta las exigencias legales.

La fecha escogida para la llegada de Johnnie Walker al equipo hacía suponer que iba a sustituir a West como sponsor principal. No es así, porque seguramente Johnnie Walker tendría que doblar su inversión anual de 21,5 millones de dólares para trasladar sus logos a los pontones y el alerón trasero de los coches.

Según el director de

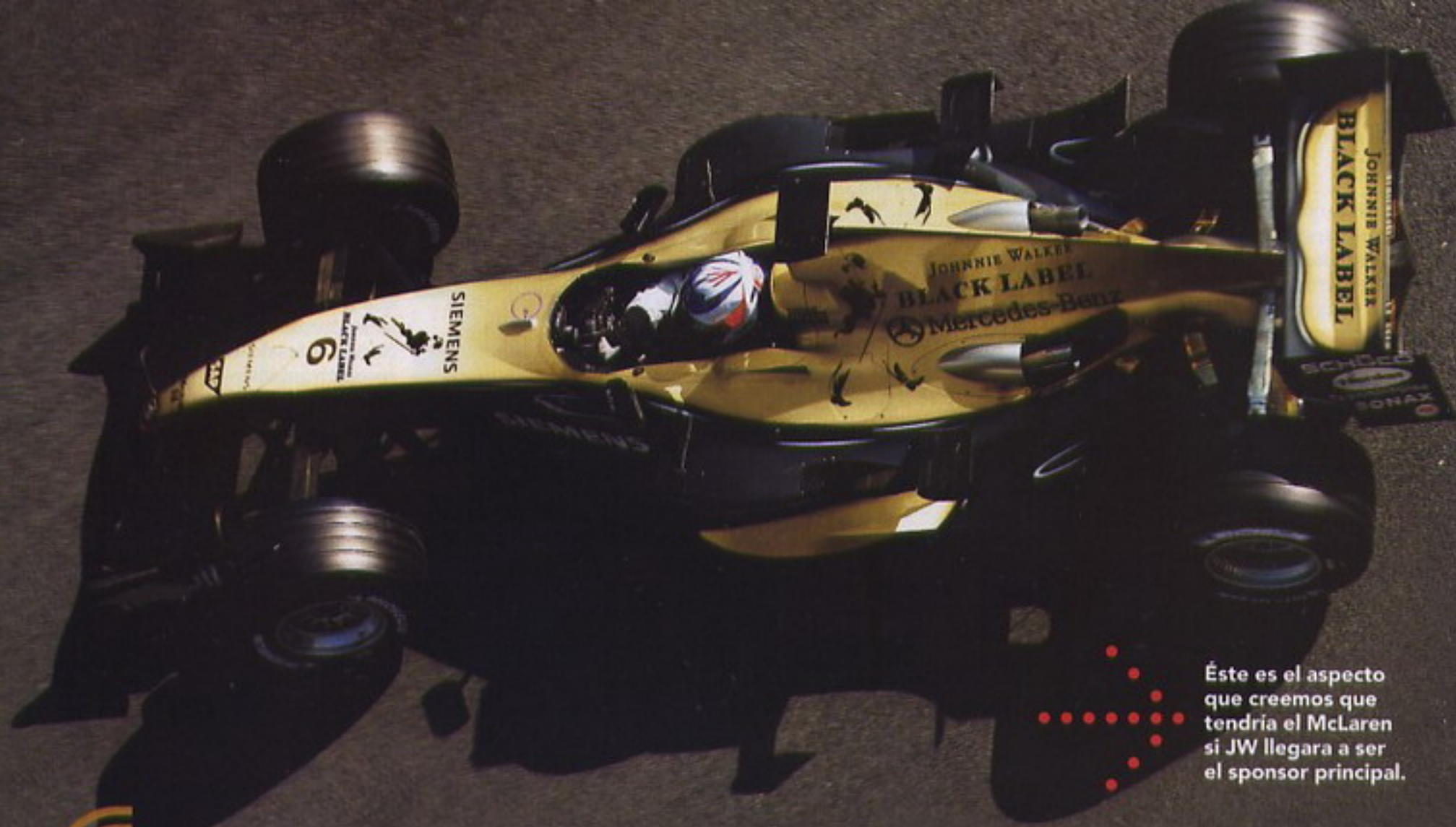
márketing de Johnnie Walker, Charles Allen, no tienen planeado aumentar el desembolso, aunque la empresa tiene las espaldas lo bastante cubiertas para hacerlo: los más de siete millones de cubas de whisky Johnnie Walker que en la actualidad se añejan en Escocia, tienen un valor conjunto mayor que todo el oro en las cámaras acorazadas del Banco de Inglaterra.

Pero, de momento, McLaren tendrá que arreglárselas con el acuerdo que se estrenó en Hungría, y el fin de semana del cambio fue de lo más ajetreado. El equipo sufrió la pesadilla logística de tener que lucir tres decoraciones distintas en tres días.

El viernes, los logos de West aparecían por doquier, como en Hockenheim el fin de semana anterior. En cuanto a aspecto, ▷

“LOS DUEÑOS DE  
JOHNNIE WALKER NO  
QUIEREN ASOCIARSE  
CON EL TABACO”





Éste es el aspecto que creemos que tendría el McLaren si JW llegara a ser el sponsor principal.

## >> Cambiando la decoración de la F1

"Si la F1 pierde el patrocinio del tabaco, habrá una ruptura. La gente no se da cuenta de lo malo que sería", dijo Bernie Ecclestone el año pasado, cuando se anunció la prohibición del 31 de julio. El titular de los derechos comerciales de la F1 siempre ha afirmado que sólo el dinero del tabaco puede sostener los presupuestos actuales de la F1, un argumento falaz

teniendo en cuenta que mucha gente coincide en que hay que mantener los costes bajo control; y, además, falso, dado que muchas empresas también quieren que el deporte deje el hábito.

La F1 es una plataforma de márketing enorme para marcas familiares y de la industria farmacéutica, razón por la cual *F1 Racing* aplaude a West por ceñirse a la letra y al espíritu de la legislación

antitabaco por el bien del deporte.

En *F1 Racing* Nº 72, avanzamos en exclusiva la retirada de West a media temporada. Especulamos que el nuevo sponsor Johnnie Walker podía dar pie a una imponente decoración dorada si se convertía en sponsor principal. Eso parece poco probable, pero he aquí (abajo) quién podría sustituir a los otros sponsors del tabaco...

### Ferrari - Coca-Cola

La elección obvia: el color es perfecto, y hay dinero en abundancia. Coca-Cola lleva años olisqueando el entorno de la F1, pero no entrará si el deporte sigue oliendo a tabaco.



### Renault - Repsol

Suponiendo que conserve su activo máspreciado, Fernando Alonso, diversas empresas españolas podrían invertir más en Renault. Dicen que la petrolera Repsol está muy tentada.



### BAR-Honda - Virgin

Richard Branson ha dicho que quiere abrazar la F1 cuando el tabaco sea historia. Su joven y emprendedora marca Virgin casaría a la perfección con la imagen de BAR.



### ... y Jordan - Burberry

¿Recuerdan la gorra del jefe Colin Kolles? Alguien en Burberry se habrá fijado. Los cuadros escoceses se echan en falta desde los tiempos de Stewart. Pero Chavski no está por la labor...





## TRAGO SIN HUMO

todo lo que cambió en el transcurso de esos cinco días fueron los morros de los MP4-20, que fueron devueltos a la fábrica del equipo en Woking para hacer crecer un poco la estrella de tres puntas de Mercedes.

A las nueve de la mañana del sábado, los logos de West ya se habían eliminado de los coches, cascos, monos, paredes del box y camiones, sustituidos por una imagen del equipo con un nuevo tipo de letra.

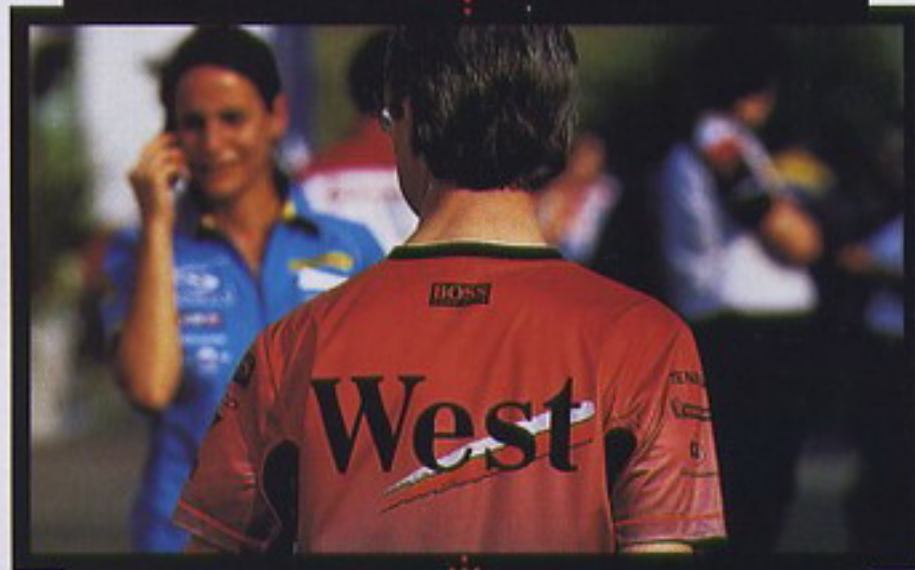
Los nuevos rótulos fueron fruto de muchos meses de investigación del departamento de diseño gráfico de McLaren. Donde antes, en las carreras sin tabaco, decía 'Kimi' y 'Juan', ahora pone 'Kimi Räikkönen' y 'Juan Pablo Montoya', con distintos colores, fuentes y tamaños.

Montoya añadió un toque personal al introducir su nuevo diseño de casco el sábado. "Estoy cansado de mi viejo diseño", dijo JPM. "Llevaba un tiempo diseñando el nuevo y me pareció que el cambio de decoración del equipo era un buen momento para lanzarlo".

# "JOHNNIE WALKER HA DADO UN NUEVO IMPULSO DE MÁRKETING A McLAREN"

El cromo de su diseño anterior desapareció, sustituido por los colores de Colombia. No es una mera coincidencia que esos colores se hayan dispuesto en un estilo parecido al del casco de Ayrton Senna.

El último cambio de decoración se llevó a cabo el sábado por la noche, cuando se incorporaron los logos Johnnie Walker a los coches (en los costados de la toma de aire y en los 'cuernos'), los monos de los pilotos y los talones de sus botines. En la parte trasera de los cuatro camiones del equipo se añadió el eslogan (en inglés,



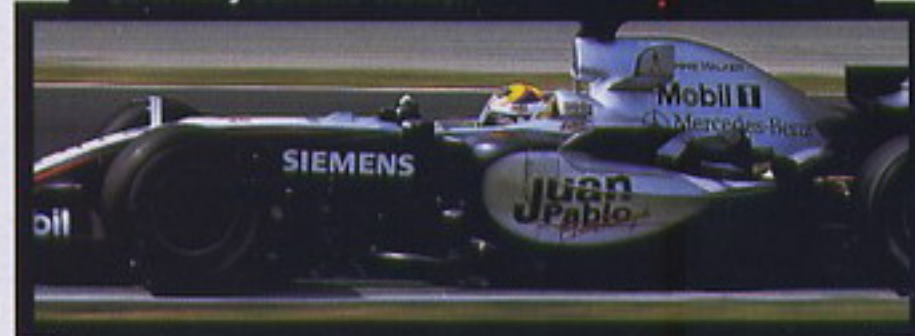
El viernes en Hungría se vio la marca West de Imperial Tobacco por última vez tras nueve años.



El sábado, los nombres de los pilotos sustituyeron a West.



El domingo se añadió la marca de whisky Johnnie Walker.



*of course*): "Toma la iniciativa, y bebe con responsabilidad".

La renovación de imagen se hizo sin ningún problema, después de que Bobby Barratt y Alan Moffatt –responsables de vestuario y calcomanías de los sponsors, respectivamente– se desplazaran desde la fábrica para supervisar el proceso. El único problema fue la falta de sueño.

"Estamos encantados de cómo fue el fin de semana", dijo Charles Allen, director de márketing de Johnnie Walker. "Johnnie Walker y la F1 encajan muy bien. El deporte es muy popular en nuestros mayores mercados, como Asia, Latinoamérica y el sur de Europa y, como nuestros socios de McLaren, nos enorgullecemos de la innovación técnica y la sofisticación".

El sábado por la tarde en Hungría, en la presentación de la asociación, los pilotos también parecían satisfechos con el nuevo sponsor del equipo. Todos coincidieron en que tener otro gran sponsor era bueno para el equipo, aunque Juan Pablo y Kimi se mostraron tal vez un poco demasiado entusiasmados por probar el producto. Los dos participan en la campaña "Toma la iniciativa, y bebe con responsabilidad".

El tercer piloto Alex Wurz lo enfocó de otra manera. Habló de su alegría ante el contrato de patrocinio porque tiene acciones de Diageo. "Será bueno para el precio de las acciones, ¿no?", dijo Alex.

Aunque McLaren es un equipo que gusta de estar relacionado con las páginas de negocios, e incluso está patrocinado por el canal de economía Bloomberg, la llegada de Johnnie Walker ha dado un nuevo impulso a su campaña de márketing. La marca de whisky desprende unas vibraciones parecidas a las de Red Bull, lo que hace pensar que de ahora en adelante McLaren hará las cosas de otra manera.

Johnnie Walker querrá sacar partido del atractivo de la F1, y ya ha copresentado dos actos promocionales con el líder en diamantes Steinmetz. Uno fue en Mónaco y el otro en el Museo de Historia Natural de Londres, y ambos atraparon el interés de la audiencia más joven de la F1.

Y es que, aunque por lo general Johnnie Walker se asocia con gente más mayor, en la actualidad cada vez resulta más atrayente para una audiencia más joven.

Eso sí, con responsabilidad. **FO**





TEAM 430

minardi  
F1 team

5 Star

vertical vision

MAN

DYNASTY  
LEICOM.COM  
WORTH  
JVC  
SPORTLIFE  
4net

STONE

BRIDGES



Hoy en día, Albers (a la izda. en la foto) y Doornbos, la pareja de pilotos holandeses de Minardi, ya casi se tutean con los Jordan, la referencia del equipo de Faenza.

Texto Steve Cooper  
Retrato Michael Cooper/LAT

**D**e un tiempo a esta parte, Minardi ha perdido un poco de su enjundia característica. Es verdad que la máquina de café sigue funcionando sin parar en un rincón, que en la cocina se siguen preparando bandejas de pasta y que la nube de humo del cigarrillo de Paul Stoddart sigue arremolinándose en su cabeza.

Pero se nota algo más; algo nuevo. Un dejo extraño, un repiqueteo de sonidos oclusivos molidos como si alguien masticara cristales rotos.

Pero el idioma que habla el dúo holandés de Minardi parece tan gutural y discordante como su relación profesional. El recién llegado Robert Doornbos es dulce, afable y tranquilo, un talante plasmado en grandes ojos juveniles y una sonrisa perezosa que invitan a estar con él. Pero Christijan Albers es glacial, lacónico, inescrutable y distante, su expresión oculta tras unas gruesas gafas de sol.

Una extraña pareja que *F1 Racing* reunión para una charla informal en el box...

**Christijan Albers:** La F1 es muy importante en Holanda; uno de los tres deportes principales. La cobertura televisiva es enorme y hay muchas revistas de F1. Es que creo que a los holandeses les gusta ver coches rápidos; tal vez sea porque conducimos tan despacio en nuestras carreteras.

**Robert Doornbos:** Los aficionados más acérrimos van por toda Europa con sus autocaravanas. Se disfrazan, beben cerveza y van a los circuitos. Siempre se los ve en sitios como Spa y Hockenheim.

**CA:** Lo sé. Todo empezó con Jos [Verstappen]. Al principio estaba en un equipo puntero [Benetton] con Michael [Schumacher], y nadie lo ha olvidado. Siempre le han apoyado.

**RD:** Cuando eras más joven, ¿eras seguidor de Verstappen?

**CA:** Siempre fui más fan de Schumacher. Ni siquiera he hablado nunca con Jos; sólo le he estrechado la mano, así que no puedo decir qué tal es.

**RD:** Yo conozco un poco a Jos: el año pasado participé con él en una prueba con los biplazas. Para ser sincero, sigue siendo ▶

# PASO FIRME

Holanda no habrá producido ningún piloto de F1 de renombre pero, con pies así de contundentes, la pareja de Minardi espera hacer oír sus pasos



> CV Christijan Albers

**Nació** 16/04/79,  
Eindhoven, Holanda  
**Reside** Laren,  
Holanda  
**Estado civil** Soltero  
**Estatuta** 1,76 m  
**Peso** 68 kg



el tío más famoso en Holanda y el piloto holandés de más éxito de la historia. Estuvo casi 10 años en F1. Felicitaciones a sus representantes; no sé cómo se lo montaban cada año...

**CA:** Fue la primera estrella holandesa y siempre atrajo la máxima atención. ¿Cómo manejas la situación en casa?

**RD:** Pasar de piloto probador a titular fue un cambio enorme.

En mi web tengo una sección de preguntas y respuestas para estar en contacto con mis seguidores. En F3000 era divertido, porque tenía unas 30 ó 40 preguntas que responder.

Ahora tengo centenares; es un trabajo a tiempo completo. En agosto fui a Rotterdam, mi ciudad natal, para una exhibición con Minardi y la afición fue increíble. Había 300.000 personas allí.

**CA:** Para alguien como Narain [Karthikeyan] es peor. Las cosas son relativamente sensatas en Holanda, un país donde te quieren de veras pero son lo bastante tranquilos para dejarte en paz.

**RD:** Además, Paul Stoddart te ayuda a mantener los pies sobre la tierra cuando estás en pista.

**CA:** Es un buen tipo. No sólo es un buen hombre de negocios, sino que lleva mucho tiempo en F1 y se las sabe todas.

**RD:** Es muy impulsivo; eso lo notas. En Hungría, estaba desmelenado por la radio. Mi ingeniero decía: "Bien, vas a buen ritmo", pero Paul era como: "¡Fernando y Rubens van por detrás de ti!". Tuvieron algún susto en la primera vuelta, así que decía: "¡Estás luchando

con Fernando! ¡Estás luchando con Rubens! ¡Tira! ¡Vamos!".

Tiene la radio abierta todo el tiempo. Dice cosas como: "¡Lo estás haciendo bien! Olvídate de los problemas y trata de tirar para atrapar a los Jordan!". Es genial tener a alguien así de entusiasta a bordo.

**CA:** También ayuda que este año el coche es bastante bueno. Es el mejor que he pilotado jamás. De mis primeros años en el DTM, sabía lo que era un coche poco competitivo. Te acostumbras y sencillamente sigues luchando.

> CV Robert Doornbos

**Nació** 23/09/81,  
Rotterdam, Holanda  
**Reside** Viareggio,  
Italia  
**Estado civil** Soltero  
**Estatuta** 1,82 m  
**Peso** 74 kg



**RD:** No hay mucha diferencia con el Jordan que llevé este mismo año. Pero mi primera carrera en Hockenheim fue dura. Ni siquiera había pilotado el coche antes de los libres. Iba despendolado, pero aprendí de mi experiencia como probador e hice algunos cambios.

**CA:** Mi objetivo siempre fue subir al coche, ganar experiencia, ser rápido e intentar demostrar a los demás equipos lo que podía hacer. El ambiente en Minardi es relajante, pero eso está bien. La presión no es muy buena para los pilotos jóvenes;

Volantistas holandeses en F1

Aparte de Albers y Doornbos, 11 holandeses han corrido en F1

**Michael Bleekemolen** sólo se calificó para un GP, EE UU 78, pero abandonó con una fuga de aceite. Más impresionante –al menos, en el aire– fue **Jan Flinterman**, uno de los primeros holandeses en F1. Abandonó en Holanda 52, pero se hizo célebre por sus combates para la RAF en la II Guerra Mundial.

**Carel Godin de Beaufort**, que "siempre corría sin zapatos", sumó cuatro puntos entre 1957-64, mientras que **Boy Hayje** no se calificó en cuatro de sus siete presencias en GP, pero consiguió su mejor resultado en la primera de ellas, 14º en Holanda 76.

**Jan Lammers** era monitor en una escuela de derrapaje antes de dedicarse a las carreras. Calificó su ATS 4º en Long Beach 80; más tarde, forjó una exitosa carrera en resistencia. **Gijs van Lennep** lo hizo al revés, ganando en Le Mans 71 con un Porsche 917 antes de disputar ocho GP en la primera mitad de los 70. **Dries van der Lof** no se clasificó en Holanda 52. **Bernadus 'Ben' Pon** sólo corrió en Holanda 62. Se pasó a los sports y al tiro al plato. Hoy día es dueño de una bodega y un hotel en California.

**Huib Rothengatter** obtuvo su mejor resultado en Australia 85, 7º con un Osella. Hoy día es el mánager de **Jos Verstappen**, el mejor piloto holandés en F1, y también el que más GP ha disputado (106). Sus dos podios en Hungría y Bélgica 94, como compañero de Schumi, demostraron su destreza.

**Roelof Wunderink** hizo correr un Ensign en 1975 con escaso éxito. Al parecer, no le gusta recordar su paso por la F1...  
**Oliver Peagam**

**"Fui a Rotterdam para una exhibición; había 300.000 personas allí"**

eso nos permite ganar experiencia.

**RD:** Sí, este equipo tiene un carácter especial. Saben que son los más pequeños, pero los mecánicos trabajan en estrecha colaboración y se entienden muy bien. Este equipo tiene una gran historia. Me siento muy a gusto.

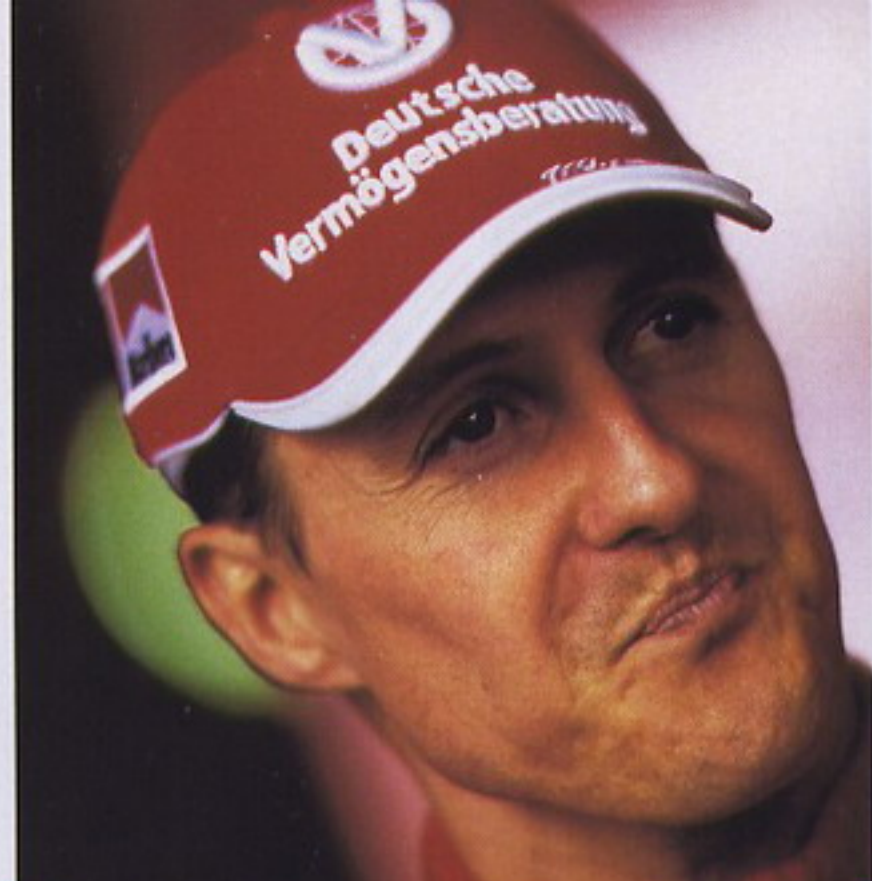
Un diálogo muy cortés, que hace disminuir la tensión. Los dos pilotos salen al paddock de Turquía para la sesión de fotos de *F1 Racing*. Doornbos se pone los zuecos encantado y se tambalea entre los camiones, aguantando con alegría las burlas de unos mecánicos de Jordan.

Luego Albers sale del box Minardi con su propio par especial, pintado en los colores negro y fosforito de su casco. Logramos arrancar una sonrisa de Albers, pero cuando le

pedimos que cambie sus zuecos por un par que haga juego con el de Robert, su fría disposición se agría aún más.

Ya se ha levantado y se ha bajado la cremallera del mono mientras tratamos de hacer el cambio de calzado según nuestras necesidades fotográficas. "¿Por qué?", pregunta. "Acabamos de usar mis propios zuecos. ¿Por qué queréis más fotos?". Una ridícula exhibición de mal genio; un comportamiento más propio de un pluricampeón mundial que de un novato rezagado, que regaña al desventurado RR PP del equipo por no informarle de este inocente giro de los acontecimientos. Al final, accede a regañadientes. Los hombres de Minardi parecen avergonzados y no dan crédito a lo que ven. Quizá no sean sólo los buenos chicos los que acaban últimos... **FO**





# 'Caro'

Michael, sólo unas palabras, con tu permiso, sobre lo que puede deparar tu futuro y lo que debe ser este amargo 2005

Retratos Darren Heath





“Durante mucho tiempo has sido la fuente de inspiración de la F1, pero estos últimos meses deben haber puesto a prueba tu resistencia”

Texto Alan Henry

### Caro Michael,

Bueno... ¿y ahora qué? Durante mucho tiempo has sido la fuente de inspiración de la F1, pero estos últimos meses deben haber puesto a prueba tu resistencia. Una cosa era empezar la temporada impregnado de optimismo acerca del nuevo Ferrari F2005, otra muy distinta cargar con la constatación de que el coche no va.

Así pues, ¿qué pasa, ahora mismo, en esa disciplinada mente tuya? ¿Qué es lo primero que se te ocurre cada mañana cuando descorres las cortinas? ¿La posibilidad de hacerte con otra victoria? ¿O la persistente comprensión de que los buenos tiempos tal vez hayan acabado y que pudiera ser hora de dejarlo?

Jean Todt y Ross Brawn dicen que tu motivación y entrega permanecen firmes. Eso está muy bien, pero tu conducta en el podio de Imola, donde Fernando Alonso te contuvo por los pelos para ganar el GP de San Marino, dio una pista vacilante de esa otra dimensión. Acababa de doblegarte, por manos y por cabeza, un chaval 13 años más joven que tú, que te dispensó el mismo trato que diste a tus rivales al volante de ese Benetton-Ford hace tantos años.

Si se es objetivo, creo que la idea de que prorrogues tu contrato más allá de 2006 es absurda. Nada -nada- dura para siempre en este oficio, y sin duda todo el mundo se da perfecta cuenta de los imponderables que se ciernen sobre tu futuro y el de Ferrari.

Piénsalo. ¿Será mejor el F2006 que este coche, aunque todo el mundo monte Bridgestones? ¿Anda Ferrari demasiado escasa de dinero para prosperar a largo plazo como entidad automotriz? ¿Bajará de golpe la tarifa de patrocinio de Maranello tras la decepcionante campaña 2005?

Y, como padre de familia, ¿no preferirías pasar más tiempo con Corinna, Gina Maria y Mick, disfrutando de tu riqueza e intimidad? Recuerda, Superman sólo vive en el planeta Kriptón. O sea, que todos somos humanos. No me malinterpretes... No digo que tu depósito de motivación se haya agotado, pero estoy seguro de que el testigo de la reserva debe parpadear mientras sigues pisando a fondo por esas curvas de 270 km/h. Creo que ya es hora de aparcar frente a tu mansión suiza, en lugar de correr el riesgo de quedarte tirado en el arcén.

Te deseo un feliz retiro.

¡Que te vaya bien!

**PD: Ese hermano pequeño tuyo es un descarado, haciendo conjeturas sobre que ya no te lo pasas bien. Podrías decir lo mismo de Toyota... ▷**



## Caro Michael,

¿Has oído hablar de Samuel Johnson? Supongo que no... Bueno, se lo recuerda sobre todo por sus concisas y expresivas agudezas. Y una vez dijo: "Un hombre no debería pensar en retirarse del mundo hasta que el mundo lamente que se retire".

Dudo que fueran las palabras de Johnson lo que te convenció para seguir como si tal cosa estas últimas temporadas –temporadas que sólo pueden haberte ofrecido más de lo mismo–, sin tener en cuenta el perjuicio comercial que ha hecho tu dominio de la F1.

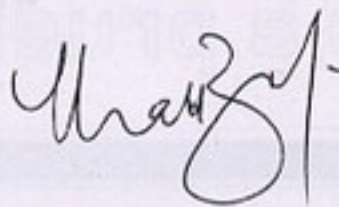
¿Has oído hablar de Sigmund Freud? ¿Sí? Bien. Pero está claro que no eres discípulo del gran psicoanalista, porque una vez dijo: "Estamos hechos de manera que sólo puede darnos enorme placer el contraste, y muy poco un estado de cosas". Y parece que, de 2000 a 2004, el estado de cosas te iba la mar de bien.

Claro que este año ha sido un poco distinto. Por lo que a ti y a tus colegas de Ferrari se refiere, ha ofrecido contraste en abundancia, pero no de la clase que pudiera darte enorme placer. Por lo tanto, creo que ya es un poco tarde para hacer caso del consejo de Johnson, puesto que, para retirarte cuando el mundo lamentara que te fueras, tendrías que haberlo hecho hace unos años.

Cuando te levantas por la mañana, y charlas con Corinna, Gina Maria y Mick mientras desayunas, ¿qué te pasa por la cabeza antes de ir al gimnasio?

¿Te preocupas por tu legado, tu reputación? ¿Lees [www.autosport-atlas.com](http://www.autosport-atlas.com), *La Gazzetta dello Sport* o incluso, me atrevería a sugerir, *F1 Racing*? ¿Te sorprendes preguntándote si tu carrera, como las de Damon Hill, Mika Häkkinen y Jacques Villeneuve, no se habrá convertido en algo un poco demasiado bueno?

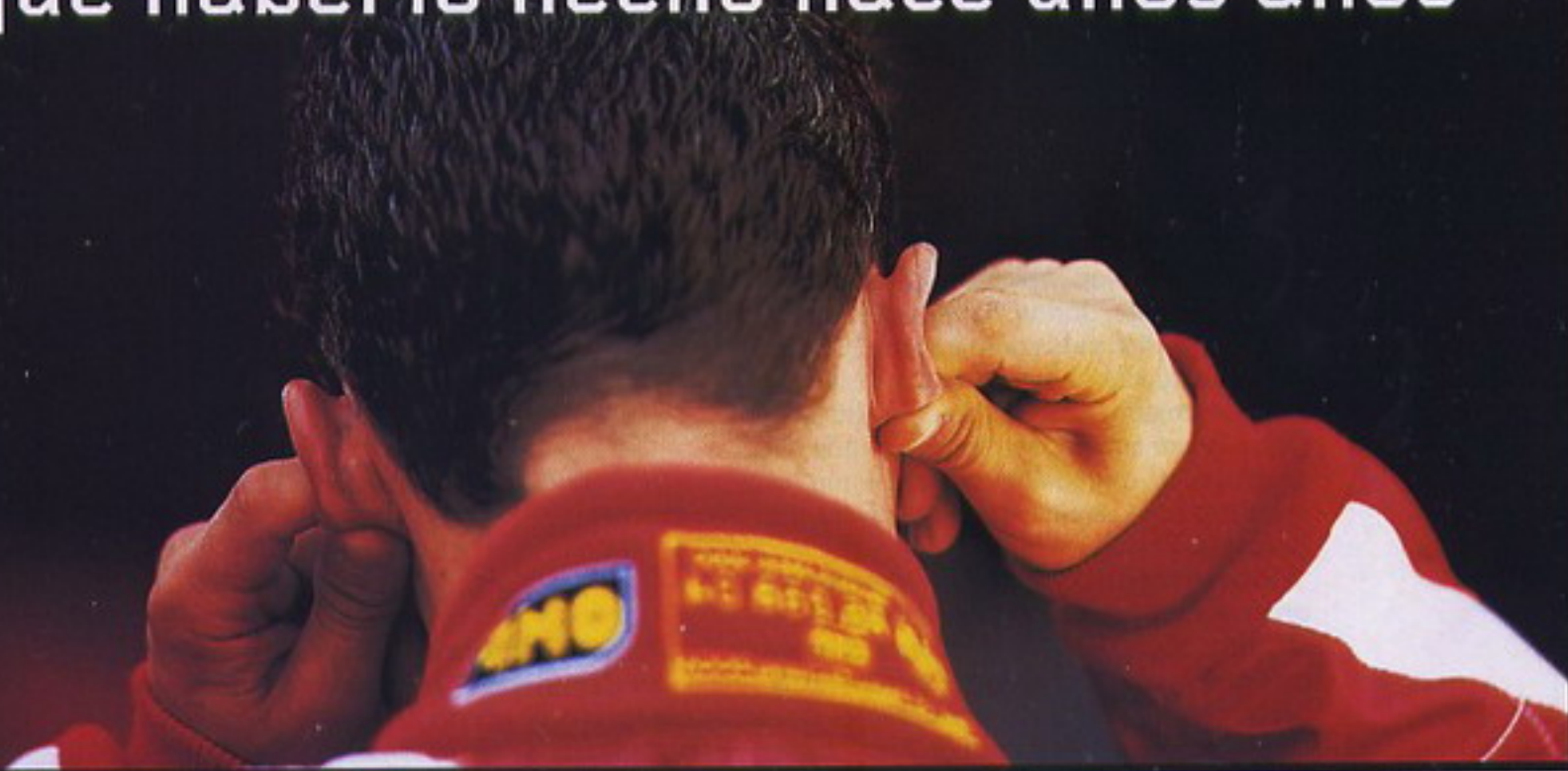
Seguramente no. Creo que continuarás a pesar de todo, a las duras y a las maduras, porque te gusta, y al diablo con lo que digan. Lo que pasa es que no ganar duele, ¿verdad? Tal vez tu problema, y el de Jean Todt y otros en Maranello, sea que os gusta más Benjamin Franklin que Freud o Johnson: "La definición de la demencia es hacer lo mismo una y otra vez y esperar resultados distintos". Pero se equivocaba. Como Jean y tú sabéis ahora, demasiado bien, la definición de la demencia –o, mejor dicho, la suficiencia– es hacer lo mismo una y otra vez y esperar los mismos resultados.



**PD: Di la verdad, Michael. Si no consigues batir el récord de 65 poles de Senna, eso te traerá obsesionado para siempre. ¿Me equivoco?**

Caro  
**M**

**"Para retirarte cuando el mundo lamentara que te fueras, tendrías que haberlo hecho hace unos años"**





"No me explico lo bien que te las arreglas solo hoy en día. Hablo de esos amargos momentos al final de las carreras cuando caes en la cuenta de que no vas hacia el podio"

Texto Maurice Hamilton

### Caro Michael,

No me explico lo bien que te las arreglas solo hoy en día. Hablo de esos amargos momentos al final de los grandes premios cuando caes en la cuenta de que no vas hacia el podio.

Según mis cálculos, has subido allí nada menos que 142 veces. De modo que estás acostumbrado a que la concurrencia te reciba en el parque cerrado; un oficial sonriente te ofrece una toalla; alguien te coge el casco; tipos trajeados quieren darte la mano antes de que subas al cajón, por encima de un mar de caras llenas de adoración.

¿Qué tienes ahora? Llegas tarde y apenas hay sitio para aparcar tu F2005. Después de un esfuerzo supremo que no ha servido de gran cosa, ves que todo el mundo se ha largado. Así que te diriges en solitario hacia la báscula... y la puerta de atrás. Y eso es otra cosa. Antes pasabas del podio al estudio de televisión, la sala de prensa y el motorhome. Ahora te ves expuesto a la rabiosa prensa italiana que da vueltas entre el parque cerrado y el santuario de tu camión.

¿Y qué decir? En lugar de tener pista libre y controlar la carrera, te quedaste clavado detrás de un Toyota que fue rápido en calificación pero que en carrera corrió como si remolcara el dinero de Mike Gascoyne.

Sé que tu motivación sigue siendo palpitante. No pasarías por esto después de 220 carreras si no pensaras que existían posibilidades de volver a subir al podio. Se está muy bien ahí arriba, estoy de acuerdo. Pero ¿cuánto tiempo pasará antes de que ese paseo poscarrera con los pilotos de la cola empiece a cansar a un campeón de tu calibre?

Respetuosamente,

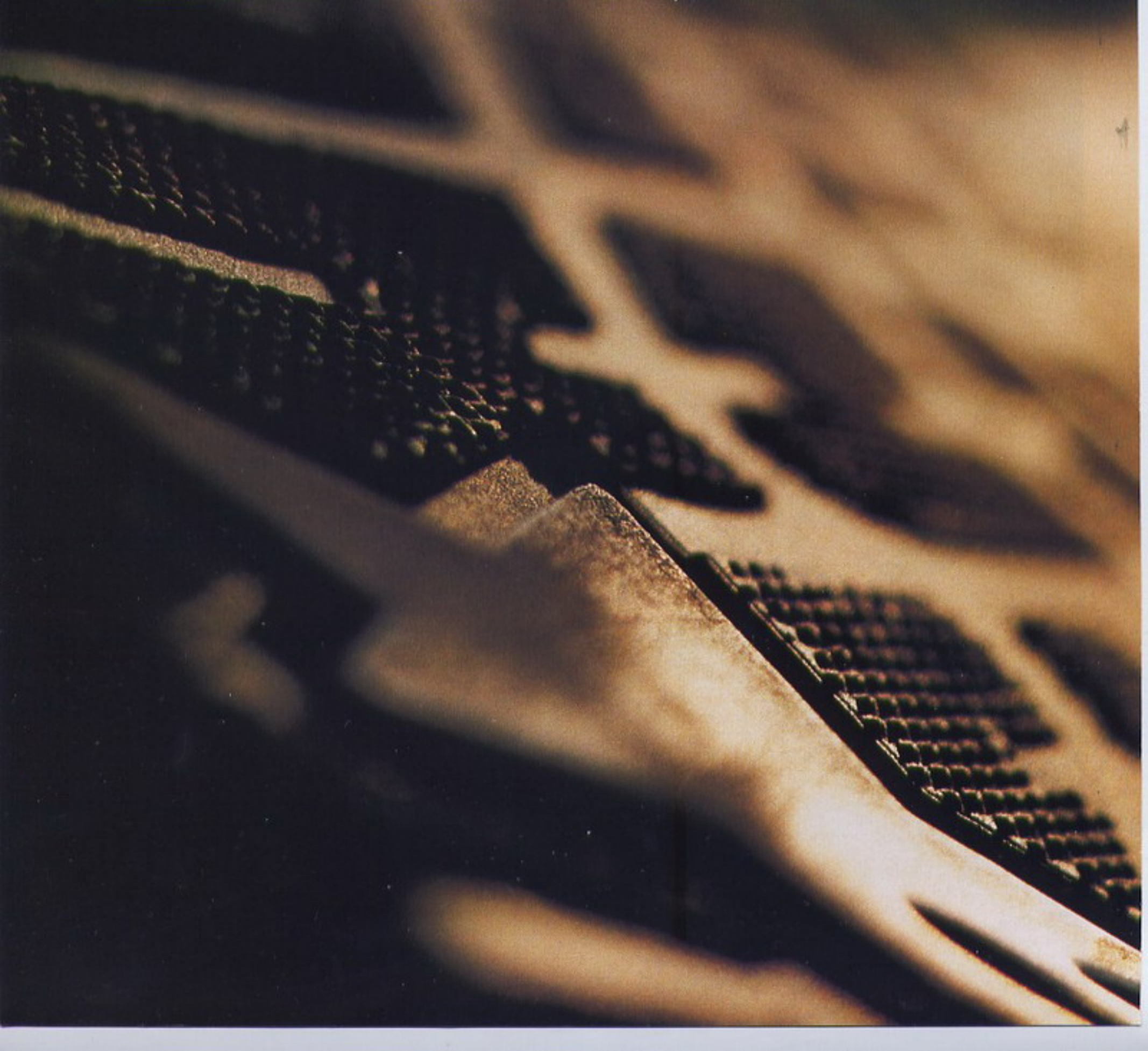
*Maurice Hamilton*

**PD: ¿Qué tal va en el castillo 'Schumi' en Suiza? Tengo un amigo que podría hacerte tu propio podio. No sería ninguna molestia. FO**



# PIES PARA QUE OS QUIERO

El calzado de F1 tiene más tela que un diseño a la moda







**“Sé que la ‘lágrima’ en la suela del zapato parece extraña, pero, cuando ejerces presión sobre el pedal, estimula la planta del pie”**

David Coulthard

Texto Steve Cooper Fotografías Darren Heath

Igual que los neumáticos llenan el vacío entre el coche y la pista, los botines unen el piloto al coche. Y mientras los fabricantes de neumáticos sudan la gota gorda por sus exóticas recetas de caucho, armonizar la interfaz entre pies y pedales se ha convertido en terreno de análisis y experimentación científicos.

“Al principio, no sabía valorar la diferencia entre andar con los botines y usarlos verticalmente sobre los pedales”, dice David Coulthard. Mientras pilotos

han de parecer demasiado apretados cuando camino”. Esto se consigue con cordones hasta la puntera, para que los botines queden como un guante.

Coulthard también diseñó una bola en forma de lágrima en la suela del zapato que le da mayor tacto, estimula el pie y alivia los calambres. “La ‘lágrima’ la sugerimos muy al principio”, dice. “Sé que parece extraño, pero, cuando ejerces presión sobre el pedal, estimula la planta del pie. Los primeros años llevaba una plantilla de carbono

apaña sin cordones, para hacerlos más ligeros y que queden más ajustados.

“Elegí el plateado porque vi un par similar en un partido de fútbol”, dice Fernando. “El fútbol es un deporte más colorista que la F1, y quería animar las cosas. Quiero seguir probando tonos distintos; también he añadido mi número cinco en la parte de dentro: es un toque personal”.

“Alpinestars me propuso muchas ideas”, añade Jenson Button. “Quería los colores del equipo y la Union Jack. El diseño

tiene gustos casi opuestos. “Uso un ‘caparazón’ estándar con relleno y forma propios”, dice. “Las zonas más importantes son el talón y la puntera, donde necesitas sentir los pedales. La suela del talón debería ser bastante gruesa, para poder pisar fuerte los pedales, pero también ha de proteger el pie cuando el coche pasa sobre baches. No me gusta un corte muy alto porque resta flexibilidad en los tobillos”.

Los pilotos suelen preferir que la piel parezca un poco usada, y a

**“Probé suelas más gruesas, pero prefiero que sean lo más delgadas posible, para poder sentirlo todo. Y soy de los pocos que usa un botín alto”**

Jenson Button



como Tonio Liuzzi y Christian Klien prefieren botines estándar sin modificaciones especiales, la experiencia de DC le deja ver las ventajas de un par a la medida.

Las ‘hormas’ (moldes del pie) personalizadas están hechas de manera que los botines puedan satisfacer las necesidades de cada piloto. DC prefiere que le queden un poco apretados, y se los ata bien para asegurar el mínimo deslizamiento.

“Tenía calambres porque los pies se movían demasiado dentro de los botines”, dice. “Para sentirlos bien en el coche,

en el zapato, con la forma del botín, para hacerlo lo más sólido posible. Pero me producía calambres, porque los botines eran de serie y ajustaban mal”.

El fabricante de indumentaria de competición Alpinestars ha trabajado con varios pilotos para perfeccionar la mecánica de los botines. Hoy día, la piel de canguro es obligada, y cada botín pesa menos de 200 gramos. Además, están muy personalizados: Fernando Alonso prefiere un diseño parecido a una pantufla de color plateado chillón. Fernando se las

cambiará cuando me aburra. Es como el casco; siempre cambio un poco los colores.

“Me gustan las suelas muy delgadas”, continúa. “El año pasado las probé más gruesas, pero prefiero que sean lo más delgadas posible, para poder sentirlo todo. Y soy de los pocos que usa un botín alto; la mayoría acaba en los tobillos. Tengo dos tiras de velcro y me gusta que queden bastante ajustados, pero no demasiado apretados porque me gusta sentir los pies. Me gusta tener los tobillos sujetos”.

Su compañero, Takuma Sato,

menudo el personal de Alpinestars tiene que desgastar los botines andando con ellos durante varias semanas.

También cabría pensar que, en el estirado mundillo de la F1, los pilotos exigirán botines nuevos cada fin de semana. Pues no, dice Coulthard. “Duran mucho. No es como en los viejos tiempos, cuando hacías puntación y eso. Y la piel es duradera, así que el par que llevo ahora tiene dos o tres años. Hasta se pueden ver las puntadas de las ‘medias lunas’ de McLaren; las quitó y ya está”. **FO**



**“Elegí el plateado porque vi un par similar en un partido de fútbol, y quería animar las cosas. También he añadido mi número cinco, como toque personal”**

Fernando Alonso





Cámara de visión trasera, llave inteligente, climatizador dual, climatización ind. para las plazas posteriores, tapicería de piel, luneta posterior de apertura independiente, navegador por satélite con TMC, sistema audio "premium", tecnología Bluetooth®.

## NISSAN PATHFINDER

# EL AVENTURERO PARA LA FAMILIA

POR F A M



### LO MÁS DESTACADO

- >> Modelo completamente nuevo, fabricado en Europa
- >> Potente motor turbodiesel "Common rail" de 174 CV
- >> Nueva caja de cambios manual de 6 velocidades
- >> Extremadamente práctico: más de 64 configuraciones interiores posibles
- >> Tracción ALL MODE 4x4 controlada electrónicamente, con reductora
- >> Hasta siete plazas y asientos posteriores muy fáciles de plegar
- >> Cámara de visión trasera para facilitar las maniobras de aparcamiento
- >> Sofisticado sistema IT
- >> Llave inteligente

El emergente segmento de los SUV tiene ahora un nuevo protagonista en el mercado europeo: Nissan Pathfinder, la solución perfecta para las familias que quieren ir a todas partes.

Con capacidad para siete plazas, altos niveles de equipamiento y un excelente motor Turbo Diesel de 2.5 litros, el Pathfinder ofrece una incomparable mezcla de la versatilidad de un monovolumen, con un funcionamiento similar al de un turismo de altas prestaciones sobre el asfalto y la eficacia fuera de carretera que uno puede esperar de un 4x4. Fabricado en España.

El Pathfinder ha sido diseñado como la solución ideal para familias activas y con gusto por la aventura. Las aficiones a los deportes al aire libre como: navegar, mountain bike, escalada, trekking, parapente, vuelo libre, equitación o simplemente el paseo, exigen un vehículo versátil. El Pathfinder encaja perfectamente con estas exigencias.

Nissan Motor Ibérica, SA, la planta que Nissan tiene en Barcelona, fabrica el modelo para el mercado europeo. Las ventas empezaron en marzo del 2005. Asimismo, los Pathfinder destinados a los mercados australiano y de Oriente Medio están

también fabricados en España.

Disponibles con un nuevo motor 4.0 V6 de gasolina, representando la cumbre de la familia de motores VQ, este 4 litros satisfará las necesidades de los clientes que prefieran las características de la elevada potencia propia de un seis cilindros.

**Perfil Característico**

De la misma forma, el perfil lateral es muy característico. Común con otros modelos de

Nissan 4x4, la línea de cintura es marcadamente horizontal en contraste con un pilar C inclinado, que hace resaltar la menor altura de la última ventana lateral.

Este pilar forma el marco de la puerta posterior e incorpora escamoteada la maneta de la misma, un rasgo que no sólo estaba presente en el Dunehawk sino que es característico de los Pathfinder.

### FICHA TÉCNICA

<b>MOTOR</b>		
Nº de cilindros, disposición		4, en línea
Válvulas por cilindro		4, DOHC
Sistema de admisión de aire		Turbo Intercooler
Cilindrada	cc	2488
Tipo de combustible		Diesel
Alimentación de combustible		Inyección directa common rail
Control de emisiones		EGR + Catalyst
<b>CONSUMOS</b>		
Capacidad del depósito	l	80
Ciclo Urbano	l/100 km	11.5
Ciclo Extraurbano	l/100 km	7.6
Combinado	l/100 km	9.0
Emisiones de CO2 (max. en ciclo combinado)	g/km	238
Capacidad del depósito	l	80
<b>PRESTACIONES</b>		
Velocidad máxima	km/h	175
Aceleración de 0 a 100 km/h	sec	12.3
Precio		33.920 a 43.540 Euros





El Range Rover para 2006 es el más refinado, lujoso y potente Range Rover de la historia. Dos nuevos motores de gasolina, uno de los cuales es un poderoso 4.2 sobrealimentado, son el corazón de un modelo con un exterior renovado y un interior más silencioso y cargado de tecnología innovadora.

test

## RANGE ROVER SUPERCHARGED

# EL LUJO EN TODOS LOS RECORRIDOS



Este maravilloso Range Rover 2006 integra un potente motor de gasolina, de origen Jaguar, que ofrece mucho más potencia. En lo más alto de la gama de motores y lo que tenía en la prueba es un sorprendente motor 4.2 sobrealimentado de 396 CV, con un par máximo de 560 Nm. Esta unidad proporciona un 38 por ciento más de potencia que el V8 anterior, un 25 por ciento más de par, aproximadamente, lo que contribuye a una conducción más refinada, y se estima que sea 1,5 segundos más rápido en aceleración de 0 a 100 km/h.

También es el mejor equipado. Como nuevos dispositivos podemos mencionar una cámara trasera para las maniobras de aparcamiento, un sistema de monitorización de la presión de los neumáticos y faros delanteros auto-direccionales que giran con el volante, para mejorar la iluminación en curva. Para los pasajeros de atrás la vida es mucho más agradable gracias a la disponibilidad de dos pantallas de 6,5 pulgadas integradas en los reposa cabezas delanteros, un autocargador de 6 discos DVD, control remoto por infra-rojos, auriculares sin cables y entradas de audio para dispositivos auxiliares, como reproductores MP3 o consolas de juegos. Estas mejoras son adicionales a otras

FICHA TÉCNICA		
<b>MOTOR</b>		
Nº cilindros / válvulas	tipo	V8 / 32
Cilindrada	cc	4.197
Diámetro / Carrera	mm	86 / 90,3
Relación de compresión	:1	9,1 +/- 0,5
Potencia máxima	CV	396
Par máximo	Nm	560
Revoluciones	rpm	3500
<b>PRESTACIONES</b>		
	seg.	0-100 Km/hseg.7,5
Velocidad máxima	Km/h	210
<b>CONSUMOS</b>		
Urbano	l./100km	22,4
Carretera	l./100km	12,2
Combinado	l./100km	16
CO2 Combinado	gr./km	376
Neumáticos	tipo	255/50R20 109Y
Precio Modelo Prueba		111.790 Euros

recientemente introducidas en el Range Rover, como, por ejemplo, la navegación por satélite con DVD, que suministra trayectos tanto por carretera como por campo, el sistema de sonido harman/kardon Logic 7 con 14 altavoces y 720 vatios de potencia y un sistema de teléfono personal integrado. El equipo telefónico integrado Bluetooth y se controla mediante la voz, la pantalla táctil o los mandos en el volante. El soporte del teléfono también permite el envío de mensajes de texto SMS utilizando un teclado en la pantalla. Todas las versiones disponen de una pantalla táctil de

fácil uso. Tiene una gran resolución, con gran visibilidad bajo cualquier tipo de luz, y es el centro de control para audio, navegación, computador de abordo, teléfono, información 4x4 y configuraciones. Gracias a estas nuevas motorizaciones el nuevo Range Rover añade a sus características de lujo, confort y seguridad, la de una mayor alegría de marcha y un funcionamiento más dinámico. Pero todo ello, y ahí está la clave de este Range Rover (Supercharged), sin renunciar a una eficacia en el campo fuera de lo normal.



# GP de TURQUÍA

Campeonato del Mundo

## 14ª prueba

Istanbul Park 21.08.05

### CRÓNICA

de Peter Windsor



Alonso presionó a los McLaren todo el tiempo, y su ataque se vio premiado con el segundo puesto.

## Alonso se defiende atacando

El líder del Mundial no dio cuartel a los McLaren, y la recompensa fue acabar segundo

**T**res semanas es mucho tiempo, claro; mucho tiempo en una contienda de 19 carreras por el campeonato del mundo de 2005. Inmediatamente después de Hungría, mientras Europa se paralizaba para las vacaciones de agosto, los ánimos en Renault eran los de un equipo al que casi le había salido bien (entendiendo por casi, claro está, que faltó un trecho para que les saliera bien de verdad). Si Fernando Alonso hubiera calificado un poco mejor en el Hungaroring, si no hubiera jugado a los autos de choque en la primera curva...

No obstante, en uno o dos días lo tuvieron claro. En Hungría, con una victoria inesperada en Hockenheim en su haber (y con ella 36 puntos de margen), Renault

había ido a lo seguro; o, para decirlo de manera más apropiada, no se había mostrado agresivo. El viernes decidieron rápidamente montar su compuesto Michelin principal (duro), pero el domingo, un día relativamente caluroso, varios equipos hicieron correr con éxito el neumático más blando. De hecho, Ralf Schumacher fue tercero para Toyota con el Michelin opción.

Lo que nos recordó que seguir ganando desde la cabeza tal vez sea lo más difícil en todo deporte, y más aún en F1, donde las variables son infinitas. Antes de Hungría, todo el mundo había estado diciéndoles que era sencillo: "Todo lo que Fernando tiene que hacer es pasearse, acabar segundo o tercero en cada carrera". "Todo

lo que necesita es puntuar. Ir a lo seguro. El campeonato se acabó".

Bueno, Hungría desmintió todo eso (Alonso, metido de lleno en la gresca de la primera curva, acabó 11º). Lo que Renault y Fernando tenían que hacer ahora, con los últimos seis carreras encima, era sacar lo máximo del paquete disponible; variables, riesgos y demás. Toda la existencia de un equipo puntero de F1 está encaminada a ganar, no a defenderse.

Desde el principio, Fernando fue metronómicamente rápido. Llegaron al Istanbul Park desde campos distintos -Fernando "quiero volver a correr" Alonso y Kimi "yo no uso videojuegos" Räikkönen-, con Fernando encantado de 'pilotar' en el



## CAMPEONATO DE PILOTOS

tras 14 pruebas de 19

1	Fernando Alonso	95
2	Kimi Räikkönen	71
3	Michael Schumacher	55
4	Juan Pablo Montoya	40
5	Jarno Trulli	39
6	Giancarlo Fisichella	35
7	Ralf Schumacher	32
8	Rubens Barrichello	31
9	Nick Heidfeld	28
10	Mark Webber	24
11	Jenson Button	23
12	David Coulthard	21
13	Felipe Massa	8
14=	Tiago Monteiro	6
14=	Alexander Wurz	6
14=	Jacques Villeneuve	6
17=	Narain Karthikeyan	5
17=	Christian Klien	5
19=	Christijan Albers	4
19=	Pedro de la Rosa	4
21	Patrick Friesacher	3
22=	Vitantonio Liuzzi	1
22=	Takuma Sato	1

## CAMPEONATO DE CONSTRUCTORES

tras 14 pruebas de 19

1	Renault	130
2	McLaren-Mercedes	121
3	Ferrari	86
4	Toyota	71
5	Williams-BMW	52
6	Red Bull-Cosworth	27
7	BAR-Honda	24
8	Sauber-Petronas	14
9	Jordan-Toyota	11
10	Minardi-Cosworth	7

último circuito de Hermann Tilke en el simulador Renault y Kimi que prefería ver la pista por primera vez el jueves por la tarde; pero los dos fueron velocísimos, Kimi apenas unas décimas por delante, en su primera vuelta lanzada. Sólo Mark Webber, en cuenta a velocidad instantánea, estaba en la misma órbita; desde el principio, Ferrari y Bridgestone carecieron de agarre.

La adherencia de la superficie de la pista era relativamente baja, y los baches, sobre todo por la curvas más rápidas, se hacían cada vez más pronunciados. Un Michelin trasero derecho reventó en el Williams de Webber; Michael Schumacher perdió más vértices en tres horas de entrenamientos en Turquía que en todo el año; Kimi, en los libres del sábado, tuvo un buen susto en la Curva 8 cuando el coche tocó fondo después del primer vértice, haciéndole salir largo. Pero Fernando siempre pareció fino y ágil. Era la reacción del líder del campeonato al bajón de Hungría.

Sin embargo, las calificaciones iban a ser chungas. El viento sacaba el polvo y cambiaba de dirección cada cinco minutos. Jacques Villeneuve hizo un trompo tan chillón en la 8 que caló el motor y demoró aún más las cosas. Takuma Sato también

**"Fernando siempre fue fino y ágil. Era la reacción del líder del campeonato"**



Corazón en un puño: Räikkönen se coloca líder en la primera vuelta desbordando a los Renault.

tropezó en la 8, igual que Jenson Button. Sólo Juan Pablo Montoya, el primero en salir, había parecido suave y limpio. Marcó 1m 13,23s. Siguió: Alonso.

Fue una gran vuelta desde el principio. Con viento contrario, Fernando apuró sus Brembo a la perfección para la primera izquierda en bajada. El lanzamiento inicial con la dirección, marca de la casa, y luego ▶

## MÁS APUNTES

GP DE TURQUÍA: CALIFICACIÓN



Partiendo 13°, Jenson superó a Schumi.

### BUTTON PASADO

La primera parte de la vuelta de calificación de Jenson Button parecía confirmar todo lo prometido el día y medio anterior. BAR-Honda estaba muy satisfecho de su trabajo de simulación antes de llegar a Turquía, y el coche no requirió variaciones importantes de reglajes o relaciones del cambio. No sólo eso, Button fue uno de los pocos que no cometió ningún error.

Todo eso cambió en los oficiales. Aunque hasta entonces Button había dominado la delicada Curva 8, mordió demasiado plano en la entrada, tocó fondo en un bache y se encontró sin control mientras el BAR se retorció fuera de lo negro. O sea, 13° en parrilla en vez de, en el peor de los casos, quinto.

Una mala salida tampoco ayudó. Al ataque, Button adelantó a Schumi y Barrichello en vueltas sucesivas antes de subir a sexto a costa de Coulthard y Klien.

"Me divertí mucho", dijo Jenson. "Tuve una salida malísima, pero fue fantástico remontar por el grupo. Para mí, seguramente fue una de las carreras más emocionantes de este año. El resultado es un tanto decepcionante, pero tenemos que intentar no cometer el mismo error".

**Maurice Hamilton**



En una pugna directa Renault/McLaren, Fisi se hace con el liderato, perseguido por Kimi, Fernando y Juan Pablo; los tenores evitan problemas en la primera curva, pero Massa (dcha.) se queda sin bigotes.



# GP de TURQUÍA

## CRÓNICA GP



Una vez más, Button lamentó lo que pudo haber sido mientras remontaba hasta el quinto.

el roce ligero del piano en el vértice interior. Como una flecha y muy bien colocado, más ligero que todos los demás coches salvo los Williams (ya tres paradas!), el Renault fue limpio y rápido por las curvas 5/6, un tramo tipo 'motocross'. En la recta, en bajada, sexta marcha, ahora con viento de cola, el Renault mostró una increíble velocidad punta, que daba fe de su peso relativamente ligero, del viento y de su eficacia aerodinámica.

La Curva 8 es muy rápida y muy nerviosa. En quinta a 250 km/h en la entrada, y creando al instante una fuerza lateral de 4,1 G con el movimiento de volante inicial de Fernando, el coche cabeceó sobre el primer bache, con un poco de bamboleo en la zaga mientras aumentaba el índice de giro. Desde el cockpit, la visión se distorsionaba por los baches, las vibraciones y la fuerza centrífuga. Era difícil ser preciso, ver exactamente dónde colocar el coche. Pero ahora, a media curva, la velocidad aumentaba. 253 km/h. Otro bache. Enorme peso dinámico sobre la trasera derecha; un tercer bache; picos verticales de más de 6 G; 257 km/h. Viendo la salida, Fernando enderezaba la dirección mientras aplastaba el gas. 265 km/h. Sexta. 273 km/h.

"Buen sector, Fernando. Sigue así".

En la recta de atrás, por la curva a fondo



Kimi cruzó la meta con 19s de ventaja, pero sólo le sacó dos escasos puntitos a Alonso.

## MÁS APUNTES

GP DE TURQUÍA VTA. 14



Miserable GP de Turquía para Michael y Mark.

### LUCHA ESTÉRIL EN LA COLA

Michael Schumacher se enganchó con Mark Webber, que rodaba último después de un pinchazo en una rueda trasera.

"Iba a una vuelta de Michael, pero era mucho más rápido", dijo Webber. "Pensé que era extraño que cambiara de posición en la zona de frenada, ya que todos los pilotos aceptaron tratar de no hacerlo. Pero Michael parecía tener muchas ganas de hacerlo, así que no me mostré muy respetuoso, y nos tocamos".

"Vi que se acercaba y me desplacé a la derecha", replicó Schumacher. "Cuando empecé a frenar ya no pude verle y, cuando estaba a mitad de la curva, sentí que me golpeaba con el morro. [El Ferrari hizo un trompo]. Estaba doblado, así que no entiendo por qué lo intentó".

Fue un día desastroso para ambos equipos. Ferrari pasó 25 minutos sustituyendo la dirección de Schumi y le devolvió a la pista para subir algún puesto en el orden de clasificación para Monza.

Para entonces, Webber ya estaba fuera con otro pinchazo, igual que Nick Heidfeld (también pinchó dos veces). Al parecer, el problema no estaba relacionado con el neumático, sino con el roce del mismo con alguna parte de la carrocería.

**Maurice Hamilton**

y con un viento de cola cada vez más fuerte, el Renault fue mucho más rápido que en todo el fin de semana. Aun así, Fernando frenó en su punto conocido, pero al hacerlo se dio cuenta de que iba a perder el vértice de la izquierda de segunda. Plan B. Resistió la tentación de pelear contra la pasada, de bloquear la delantera interior, y en cambio frenó hacia

un punto más tardío. Luego, lanzando la dirección mientras soltaba los frenos, encontró agarre muy lejos del vértice, y dispuso el Renault para salir en línea recta. No perdió tiempo en este último sector...

### "Fernando corrió al límite, sin conformarse con los puntos del tercer puesto"

pero no ganó lo que tenía prácticamente ganado. Minimizó la pérdida.

En cambio, el compañero de Fernando, Giancarlo Fisichella, el siguiente y por tanto prevenido, maximizó el R25 en el tercer sector. Calificó segundo, superado sólo por el McLaren de Kimi. Fernando fue tercero, en la parte limpia de la pista.

O eso parecía. El domingo, Giancarlo jugó a la perfección con el embrague y acelerador del Renault. Tenía la trazada; tenía la cabeza. Kimi era segundo, pero Fernando estaba encima de él por la Curva 2, por la subida y hacia la izquierda ciega. Kimi buscaba huecos, pero los Renault lo tenían emparedado.



Así enfilaron la última recta de esa primera vuelta. Fisi perdió impulso al pisar la tierra y se quedó a la derecha, en la parte limpia; Kimi decidió frenar más tarde que él; y Fernando, en la estela, vio que se comía a Kimi.

Durante un instante, los tres se apuntaron la curva. Al final, fue Kimi quien la ganó. Pisó a fondo sus Carbone Industrie más tarde. Fisi, sabiendo que tenía un papel de equipo que desempeñar, evitó problemas. Y Fernando, valorando ya que, de nuevo, su Renault con poca gasolina no iba a doblar a un McLaren sin duda muy cargado, se abstuvo de apretar el gatillo.

Kimi ganó la carrera, la tercera victoria de punta a punta de las cinco que ha obtenido en 2005. Fisi cedió el segundo puesto a Fernando en la segunda vuelta, pero a partir de entonces el español hizo lo que decidió hacer después de Hungría. Montoya le adelantó con el segundo McLaren, pero aun así Fernando corrió al límite, centrándose en mantener la presión en lugar de conformarse con los puntos del tercer lugar.

Tuvo su premio a tres vueltas del final, cuando Montoya fue embestido por un



Räikkönen vio empañada su victoria por el patinazo de Montoya, del que Alonso salió beneficiado.

## MÁS APUNTES

GP DE TURQUÍA VTA. 55



Ocho puntos para Alonso mientras Montoya sale recto.

### JPM CONSIGUE ENREDARSE

Al empezar la vuelta 55, Juan Pablo Montoya parecía tener el segundo lugar asegurado. Estaba a 23s del líder, Kimi Räikkönen, y siete por delante de Alonso, a cuatro vueltas del final. Por delante rodaba el Jordan de Tiago Monteiro, a punto de ser doblado por tercera vez.

Mientras recorrían la recta de atrás hacia la Curva 12, Monteiro permaneció en la trazada buena, por la derecha. Montoya lo adelantó por la izquierda y luego se atravesó delante del Jordan al llegar a la zona de frenada. Monteiro bloqueó las ruedas pero no pudo evitar embestir al McLaren, que hizo un trompo. JPM continuó, pero los desperfectos en el difusor harían que una vuelta más tarde se saliera recto, permitiendo a Alonso arrebatarse el segundo puesto.

"Había doblado a Monteiro, pero creo que bloqueó las ruedas en la frenada y me embistió", dijo el colombiano.

"Montoya cerró la puerta en una zona de frenada", explicó el portugués. "No pude evitar empujarle, pues perdí todo el apoyo. Lo siento mucho por él, pero en los briefings hemos hablado mucho de no cambiar de posición en las frenadas".

Maurice Hamilton

doblado (Monteiro, a tres vueltas).

Juan perdió cinco segundos en el trompo consiguiente, y algunas pequeñas partes del difusor. Ahora, entrando en las tres últimas vueltas, Fernando llenaba los retrovisores del segundo McLaren. "¡Régimen, Fernando! ¡Mezcla! ¡Tira!".

Presionado, Juan salió recto en la Curva 8, como era de esperar.

Faltaba una vuelta para el final. Así que Fernando acabó segundo —un segundo al ataque, no a la defensiva— en otro de los días de Kimi. En cuanto al campeonato, fue un gran resultado. En cuanto al fiasco de Hungría, fue un momento fundamental, que recordaba que la defensa y el ataque se excluyen mutuamente... que los cajones más bajos del podio también se han de ganar. **FO**



Los dos Red Bull puntuaron: David Coulthard recuperó cinco puestos en carrera, y Klien dos.



¿Estarán así de unidos el próximo año? Rubens, que acabó doblado, felicita a un rápido Button.



# GP de TURQUÍA

## ESTADÍSTICAS

Todos los datos 14ª prueba



### ¿Lo sabías?

Fue la segunda vez en 2005 que McLaren y Renault (incl.) copaban el podio. El aforo es de 155.000 asientos, 25.000 de ellos en la tribuna principal. Se removieron nueva millones de m<sup>2</sup> de tierra para crear las ondulaciones que dieron tanto carácter a la pista.

## PARRILLA DE SALIDA

TIEMPOS DE CALIFICACIÓN	VUELTA PRIMER PIT STOP	POSICIÓN PILOTO EN PARRILLA
1m 26,797s	22	<b>Kimi Räikkönen</b>
1m 27,039s	14	<b>Giancarlo Fisichella</b>
1m 27,050s	13	<b>Fernando Alonso</b>
1m 27,352s	20	<b>Juan Pablo Montoya</b>
1m 27,501s	18	<b>Jarno Trulli</b>
1m 27,929s	5	<b>Nick Heidfeld</b>
1m 27,944s	9	<b>Mark Webber</b>
1m 28,419s	1	<b>Felipe Massa</b>
1m 28,594s	19	<b>Ralf Schumacher</b>
1m 28,963s	23	<b>Christian Klien</b>
1m 29,369s	24	<b>Rubens Barrichello</b>
1m 29,764s	24	<b>David Coulthard</b>
1m 30,063s	20	<b>Jenson Button</b>
1m 30,710s	14	<b>Tiago Monteiro</b>
1m 32,186s	16	<b>Christijan Albers</b>
sin tiempo	23	<b>Jacques Villeneuve</b>
sin tiempo	15	<b>Robert Doornbos</b>
sin tiempo*	17	<b>Narain Karthikeyan</b>
sin tiempo*	15	<b>Michael Schumacher</b>
1m 30,175s** ***	29	<b>Takuma Sato</b>

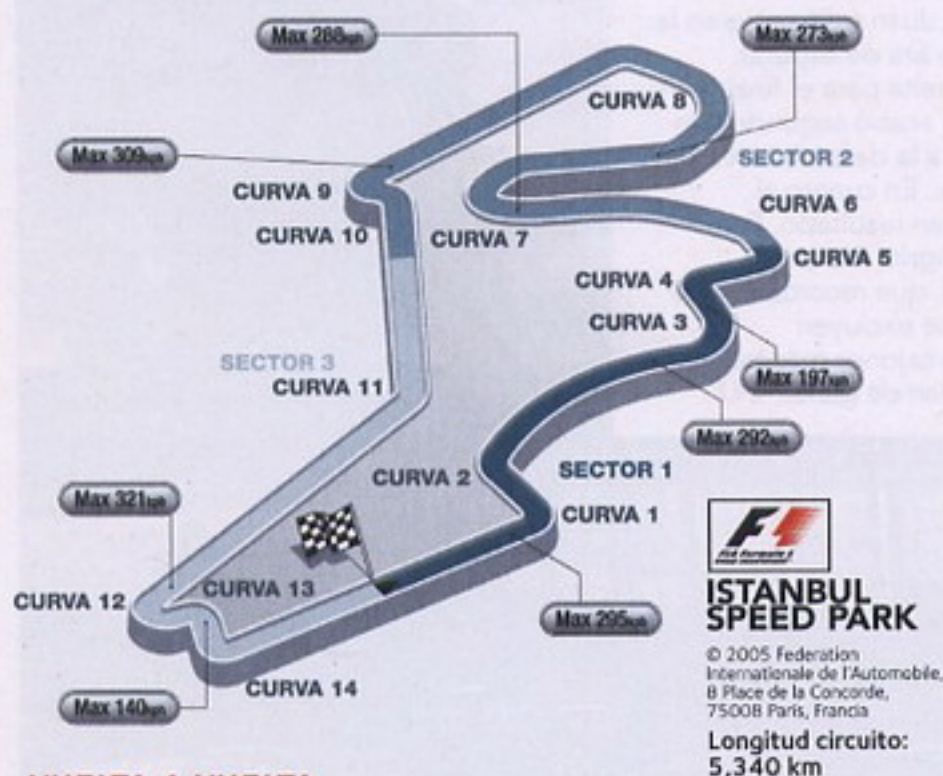
\*penalización motor \*\*salió desde el pit lane \*\*\*tiempo anulado por los comisarios

## CLASIFICACION

POSICIÓN FINAL PILOTO	POSICIÓN PRIMERA VUELTA	TIEMPO TOTAL CARRERA
1	1	1h 24m 34,454s
2	3	+18,609s
3	4	+19,635s
4	2	+37,973s
5	12	+39,304s
6	5	+55,420s
7	8	+1m 09,296s
8	7	+1m 11,622s
9	19	+1m 49,987s
10	10	+1 vuelta
11	16	+1 vuelta
12	18	+1 vuelta
13	17	+3 vueltas
14	14	+3 vueltas
15	13	+3 vueltas
NO CLASIFICADOS	CAUSA DEL ABANDONO	
Christijan Albers	Minardi-Cosworth PS05 (Bridgestone)	15 retirado - 48 vueltas
Michael Schumacher	Ferrari F2005 (Bridgestone)	11 desperfectos - 32 vueltas
Nick Heidfeld	Williams-BMW FW27 (Michelin)	6 pinchazo - 29 vueltas
Felipe Massa	Sauber-Petronas C24 (Michelin)	20 motor - 28 vueltas
Mark Webber	Williams-BMW FW27 (Michelin)	9 pinchazo - 20 vueltas

## ISTANBUL SPEED PARK

Fecha 21 de agosto de 2005 Tiempo Cálido, soleado 30°  
Temperatura del asfalto 40° Vueltas 58  
Distancia 309,720 km Espectadores 90.000



### VUELTA A VUELTA

**VUELTA 1** Fisi lider en la primera curva; Räikkönen recupera la cabeza en la recta de atrás. Massa sale largo en la primera curva y pierde el morro en un toque con Heidfeld. Tras Kimi y Giancarlo, siguen Alonso, Montoya y Trulli  
**VUELTA 13** Alonso para  
**VUELTA 14** Fisichella para pero pierde tiempo con un problema en la manguera. Schumi y Webber chocan  
**VUELTA 21** Montoya para y arrolla al mecánico de la manguera cuando le levantan demasiado pronto el 'piruli'

**VUELTA 22** Räikkönen para y sale por delante de Montoya, Alonso y Fisichella  
**VUELTA 34** Segunda parada de Alonso  
**VUELTA 36** Fisichella para  
**VUELTA 41** Montoya para  
**VUELTA 45** Räikkönen para y sale 20s por delante de Montoya, que le saca 13s a Alonso.  
**VUELTA 55** Montoya hace un trompo al doblar a Monteiro, pero sigue segundo  
**VUELTA 56** Montoya sale largo en la curva 8 y Alonso se coloca segundo  
**VUELTA 58** Räikkönen cruza la meta

### VELOCIDADES Y PARADAS

Vuelta rápida Juan Pablo Montoya 1m 24,770s en la vuelta 39 (226,693 km/h)  
Más rápido en punto de medición Juan Pablo Montoya 330,3 km/h  
Más lento en punto de medición Robert Doornbos 315,6 km/h  
Pit stop más rápido Rubens Barrichello 22,947s  
Pit stop más lento Michael Schumacher 25m 22,614s

## GP DISPUTADOS

	AUSTRALIA	MALASIA	SAN MARINO	ESPAÑA	INDONESIA	EUROPA	CANADA	FRANCIA	EUROPA	ALEMANIA	HUNGRÍA	TURQUÍA	ITALIA	BRASIL	JAPON	CHINA
Michael Schumacher	R	7	R	2	R	7	5	2	1	3	6	5	2	R	-	-
Rubens Barrichello	2	R	9	R	9	8	3	3	2	9	7	10	10	-	-	-
Jenson Button	11	R	R	DC	EX	EX	10	R	NS	4	5	3	5	5	-	-
Takuma Sato	14	-	R	DC	EX	EX	12	R	NS	11	16	12	8	9	-	-
Anthony Davidson	-	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fernando Alonso	3	1	1	1	2	4	1	R	NS	1	2	1	11	2	-	-
Giancarlo Fisichella	1	R	R	R	5	12	6	R	NS	6	4	4	9	4	-	-
Mark Webber	5	R	6	7	6	3	R	5	NS	12	11	R	7	R	-	-
Nick Heidfeld	R	3	R	6	10	2	2	R	NS	14	12	11	6	R	-	-
Kimi Räikkönen	8	9	3	R	1	1	11	1	NS	2	3	R	1	1	-	-
Juan Pablo Montoya	6	4	-	-	7	5	7	EX	NS	R	1	2	R	3	-	-
Pedro de la Rosa	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Alexander Wurz	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jacques Villeneuve	13	R	11	4	R	11	13	9	NS	8	14	15	R	11	-	-
Felipe Massa	10	10	7	10	11	9	14	4	NS	R	10	8	14	R	-	-
David Coulthard	4	6	8	11	8	R	4	7	NS	10	13	7	R	7	-	-
Christian Klien	7	8	R	-	-	-	-	8	NS	R	15	9	R	8	-	-
Vitantonio Liuzzi	-	-	-	8	R	R	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jarno Trulli	9	2	2	5	3	10	8	R	NS	5	9	14	4	6	-	-
Ralf Schumacher	12	5	4	9	4	6	R	6	NS	7	8	6	3	12	-	-
Tiago Monteiro	16	12	10	13	12	13	15	10	3	13	17	17	13	15	-	-
Narain Karthikeyan	15	11	R	12	13	R	16	R	4	15	R	16	12	14	-	-
Christijan Albers	R	13	13	R	R	14	17	11	5	R	18	13	R	R	-	-
Patrick Friesacher	17	R	12	R	R	R	18	R	6	R	19	-	-	-	-	-
Robert Doornbos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18	R	13

LEYENDA: R Retirado/DC Descalificado/EX Excluido/NS No salido





# Otro motor roto para Kimi

¿Qué más pudo haber hecho Kimi Räikkönen en Monza? Ser el más rápido no fue suficiente



Räikkönen tuvo que cargar con una penalización en la parrilla, pero aun así remontó de 11º a cuarto.

**P**intaba muy bien. Motor nuevo y gran equilibrio, continuación de un provechoso test precarrera. Y entonces, por tercera vez en seis carreras, ese repiqueteo conocido. Kimi Räikkönen paró el motor y enfiló el pit lane por inercia. Aunque sólo había completado ocho vueltas de la segunda sesión libre del sábado en Monza, y aún quedaban 15 minutos, su tiempo -1m 20,916s con 50 kg de combustible a bordo- sería el más rápido.

Ahora iba a ser difícil, si no imposible. Mario Illien, de Ilmor, confirmó el cambio de motor al encontrar algún tipo de problema de válvulas en uno de los cilindros. Kimi perdería 10 posiciones en la parrilla.

McLaren optó por una reacción en toda regla: sacar partido de su cavernoso depósito (el MP4-20 también cuenta con eso), tratar de ir a una parada y calificar tan arriba como permitiera la pesada carga de gasolina. Es decir, 11º. McLaren estaba seguro de que todos los rivales de Kimi irían

a dos paradas: no se arriesgarían a calificar mal, y en cualquier caso a la mayoría les faltaría capacidad en el depósito para ello.

El porte de Kimi no había cambiado cuando se paseaba del vestuario al box McLaren para los oficiales. ¿Qué podía hacer? No fue culpa suya. Piénsese en cualquier otro en esta situación y en los berrinches que seguirían, o, en el mejor de los casos, el rendimiento que inexorablemente se escaparía. Sin embargo, de Kimi y McLaren, incluso cuando su labor se volvió inconcebible, sólo rezumaba eficacia tranquila y fluida.

Juan Pablo Montoya, con unos 70 kg

**"McLaren optó por una reacción en toda regla, y trató de ir a una parada"**

(20 vueltas) de gasolina a bordo, dio su vuelta de calificación con -para él- mucho margen. Cauteloso debido al subviraje que detesta, cruzó la meta en 1m 21,054s. No estaba nada mal, y sería 0,3s más rápido que Fernando Alonso, que llevaba un poco menos de gasolina (67 kg o 19 vueltas).

Luego, con su enorme carga -85 kg- vino Kimi. Este coche habría que moverlo a base de brazos en esa vuelta a Monza.

Kimi lo hizo, claro, aunque dentro del cockpit del McLaren pensó, como tiene por costumbre, que la magia estaba en la manipulación del peso dinámico del coche y no en el mover la pesada carga a pulso. Aterrizó a la perfección del salto de la segunda chicane, con las ruedas traseras derechas para salir en plan dragster. En la primera de Lesmo, a 210 km/h en quinta, salió largo sobre el piano utilizable a la salida por un margen de quizá medio milímetro. Luego, en la segunda de Lesmo, donde la salida lo es todo, a media curva



## CAMPEONATO DE PILOTOS

tras 15 pruebas de 19

1	Fernando Alonso	103
2	Kimi Räikkönen	76
3	Michael Schumacher	55
4	Juan Pablo Montoya	50
5	Jarno Trulli	43
6	Giancarlo Fisichella	41
7	Ralf Schumacher	35
8	Rubens Barrichello	31
9	Nick Heidfeld	28
10=	Mark Webber	24
10=	Jenson Button	24
12	David Coulthard	21
13	Felipe Massa	8
14=	Tiago Monteiro	6
14=	Alexander Wurz	6
14=	Jacques Villeneuve	6
17=	Narain Karthikeyan	5
17=	Christian Klien	5
19=	Christijan Albers	4
19=	Pedro de la Rosa	4
21	Patrick Friesacher	3
22	Antonio Pizzonia	2
23=	Vitantonio Liuzzi	1
23=	Takuma Sato	1

## CAMPEONATO DE CONSTRUCTORES

tras 15 pruebas de 19

1	Renault	144
2	McLaren-Mercedes	136
3	Ferrari	86
4	Toyota	78
5	BMW-Williams	54
6	Red Bull-Cosworth	27
7	B.A.R.-Honda	25
8	Sauber-Petronas	14
9	Jordan-Toyota	11
10	Minardi-Cosworth	7



Kimi trató de superar a Jacques en la primera vuelta, pero se tuvo que quedar detrás de él.

hizo un rápido y diestro cambio de dirección. Las velocidades de Kimi en recta no eran enormes –llevaba demasiada gasolina para eso–, pero la vuelta pasará a la historia.

1m 20,878s.

Después de eso... discreta aceptación. Unas palabras para la prensa, la enhorabuena de los chicos y luego un asiento apartado en el motorhome McLaren, con su esposa, donde vio la carrera de GP2 (y especialmente los progresos de su mejor amigo, Tony Vilander). Los periodistas entraban y salían; Juan entraba y salía. Para Kimi, un hombre con derecho a tirarse de todos y cada uno de sus pelos rubios de pura frustración, éste sólo era un día más en el Autódromo de Monza.

La lluvia durante la noche limpió la pista. Un asfalto subvirador se convirtió en neutro/sobrevirador. El sol brillaba mientras se preparaban para la salida a las dos en punto. El pelotón entró en el embudo de la primera chicane. Kimi hizo una salida limpia desde el 11º lugar, pero no intentó nada

ingenioso. A su derecha, y por detrás, se apretujaron y alguien golpeó a alguien... pero Kimi ya estaba fuera de la curva, sin problemas. Eso era lo bueno.

Lo malo era que seguía 11º, atrapado detrás del Sauber de Villeneuve. Dejó algo de espacio en la entrada de la segunda de Lesmo, lo alcanzó a la salida, se quedó en su estela, se fue acercando, con Jacques yendo a la izquierda, donde sin duda iba a proteger la entrada de Ascari... y entonces Kimi se lanzó hacia la derecha, tratando de sorprenderle por el exterior. Jacques volvió al centro de la pista. Kimi levantó el pie. La carga de combustible lo estaba matando en el tráfico. ▷

## MÁS APUNTES

GP DE VTA. ITALIA  
21



Una carrera excelente llevó a Fisi al podio.

### FISI EXPRIME SU OPCIÓN

Un error de Giancarlo Fisichella en la primera chicane en los oficiales amenazó con costarle más que un par de filas en la parrilla. Partir octavo debería haberle apartado de la lucha Renault/McLaren, o lo habría hecho si a Räikkönen no le hubiera caído una penalización de 10 posiciones en la parrilla. Ahora Renault tenía que asegurarse de reaccionar ante el inevitable ataque del McLaren.

Fisichella se mantuvo octavo detrás de Michael Schumacher hasta que el Ferrari hizo su primera parada en la vuelta 13. Con pista libre y 1,7s que enjugar para alcanzar a Trulli, una serie de mejores vueltas personales le acercaron al Toyota, que paró en la vuelta 20. Fisi lo hizo en la 21. Salió tercero, desbancando a los Ferrari, los BAR-Honda y el Toyota de Trulli.

"Tácticamente, fue una carrera muy complicada", dijo Pat Symonds. "Siempre lo es cuando tus rivales están esparcidos por el pelotón y con distintas estrategias. La carrera de Fernando fue relativamente sencilla, pero con Giancarlo, tuvimos que reaccionar ante Räikkönen y también lidiar con la amenaza de Trulli. Físico lo hizo muy bien al superar a Jarno y mantener a raya a Kimi hasta la meta. Fue una tarde dura".

Maurice Hamilton



Las predicciones más funestas de caos en la primera chicane resultaron casi injustificadas: casi todos los punteros salieron ilesos, aunque Räikkönen se vio superado por Villeneuve en la aceleración previa.





Montoya, marcado por Alonso, disputó una prueba impecable y mantuvo la presión.

## MÁS APUNTES

GP DE ITALIA VTA.  
53

Schumi empezó con un accidente el viernes.

### SCHUMI NO PUNTÚA

A tres vueltas del final, Michael Schumacher salió largo en la segunda de Lesmo, perdió 10s y cayó de noveno a 10º. Nada del otro mundo, tal vez, ya que no iba a puntuar. Pero la excursión de Schumi por la puzolana resumió un fin de semana en que perdió toda opción matemática a conservar el título y contribuyó a que Ferrari no puntuara en Monza por primera vez en 10 años (Barrichello acabó 12º).

"No hay agarre", fue la constante, ilustrada por el error de Schumi en carrera y su choque contra el muro de neumáticos de la Parabólica en los libres del viernes.

Schumacher dio cierta esperanza a las tribunas (las menores cifras de asistencia en años) al calificar sexto, pero la táctica con poca gasolina no le llevó a ninguna parte, siendo el Ferrari de los primeros en parar. Después de la carrera, el hombre acostumbrado a ser acosado en Monza se sentó en silencio en la parte de atrás del reservado de Ferrari y se comió un helado.

"No estuvimos donde queríamos, pero hemos de aceptarlo", dijo. "Podría decirse que fuimos un poco mejor que en Turquía, pero eso sigue sin ser lo bastante bueno. Rodando noveno, estaba dispuesto a arriesgar para puntuar, pero me pasé".

**Maurice Hamilton**



Todo el tiempo, Fernando se escapaba. Se colocó sin ningún problema detrás de Juan Pablo en la salida y se mantuvo con él hasta los primeros pit stops. Al principio de la carrera, rodaban en 1.22s altos. En cambio, Kimi, en el tráfico, estaba en 1.24s. En la 10ª vuelta, Kimi estaba a 24s de Juan.

Pero estas diferencias no eran lo que parecían; no con la estrategia a una parada que Kimi podía jugar. Cuando empezaron los primeros pit stops, Kimi subió en el cuentavueltas, acelerando el ritmo. Los Ferrari (a tres paradas) y los BAR-Honda pararon pronto. También Villeneuve, que iba mucho más ligero que su compañero Felipe

**"Dos vueltas después de parar, Kimi notó una vibración en la zaga del coche"**



Button se metió tercero en la parrilla, pero en carrera se fue para atrás, con poca velocidad.

Massa. Luego paró Fernando, seguido por Juan, Jarno Trulli (Toyota), Fisi y Ralf Schumacher (Toyota). Con todos estos repostajes, Kimi, ahora el más rápido en carrera, se encontró en segundo lugar y atrapando a Juan. Y, asombrosamente, con el ritmo lento del principio, iba muy bien de gasolina. ¡Podría parar en la vuelta 25 en lugar de la 24!

Dio esa vuelta pegado al alerón trasero de Juan, apartándose sólo cuando salían de la Parabólica. Estuvo 11,5s parado —pareció una eternidad—, luego aplastó el gas y pulsó el limitador. Se reincorporó quinto, a medio minuto de Juan, pero a sólo 20s de Fernando, que encontró polvo o suciedad o algo en la vuelta después de su pit stop y de repente perdió cinco segundos.

En el box McLaren, las simulaciones hablaban por sí solas: con una consistencia razonable, Kimi se colocaría segundo cuando Fernando parara por segunda vez (a unas 12 vueltas del final). Y entonces, claro, el segundo puesto podría convertirse en una victoria. En el box Renault, la misma simulación decía que Fernando saldría de ese pit stop ligeramente por delante...

Nunca lo sabremos. Dos vueltas después de parar en boxes, con su McLaren otra vez muy pesado y por consiguiente cargando tremendamente la trasera izquierda, Kimi notó de repente una vibración en la zaga del coche. Comunicó el problema por radio. A la vez, en sus monitores de TV, los chicos de McLaren podían ver ese neumático recalentado/recargado.

Le hicieron parar; quedaba demasiada carrera por delante. Las vibraciones pueden acabar en roturas, como el Nürburgring





En un momento dado, Kimi llegó a pasar a Alonso, no sin antes saltarse ambos una chicane.



Segunda victoria de Juan Pablo con McLaren, y segundo podio del año de Fisi con Renault.

## MÁS APUNTES

GP DE ITALIA  
PODIO



Briatore felicita a Fisi por su buen podio.

### TODO SONRISAS EN RENAULT

Tratándose de Monza, la pista ya había sido invadida antes de que Juan Pablo Montoya llegara al parque cerrado. Los tres primeros miraron hacia un mar de rostros, con el muro de boxes separando a los entusiastas de los equipos. Casi perdido entre la masa de mecánicos e ingenieros, Flavio Briatore levantó el puño cuando Fernando Alonso y Giancarlo Fisichella se unieron a Montoya en el podio. Puede que Renault no ganara, pero un segundo y tercer puestos venían muy bien, y los ocho puntos de Alonso le hacían aumentar su ventaja en la tabla.

Eso es todo lo que le importaba al piloto español. Se había pasado 53 vueltas concentrado en acabar en el podio mientras preguntaba por Kimi Räikkönen. "Estoy muy contento con el segundo lugar", dijo Alonso. "En estas últimas carreras de la temporada, nuestra estrategia ha sido asegurarnos de subir al podio, así que este resultado es perfecto para mí. El equipo me mantuvo informado de la diferencia sobre Kimi en todo momento. Luego me dijeron que Juan tenía un problema con sus neumáticos. Tiré de lo lindo en las últimas vueltas y dimos más régimen al motor para tratar de alcanzarle, pero no llegamos".

**Maurice Hamilton**

recordó a todo el mundo. En Alemania, con la meta a la vista, el riesgo mereció la pena. Aquí, con la carrera apenas en su ecuador, no había opción. Kimi se quedó donde había empezado. Ahora estaba a un minuto de Juan Pablo.

¿Por qué tuvo ese problema en el neumático? Estuvo en función de la velocidad pura del McLaren; prueba gráfica de su carga extra y por lo tanto generación de temperatura. McLaren y Renault montaron las mismas cubiertas traseras en Monza (como habían hecho durante la mayor parte del verano, Mónaco y Hungría aparte), pero sólo McLaren las empleó al máximo en Monza. La lluvia del sábado por la noche desempeñó su papel, mientras que los chicos de Renault también sugirieron que un

poco más de caída negativa podría haber mejorado un poco las cosas en McLaren.

A fin de cuentas, Juan Pablo sufrió el mismo problema en el mismo neumático en las últimas vueltas. Pilotó con menos peso y menos necesidad de atacar, pero aun así la cubierta empezó a degradarse. Lo podía ver en su retrovisor izquierdo. Podía notarlo. Aumentó la potencia del motor y fue de puntillas, lo mejor que pudo, por las curvas.

Kimi, a pesar de un rápido trompo en la salida de la segunda chicane con su 'nueva' goma trasera izquierda, todavía acabó cuarto. Marcó la vuelta rápida con un margen de 0,3s sobre Juan y al final del partido fue el más rápido en los tres sectores de la vuelta.

Como era lógico. Lo que le faltó, claro, fue eso que a uno le encantaría considerar como suerte. **FO**



Pizzonia sorprendió y deleitó a muchos, entre ellos, sin duda, a sí mismo, al acabar séptimo.





¿Lo sabías?

Monza es tercero entre los circuitos con el tramo más largo a todo gas. Primero es Spa (si Eau Rouge se toma a fondo) con 1.821 metros, luego Indy (1.820 m) y Monza (1.268 m). Por primera vez desde Holanda 61, todos los que calificaron acabaron la carrera.

PARRILLA DE SALIDA

TIEMPOS DE CALIFICACIÓN	VUELTA PRIMER PIT STOP	POSICIÓN PILOTO EN PARRILLA
1m 21,054s	20	Juan Pablo Montoya
1m 21,319s	19	Fernando Alonso
1m 21,369s	17	Jenson Button
1m 21,477s	16	Takuma Sato
1m 21,640s	20	Jarno Trulli
1m 21,721s	13	Michael Schumacher
1m 21,962s	14	Rubens Barrichello
1m 22,068s	21	Giancarlo Fisichella
1m 22,266s	22	Ralf Schumacher
1m 22,304s	1	David Coulthard
1m 20,878s	25	Kimi Räikkönen*
1m 22,356s	14	Jacques Villeneuve
1m 22,532s	18	Christian Klien
1m 22,560s	1	Mark Webber
1m 23,060s	18	Felipe Massa
1m 23,291s	23	Antonio Pizzonia
1m 24,666s	11	Tiago Monteiro
1m 24,904s	16	Robert Doornbos
1m 25,859s	1	Narain Karthikeyan
1m 26,964s	1	Christijan Albers

CLASIFICACIÓN

POSICIÓN FINAL PILOTO	POSICIÓN PRIMERA VUELTA	TIEMPO TOTAL CARRERA
1	1	Juan Pablo Montoya McLaren-Mercedes MP4-20 (Michelin) 1h 14m 28,659s
2	2	Fernando Alonso Renault R25 (Michelin) +2,479s
3	8	Giancarlo Fisichella Renault R25 (Michelin) +17,975s
4	11	Kimi Räikkönen McLaren-Mercedes MP4-20 (Michelin) +22,775s
5	5	Jarno Trulli Toyota TF105 (Michelin) +33,786s
6	9	Ralf Schumacher Toyota TF105 (Michelin) +43,924s
7	14	Antonio Pizzonia Williams-BMW FW27 (Michelin) +44,643s
8	3	Jenson Button BAR-Honda 007 (Michelin) +1m 03,635s
9	12	Felipe Massa Sauber-Petronas C24 (Michelin) +1m 15,413s
10	7	Michael Schumacher Ferrari F2005 (Bridgestone) +1m 36,070s
11	10	Jacques Villeneuve Sauber-Petronas C24 (Michelin) +1 vuelta
12	6	Rubens Barrichello Ferrari F2005 (Bridgestone) +1 vuelta
13	13	Christian Klien Red Bull-Cosworth RB1 (Michelin) +1 vuelta
14	18	Mark Webber Williams-BMW FW27 (Michelin) +1 vuelta
15	17	David Coulthard Red Bull-Cosworth RB1 (Michelin) +1 vuelta
16	4	Takuma Sato BAR-Honda 007 (Michelin) +1 vuelta
17	15	Tiago Monteiro Jordan-Toyota EJ15B (Bridgestone) +2 vueltas
18	16	Robert Doornbos Minardi-Cosworth P505 (Bridgestone) +2 vueltas
19	19	Christijan Albers Minardi-Cosworth P505 (Bridgestone) +2 vueltas
20	20	Narain Karthikeyan Jordan-Toyota EJ15 (Bridgestone) +3 vueltas

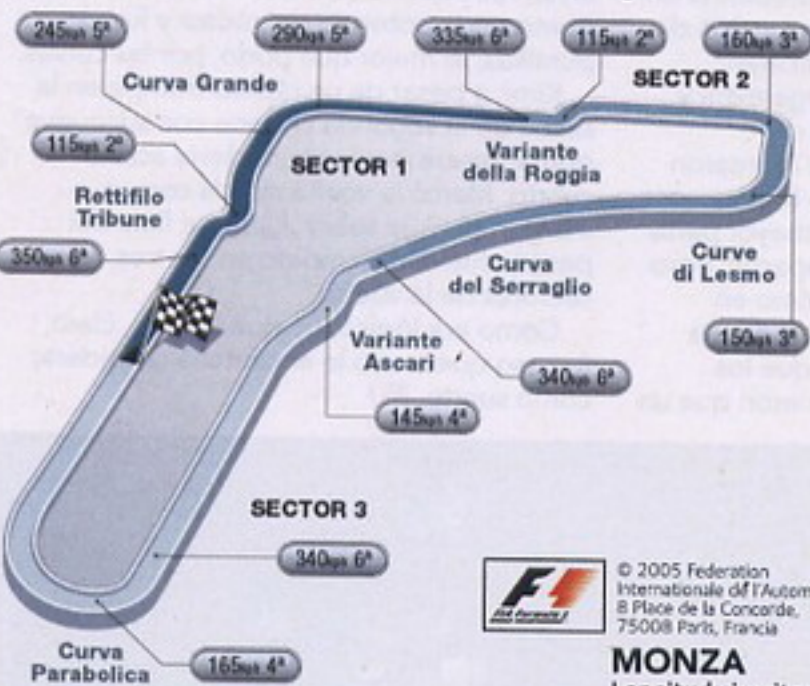
\*penalización motor

AUTODROMO DI MONZA

Fecha 4 de septiembre de 2005 Tiempo Cálido, soleado 28°

Temperatura del asfalto 45° Vueltas 53

Distancia 306,720 km Espectadores 60.000 (domingo)



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

MONZA Longitud circuito: 5,793 km

VELOCIDADES Y PARADAS

Vuelta rápida Kimi Räikkönen 1m 21,504s en la vuelta 51 (255,874 km/h)  
 Más rápido en punto de medición Juan Pablo Montoya 370,1 km/h  
 Más lento en punto de medición Christijan Albers 356,7 km/h  
 Pit stop más rápido Kimi Räikkönen 28,198s  
 Pit stop más lento David Coulthard 30,937s

GP DISPUTADOS

	AUSTRALIA	MALASIA	SAN MARINO	ESPAÑA	MÓNACO	EUROPA	CANADA	S. FRANCIA	S. FRANCIA	ALEMANIA	HUNGRÍA	TURQUÍA	ITALIA	BELGICA	BRASIL	JAPÓN	CHINA
Michael Schumacher	R	7	R	2	R	7	5	2	1	3	6	5	2	R	10	-	-
Rubens Barrichello	2	R	9	R	9	8	3	3	2	9	7	10	10	10	12	-	-
Jenson Button	11	R	R	DCE	EX	EX	10	R	NS	4	5	3	5	5	8	-	-
Takuma Sato	14	-	R	DCE	EX	EX	12	R	NS	11	16	12	8	9	16	-	-
Anthony Davidson	-	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fernando Alonso	3	1	1	1	2	4	1	R	NS	1	2	1	11	2	2	-	-
Giancarlo Fisichella	1	R	R	R	5	12	6	R	NS	6	4	4	9	4	3	-	-
Mark Webber	5	R	6	7	6	3	R	5	NS	12	11	R	7	R	14	-	-
Nick Heidfeld	R	3	R	6	10	2	2	R	NS	14	12	11	6	R	-	-	-
Antonio Pizzonia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-
Kimi Räikkönen	8	9	3	R	1	1	11	1	NS	2	3	R	1	1	4	-	-
Juan Pablo Montoya	6	4	-	-	7	5	7	EX	NS	R	1	2	R	3	1	-	-
Pedro de la Rosa	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Alexander Wurz	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jacques Villeneuve	13	R	11	4	R	11	13	9	NS	8	14	15	R	11	11	-	-
Felipe Massa	10	10	7	10	11	9	14	4	NS	R	10	8	14	R	9	-	-
David Coulthard	4	6	8	11	8	R	4	7	NS	10	13	7	R	7	15	-	-
Christian Klien	7	8	R	-	-	-	-	8	NS	R	15	9	R	8	13	-	-
Vitantonio Liuzzi	-	-	-	8	R	R	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jarno Trulli	9	2	2	5	3	10	8	R	NS	5	9	14	4	6	5	-	-
Ralf Schumacher	12	5	4	9	4	6	R	6	NS	7	8	6	3	12	6	-	-
Tiago Monteiro	16	12	10	13	12	13	15	10	3	13	17	17	13	15	17	-	-
Narain Karthikeyan	15	11	R	12	13	R	16	R	4	15	R	16	12	14	20	-	-
Christijan Albers	R	13	13	R	R	14	17	11	5	R	18	13	R	R	19	-	-
Patrick Friesacher	17	R	12	R	R	R	18	R	6	R	19	-	-	-	-	-	-
Robert Doornbos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18	R	13	18

LEYENDA: R Retirado/DC Descalificado/EX Excluido/NS No salida

VUELTA A VUELTA

**VUELTA 1** Montoya hace una salida limpia; Barrichello supera a Schumi. Coulthard golpea la zaga de Fisichella en la primera chicane y es embestido por Webber. Van a boxes junto con Karthikeyan y Albers, que también se han tocado. Tras JPM siguen Alonso, Button, Sato y Trulli  
**VUELTA 2** Los Ferrari superan a Trulli  
**VUELTA 10** Montoya le saca 2,2s a Alonso, y éste 14s a Button  
**VUELTA 13** Schumi para  
**VUELTA 17** Button para  
**VUELTA 19** Alonso para

**VUELTA 20** Montoya para  
**VUELTA 25** Räikkönen, segundo, para y sale quinto. JPM le saca 9,5s a Alonso  
**VUELTA 28** Räikkönen tiene dañada la goma trasera izquierda; para y sale 11°  
**VUELTA 30** JPM le saca 9s a Alonso; siguen Fisichella, Trulli, Button, Ralf, Barrichello y Schumi  
**VUELTA 40** JPM para; Kimi séptimo  
**VUELTA 45** Räikkönen hace un trompo en la Roggia y pasa de cuarto a quinto  
**VUELTA 49** Montoya reduce la marcha con la goma trasera izquierda dañada  
**VUELTA 53** JPM cruza la meta



# CRÓNICA

de Peter Windsor



¿Jugador de equipo? JPM mandó al principio, dejó pasar a Kimi y una vez más falló en al final.



## Esperanzas desvanecidas

Räikkönen podrá haber ganado, pero Montoya –y el carácter de Spa– no fueron de ayuda

Una carrera se puede plantear de muchas maneras, pero ninguna de ellas valdrá nada cuando se trata de Spa y Spa hace lo habitual, a saber, jugar con la condensación sobre los alrededores de las montañas de las Ardenas.

Sabes que va a ser uno de esos fines de semana inciertos, cuando los mecánicos van a tener que hacer algo insólito como cambiar neumáticos de verdad en un pit lane estrecho, o los pilotos van a dedicar gran parte de los entrenamientos libres a jugar con ordenadores o hablar de aviones, yates y la cotización del euro. En el caso de McLaren-Mercedes, también había que meditar sobre los motores. Días de investigación en Ilmor, por no hablar de una reconstrucción simulada del problema de

Kimi en Monza, identificaron por fin al culpable en un revestimiento usado en los árboles de levas del V10. Y véase esto: el nuevo motor de Juan Pablo Montoya para Spa, listo para correr el jueves por la noche, resultó que montaba árboles del mismo lote maléfico. Con tiempo de sobras antes de los libres del viernes, pues, McLaren pudo cambiar el motor en el coche de Juan sin incurrir en penalización alguna.

**“Cuando tienes suerte en Spa, te preguntas cuándo vendrá la bofetada”**

Cuando tienes tanta suerte en Spa, te pasas el resto del fin de semana preguntándote cuándo vendrá la bofetada.

Pues vino en la antepenúltima vuelta del GP de Bélgica, y no sólo recibió Juan, también quedaron tocadas las aspiraciones de McLaren y Kimi Räikkönen. Juan, circulando en segunda posición, sus tiempos por vuelta en sintonía con los 16s de ventaja que tenía sobre Fernando Alonso, su actuación como el perfecto jugador de equipo casi completa, vio de repente una mancha blanquiazul en su interior y se vio lanzado fuera de la pista en Fagnes, el lugar donde Ayrton Senna y Nigel Mansell tropezaron en 1987.

Fuera de carrera. La “víctima inocente del error de otro piloto”, como diría Ron Dennis



## CAMPEONATO DE PILOTOS

tras 16 pruebas de 19

1	Fernando Alonso	111
2	Kimi Räikkönen	86
3	Michael Schumacher	55
4	Juan Pablo Montoya	50
5	Jarno Trulli	43
6	Giancarlo Fisichella	41
7	Ralf Schumacher	37
8	Rubens Barrichello	35
9	Jenson Button	30
10	Mark Webber	29
11	Nick Heidfeld	28
12	David Coulthard	21
13	Jacques Villeneuve	9
14	Felipe Massa	8
15	Tiago Monteiro	7
16	Alex Wurz	6
17=	Narain Karthikeyan	5
17=	Christian Klien	5
19=	Christijan Albers	4
19=	Pedro de la Rosa	4
21	Patrick Friesacher	3
22	Antonio Pizzonia	2
23=	Takuma Sato	1
23=	Vitantonio Liuzzi	1

## CAMPEONATO DE CONSTRUCTORES

tras 16 pruebas de 19

1	Renault	152
2	McLaren-Mercedes	146
3	Ferrari	90
4	Toyota	80
5	Williams-BMW	59
6	BAR-Honda	31
7	Red Bull-Cosworth	27
8	Sauber-Petronas	17
9	Jordan-Toyota	12
10	Minardi-Cosworth	7



Toyota hizo una temprana apuesta por ruedas de seco, pero eso les costó la opción al podio.

en el comunicado de prensa del equipo. Más puntos para Fernando y Renault. Menos ventaja para Kimi. Otra vez. Claro que nunca es así de sencillo. Tal vez fue algo similar a lo sucedido en Spa en 1998, cuando Eddie Irvine eliminó a Mika de la carrera y, teniendo en cuenta todos los factores, o para vengarse, o como quieran llamarlo, Michael se encontró luego con un DC al ralentí en su trazada. En 2005, dados los acontecimientos de la carrera de Juan Pablo en McLaren y los rasgos de carácter que mostró en sus años en Williams, podía olerse que la combinación iba camino de los problemas.

En este caso no hubo toques previos, pero Juan recibió un gran golpe a dos tercios de carrera cuando se encontró segundo. Ya con un MP4-20 mucho más de su gusto (Juan lleva una nueva geometría de suspensión, diseñada para dar al coche una mejor entrada en curva; Kimi sigue corriendo con la versión 'estándar') marcó la pole -su primera pole de verdad en McLaren- con una hermosa vuelta que por una vez hizo parecer conservador a Kimi.

## MÁS APUNTES

GP DE BÉLGICA VTA. 11

Button se encontró con el podio en Spa.

### JENSON VUELVE AL PODIO

Todo parecía perdido para Jenson Button cuando volvió a boxes sólo una vuelta después de salir con ruedas de seco. Del séptimo lugar cayó al 13°. Pero, durante la parada, un ajuste en el alerón delantero transformó el comportamiento.

"El primer relevo de la carrera no fue fácil", dijo Button. "Tenía un sobreviraje tal que apenas podía entrar en las curvas; la zaga se empeñaba en querer girar sobre sí misma. En la primera parada ajustamos el alerón, lo cual mejoró las cosas, pero pecamos de optimistas al cambiar a seco, así que tuvimos que volver a parar".

En la vuelta 18, Button pasó a Monteiro y se colocó noveno; seis giros más tarde adelantó a Villeneuve y tras una segunda parada se encontró sexto. En la vuelta 35 pasó a Webber, quinto, y en la 38 a Barrichello. Cuando Montoya quedó eliminado, heredó el cajón.

"Hacer dos relevos con los neumáticos [intermedios] marcó la diferencia", dijo Button. "Los pit stops fueron muy bien y el motor Honda fue perfecto todo el fin de semana. Es fantástico volver a subir al podio, y tengo que dar las gracias a todo el equipo por su gran trabajo".

Maurice Hamilton



La aceleración hacia La Source -especialmente en mojado- siempre es delicada, pero todos pasaron. Nótese a Schumi echando un vistazo a su compañero para 2006. Menos mal que Massa dejó espacio...

Donde Kimi abrazaba los pianos, Juan mordía los bordes: en los oficiales, con la pista milagrosamente seca a pesar de los paraguas a la vista (¡más suerte!), por vez primera Juan Pablo pareció un piloto rapidísimo y pulido que dominaba su coche. Kimi sólo estaba un pelín por detrás, pero era la pole en Spa. Con el nuevo motor.

Y, desde la salida neblinosa llena de cortinas de agua, Juan Pablo pareció un poleman lanzado hacia la victoria. Rodaba cómodamente por delante de Kimi, y amplió esa ventaja cuando los dos pararon al salir el Safety Car en la vuelta 11 (por el impacto de Giancarlo Fisichella en Eau Rouge). Juan entró directamente; Kimi se vio obligado a quedarse atrás y esperar su turno. Kimi y Juan 'acordaron', con una ayudita de Ron Dennis y el equipo, que en un mundo ideal Kimi debería ganar esta carrera y que el 'adelantamiento', si hacía falta alguno, debería tener lugar durante la segunda tanda de pit stops. No iban a ▷



# GP de BÉLGICA

## CRÓNICA GP



Eau Rouge muerde, pero ¿el experimentado Fisi? Oh sí. Su golpe en la vuelta 10 fue serio...

### MÁS APUNTES

GP DE BÉLGICA VTA. 11



Esta vez sí: Jordan sumó un punto de verdad.

#### MONTEIRO SIGUE (Y SUMA)

El cuantavuelta oficial mostraba a los Jordan-Toyota octavo y noveno. No era un error informático. Un trabajo impecable de los mecánicos de Jordan – una práctica ubicación cerca de la salida del pit lane, lejos del caos en que los equipos trataban de asistir a dos coches a la vez – elevaron a los autos amarillos 10 plazas por cabeza, Tiago Monteiro por delante de Narain Karthikeyan.

Haciendo correr dos EJ15B por primera vez (Monteiro debutó con la nueva evolución en Monza), Jordan vio perder un par de puestos a sus coches, para recuperarlos en la segunda tanda de repostajes. Karthikeyan perdió terreno con un cambio prematuro a slicks estriados, pero Monteiro mantuvo su ritmo y su récord de acabar todas las carreras, sumando un valioso punto por el octavo lugar. Estaba contentísimo.

"Me lo he pasado la mar de bien en mi circuito favorito, especialmente con estas condiciones meteorológicas, ya que sabíamos que nos vendrían bien", dijo Tiago. "Los Bridgestone iban muy bien y estaba confiado. Sumamos un punto de verdad y lo merecimos. Nuestra estrategia mereció la pena".

Maurice Hamilton

aplicarse órdenes de equipo, claro: Juan sería el jugador de equipo perfecto.

En un mundo ideal. En un mundo imperfecto –en el que se encontraba ahora Juan, con Ralf Schumacher que había parado una vuelta antes del Safety Car y el consiguiente atasco en el pit lane, y por tanto se había intercalado entre los McLaren–, saltaron todas las apuestas. Juan empezó a volar, azuzado por un

Toyota con menos gasolina (y muy rápido) en sus retrovisores y forjando a la vez 7s de

### "Fernando tuvo tiempo para hacer sumas y restas en las últimas vueltas"

ventaja sobre Kimi, que estaba cuidando sus intermedios y ahorrando combustible. Kimi no estaba preocupado; no era el momento de tirar. Para Juan, en cabeza, sí lo era.

Pero Spa hizo lo suyo, como era inevitable. Ralf, con una estrategia de poca gasolina, paró en la vuelta 24. Ahora Kimi tenía a la vista el otro McLaren. Tenía la gasolina y el agarre de los neumáticos de su parte. Estaba a punto de teñir de violeta el primero de los parciales de las pantallas de cronometraje. Juan, cauteloso debido a sus neumáticos, aguantó como pudo.

Juan paró en la vuelta 32, Kimi en la 35. Suficiente. Para cuando los dos estaban de vuelta en pista, con los intermedios calientes, Kimi le sacaba 6s.

Todos sabemos lo que un tío como Juan va a hacer en este momento. Sí, va a acabar segundo "para el equipo" y no, no le gusta. Juan aguanta ahí echando pestes, rodando



... e hizo salir al Safety Car. Muchos enfilaron los boxes, pero no todos salieron bien calzados.

a dos o tres segundos del ritmo de cabeza y pensando tal vez en Miami o en motos acuáticas o en llegar a casa a cenar esa noche. A Juan le gusta tanto acabar segundo cuando podría haber ganado con facilidad como sentarse en una biblioteca a leer sesudos tratados de historia natural.

De modo que si estás en McLaren, y has pasado por todo esto antes, quizá pensaras en decirle por la radio algo como: "Juan, Pizzonia va con ruedas de seco y será más rápido. Ten cuidado con él. Déjale pasar en la recta", igual que Ferrari tendría que haber advertido a Michael hace siete años de que iba a doblar a DC y que debería evitar el encuentro con el McLaren.

Pero McLaren está acostumbrado a



Räikkönen hizo lo que hace mejor: a por todas, tiñendo los parciales de violeta cuando importa.



pilotos tipo Kimi, Mika o DC, no a latinos apasionados que prestan muy poca atención cuando ruedan en modo de crucero. De ahí el accidente con Pizzonia.

Por su parte, Fernando optó por cargar un alerón trasero relativamente bajo, de 'seco', y por tanto tuvo que proteger la parte trasera de su Renault en carrera. La decisión de Fisi de hacer otro tanto era comprensible -partía 13º y necesitaba velocidad para adelantar- pero ¿por qué, cuando era probable que lloviera, hizo Fernando lo mismo? "Lo cierto es que no teníamos muchas opciones", dijo. "El siguiente paso habría sido demasiado lento para calificar con la carga de gasolina que llevábamos. Era el compromiso de siempre...". La radio crepitó sin cesar mientras Fernando paraba con el Safety Car -¿seco o intermedios?-, pero Renault, como McLaren, calzó intermedios usados. Muchos otros, entre ellos Jarno Trulli, que rodaba por delante de Fernando desde la salida, y BAR y Williams (que seguramente se fijaron en Ferrari, donde Michael, el rey de Spa, cambió a Bridgestones de seco), montaron Michelins



"Izquierda rápida a fondo, cuidado...". Karthikeyan despegó en su (fallido) intento de pasar a Jacques.

## MÁS APUNTES

GP DE BÉLGICA VTA. 13



Schumacher le canta las cuarenta a Sato...

### ERROR DE PRINCIPIANTE

"Todos los accidentes son innecesarios, pero éste pareció más innecesario de lo habitual. Fue una forma estúpida de acabar una carrera en que esperábamos que las condiciones nos ayudaran". Éste fue el escueto resumen de Michael Schumacher tras ser echado de la pista por Takuma Sato cuando era 10º.

Por una vez, Ferrari esperaba salvar algo parecido a un resultado respetable. Con las previsiones apuntando a una carrera en mojado, Schumacher calificó séptimo con el coche reglado en parte para agua. Estaba en un buen quinto lugar cuando el accidente de Fisichella dio inicio a la primera tanda de paradas.

"Cuando salió el Safety Car, decidimos arriesgarnos y probar las ruedas de seco", dijo Ross Brawn. "Pero Michael se dio cuenta de que era imposible pilotar... así que tuvimos que volver a parar. Luego, para colmo, llegó el accidente con Sato".

"Con gomas y frenos fríos, era muy difícil detener el coche y le embestí", dijo Sato. Los comisarios deportivos penalizaron al japonés con 10 posiciones en la parrilla de salida de Brasil.

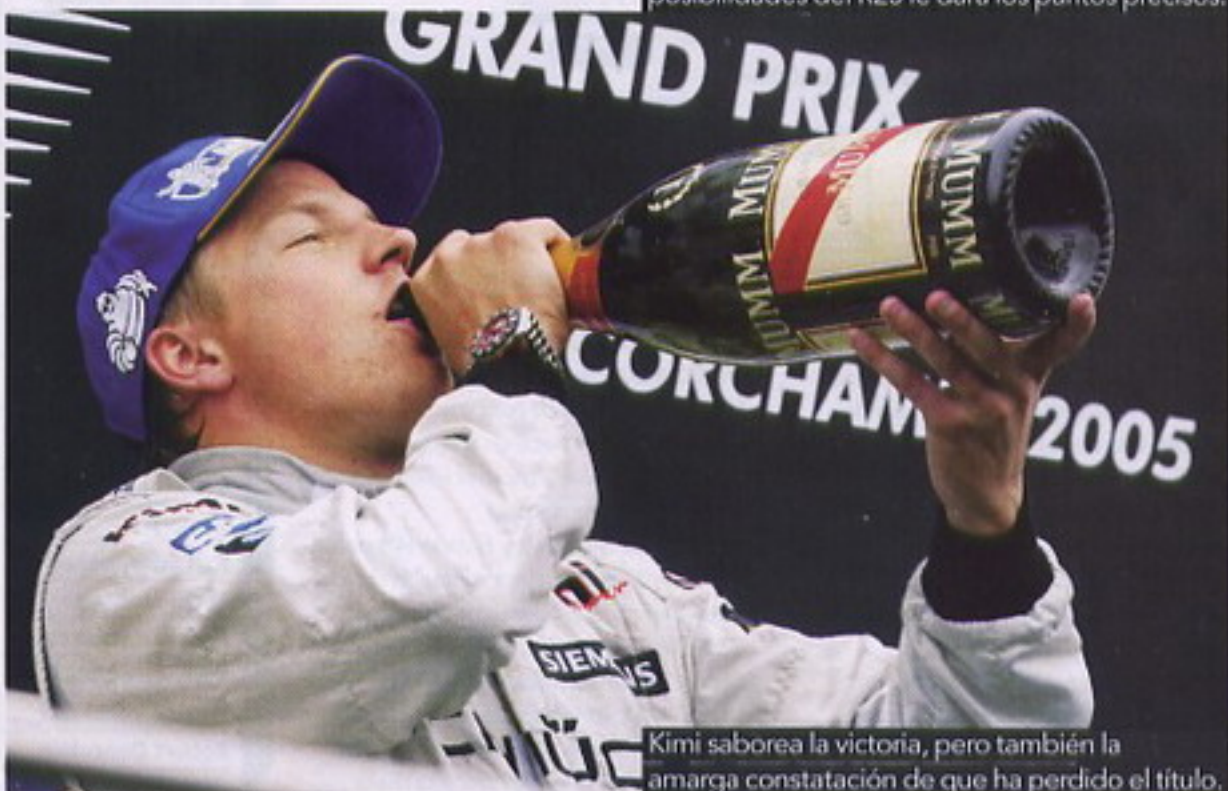
Maurice Hamilton

de seco en esa parada. Tras pegarse un buen susto, todos ellos (¡y Michael!) volvieron a entrar corriendo a calzar intermedios. Unos cuantos (Williams) probaron inexplicablemente intermedios nuevos. Los Michelin intermedios eran rápidos cuando estaban gastados, cuando eran prácticamente slicks. Aparte de eso, los de seco fueron la opción preferida hacia el final de la carrera.

Fernando, un cómodo segundo después del accidente de Montoya, tuvo por tanto tiempo para hacer sumas y restas en las últimas vueltas de Spa (y si no se le ocurrió pensar en eso, media España lo hizo por él): sin reparar en cuántas carreras gane Kimi de ahora hasta el final, el 13º podio en 2005 de Fernando sentenciará el título a su favor. **FO**



Fernando sabe que pilotar dentro de las posibilidades del R25 le dará los puntos precisos.



Kimi saborea la victoria, pero también la amarga constatación de que ha perdido el título.



# GP de BELGICA

## ESTADÍSTICAS

Todos los datos 16ª prueba



### ¿Lo sabías?

Michael Schumacher siente especial afecto por Spa. Aquí debutó en F1 en 1991, logró su primera victoria un año más tarde y es el más victorioso en Spa con seis triunfos. Este fue sólo su tercer abandono aquí. McLaren ha ganado 9 veces en Spa, una más que Ferrari.

## PARRILLA DE SALIDA

TIEMPOS DE CALIFICACIÓN	VUELTA PRIMER PIT STOP	POSICIÓN PILOTO EN PARRILLA
1m 46,391s	11	Juan Pablo Montoya
1m 46,440s	11	Kimi Räikkönen
1m 46,596s	11	Jarno Trulli
1m 46,760s	11	Fernando Alonso
1m 47,401s	10	Ralf Schumacher
1m 47,476s	11	Michael Schumacher
1m 47,867s	11	Felipe Massa
1m 47,978s	11	Jenson Button
1m 48,071s	11	Mark Webber
1m 48,353s	11	Takuma Sato
1m 48,508s	11	David Coulthard
1m 48,550s	11	Rubens Barrichello
1m 46,497s	-	Giancarlo Fisichella*
1m 48,889s	20	Jacques Villeneuve
1m 48,898s	11	Antonio Pizzonia
1m 48,994s	11	Christian Klien
1m 49,779s	7	Robert Doornbos**
1m 49,842s	4	Christijan Albers**
1m 51,498s	11	Tiago Monteiro
1m 51,675s	11	Narain Karthikeyan

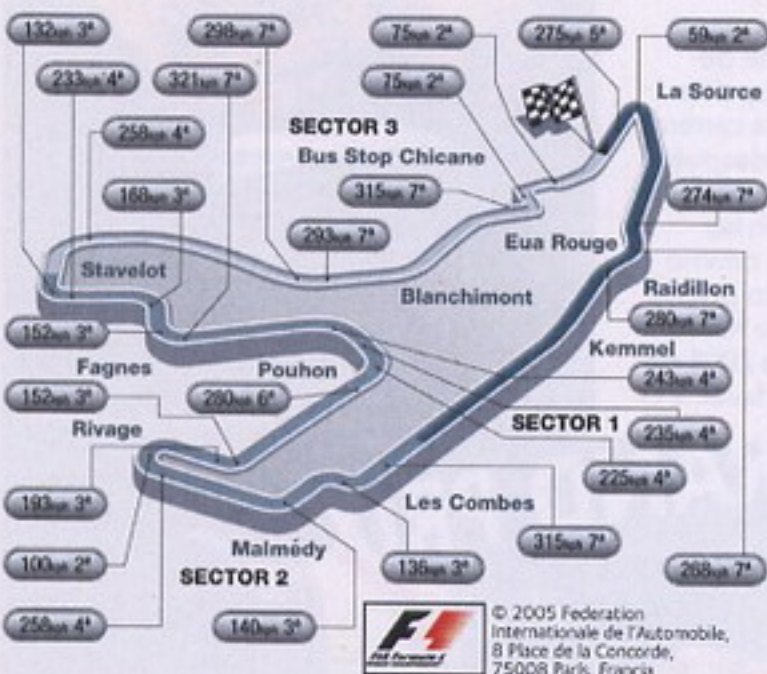
\*penalización motor \*\*salió desde el pit lane

## CLASIFICACIÓN

POSICIÓN FINAL PILOTO	POSICIÓN PRIMERA VUELTA	TIEMPO TOTAL CARRERA
1	2	1h 30m 01,295s
2	4	+28,394s
3	7	+32,077s
4	10	+69,167s
5	14	+78,136s
6	16	+87,435s
7	8	+87,574s
8	17	+1 vuelta
9	13	+1 vuelta
10	9	+1 vuelta
11	18	+1 vuelta
12	20	+2 vueltas
13	19	+3 vueltas
14	1	accidente - 40 vueltas
15	15	accidente - 39 vueltas
NO CLASIFICADOS CAUSA DEL ABANDONO		
17	3	accidente - 34 vueltas
18	11	motor - 18 vueltas
19	5	accidente - 13 vueltas
20	6	accidente - 13 vueltas
21	12	accidente - 10 vueltas

## SPA-FRANCORCHAMPS

Fecha 11 de septiembre 2005 Tiempo Nublado, húmedo 17°  
 Temperatura del asfalto 16° Vueltas 44  
 Distancia 306,944 km Espectadores 53.087 (domingo)



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

SPA Longitud circuito: 6,976 km

### VUELTA A VUELTA

**VUELTA 1** Los dos Minardi salen del pit lane. Pista húmeda; todos menos los Minardi montan intermedios. Salida limpia: Montoya líder seguido por Kimi, Trulli, Alonso, Schumi, Sato  
**VUELTA 10** Ralf para. Fisichella, 7°, se estrella en Eau Rouge; sale el Safety Car  
**VUELTA 11** Casi todos paran; Trulli, Schumi, Button, Sato y Coulthard montan seco pero vuelven a los intermedios un giro más tarde  
**VUELTA 12** JPM líder seguido por Villeneuve (que no ha parado), Ralf Schumacher, Räikkönen y Alonso

**VUELTA 14** Villeneuve cae a cuarto  
**VUELTA 20** Villeneuve para  
**VUELTA 24** Ralf (2°) para y monta seco  
**VUELTA 25** Ralf hace un trompo en Les Combes y vuelve a montar intermedios  
**VUELTA 32** Alonso para  
**VUELTA 33** Montoya y Button (4°) paran  
**VUELTA 35** Kimi marca su vuelta rápida, para y le quita el liderato a Montoya  
**VUELTA 39** Pizzonia, 10°, para a montar seco y se reincorpora a una vuelta  
**VUELTA 41** Tratando de desdoblarse, Pizzonia embiste y elimina a Montoya  
**VUELTA 44** Räikkönen cruza la meta

### VELOCIDADES Y PARADAS

**Vuelta rápida** R. Schumacher 1m 51,453s vuelta 43 (225,329 km/h)  
**Más rápido en punto de medición** Giancarlo Fisichella 336,7 km/h  
**Más lento en punto de medición** Robert Doornbos 320,2 km/h  
**Pit stop más rápido** Ralf Schumacher 31,085s  
**Pit stop más lento** Christian Klien 56,910s

## GP DISPUTADOS

	AUSTRALIA	MALASIA	SAN BARTOLOME	BARCELONA	ESPAÑA	MÓNACO	EUROPA	CANADA	G. FRANCIA	ALEMANIA	HUNGRÍA	TURQUÍA	ITALIA	BELGICA	BRASIL	JAPON	CHINA
Michael Schumacher	R 7	R 2	R 7	5	2	1	3	6	5	2	R 10	R	-	-	-	-	-
Rubens Barrichello	2	R 9	R 9	8	3	3	2	9	7	10	10	10	12	5	-	-	-
Jenson Button	11	R	R	DCE	EX	EX	10	R	NS	4	5	3	5	5	8	3	-
Takuma Sato	14	-	R	DCE	EX	EX	12	R	NS	11	16	12	8	9	16	R	-
Anthony Davidson	-	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fernando Alonso	3	1	1	1	2	4	1	R	NS	1	2	1	11	2	2	2	-
Giancarlo Fisichella	1	R	R	R	5	12	6	R	NS	6	4	4	9	4	3	R	-
Mark Webber	5	R	6	7	6	3	R	5	NS	12	11	R	7	R	14	4	-
Nick Heidfeld	R	3	R	6	10	2	2	R	NS	14	12	11	6	R	-	-	-
Antonio Pizzonia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	15	-
Kimi Räikkönen	8	9	3	R	1	1	11	1	NS	2	3	R	1	1	4	1	-
Juan Pablo Montoya	6	4	-	-	7	5	7	EX	NS	R	1	2	R	3	1	14	-
Pedro de la Rosa	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Alexander Wurz	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jacques Villeneuve	13	R	11	4	R	11	13	9	NS	8	14	15	R	11	11	6	-
Felipe Massa	10	10	7	10	11	9	14	4	NS	R	10	8	14	R	9	10	-
David Coulthard	4	6	8	11	8	R	4	7	NS	10	13	7	R	7	15	R	-
Christian Klien	7	8	R	-	-	-	-	8	NS	R	15	9	R	8	13	9	-
Vitantonio Liuzzi	-	-	-	8	R	R	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jarno Trulli	9	2	2	5	3	10	8	R	NS	5	9	14	4	6	5	R	-
Ralf Schumacher	12	5	4	9	4	6	R	6	NS	7	8	6	3	12	6	7	-
Tiago Monteiro	16	12	10	13	12	13	15	10	3	13	17	17	13	15	17	8	-
Narain Karthikeyan	15	11	R	12	13	R	16	R	4	15	R	16	12	14	20	11	-
Christijan Albers	R	13	13	R	R	14	17	11	5	R	18	13	R	R	19	12	-
Patrick Friesacher	17	R	12	R	R	R	18	R	6	R	19	-	-	-	-	-	-
Robert Doornbos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18	R	13	18	13	-

LEYENDA: R Retirado/DC Descalificado/EX Excluido/NS No salido



PREVIEW

GP de  
BRASIL

17ª prueba

INTERLAGOS 25.09.05

por Anthony Davidson, Maurice Hamilton, Stewart Williams



CARRERA AGOTADORA

PISTA MUY BACHEADA

APOYO MÁS BIEN ALTO

CIRCUITO ANTIHORARIO



Además del calor y la humedad, no es extraño que se cuele algún espontáneo...



A Fisichella le gusta Brasil; tanto, que hasta ganó con un Jordan en 2003.



18 millones de personas pueblan las atestadas calles de Sao Paulo.



SEGÚN EL PILOTO: ANTHONY DAVIDSON

## Una pista bacheada y que castiga el cuello

**B**rasil es el circuito más bacheado del mundo, y la verdad es que no me gusta. Además, es estrecho y no tiene un buen flujo. Tampoco deja que el coche se comporte bien; esos baches hacen que la parte trasera sea muy nerviosa.

Llevamos niveles de carga aerodinámica bastante altos, aunque hay una recta larga en la que vas a fondo. Toda esa ala hace falta para la revirada parte interior; es un compromiso al que hay que llegar.

Como gira en sentido contrario a las agujas del reloj, castiga mucho el cuello, pero haber corrido en Turquía habrá contribuido a fortalecer los músculos de la parte izquierda. Así que este año no debería ser tan duro para los pilotos. El año pasado, muchos tuvieron problemas, y creo que incluso vi a Michael sujetándose el casco. Lo peor son las largas izquierdas antes de la recta. Sólo aguantas alrededor de 1 G, pero durante 13 segundos, que es mucho tiempo, y eso te cansa. No te hace más lento, sólo que no es una sensación agradable. Y durante el fin de semana va a peor, porque los niveles de agarre mejoran, y cuanto más rápido

recorres el circuito, más castiga el cuello.

Además, este año podría hacer más calor, porque se disputa un poco antes. La parte más difícil es la frenada de la 'S' de Senna. Allí puedes bloquear delante con facilidad. La curva más divertida es la derecha rápida, Ferradura, antes de la primera horquilla de derechas, donde Michael se salió el año pasado. Tiene una entrada muy bacheada, pero luego se abre. En ese punto es bastante ancha, y

te da una buena sensación. Y como es una de las pocas de derechas, te tomas un respiro.

Las dos horquillas son difíciles. En la entrada tienes mucho subviraje, y la cola derrapa a media curva, sobre todo cuando te quedas sin neumáticos y la tracción es mala. No parece que estés en un F1; no me gusta.

Como gira en sentido antihorario, castiga mucho el cuello. El año pasado, vi a Michael sujetarse el casco

## Horarios

**Libres** 16.00-17.00 viernes 23 septiembre  
19.00-20.00 viernes 23 septiembre  
14.00-14.45 sábado 24 septiembre  
15.15-16.00 sábado 24 septiembre

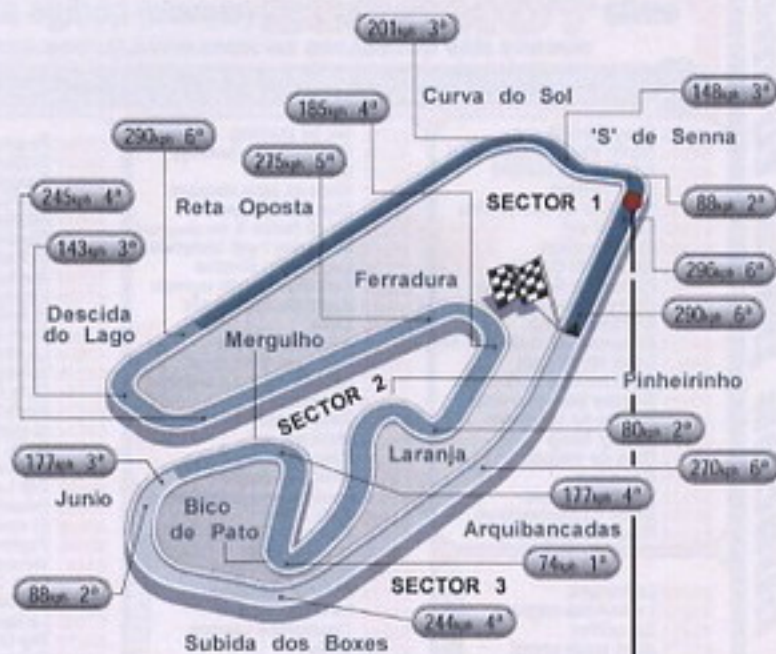
**Oficiales** 18.00 sábado 24 de septiembre

**Carrera** 19.00 domingo 25 de septiembre

Horarios sujetos a variación

**Información circuito:** www.gpbrasil.com.br

**Tel.:** 0055 11 3329 4686



**Al tanto de...** Acción a tope en la 'S' de Senna, escenario de la mayoría de adelantamientos.





**MH**  
APUNTA

El saludable  
caos brasileño

**H**ace 12 meses, cuando el GP de Brasil pasó de un extremo a otro del calendario, lamentamos la ausencia potencial de la lluvia otoñal que hizo tan interesantes muchas de las anteriores carreras en Interlagos. Pero, mira por dónde, el tiempo resultó ser tan caprichoso en octubre como era en marzo. De hecho, la llovizna justo antes de la salida fue la perdición de Ferrari al final de una temporada de dominio de los coches rojos. Pensándolo ahora, en realidad supuso el principio del fin para Maranello, puesto que una brillante batalla entre Juan Pablo Montoya y Kimi Räikkönen marcó el inicio de una nueva era a costa de Ferrari.

Nada hacer pensar que este año Ferrari vaya a recuperar la forma en Interlagos, lo que



El fin de semana de Michael en Brasil 2004 empezó a torcerse con su accidente en Ferradura en los libres.

seguramente implique que el pobre Rubens Barrichello seguirá con su espantoso historial en casa. Por ejemplo, el año pasado marcó la pole, pero sólo pudo ser tercero debido a esa primera parte sobre mojado. La historia de siempre en un circuito que, a pesar de todos sus defectos, merece permanecer en el calendario de F1.

Las condiciones de trabajo en la infraestructura de Interlagos siempre han sido criticadas, pero la prueba brasileña desempeña un papel válido como la entrada de Suramérica en el campeonato del mundo, y porque la pista en sí constituye uno de los retos clásicos: 4,3 km bacheados y exigentes que ponen a prueba a coches y pilotos.

Esta revirada pista, situada en una meseta al lado de Sao Paulo, pero rodeada en la actualidad por la expansión urbana descontrolada que aún no se había producido cuando el circuito alcanzó nivel internacional en 1966, ha proporcionado el telón de fondo para muchas carreras emotivas de iconos deportivos brasileños como Emerson Fittipaldi y Ayrton Senna. Este año, Felipe Massa llega como un nuevo héroe en su papel de sustituto de Barrichello en 2006. El año pasado, Massa encabezó brevemente la carrera cuando la pista se secaba. No es probable que se repita, pero, en Interlagos, nunca se sabe.

Maurice Hamilton

## ASÍ CORRIERON

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

R: retirado DC: descalificado



## ¿Quién puntuó en 2004?

- Juan Pablo Montoya**  
Williams-BMW FW26  
1h 28m 01,451s (208,516 km/h)
- Kimi Räikkönen**  
McLaren-Mercedes MP4-19B  
+01,022s
- Rubens Barrichello**  
Ferrari F2004 +24,099s
- Fernando Alonso**  
Renault R24 +48,908s
- Ralf Schumacher**  
Williams-BMW FW26 +49,740s
- Takuma Sato**  
BAR-Honda 006 +50,248s
- Michael Schumacher**  
Ferrari F2004 +50,626s
- Felipe Massa**  
Sauber-Petronas C23  
+1m 02,310s

## RINCÓN HISTÓRICO

### Sumar puntos acabando décimo

**S**ólo en una ocasión en la historia del campeonato del mundo podrías haber acabado fuera de los seis primeros (o de los ocho primeros en la actualidad) y aun así sumar puntos. De hecho, en 1987, Jonathan Palmer llevó su Tyrrell a la 10ª posición en la primera cita de la temporada, el GP de Brasil, y aun así se hizo con nueve puntos.

La razón es que esos nueve puntos no eran para el campeonato absoluto, sino para una clase distinta establecida ese año para los coches atmosféricos. Al final de 1986, la diferencia entre los coches turbo de 1.000 CV y el puñado de atmosféricos era tan grande, que la FIA creó el

Palmer pilotó el mejor coche sin turbo en 1987, el Tyrrell, y se impuso en su clase.



Trofeo Jim Clark para pilotos y el Trofeo Colin Chapman para constructores, para aumentar el interés en estos coches. El baremo de puntos eran los mismos 9, 6, 4, 3, 2 y 1 para los seis primeros de clase, y los coches también puntuaban para el absoluto si se metían entre los seis primeros.

Así, en Brasil, Palmer, su compañero en Tyrrell Philippe Streiff y Pascal Fabre (AGS) acabaron 10º, 11º y 12º, respectivamente, pero se fueron con nueve, seis y cuatro puntos para el Trofeo Jim Clark.

El sistema funcionó hasta cierto punto. Siete pilotos puntuaron en el Jim Clark, pero sólo cinco, Palmer, Streiff, Philippe Alliot (Lola), Ivan Capelli (March) y Fabre, lo hicieron con regularidad.

Además, los Tyrrell fueron con mucho los más rápidos y fiables, ganando la clase en siete de las primeras ocho carreras, cinco para Palmer y dos para Streiff. El único interés era ver qué piloto de Tyrrell se haría con el Jim Clark, que fue para Palmer. Tyrrell se impuso claramente a Lola en el Colin Chapman.

Aunque el desequilibrio entre coches con y sin turbo continuó el año siguiente, los trofeos Jim Clark y Colin Chapman se eliminaron discretamente. **Stewart Williams**



PREVIO

18ª prueba

SUZUKA 09.10.05

GP de  
JAPÓN

por Anthony Davidson, Maurice Hamilton, Stewart Williams

CARRERA DE AÚPA

PISTA FLUIDA

TIEMPO INESTABLE

CURVAS GRAN VARIEDAD



Si Sato (y/o BAR-Honda) lo hace bien en Suzuka, los vítores llegarán hasta la Luna.



Vale la pena visitar el cercano castillo de Nagoya, de 1525, reconstruido en 1959.



Normalmente Juan Pablo va bien en Suzuka, y este año los McLaren vuelan.



SEGÚN EL PILOTO: ANTHONY DAVIDSON

## Uno de los mejores, y de la vieja escuela

Nunca he rodado en Suzuka sobre seco, sólo en mojado, y eso fue el año pasado, cuando tuvimos una inundación. Una lástima, porque me habría encantado pilotar allí como es debido. Parece que es en el primer sector donde puedes encontrar mucho tiempo. Has de asegurarte de llegar a la primera curva a una buena velocidad, y estar listo para cuando se cierra. Las Eses se toman en una marcha, y luego vas subiendo marchas por la curva Dunlop.

Es un circuito muy físico, de curvas continuas, y además soportas una elevada fuerza G. Una buena sección es la curva Degner hacia la 9; muy emocionante, con mucho agarre en la entrada de la 9 y bajo el puente. Recuerdo que la horquilla era muy cerrada y costaba encontrar el punto de frenada. Es una de esas curvas en que tienes problemas de tracción a la salida.

Luego tienes cierto respiro, pero aun así aguantas elevadas fuerzas G por la derecha antes de entrar en Spoon, que es muy técnica. Tiene una entrada muy rápida, luego reduces la velocidad a media curva y vuelves a acelerar a la salida. Es muy difícil hacerlo bien,

y si te equivocas puedes perder mucho tiempo, porque a la salida de Spoon hay una recta en subida.

Normalmente la 130R es a fondo. Evidentemente, en mojado no lo era. Pero es una buena curva. La chicane es delicada, muy difícil, un poco como el Bus Stop en Spa. Ahí casi te quedas parado después de una vuelta muy fluida, y has de controlar bien el coche pero ser agresivo sobre los pianos, para enfilarse a la

recta principal a través de la última curva.

En resumen, es un buen circuito y todo el mundo dice que está a la altura de Spa. Estoy de acuerdo en que es uno de los mejores. Sigue siendo de la vieja escuela, con puzolanas, así que cometer un error tiene castigo inmediato. Pero eso me gusta.

↑↑ Degner es muy emocionante, y hay mucho agarre en la curva 9, cuando pasas bajo el puente ↓↓

### Horarios

**Libres** 4.00-5.00 viernes 7 de octubre  
7.00-8.00 viernes 7 de octubre  
2.00-2.45 sábado 8 de octubre  
3.15-4.00 sábado 8 de octubre

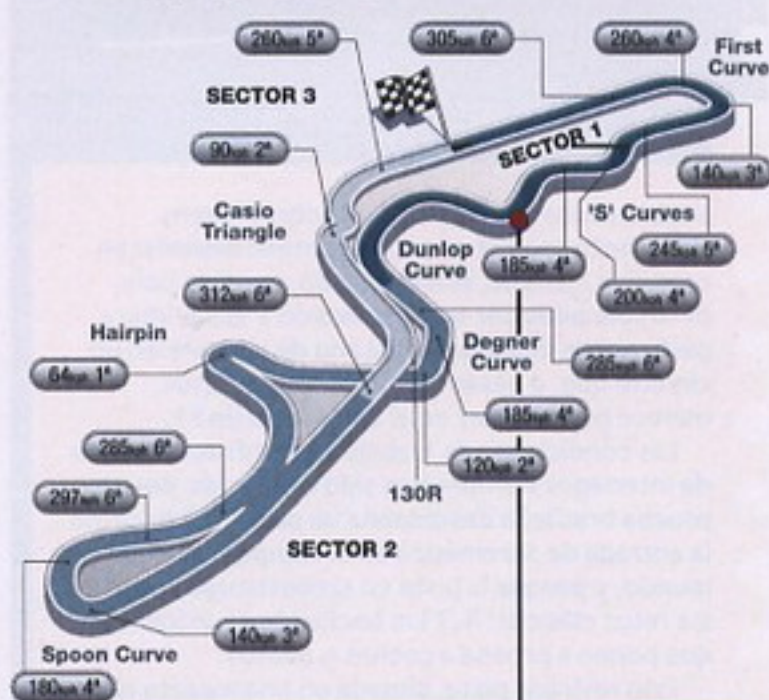
**Oficiales** 6.00 sábado 8 de octubre

**Carrera** 7.30 domingo 9 de octubre

*Horarios sujetos a variación*

**Información circuito:** [www.suzukacircuit.com](http://www.suzukacircuit.com)

**Tel.:** 0081 5937 81111



**Al tanto de...** La acción en las Eses, el secreto de una buena vuelta, como Sato (abajo) bien sabe.





**MH**  
APUNTA

Un trazado de  
armas tomar

Como si Suzuka no fuera lo bastante difícil, el año pasado los equipos tuvieron que vérselas con un tifón; o al menos con la amenaza del mismo, porque lo cierto es que no llegó al circuito.

Pero bastó para obligar a cancelar la actividad el sábado, así que la calificación se disputó el domingo por la mañana. Como los libres del viernes se disputaron sobre mojado, hubo el temor habitual acerca de la falta de información de la pista sobre seco, pero, como siempre, los nombres de costumbre acabaron en los puestos habituales cuando todos se metieron en faena.

Haga el tiempo que haga, cabe esperar lo mismo este año. Si tu coche no ha ido bien en Spa o Monza, no va a ir mejor de la noche a la mañana



La esperanza es lo último que se pierde, y parece que Honda hará algo especial para contentar a sus fans.

en Suzuka. De hecho, podría ir mucho peor, porque este circuito –el segundo más largo del calendario– busca los puntos débiles de la aerodinámica y el chasis gracias a su amplia diversidad de curvas.

Suzuka es el único circuito en forma de ocho, una idea ingeniosa que demuestra lo anticipado a su época que estaba su diseñador, John Hugenholtz, cuando compuso el trazado en 1962. En un principio circuito de pruebas de Honda, estaría bien que BAR-Honda pudiera hacer uso en Suzuka del motor especial que prepara, para alcanzar un resultado que levantara la moral.

El rendimiento del motor es muy importante, pero no sólo por el tramo a 300 km/h –el segundo más largo a todo gas después de Indy– de Spoon a la última chicane. Muchas de las 18 curvas exigen algo de gas, lo que significa que la elasticidad lo es todo, sobre todo en las Eses. Esta secuencia no será tan rápida como Maggotts/Becketts, pero supone el 27% del tiempo de la vuelta, aunque estas enlazadas sean sólo el 20% de los 5,8 km del trazado. Aquí hay que ser muy suave y disfrutar de un coche con un buen equilibrio. Si te equivocas, perderás tiempo por toda la subida, por la larga curva Dunlop y hasta Degner. Un lugar magnífico, con tifón o sin él.

Maurice Hamilton

## ASÍ CORRIERON

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

R: retirado



## ¿Quién puntuó en 2004?

- 1 Michael Schumacher**  
Ferrari F2004 1h 24m 26,985s  
(218,524 km/h)
- 2 Ralf Schumacher**  
Williams-BMW FW26 +14,098s
- 3 Jenson Button**  
BAR-Honda 006+19,662s
- 4 Takuma Sato**  
BAR-Honda 006 +31,781s
- 5 Fernando Alonso**  
Renault R24 +37,767s
- 6 Kimi Räikkönen**  
McLaren-Mercedes MP4-19B  
+39,362s
- 7 Juan Pablo Montoya**  
Williams-BMW FW26 +55,347s
- 8 Giancarlo Fisichella**  
Sauber-Petronas C23  
+56,276s

## RINCÓN HISTÓRICO

### Nakajima florece con Lotus

El tercer puesto de Aguri Suzuki en Japón 90 fue la primera vez que un piloto japonés subía al podio en F1; y el segundo de Takuma Sato en la parrilla de Europa 2004, la primera vez que un nipón partía en primera fila. Pero el auténtico pionero para todos los pilotos japoneses fue Satoru Nakajima que, en Japón 87, se convirtió en el primer piloto nipón que puntuaba en casa.

Es verdad que, después de las dos primeras ediciones en Fuji, en 1976 y 1977, la F1 no volvió a Japón hasta 1987, ya en Suzuka. Un posible enfrentamiento por el título quedó desbaratado cuando Nigel Mansell se estrelló en los oficiales y no corrió, cediendo la corona a Nelson Piquet. No obstante, para el público japonés,

Nakajima fue titular en Lotus tres años, y en Japón 87 fue sexto y marcó un punto.



la presencia de Nakajima en la parrilla era recompensa más que suficiente.

Nakajima fue el primer piloto japonés que llegó a titular en F1 cuando obtuvo el segundo volante de Lotus para 1987 junto a Ayrton Senna, como parte del contrato motorista con Honda. Dicho esto, era un piloto sólido y consiguió cumplir en su primera carrera en casa.

Con Mansell fuera y el título en el bolsillo de Piquet, el camino se despejó para Gerhard Berger, que plantó su Ferrari en la pole y ganó de forma relativamente tranquila. El compañero de Nakajima, Senna, fue segundo, y el propio Nakajima, tras partir 11º en parrilla, acabó sexto y entró en los libros de historia.

Siguió en Lotus otras dos temporadas, y su mejor carrera para el equipo tal vez fuera la última: acabó cuarto bajo el diluvio en el GP de Australia, donde también consiguió marcar la vuelta rápida (aunque el primer piloto japonés en alcanzar dicha hazaña fue Masahiro Hasemi, con un Kojima, en la primera edición del GP de Japón, en 1976). Para entonces, Suzuki ya estaba también en F1 y, después de dos temporadas más, ahora con Tyrrell, Satoru se retiró y pasó a dirigir equipos de carreras en la F3 y F3000 japonesas.

Stewart Williams



PREVIEW

GP de  
CHINA

19ª prueba

SHANGHAI 16.10.05

por Anthony Davidson, Maurice Hamilton, Stewart Williams



CITA ÚLTIMA DEL AÑO

LUGAR MUY EXÓTICO

CURVAS LA MÁS LARGA

RECTAS LA MÁS LARGA



Shanghai podrá ser de vanguardia, pero aún hay lugar para lo más tradicional.



¿Visitarás Shanghai para la carrera? No te pierdas el túnel turístico del Bund.



Fernando Alonso luchará por que Renault gane el título de constructores.



SEGÚN EL PILOTO: ANTHONY DAVIDSON

## Algo de Malaisia y un toque de Silverstone

Instalaciones extraordinarias, y lo pasé muy bien allí, pero lo cierto es que la pista me defraudó. La primera curva es seguramente la más difícil que he hecho nunca con un F1: una entrada muy rápida y mucho subviraje. Durante la misma reduces, así que vas quitando velocidad, luchando todo el rato, tratando de vencer el subviraje; luego sobrevira de repente, y luego vuelve a subvirar. Traté de encontrar vértices o ceñirme al interior, pero aún estaba demasiado sucia para probar distintas partes de la pista. Además, es en bajada, así que, para colmo, la rueda interior se aligera y se puede bloquear con mucha facilidad. Nunca llegué a hacerla bien, y tampoco creo que nadie pensara que lo hizo.

Luego viene una recta bastante larga hasta una horquilla de segunda. Has de frenar pronto para concentrarte en la salida, porque no es una horquilla completa de 180°. Luego, unas enlazadas como las de Malaisia; son muy difíciles y tienes que hacer entrar el coche de la curva 6 a la 7; hace falta una entrada suave aquí porque aún estás peleando con el coche saliendo de la curva 6. Es una buena curva. Para mí, las curvas 7

y 8 son una sola: con un giro de volante constante tocas los dos vértices.

Luego una recta y un sección horrorosa que me recuerda a Club en Silverstone. Se entra rápido, se reduce a segunda, se muerde el piano en la 9, se lanza el coche a la 10 y luego a fondo por la curva 11 peraltada.

La recta siguiente es la más larga de la F1. No se acaba nunca. Y como es tan ancha, no parece ir rápido. Se frena en la señal de 100 m para la curva 12, en segunda, o primera.

La última curva es muy difícil, casi de 90°. En subida, con poco agarre. Una de esas curvas en que crees que deberías haber ido más rápido. Pero cuando lo haces, te puedes pasar con facilidad. No es que sea un mal circuito, sólo que es decepcionante para ser un circuito de F1 tan nuevo.

La primera curva es la más difícil que he hecho con un F1: una entrada muy rápida y mucho subviraje

### Horarios

**Libres** 5.00-6.00 viernes 14 de octubre  
8.00-9.00 viernes 14 de octubre  
3.00-3.45 sábado 15 de octubre  
4.15-5.00 sábado 15 de octubre

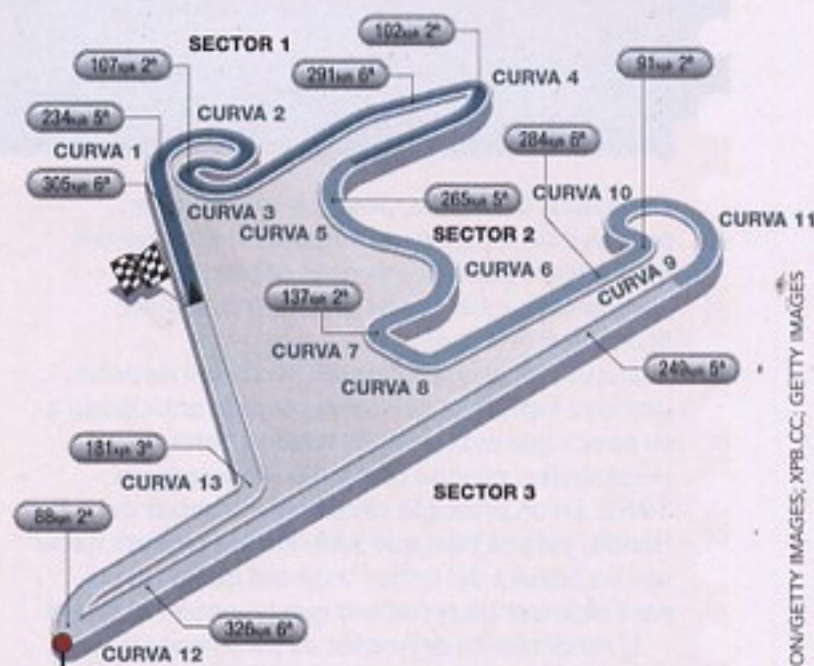
**Oficiales** 7.00 sábado 15 de octubre

**Carrera** 8.00 domingo 16 de octubre

Horarios sujetos a variación

**Información circuito:** [www.f1china.com.cn](http://www.f1china.com.cn)

**Tel.:** 0086 21633 05555



**Al tanto de...** Los adelantamientos al final de la recta de atrás, propicia para los ataques heroicos.





**MH**  
APUNTA

## Llega la fiesta en Shanghai

No puede haber un lugar mejor para la última carrera. Y no me refiero necesariamente al circuito. La vibrante ciudad de Shanghai será un marco maravilloso para muchas fiestas, todas ellas bien merecidas tras una temporada tan ardua. Pero, antes de eso, hay que correr...

Será la 19ª y última carrera, pero el GP de China repartirá puntos que pueden ayudar a redondear los tanteos que se han ido forjando durante los campeonatos de pilotos y constructores. Con los sentidos agudizados por el a veces aterrador toma y daca en las carreteras locales, los pilotos estarán listos para una lucha más rápida pero también más civilizada en pista.

El año pasado, los técnicos de los equipos tuvieron que confiar en las simulaciones por



Kimi y Fernando persiguen a Rubens en 2004. ¿Dónde está Michael? Bueno, salió desde el pit lane, y acabó 12º.

ordenador; ahora saben que Shanghai plantea varios retos, entre ellos la dificultad de la primera curva, que gira y gira a la derecha hasta que al final desemboca en una cerrada izquierda.

En la entrada de esta curva se salió Michael Schumacher el año pasado en calificación, anticipo de una carrera pésima que el campeón del mundo preferiría olvidar. Rubens Barrichello salvó el honor de Ferrari y Bridgestone encabezando la prueba prácticamente de punta a punta.

Naturalmente, al radiante Barrichello le pareció un circuito espléndido. Y lo es, pero sólo para como son normalmente los circuitos nuevos. Deja a Bahrein donde debería estar, en medio de un desierto polvoriento. Pero el ambiente dista mucho de lo habitual en la vieja Europa.

No obstante, es indudable que tiene cosas bonitas. Nunca dirías que está levantado sobre tres kilómetros cuadrados de pantanal; la única pista son los canales artificiales que envuelven las dependencias de los equipos. Se supone que el paddock, de esta guisa, representa 'una isla de paz y meditación'. No lo será para quienes tengan algo en juego; los ingenieros y pilotos estarán más preocupados en hacer estragos en la pista de 5,4 km. Esperemos que así sea. En cualquier caso, que empiece la fiesta...

**Maurice Hamilton**

## ASÍ CORRIERON

	CARR. 2000	CARR. 2001	CARR. 2002	CARR. 2003	CARR. 2004	CARR. 2005
Michael Schumacher	-	-	-	-	-	20 12
Rubens Barrichello	-	-	-	-	-	1 1
Jenson Button	-	-	-	-	-	3 2
Takuma Sato	-	-	-	-	-	18 6
Fernando Alonso	-	-	-	-	-	6 4
Giancarlo Fisichella	-	-	-	-	-	7 7
Mark Webber	-	-	-	-	-	11 10
Nick Heidfeld	-	-	-	-	-	14 13
Kimi Räikkönen	-	-	-	-	-	2 3
Juan Pablo Montoya	-	-	-	-	-	10 5
Jacques Villeneuve	-	-	-	-	-	12 11
Felipe Massa	-	-	-	-	-	4 8
David Coulthard	-	-	-	-	-	9 9
Christian Klien	-	-	-	-	-	15 R
Jarno Trulli	-	-	-	-	-	-
Ralf Schumacher	-	-	-	-	-	-
Narain Karthikeyan	-	-	-	-	-	-
Tiago Monteiro	-	-	-	-	-	-
Christijan Albers	-	-	-	-	-	-
Robert Doornbos	-	-	-	-	-	-

R: retirado



## ¿Quién puntuó en 2004?

- Rubens Barrichello**  
Ferrari F2004 1h 29m 12,420s (205,185 km/h)
- Jenson Button**  
BAR-Honda 006 +1,347s
- Kimi Räikkönen**  
McLaren-Mercedes MP4-19B +1,469s
- Fernando Alonso**  
Renault R24 +32,510s
- Juan Pablo Montoya**  
Williams-BMW FW26 +45,193s
- Takuma Sato**  
BAR-Honda 006 +54,791s
- Giancarlo Fisichella**  
Sauber-Petronas C23 +1m 5,464s
- Felipe Massa**  
Sauber-Petronas C23 +1m 20,080s

## RINCÓN HISTÓRICO

### El último gran día de Rubinho

Rubens Barrichello empezó el año cuarto por número de victorias entre los pilotos actuales, pero en Ferrari siempre estuvo a la sombra de Michael Schumacher. Pero a veces, como en el GP de China de 2004, Rubens fue el jefe de filas del equipo.

Antes de la primera carrera en China el año pasado, Michael ya había sentenciado el título, Ferrari había hecho lo propio con el de constructores e incluso Rubens tenía confirmado el subcampeonato.

Mientras Michael tuvo un fin de semana para olvidar, Rubens lideró

magníficamente a Ferrari, marcando la 12ª pole de su carrera, 0,166s por delante del McLaren de Kimi Räikkönen. Tras imponerse en la prueba anterior, en Monza, Rubens esperaba repetir su proeza de 2002: ganar sendas carreras consecutivas con Ferrari (ese año lo logró en los GP de Italia y EE UU, aunque con la polémica llegada en que Michael trató de que los dos Ferrari cruzaran juntos la meta).

Pero en China no hubo nada 'montado'. Barrichello y Räikkönen pronto se escaparon de Alonso, que cedió el tercer puesto a Button en la vuelta 7; Räikkönen presionó, pero Rubens se mantuvo firme y siguió en cabeza después de la primera tanda de pit stops. La táctica de McLaren fue repostar poco en la segunda de las tres paradas para colocar a Kimi por delante de Rubens, pero no surtió efecto, y el finlandés se vio desbancado incluso por Button, que fue a dos paradas.

Así, aunque Räikkönen podía rodar casi un segundo más rápido, Rubens ganó por delante de Jenson y Kimi. Fue la novena victoria de Rubens en F1, nada mal para el tipo que ostenta el récord de más carreras disputadas antes de su primera victoria (124), aunque todas hayan sido con Ferrari.

Gran circuito, ¿eh, Rubens? El número dos sacó del apuro a la Scuderia en 2004.







Hasta donde yo sé

Eddie **Jordan** al habla

Muchas de las noticias de la temporada de rumores de este año, que normalmente podrías desear como absurdas, han resultado ser ciertas: Barrichello a BAR-Honda, Massa a Ferrari, BMW compra Sauber, Williams con motores Cosworth... Podrías haberlo inventado.

No puedo resistirme a señalar que desde 1991 al menos un piloto de Ferrari –desde Jean Alesi a Ivan Capelli, Michael Schumacher, Eddie Irvine y Rubens Barrichello– también lo ha sido de Jordan.

Fichar a Felipe Massa fue una extraña decisión de Ferrari, aunque reconozco que en su día me interesó para Jordan. Curiosamente, Rubens y Felipe empezaron con el mismo manager, Riccardo Tedeschi, pero ahora el de Massa es un tal Nicolas Todt... así que tal vez el volante en Ferrari no sea tan raro después de todo.

Otra extraña decisión es la compra de motores Cosworth por parte de Williams. No entiendo a BMW y menos aún a Frank. La última victoria de Cosworth en 10 años debe haber sido la de Jordan en Brasil con Fisi en 2003. Téngase en cuenta que la nueva gente de Cosworth, por muy buenos que sean, sólo puede construir un motor con el dinero que Williams les pague, que no estará a la altura del poderío económico de un fabricante.

Cosworth construirá un buen V8, ya que es su fuerte, pero, por desgracia, la norma es: cuanto más gastes, más rápido irás. El dinero manda y los costes del motor son enormes, lo cual limita la calidad de los pilotos, del personal, de casi todo.

Lo lógico habría sido que Frank y Patrick vendieran parte de su participación y aceptaran a BMW como accionista y socio deportivo, en vez de dejar que Sauber entrara de extranjis y les birlara a BMW en sus

"¿Qué te apuestas a que en 2007 Jenson y Taku corren con Williams con motor Toyota?"

narices. En la situación actual, preferiría ser el 50% de algo que gana que el 100% de algo que no puede ganar. Desde fuera, parece una locura, pero seguro que lo habrán meditado.

Frank es un duro hombre de carreras, y competirá contra los fabricantes como un loco, pero la desventaja no le va a gustar. Debe tener algo planeado. ¿Qué te apuestas a que en 2007 Jenson y Takuma corren con Williams con motor Toyota?

FOTOFINISH Iron Mike se pasea por la F1



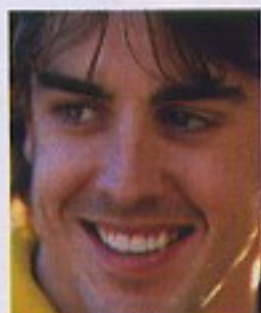
"¿Creéis que tendré espacio ahí dentro si arranco la cabeza de este tipo?". Sus puños son rápidos, pero su tacto no muy fino...

## PRÓXIMO MES

Un campeonato histórico llega a su fin; el primer acto del duelo Alonso-Räikkönen en F1

ADEMÁS: Nombramos el mejor lugar del mundo para ver F1

A la venta: 31 de octubre



DE NUESTRO ESPÍA EN EL AJO

## Querido Juan Pablo,

Menudo follón fueron los GP de Hungría y Turquía para ti, ¿verdad? Sigo sin poder llegar al fondo de la razón de que embistieras contra un generador de Honda en la preparilla. Pero los acontecimientos al este del Bósforo fueron un poco más sencillos. Pareció que cambiaste de carril sin señalar, y tan gravemente alteraste el equilibrio de Monteiro que no tuvo más remedio que estrellarse contra tu McLaren.

No obstante, te mereces un premio por tu trompo posterior para volver a la pista antes de que Alonso apareciera sobre el rasante, pero también un cero patatero por salirte por la tangente a continuación y regalarle dos puntitos más al hombre que va a ser rey.

En cierto modo, la verdad es que mereces una pizca de compasión. Kimi ha puesto muy alto el listón por lo que se refiere a competencia absoluta. Es que, cuando corrías para el Tío Frank todo iba bien. Cuatro veces al año, Ralfie estaba en una forma pistonuda, pero el resto de la temporada se quedaba en el carril de la derecha. No es de extrañar que casi ganaras el título en 2003 hasta ese enganchón con el Ferrari de Ruby en EE UU. Pero Kimi es otra cosa. Puede que suscite algún que otro recelo cuando no está de servicio, pero desde luego tiene la mente muy clara cuando lo enchufan a su fiel (ejem) MP4-20.

En cierto modo, al marcharte de Williams para entrar en McLaren has calcado el refrán: 'Si no puedes con tu enemigo, únete a él'. Pero hasta ahora no parece haberte ido mucho mejor que un juego de Bridgestones en un Ferrari. Por cierto, ¿has oído esa burrada de que Schumi te sustituirá en 2007? Pero Ron no pagará esa cantidad de dinero por un *quasi*-jubilado, así que puedes estar tranquilo (o no).

Te saluda cordialmente,

Mr. Paddock