

F1

RACING

- ❖ MARC GENÉ
FERRARI Y EVA
LE QUIEREN
- ❖ EL NUEVO ALONSO
¿ROSBERG O
KOVALAINEN?
- ❖ SAUBER Y MINARDI
SE DESPIDEN DE LA
F1 EN F1 RACING



VOTACIÓN MUNDIAL
**ALONSO ES EL
 CAMPEÓN DE
 LA AFICIÓN**

- Además
- ☆ Coche del Año
 - ☆ Salida del Año
 - ☆ Patrón del Año
 - ☆ Probador del Año
 - ☆ Calificador del Año
- ... y mucho más

PREMIOS HOMBRE DEL AÑO 2005 ELEGIDOS POR TI

EL FICHAJE DEL MILENIO
**ADRIAN NEWAY
 FORJA EL 'DREAM
 TEAM' RED BULL**
 Un director técnico
 de ensueño para
 ganar en 2007



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
News editor
Steve Cooper
Chief sub-editor
John Lilley
Production editor
Lara Piercy
Staff writer
Dom Taylor
Grand prix editor
Peter Windsor
Editors at large
Alan Henry
Maurice Hamilton
Technical editor
Steve Matchett
Art editor Frank Foster
Senior designer
Jody Hockley
Picture editors Eddie Judd, Drew Gibson

Fotógrafo Darren Heath
Agencias de fotografía
LAT, Getty Images, xpb.cc
Secretaria
Bianca Stephens
Production controller
Helen Watkins
Publisher
Steve Coombes
Publishing manager
Jonathan Haines
Commercial director
Ian Burrows

Commercial manager
Adam Wright
Commercial manager (paddock) Ben Guyan
Senior sales executive
Neil Mallett
Licensing director
Tim Bulley
Licensing manager
Alastair Lewis
Sales director
John Chambers
Chief exec. 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 Fórmula 1 no para

Por primera vez desde que *F1 Racing* se inventó sus premios Hombre del Año, que ya andan por la sexta edición, la portada del número que presenta los resultados de la votación de los aficionados no es un popurrí de los personajes más relevantes de la temporada; en efecto, un solo rostro ilumina los Premios *F1 Racing* Hombre del Año 2005: Fernando Alonso.

No se merece menos el piloto que ha puesto fin a una racha histórica en el campeonato del mundo... y en el palmarés de nuestros premios (Michael Schumacher ha sido el Hombre del Año en las cinco ediciones anteriores). Eso sí, el espectáculo de la revancha, a partir de la próxima temporada, se antoja de altura...

Hablando de la próxima temporada -y del espectáculo-, de nuevo habrá que volver a hincar los codos para asimilar las modificaciones en el reglamento.

La calificación, cómo no, vuelve a cambiar, adoptando el novedoso sistema por eliminación del que se encaprichó Bernie Ecclestone como remedio a los males del formato a una vuelta. Veremos si su complejidad tiene como contrapartida que los entrenamientos oficiales recuperen la pátina legendaria que tenían antaño, la que hace que Ayrton Senna sea glorificado por su 40% de pole positions, obtenidas a todo o nada. El problema es que se busca eso y que, además, los más rápidos con los coches más rápidos no salgan delante. Delicado equilibrio.

Con los motores V8, van a volver también los cambios de ruedas (anticipo del neumático monomarca)...

Y qué decir del doble alerón trasero que la FIA pretende introducir ya en 2007, si los directores técnicos de F1 lo aprueban. Es feo, ¿verdad? Pero también lo son la pléyade de apéndices, derivas y pliegues varios que de un tiempo a esta parte han crecido como champiñones en los coches.

No, la cuestión no es ésta; ya nos acostumbraríamos. La cuestión es si tendrá el efecto deseado: fomentar los adelantamientos.

Y, en eso, todavía no hay quórum...

VALENTÍ FRADERA



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

Depósito Legal: B-4893-1999

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

PRINTED IN SPAIN

Impresión: Printone
Distribución: Dapaña

• 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 material redaccional y gráfico por ellos remitido, física o telemáticamente, aquí reproducido.

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

Editorial director **Mal Nichols**
Design director **Paul Harpin**
Managing director **Kevin Costello**
Chairman **Eric Verdon-Roe**

haymarket

Nuestras firmas

Matt Bishop

En China, Matt, nuestro jefe, hizo entrega a Fernando Alonso de otro 'título mundial', el de Hombre del Año *F1 Racing* (página 24 y ss). Como en la pista, también en el palmarés de nuestros premios el asturiano acabó con la tiranía de Schumi.



Chris Hockley

Desde que era un renacuajo, Chris frecuentó los circuitos ingleses como oficial de pista. Lleva casi tanto tiempo como periodista, y acaba de sacar del desván entrevistas que grabó hace varias décadas. La primera, con Bernie Ecclestone (página 72).



Dino Toso

En 2005, ningún coche acertó en tantas cosas como el Renault R25, y en gran parte es mérito de Dino, jefe de aerodinámica del equipo. No sólo fue el R25 el más eficaz del año, también el más bonito, y a partir de la página 42 Dino nos explica cómo lo hizo.



Marc Wright

Pocos fotógrafos pueden hacer que un F1 tenga tan buena pinta cuando no está en marcha como Marc. Lo hizo con el Sauber en nuestro número 74, y ahora ha sabido captar la esencia del Renault (página 42). En su tiempo libre, se dedica a pinchar discos.



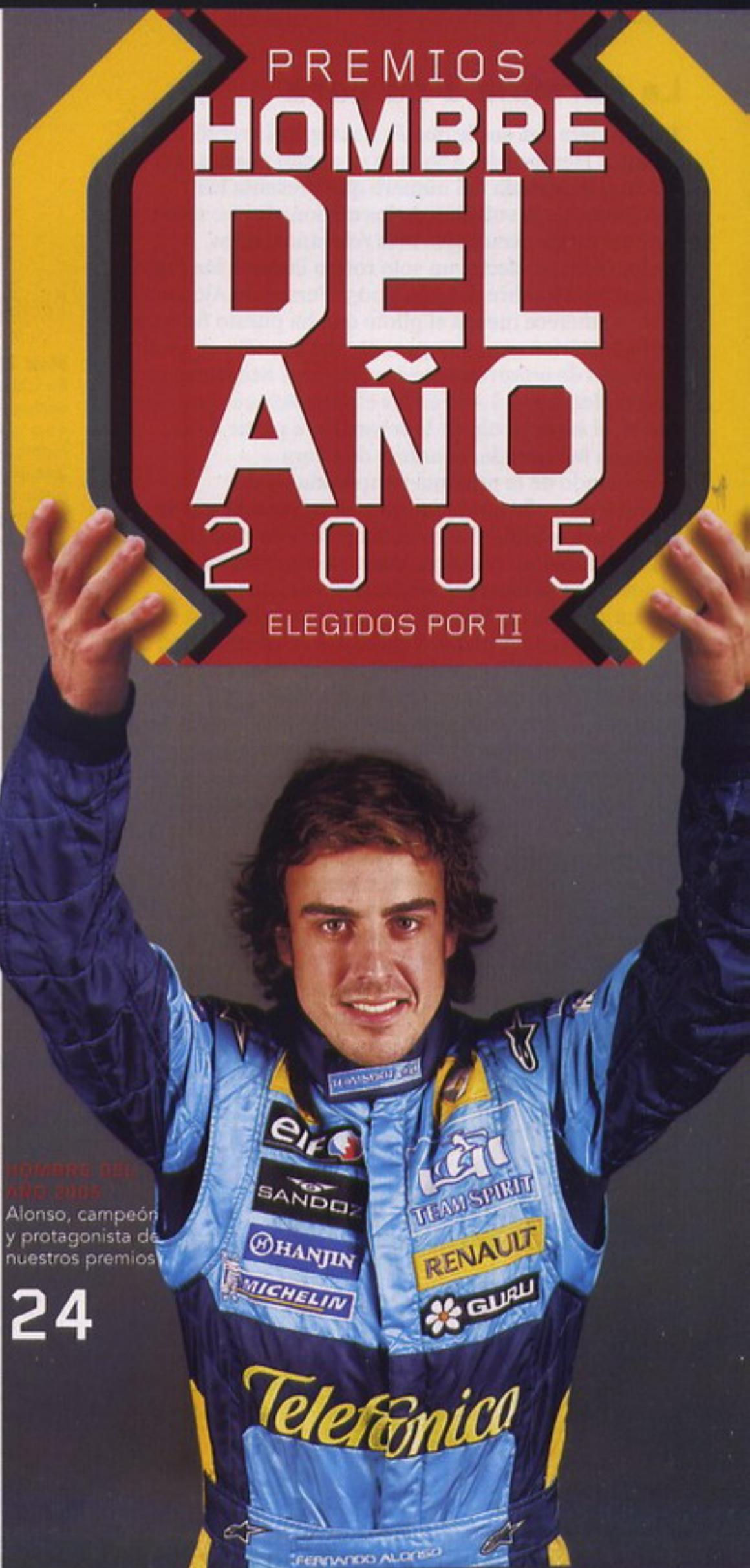
↓ SECCIONES

- 3 **EDITORIAL**
La Fórmula 1 no para... ¡de cambiar!
- 6 **PITPASS**
Newey completa el *dream team* Red Bull
- 20 **JAVIER DEL ARCO**
Fernando y Michael tienen algo pendiente
- 22 **CORREO**
Nuestros lectores opinan sobre la F1
- 96 **DE SERIE**
Coches de calle con pedigrí
- 98 **BANDERA NEGRA**
Eddie Jordan y Mr. Paddock hablan claro

↓ ARTÍCULOS

- 24 **PREMIOS HOMBRE DEL AÑO**
Más de 43.000 lectores –¡nada menos!– votásteis por vuestros favoritos en los Premios F1 Racing. Y el ganador absoluto es...
- 42 **SECRETOS AERODINÁMICOS DEL R25**
Así se evoluciona un monoplaza campeón
- 50 **¿EL PILOTO O EL COCHE?**
Todos los que ganaron con un coche más lento
- 58 **MARC GENÉ**
Renueva con Ferrari... ¡y se casa! Enhorabuena
- 62 **ÚLTIMA RONDA EN EL BAR**
BAR ya no está, pero ¿qué es lo que logró?
- 66 **ENTREVISTA: CHRISTIAN HORNER**
El patrón más joven ha estado muy ocupado...
- 68 **EL MANUAL DE FERRARI**
Todos los empleados tienen uno; tú también
- 72 **LAS CINTAS PERDIDAS**
Una entrevista con Bernie que data de 1979
- 78 **LOS NUEVOS FERNANDO Y KIMI**
Rosberg y Kovalainen ya están en F1
- 84 **'ARRIVEDERCI' MINARDI**
Acompañarles en su último GP fue conmovedor
- 88 **'AUF WIEDERSEHEN' SAUBER**
Escuchamos a todos los pilotos de Sauber F1
- 92 **PETER SAUBER Y PAUL STODDART**
Uno es callado y el otro no calla; los dos se van

Fotografía Portada: Steven Tee/LAT. Fotografías Sumario: Steven Tee/LAT, Darren Heath, Glenn Dunbar/LAT, Xavier Pérez, XFB/CC. Agradecimiento especial a Stefania Bocchi, Hanspeter Brack, Wayne Bruce, Lindsey Campton, Sophia Cloughton-Welsh, Liam Clogget, Luca Colajanni, João Paulo Cunha, Annouck Heinrichs, Peter Higham, Graham Jones, Ellen Kolby, Bradley Lord, Filippo Marai, Ruth Mathewson, Tracy Novak, Stéphane Sarrasin, Patricia Spinelli, Desmond Turnulty, Claire Williams, Chris Willows, Richard Woods



HOMBRE DEL AÑO 2005
Alonso, campeón y protagonista de nuestros premios

24

SUSCRÍBETE
¡YA!
PÁGINA 83

↓ ESTE MES

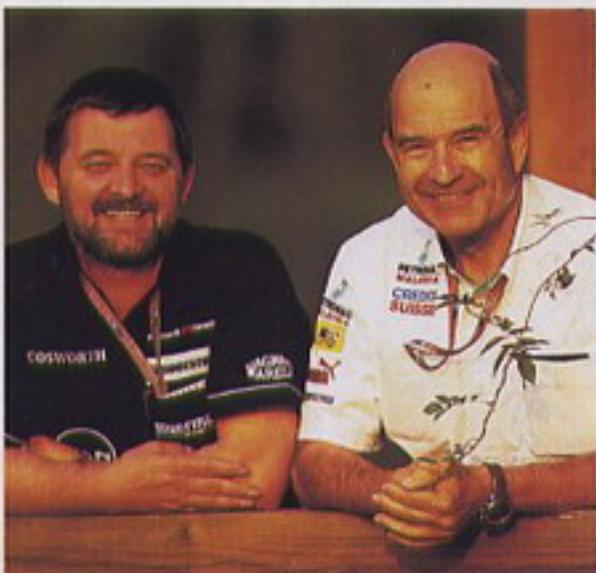
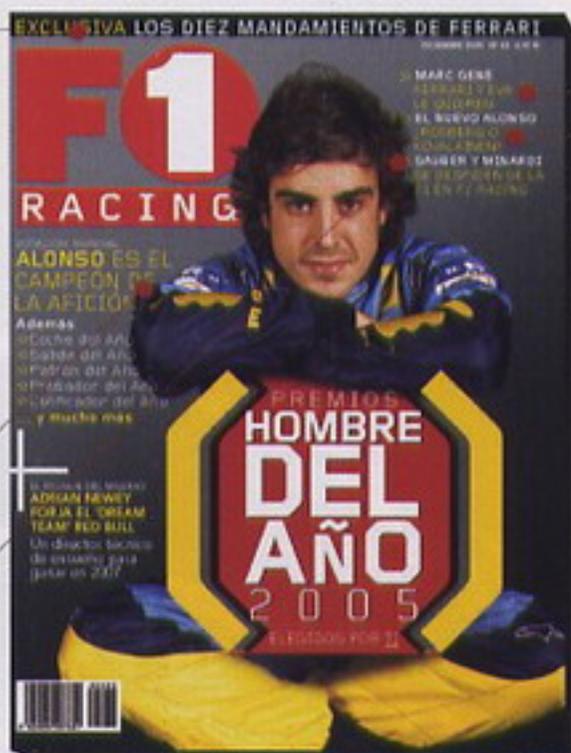
68

SUS VALORES

Ferrari es más que un equipo de F1 y sus principios son mandamientos



I nostri Valori



92

SAUBER Y STODDART

Peter y Paul no podrían ser más distintos, pero se les echará de menos por igual

78

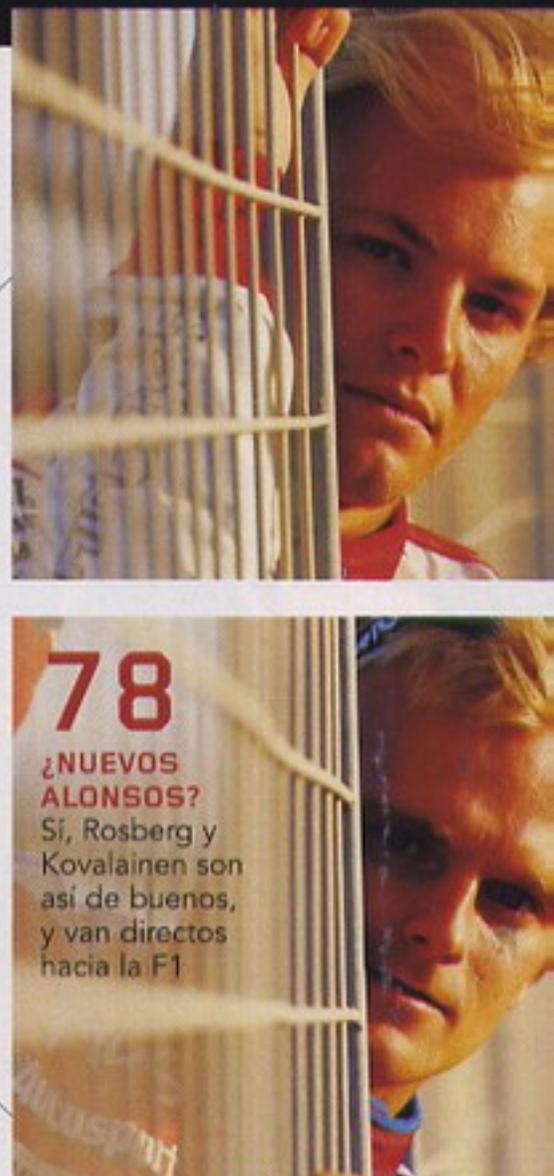
¿NUEVOS ALONSOS?

Sí, Rosberg y Kovalainen son así de buenos, y van directos hacia la F1

58

MARC GENÉ, DE BODA EN BODA

Primero llegó la renovación con Ferrari; luego, la boda con Eva



F1 NEWS

PARADE

NEWS

DOSSIER

TÉCNICA

POR S. COOPER, D. TAYLOR, V. FRADERA





parade

Un respiro para el campeón del mundo

No es de extrañar que el Renault R25 ganara en Shanghai... sin duda un diseño así se inspiró en uno de esos espectaculares dragones. Pero ¿hará falta una ventilación tan elaborada para un V8?

Circuito Shanghai, China

Hora/fecha 17.30, domingo 16 de octubre

Fotógrafo Charles Coates/LAT

Equipo Canon EOS 1V, película Fuji Velvia, objetivo 35 mm, 1/80 a F4

parade

A punto para Felipe

Por fin un volante en un equipo puntero para Felipe Massa, cuyos frenos pone a punto un mecánico durante su primer test con Ferrari una vez finalizada su campaña con Sauber.

Circuito Vallelunga, Italia

Hora/fecha 15.20, miércoles 2 de noviembre

Fotógrafo Darren Heath

Equipo Canon EOS 1V, película Fuji Velvia, objetivo 90 mm, 1/125 a F4





Tanaka, ¿director de la GPMA?

El ex presidente de Honda Racing F1, Shoichi Tanaka, que se 'jubiló' al empezar la temporada 2005, ha sido propuesto como nuevo jefe de la Grand Prix Manufacturers' Association.



La Energy Station, una declaración de intenciones; véase el modesto motorhome de Sauber a su lado...

¿COMPRANDO EL ÉXITO?

'NO SOMOS COMO EL CHELSEA'

¿Es Dietrich Mateschitz el Roman Abramovich de la F1? No, afirma Christian Horner...

EL TRASPASO sorpresa de McLaren a Red Bull de Adrian Newey podría sentar un precedente inquietante en F1. De hecho, el fichaje habrá reavivado los temores del director técnico de Ferrari, Ross Brawn, que el mes pasado dijo que le preocupaba que equipos como Toyota (y, ahora, Red Bull) pudieran comprar el éxito simplemente sirviéndose de sueldos de postín para atraer a los expertos.

"Hemos de procurar no llegar a que el equipo que gaste más dinero sea el que lo gane todo", dijo Brawn (describiendo sin darse cuenta las circunstancias que rodearon el dominio de Ferrari desde 2000). "Eso convertiría la F1 en una competición presupuestaria y no de ingeniería y pilotos. Un equipo rico podría acabar siendo el Chelsea de la F1".

Pero Horner negó la acusación: "Red Bull no es el Chelsea de la F1. Y a Adrian no lo impulsa el dinero. No aplicamos una política de talonario". Newey añadió: "Quiero participar en el

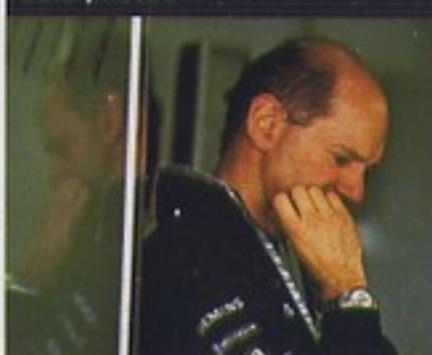
crecimiento de un equipo joven".

Aun así, poco después del anuncio empezaron a circular cifras de su estrafalario sueldo,

Newey: sus títulos

Digan lo que digan sus detractores, el palmarés de Adrian Newey es intachable. Es un genio del diseño.

- 1992 Williams FW14B**
Pilotos y constructores
- 1993 Williams FW15**
Pilotos y constructores
- 1994 Williams FW16**
Sólo constructores
- 1996 Williams FW18**
Pilotos y constructores
- 1997 Williams FW19**
Pilotos y constructores
- 1998 McLaren MP4-13**
Pilotos y constructores
- 1999 McLaren MP4-14**
Sólo pilotos



hasta un máximo de 18 millones de dólares. No obstante, F1 Racing puede revelar que la cantidad verdadera son 10 millones, más o menos lo mismo que cobró en McLaren en 2003-04, aunque ahora, en Milton Keynes, por una semana laboral de sólo cuatro días.

La semana de cuatro días fue un factor clave, ya que Newey hizo mucho hincapié en desempeñar un papel menos directivo en Red Bull que en McLaren. Adrian espera tener más tiempo para otros intereses, como coleccionar y competir con coches históricos de carreras. Su puesto —directivo técnico jefe— lo refleja.

F1 Racing también tiene entendido que el piloto de Red Bull y ex de McLaren David Coulthard tuvo un papel clave en engatusar a Newey para que entrara en el equipo. Sin embargo, el de Newey (que se incorporará a Red Bull a finales de febrero de 2006) no es sino el último de una serie de fichajes prominentes de equipos rivales. Sólo en la pasada temporada,

Red Bull ha reforzado su departamento técnico con Mark Smith, ex de Jordan (y de Renault), y el jefe de I+D Anton Stipinovich, ex de McLaren (otro fichaje influido por DC). El ingeniero de pista de Fernando Alonso en 2004, Paul Monaghan, también entró en el equipo como responsable de ingeniería de carrera y tests. Y ha habido otros.

A pesar de estos nuevos fichajes, que han consolidado los recursos técnicos de Red Bull en cuanto a mano de obra, Horner advierte que 2006 seguirá siendo un año de transición: "Adrian necesitará tiempo antes de empezar a hacer cambios".

El Red Bull de 2007, el RB3, será sin duda un facsímil del McLaren MP4-21 del año que viene. El RB4 será una evolución del RB3. Después de eso, no sería de extrañar que Newey volviera a estar muy inquieto.

En la próxima Copa América tal vez compita un equipo Red Bull. Diseñar un velero es uno de los intereses de Newey, y a menudo habló con Ron Dennis de dicho reto. Continuará.



A punto para el regreso de los slicks

Los slicks volverán a la F1 en 2008. La decisión fue aprobada en la Comisión F1 del mes pasado, pero podría adelantarse a 2007 si los directores técnicos lo acuerdan. ¡Adiós estrías!



Red Bull va a construir un 'Paragon'

Red Bull espera construir una planta totalmente nueva en Brackley. La nueva fábrica será la sede de Red Bull Racing y de la Squadra Toro Rosso, que dirigirá el ex de BMW Franz Tost.

RUEDA CON RUEDA

HORNER AYUDA A BRIDGESTONE

Todos los jefes de equipo Michelin votaron contra el regreso de los cambios de ruedas, excepto Christian Horner. Una curiosa historia

EL DIRECTOR deportivo de Red Bull, Christian Horner, acaba de hacer algo increíble, y no nos referimos al fichaje de Adrian Newey. No, en la última reunión de la Comisión F1 votó en contra de los intereses de rendimiento de su propio equipo. Los rivales se quedaron pasmados.

Por otro lado, ¿era esto de hecho el primer indicio de que está dispuesto a adoptar una estrategia de transición en 2006 para preparar el asalto al título en 2007?

Durante la reunión, los delegados votaron sobre la vuelta de los cambios de neumáticos a la F1. Los equipos Michelin querían que la moción fuera rechazada. ¿Por qué? Porque los equipos Bridgestone, que iban apurados en tandas largas, querían que fuera aprobada.

Para ello, han de votar a favor dos tercios de la Comisión F1. Por tanto, con 26 asientos (los 10 equipos, Max Mosley, Ecclestone, un motorista, una marca de neumáticos, un proveedor de lubricantes, y varios promotores —entre ellos, el de España— y sponsors), hacían falta 18 'síes'.

Presintiendo que la votación iba a ser delicada, los patrones de

los equipos Michelin 'grandes', Ron Dennis, Flavio Briatore y Nick Fry, empezaron a 'trabajarse' la sala, solicitando el apoyo de círculos insólitos. Sabían que estaría reñido; e incluso antes de la votación

todo el mundo sabría en el acto si Bridgestone había votado 'sí', y Ron, Flavio y Nick querían exigir que Bridgestone debía

abstenerse si se llevaba a cabo la moción.

Pero resultó que la votación se inclinó 19-7 a favor de los cambios de neumáticos, y que Horner, a pesar de que su equipo Red Bull calza Michelins, fue uno de los que votó 'sí'.

¿Podría ser que Horner hubiera cedido bajo presión porque (a) lo 'compró' el patrón de Ferrari Jean Todt, que suele esperar que los clientes de la Scuderia sigan la línea de Ferrari, o (b) se lo 'aconsejó' el dueño de Red Bull Dietrich Mateschitz, que tal vez fuera 'sobornado'

con anterioridad por Ecclestone o Mosley?

¿O, tal vez sin soltar prenda, ya supiera que contaba con Adrian Newey para 2006, así que estaba dispuesto a sufrir en silencio hasta que su equipo se convirtiera en competitivo del todo en 2007, cuando la F1 será una fórmula monomarca de neumáticos (y lo más probable es que sea una fórmula Bridgestone)?

Si es así, Horner es un jugador de póquer fantástico...



Puede que el voto decisivo de Horner haya decidido el futuro de la F1; ¡no es broma!

empezaron a hablar de presentar una apelación en caso de que en efecto resultaran 18 votos a favor.

Su apelación se centraba en la elegibilidad de Bridgestone, la única marca de neumáticos en la Comisión, y cuya competencia es por tanto representar los intereses de todas las marcas de neumáticos (es decir, los de Michelin tanto como los suyos).

Como la votación no es secreta,

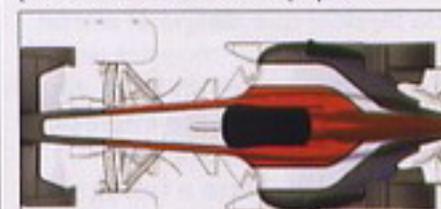
MERCADO

ÚLTIMOS VOLANTES

EL CENTRO de atención en el mercado de pilotos ha pasado a BMW-Sauber, después de que MF1 Racing (nombre oficial del equipo Midland) confirmara a Tiago Monteiro junto a Christijan Albers, con el también holandés Nicky Pastorelli como probador.

Este mes, BMW empezará a probar en Montmeló con un único Sauber C24 con motor V8. Aunque todavía siguen con Jacques Villeneuve, BMW ha preguntado a Renault por la disponibilidad de Kovalainen para su segundo coche. Alex Wurz también tiene opciones.

Hasta ahora, Red Bull Racing sólo ha confirmado a David Coulthard. Aún tienen que decidir cómo repartir sus otros pilotos en sus dos equipos.



Esta es la decoración roja, blanca y gris que lucirá Midland en 2006.

DE LA ROSA, ASESOR

LA CIUDAD DEL MOTOR

PEDRO DE LA ROSA ejercerá de asesor del ambicioso proyecto de la Ciudad del Motor de Aragón, que se levantará en la localidad de Alcañiz, sede de un histórico circuito urbano.

El complejo tiene una dotación de 100 millones de euros, e incluirá la construcción de un circuito con homologación FIA —que podría albergar tests de F1— amén de circuitos de karts y de tierra, zona de ocio y parque tecnológico.

El diseño del complejo es del arquitecto japonés Arata Isozaki.



De la Rosa, en la presentación.

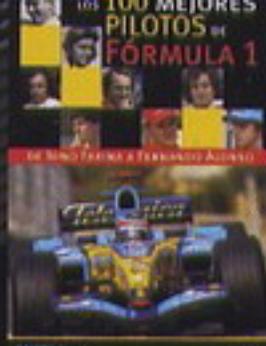
Por qué los cambios de ruedas ayudarán a Bridgestone

Michelin, que dominó totalmente en 2005, la temporada del único juego de neumáticos, usa bandas radiales rígidas, que se apoyan en pista con hombros muy cuadrados. Los flancos absorben gran parte de la flexión del neumático, lo que permite que las bandas permanezcan en ángulo recto sobre la pista. Pero eso provoca fragilidad en curvas de elevada carga lateral, como la Curva 13 en Indianápolis.

En cambio, la banda de rodadura de un Bridgestone es un híbrido radial/diagonal, que se flexiona más y que por tanto genera temperaturas más altas que un Michelin. El calor adicional hace que los Bridgestone se desgasten de manera más espectacular que los más fríos Michelin. Por tanto, volver a neumáticos de menor ciclo vital acabará con los problemas de desgaste de Bridgestone.



Pudiendo cambiar ruedas, cabe esperar que Ferrari vuelva a ganar.



'De Nino Farina a Fernando Alonso'

Este mes sale a la venta 'Los 100 mejores pilotos de F1', un libro ideal para regalarse y regalar en Navidad. Tiene 464 páginas, más de 250 fotos y está revisado por Javier del Arco.

CON UN PAR

OPINIONES SOBRE EL DOBLE ALERÓN

La FIA quiere introducir un alerón trasero radical en F1 ya en 2007 (véase gráfico, abajo)...

EL ALERÓN generador de deflexión de la corriente de aire en el eje (CDG, por sus siglas en inglés) es la respuesta de la FIA a la falta de adelantamientos en F1.

Este esquema de doble ala sustituye al alerón montado en el centro, y debería minimizar la estela turbulenta de un coche, permitiendo al que lo sigue acercarse y tratar de adelantar.

Pero ¿qué opinan los equipos?



Bob Bell
RENAULT

"Es difícil de juzgar, porque todo lo que hemos visto es la representación artística de un coche, junto con un estudio DCF [dinámica computacional de fluidos] que define el alerón. Esa imagen DCF muestra un flujo que suponemos en el eje exacto del coche; me interesaría saber cuánto cambia esa imagen al moverte a través del coche. Sin más detalles, es muy difícil decir si el concepto funcionará o no".



Martin Whitmarsh
McLAREN

"La propuesta exige una evaluación por parte de nuestro departamento técnico antes de que hagamos comentarios".



Ross Brawn
FERRARI

"Cooperamos con la FIA para confirmar si la idea logrará su objetivo de facilitar los adelantamientos o no. Creemos que es un concepto muy interesante y digno de ser tenido en cuenta".



Mike Gascoyne
TOYOTA

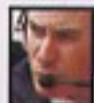
"Es un concepto interesante y conforme a algunas de las ideas del Grupo Técnico de Trabajo (GTT) de la FIA para reducir el efecto de un coche siguiendo a otro. El GTT ha propuesto llevar a cabo un estudio en túnel de viento del comportamiento de un coche cuando sigue de cerca a otro. Estamos seguros de que esta última idea se incluirá en el estudio y combinará el trabajo de la FIA con los conocimientos del GTT y sus estudios".



Sam Michael
WILLIAMS

"El elemento positivo de toda la propuesta es que la FIA trabaja en maneras de mejorar los adelantamientos en F1. El alerón CDG es una idea inicial que a lo mejor se modifica

después de más análisis DCF y en el túnel de viento".



Geoff Willis
HONDA

"No está claro si esto es un análisis simplista o parte de un estudio completamente validado. Por consiguiente, hemos encargado a nuestra división DCF un análisis preliminar del rendimiento probable de dicho alerón, y no es inmediatamente evidente que estos cambios hagan los adelantamientos más fáciles o más probables".



Mark Smith
RED BULL

"Parece estar basado en un estudio DCF que, tal vez, pone demasiado énfasis en la sección bidimensional central del flujo. Lo que hace falta considerar es la estela total o la distribución de la pérdida, y no sólo la sección central del alerón. Si el ala produce el mismo nivel de carga y pérdida consiguiente que los alerones traseros actuales, no habría ningún efecto positivo para el coche perseguidor. Hace falta mucho trabajo para determinar si se trata de una medida sabia".



Willy Rampf
BMW-Sauber

"BMW-Sauber no ha modelado el efecto que presentarían estos cambios, pero hace falta considerar en detalle la estela de los nuevos alerón trasero y difusor para evaluar el beneficio que recibiría el coche perseguidor".



Dominic Harlow
MIDLAND

"Hasta ahora, lo que hemos visto no ofrece pruebas convincentes de que la cantidad de adelantamientos fuera a cambiar mucho simplemente adoptando este concepto de alerón sin más. La insinuación de que en realidad aumentaría el apoyo del coche perseguidor parece bastante descabellada".



Gabriele Tredozi
MINARDI

"No está claro lo eficaz que será este alerón en cuanto a apoyo, resistencia y equilibrio. ¿Cambiará el comportamiento aerodinámico de conjunto del coche? Colocar las alas muy cerca de las ruedas podría causar una pérdida de apoyo global y también perjudicar el equilibrio aerodinámico".

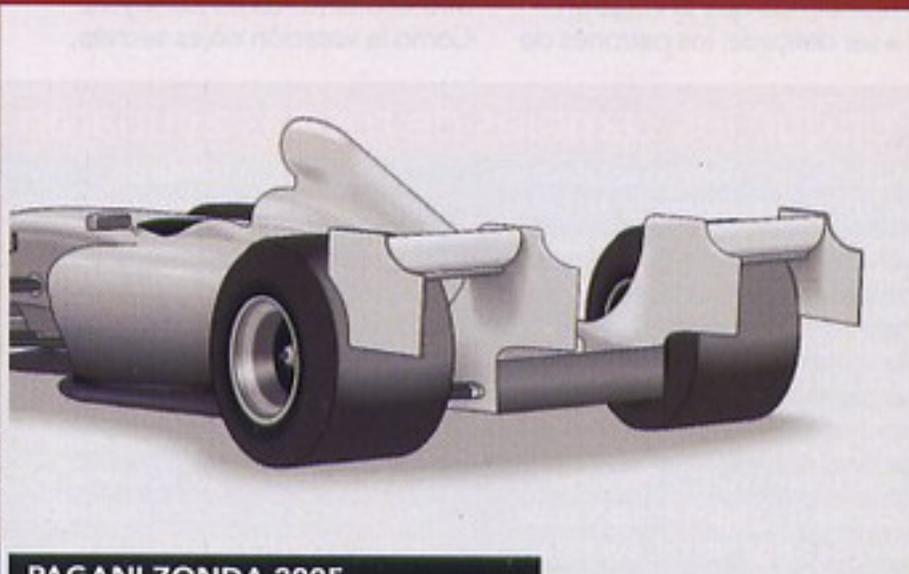


¡PARECIDO RAZONABLE

¡Y nosotros que pensábamos que el flujo de información iba en el otro sentido, que la F1 mejora la estirpe del coche de calle! Bueno, este supercoche de medio millón de dólares, el Pagani, supera los 350 km/h con su doble alerón...



FÓRMULA 1 2008



PAGANI ZONDA 2005

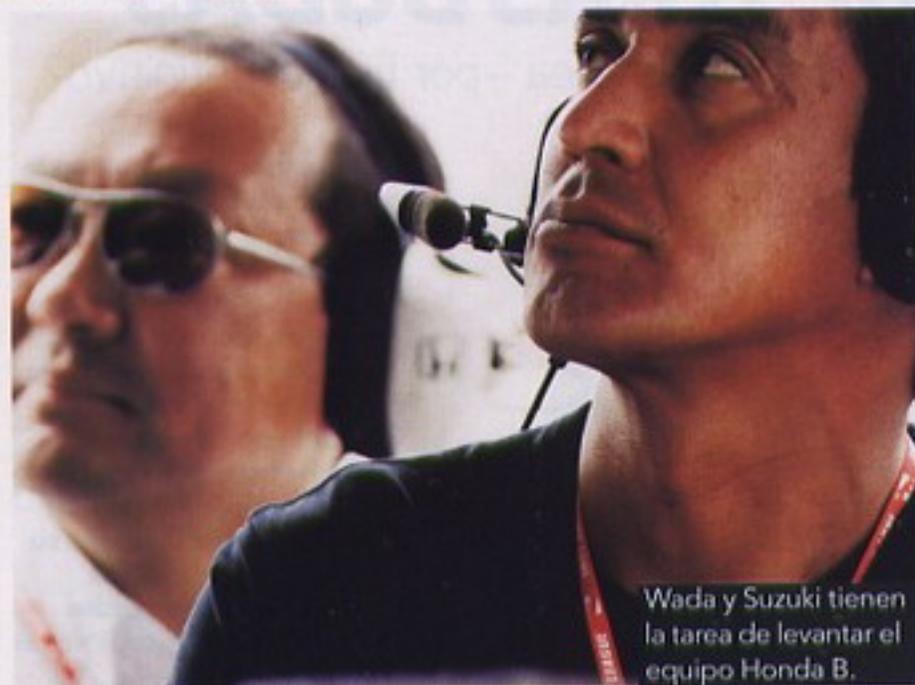


Sauber 'seguirá' en F1 en 2006
BMW mantendrá el nombre Sauber: la marca alemana se ha inscrito en F1 como BMW Sauber F1 Team. El nuevo coche será presentado oficialmente el 16 y 17 de enero en Valencia.



Mansell sigue siendo 'Il Leone'
Nigel Mansell, de 52 años, se impuso a Emerson Fittipaldi, de 57 años, en la primera carrera de GP Masters, en Kyalami. El inglés ganó por menos de 0,5s en un tremendo mano a mano.

HONDA 'B'-EMOLES



Wada y Suzuki tienen la tarea de levantar el equipo Honda B.

¿IMPEDIRÁ EL 'EQUIPO B' QUE GANE EL 'EQUIPO A'?

AHORA QUE Suzuka ya no es más que un recuerdo lejano, y el virulento sentimiento anti-Honda en Japón por el despido de Takuma Sato se desvanece, ¿será una certeza en 2006 el tan publicitado equipo Honda B? Lo preguntamos porque muchos expertos del paddock se temían que el anuncio, que relacionaba al ex piloto japonés de F1 Aguri Suzuki con el proyecto, era poco más que un truco publicitario.

Pero ahora resulta que todos esos expertos se equivocaban, porque parece que la idea les hizo mucha gracia a muchos miembros de la junta de Honda

"En Brackley están pasmados ante la perspectiva del equipo Honda B"



Los seguidores de Taku en BAR se vistieron para la ocasión en Japón.

y, siendo un astuto japonés muy compenetrado con la aversión de sus compatriotas a quedar mal, Suzuki se aprovechó de ello proclamando a los cuatro vientos que el proyecto iba viento en popa.

A primeros de noviembre, a pocos días vista de la fecha tope para inscribirse en la FIA, se celebró una reunión en Tokio. Asistieron Yasuhiro Wada (presidente de Honda Racing Developments) y, cómo no, Suzuki. F1 Racing tiene entendido que fue en esta reunión que los hasta entonces muy optimistas miembros de la junta de Honda comprendieron del todo la abrumadora escala del proyecto. Por consiguiente, Wada recibió el encargo de asegurarse de que el equipo BAR en Brackley preste toda la ayuda posible al equipo B si éste recibiera luz verde de la FIA.

El problema es que, aunque públicamente tienen que mostrar su apoyo, en su fuero interno en Brackley están pasmados ante la perspectiva, y tal vez con razón. En 2006, su trabajo es ganar el campeonato del mundo, o, si no, luchar por ello. Los veteranos de BAR saben muy bien que cualquier dilución de recursos o pérdida de concentración sólo reducirá las posibilidades de alcanzar dicho objetivo.

ASÍ ÉRAMOS

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

- P.1** ¿Alguna vez tuvo miedo de morir?
P.2 ¿Qué opina de las mujeres piloto?

Stirling Moss Nació 1929 GP disp. 66 (1951-61)
Años 50 Victorias 16 Títulos 0



R.1 Sí, desde luego que tenía miedo de morir pero, francamente, no podías permitirte pensar en ello. Pero siempre estaba ahí.

R.2 Hemos tenido mujeres piloto buenisimas, y normalmente son realistas a la hora de dejarte pasar.

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



R.1 Una vez, en Indy en 1964, pero eso fue lo más cerca que estuve de ello.

R.2 He topado con muchas buenas.

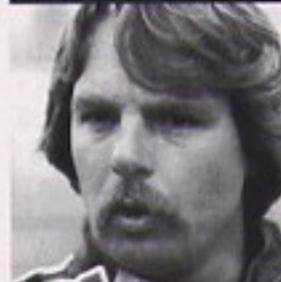
Niki Lauda Nació 1949 GP 171 (1971-79, 82-85)
Años 70 Victorias 25 Títulos 3 (1975/77/84)



R.1 La verdad es que no, aunque me quemé gravemente en el Nürburgring en 1976. Pero en los entrenamientos bajo la lluvia para la carrera de mi regreso en Monza, me cagaba de miedo. Debía de estar chillado.

R.2 Estoy completamente a favor.

Keke Rosberg Nació 1948 GP disp. 114 (1978-86)
Años 80 Victorias 5 Títulos 1 (1982)



R.1 Sí, mucho, aunque, por mi estilo de pilotaje, no sería disparatado deducir que no.

R.2 Bueno, la que me toca más de cerca es mi esposa y la verdad es que no creo que sea muy buena. ¡No debería tener ni el carnet!

Damon Hill Nació 1960 GP disp. 115 (1992-99)
Años 90 Victorias 22 Títulos 1 (1996)



R.1 Profundamente. Soy mucho más rápido vivo.

R.2 Me encantan.



Más realismo para tu Scalextric
Tecnitoys lanza estas Navidades un accesorio que hará aún más realistas las carreras con su Digital System. Se trata del Pit Box Digital, una variante con la que la estrategia entra en juego.

MAX RESPONDE A NUESTRAS DUDAS

Otra temporada, otro sistema de calificación... ¿Es posible que sea –por fin– el definitivo?

LA PRÓXIMA temporada, la F1 probará otro sistema de calificación, el séptimo en menos de cuatro años. Todo ese tiempo, la F1 se ha estado persiguiendo la cola, tratando de crear el formato ideal, una mezcla que ofreciera verdadera emoción el sábado por la tarde y un aperitivo efectivo para la carrera del domingo.

¿Lo han logrado esta vez? No lo sabremos hasta que se haya probado el sistema 2006. Pero ya ha causado confusión. Así que F1 Racing decidió llegar al fondo de la cuestión interrogando al presidente de la FIA, Max Mosley.

PREGUNTA 1

Sin duda, la última sesión se convertirá en un flagrante ejercicio de 'quemar' gasolina, en el que los pilotos buscarán aligerar sus coches todo lo posible antes de ir a por sus vueltas rápidas, después de lo cual repondrán gasolina hasta

RENOVARSE O MORIR

LA QUILLA ES HISTORIA

LOS AERODINAMISTAS dicen que la monoquilla, la 'muesca' bajo el monocasco donde se ancla la suspensión delantera, está pasada de moda.

Durante casi una década, un coche monoquilla ha ganado el título. Ahora parece que todos se 'buscarán la vida' en 2006.

"Seguramente la gente nos seguirá a nosotros o a McLaren", dijo Dino Toso, responsable de aerodinámica de Renault.

Peter Prodromou, de McLaren, añadió: "Mi impresión es que la monoquilla está anticuada".



Ferrari, paladín de la monoquilla.

el nivel con que empezaron. Esto no hará nada por la imagen energéticamente eficiente que la F1 trata de cultivar en un mundo preocupado por la ecología.

Max dice: Sin duda, habrá un incentivo para aligerar el coche. También lo habrá para 'guardar' una o más vueltas rápidas, de modo que los tiempos caerán a medida que avance la sesión. Es probable que, juntos, estos dos factores tengan como resultado que todos los coches [elegibles] rueden durante casi toda la sesión, mejorando sus tiempos constantemente y ofreciendo espectáculo continuo. Pero no creo que el rendimiento energético sea un problema. Los equipos no podrán cambiar los reglajes de motor –u otros elementos de rendimiento– entre calificación y carrera. Por tanto, quien ajuste el motor para que queme gasolina en exceso arrastrará una importante desventaja en carrera.

PREGUNTA 2

Como el kilometraje del motor será aún más crítico en 2006 (los V8 estarán menos probados), y por eso de 'quemar' gasolina (unos 200 km más sobre distancias 2005), los coches rápidos (McLaren, Renault, Ferrari) tendrán menos estímulos para rodar los viernes, reduciendo el espectáculo para el público de pago ese día.

Max dice: No sé de dónde saca 200 km. Una carrera típica dura una hora y media y se recorren 300 km. Por tanto, 20 minutos a velocidades de carrera serían 60-70 km. Los coches ruedan en los libres del viernes y el sábado porque el kilometraje adicional en el motor es menos importante que la necesidad de reglar el coche como es debido.

PREGUNTA 3

El piloto que califique 11º –que por tanto no pasa a la siguiente ronda de calificación– tiene una ventaja desleal

Ya veréis que tengo razón



SESIÓN EN TRES PARTES

Calificación versión '06

Sesión 1 (15 minutos)

Todos en pista. Al final de la sesión, los cinco más lentos son eliminados y ocuparán los puestos 16-20 en parrilla.

Sesión 2 (15 minutos)

Tiempos a cero. Los 15 coches restantes en pista. Al final de la sesión, los cinco más lentos son eliminados y ocuparán las plazas 11-15 en parrilla. Los 10 coches más lentos seguirán en parque cerrado hasta el inicio de la carrera. Pueden cambiar neumáticos y repostar antes de la misma.

Sesión 3 (20 minutos)

Tiempos a cero. Los últimos 10 coches deben rodar con gasolina para la carrera. Pueden cambiar ruedas durante esta sesión, y la gasolina consumida se repondrá al final de la misma. Los pilotos podrán dar tantas vueltas como deseen.

sobre quienes le rodean en la parrilla, en concreto sobre quienes le preceden inmediatamente en la parrilla. ¿Por qué? Porque, por definición, tendrá un juego extra de ruedas para la carrera y habrá recorrido menos kilómetros. Además, tendrá el lujo de calificar ligero y decidir después su carga de gasolina para la carrera, un enfoque mucho más ingenioso y lógico. Pero si alguien ha de tener una ventaja, es el que califica en la pole, no quien dé la casualidad de haber calificado 11º.

Max dice: No estoy seguro de que disponga de un juego extra para la carrera. Depende del número de pit stops. Las ventajas y desventajas de partir 11º introducirán un elemento interesante para los estrategas de los equipos.

Max dice: "Estos factores tendrán como resultado que los coches ofrezcan espectáculo continuo"

PREGUNTA 4

Como los coches en la última sesión irán con cargas distintas y puede que monten gomas nuevas o no, es probable que el poleman no sea el más veloz con el coche más rápido, lo que aumentará la confusión.

Max dice: Los equipos se opusieron a calificar con depósitos 'vacíos' en la parte alta de la parrilla porque el tamaño de los depósitos ya estaba establecido [lo que podría limitar las estrategias]. Posiblemente deberíamos evitar alinear los coches por orden de prestaciones [el sistema clásico] por su efecto sobre los adelantamientos. Los últimos tres años, el piloto más rápido con el coche más rápido no ha estado forzosamente en la pole. En general no ha habido confusión, sólo carreras mejores.



Ralf se separa de Willi Weber

Willi Weber ya no podrá ser llamado el manager de 'los' Schumacher, pues ya no representará al pequeño. Ralf llevaba 13 años bajo la tutela de Weber, que seguirá al lado de Michael.



El GP de España calienta motores

La cita es el 14 de mayo en el Circuit de Catalunya, GP de España de 2006. 70.000 entradas de tribuna y 35.000 de pelouse es el aforo disponible; ¿un consejo? ¡Compra tus entradas ya!

MÁS GP, MÁS APUROS PARA LAS PISTAS CLÁSICAS

¿MÁS CARRERAS equivalen a mayor entusiasmo público por la F1? Parece dudoso. Este año, la venta de entradas bajó en varias carreras, y sobre el futuro a largo plazo de Bélgica, Brasil, Francia y Gran Bretaña persisten las dudas. Pero el calendario de 2006 (dcha.) pondrá en escena el mismo número de grandes premios -19- que en 2005.

Tras la carrera de 2005, el Gobierno belga tuvo que echar un cable al promotor de Spa, Didier Defournay Grand Prix, por la suma de 18 millones de dólares. Desde entonces, DDGP ha solicitado fondos adicionales a Luxemburgo para 2006 -en un intento de recrear el GP de Luxemburgo, celebrado por última vez en el Nürburgring en 1998-, pero en vano.

Ahora DDGP quiere trabajar con Bernie Ecclestone para proteger el futuro en F1 de Spa. El resultado probable es que el propio Bernie sea el promotor de la prueba, pero Spa todavía



¿Spa pierde chispa? Webber suelta unas cuantas en Eau Rouge en 2005.

está pendiente de un hilo.

Silverstone tiene contrato con la Formula One Management (FOM) hasta 2009, pero depende de que el British Racing Drivers' Club (BRDC) lleve a cabo una remodelación

sustancial del circuito. El BRDC no puede permitirse dichas obras en solitario, y está analizando las ofertas de nueve empresas de capital-riesgo.

Tal vez Silverstone debería seguir el ejemplo de Dubai y

CALENDARIO 2006

BAHREIN (Sakhir)	12/03
MALASIA (Sepang)	19/03
AUSTRALIA (Melbourne)	2/04
SAN MARINO (Imola)	23/04
EUROPA (Nürburgring)	7/05
ESPAÑA (Catalunya)	14/05
MÓNACO (Montecarlo)	28/05
INGLATERRA (Silverstone)	11/06
CANADÁ (Montreal)	25/06
EE UU (Indianápolis)	2/07
FRANCIA (Magny-Cours)	16/07
ALEMANIA (Hockenheim)	30/07
HUNGRÍA (Hungaroring)	6/08
TURQUÍA (Estambul)	27/08
ITALIA (Monza)	10/09
BÉLGICA (Spa)	17/09
CHINA (Shanghai)	1/10
JAPÓN (Suzuka)	8/10
BRASIL (Interlagos)	22/10

construir un parque temático de F1 para fomentar ingresos. El innovador proyecto de Dubai tiene la bendición de Bernie, pero costará 360 millones; las obras ya están en marcha y debería inaugurarse en 2008.

PALMARÉS DE LOS PREMIOS F1 RACING

MECÁNICOS

2005 Renault
2004 Ferrari
2003 Ferrari
2002 Ferrari
2001 Ferrari
2000 Ferrari



SALIDA

2005 David Coulthard
2004 Fernando Alonso
2003 Justin Wilson
2000 Jacques Villeneuve
(No concedido en 2001 y 2002)



La explosión de Alonso en Renault en 2003 le hizo Piloto del Año.

PROBADOR DEL VIERNES

2005 Pedro de la Rosa
2004 A. Davidson (nuevo premio)

PERSONAJE

2005 Fernando Alonso
2004 Takuma Sato
2003 Juan Pablo Montoya
2002 Rubens Barrichello
2001 Juan Pablo Montoya
(No concedido en 2000)

EQUIPO MÁS MEJORADO

2005 Toyota
2004 BAR-Honda
2003 Renault
2002 Renault
2001 Sauber
2000 Arrows



JPM, un gran 'pasador'; Ferrari (arriba izda.) ha sido la referencia.

PILOTO

2005 Kimi Räikkönen
2004 Michael Schumacher
2003 Fernando Alonso
2002 Michael Schumacher
2001 Michael Schumacher
2000 Michael Schumacher

DIRECTOR TÉCNICO

2005 Adrian Newey
2004 R. Brawn (nuevo premio)

JEFE DE EQUIPO

2005 Flavio Briatore
2004 Jean Todt
2003 Frank Williams
2002 Jean Todt
2001 Jean Todt
2000 Jean Todt

Todt ha sido el gurú de Ferrari.

ADELANTAMIENTO

2005 Juan Pablo Montoya
2004 Jenson Button
2003 Juan Pablo Montoya
2002 Kimi Räikkönen
2001 Juan Pablo Montoya
2000 Mika Häkkinen

CALIFICADOR

2005 Jarno Trulli
2004 Michael Schumacher
2003 Fernando Alonso
2002 Juan Pablo Montoya
2001 Michael Schumacher
2000 Jarno Trulli

HOMBRE DEL AÑO

2005 Fernando Alonso
2004 Michael Schumacher
2003 Michael Schumacher
2002 Michael Schumacher
2001 Michael Schumacher
2000 Michael Schumacher

ACTUACIÓN

2005 Kimi Räikkönen
2004 Kimi Räikkönen
2003 Fernando Alonso
(No concedido con anterioridad)

COCHE

2005 McLaren MP4-20
2004 Ferrari F2004
2003 Williams FW25
2002 Ferrari F2002
2001 Ferrari F2001
2000 McLaren MP4-15

DEBUTANTE

2005 Tiago Monteiro
2004 Christian Klien
2003 Cristiano da Matta
2002 Mark Webber
2001 Kimi Räikkönen
2000 Jenson Button



Los cinco títulos de Michael se reflejan en la votación.

Véase Premios F1 Racing Hombre del Año 2005, página 24 y ss. →



La FIA elige instalación de pruebas
El circuito Paul Ricard es el primer Centro de Excelencia Automovilística de la FIA. La pista se usará para formar oficiales, celebrar seminarios y probar nuevos elementos de seguridad.

PARADE

NEWS

DOSSIER

TÉCNICA

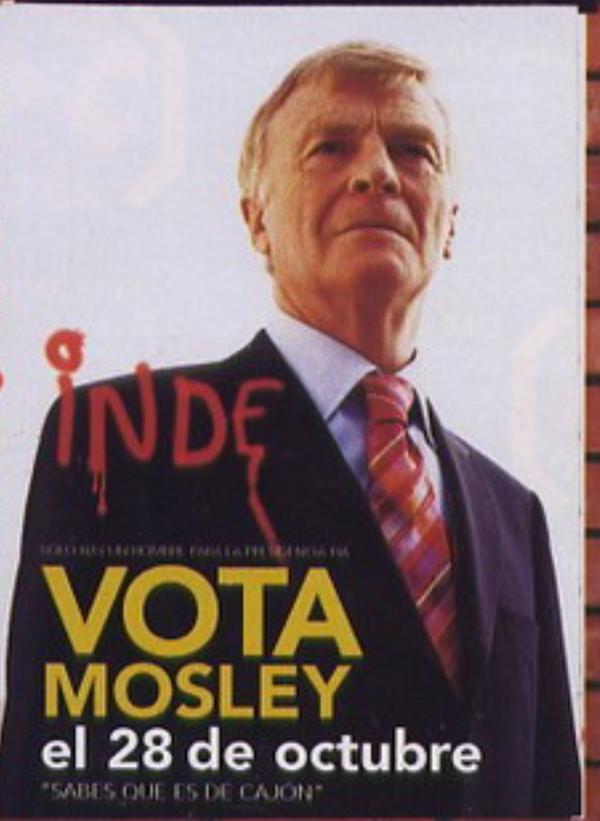
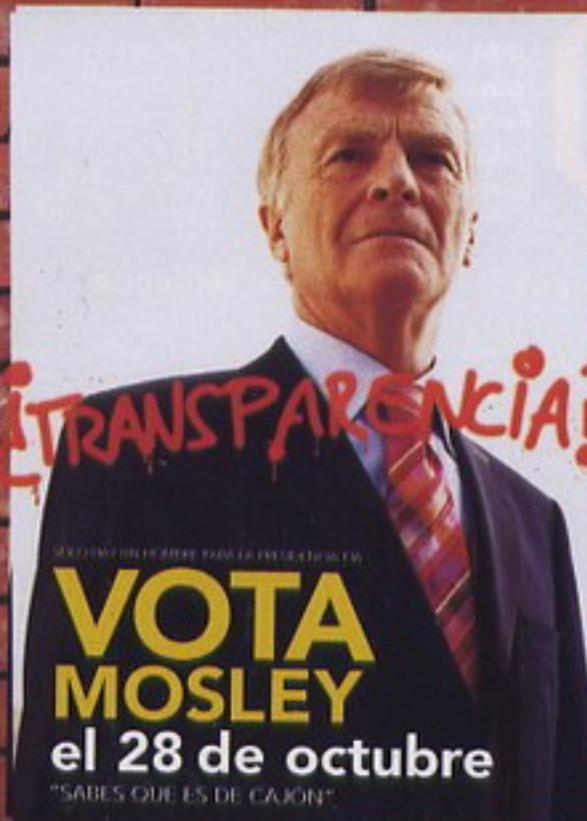
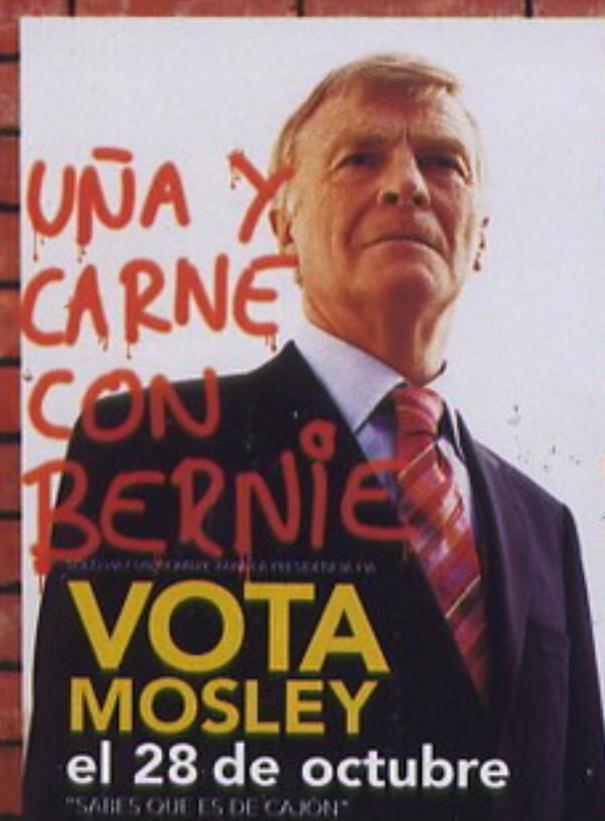
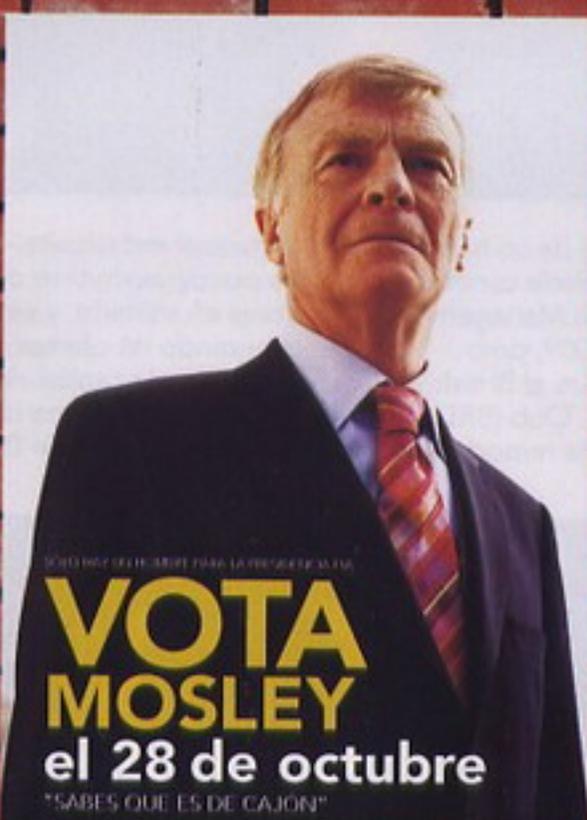
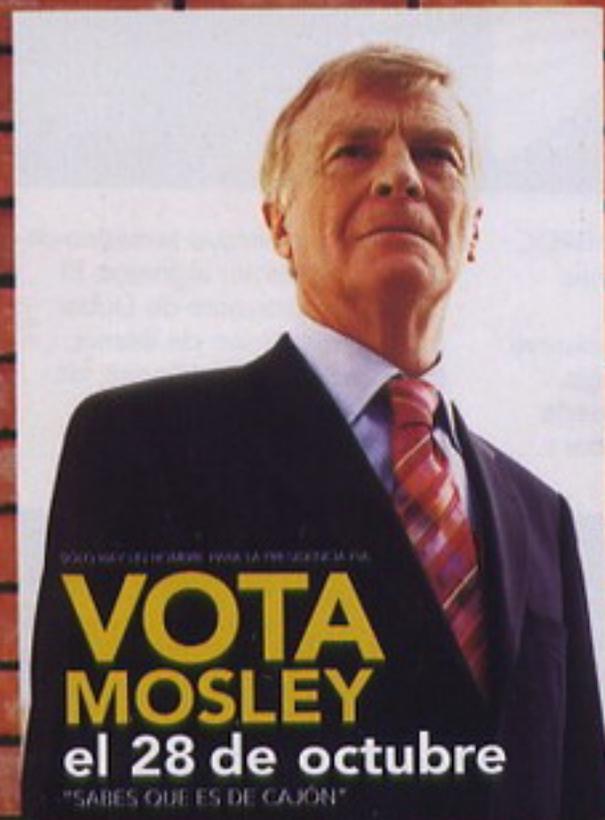
F1 DOSSIER

ASÍ FUE

MAX

MOSLEY REELEGIDO COMO PRESIDENTE FIA

A pesar de alguna que otra protesta de los patronos de la F1, Max sigue siendo el jefe





¡Y que cumplas muchos más!

Bernie Ecclestone cumplió 75 años el 28 de octubre. El aniversario coincidió con una reunión de la Comisión F1 en Londres, tras la cual 10 azafatas de esta guisa le ofrecieron un pastel.



Mosley, presidente desde 1991

Con su reelección, Mosley inicia su cuarto mandato tras suceder a Jean-Marie Balestre (izda.). Max empezó presidiendo la FISA (Fédération Internationale du Sport Automobile).

LA ASAMBLEA General de la FIA se reunió en Roma el pasado 28 de octubre y reeligió como presidente a Max Mosley, que no tuvo oposición. No obstante, puede que su rotundo éxito parezca desconcertante al principio, dado su enfoque un tanto hostil hacia la F1 los últimos 18 meses.

La pista reveladora en este punto es que los que mueven los hilos en F1 no son importantes para la plana mayor de la FIA. Los delegados de la FIA se consideran hombres importantes en sus propios países y les deja igual la llamativa gente de la F1, que no se molesta en entender cómo funciona la FIA. Mosley exagera esa ignorancia, advirtiendo simplemente a los clubs afiliados a la FIA que la gente de la F1 ataca a su noble institución. Lo sorprendente es que funciona cada vez.

Fue una táctica que Mosley aprendió en 1980-82, cuando, confabulado con los equipos, él mismo atacó a la FIA. El único modo de vencerlos era unirse a ellos, y es lo que hizo con gran habilidad. Pero eso no significa que en la actualidad Mosley goce de una simpatía unánime en la FIA. En julio de 2004, tras una derrota en una votación sobre karting, Mosley presentó de repente su dimisión, una jugada astuta que pilló desprevenidos a sus enemigos, que vieron cómo Mosley afianzaba su posición cuando lo convencieron para que se quedara.

¿Dónde están ahora los conspiradores? Yvon Leon desapareció rápidamente de su puesto como responsable de la FIA-CIK (el organismo rector del karting). Robert Darbelnet, presidente de la poderosa American Automobile Association, perdió su posición como presidente adjunto para el turismo y el automóvil, y ahora es un miembro del Consejo Mundial nada más. Y el francés Jacques Regis fue elegido para un papel que siempre anheló: responsable del Campeonato del Mundo de Rallies.

El único indicio de que Max pudiera tener oposición en la

elección presidencial se produjo en agosto, cuando algunos fabricantes de coches metidos en F1 se reunieron con Joaquín Verdegay, vicepresidente de la Real Federación Española de Automovilismo. Se creyó equivocadamente que estaba interesado en la presidencia de la FIA.

Al final, el único que consiguió perturbar la fina ecuanimidad de Max fue el ex patrón de Minardi Paul Stoddart, que hizo prestar atención al presidente de la FIA allá en marzo, en Melbourne. Stoddart planeaba una moción de censura al presidente de la FIA en la reunión de la Comisión F1 del 24 de octubre, pero no pudo reunir el apoyo necesario.

Es probable que Mosley dejara sentenciada la elección en abril, cuando se celebró una Asamblea General extraordinaria de la FIA en París en la que se cambió el sistema electoral de la FIA. Ahora un candidato presidencial tenía que nombrar a su equipo antes de ser elegido, y no después de la votación. Este sistema favorece al titular en ejercicio, porque los únicos miembros de la FIA que pueden tener la experiencia necesaria formarían parte del equipo actual.

Darbelnet trató de impedir que se aprobara el cambio, pero perdió por 99 votos a 27. El peso de dicha votación subrayó el poder de Mosley. Hay quien dice que Max gobierna la FIA a base de meter miedo, pero la realidad es que sencillamente es un político astuto. Durante los años ha habido señales de que mueve los hilos en la FIA sirviéndose de una red de 'amañadores' regionales que mantienen bajo control a los clubs miembros.

Entre dichos hombres podrían estar Derek Ledger, que organiza el Campeonato de Rallies de

**MOSLEY
DESCUBRIÓ QUE
EL PODER SE
PUEDE EJERCER
DE MODOS
SUTILES**
Cuando se presentó a las elecciones en 1991, Max vio que no hace falta ser admirado para aferrarse al poder

Oriente Próximo; Henry Krausz, presidente de la zona de Norteamérica, América Central y México (NACAM), y Nazir Hoosein, que dirige el Campeonato de Rallies de Asia-Pacífico.

De hecho, a Hoosein se le considera tan importante que en los últimos años Mosley ha movido montañas por él. Hace años, Hoosein fue expulsado del club afiliado indio,

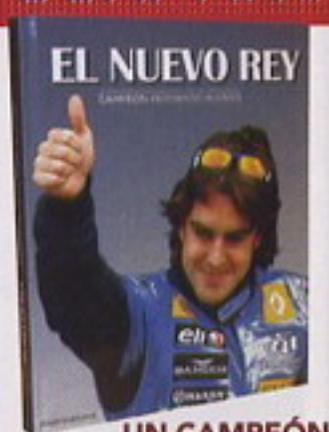
y estableció una asociación rival que fue reconocida de inmediato por la FIA, pero no por el Gobierno indio. Por consiguiente, Hoosein acabó representando a China en el viejo Consejo Mundial.

Como descubrió el mismo Mosley, cuando se presentó a las elecciones en 1991, ese poder se puede ejercer de modos sutiles: "Todos en la federación dependen del establishment para ciertas cosas que son vitales para los intereses de su país; un rally, un campeonato local, lo que sea", dijo en aquel momento. "Si hacen algo que cause problemas, existe el peligro de que pierdan aquello que es vital para ellos."

"Típico de lo que trato de decir es que la razón por la que hasta ahora nadie se ha presentado como oponente a Jean-Marie Balestre [entonces presidente] no es que todo el mundo esté de acuerdo con él... Es porque temen que las consecuencias pudieran ser adversas".

Tras las elecciones, la única cuestión es si Mosley cumplirá todo su mandato. Sigue corriendo la voz de que de algún modo Mosley se lo cederá todo a Jean Todt. Aunque a algunos en la FIA no les hace mucha gracia que el jefe de Ferrari acumule aún más poder, la realidad sigue siendo que si alguien quiere echar a Mosley debe jugar con la política más diestramente que él. Difícil.

DE COMPRAS



UN CAMPEÓN MERECE UN LIBRO
Engancha desde la primera página y se lee casi de un tirón. De especial interés, por lo inédito y bien documentado, el relato de los inicios de Alonso tejido por el autor, Josep Viaplana.

Tiene 200 páginas y un precio de nueve euros. Se puede conseguir en Lallibriariadelmotor.com, tel. 93 454 67 63; info@lallibriariadelmotor.com



HELLÉ NICE, LA REINA DEL BUGATTI

Una de esas joyas que de tanto en tanto nos caen en las manos sin saber de dónde han salido. Es el caso de la biografía recién traducida al castellano de Hellé Nice, bailarina, modelo y... ¡piloto de carreras entre 1929 y 1936! Una vida novelesca con un triste final, pues Hellé murió sola y pobre, en 1984.

Tiene 326 páginas, fotos en B/N y cuesta 23 euros; se puede solicitar en Lallibriariadelmotor.com, tel. 93 454 67 63; info@lallibriariadelmotor.com



El tercer coche impulsa a Honda

Honda volverá a disponer de un tercer coche los viernes en 2006, una norma que se esperaba que fuera desechada en 2006, y que beneficia a los equipos del quinto para abajo.

LA CIENCIA DE LA F1



LA PERFECCIÓN DEL CONJUNTO

En los preparativos del GP, el ingeniero de pista se asegura de que el coche rinda

PREPARAR UN F1 para el día de carrera —encontrar su límite y sacar el máximo provecho— es la tarea del ingeniero de pista. **F1 Racing** tomó apuntes mientras **Andy Shovlin**, ingeniero de **Jenson Button**, describía su rutina en **BAR-Honda**.

1. A 13 DÍAS VISTA

Preparación y simulación

"Por lo general, los preparativos técnicos para la próxima carrera empiezan el lunes después de la anterior. Para acertar en los reglajes, empezamos con una simulación por ordenador. Ahora eso es una parte

rutinaria de la ingeniería; cada vez se hacen menos conjeturas, incluso en comparación con hace cinco o 10 años. Antes, en el primer par de tandas del viernes se afinaba la altura de rodaje; ahora no puedes salir y golpear con la plancha en la pista y que el motor llegue al limitador; eso es inútil.

"En la fábrica, repasamos las distintas incidencias de alerón para simular la vuelta y los niveles de apoyo. Por ejemplo, si no eres rápido en Monza, te pasarán por encima. En Suzuka, se pierde mucho menos si eres lento en las rectas, así que te centras más en el tiempo absoluto por vuelta. El ordenador nos da la referencia".

2. SEMANA DE CARRERA

Trabajo previo a la carrera

"El lunes antes de cada carrera, tenemos una reunión de ingeniería y discutimos varios temas con todos los ingenieros y personal de estrategia.

"El jueves, estamos en el circuito a las nueve de la mañana. Jenson llega hacia las 10.00. Después de inspeccionar la pista, tenemos una reunión con la gente de Honda para asegurar que todos trabajemos juntos durante el fin de semana. Hablamos de motores, coches, cambio, estrategia, meteorología, neumáticos. También nos



Bonneville 400 se retrasa

Honda volverá a intentar el récord en el Lago Salado de Bonneville el próximo verano, después del cese de la lluvia. Alan van der Merwe ya ha rodado a 415 km/h en los tests (foto).



No más celebraciones en el muro

No volveremos a ver el espectáculo de los mecánicos aplaudiendo a su piloto desde el muro de boxes. La FIA prohíbe que el personal se encarama al muro durante o después del GP.



En parrilla, Shovlin y Button discuten cambios de última hora antes del GP.



El viernes hay que hacer los ajustes importantes.



Elegir los neumáticos es una decisión crítica.



Los planes de repostaje han de ser flexibles.

de equilibrio. Pero nos centramos en los neumáticos; trabajamos para decidir entre el opción y el principal. Has de asegurarte de contar con el neumático adecuado.

"Después de 15 vueltas sabemos si podremos correr con cierto compuesto. Después, evaluamos el rendimiento de los neumáticos. El opción suele ser más rápido en una vuelta y más lento en una tanda, pero no siempre. A lo mejor cada goma sintoniza con distintas 'ventanas' de temperatura; si hace sol, uno de los compuestos mejora y el otro empeora".

4. VIERNES (NOCHE)

Elegir el neumático adecuado

"La del viernes es nuestra noche más ajetreada; no nos marchamos hasta las 11 de la noche o medianoche, porque hemos de elegir el neumático. Inmediatamente después de la última sesión, nos sentamos con Jenson para que nos dé parte mientras aún lo tiene todo fresco en la memoria. Habla de cada curva, frenada, entrada en curva, vértice, salida, equilibrio.

"Nosotros ya habremos hecho nuestros

deberes, y sabremos si dos paradas son más rápidas que una. Afinamos la carga de gasolina que vamos a llevar en calificación. Una vez calculada, solemos retocar cosas; tal vez veamos que hay tres o cuatro coches que podrían desbancarnos, así que quizá vayamos un poco más ligeros.

"Por último, nos centramos en nuestra elección de neumáticos. A veces, toda la información apunta en una dirección y no hay riesgo. A veces es más difícil y afecta a la estrategia; entonces, tal vez Nick [Fry] o Geoff [Willis] insistan en una dirección".

5. SÁBADO

Pulir la estrategia

"El viernes nos centrábamos en las gomas y en encontrar el equilibrio adecuado. El sábado, empezamos a pensar menos en tandas largas y más en una sola vuelta. Empezamos pronto, a las siete de la mañana, y la primera sesión es a las 9.00.

"Una vez determinados los reglajes y carga de gasolina para la carrera, lo último que hacemos en los libres del sábado es un ensayo de intento de calificación. Eso ayuda al piloto a prepararse para la tarde.

"Después de calificar, los coches entran en el parque cerrado, pero aún tenemos que decidir la mejor estrategia para el resto de la carrera. Por la noche, pulimos nuestro plan de carrera. En un principio, estudio lo que será mejor para Jenson. Tenemos una opción por defecto, en la que colocamos óptimamente la segunda o tercera paradas, pero todo eso cambiará el domingo".

6. DOMINGO

Optimizarlo todo para la carrera

"El coche sale del parque cerrado a las 8.30 y los mecánicos lo comprueban todo; si hay que reparar algo, tenemos que rellenar una ficha de la FIA para que nos den permiso para cambiarlo.

"Lo único que podemos cambiar en carrera es el ángulo del alerón delantero, reglajes electrónicos, control de tracción y diferencial. Yo hablo con Jenson por la radio. No le gusta que le hablen; sólo habla conmigo si tiene que hacerlo. Pero le mantenemos informado de lo que sucede.

"Después de la carrera, recibimos las reacciones de Jenson y luego hacemos un análisis detallado de nuestra estrategia para ver cómo fuimos en comparación con los demás. Es muy objetivo; por ejemplo, quizá sólo superamos a alguien porque tuvo un problema en un pit stop. Tenemos que saber si lo hicimos todo bien y si podemos mejorar algo aún más para la próxima carrera. En F1, todas las vueltas cuentan...".

reunimos con Michelin para hablar de problemas concretos de ruedas.

"Después, los mecánicos llevan el coche a la nave de verificaciones de la FIA para asegurarse de que sea legal. Tenemos 10 minutos para comprobarlo todo; es una de mis responsabilidades básicas".

3. VIERNES (MAÑANA)

Determinar un punto de referencia

El viernes, estamos en el box a las nueve de la mañana, y a las 10.00 me reúno con Jenson para repasar cambios en el programa del fin de semana. En la primera sesión, hacemos tandas cortas y un control



Resulta reconfortante ver lo que Michael Schumacher, Ferrari, TV-3 y Tele 5 han logrado.

por Javier del Arco

Uno de mis vicios confesables, es que me gusta ver el programa *¿Quién quiere ser millonario?* de Antena 3. Para quien no lo sepa, es un concurso de preguntas y respuestas en el que el concursante puede llevarse un millón de euros si responde correctamente a la pregunta Nº 15... y a las 14 anteriores. Y yo disfruto muchísimo 'concurando' desde el sofá de casa y pensando si hubiese llegado tan lejos como aquel concursante, ... quizá más o puede que menos.

Viene a ser como seguir un Gran Premio por la tele: un rato vas con Alonso en el coche, otro con Schumi, pero siempre con la seguridad de que el sofá no va a estrellarse a 280 km/h... ni tú a ganar el millón de euros.

Volviendo al concurso, que es adonde inicialmente íbamos, las primeras preguntas son más fáciles que las siguientes, como una vuelta de reconocimiento para ir calentando neumáticos. Y resulta relativamente fácil salir del plató con mil euros en el bolsillo.

La prima de salida...

Pero no se acaba aquí la comparación entre concurso y Gran Premio. A veces -a boleo, según parece...- la relación puede ser mucho más directa: hará cosa de un mes, a una moza que venía de no sé dónde, a la tercera de cambio, le espetaron:

"¿En que deporte destacó el argentino Juan Manuel Fangio? A, esquí; B, automovilismo; C, no me acuerdo, y D, tampoco". Pues bien, no lo sabía, aunque tuvo la sensatez suficiente para pedir la ayuda del público (es una opción del concurso) y éste votó en más de un 80% por el automovilismo, lo cual no deja de ser animador, aunque me sigue pareciendo increíble que un 20% del personal no sepa quién es el *Quintuple*.

Ahora hace 10 años que murió y todavía quedan (unos pocos) contemporáneos suyos con vida.

Creo -o quiero creer...- que el porcentaje hubiese sido mayor -e incluso puede que no hubiese sido necesario pulsar la opinión popular- si el personaje hubiese sido Michael Schumacher. ¡Y no digamos si la pregunta se hubiese referido a Fernando Alonso! El 95 y el 98% de la opinión del público, sin duda (y dejó un 2% de indecisos que no saben a ciencia cierta si Dani Alonso ha sido Campeón del Mundo en coches

o Fernando Pedrosa en motos).

Claro que todo texto tiene como mínimo una doble lectura. Y si triste es que mi querido y admirado Fangio se vea tan rápidamente bajado de los altares, reconfortante resulta lo que Schumi, Ferrari, TV-3 y Tele 5 han logrado al alimón durante el reciente quinquenio dorado de Maranello. ¡Hasta en el metro podían oírse conversaciones sobre el tema!

Y ¿qué decir de Alonso? Sin estar envuelto por el aura que proporciona el pertenecer a la Scuderia Ferrari y sin... (bueno, esto me lo callo, pero tranquilo, Fernando, que no es nada malo para ti...), ha logrado hacer vibrar a la afición española como nadie lo hacía desde los goles de Zorra a Inglaterra en Maracanã durante el Mundial (de fútbol) de 1950 o de Marcelino a la URSS en el Santiago Bernabéu durante la final de la II Copa de Europa de Selecciones en 1964. Circuitos tan tradicionales como Monza o tan lejanos como Suzuka -y, entre medio, muchos más- se han

"A mi entender, tanto Fernando como Michael tienen pendiente una carrera como aquella de Fangio en el 57"

llenado de banderas asturianas y españolas y las audiencias televisivas han ido en aumento en nuestro país hasta establecer nuevos récords históricos.

Todo lo cual, me parece, habría sido suficiente para que la concursante antes mencionada hubiese contestado sin vacilar: "B, automovilismo".

¡Faltaría más...!

Pero a Fangio que no me lo toquen: su conducción en el Gran Premio de Alemania del 4 de agosto de 1957 fue sublime, sobrehumana. Por eso, cuando Jordi Camp me pidió que le escribiese un artículo histórico para el Anuario de la F1 2005-2006, no vacilé en escoger dicha carrera. Los tiempos cambian y los parámetros son distintos, pero, a mi entender, tanto Fernando como Schumi tienen pendiente con nosotros, la afición, una carrera como aquella.

De las que ya no se dan. **FO**

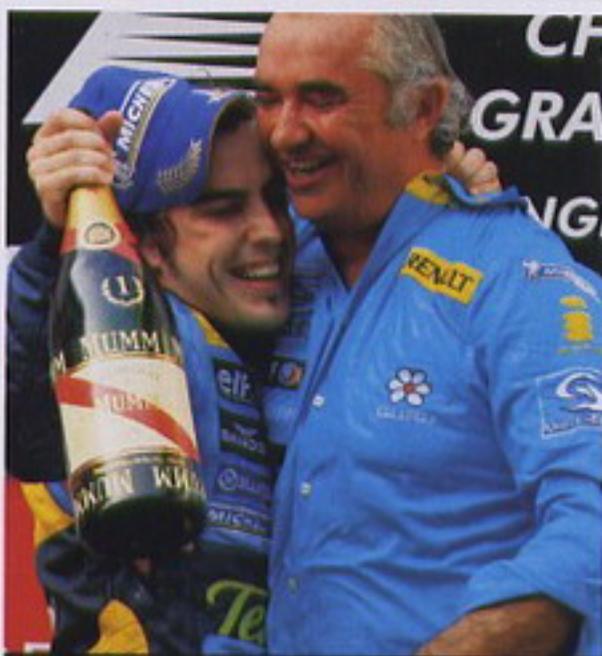
EL TOP 5 DE JvA Los Grandes Premios puntuables más largos de la historia*

1. GP del ACF (Francia), 1951, 602,6 km
2. GP de Bélgica, 1951-56, 508,3 km
8. (3) GP de Bélgica, 1960, 507,6 km
9. (4) GP del ACF, 1954&1956, 506,86 km
11. (5) GP de España, 1954, 505,27 km

*Con todas las pequeñas inexactitudes de que adolecen los datos de la época



Fangio (Maserati), empujado entre los Ferrari de Hawthorn y Collins en el Nürburgring en 1957.



El campeón del mundo es el que más puntos suma a final de año; si fuera el que más gana o más corre, Alonso habría obrado de otra manera.

CARTA DEL MES

CADA UNO JUEGA SUS CARTAS

La lucha de este año ha acabado, y se nos ha brindado un campeonato muy disputado, con dos jóvenes llamados hace unos años a reinar en la F1. En mi opinión, están totalmente fuera de lugar las intenciones por parte de un sector de la prensa (no vosotros, gracias a Dios) de desprestigiar el título de Alonso. El que más puntos tiene al final del año es el que gana, y como es en cierto modo un campeonato de regularidad, es el que más se lo merece.

Yo me pregunto si alguien intentó desprestigiar a Michael cuando ganó en 2002, con la inestimable ayuda del pobre Rubens y el muro de boxes. Creo que Alonso ha ganado con todo merecimiento. Y si algunos dicen que Fernando ha sido conservador, yo no lo creo así; uno ha de jugar sus cartas como prefiera, sabiendo administrar lo que tiene.

Y si dicen que es porque el McLaren ha roto mucho, yo digo una cosa; una vez oí decir a Michael: "Nosotros también podemos salir tan bien como lo hacen los Renault, pero comprometeríamos el rendimiento del coche el resto de la vuelta". Creo que son caminos diferentes los de Renault y McLaren. Como vimos en China, Renault puede hacer un coche tan veloz como el McLaren, pero no sería tan fiable como el que han tenido esta temporada, y está demostrado que más vale acabar segundo que no acabar...

Lo mejor sería Kimi y Fernando en Ferrari en 2007, ¡que se deje Brawn de Rossi y tonterías!

José Simó Gispet

Gandia (Valencia); jose_simo@hotmail.com

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).

DÍAS DULCES PARA LA F1

En estos días, los aficionados a la F1 estamos viviendo una etapa dulce de nuestra vida, en la que no se nos considera 'bichos raros'; no tenemos que soportar a esos impertinentes que nos recriminaban por ver lo para ellos era algo aburrido y extraño; no tenemos que pagar por ver las carreras de F1 (Canal Satélite Digital y parabólicas varias); la afición al motociclismo ya no puede defender que su espectáculo sea mejor que el de la F1 (aunque, a mi parecer, nunca lo fue), etc.

Debo añadir que muchos (entre quienes yo conozco, claro) de los que han soltado auténticas barbaridades sobre nuestro querido deporte, ahora son acérrimos seguidores que todos los lunes se acercan a mí para comentar cada carrera, lo que demuestra que hablaban desde el más absoluto desconocimiento y que, una vez más, en este país la gente tiende a creer lo que le cuentan por la tele sin más o lo que dicta el sentir popular, sin analizar realmente si lo que les dicen es o no verdad, o simplemente si ellos están o no de acuerdo.

Lo cierto es que, al final, la realidad se impone y hoy por hoy no hay ningún deporte en nuestro país que supere en audiencia a la F1. ¿Donde están los 'periodistas' que decían que la F1 estaba muerta?...

Por otra parte, quiero recordar aquel maravilloso programa de radio llamado 'Motor en Marcha' que, durante la época más difícil para el automovilismo, realizó una cobertura excelente de todos los grandes premios de F1 los domingos por la mañana. Ese programa atendía todos los eventos relacionados con el motor (F1, rallies, motociclismo, F3 inglesa, F3000, etc...) y la profesionalidad con que se trataban las competiciones era sensacional. Mis más sinceras felicitaciones a un programa que

siempre quedará en el recuerdo de los aficionados.

Para terminar, una pregunta: no me queda muy claro cómo es la quilla en V de Renault; ¿podrían dar algún detalle más explícito de cómo es y cómo trabaja?

Ricardo del Valle

En los últimos años, había dos tendencias en el diseño de la suspensión delantera: monoquilla, con un único triángulo inferior, y doble quilla, que proporciona una ventaja aerodinámica al 'abrir' el paso de aire hacia los bajos. La pega de esta última es la falta de rigidez estructural, con el consiguiente aumento de peso para igualar la rigidez de la monoquilla. La quilla en V introducida por Renault en 2005 con la entrada en vigor de nuevas normas que, entre otras cosas, obligaban a elevar el morro de los coches, "combina las virtudes de ambos sistemas, ofreciendo una ventaja aerodinámica con una pérdida mínima de rigidez, al tiempo que mantenemos nuestra configuración mecánica preferida para la suspensión delantera [el triángulo inferior único]", según Bob Bell, director técnico de Renault.



Detalle de la quilla en V del Renault R25, la 'reinención' de la monoquilla tradicional.

LO SIENTO, GANÓ ALONSO

No soy *alonsista* ni tengo la fiebre de la *alonsomanía*; los que llevamos muchos años siguiendo la F1 y hemos visto en directo a pilotos como Gilles Villeneuve, Ayrton Senna o Nigel Mansell sabemos que periódicamente surgen grandes figuras del volante.

Creo que Fernando Alonso ha sorprendido a muchos este año dominando con autoridad el campeonato. Lo que me cuesta entender es que haya podido sorprender a tantos expertos, con los antecedentes que tenía. Me estoy refiriendo entre otros a todos aquellos que en el número de abril de *F1 Racing* sostenían que Fisichella superaría a Alonso, o al resultado de la encuesta del número de mayo, en que calificaban a Kimi por delante de Fernando; por cierto, me resultó curioso que en la opinión de los 'pilotos no de F1', sobre 12 consultados, seis fuesen finlandeses.

Pero lo que más asombro, perplejidad y extrañeza me causó, fue el artículo publicado en el número 80 de la revista, titulado 'Adiós Kimi', y en concreto el cuadro elaborado por Dom Taylor 'El campeonato que no fue...'

En él se trata de justificar que Kimi no haya ganado el mundial, no porque Alonso le haya superado en méritos, sino por su mala suerte, haciendo unas rectificaciones en cuanto a los posibles resultados cuanto menos sorprendentes y paradójicas. Por ejemplo, en San Marino se le da por ganador por el hecho de que iba líder cuando rompió en la vuelta 9 de las 62. En Francia, Gran Bretaña e Italia le dan por ganador en carreras en las que no tuvo ningún problema porque cambió motor en los entrenamientos con la consiguiente penalización.

Todos podemos hacer suposiciones de ese o de otro tipo a nuestro gusto. Si Ayrton Senna hubiese aceptado el precontrato que le ofreció Frank Williams en el 91, hubiese sido

campeón del mundo en el 92 y 93; si Juan Manuel Fangio no hubiese tenido un accidente en 1952 hubiese ganado el mundial de ese año y el del 53, y así podríamos seguir haciendo suposiciones hasta hacer campeón del mundo a Tiago Monteiro, por ejemplo.

¿No puede ser que McLaren intentara enjugar sus malos resultados de inicio de temporada arriesgando con una táctica de salir a romper? ¿No tendrá algo que ver en la fiabilidad del coche la persistencia de Kimi en salir a hacer siempre el mejor tiempo en los libres a pesar de contar con un tercer coche para realizar todo tipo de pruebas? ¿Qué sentido tiene hacer vuelta rápida en el último giro (Silverstone) cuando no puedes ser segundo ni corres peligro de que te alcance el cuarto y tienes que competir con el mismo motor en el siguiente Gran Premio?

Creo que no son de justicia para Fernando estas suposiciones basadas en opiniones subjetivas, ni achacar su mundial a la supuesta mala suerte de su mayor rival. Para ganar un mundial hace falta algo más que ganar carreras, hay que preservar motor y no hacer vueltas rápidas cuando no hace falta. Hay que parar a cambiar una rueda para garantizar 8 puntos en lugar de arriesgar inútilmente y perder 10. No sólo hay que correr, hay que correr con estrategia.

Señor Taylor, Alonso ha ganado el mundial por méritos propios, porque arriesgó cuando tenía que arriesgar, porque conservó cuando tenía que conservar, porque supo defenderse cuando había que defenderse (¿ha visto usted algo tan bonito como las últimas vueltas de Imola? Yo, francamente, desde Donington 93, no), y lo mejor de todo es que lo ha hecho ante un grandísimo piloto como es Kimi, que conducía un coche superior. Seamos objetivos y aceptemos al campeón; como dijo Schumacher, que algo sabe de esto, el mejor es el que más puntos tiene en la última carrera, y este año ése fue, sin duda ni discusión, Fernando Alonso, Premio Príncipe de Asturias de los Deportes 2005.

Fernando Lopez Valverde
flopezva@hotmail.com

QUERIDO FERNANDO

Enhorabuena por tu título, y por el tesón y esfuerzo que te ha costado conseguirlo.

Para mí has sido el mejor piloto del año, el más inteligente. Sólo has cometido un error, en Canadá; después de eso fuiste a más.

Siempre tendré un huequito en mi corazón para esa imagen de Brasil, cuando cruzaste la meta y luego hiciste los 'pajaritos', tú ya me entiendes.

La Federación Española de Automovilismo no te ha manejado todo lo que quería y ahora te alaban, aunque te tienen envidia y la mayoría de periodistas están comprados por la Federación. Y estoy de acuerdo contigo, cualquier español debería sentirse halagado con una victoria tuya, pero no siempre es así.

Eso sí, si me permites, creo que el premio



Schumi intenta animar a un desconsolado Mika en España '01, un GP resuelto en el último giro.

'Príncipe' ha llegado pronto; es mi opinión. Sinceramente tuyo,
Fernando Natal
Gijón (Asturias)

UNA MUERTE NO ANUNCIADA

Dicen que ningún imperio es invencible y el rojo no ha sido una excepción. Los caballos rampantes contaban con el mejor ejército y con probablemente la mejor arma de la historia. Arrasaron en todos los territorios por donde pasaron y salieron inmunes en las cinco últimas guerras mundiales. Pero los tiempos parecen haber cambiado. Su situación actual es crítica, aunque su derrota la van a vender cara, muy cara.

Arnau Serrat Hernández
Girona

¡YA LO TIENES, CAMPEÓN!

En primer lugar quería felicitar a Fernando Alonso por ganar el título. ¡¡¡Ya lo tienes!!! He de decir que vibré como nunca y llegué a sentir los colores de Renault corriendo por mi sangre. Me emocioné y me sentí orgullosa del piloto que tenemos, no como muchos otros que no saben reconocer que Fernando Alonso es, hoy por hoy, el mejor piloto.

Esto en parte va por el señor Ron Dennis. Señor Dennis, con todos mis respetos, creo que debería preocuparse más de la fiabilidad de sus coches y de las juergas de sus pilotos y resignarse al evidente hecho de que Kimi Räikkönen no ha podido con Fernando Alonso, y no comentar que suramericanos, italianos y españoles no tienen madera de campeones. Le recuerdo que un colombiano, Juan Pablo Montoya, es de su equipo y uno de los más agresivos e increíbles de la parrilla; un italiano, Jarno Trulli, es uno de los mejores a una vuelta, y un español -¿cómo se llama?- ha sido campeón del mundo con un amplio margen sobre su gran rival.

¿Me podría decir cuál de estos hombres no tiene madera de campeón? ¡Por favor!

Y también quería comentarle a Héctor Codesido [F1 Racing Nº 80] que puede que Tele 5 se equivocara, pero Fernando reconoció que iba demasiado rápido y chocó contra el muro y que quizá no era el momento de tirar tan fuerte. Yo creo que fue un

pequeño error del siempre eufórico Antonio Lobato, con el que cada día me divierto más.

Un saludo a todos los del Club F1 Oviedo y mis felicitaciones a Tiago Monteiro por ese puntito que consiguió en el GP de Bélgica.

Andrea Arche Arenas
ninu_nano88@hotmail.com

UN ARRANQUE SIN MÁS

Escribo esta carta, antes que nada, para felicitar a Fernando Alonso y Renault por los campeonatos conseguidos.

El motivo de la misma es comentar la respuesta de Fernando a la pregunta que le hizo Josep Viaplana en F1 Racing Nº 81: "¿Cuál fue la victoria que más le gustó?"

Responder: "... Luego, todas las que abandonaba Räikkönen me gustaban más", me parece totalmente fuera de lugar. Sé que, como bien dice el propio Alonso, él siempre dice lo que piensa. Pero hay casos en los que, aunque sólo sea por respeto, no es conveniente decir lo que uno piensa. En el acta del jurado del premio Príncipe de Asturias de los Deportes que le concedieron, dice textualmente: "Es hoy un ejemplo para la juventud española y mundial". Pero hay algo que todos los padres suelen decir a sus hijos, y es "no celebres las desgracias ajenas".

Me gustaría dar un salto al año 2001, GP de España, última vuelta. Mika Häkkinen, líder con 40 segundos de ventaja sobre Michael Schumacher, se retira por rotura del embrague, heredando este último el triunfo. La reacción de Schumacher en el parque cerrado fue ir a abrazar a Häkkinen, interesarse por él, y en la rueda de prensa declaró que estaba muy apenado por Mika.

Volvamos al presente año, GP de Europa. Räikkönen se estrella en la última vuelta, por rotura de suspensión, y Fernando hereda el liderato. Su reacción: ni se interesa por el estado físico de Kimi, y sus declaraciones: "Le presioné hasta que se fue al carajo".

Quisiera saber qué ha sido del Fernando Alonso de 2000-2001, ese chico humilde y modesto, irreconocible ahora mismo. Hay una gran diferencia entre un campeón y otro (Schumacher y Alonso). Podría ser fruto de la edad, pero no lo creo, cuando más de uno lo califica de "muy maduro para su edad".

Desconozco el porqué de esas palabras, pero hay un dicho muy apropiado para este caso: rectificar es de sabios.

Espero que rectifiques, Fernando.

Jordi Antoni Varas Lavado

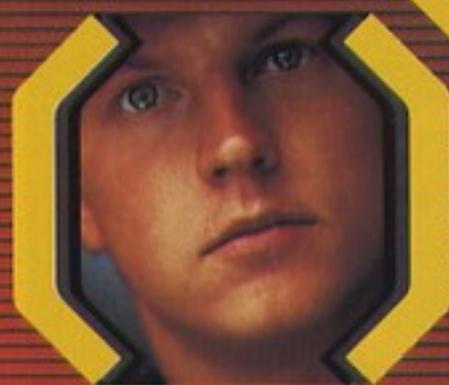
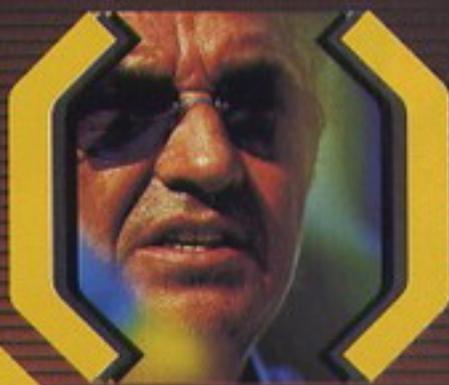
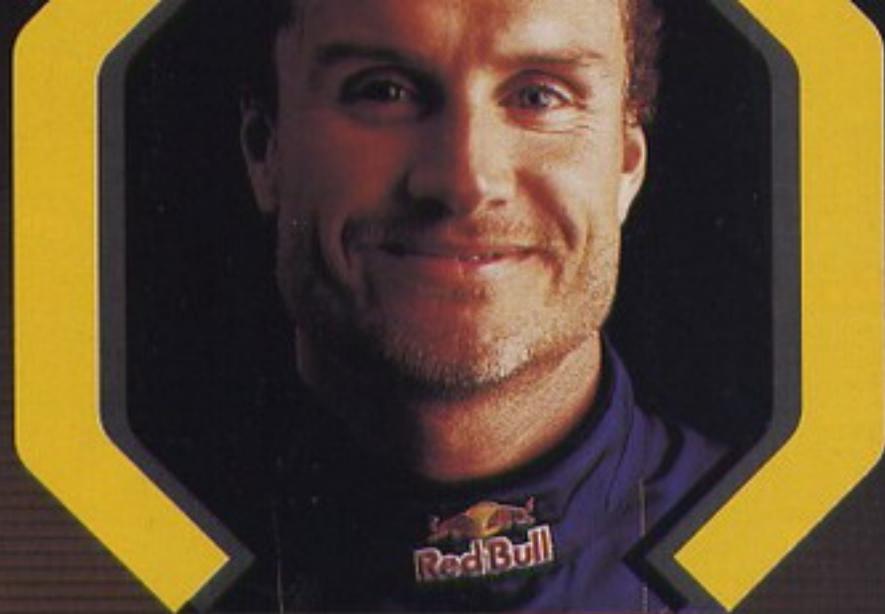
Les Franqueses del Vallès (Barcelona)

Los italianos lo llaman battuta y los franceses boutade; no creemos que haya que buscar en esas palabras más que eso: una ocurrencia dicha sin más. Luego, cuando se ven estas cosas por escrito, parecen adquirir mucha más trascendencia de la que el protagonista buscaba al pronunciarlas. Y no es por disculpar a Fernando (que cada palo aguante su vela), pero de eso pecan todos, campeones o no.

PREMIOS HOMBRE DEL AÑO

Este año, por primera vez, más de 43.000 lectores votaron por sus favoritos. Hay algunas sorpresas, pero no en la categoría máxima, el Hombre del Año, que estaba cantada...

PREMIOS HOMBRE DEL AÑO 2005 ELEGIDOS POR TI



SUMARIO

- 26** EQUIPO DE MECÁNICOS del año
- 27** EQUIPO MÁS MEJORADO del año
- 28** JEFE DE EQUIPO del año
- 29** ACTUACIÓN del año
- 30** SALIDA del año
- 32** ADELANTAMIENTO del año
- 34** COCHE del año
- 35** PILOTO del año
- 36** CALIFICADOR del año
- 37** DEBUTANTE del año
- 38** PROBADOR DEL VIERNES del año
- 39** PERSONAJE del año
- 40** DIRECTOR TÉCNICO del año
- 41** HOMBRE del año



Leales, incansables e inteligentes, los mecánicos de Renault lo hicieron posible.

(MECÁNICOS) DEL AÑO RENAULT F1

No sólo se mostraron muy hábiles, los mecánicos de Renault resultaron ser los tipos más astutos de 2005

Texto Steve Cooper

Es más fácil hacer fiable un coche rápido que rápido un coche fiable", reza el tópico. Parece que nadie se lo dijo ni a McLaren ni a Renault. Pero al final McLaren no logró hacer su superrápido MP4-20 lo bastante robusto, mientras que según parece Renault logró cómodamente el título de pilotos con una rauda tortuga que transformó en una liebre veloz como un rayo para la última prueba, birlando el título de constructores delante de las narices de Ron.

A medida que avanzaba la temporada, empezó a verse claro que Renault acertó más en la mezcla velocidad/fiabilidad que nadie. Y como se juntó la nueva norma del motor para dos carreras con la del único juego de ruedas, el papel del mecánico de F1 también cambió ligeramente. Adiós al equipo bien instruido alrededor del coche en los pit stops. En cambio, los mecánicos se convirtieron en diestros ingenieros, afinando el coche de forma constante durante el fin de semana.

Éste fue el caso con Renault en 2005. Ideas, estrategia y trabajo entre bastidores fueron lo

que aseguró los dos títulos para el equipo. Bajo la dirección de Pat Symonds, uno de los cerebros más astutos del pit lane, un grupo de mecánicos increíblemente leales e incansables llevó a cabo el trabajo de campo.

Pat también contribuyó decisivamente a hacer de Renault un equipo de carreras diestro y reactivo. En el muro de boxes, la cadena de mando era sencilla y efectiva, y ayudó a que Alonso mordiera al coche tocado de Räikkönen en Europa y tranquilizó a Fisichella en las últimas vueltas de China.

Eso contrastó con McLaren, donde el excesivo parloteo entre boxes y coches causó problemas en Mónaco y Canadá. Mientras que a menudo Ron Dennis quiso meterse en el proceso decisorio, cuesta imaginar a Flavio Briatore exigiendo otro tanto en Renault. Su ausencia simplificaba la cadena de mando, minimizando problemas potenciales.

Claro que a veces el trabajo en boxes de Renault decayó, sobre todo en Mónaco, donde una táctica ambiciosa les hizo rodar muy cargados en el último relevo y eso acabó



"Ganar este premio es un auténtico honor, porque nosotros, los chicos, no solemos recibir muchos. Pero hacemos alrededor de 1.900 pit stops al año —ensayos incluidos—, una parte muy importante de la actuación del equipo. Así que estamos contentísimos con el reconocimiento de los lectores de F1 Racing. Muchas gracias".
Jonathan Wheatley, jefe de mecánicos, Renault F1

con los neumáticos.

Los teóricos de la conspiración también apuntaron que Fisi tropezó demasiado a menudo en boxes para que fuera una coincidencia. Aunque el italiano sí que sufrió paradas largas en España, Francia y Turquía, no tiene sentido insinuar que Renault saboteara uno de sus coches.

Pero lo más satisfactorio es que todo cuajó en Shanghai. Una estrategia concebida a la perfección permitió escaparse a Alonso, mientras su compañero ejercía de escudero leal. Un brillante esfuerzo de equipo que reportó un merecido título de constructores.

ASÍ FUE LA VOTACIÓN



EQUIPO MÁS MEJORADO DEL AÑO

Del octavo puesto en la tabla de 2004 al cuarto: ningún equipo subió tanto en 2005 como Toyota

TOYOTA

Texto Peter Windsor

Panasonic Toyota Racing ganó este premio con su primer coche diseñado por completo por Mike Gascoyne, sumando cinco podios, 27 resultados entre los 10 primeros, una pole (la de Indy no incluida) y cuatro plazas en primera fila de parrilla (idem). Viendo dónde acabó en 2004 —octavo con nueve puntos—, eso fue impresionante, y bastó para colocarlo cuarto en el campeonato de este año, con 88 puntos.

Cómo no, el mérito debe de ser de Gascoyne, que encontró mucho apoyo en 2005. La eficacia aerodinámica y la resistencia fueron seguramente los puntos débiles del coche de este año, pero Gascoyne ya ha mostrado que está preparado para corregirlo en 2006.

En Japón probó la geometría de suspensión de una quilla nula en el TF105B, trasladando así sin querer la ventaja de rendimiento de Jarno a Ralf. También hay que elogiar a Ricardo Zonta y su ingeniero, Humphrey Corbett, que deslumbraron los viernes; a Luca Marmorini, diseñador del superfiabile motor Toyota; y al viejo Gustav Brunner, cuyos años de experiencia en el diseño de chasis pusieron de manifiesto la brecha de edad en equipos como Williams.

Jarno Trulli eclipsó a Ralf Schumacher hasta la llegada del TF105B y, en calificación, a casi todos los demás, haciendo pensar por primera vez desde su debut que Toyota posee el potencial para subir a lo más alto del podio. Richard Cregan dirigió de manera eficaz los equipos de carrera y tests; Dieter Gass supo defenderse en el muro de boxes, y John Howett, presidente, aportó encanto y dignidad al oficio de ser jefe de equipo de F1. McLaren y Renault casi alcanzan a Toyota

por este premio; sin duda, nuestros lectores reconocieron los méritos de ambos, pero estimaron que los aspirantes al título partían desde niveles relativamente elevados. Minardi acabó en un merecido cuarto puesto en su último año como auténtico independiente, lo que dice mucho de su trabajo en el chasis, de su espíritu de equipo y de la potencia del Cosworth cliente. Si la F1 se midiera en velocidad por euros, Minardi bien podría haber ganado el título en 2005.

También Jordan acabó muy arriba en la valoración de nuestros lectores (sexto), pero vamos, auténticos hombres de carreras como Trevor Carlin y su sucesor, Adrian Burgess, siempre iban a brillar, si se les dejaba. Ferrari acabó penúltimo, como corresponde, y Williams, cómo no, fue último. Usando el modelo velocidad/euros de Minardi, Williams estuvo de capa caída en 2005, a pesar de contar con el cuarto presupuesto más abultado y magníficas instalaciones.



↑↑
"Este premio es un gran honor, así que permitanme dar las gracias a los lectores de F1 Racing. La F1 es un deporte de equipo, y este premio es de todos los que trabajan en Colonia".
Tsutomu Tomita, jefe de equipo, Toyota
↓↓

En Hungría (abajo), Ralf y Jarno acabaron tercero y cuarto para Toyota por segunda vez.



ASÍ FUE LA VOTACIÓN



JEFE DE EQUIPO DEL AÑO

FLAVIO BRIATORE

Flavio lleva tiempo sacando conejos de la chistera, pero nunca como en 2005

Texto Matt Bishop

Hay dos clases de personas: las que hacen el trabajo y las que se llevan el mérito. Intenta estar en el primer grupo; hay menos competencia". Lo dijo Indira Gandhi, primera ministra de la India de 1966 a 1977 y de nuevo de 1980 hasta su asesinato en 1984. Tal vez se llevó demasiado mérito en su segundo mandato...

Como la señora Gandhi, Flavio Briatore ha tenido dos mandatos como jefe de equipo de Renault (en 1989-97, como Benetton, y desde 2000 hasta hoy), pero parece haber aprendido la lección que la célebre 'sargenta' de la India olvidó. Mientras que en su primer mandato -de enorme éxito mientras contó con Michael Schumacher, Ross Brawn y Rory Byrne (y otros)- parecía cortejar a los focos, esta vez hemos visto un Flavio más reservado y políticamente hábil. Y ha colmado de méritos a sus lugartenientes, Pat Symonds, Bob Bell, Tim Densham... Y con razón.

Aun así, a Ron Dennis (que acabó en su estela en la votación) todavía le cuesta aguantar el éxito de Briatore. No puede menos que preguntarse cómo puede un equipo encabezado por un italiano (a Ron no

le van mucho los italianos), que tiene sus raíces en la industria de la confección, superar a su querido McLaren, dirigido con eficacia anglogermana por hombres imbuidos de F1 desde la adolescencia.

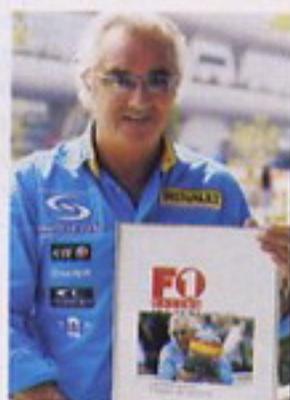
Pero Briatore ha aprendido muchísimo desde 1989, y ahora es el jefe de equipo al que su amigo Bernie Ecclestone, y seguramente hasta Max Mosley, tienen en mayor estima. Y a menudo Flavio es el que, en las reuniones de los jefes de equipo, sale con ese ramalazo de pensamiento lateral ('¿cómo no se nos ocurrió algo tan evidente?') que cierra la discusión en el acto.

Es más, administra un presupuesto limitado, es de lo más leal (pregúntese a Symonds) y entiende mejor que nadie de los actualmente metidos en F1 que quienes realmente importan son los aficionados. Por ejemplo, en la parrilla de Indy estaba furioso porque (a) los espectadores se llevaron un chasco y (b) defraudarlos había perjudicado innecesariamente el prestigio de la F1 del modo más prominente que se pueda imaginar. Y así, el *Indygate* atentó contra el afinado sentido de Briatore de hacer el

trabajo y, de paso, ganar todo el dinero posible.

¿Quién sabe cuánto tiempo seguirá Renault en F1? Pero, cuando decidan dejarlo, el imperio en F1 de Flavio continuará palpitando a pleno pulmón. E incluso si algún día Alonso decidiera que ya no le hacen falta los eficaces pero caros servicios de representación de Briatore, habrá otros ansiosos por tomar su puesto. De momento tiene a Mark Webber; para el futuro, a Kovalainen; en años venideros, seguramente muchos más.

Realmente, Briatore es un fenómeno de la F1.



"Estoy muy contento del reconocimiento al trabajo que he -no, que hemos- estado haciendo todo el año. Y es especialmente agradable ser reconocido por la gente que ama la F1 por todo el mundo. Gracias".
Flavio Briatore, director general, Renault F1

La comprensión de Briatore de la importancia de la base de espectáculo de la F1 es única entre los patrones.



MARTIN TREMKLER

ASÍ FUE LA VOTACIÓN



Kimi fue lo bastante listo para mantener el liderato en Mónaco, y lo bastante astuto para desubicar a Alonso.

ACTUACIÓN DEL AÑO MÓNACO

KIMI RÄIKKÖNEN

Ninguna actuación combinó mejor un firme sentido táctico y un talento increíble que la victoria de Kimi en Mónaco

Texto Dom Taylor

La cuarta victoria de Kimi en F1 cayó justo en medio de una auténtica racha en cuanto a vueltas en cabeza. Desde la salida en el Circuit de Catalunya hasta esa fatídica vuelta 59 en el Nürburgring, Kimi llevó la voz cantante durante 203 vueltas (sacrificando el liderato sólo en los pit stops): 66 en España, 59 (25 con visión borrosa) en Europa y 78 en Mónaco, una clase magistral de calma y desempeño.

En el Principado, el McLaren de Kimi era más rápido que el Renault de Alonso en los sectores dos y tres, pero Fernando llevaba ventaja en el primero. Por tanto, si Kimi pudiera ser líder en la primera curva, controlaría la carrera (y, al final, el desgaste de neumáticos de Alonso). La pole era vital.

En la primera sesión oficial (Mónaco fue el canto del cisne del desdichado sistema por suma de tiempos), con poca gasolina, Kimi le

sacó 0,481s a Alonso. En la segunda sesión, Renault se le jugó con una carga de gasolina menor y casi valió la pena: Alonso fue cuatro décimas más rápido que Kimi y éste se hizo con la pole por sólo 0,083s.

Adelantar en la primera curva, Ste Devote, es justo pero posible desde la salida. Así que Kimi no quiso arriesgarse. En la salida de la vuelta de formación depositó mucha goma. También necesitaría un buen pedal de freno, así que los hizo trabajar de lo lindo en ese giro, acumulando precioso calor.

El plan funcionó: Kimi encontró agarre al instante en la salida. Alonso dio un bandazo al interior, pero Kimi lo cubrió. Luego Fernando fue al exterior, pero ya era hora de frenar. Levantó, antes que Kimi, que luego tuvo que aplastar el pedal, bloqueando las dos ruedas delanteras, pero era líder.

Pero no fue allí donde ganó la carrera. En

cabeza con 1,275s al final de la primera vuelta, los estiró a 2,341s al final de la quinta, sin exigir demasiado a sus gomas demasiado pronto. Alonso

creyó tener que hacer algo, así que tiró. En la sexta vuelta, la diferencia se redujo por primera vez, a 2,152s. Ahí la pifió; había caído en la trampa. Kimi esperó hasta la vuelta 13, sus neumáticos asentados del todo, y luego se escapó a 0,5s por vuelta. Alonso, con los traseros deshechos, se fue para atrás.

Kimi tuvo que volver a bregar después de que McLaren no le hiciera parar con el Safety Car. Tenía que forjar nada menos que 20 segundos desde la resalida hasta su parada 13 vueltas más tarde. Ningún problema.



"El fin de semana en Mónaco fue genial; di una buena vuelta de calificación y en carrera mi coche fue perfecto. Es todo cuanto puedo decir, además de gracias por el premio. Por cierto, aún tengo en casa mi premio F1 Racing 'Debutante del Año', de cuando estuve en Sauber en 2001".
Kimi Räikkönen, piloto, McLaren

LORENZO BELLANCA/LAT

ASÍ FUE LA VOTACIÓN

1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º
K. Räikkönen	F. Alonso	G. Fisichella	M. Schumacher	J. Button	D. Coulthard	N. Heidfeld
Mónaco	San Marino	Australia	San Marino	Alemania	Europa	Mónaco
31,3%	27,7%	15,2%	12,4%	7,5%	4,2%	1,7%

SALIDA

DEL AÑO GP de Europa

DAVID COULTHARD

DC (a la izda. en la foto), apunta al Toyota de Trulli para colocarse en el cuarto puesto.



La experiencia de DC le ayudó a ganar ocho puestos en el 'Ring

Texto Alan Henry

Cierto, en 2005 hubo salidas pasmosas. Sin duda, un candidato para el premio fue el sprint de Giancarlo Fisichella desde la segunda fila al liderato en Montreal, o tal vez las sensacionales primeras vueltas de Michael Schumacher y Fernando Alonso en Suzuka. Pero, al final, la votación sonrió a la hábil fuga de David Coulthard desde el 12º puesto en parrilla en el Nürburgring, donde eludió el tradicional caos en la primera curva para completar la primera vuelta en cuarta posición.

"Antes de esa carrera, habíamos trabajado mucho en la estrategia de arrancada en el RB1, y cuando se apagaron las luces sabía que el sitio donde había que estar llegando a esa cerrada derecha a final de recta, era pegado a la raya blanca de la derecha", dijo DC.

"Antes de la salida, les dije a los chicos que tenía pensado quedarme en el interior en la primera curva, pues estos últimos años

hemos visto muchos incidentes allí... y esta carrera no fue una excepción. A Montoya lo tocaron e hizo un trompo, lo que obligó a los que iban por la izquierda a tomar la trazada larga. Salí de allí cuarto, tras Räikkönen, Heidfeld y Trulli, así que me fue muy bien".

De hecho, este golpe de suerte podría haberle hecho subir al podio. En la vuelta 19, se colocó líder después de que el trío que le precedía hubo parado a repostar. Paró una vuelta más tarde, pero estaba tan ansioso por salir del pit lane por delante de un Minardi que soltó el botón del limitador un pelín demasiado pronto y le cayó un drive-through, que cumplió al final de la vuelta 23.

Se reincorporó quinto, hizo su segunda parada en la vuelta 47 y mantuvo el quinto lugar. En las últimas vueltas, DC rebajó sus registros, pero pareció que tendría que conformarse con su posición actual. Sin embargo, el desventurado Räikkönen se salió

de la pista cuando la suspensión delantera de su McLaren cedió en la última vuelta. Todo el mundo ganó un puesto y Coulthard cruzó la meta en el cuarto lugar.

Fue una dinámica actuación, que reforzó la astucia de Red Bull al invertir en DC. Su calculado autodominio reportó beneficios en la salida, en una jornada en que la impetuosidad de otros supuso una prima adicional.

"¡Gracias, lectores de F1 Racing en todo el mundo! Partía 12º en parrilla, pero acabé cuarto al final de la primera vuelta. Hubo una buena dosis de fortuna por en medio pero, como se puede ver, me ceñí al interior. Ésa siempre es mi opción por defecto en la salida del Nürburgring, para no meterme en líos".
David Coulthard,
piloto, Red Bull

ASÍ FUE LA VOTACIÓN

1º D. Coulthard Europa 23,0%	2º G. Fisichella Canadá 18,6%	3º J. P. Montoya Alemania 17,7%	4º F. Massa Alemania 14,9%	5º F. Alonso España 13,4%	6º K. Räikkönen Mónaco 12,4%
---------------------------------------	--	--	-------------------------------------	------------------------------------	---------------------------------------

ADELANTAMIENTO DEL AÑO

JUAN PABLO MONTOYA

A Fernando Alonso, primera vuelta, Silverstone

Imperturbable y resuelto: Juan Pablo no tiene rival cuando dos pilotos se enfrentan cara a cara

Texto Dom Taylor

Desde Mónaco, McLaren se había centrado en la genialidad de Renault en la arrancada, y en Silverstone estaban bastante confiados. Tercero en parrilla, Montoya se imaginó que podría hacer algo respecto al poleman Fernando Alonso. Al lento BAR-Honda de Jenson Button, que partía segundo, se lo podría merendar en un instante, pero emparejarse con Alonso en la corta aceleración hacia Copse exigiría mucho coraje.

En el contexto del campeonato, Montoya sabía que era él quien tenía que mover ficha. "Sabía que Fernando no arriesgaría demasiado", dijo, "y yo estaba dispuesto a arriesgar un poco más. Y valió la pena".

Y tanto. No sólo porque Juan culminó la maniobra, sino porque necesitaba –más que nunca– justificarse ante McLaren. Una victoria serviría. Sus siete carreras hasta la fecha le había lucido poco. Cuando dos carreras antes, en Canadá, había encontrado por fin un buen ritmo, se saltó un semáforo rojo en el pit lane y lo descalificaron. Y Kimi ya sumaba tres poles y tres triunfos.

En Silverstone, a Montoya le daba lo mismo que Räikkönen partiera 12º tras un cambio de motor; sólo le preocupaba remontar su temporada, y tuvo el valor de aferrarse a la oportunidad con las dos manos.

En efecto, desbordó a Jenson en la salida y rápidamente se acercó a Fernando. Antes de Copse, Juan está casi a su lado, medio coche por detrás; demasiado lejos para que un ataque tuviera efecto en la entrada. Tenía que hacer algo drástico y hábil, o Fernando se escabulliría por Becketts.

Así que se cruzó a la derecha, cogiendo a Fernando por sorpresa y haciéndole ceder la trazada ideal. Por consiguiente, Alonso perdió velocidad y salieron parejos. Juan

mantuvo el interior hacia la izquierda de Maggotts y se metió por delante en el vértice de la primera derecha de Becketts. La acción duró menos de 10 segundos, pero menudos 10 segundos; fue una de las maniobras más osadas del campeonato.

La fulminante pasada de Michael Schumacher sobre Button en Imola quedó segunda. Pero la votación arrancó antes de la increíble maniobra de Fernando sobre Schumi en la 130R y la estocada de Kimi a Fisi por el exterior de la primera curva en la última vuelta de Suzuka, así que no se pudieron incluir. Pero eso no quita mérito a la de JPM en Silverstone. Fue calculada, fría y con agallas.



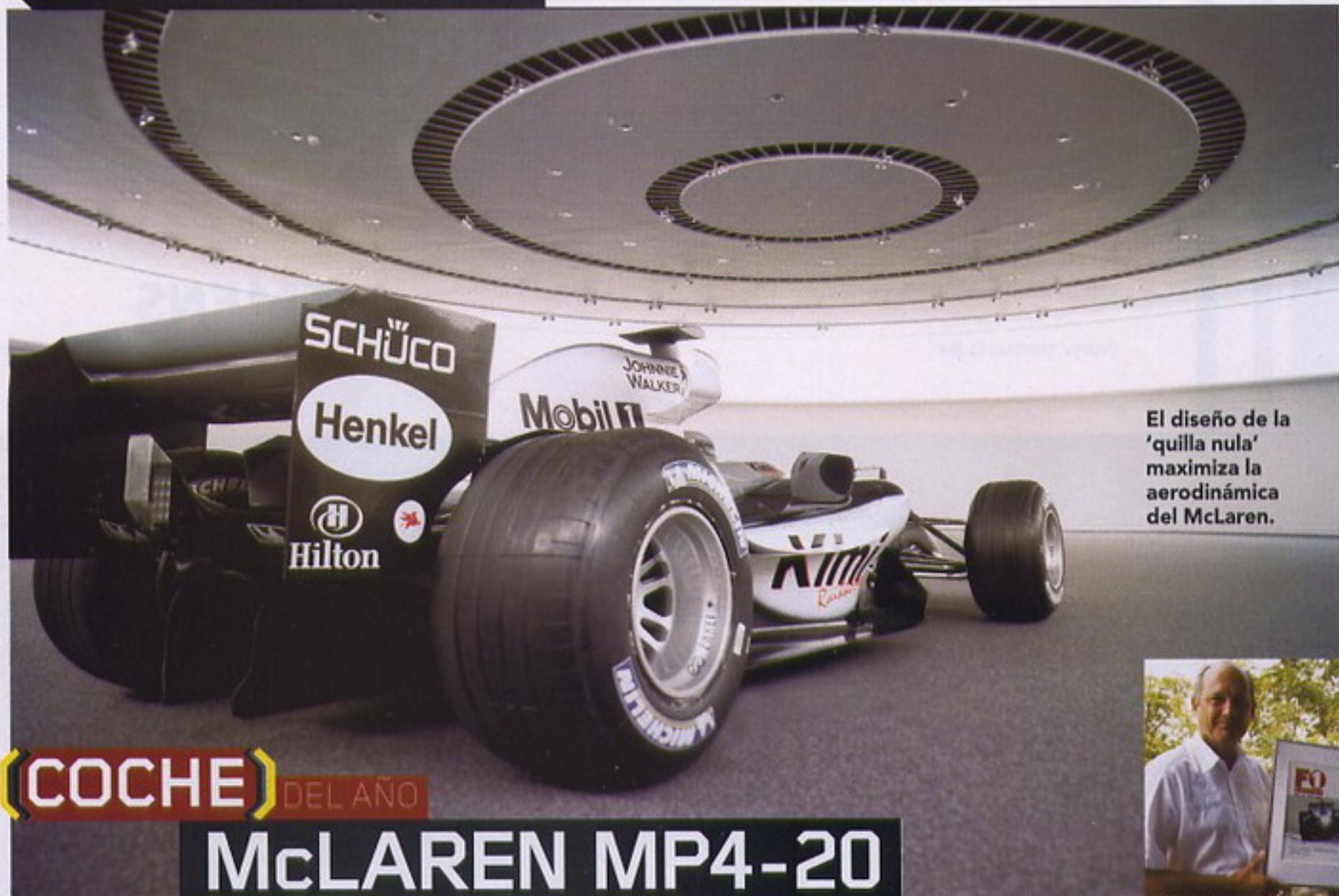
"Fue una salida bastante igualada entre Fernando y yo, pero enseguida sentí que mi coche iba bien. Copse y Becketts pueden ser delicadas, pero pensé: ¡Vamos, a por ello! ¡Carajol! Y funcionó".
Juan Pablo Montoya, piloto, McLaren

La audacia de JPM en Silverstone posibilitó su primera victoria con McLaren.



ASÍ FUE LA VOTACIÓN

<p>1º Montoya a Alonso Silverstone 24,4%</p>	<p>2º M. Schumacher a Button San Marino 19,0%</p>	<p>3º Heidefeld a Alonso Mónaco 17,9%</p>	<p>4º De la Rosa a Webber Bahrein 14,3%</p>	<p>5º Sato a Webber San Marino 12,8%</p>	<p>6º Webber a Sato San Marino 11,6%</p>
--	---	---	---	--	--



El diseño de la 'quilla nula' maximiza la aerodinámica del McLaren.



"Tengo poco que ver con el diseño y preparación de nuestros coches, así que éste es un premio para el equipo. Los chicos han estado fantásticos todo el año, y estoy muy orgulloso de aceptar este premio de su parte".
Ron Dennis, jefe de equipo, McLaren

COCHE DEL AÑO

McLAREN MP4-20

La clase dinámica del MP4-20 hace de él uno de los grandes de la F1

Texto Alan Henry

No es ninguna sorpresa que votárais por el McLaren-Mercedes MP4-20 como coche del año. En manos de Kimi Räikkönen y Juan Pablo Montoya, ganó 10 carreras y encabezaba otras dos antes de quedar fuera de combate. El McLaren de 2005 fue la evolución lógica del atrevido modo de enfocar el diseño contemporáneo en F1 de Adrian Newey. Lo vimos por primera vez en el complejo MP4-18A, que no llegó a correr, luego se metamorfoseó en el prometedor MP4-19 y por último en el coche que debería haber ganado el título de constructores de este año. En general, Räikkönen y Montoya hicieron un buen trabajo con un coche que –en un intento de arrojar constantemente prestaciones de primera línea– flirteó con la vanguardia técnica. Su ceñido perfil aerodinámico implicó que su sistema de refrigeración fuera tan pequeño y compacto como el equipo pudiera permitirse. El último Mercedes V10 era tan ligero y esmerado como era posible dentro de las limitaciones

impuestas por tener que durar dos carreras, y el coche castigaba poco sus gomas Michelin. Sin duda alguna, las aspiraciones de Räikkönen al título se vieron frustradas por roturas de motor en los libres que acarrearón sendas sanciones de 10 plazas en parrilla en Magny-Cours, Silverstone y Monza (y Suzuka); pero el modo en que McLaren pudo aprovechar los puntos fuertes del MP4-20, volviendo a meterse en la pomada al alargar los primeros relevos con una mayor carga de gasolina, fue uno de los aspectos más impresionantes de la temporada. Juan Pablo tardó un poco en dominar los entresijos del coche, una tarea eternizada al perderse dos carreras, presuntamente tras lesionarse el hombro en una cancha de tenis. Dicho esto, una vez que JPM hubo erradicado el subviraje a media curva que le atormentó en la primera mitad de la temporada, empezó a igualar de verdad la velocidad de Räikkönen vuelta a vuelta, y empezó a tener sentido la lógica de McLaren al asegurarse sus servicios allá en 2003,

cuando estaba en Williams. Por todo eso, Ron Dennis acabó el año irradiando una aguda frustración. "Ganamos más carreras que nuestros rivales, y 19 podios, así que no es precisamente un desastre", dijo. "Pero, por la misma razón, costaba tener una actitud positiva en momentos como los inmediatamente posteriores al GP de China. Pero creo que en el McLaren MP4-20 la empresa se lució en los conjuntos aerodinámico y técnico, y produjo un coche con la flexibilidad para maximizar un amplio abanico de posibles estrategias de carrera". Es decir, que realmente era lo bastante bueno como para haber hecho el trabajo.

ASÍ FUE LA VOTACIÓN



PILOTO

DEL AÑO

KIMI RÄIKKÖNEN

De no ser esas averías, Kimi podría haber luchado hasta el final

Texto Steve Cooper

En apariencia, esos glaciales ojos azules desprenden poca emoción desde lo alto del podio. Y después de sus siete visitas al cajón del vencedor este año, uno se pregunta qué daba vueltas por la cabeza de Kimi en dichos momentos.

Después de todo, ha sido una temporada extraña para él. En casi todas las carreras ha dominado en alguna fase, y sin embargo una serie de abandonos y averías de motor (que le relegaron en la parrilla en tres ocasiones) le privaron de luchar por la gloria absoluta.

En 2005, las dotes de Räikkönen tocaron prácticamente todos los registros. Posiblemente el más rápido en una vuelta lanzada, tremendamente veloz con gomas frías y extraordinariamente consistente, a menudo también conectó montones de vueltas rápidas para hacerse con el liderato.

En otro ámbito, sus maniobras de adelantamiento fueron casi siempre de lo más eficaces. Las pasadas en la primera vuelta a Michael Schumacher en Canadá

y a Giancarlo Fisichella en Turquía eran esenciales para evitar verse mezclado con coches más lentos hasta la primera parada. Así que, salvo esos fallos mecánicos, las cosas difícilmente podían haber ido mejor.

Pero dentro del cockpit no todo fue coser y cantar. En el Albert Park metió la pata y caló el motor. La pérdida de un deflector en esa misma carrera y un breve trompo en Monza demostraron que en ocasiones el frío exterior se calentaba hasta derretirse mientras trataba desesperadamente de recuperar el terreno perdido en el campeonato.

Dicho exceso de entusiasmo también asomó en Imola. Antes de la carrera, el equipo advirtió a ambos pilotos que los semiejes iban a necesitar un trato delicado. ¿Resultado? Kimi salió a por todas, golpeando duramente los pianos, y abandonó en la novena vuelta. Un más prudente Alex Wurz acabó en el podio.

Pero, en el fondo, se trataba de manejar un coche que respondía bien a una mano firme.

Mónaco fue una lección magistral de Kimi; y en Suzuka, aunque podría decirse que la pasada de Alonso a Michael por el exterior en la 130R fue su maniobra más impresionante, la arremetida en la última vuelta de Räikkönen a Fisichella mereció mayores aplausos, porque fue una maniobra a vida o muerte, bajo una presión extrema, con todo por jugar. Que la ejecutara tan fácilmente dice tanto de su entrega como de su talento.

Y después de dos subcampeonatos, en 2003 y 2005, cabe esperar que plantee una campaña aún más formidable en 2006.



“Ser valorado siempre es agradable, así que quiero dar las gracias a los lectores de F1 Racing por votarme. Huelga decir que el de Piloto del Año es un gran premio para cualquier piloto”.
Kimi Räikkönen, piloto, McLaren



El triunfo en Japón y la aplastante victoria en Mónaco demostraron la versatilidad de Kimi.

ASÍ FUE LA VOTACIÓN



MARTIN TREMKLER

CALIFICADOR DEL AÑO

JARNO TRULLI

Incluso su compañero Ralf reconoció que Jarno estuvo inspirado en calificación

Texto Peter Windsor

No fue una sorpresa que Jarno Trulli ganara este premio, aunque para nuestros lectores estuvo muy reñido: Kimi Räikkönen apenas recibió un puñado menos de votos, y Fernando Alonso fue tercero, no mucho más allá.

Pero Jarno fue el vencedor, en parte, creo, por la buena pinta que tiene cuando está ahí fuera. Japón y China aparte, donde tuvo problemas con la evolución de quilla nula del TF105, fue un estudio de la gestión ideal de la masa dinámica del coche. Como Kimi, no sólo posee un tacto extraordinario para el índice correcto de

transferencia de pesos en una curva, simplificando así la tarea de aplicar lo esencial de la dirección, sino también un tacto perfecto para la aplicación lineal de potencia al disminuir la carga. Es decir, que hace que parezca absurdamente sencillo. Sus vueltas de calificación en España y Hungría (tercero) fueron pasmosas.

Además, sus estadísticas son buenas. Desbancó en parrilla a su cotizado compañero, Ralf Schumacher, 15-3, sin incluir Indy (donde Jarno marcó la pole con una carga de gasolina poco realista); calificó tres veces en primera fila (sin contar Indy) y siete entre los tres primeros (Indy incluida).

Claro que no deberíamos olvidar que 2005 fue un año extraño para calificar. El orden de salida lo determinaba la clasificación invertida de la prueba anterior y, en un año de motores para dos carreras, se perdían 10 plazas si había que cambiarlo. Eso influía en las cargas de gasolina, y multiplicaba el efecto de los días malos. Por eso la vuelta de

Jarno en Hungría fue tan buena: salió pronto tras una mala carrera en Alemania.

También Kimi reservó sus mejores intentos para los días difíciles. Sólo él tuvo que perder 10 posiciones en parrilla en cuatro ocasiones, pero siempre se recuperó, como en España, donde marcó la pole a pesar de ser de los primeros en calificar, y en Monza, donde fue el más rápido a pesar de una enorme carga de combustible. Como Jarno, Kimi también brilló en Hungría, donde salió el primero tras su abandono en Alemania. Calificó cuarto y ganó la prueba.

Kimi y Fernando ganaron siete carreras cada uno, y en número de poles se impuso el español (Kimi cinco, Fernando seis). Kimi lo hizo en primeras filas (10-8), pero tampoco deberíamos olvidar esas sanciones de 10 plazas que Fernando no padeció, más las increíbles 16 veces en que el español salió de los últimos a calificar, por 11 del finlandés. Tal vez fue por esta razón que Kimi superó a Fernando en nuestra votación.



"Ya he ganado antes la categoría de calificación en los premios F1 Racing Hombre del Año [2000], así que eso demuestra que soy rápido, ¿verdad? No, en serio, este año he corrido bien; todo ha ido bien y estoy muy contento en Toyota. ¡A ver si el año que viene puedo ganar el Piloto del Año o incluso el Hombre del Año!"

Jarno Trulli, piloto, Toyota Racing



El siempre fino Trulli equilibró la potencia y fuerzas dinámicas del TF105 con gran precisión.

ASÍ FUE LA VOTACIÓN





Lento pero seguro, y luego rápido pero seguro... Tiago acabó sus primeros 16 GP, récord para un debutante.



DEBUTANTE DEL AÑO

TIAGO MONTEIRO

Al evitar tantos errores típicos de debutante, Tiago no sólo se volvió más veloz en 2005; también mejor

Texto Matt Bishop

Viernes, 1 de abril. Estamos en Bahrein, y durante una larga tanda matinal en los libres, el probador de McLaren Alex Wurz ha rodado detrás de los dos Jordan: "Uno era fino pero lento; el otro, rapidillo pero despendolado".

¿Cuál era cuál? Bueno, el segundo era Narain Karthikeyan, lo que significa que el limpio pero lento era Tiago Monteiro.

Viernes, 23 de septiembre. Estamos en Brasil, y Alex está confuso: "Esta mañana rodé detrás de un Jordan, y era fino pero rápido".

¿Quién era? "Tiago".

Y, en mi opinión, ésa es una prueba imparcial de que, a diferencia de la mayoría de debutantes, Monteiro ha mejorado durante el año.

"Desde luego, sin duda, he mejorado", confirma. "No me importa reconocerlo. He aprendido mucho. Soy al menos un segundo por vuelta más rápido que al empezar el año".

El trabajo de un *rookie* está bien definido: batir a tu compañero. El resto es de pasada. Si tu compañero califica segundo, has de marcar la pole. Si es 20º, 19º servirá. Sencillo.

En las primeras cinco carreras del año, como confirma la observación de Wurz, Karthikeyan llevó la delantera. Pero, en Mónaco, Monteiro le dio ciento y raya. Y la confianza que le confirió esa victoria intestina pareció darle alas. La guinda fue en Indianápolis, que, sin necesidad de dejar paso a los coches más rápidos cada dos por tres, fue una lucha más o menos directa por el podio entre los dos pilotos de Jordan. Tiago ganó por medio minuto.

Es más, en Spa Monteiro sumó un punto como Dios manda, sin la ayuda de la ausencia de 14 coches más rápidos. En un circuito que separa a los hombres de los niños -y a los debutantes que aprenden de aquéllos a quienes les convendría más tratar de hacerse con un volante en la A1GP-,

Tiago cumplió.

No obstante, Narain es mejor que eso y acabó segundo, como era de esperar. Tercero fue el decepcionante Tonio Liuzzi, que sin duda debía de ser el favorito de pretemporada de la mayoría a *Rookie* del Año. En Red Bull Racing, la mayor parte de ingenieros tiene mejor opinión de Christian Klien.

Los dos holandeses de Minardi acapararon casi el mismo número de votos: Doornbos se impuso con 6.803 por los 6.716 de Albers. El pobre Patrick Friesacher, que se cayó de Minardi después de Silverstone, acabó último. ¿Un candidato para la A1GP, tal vez?

"Estoy encantado de haber ganado este premio; es un auténtico honor. Fui Debutante del Año en la Porsche, en F3 y en la Nissan, pero la F1 es la F1, así que esto es realmente estupendo. Lo he pasado en grande en mi primer año en F1, y he logrado más de lo que me atrevía a esperar. Así que ojalá el año próximo pueda seguir progresando".
Tiago Monteiro,
piloto, Jordan-Toyota

ASÍ FUE LA VOTACIÓN



PROBADOR DEL VIERNES DEL AÑO

PEDRO DE LA ROSA

Pedro lo dio todo en 2005, en los tests y cuando tuvo una oportunidad de correr

Texto Matt Bishop

De los 43.612 votantes en los Premios *F1 Racing*, en esta categoría 27.868 escogieron a uno de los dos pilotos de apoyo de McLaren, Pedro de la Rosa o Alex Wurz, y, al final, sólo 218 votos los separaron. Quizá por haber hecho 12 viernes por los siete de Wurz, el vencedor de una de las categorías más reñidas de este año fue este barcelonés de 34 años.

"Para ser sincero, en la pretemporada no esperaba correr ningún viernes este año", reconocía Pedro. Pero cuando, a principios de febrero, se supo que la configuración original del cockpit del nuevo McLaren MP4-20 era demasiado estrecha para el 1,86 m de Wurz, se recurrió al 1,77 m de De la Rosa, al menos para las dos primeras carreras. Luego, tras la apresurada modificación del cockpit, Wurz volvió para Bahrein.

Pero en Australia y Malasia Pedro hizo un trabajo magnífico y, por consiguiente, pese a su puesto de 'probador' a secas, se ganó el derecho a compartir el resto de labores del

viernes de McLaren con el 'tercer piloto' oficial del equipo, Wurz.

Hubo un tiempo en que a De la Rosa se lo consideraba un tipo de los que tienen los pies bien asentados: inteligente, trabajador, pero no especialmente rápido de entrada. Todo eso cambió este año. El trabajo de probador del viernes exige no sólo la diligencia técnica de la que Pedro ha hecho gala durante los años, sino también la aptitud para pilotar al 100% más o menos desde el principio. (Cuanto antes pueda el tercer piloto ofrecer datos fiables, que sólo se pueden conseguir rodando tan rápido como harían los titulares —si no tuvieran que conservar sus motores—, antes podrá el equipo elegir neumáticos, relaciones de cambio y reglajes.)

Como Alex, Pedro hizo el trabajo casi a la perfección; de hecho, fue el más rápido en nueve de sus 12 viernes.

¿Podrá servirse de su forma en 2005 como pasaporte a un volante titular el año próximo, como también espera hacer Wurz?

Es poco probable, porque, a diferencia de Alex, tiene contrato con McLaren para 2006. Además, es tres años mayor que el austriaco. Pero no cabe duda de que la deslumbrante velocidad mostrada por el MP4-20 debía mucho a la aplicación de este español sencillo. Y cuando, en Bahrein, fue llamado a sustituir al lesionado Juan Pablo Montoya, corrió como el más ávido de los habituales. Vuelta rápida y un buen quinto puesto fueron el resultado.

¿Quién sabe si llegará a añadir una 64ª participación en F1 a las 63 que ya acumula? Pero es indudable que, si fuera llamado a hacerlo, estaría dispuesto y, además, volvería a dar que hablar.



"Gracias a los lectores de *F1 Racing* por votarme. Es un gran premio, y estoy encantado de haberlo ganado. Y también me alegra haber batido a mi buen amigo Alex [Wurz]. Hizo un buen trabajo todo el año, pero, joye, Alex, el segundo es el primero de los que pierden, tío!".
Pedro de la Rosa, probador, McLaren

Bahrein fue el punto culminante del año de Pedro: vuelta rápida y quinto puesto.

LORENZO BELLANCA/LAT



ASÍ FUE LA VOTACIÓN



PERSONAJE DEL AÑO

FERNANDO ALONSO

Los buenos tipos también ganan, y he aquí la prueba de *F1 Racing*:

Texto Maurice Hamilton

Aunque la inmensa mayoría de lectores no habrá disfrutado del privilegio de conocer a Fernando Alonso, podéis tener la seguridad de que esta votación da en el clavo. También resulta apropiado que Alonso haya precedido a dos de los grandes personajes del deporte, porque Paul Stoddart y Flavio Briatore respaldarían incondicionalmente vuestra elección; los dos han trabajado con él y están alegremente familiarizados con su madura personalidad, sentido de la diversión y aptitud para ser nuestro campeón mundial.

De algún modo, Alonso consigue moverse en el terreno neutral entre el entusiasmo de la juventud y la madurez necesaria para enfrentarse al hecho de ascender vertiginosamente al estatus de icono deportivo en apenas 12 meses. El caso es que eso le perturba tan poco como hicieron esas increíbles últimas vueltas en Imola, cuando era acosado por Michael Schumacher.

Fernando no es de los que necesita un séquito adulador dándole palmaditas en la espalda con una mano mientras con la otra le quitan la cartera. Es frecuente ver a Alonso entrando tranquilamente en la sala *business* de un aeropuerto, con tejanos y suéter con cremallera, tirando de su maleta de ruedas y con más pinta de ser un creativo del arte o la música. Nada de exigir trato VIP: sólo un rincón tranquilo, donde puede que le acompañe su representante, o no.

Pero, cuando es necesario, Alonso habla con soltura, concisión y cortesía. En una rueda de prensa en Silverstone, el día de los atentados en Londres, le pidieron que, como ciudadano de un país que había pasado por algo similar, compartiera sus sentimientos con el pueblo británico. Sus palabras fueron mesuradas y sinceras, de lo más apropiadas para el momento, y totalmente desprovistas de patetismo sensiblero.

El año pasado, en *F1 Racing* Nº 63, hizo alusión a vivir en una burbuja cuando la fama te visita: "Sé que lo que me sucede ahora no es real. Quizá en una temporada uno tenga algunas carreras malas o cometa errores y la burbuja pase a otro piloto. Sé que algún día esto amainará, pero yo tendré que seguir siendo la misma persona".

Eso viene a catalogar a nuestro Personaje del Año. El hecho de que el premio deje ligeramente perplejo a Fernando Alonso subraya la validez de vuestra elección.

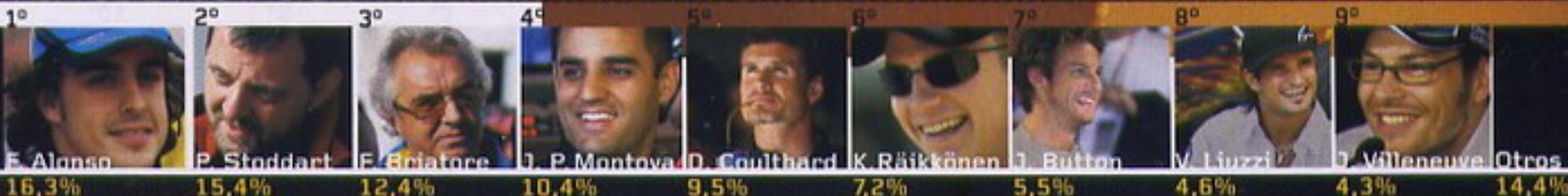


"Me sorprende un poco haber ganado este premio, pero me alegro mucho. Para ser sincero, lo más importante es que los pilotos entretengamos al público, y estoy muy contento si eso es lo que los lectores de *F1 Racing* creen que he hecho".

Fernando Alonso, piloto, Renault F1

Fernando es una buena noticia para la F1, además de ser un buen tipo de pies a cabeza.

ASÍ FUE LA VOTACIÓN



DIRECTOR TÉCNICO DEL AÑO

ADRIAN NEWEY

El mejor coco técnico del oficio volvió a poner a McLaren en lo alto del podio en 2005. Pero su marcha dejará un gran vacío en Woking

Texto Steve Cooper

al vez estas últimas temporadas su musa se alejó demasiado del sendero. Quizá el prolongado dominio de Ferrari resultó ser demasiado invulnerable para su inventiva y los recursos de McLaren. O a lo mejor el traslado al Centro Tecnológico McLaren el año pasado se llevó parte de su fuerza de voluntad y creatividad.

Nadie acaba de entender por qué el MP4-18A de 2003 o el francamente pésimo MP4-19 del año pasado no alcanzaron los resultados que se esperaba de ellos. Pero, pasara lo que pasara, el 'mal día' de Adrian Newey acabó por fin cuando la mente más maravillosa de la F1 volvió a su máximo apogeo y produjo el muy logrado MP4-20.

El coche fue un conjunto de 'grandes éxitos' de Newey, fusionando elementos clásicos de sus coches anteriores. Lo elegante del conjunto recuerda el McLaren MP4-13 de 1998; el morro grácilmente encorvado tiene el mismo perfil que el March CG901 de 1990, y el cockpit con el asiento bajo evoca su innovador trabajo en el Williams FW18 de 1996.

La mayoría de diseñadores suele apartar de sí su pasado, pero el patrimonio de Newey es tan sólido que se inspira de buen grado en él. Es un diseñador conceptual de primer orden, libre de explotar su propia visión sin verse obligado a gestionar departamentos cuando preferiría

estar esbozando, pensando, puliendo. Es ese individualismo e inquietud lo que le tentó a recoger los bártulos y aceptar el reto Red Bull en 2006.

Por supuesto, en McLaren estaba rodeado de un brillante equipo de apoyo, incluido el jefe de desarrollo aerodinámico, Peter Prodromou; el diseñador jefe, Mike Coughlan; el director de ingeniería, Paddy Lowe; el director de proyecto del vehículo, Nicolas Tombazis, y el director ejecutivo de ingeniería, Neil Oatley. Ellos formaban un entorno en el que las peculiaridades de Newey podían prosperar.

Excepcionalmente, sigue trabajando en una mesa de dibujo en lugar de una pantalla CAD, y es más probable verle deambular por la parrilla con un gastado bloc A4 que con una lujosa agenda. Dada su libertad creativa, no es una sorpresa descubrir que la característica 'quilla nula' no fue más que el desarrollo de un dibujo que garabateó en un cuaderno mientras descansaba en las Barbados.

Después de varios años en que la F1 no lograba estimular su pasión (él es el primero en admitirlo), Newey ha decidido cambiar de aires. Con la imaginación a tope, el mundillo vuelve a esperar grandes cosas del coco más grande del deporte.

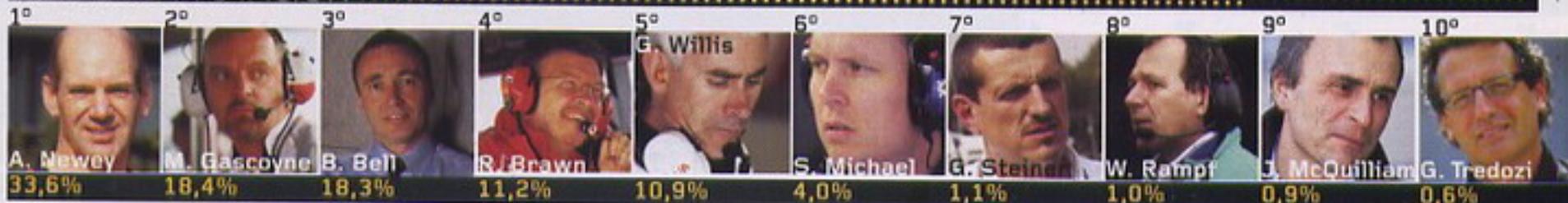


↑↑ "Haber sido elegido por los lectores de F1 Racing es un gran honor, pero el coche es el fruto de mucho trabajo muy duro por parte de mucha gente muy buena". Adrian Newey, director técnico, McLaren ↓↓



El MP4-20 de Newey fue estupendo; ¿podrá repetir dicho éxito en Red Bull?

ASÍ FUE LA VOTACIÓN



FERNANDO ALONSO

El campeón más joven nos demostró que lo tiene todo

Texto Matt Bishop

¿Quién si no? El campeón más joven de la historia... el hombre que convirtió España en un país de fanáticos de la F1... el piloto que no sólo derrotó al imbatible Michael Schumacher sino también al superrápido y superfrío Kimi Räikkönen... Sí, he aquí a Fernando Alonso: el Hombre del Año F1 Racing de 2005.

Sin tener en cuenta Montreal –donde rozó un muro implacable con su Renault R25, registrando así el único gran error no forzado de una por lo demás intachable sinfonía de velocidad, astucia y trabajo duro–, Fernando pilotó increíblemente bien en 2005. Tal vez los dos puntos culminantes fueran Imola y Suzuka, dos actuaciones muy distintas en circuitos muy diferentes, la primera una defensa tenaz, la segunda un ataque frenético.

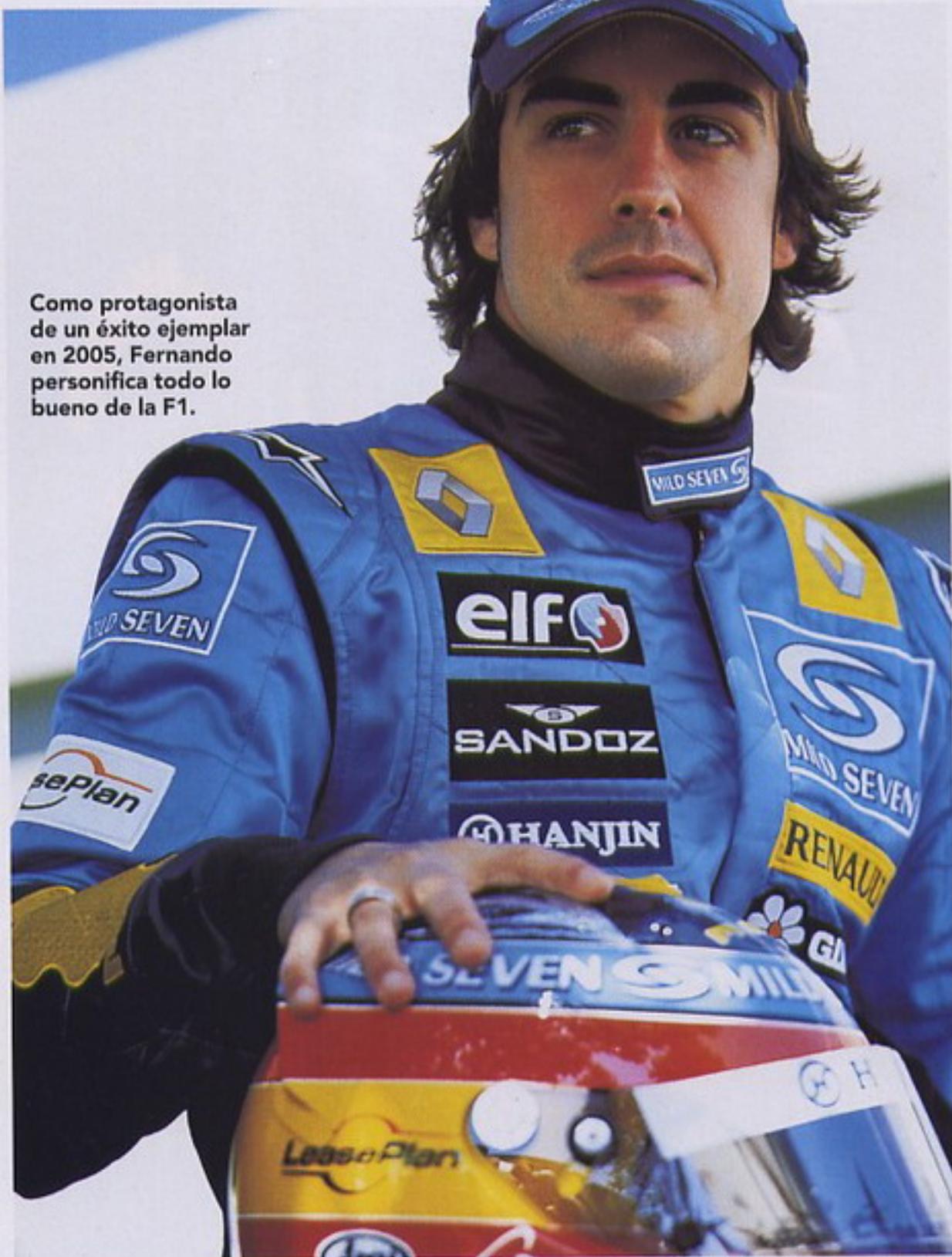
En Suzuka, aunque llegó demasiado tarde para su inclusión en la categoría Adelantamiento del Año, Fernando se sacó una de las mejores pasadas de la historia de la F1, lanzando su Renault por el exterior del Ferrari de Schumi mientras se zambullían en la celebrísima 130R. La telemetría de Renault mostró que la velocidad de Alonso en su vértice forzosamente más largo, codo con codo con Michael, que acaparaba celosamente el interior, fue de casi 327 km/h. Aún más sobrecogedora era la convicción de un alto ingeniero de Renault

de que, si los dos coches se hubieran tocado, "casi seguro que Alonso se habría matado".

Así que, cuando los nostálgicos de las carreras os digan que los pilotos actuales de F1 no tienen tantas agallas como algún sujeto antaño reverenciado entre el público de Brooklands, bueno, simplemente recordadles lo de Alonso en Suzuka 2005.

Antes de encontrarse junto a Fernando, Giancarlo Fisichella había derrotado a todos los compañeros con los

Como protagonista de un éxito ejemplar en 2005, Fernando personifica todo lo bueno de la F1.



"Tuve un año buenisimo y gané el título, claro, pero que los aficionados me hayan nombrado Hombre del Año es igual de especial a su modo. Gracias a todos los que me votaron".
Fernando Alonso, piloto, Renault F1

que se había visto alineado, pero este año incluso el más ferviente seguidor de Fisi tuvo que reconocer que el supertalento romano había encontrado la horma de su zapato. Y que no quepa la menor duda: al hacer parecer normal y corriente a Giancarlo, Fernando logró algo colosal y, hablando en plata, Fisichella no se podía explicar de dónde era capaz su joven compañero de

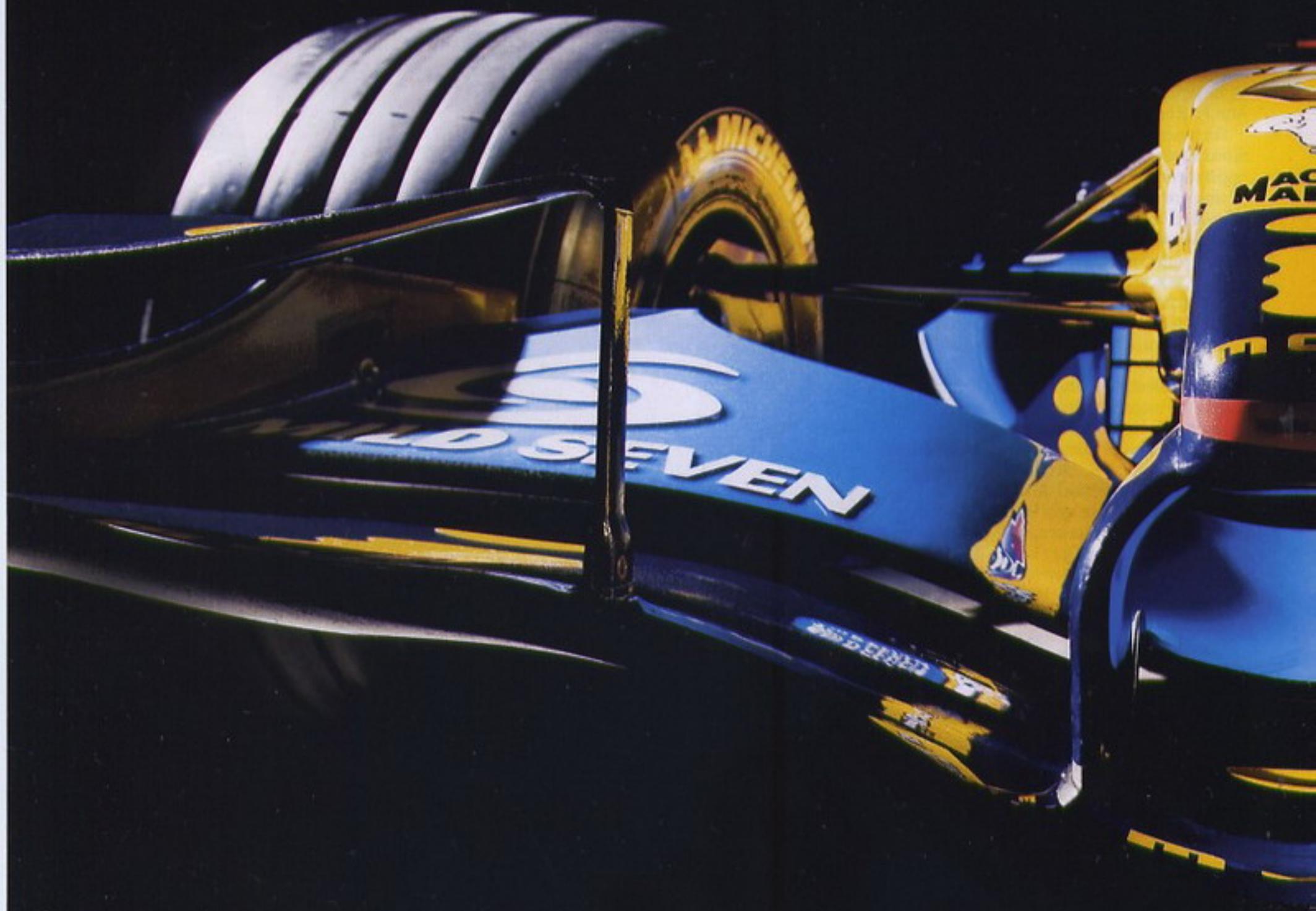
sacar tan extraordinaria velocidad.

También era un misterio para muchos espectadores. El estilo de Fernando no siempre es bonito –de hecho, hay quien lo califica de "brutal"–, pero no por ello es menos efectivo. Además, todo es según el color del cristal con que se mira y, cuando uno veía a Fernando a saco, como en Suzuka, bueno, todos contemplaban embelesados.

ASÍ FUE LA VOTACIÓN



REPASO AL RENAULT R25



SU EXCELENCIA
1a AERODINAMICA



El alerón delantero del R25 y sus derivas recibieron multitud de cambios en 2005.

¡El desarrollo aerodinámico no para! El responsable de aerodinámica de Renault, Dino Toso, explica la fórmula

Texto Steve Cooper Fotografías Steven Tee/LAT y Marc Wright

Al fin y al cabo", sonríe Dino Toso, "la F1 sigue las leyes de Newton. En el fondo, todo responde a las leyes de la naturaleza".

Toso debería saberlo. Es el ingeniero responsable del departamento de aerodinámica de Renault, el mago que nos obsequió el Renault R25 ganador de ambos títulos esta temporada. En resumen, se hace cargo de 'empaquetar' los activos mecánicos del R25 dentro de su depurada piel de fibra de carbono.

En el diseño en F1, nada es más sutil, más oscuro, y sin embargo está expuesto más públicamente que los pliegues, dobleces y apéndices de la carrocería de un monoplaza. Y para ilustrar la inventiva que se dedica a pulir ese conjunto, *F1 Racing* traza a continuación la evolución de un solo componente durante 2005, la deriva lateral del alerón delantero del Renault.

Toso reconoce que todo ese trabajo en el

"Predecir lo que hacen millones de moléculas de aire sobre el coche es imposible"

túnel de viento es una tarea bastante ingrata e imprevisible. "Claro que es un poco delicado tratar de predecir qué hacen realmente todas esas moléculas", dice del aire que pasa sobre el R25 a velocidades de hasta 370 km/h. "Hay millones y millones de ellas, todas respondiendo por separado a las leyes de la naturaleza. Predecir lo que hacen de un extremo del coche al otro es imposible,

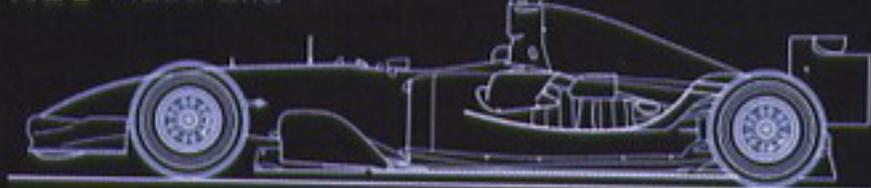
y está claro que cualquiera que afirme entenderlo del todo es que no lo ha hecho el tiempo suficiente. Hasta que no tengas reparos en reconocer que no entiendes del todo la aerodinámica, no construirás un coche ganador".

Igual que la deriva que vemos aquí, casi todos los apéndices, recodos y pliegues de la carrocería se transformaron durante la temporada. Sin ese trabajo, el coche habría ido para atrás en relación con sus rivales.

Mientras el director técnico de chasis Bob Bell y el de motor Rob White trabajaron con empeño en Enstone y Viry-Chatillon, arrancando más rendimiento de sus respectivos departamentos, Toso dirigió el crucial departamento aerodinámico, que, en última instancia, determina la manejabilidad y la velocidad del coche.

A continuación, Toso nos ayuda a destapar la temporada triunfal de Renault, y cómo hicieron lo bueno todavía mejor.

R25 Australia



R25 China



Hace falta ser aerodinamista: nótese los cambios en la deriva del alerón delantero y el trabajo delante de las ruedas traseras

NÚMERO DE SERIE #000-20-10523 DERIVA MK13*



Dino Toso: "Las primeras carreras siempre se organizan juntas. Siempre tenemos preparada del todo la configuración de deriva lateral que haremos correr en esas carreras. Por ejemplo, ya sabemos la que usaremos en Bahrein 2006 [primera prueba del año]. Es producto de nuestros desarrollos iniciales."

"El modo en que normalmente abordamos las nuevas normas es dedicar tiempo durante los inicios del desarrollo a estudiar conceptos distintos, tratando de crear rutas de desarrollo para el futuro. Como el reglamento 2005 se anunció relativamente tarde, sencillamente no tuvimos ese lujo. Pero trabajamos duro en el túnel para recuperar todo el apoyo aerodinámico posible".



Carrera	Desarrollos chasis	Cambios técnicos	Resultados
Australia	-	7	FA=3°, GF=1°
Malasia	Deflectores laterales	22	FA=1°, GF=R
Bahrein	Alerón trasero, conductos de freno	16	FA=1°, GF=R

Tras su rutilante presentación en Mónaco, el R25 pareció rápido y resuelto de inmediato. El equipo ya estaba en buena forma y para la primera carrera, donde se impuso Fisi, se efectuaron cambios mínimos. Siguió con retoques menores. Con dos victorias rotundas en Malasia y Bahrein, Alonso llevó a los motores Renault a 100 triunfos en F1.

NÚMERO DE SERIE #000-20-10575 DERIVA MK14



Dino Toso: "Las dos zonas más afectadas por el reglamento 2005 fueron el difusor y el alerón delantero. Esto hacía que fueran las más susceptibles de ser actualizadas continuamente durante la temporada, y fue relativamente fácil centrarse en eso. Seguramente planeamos más evoluciones en dichas zonas de lo que hubiéramos hecho en una temporada normal."

"La evolución del alerón delantero de 'escalones' [abajo, con las características aletas montadas en los bigotes] no se introdujo para remediar un problema especial de agarre. Tal vez parezca muy distinto, pero sólo fue otro de nuestros desarrollos. Llevábamos trabajando en ello desde el mes de enero".



Carrera	Desarrollos chasis	Cambios técnicos	Resultados
San Marino	"Escalones" alerón delantero, alerón delantero, chimeneas refrigeración	18	FA=1°, GF=R
España	Parte superior carrocería más ligera	9	FA=2°, GF=5°

Con la vuelta de la F1 a Europa, el equipo introdujo una serie de cambios aerodinámicos menores, incluidos los característicos 'escalones' en el alerón delantero (apéndices montados en el borde delantero del alerón). De cara a Montmeló, se introdujeron en el chasis más retoques aerodinámicos y otros encaminados a la reducción de peso.

Forma final del R25 (abajo); véase la evolución del borde de fuga de la deriva lateral del alerón trasero.



NÚMERO DE SERIE #000-20-10647 DERIVA Mk15



Dino Toso: "La gente cree que pasamos mucho tiempo preparando piezas de elevada carga para carreras como Mónaco, pero no es del todo exacto. Es que te ves obligado a introducir ciertos elementos al mismo tiempo. Por ejemplo, el anclaje de los deflectores al fondo hace que no podamos hacer lo uno sin lo otro."

"Asimismo, si diseñas un nuevo alerón trasero, nueve de cada 10 veces has de hacer también las derivas. Pero nos gusta repartirlo, para que el nivel de esfuerzo en el túnel se mantenga constante."

"Además, Mónaco es un circuito de piloto, lo que introduce muchas variables. No queríamos pasar semanas y semanas diseñando piezas nuevas para que el piloto se salga en la primera curva".

Carrera	Desarrollos chasis	Cambios técnicos	Resultados
Mónaco	Carrocería superior, ala en la estructura, deformable trasera, deflectores, fondo, alerón delantero, triángulos (ángulo de giro)	21	FA=4°, GF=12°
Europa	-	2	FA=1°, GF=6°
Canadá	Alerón trasero de baja resistencia	11	FA=R, GF=R

Mónaco y su elevada carga aerodinámica dieron lugar a cambios a gran escala, incluidos los triángulos de suspensión, para permitir un mayor ángulo de giro. En cambio, Montreal —una de las pistas más veloces— sólo exigió un alerón trasero de baja resistencia.



NÚMERO DE SERIE #000-20-10695 DERIVA Mk16



Dino Toso: "Con los años aprendes el mejor modo de aportar actualizaciones al coche. Hay quien introduce grandes evoluciones a media temporada, pero tenemos un sistema. Por ejemplo, un año tal vez decidas hacer un difusor para Imola y otro para Silverstone. Pero a medida que avanza el año, ves que podrías haber hecho hueco para otro difusor. Con el tiempo, desarrollas una estrategia".

"Con el tiempo, desarrollas una estrategia para evolucionar el coche"

Carrera	Desarrollo chasis	Cambios técnicos	Resultados
EE UU	Derivas alerón delantero	14	FA=NS, GF=NS
Francia	Ala estructura deformable trasera, capó motor, ala en T, toma de aire	10	FA=1°, GF=6°
Gran Bretaña	-	2	FA=2°, GF=4°
Alemania	Carrocería superior	17	FA=1°, GF=4°
Hungría	Alerón trasero, derivas alerón trasero	6	FA=11°, GF=9°
Turquía	Alerón trasero, derivas alerón trasero, ala estructura deformable trasera	11	FA=2°, GF=4°



A mitad de temporada se hizo patente la agresividad del desarrollo de Renault. En la mayoría de carreras, los coches incorporaron alrededor de una docena de variaciones, o más. En Hungría se introdujo una configuración de apoyo aerodinámico elevado.

NÚMERO DE SERIE #000-20-10749 DERIVA Mk17



Carrera	Desarrollo chasis	Cambios técnicos	Resultados
Italia	Alerón delantero y derivas, alerón trasero y derivas, carrocería superior	15	FA=2°, GF=3°
Bélgica	Alerón trasero, derivas alerón trasero	4	FA=2°, GF=R

En Monza y Spa, dos de los circuitos más rápidos, se introdujo un necesario cambio de planteamiento. Con tanto énfasis en la velocidad punta, para la pista más veloz de todas, Monza, se desarrollaron nuevos alerones delantero y trasero; y las mayores y más variadas exigencias de Spa, una semana más tarde, dieron lugar a más cambios en el alerón trasero.

Dino Toso: "Dedicamos tiempo a desarrollar distintos perfiles de alerón para estas carreras, pero tienes que procurar no excederte: son sólo dos o tres carreras de 19 y, aunque puedes obtener muchas ganancias específicas para ellas, podrías perder tiempo de túnel en otros sitios. Es necesario un equilibrio."

"Igual que ir a Mónaco, abordar pistas como Spa o Monza es bastante fácil. Las características intrínsecas de un coche no cambian; un coche malo lo seguirá siendo en Mónaco o Monza. Una vez que has hecho correr tu coche básico, puedes servirte de tu experiencia y datos anteriores para calcular, con relativa exactitud, la resistencia en esos circuitos. Todo se hace en un simulador".



NÚMERO DE SERIE #000-20-10695 DERIVA Mk16*



Carrera	Desarrollos chasis	Cambios técnicos	Resultados
Brasil	Carrocería superior, deflectores, fondo	20	FA=3°, GF=5°
Japón	Suspensión trasera, deflectores	7	FA=3°, GF=2°
China	-	2	FA=1°, GF=4°

Con los dos títulos a la vista, el equipo volvió a pasar a la ofensiva. Alonso se hizo con la pole en Brasil delante de las narices de McLaren y sentenció el título de pilotos. Pero las actualizaciones de final de temporada demostraron su valía en Japón -donde Fisi perdió la victoria por los pelos y Alonso remontó como un ciclón- y en China. En esta última cita, donde amarraron el título de constructores, los Renault dominaron con mano de hierro.

"Antes de China, estaba harto de oír que McLaren tenía el coche más rápido"

Dino Toso: "Fue grato ver equipos como Minardi, Williams y BAR con sus propias versiones de los escalones del alerón delantero. Después de todo, nosotros también copiamos otros coches."

"Antes de China, estaba harto de oír que McLaren tenía el coche más rápido. Es que, si vas ganando en un importante partido de fútbol, puedes jugar a la defensiva. ¡bamos ganando; ¿era de extrañar que nuestra estrategia fuera distinta de la de McLaren? Y cuando llegó el caso, pudimos entrar a batear. Eso nos dejó muy satisfechos". **FO**



De OTRA SUERTE

¿Es el piloto o el coche? Tras los títulos de Alonso y Renault en 2005, *F1 Racing* investiga qué coches ganaron sin ser los mejores

Texto Alan Henry Fotografías Archivo LAT

En ningún deporte el material del atleta se atribuye una tajada más grande del mérito que en el automovilismo. Y eso nos induce a formular las preguntas más provocativas de todas: ¿puede un piloto de F1 levantarse por encima de un material inferior y ganar de todos modos? ¿y es el piloto o el coche (o una mezcla insondable) el que gana los títulos? En verdad, la respuesta a la primera pregunta ha de ser que sí; de vez en cuando, un gran piloto nos deja maravillados cuando gana contra pronóstico: por ejemplo, en 1961 el sin par Moss (Lotus) venció a los imbatibles Ferrari en Mónaco y el Nürburgring; y Villeneuve lo logró en España en 1981. Fue la genialidad de Gilles lo que hizo que el armario que era su Ferrari se impusiera a Laffite (Ligier), Watson (McLaren), Reutemann (Williams) y De Angelis (Lotus), los cinco en apenas 1,5s. Seguramente tendréis otros ejemplos favoritos...

Pero ¿un campeonato del mundo? ¿Alguna vez un piloto ha conseguido hacerse con el título con un coche que no fuera el mejor? Bueno, no sólo alguna, sino más de una docena de veces.

Fangio desliza su Lancia-Ferrari en el GP británico en Silverstone, donde ganó por una vuelta.



Juan Manuel Fangio (Lancia-Ferrari D50), 1956
Más rápido: Maserati 250F

Stirling Moss tenía el coche más rápido –un Maserati 250F oficial– mientras que la relación de Fangio con el temperamental Enzo Ferrari era más que un poco tirante. El año anterior, Ferrari había heredado el programa Lancia D50 después de que la marca turinesa se retirara de golpe. A Enzo le pasaron los coches de regalo, a lo que sólo se le ocurrió comentar: “Deberían pagarme por quedarme con esta chatarra”.

Fangio abrió la temporada con una sólida victoria en su casa, Argentina, y Moss ganó en Mónaco; pero luego el compañero de Fangio, Peter Collins, logró dos victorias consecutivas en Bélgica y Francia. Fangio se recuperó en Silverstone y el Nürburgring, pero en la última carrera en Monza se rompió el motor del Ferrari del vigente campeón. Entonces Collins cedió voluntariamente su propio coche a Fangio, compartiendo ambos el segundo puesto detrás de Moss y asegurándose así el argentino su cuarto título. ▷



Mike Hawthorn (Ferrari Dino 246), 1958
Más rápidos: Maserati 250F y Vanwall

Éste fue el año que realmente hizo dudar que el campeonato del mundo fuera capaz de coronar al mejor piloto del año. Fangio se retiró a mitad de temporada, y Stirling Moss ganó cuatro carreras –una para Cooper, tres para Vanwall– y Tony Brooks tres, pero Mike Hawthorn sólo una (Francia, en Reims).

Moss, cuya deportividad seguramente fuera inigualable, perjudicó su propia causa al prestar declaración en favor de Hawthorn en el GP de Portugal en Oporto, cuando Mike fue llamado ante los comisarios. De hecho, la intervención de Stirling salvó al de Ferrari de ser descalificado del segundo puesto. Sin frenos, Hawthorn se marcó un 'recto' en la última vuelta, caló el motor y empujó el coche en sentido contrario a la marcha para reincorporarse, lo que técnicamente iba en contra de las normas. Pero Moss dijo que Mike lo hizo sobre el arcén, y las normas sólo se referían a la pista. Hawthorn acabaría la campaña con un punto más que Moss...

Eso sí, el espíritu de Ferrari no fue tan deportivo; con Moss en cabeza en la prueba final en Casablanca, el box de Maranello marcó a Phil Hill que cediera el segundo puesto a Hawthorn para que Mike ganara el título. Rubens Barrichello sabrá cómo debió de sentirse Hill.



John Surtees
(Ferrari 158), 1964
Más rápidos: Lotus 25/33 y Brabham BT7

A principios de los 60, las prioridades de Ferrari rara vez oscilaban de un año a otro: los primeros seis meses, se concentraban en preparar sus coches sport para Le Mans.

Así pues, para cuando John Surtees se alzó con su primera victoria del año con el Ferrari 158 en el Nürburgring, Jim Clark, con el claramente superior Lotus-Climax, ya tenía tres en su haber. No obstante, sólo contaban los seis mejores resultados de las 10 carreras del año, así que la batalla se prolongó hasta la última, en Ciudad de México. Clark, Surtees y el jefe de filas de BRM Graham Hill llegaron a esa última cita con posibilidades de ganar. Clark dominó la prueba, y parecía lanzado hacia su cuarta victoria y un segundo título consecutivo cuando su motor se gripó en la última vuelta, cuando ya lo había superado el Brabham de Dan Gurney, que sería el vencedor de la carrera.

Por un momento, Hill, fuera de carrera tras un toque con el Ferrari de Bandini, tuvo su segunda corona en la palma de la mano, pero volvieron a entrar en juego las órdenes de equipo de Ferrari y Bandini cedió el segundo puesto a Surtees, asegurando así el título para el antiguo as del motociclismo.



"La intervención de Moss sacó del apuro a Mike, que acabó la temporada con un punto más que Stirling"



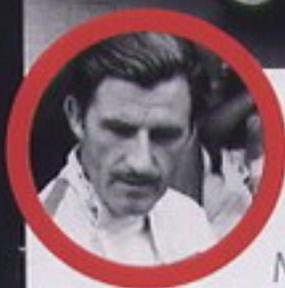
En 1964, Surtees, segundo en Holanda, logró seis podios en 10 GP.



Hawthorn se anotó su única victoria de 1958 en Reims; su gran rival, Moss, ganó cuatro GP.



Stewart pilota su ágil pero delicado Tyrrell por el túnel de Mónaco hacia su tercera victoria de 1973; Hill y Stewart (izda.) fueron campeón y subcampeón en 1968.



Graham Hill
(Lotus 49), 1968
Más rápido:
Matra MS10

Dos hechos fundamentales definieron la temporada de 1968: Jim Clark se mató en una carrera de F2 en Hockenheim, y Lotus cedió voluntariamente el uso exclusivo del Cosworth DFV, permitiendo a Jackie Stewart y el emergente equipo Tyrrell meterse en la pomada. Clark empezó el año ganando en Suráfrica, pero en la segunda prueba, en España, Graham Hill se vio obligado a cargar con la suerte del equipo en solitario.

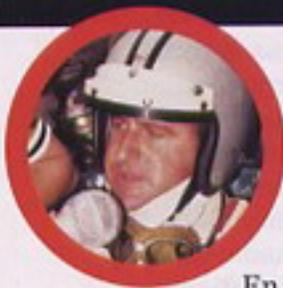
Hill ganó allí y en Mónaco, pero Stewart se anotó la primera de victoria de Matra en Zandvoort y pronto demostró que el Matra era con mucho el más rápido del pelotón. Stewart volvió a ganar en Alemania y EE UU, pero el tercer triunfo de Hill, en México, le dio su segundo título por 12 puntos.



Jackie Stewart
(Tyrrell 006), 1973
Más rápido: Lotus 72

Casi desde el principio de la temporada de 1973, Stewart sabía que se retiraría al final de la misma; también sabía que el Tyrrell 006 de batalla corta era delicado de pilotar al límite para cualquiera aparte de él y su compañero François Cevert. Se enfrentaba al superequipo de Emerson Fittipaldi y Ronnie Peterson con los Lotus 72, pero, aunque los dos ases de Colin Chapman ganaron siete carreras entre los dos, se repartieron las victorias, tres a cuatro.

Por su parte, Stewart ganó cinco, aunque estaba convencido de que Cevert pudo haber sido más rápido que él en el Nürburgring y en Zandvoort, sus últimos dobles. Al final, Jackie sentenció el título con un cuarto puesto en Monza y ya no disputaría la última prueba, en EE UU, donde Cevert se mató en los oficiales. ▷



Denny Hulme
(Brabham BT20),
1967
Más rápido: Lotus 49

En 1966, Jack Brabham ganó el título con su propio coche al alinear el equipo mejor preparado para la nueva fórmula 3,0 litros. Sus coches con motor Repco V8 eran ligeros y sencillos, y aunque el nuevo propulsor Cosworth DFV V8 estaba en proyecto para el verano de 1967, parecía que el equipo Brabham podría repetir título.

Un cuarto lugar en Suráfrica seguido por la victoria en Mónaco habían colocado al

neozelandés Denny Hulme en cabeza del campeonato cuando Jim Clark llevó el infinitamente superior Lotus 49 a la victoria en su debut en el GP de Holanda en Zandvoort, tercera prueba de la temporada. El monoplaza con motor Cosworth estaba en otra órbita y Jimmy obtendría otras tres victorias en Inglaterra, EE UU y México. Pero, al final, no bastaron. Una serie de resultados sólidos, y una segunda victoria en el GP de Alemania, en el Nürburgring, llevaron a Hulme al título con 51 puntos, por los 46 de su compañero Brabham.

Hulme salta hacia su segunda victoria de 1967 en Alemania.



LOS ÚLTIMOS SERÁN LOS PRIMEROS

Scheckter obtuvo dos victorias, incluida la de Mónaco, antes de que el más veloz Williams FW07 se pusiera a tono.



Jody Scheckter (Ferrari 312T4), 1979
Más rápido: Williams FW07

Contar sólo los cuatro mejores resultados de cada mitad de una temporada de 15 carreras tiñó de confusión la lucha por el título de 1979. Pero el Ferrari calzado por Michelin de Jody Scheckter ganó en Bélgica y Mónaco antes de que el nuevo y tremendamente competitivo Williams FW07 se convirtiera en un contendiente fiable. La evolución de Patrick Head de la filosofía del efecto suelo de Chapman pronto hizo del FW07 el coche más rápido del año, y Clay Regazzoni logró la primera victoria de Williams en Silverstone.

Luego Alan Jones sumó otras cuatro en Hockenheim, Österreichring, Zandvoort y Montreal, pero para entonces la tercera victoria de la temporada de Scheckter, en Monza, ya había sentenciado el título. Su compañero, Gilles Villeneuve, también contribuyó a su éxito al conformarse sumisamente con el segundo puesto en Monza, sabiendo que si hacía caso omiso de las órdenes de equipo y adelantaba a Jody, el título podía ser suyo.

MARTINI

TEXACO



Keke acabó segundo en Holanda 82.



Keke Rosberg
(Williams FW08),
1982

Más rápido:
Brabham-BMW BT50

En 1982, la revolución turbo iba viento en popa, pero aún era posible que un ligero y ágil monoplaça con motor Cosworth V8 estuviera arriba. Entra en escena el recién llegado a Williams Keke Rosberg, el as finlandés adicto al café y fumador empedernido que estaba dispuesto a bailar en el filo si podía hacerse con una victoria.

No obstante, ésta fue una temporada singular, en el sentido de que nadie ganó más de dos carreras y, aunque al principio Alain Prost parecía lanzado al título con su Renault RE30, los puntos consistentes de Keke, más su única victoria en el así llamado GP de Suiza en Dijon-Prenois (Francia), sellaron su título.

Al final, un quinto puesto en Las Vegas bastó para hacer campeón a Keke con cinco puntos de ventaja sobre Didier Pironi y John Watson, empatados en el subcampeonato.



Niki Lauda
(Ferrari 312T2),
1977
Más rápido: Lotus 78

En 1977, el Lotus 78 fue el primer intento de Colin Chapman con el efecto suelo. Como la mayoría de diseños de Lotus, no sólo estaba muy en el filo, sino que también andaba escaso de velocidad punta, y aunque su comportamiento y agarre eran excepcionales, su fiabilidad no lo era.

Mario Andretti logró cuatro victorias, Gunnar Nilsson una. Pero la fiabilidad a prueba de balas del Ferrari 312T2 dio tres triunfos a Niki. Esto, junto con otros resultados consistentes, le permitió renacer de su accidente casi mortal en el Nürburgring en 1976 para hacerse con su segundo título por un margen considerable. Tanto, que pudo marcharse de Ferrari por despecho dos carreras antes de acabar la temporada.

“La fiabilidad a prueba de balas del Ferrari dio tres triunfos a Niki”



Lauda (Ferrari), codo con codo con el Lotus de Andretti en el GP de Holanda.



Después de echar un rapapolvo a McLaren, Senna aguantó el tirón de los Williams.



Ayrton Senna
(McLaren-Honda MP4/6), 1991

Más rápido:
Williams-Renault FW14

Ayrton Senna no era de los que tenía pelos en la lengua. Cuando regresó de sus vacaciones invernales para pilotar el último McLaren con motor Honda V12 en los tests de pretemporada, les espetó a los ingenieros japoneses qué diablos habían estado haciendo durante los últimos meses. Vaya, que el irritable y exigente brasileño no estaba para nada satisfecho.

Es más, sin duda el nuevo Williams FW14 iba a ser un rival formidable, especialmente porque Nigel Mansell se desdijo de su decisión de retirarse y volvió al equipo de Frank. Pero el Williams fue poco fiable a principios de temporada y Senna ganó las cuatro primeras carreras. Más adelante iría más apurado, pero aun así Ayrton acabó con siete victorias y su tercer título. ▷

“Senna les espetó a los japoneses qué diablos habían estado haciendo los últimos meses”



Alain Prost
(McLaren MP4/2C-TAG), 1986
Más rápido:
Williams-Honda FW11

En 1985, Prost arrasó en el campeonato para convertirse en el primer francés campeón del mundo, pero estaba claro que en 1986 los McLaren-TAG tendrían problemas con los Williams-Honda, y así fue. Pero mientras Mansell y Piquet compitieron el uno contra el otro a cara de perro –cinco triunfos para Nigel por cuatro de Nelson–, Prost se anotó las cuatro victorias de McLaren.

En la última carrera en Adelaida, Prost era el tercero en discordia frente a los Williams. Mansell parecía ir directo al título cuando el reventón de una rueda trasera a 320 km/h le dejó fuera de carrera dando bandazos por la recta larga. Piquet era líder después de que el McLaren de Rosberg se detuviera con otro pinchazo, pero Nelson tuvo que hacer un cambio de ruedas preventivo, dejando a Prost primero. El indicador de consumo de Alain señalaba que no llegaría al final, pero el Profesor siguió adelante, ganó y conservó el título. El ordenador se había equivocado.

Entre Piquet, Prost y Mansell (arriba dcha.), ganó el tercero en discordia, Alain (dcha.).



LOS ÚLTIMOS SERÁN LOS PRIMEROS



Schumi (con slicks) resiste a Hill (con ruedas de agua) para ganar en Spa.



Michael Schumacher
(Benetton-Renault B195), 1995

Más rápido:
Williams-Renault FW17

Damon Hill empezó 1995 con dos victorias de tres carreras con el Williams, resuelto a vengarse de su derrota en el campeonato de 1994 tras la malhadada colisión con el Benetton-Ford de Michael Schumacher, en pugna por el liderato del GP de Australia. Pero Damon se tambaleó bajo presión. En

Silverstone y en Monza, sus chapuceras maniobras de adelantamiento sobre Schumi acabaron con ambos fuera de la pista, mientras que en Hockenheim -carrera que debería haber sido un paseo- Hill se salió cuando iniciaba la segunda vuelta en cabeza.

Damon se recuperó para ganar en Hungría, pero luego Schumacher demostró quién mandaba al remontar desde el fondo de la parrilla para imponerse en Spa. Irónicamente, con el campeonato ya decidido, Damon se reinventó a sí mismo y ganó la prueba final en Adelaida, anticipo de su exitosa campaña del año siguiente.



Fernando Alonso
(Renault R25), 2005

Más rápido:
McLaren-Mercedes MP4-20

Cómo no, esto es historia muy reciente, y todavía objeto de cierto debate. Claro que el McLaren fue el coche más rápido, con 10 victorias para Kimi y JPM en 19 carreras, pero la falta de velocidad detectada en el Renault se vio exagerada por el enfoque inteligentemente táctico que Fernando Alonso imprimió a su campaña. Para la última prueba en Shanghai, equipado con un motor de alto régimen y para una sola carrera, Fernando demostró lo que podía hacer desde la pole position y con pista libre.

No obstante, fue la capacidad de McLaren para desplegar todo tipo de estrategias de gasolina y, aun así, salvar resultados espléndidos desde posiciones humildes en parrilla lo que realmente demostró la verdadera versatilidad del MP4-20. Pero uno seguía teniendo la impresión de que Renault podría haber hecho más, de ser necesario. **FO**

Astuto y engañosamente rápido, Alonso fue más listo que McLaren.



UN AÑO MÁS DE ROJO

Marc Gené, en faena (abajo); en la otra página, el recuerdo con el que Marc y Eva obsequieron a los asistentes a su boda, una reproducción del 'despacho' del catalán.





DE BODA EN BODA

Marc Gené acaba de estampar su rúbrica en dos 'matrimonios' vitales; uno profesional, por el que sigue un año más en Ferrari, y otro personal –y más vital si cabe–, al casarse con su prometida, Eva

Texto Xavier Pérez



La verdad es que no nos costó mucho convencer a Luca Montezemolo y a Jean Todt de que él es su hombre. Cuatro días antes de su enlace con su novia Eva, Marc Gené recibió el mejor regalo de bodas: la renovación con Ferrari por una temporada más como piloto de pruebas. El equipo italiano decidió contar de nuevo con él y con Luca Badoer, que ya está en pleno proceso de pruebas del nuevo F2006.

Para Marc será el segundo año en la Scuderia, mientras que su compañero alcanzará su décima temporada en Ferrari. La negociación no fue complicada, y es que en Ferrari quieren salir del ostracismo en el que se vieron sumidos en la reciente campaña. La entrada de los motores V8 y las mejoras en el coche para 2006 significarán una dosis extra de trabajo para Marc Gené que, cuando volvió de su luna de miel, ya se tuvo que poner las pilas.

Marc está muy contento por esa confianza que ha

demostrado Ferrari en su trabajo como piloto probador. 'El hombre que le hace el coche a Schumacher', así lo han bautizado sus más íntimos, y es que la labor de Gené no tuvo el resultado merecido el pasado año. Trabajó mucho, pero en 2005 Ferrari no acertó con el coche: "Está claro que los resultados en 2005 han sido decepcionantes, ya que el objetivo era ganar. Acabar terceros del campeonato de constructores ganando una única carrera nos ha dejado mal sabor de boca, pero también tengo que reconocer que es en los años difíciles cuando los equipos y las personas demuestran su verdadero valor, y puedo decir, sinceramente, que la Scuderia es excepcional". Marc siguió defendiendo a capa y espada la labor que estaban haciendo en Maranello y, fruto de esa fidelidad, ahí está esa merecida renovación.

El trabajo de todo el equipo es fundamental para levantar Ferrari. En 2005 todos se

EL DÍA MÁS FELIZ



A Eva le gusta el rojo (qué remedio), le gusta Marc y le gusta la aventura. ¿Qué más puede pedir el menor de los Gené? Pues con todo eso, con el lote del rojo, la velocidad y una de las familias más encantadoras de este país, Eva Sakay contrajo matrimonio el pasado 29 de octubre. La hasta entonces novia de Marc Gené ya sabía a lo que se enfrentaba, no en vano le había seguido los últimos años con devoción. Con esa mirada penetrante, su voz confiada y su melena morena, Eva dijo sí. Con pasión y atrevimiento, dándole a Marc Gené la mejor de las respuestas de toda su vida (superando incluso la de unos días atrás, cuando le llamaron de Maranello para decirle que renovaba).

El 29 de octubre fue un día muy especial para la F1 (aunque eché de menos a la gente de Ferrari). Marc y Eva, dos buenos amigos, decidieron embarcarse en la travesía más emocionante de su vida. A sus 31 años, Marc Gené contrajo matrimonio con Eva Sakay, un año menor que él, en la iglesia Santa María Reina, en Pedralbes, poco después de una hora tan taurina como las cinco de la tarde. Lejos del escándalo de la reciente boda en Ibiza de otro corredor, Fonsi Nieto, en la que hubo fricciones por salvaguardar una exclusiva rosa, Gené y su novia, que se dedica al mundo de la moda étnica, fueron todo amabilidad con los periodistas. Ella, exótica por su mezcla japonesa y aragonesa, no llegó en carroza, pero sí en un Ferrari 612 Scaglietti negro, de 540 CV de potencia, y desplegó ante los objetivos su vestido nupcial –creado para ella por la diseñadora catalana Teresa Helbig–, escotadísimo, que dejaba ver un maquillado tatuaje marinero en la espalda.

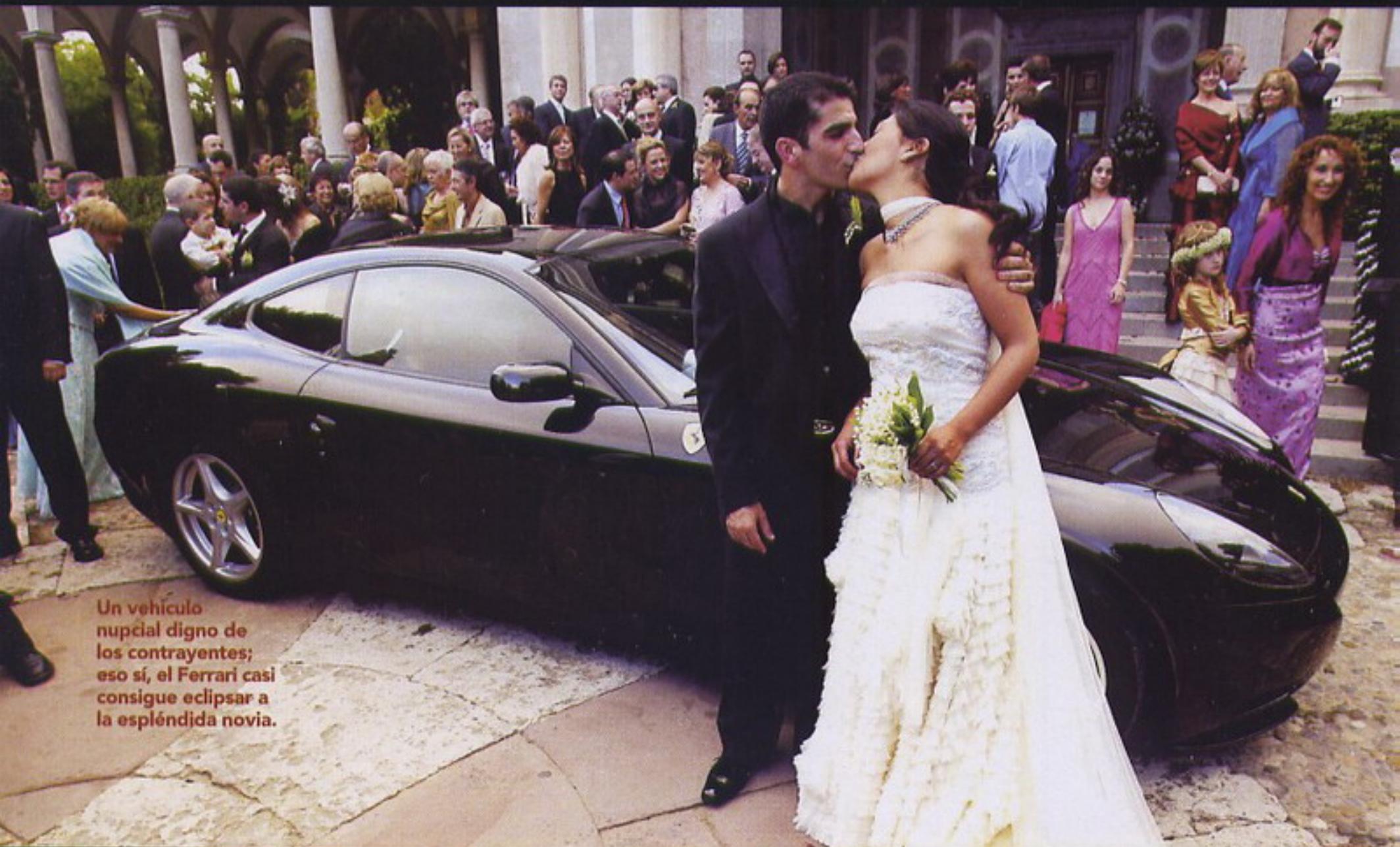
Después de una breve ceremonia, mientras se repartía vino y panecillos –una costumbre austriaca, enviada por BMW Williams F1–, la pareja saludó y posó con familiares e invitados, entre los que se encontraban Lorenzo Quinn y su esposa, Giovanna, glorias deportivas de la moto, como Carlos Checa, del volante (su propio hermano Jordi Gené) y de la raqueta, caso de Alberto Berasategui,

junto a los prometedores Miki Monràs y Jaime Alguersuari o el tenaz Albert Llovera. En cambio, de los colegas de pista de Gené, ni rastro.

Los recién casados, con el novio al volante del deportivo nupcial, se trasladaron después hasta el lujoso restaurante Bell Racó –sólo el local vale 6.000 euros, sin menú ni extras–, en Argenton, donde tras un pantagruélico aperitivo en el que se mezclaron la comida japonesa, el pan con tomate y jamón, el queso y los cócteles, la nueva familia Gené-Sakay obsequió a los invitados con una actuación espléndida de un grupo musical 'acapela', con una demostración de aguante de dos estatuas vivientes (como las de las Ramblas de Barcelona) y con las acrobacias de una joven bailarina (vestida de rojo) que se balanceó (colgada de una cinta también roja, por qué será) haciendo las delicias de todo el mundo.

Tras un espectáculo llegó el otro. La cena, en la que se sirvió una ensalada de aguacate y langostinos, una crema de calabaza –por la fiesta de Halloween– y un turnedó. Al final, hubo pastel con una sorpresa especial que la novia mantuvo en secreto para que Gené no la descubriese antes de tiempo. Se trataba de una reproducción a tamaño natural del lateral de un Ferrari de F1 hecho de pastelería en el que ambos aparecían en una foto saludando.

Pero hubo mucho más. Eva y Marc obsequiaron a sus padres con unos vídeos en los que repasaron sus respectivas infancias, y así pudimos ver al padre de ella embutido en los tradicionales uniformes japoneses, o al bueno de Esteve Gené luciendo una mata de pelo negro (ahora ya bastante canoso, será por todo el esfuerzo que ha tenido que realizar para sacar adelante a sus hijos) y la misma mirada emprendedora que sigue manteniendo. También pudimos ver otro vídeo con los dos padres embutidos en un mono de Ferrari, sentados tras el *baquet* de Marc en un triplaza que tiene el equipo italiano, dando vueltas por un circuito, con la cabeza dando tumbos a cada acelerón. Cerró la fiesta una brillante actuación del humorista Jordi LP que hizo saltar las lágrimas... de risa a todos.



Un vehículo nupcial digno de los contrayentes; eso sí, el Ferrari casi consigue eclipsar a la espléndida novia.



Para bien o para mal, Ferrari es el equipo que más ensayos efectuó en 2005, así que Marc (izda., con sus mecánicos) trabajó de lo lindo.

volcaron, incluido Marc. "Todo el mundo se arremangó y tengo que agradecer lo bien que me trataron. En primer lugar, los mecánicos, que este año han trabajado muchísimo, sin perder en ningún momento la ilusión. Seguiré con los directores de equipo, Ross Brawn, Stefano Domenicali, Paolo Martinelli y Aldo Costa, que han intentado

carreras independientemente de la posición en la que se encontraba. Es el mejor piloto que habrá tenido la historia y espero que el año próximo pueda disponer de un coche ganador". En ese punto la contribución de Marc puede ser decisiva.

Respecto al trabajo con el V8, Gené ya estuvo rodando incluso antes de conocerse la

"Es en los años difíciles cuando las personas demuestran su valor"

en todo momento enderezar la situación que vivíamos debido a la carencia de competitividad, sin críticas dentro del equipo. Ninguno de ellos se ha rendido en ningún momento, y sólo cuando vieron que teníamos el tercer lugar asegurado dedicaron todos sus esfuerzos a trabajar de cara a 2006", señala Marc.

Aunque para él hay dos hombres que son el alma de este equipo: "Tengo que destacar que mi admiración por Jean Todt y Michael Schumacher es -por decirlo de alguna forma-, incluso superior a la que les profesaba cuando llegué al equipo. Jean Todt ha dejado de lado las críticas y ha felicitado a los rivales y siempre ha comunicado optimismo de cara a 2006. Y Michael Schumacher es un ser superior, que a pesar de tener un coche inferior durante 2005, luchó durante todas las

renovación. Estuvo en Fiorano nada más acabar la temporada, probando el nuevo propulsor un mes antes de lo previsto para así poder ajustar todos los detalles y estar listos para la primera carrera de la temporada.

La continuidad de Marc Gené en Ferrari le servirá para perfeccionar un trabajo como probador que ya ha sido elogiado por todos los equipos en los que ha estado ejerciendo esa función. Tanto en Williams como en Ferrari la labor de Marc no ha pasado desapercibida, y ahora, con el 2006 en puertas, Gené quiere lograr su sueño: formar parte del equipo campeón.

"Durante 2006 continuaré de piloto de pruebas y reserva de la Scuderia Ferrari, y estoy muy motivado para ayudar al equipo a luchar por la victoria, tanto en el mundial de constructores como en el de pilotos". **FO**

'Talking heads': Bustos parlantes

No hablamos del popular grupo musical de los años 80, sino de los pilotos de F1 que se pasan el día conectados a la radio, esperando indicaciones o hablando por los codos para comunicar lo que pasa. La radio, ese invento de Marconi, se ha convertido en una herramienta indispensable para un equipo de F1.

Las sucesivas normativas han ido modificando el uso de la frecuencia de radio. Hubo un tiempo en que se aprovechaba para enviar datos a las centralitas de los coches, o incluso para modificar los reglajes en carrera. Hoy día tan sólo es una herramienta de comunicación. Los pilotos hablan con los ingenieros y les comentan sus sensaciones, mientras que éstos les informan del funcionamiento de la carrera.

Los pilotos se convierten en verdaderas cabezas parlantes (aunque no todos). Como reconoce Marc Gené, "no todos somos iguales. Montoya no calla, Ralf Schumacher es todo lo contrario. Cada uno tiene su estilo. Yo intento hablar mucho porque mi trabajo como probador hace que tenga que ofrecer el máximo número de datos en cada vuelta. Creo que es mejor hablar mucho por la radio con el equipo porque así les puedes informar en directo de todo lo que sucede, de las reacciones del coche ante los cambios que ellos hacen. Si no lo cuentas en el acto y te esperas a que acabe la sesión, es posible que te olvides algo importante y todo el trabajo que has hecho no sirva para nada".

La radio es fundamental para Gené. "Pero no sólo para trabajar en los tests o en los entrenamientos libres. En carrera también es vital. Antes se encriptaban las señales para que los rivales no supieran lo que sucedía, mientras que los unos trataban de decodificar lo que decían los otros. Hoy, la bidireccionalidad de las comunicaciones está abierta a todo el mundo, incluso se puede escuchar lo que un piloto dice al equipo y viceversa desde casa, viendo el GP por la tele. Es por eso que yo digo que hablar siempre es bueno. Si quieres adelantar a alguien, es importante que lo empieces a decir a tu equipo al menos una vuelta antes. No es para avisarles a ellos, sino al director de carrera. De esta forma, él sabe que vas a intentar un adelantamiento y puede avisar a los comisarios para que coloquen la bandera azul y te faciliten el paso. Yo lo recomiendo, por precaución y para evitar accidentes tontos", dice Marc.

Las ondas de radio se transmiten en todo momento al box y el piloto elige hablar cuando pulsa un botón verde (suele ser de este color, aunque también los hay azules) en el volante.

"Esto activa el canal de comunicación con el equipo, que a su vez te responde a través de un auricular que llevamos en la oreja. Antes de empezar la temporada te hacen un molde de la oreja para colocar ese auricular a tu medida y que no te moleste. Luego lo conectamos al casco y ya está. Es importante que funcione bien porque en un momento dado te pueden decir que entres en boxes o que el Safety Car está en pista aunque tú no lo veas".

Marc Gené se confiesa como un 'charlatán' empedernido, aunque ése es su trabajo, contar, transmitir todas las sensaciones que tiene en el Ferrari para hacer un coche campeón para Schumi.





En 2005 no hubo
'golpe de suerte'
para BAR, el equipo
subcampeón de 2004.

ÚLTIMA RONDA EN EL BAR

¿Cómo será recordado el equipo British American Racing ahora que va a pasar a la historia? Mejor dicho, ¿'será' recordado?

Texto Robert Holmes

S

Supongo que en años venideros la gente le dará vueltas al nombre. ¿BRM? British Racing Motors. ¿ERA? English Racing Automobiles. ¿HWM? Hershaw & Walton Motors. ¿BAR? O, peor aún: ¿B.A.R-Supertec (la primera combinación chasis-motor de 1999)? Como un colega dijo una vez, sonaba algo así como a garito sórdido...

Una vez que lo has aclarado -todo el asunto de British American Tobacco, British American Racing, B-punto-A-punto-R-, entras en el reino del marketing y la publicidad del tabaco. Porque, con el final de la publicidad del tabaco a la vista, una empresa tabaquera decidió no sólo gastar casi 1.000 millones de dólares en la F1, sino también dedicar la mayor parte de los mismos a comprar de hecho un equipo. Y así, los aficionados a la F1 de todas

“¿Podían un monitor de esquí y un piloto rápido pero rebelde dirigir un equipo?”

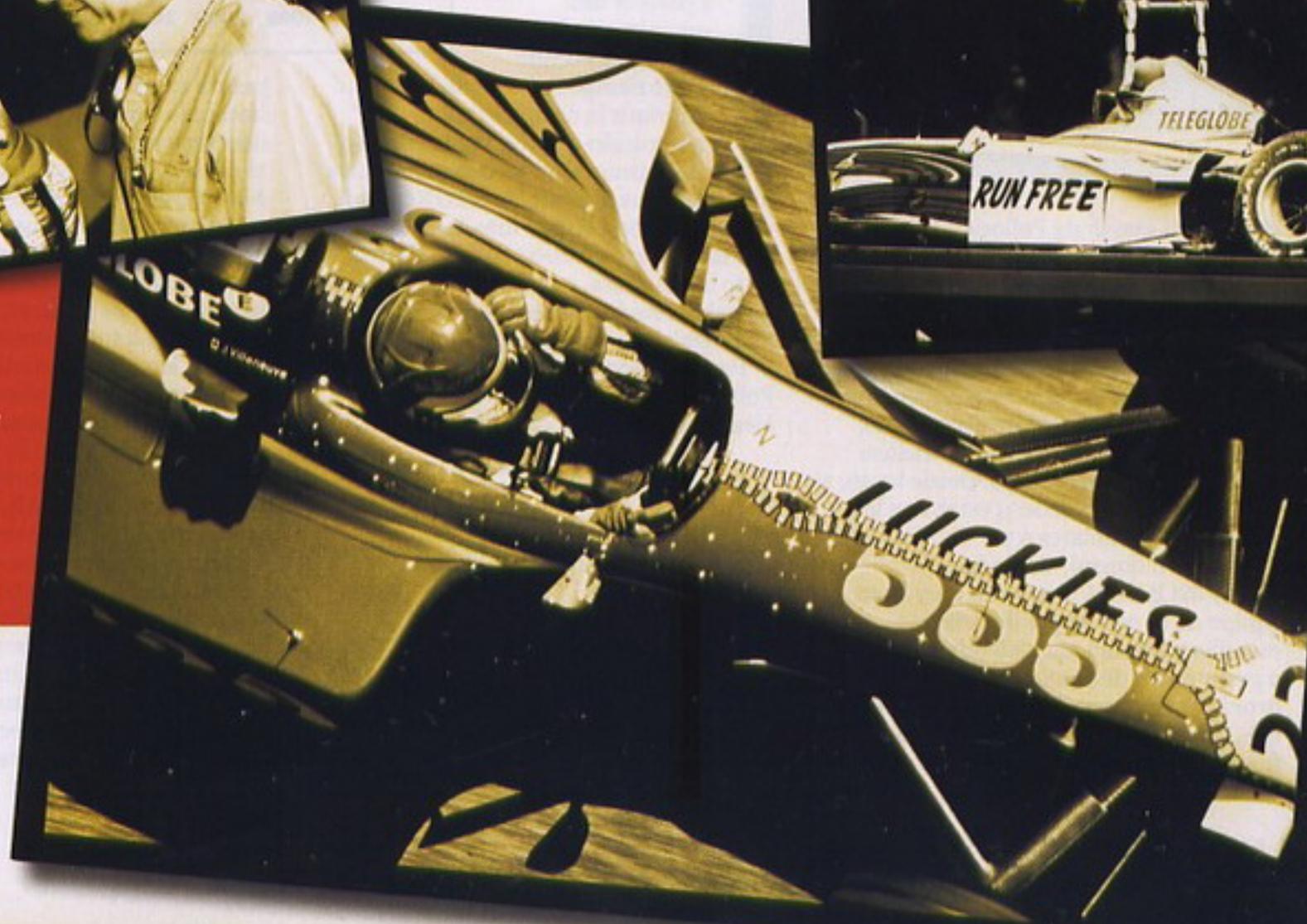
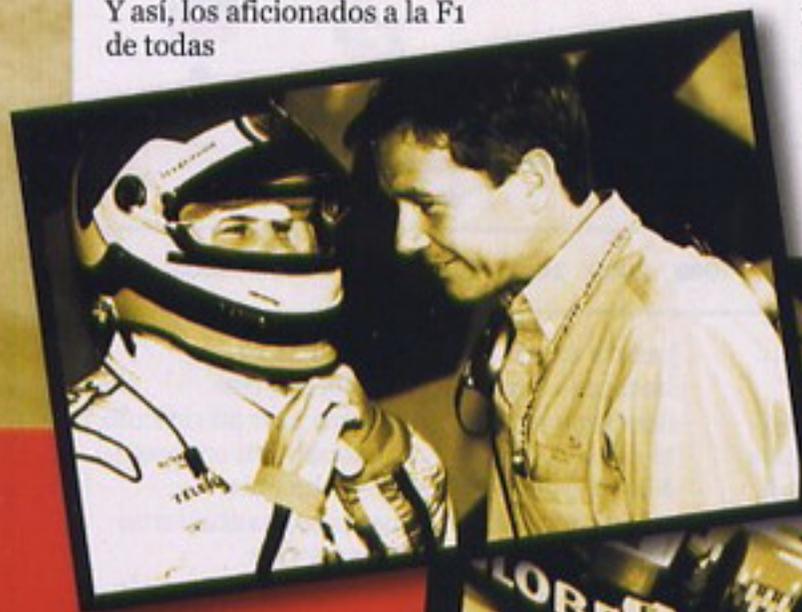
partes se alegraron mucho de que se hubiera otorgado un itinerario de supervivencia a Tyrrell -la antaño poderosa organización del Tío Ken, que entonces no era ni sombra de lo que fue, un equipo campeón del mundo-. Aun así, el camino de BAT parecía caro en comparación con el elegido por otras marcas del tabaco ya arraigadas en el deporte: Marlboro, claro, y también, en aquella época, West, Mild Seven y Benson & Hedges, con Winfield que se dejó ver brevemente en los Williams más feos jamás construidos. Todas ellas optaron simplemente por patrocinar a sus equipos; BAT era la dueña del suyo. ¿Por qué?

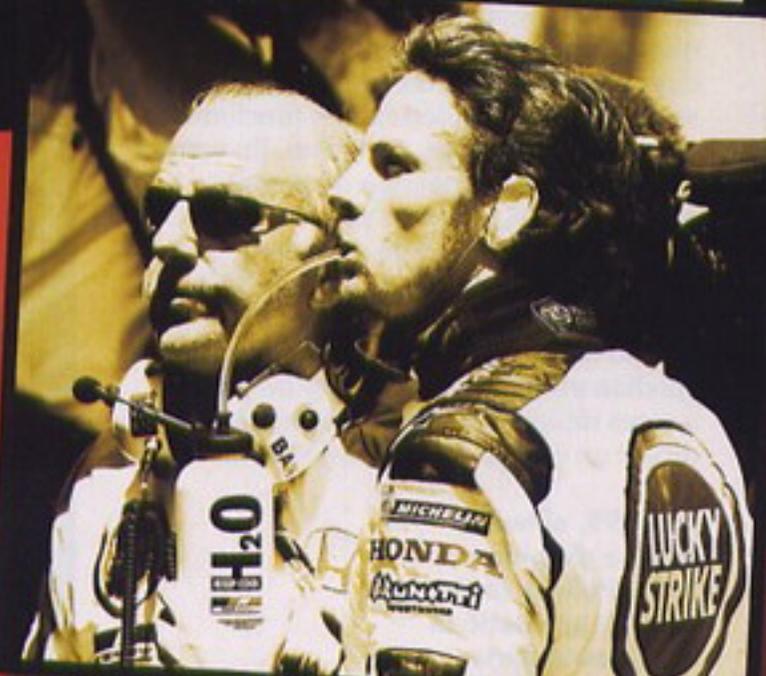
Por entonces, el razonamiento fue que el nombre BAR eludiría la prohibición del tabaco de próxima

entrada en vigor al ser un nombre propio que evocaba subliminalmente los cigarrillos Lucky Strike o 555; o, al menos, su casa matriz. ¿Quién sabe si funcionó o no? Tal vez lo hiciera; tal vez no. En verdad, la F1 era y da la impresión de que sigue siendo (bueno, al menos para Philip Morris) la plataforma de marketing por excelencia para el tabaco. Y nació BAR.

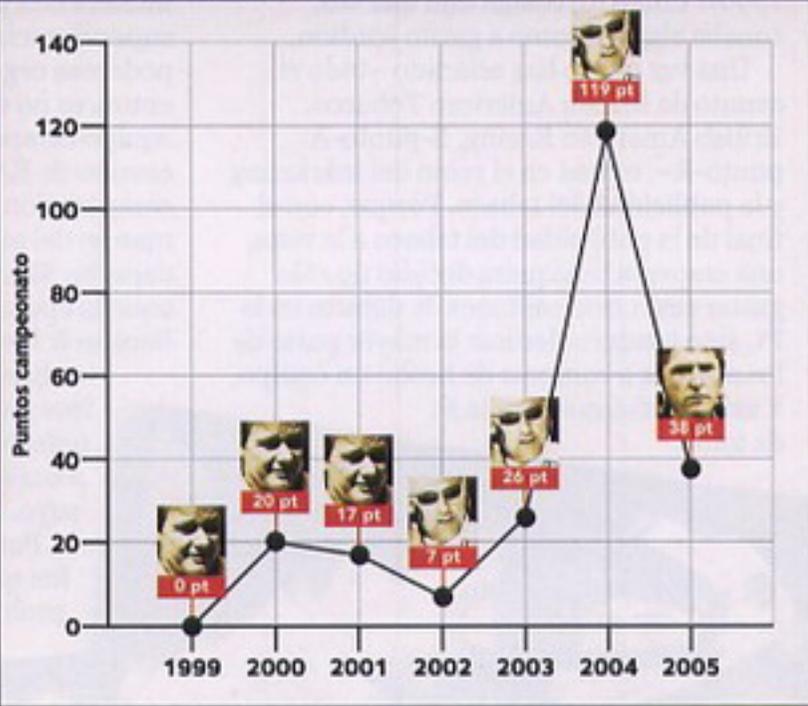
Más interesante, quizá, era estudiar el equipo desde la perspectiva deportiva: ¿podían un monitor de esquí y un piloto a veces rápido pero a menudo rebelde dirigir un equipo de F1? Cómo no, un ▶

En 1999, el nuevo equipo dirigido por Craig Pollock (izda., con JV) prometió la luna; estafalaria decoración doble (abajo); ¿Run Free? Este coche no.





¿Quién fue el primero de la clase en BAR?



Jenson (arriba), tercero en Europa, uno de sus 11 podios de 2004; con Richards (izda.) en EE UU; Sato tropieza con Ralf Schumacher en 2004 (abajo).

Stewart Grand Prix, sólo ahora empieza a parecer una organización lógica. ¿Por qué? Porque tanto tiempo se ha tardado en suprimir la despilfarradora aberración que fue Jaguar Racing.

Asimismo, Honda, que es dos años más joven que Stewart/Jaguar/Red Bull, debería y habría tenido más éxito en 2005 que el que tuvo en 2004 (su año de más éxito hasta ahora, aunque sin victorias) de no haber tenido que recuperarse de los años desiertos bajo la dirección de Pollock.

Hay que reconocer que en ocasiones Pollock fue terriblemente ingenuo. Por ejemplo, su absurda creencia de que él

“Hoy día, BAR-Honda es un muy buen equipo de F1 con un par de defectos”

podría cambiar la cultura de la F1, haciendo correr sus dos coches con decoraciones distintas, hizo caer en ridículo al equipo. Bernie Ecclestone y, en concreto, Max Mosley, abortaron dicha idea.

Además, otros sponsors se mantuvieron alejados, en parte por las fuertes connotaciones tabaqueras y en parte por la incapacidad en pista, especialmente al principio. La suerte empezó a cambiar cuando Honda prescindió de Jordan y se concentró en BAR y sólo BAR.

Pero las cosas empezaron a mejorar de verdad cuando David Richards cogió el ritmo. Por fin, DR aportó un sentido directivo sensato a BAR, combinado con una abultada dosis de sentido de las carreras y, como prima, su característico carisma. Incluso apostó por un piloto casi olvidado llamado Jenson Button, que había pasado un par de temporadas yendo a ninguna parte en Benetton-Renault.

Ya conocemos el resto. En el apogeo de su mejor año hasta la fecha (2004), Richards fue apartado repentinamente del

cínico diría que Craig Pollock y Jacques Villeneuve (pues de ellos se trata) promovieron la idea de la propiedad en parte para asegurarse a sí mismos un cuantioso plan de ingresos para años venideros y, bueno, desde dicho punto de vista funcionó a la perfección. Villeneuve cobró su peso en oro desde el principio, y puede que en cierto momento incluso tuviera acciones del equipo. Desde luego, al final de su estancia (2003) estaba en los 20 millones de dólares o por ahí. ¿Y Pollock? Un dineral, sin duda.

Hoy día BAR-Honda es un muy buen equipo de F1 con un par de defectos manifiestos; están ahí, defendiéndose, a pesar de los dudosos comienzos, no gracias a ellos. Igual que Red Bull Racing, que, ocho largos años después de su fundación como el pequeño y exitoso

ESTA PÁGINA: ARCHIVO LAT; EN LA OTRA PÁGINA: CHARLES COATES/LAT; ARCHIVO LAT; DPMI; XFB/CC



Todos tienen talento, algunos mucho, pero ¿hay suficiente carisma? Willis, Fry y el director deportivo Gil de Ferran (arriba); BAT se va (izda.); Rubens en pugna con su nuevo compañero, Button.



poder. En mi opinión, el despido nunca se ha explicado con claridad. Fuera lo que fuera, Jenson se mostró notablemente en contra de Richards durante el despido. Un inquietante cambio de rumbo para un piloto que debía su carrera a la visión de Richards.

Desde entonces, bueno, han marchado plácidamente. Pollock se ha ido del todo; Honda ha comprado las acciones de BAT; Nick Fry, uno de los suplentes de Richards, dirige el equipo. Hay tipos estupendos en lo que era BAR y de hoy en adelante me imagino que será Honda sin más: Jenson, claro, el episodio de Richards aparte; Al Gibson, jefe de mecánicos; Geoff Willis y su equipo de diseño; Jock Clear y los ingenieros de pista. Los chicos de la fábrica. Pero al equipo le falta mordiente. Pese a la llegada el año pasado del simpático Gil de Ferran, y la maduración continua de Nick Fry, no hay un DR, un Flavio, un Ron; no hay nadie con una personalidad lo bastante fuerte en una posición lo bastante sólida para encabezar de hecho el equipo. Por cierto, Honda no está sola en esto. Lo mismo podría decirse de Toyota, Red Bull, BMW-Sauber, Midland y lo que ahora tenemos que llamar Squadra Toro Rosso.

¿Cómo recordará la historia a BAR? Creo que por la manera tan indirecta y cara en que Honda llegó por fin a recrear su propio equipo de F1. Y, aparte de eso... bueno, sin ningún orden especial, por la caída en picado de la carrera de Villeneuve (desde el punto de vista deportivo, ya que no crematístico); por Pollock; por la llegada a la mayoría de edad de Jenson; por los *Buttongates* (sí, ambos los dos), y, no sea que nos olvidemos, por Takuma Sato, el pobre, y esos siempre entretenidos excesos que revolvían las puzolanas.

¿B.A.R? R.I.P. El año próximo, el equipo será Honda. Jenson estará ahí, igual que muchos buenos chicos... y Rubens Barrichello. Ha tardado mucho en llegar; pero de las cenizas de Tyrrell podría estar a punto de renacer otro gran equipo de F1. No estaría mal verlo. **FO**

¿Qué habría pensado Harvey de todo esto?

Harvey Postlethwaite fue el padrastro de la actual operación de Honda en F1. Y sin duda habría dejado escapar una sonrisa irónica por el enrevesado camino emprendido por Honda en su hasta ahora infructuoso intento de llegar a primera línea.

Ya hace más de seis años de la muerte de Harvey de un ataque al corazón en Barcelona, donde asistía a unos ensayos del coche laboratorio construido por Dallara para Honda Racing Developments como pretexto para un programa F1 a gran escala.

Resultó que Honda abandonó el proyecto de desarrollo de chasis, decidiendo apoyar a BAR y Jordan como socio motorista. Algo frustrante para el pequeño equipo con sede en Bracknell, que era un modelo de gestión económica modesta y eficaz cuando el presupuesto de BAR estaba a punto de dispararse.

Postlethwaite tenía otro vínculo clave con el ADN actual de Honda F1: fue uno de los directores técnicos más respetados de Tyrrell antes de que este equipo fuera comprado por unos 18 millones de dólares en 1998, convirtiéndose así en la base de BAR.

"Harvey era un ingeniero dedicado", dice Mike Gascoyne, que fue uno de los discípulos más fervientes de Harvey durante sus tiempos de subalterno en Tyrrell. "Construimos coches de magnífica ingeniería para el equipo de Ken, no tan rápidos como algunos, tal vez, pero con mejor ingeniería que alguno de los demás armarios de la parrilla".

Harvey enseñó a Honda una importante realidad. Les mostró lo que podía hacerse con un pequeño grupo de diseñadores, ingenieros y mecánicos. Trabajando con Dallara en Italia, construyó un coche y demostró que era posible acertar en los principios básicos sin gastar millones.

Era el enfoque inteligente de un hombre astuto. Hubiera quedado consternado y perplejo por el tiempo que ha tardado Honda simplemente en llegar a su encrucijada actual.

Alan Henry



Harvey y el prototipo Honda/Dallara.

Carra a caara

Christian Horner

Director deportivo: Red Bull Racing

Sobre el fichaje de Adrian Newey, David Coulthard y otros pilotos Red Bull

Han dejado anonadados a todos al fichar a Adrian Newey como directivo técnico jefe. ¿Cómo de importante es su fichaje?

El nombramiento de Adrian es tremendamente positivo para todo el equipo; es lo más importante que ha hecho Red Bull desde que entramos en F1. Indica de veras nuestras intenciones de convertirnos en contendiente serios.

¿Cuánto tardará Adrian en empezar a hacerse notar?

Llegará el año próximo, pero necesitará tiempo para ver cómo funcionan las cosas y para comprender nuestra estructura antes de empezar a hacer cambios. En 2006 aspiramos a acabar entre los cinco primeros constructores. En 2005 demostramos lo que podíamos hacer y no creemos que sea poco realista; podemos competir con Williams y BMW.

¿Cuál es su impresión de conjunto tras un año como director deportivo de Red Bull?

Estoy satisfecho con el trabajo que hemos hecho. Sumamos 34 puntos, lo que creo que sobrepasó las expectativas de muchos. Y tuvimos actuaciones muy positivas. Al principio dije que nuestro objetivo era pelear en una categoría superior a nuestro peso y tratar de coger todas las oportunidades al vuelo... Creo que lo hemos conseguido. Hemos echado cimientos muy sólidos y reforzado nuestra base técnica, de modo que tenemos cosas muy buenas en proyecto para el año próximo.

¿Qué aportó David Coulthard a Red Bull Racing en 2005?

Hay varios factores clave más allá de su propio rendimiento en el coche: su experiencia, su

entrega; también es un jugador de equipo y ha ayudado mucho al desarrollo de Christian Klien. Llegó con la ventaja de haber corrido sólo para equipos punteros y ha contribuido mucho al desarrollo del coche. También se lo ha pasado bien, porque está más relajado, y creo que ha disputado carreras excelentes para nosotros.

¿Qué le parecen Christian Klien y Tonio Luzzi?

Creo que Christian demostró en Shanghai que es uno de los pilotos que más ha mejorado. En cuanto a Tonio, aprende todo el tiempo; posee mucho talento, que ojalá podamos ayudarle a desarrollar.

Por lo que respecta a sus propias ambiciones, ¿cómo engranó el trabajo con Red Bull con sus planes para su propio equipo [el Arden de F3000]?

Fue el momento adecuado para dar el paso. Durante los 12 meses anteriores, estuve tratando de pasar a la F1, en un principio con Arden. Ahí es donde empecé a tratar con Red Bull, porque ya tenía relación con ellos por hacer correr a Tonio en F3000. Así que en verano de 2004 nos sentamos y hablamos de Jordan y, claro está, en aquel momento Jaguar no era una opción. Parecíamos compartir los mismos objetivos. Luego, cuando Jaguar se puso en venta y Dietrich Mateschitz me ofreció el trabajo de dirigir el equipo, la decisión fue muy fácil de tomar.

¿Cómo se divide la tarea de dirigir el equipo?

Dietrich es un gran tipo para el que trabajar porque no se entromete en la gestión cotidiana. Tiene visión de

futuro sobre varios aspectos del panorama global, en concreto, cosas como la Energy Station [el suntuoso motorhome del equipo], el *Red Bulletin* [el diario del paddock] y la compra de Minardi. Pero, en lo que se refiere a dirigir el equipo, está encantado de dejármelo a mí.

¿Le pidió consejo Mateschitz sobre la compra de Minardi?

Lógicamente, hablamos de ello y expuso el concepto en que se basaba su línea de pensamiento. Creo que tenía toda la razón y es interesante ver que ha suscitado reacciones parecidas en otras partes del paddock.

En términos prácticos, ¿habrá mucha interacción entre Red Bull Racing y Minardi [ahora Squadra Toro Rosso]?

Los equipos obrarán de forma totalmente independiente y tendrán objetivos y estrategias distintos. Red Bull Racing está centrado del todo en el rendimiento, en competir en cabeza, en ascender por la parrilla y construir sobre lo que hemos logrado este año. Minardi es un escaparate para el talento. Hace años, Jackie Stewart tenía su "escalera de talento", pero podría decirse que le faltaba el último peldaño. Ahora Dietrich lo ha creado con Red Bull.

¿Tendrá Minardi acceso a la tecnología Red Bull, como el túnel de viento de Bedford?

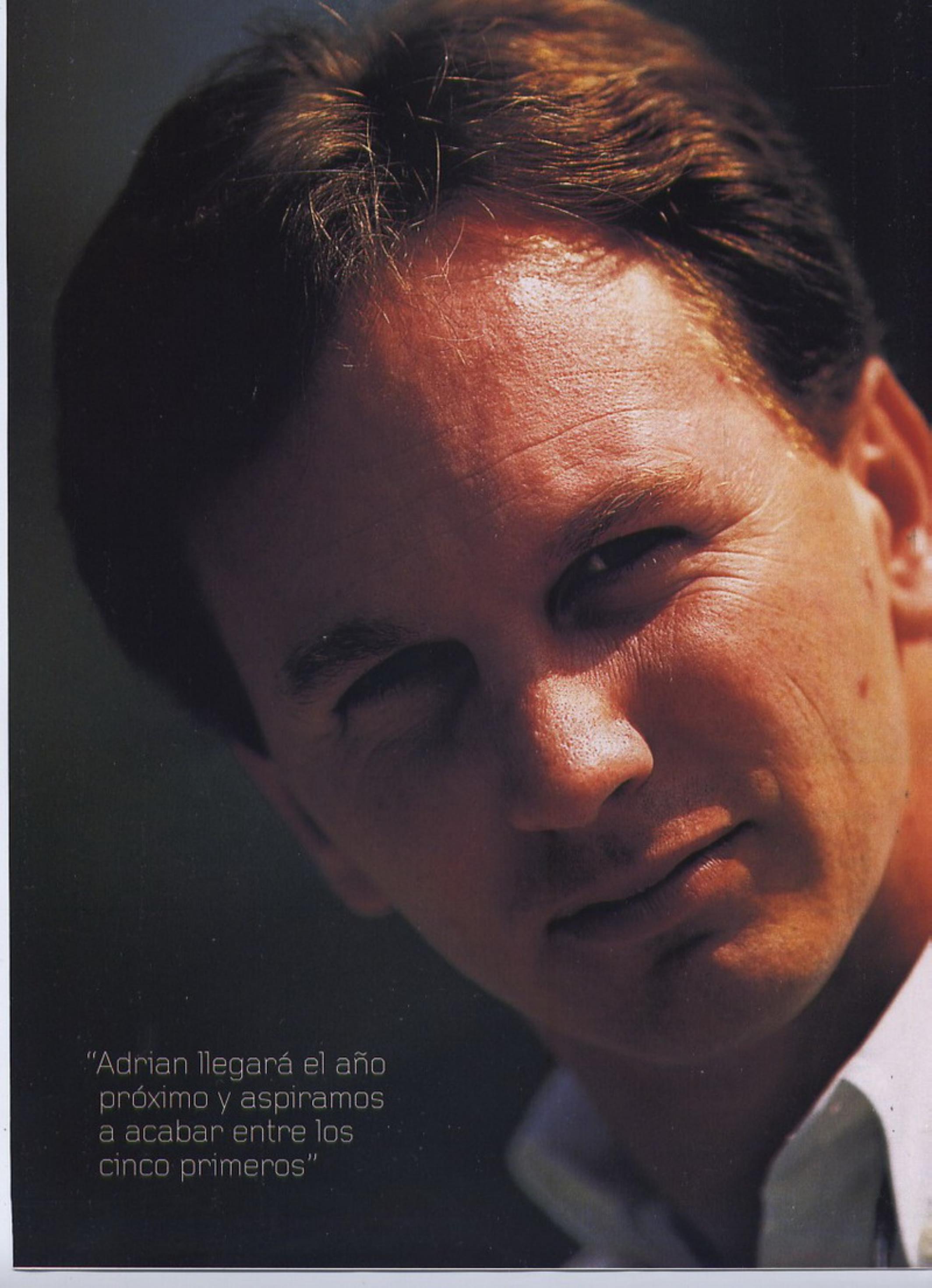
El túnel de viento entrará en servicio en unas semanas y está claro que es un activo enorme para nosotros. Creo que Minardi posee su propia experiencia acumulada de construir coches de F1 durante los últimos 20 años y seguirá haciendo un buen trabajo. **FO**

+5 apuntes

- 1 ¿Cuál ha sido la última película que ha visto?**
Fue en un avión, y creo que era *Sr. y Sra. Smith*
- 2 ¿Cuándo estuvo borracho por última vez?**
El domingo por la noche en Tokio, después del GP de Japón, supe que me había tomado algún vodka con Red Bull de más. La culpa fue de Tonio [Luzzi]...
- 3 ¿Sin qué no podría salir de casa?**
Mi teléfono móvil
- 4 ¿De qué logro personal está más orgulloso?**
Llegar a los cuartos de final del torneo escolar júnior de Wimbledon
- 5 ¿Cuál fue su primer coche?**
Un Volkswagen Escarabajo



DC aporta una experiencia inestimable a un equipo joven.



“Adrian llegará el año próximo y aspiramos a acabar entre los cinco primeros”

No basta creer...

Fotografías Darren Heath

Declaración de intenciones, los diez mandamientos; como quieras. En

En lo que respecta a Ferrari, uno siempre puede sentir la *forza*. También la fiebre. Porque, más que ninguna otra marca (sí es que puede emplearse un término tan poco mítico para catalogar al Cavallino Rampante), la Scuderia Ferrari posee un espíritu, un alma, una *passione*... que se escapan a toda definición.

Pero Ferrari los ha definido. O lo ha intentado. Así es: durante los últimos años, cada nuevo empleado de Ferrari recibe un 'catecismo' versión Maranello, un pequeño folleto A6, que se parece un poco al editado, reeditado y vuelto a editar, desde que Dios era monaguillo, bajo la dirección del Vaticano, que procura exponer y explicar los dictados divinos del Sumo Pontífice de la Santa Sede (el Papa, vamos).

Pero, a diferencia de ese texto sagrado, el contenido del opúsculo de Ferrari se ha mantenido en secreto, sólo al alcance de

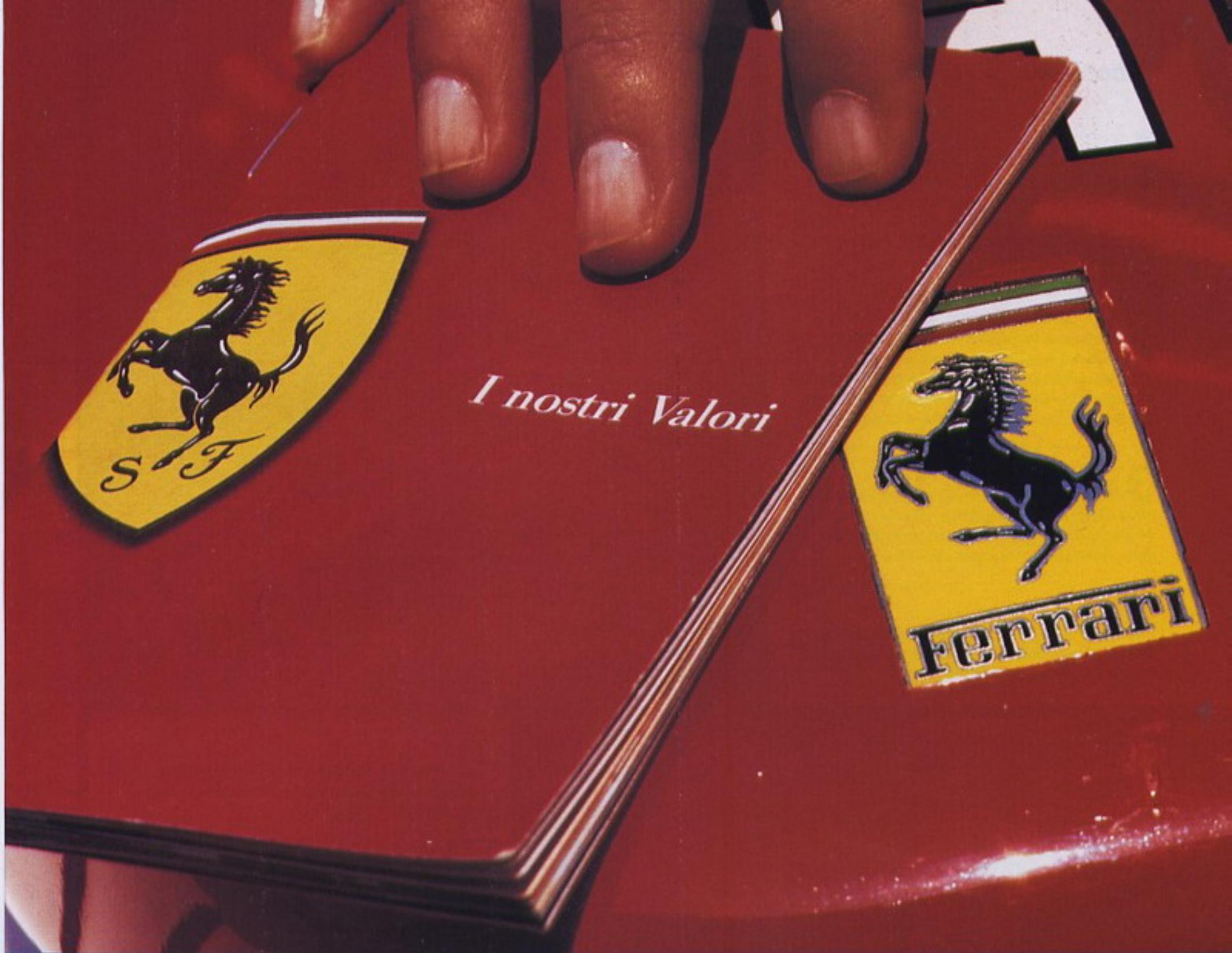
quienes pertenecieran a Ferrari. Hasta ahora.

Como cabría esperar, hay un tono ligeramente autorreverencial en las plegarias que encierran estas cubiertas *rosso corsa* –un leve tufillo moralista, tal vez–, pero lo cierto es que ni eso ni su contenido vienen al caso. Leyéndolas, no vas a entender más del diseño del F2006 del año próximo... ni a aprender nada en cuanto a datos concretos... pero sí que adquirirás una nueva percepción de la forma de ser de Maranello. Porque Ferrari es especial, ¿no? Digámoslo de esta manera: si McLaren hiciera entrega de un libro de oraciones a sus nuevos fichajes... bueno... no funcionaría, ¿verdad? Pero por alguna razón sí lo hace en Ferrari.

Y piensa en esto: en el interior de los maletines de Luca Montezemolo, Jean Todt, Ross Brawn, Rory Byrne y, sí, tal vez hasta Michael Schumacher... se esconde un manoseado ejemplar de *I nostri Valori*. Y ahora también tú puedes leerlo.

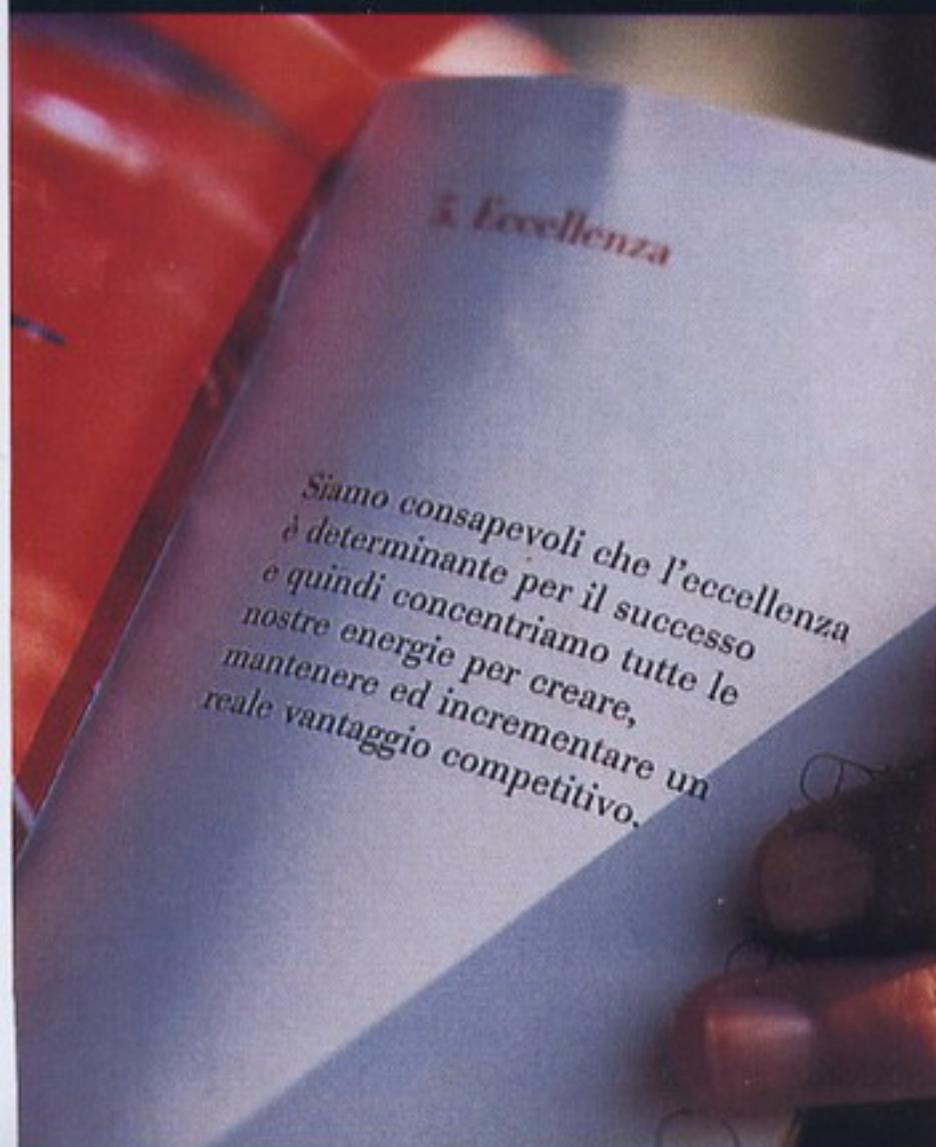
Amén.

Nº 1 en mente y espíritu, y desde luego el mandamás de 2000 a 2004; Ferrari es el único equipo que pone sus principios por escrito.



I nostri Valori

esta exclusiva de *F1 Racing*, revelamos los principios de Ferrari...



Eccellenza

Siamo consapevoli che l'eccellenza è determinante per il successo e quindi concentriamo tutte le nostre energie per creare, mantenere ed incrementare un reale vantaggio competitivo.

Ferrari... por Ferrari

"Aquí en Ferrari creemos que nuestra fuerza procede en gran medida de nuestro modo positivo de enfocar nuestras relaciones profesionales y personales dentro de la empresa. Desarrollando una cultura respetuosa para todos –ya sea en la fábrica, en el box o en la sala de juntas–, nuestra creatividad y eficiencia han podido crecer con fuerza. Por tanto, hace unos años, a la familia de la Gestione Sportiva Ferrari nos pareció que estos especiales valores humanos, en los que hemos cimentado nuestro éxito como equipo, merecían ser preservados en una forma permanente y fácilmente accesible.

"Es por eso que pusimos por escrito nuestras ideas en el folleto que tienes en las manos, *I nostri Valori*. Son un conjunto de principios, una filosofía si quieres, que conocen todos los empleados de Ferrari –de nuestros encargados de la limpieza de la fábrica a nuestros pilotos de F1 y a nuestro presidente–. Estos pensamientos han contribuido a hacer de la Scuderia Ferrari una entidad más cohesiva, porque los valores que compartimos, como los de cualquier familia unida, nos han ayudado a hacer frente con confianza tanto a los buenos tiempos como a los malos, en un entorno de apoyo.

"A todos los nuevos empleados se les hace entrega de un ejemplar de *I nostri Valori* cuando entran en la empresa. Es nuestro apretón de manos de bienvenida, un gesto que contribuye a forjar un ambiente positivo y halagüeño. Además, los principios subyacentes de este folleto se ven reforzados por nuestras reuniones de personal dos veces por mes, donde todos los empleados se mantienen al corriente de las esperanzas y planes de Ferrari.

"*I nostri Valori* simboliza lo que significa formar parte de la familia Ferrari". ▷

EL DECÁLOGO DE FERRARI

1 Ética

"Somos conscientes de pertenecer a una realidad única, conocida y respetada en todo el mundo, y nos comprometemos a representarla en todas nuestras relaciones cumpliendo con un comportamiento discreto, honesto, coherente y correcto".

2 Respeto por los colegas

"Debemos respetar a nuestros colegas y garantizarles que les ofreceremos nuestra máxima cooperación y apoyo, y estar dispuestos a ayudarles y valorar su contribución diaria a la consecución de los objetivos de la empresa".

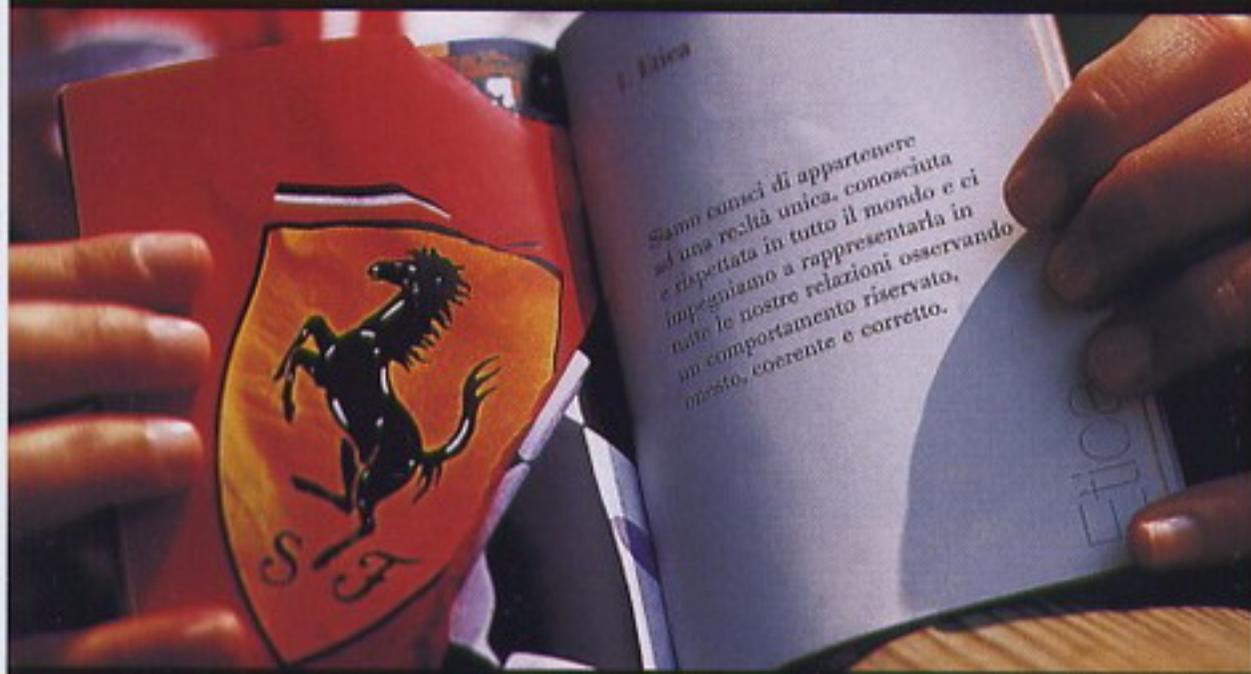
3 Diversidad

"Entendemos el valor de extraer ideas de otras culturas. Al convertirlas en una cuestión de fuerza, sacaremos el máximo partido de la gran diversidad de nuestra situación".

4 Trabajo de grupo

"Queremos ser profesionales que puedan crecer y contribuir a los objetivos de la empresa trabajando como un equipo".

1. Etica
2. Rispetto per i colleghi
3. Diversità
4. Lavoro di gruppo
5. Eccellenza
6. Innovazione
7. Benessere negli ambienti di lavoro
8. Efficienza
9. Determinazione
10. Velocità



8 Eficiencia

"Debemos trabajar para ser eficientes y considerados al planificar y emplear recursos operativos y estratégicos".

9 Determinación

"Procuraremos luchar por nuestros objetivos diarios y estratégicos con tenacidad, voluntad y entusiasmo, sin perder nunca de vista el éxito que todos trabajamos por alcanzar".

10 Velocidad

"Queremos que nuestras ideas y acciones estén caracterizadas por el mayor rigor y precisión, consecuentes con la eficiencia y la velocidad". **FO**

5 Excelencia

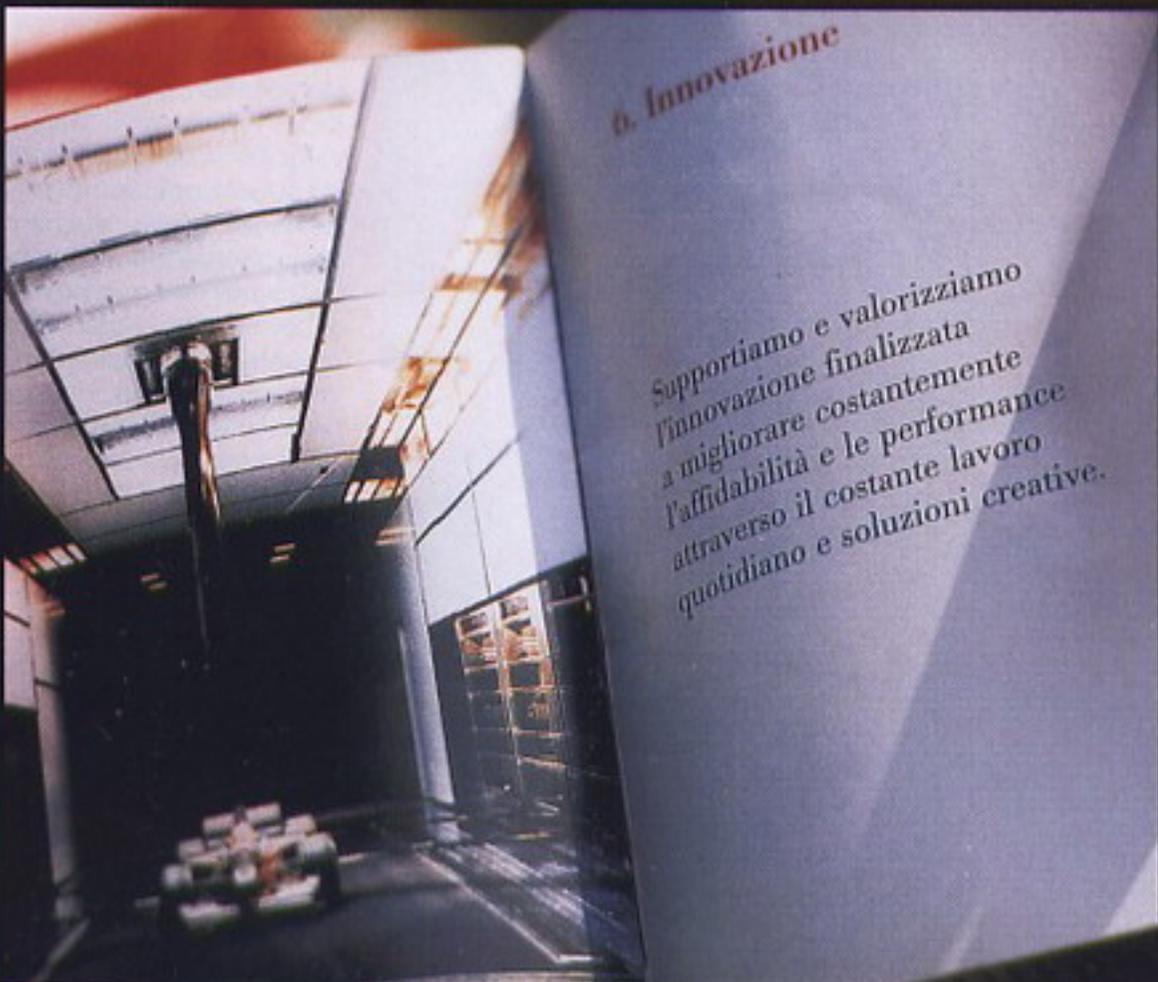
"Somos conscientes de que la excelencia es determinante para el éxito, y por consiguiente concentramos todas nuestras energías para crear, mantener e incrementar una verdadera ventaja competitiva".

6 Innovación

"Estimulamos y valorizamos la innovación centrada en mejorar constantemente la fiabilidad y el rendimiento a través del constante trabajo cotidiano y las soluciones creativas".

7 Bienestar en los ambientes de trabajo

"Nos esforzaremos por mejorar nuestros ambientes de trabajo facilitando los mejores y más cómodos entornos, además de los estándares más elevados de orden y limpieza. Así, todos podremos trabajar en condiciones que ofrezcan bienestar, creatividad y seguridad".



TRABAJANDO
CON UNO DE
LOS CINCO
VALORES
DE LA INNOVACIÓN
EN EL SECTOR
DE TRABAJO: EFICIENCIA, CALIDAD,
INNOVACIÓN, SOSTENIBILIDAD Y
RESPECTO POR LA DIVERSIDAD
DE LOS GRUPOS DE TRABAJO





LAS CINTAS PERDIDAS



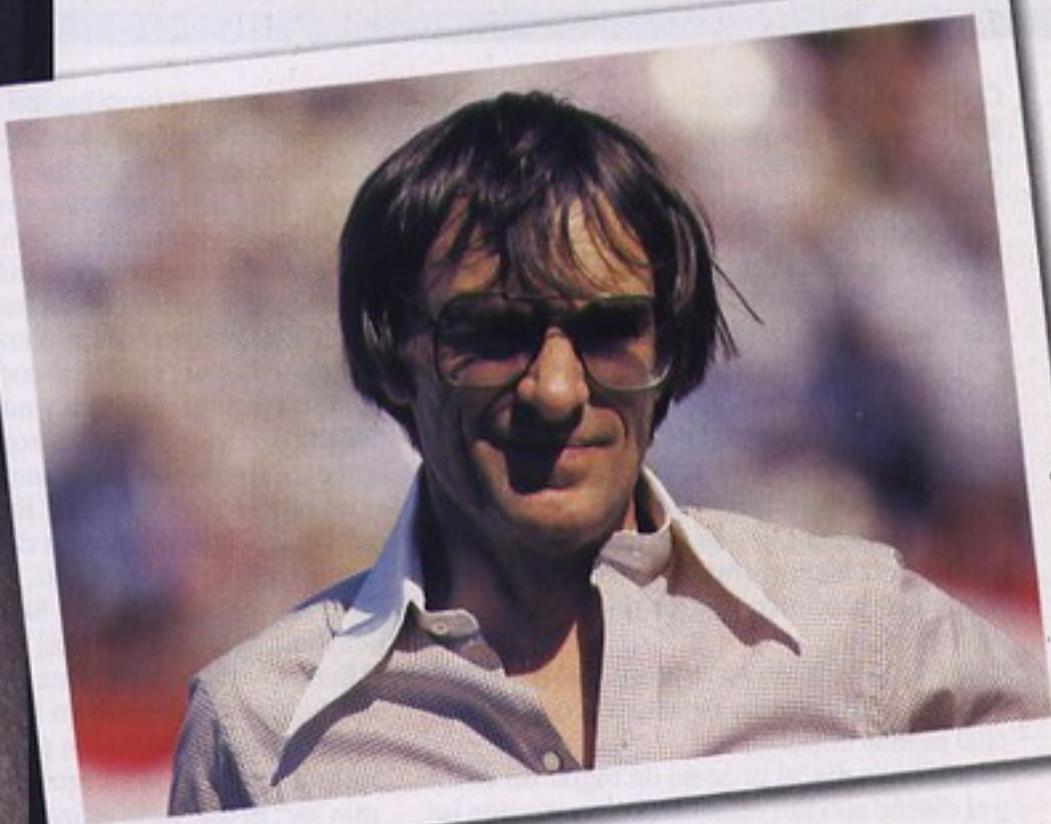
/ 3 @ 4 € 5 | 6 & 7 ' 8 (9
L A S
C I N T A S
P E R D I D A S





Carreras aburridas, peleas políticas, precios por las nubes... ¿Os suena? Pues no estamos en 2005, sino en 1979. **Chris Hockley** (arriba) desentierra la primera de tres entrevistas que grabó cuando Fernando Alonso todavía no había nacido...

ASÍ HABLABA BERNIE ECCLESTONE



Chris Hockley: Hoy día, la tecnología de los F1 es tan avanzada –con ruedas gordas, toman las curvas muy deprisa; frenada, aceleración y aerodinámica son magníficas– que los adelantamientos son una rareza relativa. Y eso lleva a carreras procesionales y aburridas. **Bernie Ecclestone:** ¿Es su opinión o un hecho? ▷



CH: No es mi opinión...

BE: Pero se lo pregunto...

CH: No, no, es sólo lo que creen algunos.

BE: Lo que está diciendo es: ¿estoy de acuerdo en que algunos dicen eso?

CH: No. Quisiera que respondiera a la insinuación.

BE: Vale; no, no es así. Es que, si se fijó en Long Beach [GP de EE UU Oeste 79], había gente adelantando todo el tiempo. De modo que es completamente falso. Hay más adelantamientos en F1, o tantos, como en otras categorías automovilísticas.

CH: Pero ¿reconoce que mucha gente dice que hoy día las carreras son procesionales?

BE: No lo reconozco porque nadie me lo ha dicho nunca.

CH: ¿No lo ha leído en la prensa o algo así?

BE: No. Pero no estoy de acuerdo con eso, lo cual es más importante.

CH: Hoy en día, el proceso de reglar un coche y el diseño son tan críticos que parece que las carreras las ganan los coches y no los pilotos.

BE: En las últimas carreras podría dar esa impresión porque, con todos los coches nuevos y los problemas que tienen algunos para entenderlos, como bien dice usted, puedes hacer que un buen piloto parezca malo. Pero, no obstante, todo se reduce a que los mejores pilotos hacen el trabajo porque se aseguran de que sus coches estén reglados como es debido.

CH: Así pues, ¿quiere decir que ganan los pilotos técnicamente avanzados en lugar de simplemente su pie derecho?

BE: No, es una combinación. Un equipo de carreras es una combinación. Sólo un buen piloto no sirve; sólo un buen coche no sirve. Nada sirve por sí solo. Es una combinación.

CH: Hoy día toman las curvas a velocidades tan elevadas que cada vez más circuitos se modifican y se hacen más lentos. Es la antítesis de lo que se trata en el automovilismo, ¿no? Los coches deberían adaptarse a los circuitos y no al revés...

BE: Todos los circuitos europeos, creo que sin excepción, poseen licencias de tres años y no han requerido obras. En los últimos dos años, no recuerdo ningún circuito que haya tenido que ser modificado.

CH: Tal vez antes de eso. Sitios como el Nürburgring [de 22,8 km] y Spa [de 14 km].

BE: Spa [usado por última vez en su configuración original en 1970] posee una larga historia, y también el Ring [usado por última vez en 1976]. Pero eso no tiene nada que ver; lo que pasa es que no puedes hacer llegar un vehículo de rescate a ningún sitio.

CH: Sí, claro, pero desde luego los coches son cada vez más rápidos, especialmente usando el efecto suelo en las curvas. ¿Tendrán que modificarse más los circuitos?

BE: No, porque ahora los coches son mucho más seguros que nunca. Mucho más. Ya no se salen de pista como antes, porque las grandes ruedas anchas quitan toda la velocidad por rozamiento. Si pierdes el control y el coche hace un trompo, elimina su velocidad de inmediato.

CH: Bueno, pasemos al tema del patrocinio.

Parece que los equipos con grandes sponsors tienen forzosamente que ganar porque se pueden permitir la investigación y el desarrollo, así que se convierte en un círculo vicioso. Cuanto más ganan, más patrocinio atraen, lo que deja a los equipos más pequeños al margen, con pocas posibilidades de abrirse paso.

BE: No, no estoy de acuerdo para nada, porque todo el mundo empieza desde algún sitio, desde una línea base. Y, de hecho, lo cierto es que uno de los supuestos equipos más pequeños tiene mucho más patrocinio que los supuestos equipos 'grandes'. Le garantizo que hay tres o cuatro equipos con más dinero que Lotus, Brabham y McLaren.

CH: ¿De veras?

BE: Sí, seguro. El hecho es que lo importante es dónde gastan su dinero.

CH: Comprendo. El que la F1 esté hoy día tan relacionada con las grandes empresas ha llevado a la falta de personajes pintorescos dentro del deporte. Pienso especialmente en los pilotos, porque siempre han de portarse bien, políticamente, digamos, para complacer al sponsor...

BE: Llevo unos cuantos años en las carreras y creo que eso también es totalmente falso, porque ahora son tan pintorescos como siempre; de hecho, más. Antes, digamos en los años 60, eran pintorescos delante de unas 40.000 personas en las tribunas. Ahora lo son ante 800 millones de telespectadores.

CH: Demasiados pilotos de gran premio entran en F1 porque han pagado por un



¿Había más adelantamientos en 1979? Es un modo de describir la estocada que Patrick Tambay (McLaren) le propinó a Niki Lauda (Brabham) en Long Beach; en 1979 Bernie (dcha.) pugnaba con la FIA por el control comercial del deporte.

como los que pagan.

BE: Bueno, estoy echando una mirada por aquí en estos momentos; estamos en Brands Hatch, la Carrera de Campeones [de 1979]. Yo diría que hay 500 veces más público que personal de los equipos. Y, ya sabe, no me interesan el tenis ni el golf ni nada de eso pero, si me interesaran, sé que me resultaría imposible entrar en la pista central de Wimbledon o acercarme siquiera. ¿Un partido de fútbol? No me puedo acercar, y deportes a los que me invitan, ya sabe, cuando tengo entradas VIP para un gran partido de fútbol, como tuve hace poco en Europa, no pude ir a ninguna parte. Me senté en el palco y no pude ver nada. No pude ver a los jugadores... En la F1, el público tiene mejor acceso a las estrellas que cualquier otro deporte que uno pueda imaginar.

CH: Hoy día, el poder de la FOCA [la Asociación de Constructores de F1] es tan grande que el espectador medio piensa que hay pocas posibilidades de cambiar las cosas. Se siente tan alejado de las decisiones sobre la dirección futura de la F1 que incluso si dijera lo que piensa, no se escucharía su voz.

BE: ¿Qué gente es ésta?

CH: El público general. Los que se quejan dicen que no les gusta la llegada de los alerones en los coches o cosas así. Creen que las carreras se están volviendo aburridas, de acuerdo con mi primera pregunta. Se sienten impotentes, mientras que hace unos años pudieran haber podido influir en las cosas ejerciendo presión.

BE: ¿Cómo podrían influir?

CH: Ejerciendo presión.

BE: Bueno, que presionen ahora y veremos.

CH: Ya. No está de acuerdo con eso.

BE: Ya lo he dicho. Nadie lo ha pedido. Dejemos que hagan lo mismo que hace años, cuando dice usted que tenían poder.

CH: ¿No se opondría a eso?

BE: No.

CH: ¿Siempre está abierto a cualquier sugerencia?

BE: Claro que sí; de gente que sepa de lo que habla. Por supuesto.

CH: Hay demasiadas carreras [15 en 1979], lo cual lleva a un ambiente de largo y arduo camino -otro gran premio más- en lugar de unos cuantos picos de intensa emoción e intriga. El número de carreras también disminuye la importancia de cada una; después de todo, el piloto y el equipo que rinden mal en una carrera siempre pueden compensarlo en la siguiente. Eso implica ▽

volante, lo que a la larga conduce a la mediocridad... ¿Cierto?

BE: No, eso es completamente falso. Han de llegar a un nivel muy alto para obtener una licencia de gran premio. Han de ganar cinco carreras o estar entre los cinco primeros en F3 en un periodo de 12 meses.

CH: ¿Qué pasa con Elio de Angelis o alguien así?

BE: De Angelis hizo todo lo necesario.

CH: No ganó cinco carreras de F3.

BE: Acabó entre los cinco primeros...

CH: Bien, el automovilismo ha adquirido fama de pelearse en público y se ha vuelto demasiado político...

BE: Recuerdo que hace años la gente decía que el problema del automovilismo es que no es lo bastante polémico. Uno quiere hacer lo que hacen los futbolistas, hacerlo polémico, porque cuando es polémico la

gente escribe de ello, y cuando escriben de ello, se genera publicidad.

CH: Los costes del deporte han aumentado espectacularmente, y cuando éstos se cargan en el espectador, el precio de asistir a un gran premio se vuelve prohibitivo, especialmente para las familias, y salvo para las relativamente acomodadas.

BE: Bueno, sólo puedo responder con hechos, y los hechos son que el público sube y sube... Este año, en cada una de las carreras disputadas, ha habido seguramente un 30% más de espectadores que el año anterior.

CH: También es cada vez más difícil para la prensa y el público tener acceso a los boxes y el paddock. Y cuando lo tienen, demasiados pilotos y equipos guardan las distancias e ignoran al público de pago; por ejemplo, cierran las puertas del box. Los espectadores son tratados como un fastidio en lugar de

"Hay más adelantamientos en F1, o tantos, como en otras categorías automovilísticas".



demasiado correr para puntuar y no suficiente esfuerzo total para una victoria.

BE: Eso es completamente falso.

Especialmente con el nuevo sistema de puntos [en 1979, los pilotos sólo podían contar sus cuatro mejores resultados de cada mitad de la temporada, ocho en total]. Han de ir a por todas todo el tiempo. Pero no conozco a ningún piloto que no se esfuerce al máximo en todas las carreras. Sólo tenemos una carrera en cada país, salvo EE UU. Así pues, reconozco que hay demasiadas carreras; me gustaría tener 12, pero ¿qué países eliminamos? Ése es el peligro. Dirán: "¿Por qué han eliminado mi país?"

CH: ¿Hay alguna posibilidad de que entren más países?

BE: Ahora, en estos momentos, hay cuatro o cinco que quieren carreras.

CH: ¿Puede decir quiénes son?

BE: Puedo hacer cualquier cosa, más o menos, pero no voy a hacerlo.

CH: Bien, pero volviendo a mi primera cuestión, muchos opinan -no sé si usted lo ha visto en la prensa especializada; yo sí- que no hay suficientes adelantamientos y que hay que hacer algo al respecto.

BE: Bueno, no he visto todo esto y no sé lo que puede hacerse. El que adelanta es el piloto; no es el coche el que adelanta.

CH: ¿Tal vez reducir la anchura de los neumáticos o el tamaño de los coches?

BE: Reducir la anchura de los neumáticos no haría nada. Cero.

CH: ¿Por qué?

BE: ¿Cómo hará eso que adelantar...?

CH: ¿Tal vez haga los coches más difíciles de pilotar y que los pilotos cometan más errores, lo que a su vez creará más oportunidades de adelantamiento?

BE: Hágalos más difíciles de pilotar... y entonces cometerán más errores y se saldrán de la pista y tendremos que modificar los circuitos porque los coches se salen de la pista... Ése es el problema.

CH: Antes de terminar, ¿podría decirme en qué países ha estado desde la última vez que estuvimos en contacto, hace dos o tres meses? Quizá no los recuerde todos...

BE: Toda Suramérica...

CH: ¿Qué países?

BE: Brasil, Argentina, Chile. Norteamérica; ambas costas. Japón y gran parte de Europa.

CH: ¿Qué hizo allí? ¿Cometidos distintos cada vez?

BE: Sí. Estoy liado con todas las organizaciones de las carreras.

CH: ¿Estuvo en Puerto Rico hace poco?

BE: No. Buen intento.

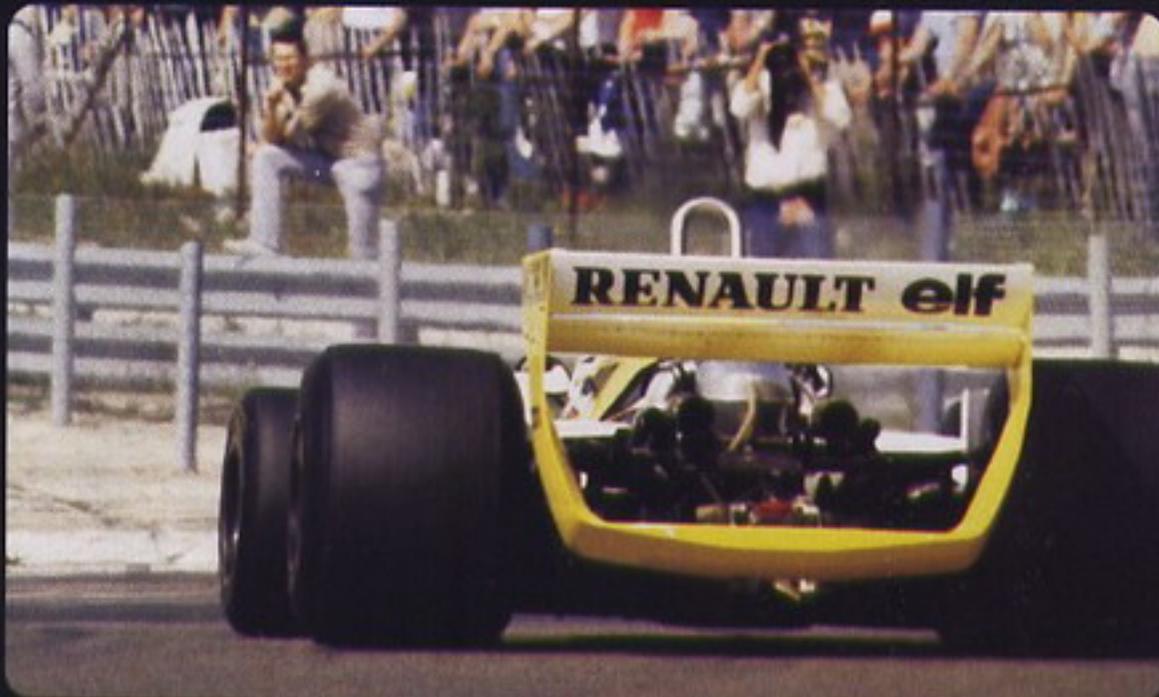
CH: Sé que estuvo; íme lo dijo antes!

BE: Adiós. **FO**



PRÓXIMO MES

Gilles Villeneuve habla con Chris Hockley en la segunda entrevista perdida de *F1 Racing*



Ruedas gordas, enorme agarre, altísima velocidad... Renault y Jean-Pierre Jabouille marcaron el comienzo de una nueva era con la primera victoria de un F1 turbo en el GP de Francia 79; pero en Monza, los tifosi (abajo) vivieron un doblete de Ferrari.



Jody Scheckter (Ferrari) fue cuarto en Canadá (abajo), pero se impuso en Italia y allí sentenció el título de 1979; Bernie dice que la F1 nunca había sido más segura.



¿LOS PRÓXIMOS FERNANDO Y KIMI?





ALLÁVAN

¿El futuro de la F1? Estas dos grandes esperanzas rubias para 2006 y 2007 han despuntado en GP2, la antesala de la F1

Entrevistas Dom Taylor Retrato Glenn Dunbar/LAT

Nico Rosberg (a la izda.) y Heikki Kovalainen, la pareja destacada en GP2; acabaron muy por delante de los demás.

A veces, la vida parece una película para adolescentes. Por ejemplo los dos contendientes por el título en la primera edición del campeonato de GP2, la antesala oficial de la F1. Nico Rosberg y Heikki Kovalainen encajan en papeles simbólicos de instituto.

Rosberg, de 20 años, es el niño bonito: el mejor de la clase, trabajador, se le da genial el deporte, es guapo, con largos cabellos rubios, educado, divertido; sus profesores y sus padres lo adoran. A los demás chicos se les anima a que sean como él y por tanto lo odian por ser tan perfecto, pero lo admiran a regañadientes por ser tan buen tipo.

En cambio, Kovalainen, de 24 años, es el

muchacho algo mayor con el que todos quieren andar: discretamente guay, excepcionalmente dotado y tremendamente frío, un enigma para los profesores, que repasa menos para los exámenes, entrena de forma menos obsesiva para el día de competiciones deportivas, pero aun así vence al niño bonito la mitad del tiempo.

Nico podrá haber ganado el título -120 puntos a 105- pero es Heikki el más aplaudido cuando recoge su trofeo de subcampeón en la ceremonia de entrega de premios en Bahrein, clara señal de su popularidad entre sus coetáneos. Le respetan por su increíble velocidad, la resolución de su desempeño en carrera y lo correcto que ha sido a la hora de manejar una derrota ▶



Kovalainen mostró su clase con una agresiva victoria el sábado durante el fin de semana del GP de Italia; Nico acabó segundo.

inesperada, tras haber encabezado el campeonato hasta la penúltima prueba en Bélgica. No es que le importe mucho.

“Creo que soy más rápido que él”, dice Heikki de su antagonista, Nico, mientras charlamos en el paddock de Bahrein, durante la última cita de la GP2. “Puedo ganar carreras. [Los dos ganaron cinco: Heikki cuatro ‘del sábado’ y una ‘del domingo’ –más corta, con los ocho primeros del sábado invertidos en la parrilla–; Nico ganó tres ‘del sábado’ y dos ‘del domingo’.] Puedo correr a por todas. Puedo luchar a por todas. Estoy seguro de que soy mejor que él en todos los ámbitos, pero está claro que este año ha hecho un mejor trabajo, así que enhorabuena. Pero sigo creyendo que tengo suficiente capacidad para vencerle y llegar por delante a la siguiente fase”.

La siguiente fase es la F1, y tanto el niño bonito como el chico guay estarán allí en 2006. Nico se sentará directamente en un Williams titular junto a Mark Webber, mientras que Heikki sustituye a Franck

Montagny como tercer piloto y probador a tiempo completo en Renault, el equipo que dirige su mánager, Flavio Briatore. Pero Heikki ha de cuidar de no quedarse atascado ahí, como le pasó a Montagny –otro piloto de Flavio– los dos últimos años, siempre probando y nunca corriendo.

“Lógicamente, preferiría correr, seguro. Pero creo que es igual de importante entrar en un equipo de fábrica con los recursos para hacer muchos tests y construir un buen coche, porque ahí es donde aprendes más. Si Franck fuera realmente tan bueno, estoy seguro de que lo habrían cogido a él. Así que supongo que había aspectos con los que no estaban contentos. Estoy seguro de que haré un buen trabajo y llamaré la atención. Es lo que creo... pero ya veremos”.

Kovalainen habla de forma bastante expresiva, incluso con lirismo, y amenaza con desbaratar el hermético y monótono estereotipo finlandés de Mika/Kimi.

Se ríe. “Eso dicen, sí. Pero ¿quién sabe?, quizá cuando entre en F1 seré igual. Tal vez

también me convierta en un robot. Bueno, no, Kimi siempre fue así”.

Hace tiempo que conoce a Kimi y, aunque no comparte su rúbrica vocal, hay parecidos evidentes: tienen los mismos ojos penetrantes, la misma sonrisa pícaro, y les gustan mucho las fiestas.

“Sí, pero eso lo mantengo alejado de la atención pública. No obstante, tal vez no sea tan fácil cuando estás en F1”.

Al volante también hay paralelismos. Como pasa con Kimi, con un coche que huele a victoria Heikki dice adiós; tras un incidente en la primera vuelta, seguirá tirando el resto de la carrera y remontará hasta los puntos.

Si Heikki es el nuevo Kimi, ¿significa eso que Nico es el nuevo Fernando? Bueno, que sea alemán no es un buen inicio, aunque, como Heikki, cuando se le compara con sus compatriotas hoy día en F1, rompe moldes. Incluso se le podría definir como un alemán latinizado. Su voz recuerda vagamente la de Ralf Schumacher, pero es mucho más melódica, y su sonrisa, más auténtica. Habla

La F1 toma nota de Nico

GP2, Monza, 4 de septiembre, 2005

El fin de semana en Monza fue crucial para Rosberg. Para entonces, Frank Williams ya sabía que necesitaba un sustituto para Button, y echó una atenta mirada a las carreras de GP2.

"Fue un momento clave para el campeonato, seguro, porque fue una carrera en que nuestros coches, el de Heikki y el mio, estaban muy parejos. En calificación no pude hacer mucho por evitar su pole. Ganó la primera carrera y yo fui segundo".

Pero la segunda carrera fue suficiente para Frank. Los ocho primeros del sábado partían en orden inverso en la parrilla; Nico era séptimo y se abrió paso hasta la segunda plaza con una actuación tremendamente agresiva. Frank se quedó pasmado.

"Acabé con dos vueltas rápidas y dos segundos puestos, tuve una segunda carrera fantástica e impresioné a la gente", dice Nico. "De modo que, sí, fue un fin de semana muy especial para mí. Pero este año he tenido muchas carreras tremendas. Ha sido una temporada increíble".



Nico y Heikki codo con codo.



Rosberg celebra en el parque cerrado de Bahrein la consecución del título de GP2; unos consejos del viejo (abajo).

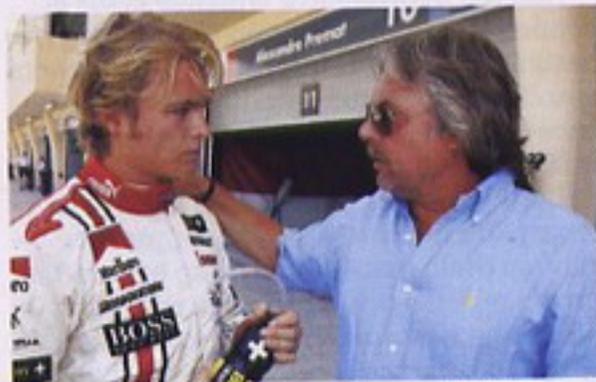
"Debido a mis genes, esperan que sea tan bueno como papá"

Nico Rosberg

deprisa y con inteligencia, y domina bien alemán, italiano, francés e inglés, pero no finlandés; cosa rara, dado que su padre (y manager) fue el primer Finlandés Volador en F1, el campeón del mundo de 1982, Keke Rosberg. Sina, la madre de Nico, es alemana, y han vivido en Mónaco, hablando alemán en casa, la mayor parte de la vida de Nico.

Es realista acerca del impacto que su famoso apellido ha tenido en su carrera, para bien y para mal.

"Me ha ayudado a encontrar sponsors y



atraer el interés de la prensa", dice. "Eso es todo. Pero resulta una carga adicional. La gente te observa -quizá no los del mundillo, sino todos los demás, el público- y, debido a tus genes, espera que vayas a ser tan bueno como papá. No es fácil, porque fue campeón del mundo de F1. Eso es difícil de igualar".

Charlar con Nico es muy distinto a entrevistar a Heikki, que es muy tranquilo pero revela menos cosas. Nico es más apasionado, tremendamente inteligente, y se ocupa de las preguntas con aire más

pensativo. La impresión inicial es de un carácter más complejo; por ejemplo, se toma el salto a la F1 con más filosofía.

"La verdad es que tienes que obligarte para verla como el siguiente paso, como categoría automovilística, no como algunos pilotos la ven por todo el glamour y esta clase de cosas. No es fácil, porque hay mucho bombo exagerado por ahí, y es muy importante tenerlo presente. En F1, los principios son los mismos; sólo que hay más gente, más de todo, vaya".

A diferencia de Heikki, Nico no siempre quiso ser piloto. Causó tan buena impresión en el Imperial College de la Universidad de Londres, que le reservaron una plaza para un curso de aerodinámica durante un año (hasta que se entrometieron otros intereses). Fue su primer test con Williams, al final de 2002 -el premio por ganar el alemán de F-BMW-, lo que le hizo decidirse. Con 17 años, se convirtió en el piloto más joven en probar un F1.

"Ese test fue muy importante para mí porque en la F-BMW era una persona ▶



La F1 toma nota de Heikki

Carrera de Campeones 2004, París Heikki llamó la atención de todo el mundo cuando ganó la Carrera de Campeones en diciembre de 2004. ¿A quién venció? Pues a Michael Schumacher y el campeón mundial de rallies Sébastien Loeb. ¿Un momento importante para él?

"Sí, seguramente", dice. "Allí me hice notar y, aunque no fue importante para mi carrera –en el sentido de que ya pensaba correr en GP2–, desde luego hizo que la prensa se interesara. Creo que cuando ahora se oye mi nombre, la gente piensa: 'Ah, ya sé, el que venció a Michael y Sébastien', lo cual está claro que es bueno".

Después de una temporada de dominio implacable de Schumacher, sin duda fue algo que cautivó la imaginación de la gente, como el baile de celebración de Heikki sobre el techo de su Ferrari cuando batió al heptacampeón. Fue una gran muestra de teatralidad oportunista.

"Es lo que queríamos de la prueba. Renault me dijo: 'Podemos enviarte allí si puede ganar', y contesté: 'Ningún problema'".



Heikki venció a Séb Loeb en París.



Con sólo 17 años, Rosberg fue el piloto más joven en probar un F1; en 2005 (arriba) ya fue probador fijo; en 2004, Kovalainen (izda.) ya se ejerció al volante del Renault R24.

totalmente distinta. No me preocupaba por los reglajes ni nada. Me limitaba a subir y pilotar. Pero en un solo test de F1 me di cuenta de que podía hacer mucho más, y también de lo desesperadamente que quería esto".

Aun así, impresionó a Williams desde el comienzo, y su comprensión técnica fue lo bastante buena para que sacara la mejor nota absoluta en el examen escrito que Williams hace pasar a los pilotos, sobre los matices de la ingeniería de carrera.

Desde entonces, Williams ha sido el eje a largo plazo de Nico, y no sólo porque Keke ganó su título mundial con dicho equipo. Su propia relación con Williams es especial: "Tengo un vínculo muy fuerte con Williams porque muchos en el equipo me respetan de veras. Eso es algo muy especial y me da confianza".

Se ha concentrado con una entrega ejemplar en llegar a ser lo bastante bueno para ser piloto de Williams, y ahora ha cosechado los frutos. Su ética del trabajo está inspirada en Lance Armstrong, cuya biografía leyó hace poco. "Dice que cada victoria vino precedida por montones de sudor. Para mí es lo mismo. Siempre puedes hacer más para ser más rápido. He mejorado mi concentración y voy aprendiendo modos de rayar a más altura en mi desempeño".

En GP2, Rosberg ha sido sensacional a una vuelta (cuatro poles por las dos de Heikki) y, a medida que avanzaba la temporada, empezó a mostrar una inteligencia digna de Alonso en su oficio en carrera y en elegir el momento oportuno para adelantar, ayudado por el hecho de que su equipo, ART (dirigido por Nicolas Todt, el hijo de Jean), fue viento en popa, mientras que el Heikki, Arden (propiedad de Christian Horner), perdió algo de gas.

Nico y Heikki desean reanudar su batalla en F1 en un futuro no muy lejano.

"Creo que este año hemos destacado de verdad", dice Nico. "Espero que podamos enfrentarnos en F1. Sería fantástico".

No deberían tener que esperar mucho. Si todo sale como está previsto, Heikki debería ser el compañero de Alonso en 2007, cuando haya expirado el contrato de Giancarlo Fisichella. Una posibilidad que le entusiasma.

"Eso estaría muy bien", dice. "La primera vez que probé el mismo día que Fernando, vi cómo trabajaba y cómo conduce. Creo que tendría mucho que aprender de él. Veremos lo que pasa en el futuro, pero no depende de mí".

Esperemos que Flavio no le prive de la oportunidad y no nos quite la posibilidad de observar la continuación de este duelo. **FO**

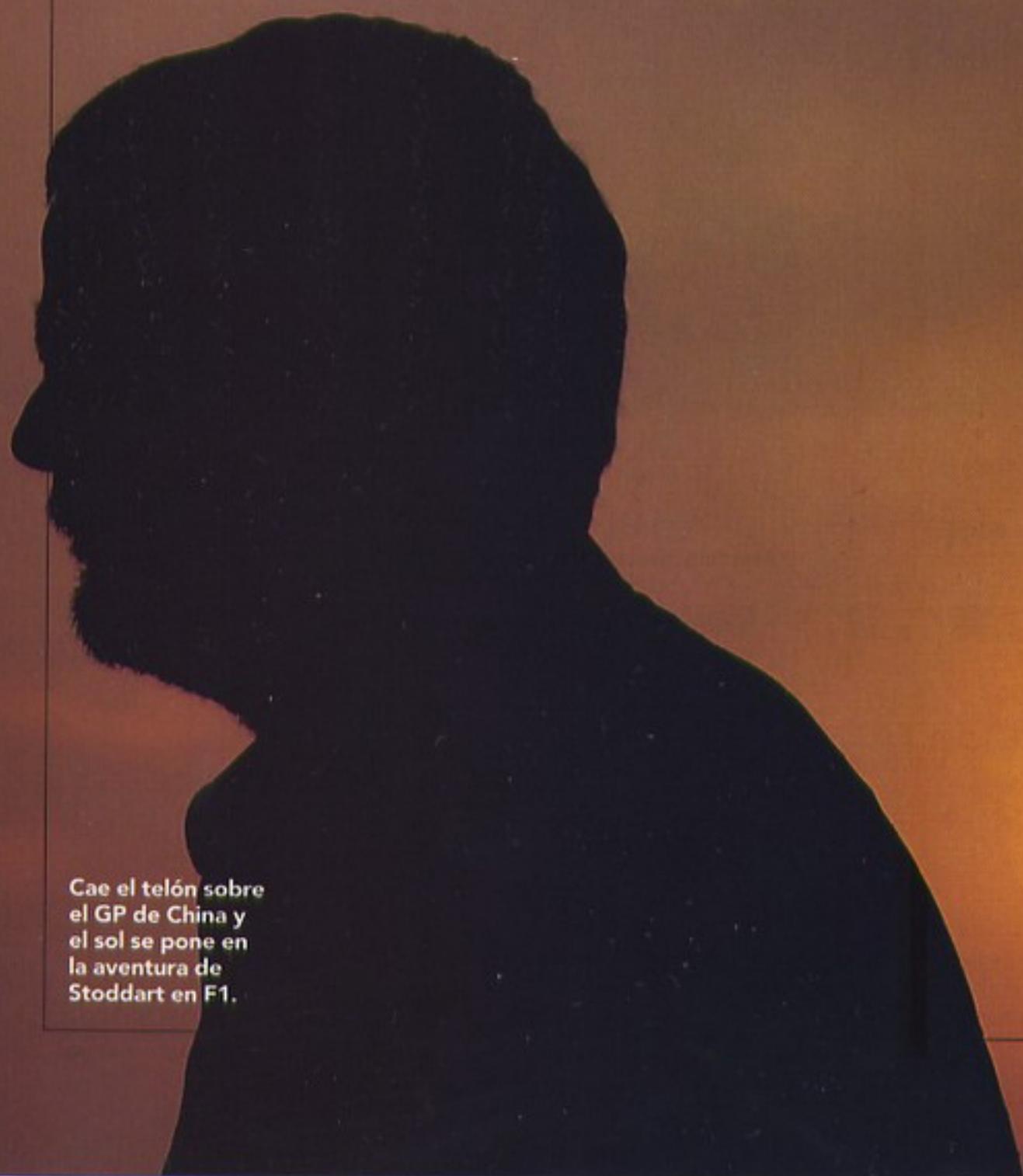
D E S P L E A D I D A

D E P L A F 1

'Arrivederci', colega

No era negocio; era pasión, era camaradería... era la Minardi de Sttody. Un equipo puntero de dólar en dólar

Texto Tom Clarkson



Cae el telón sobre el GP de China y el sol se pone en la aventura de Stoddart en F1.



Bonita cifra: 340 GP desde 1985, y en todos pelearon tanto como el más curtido equipo ganador; (abajo) derrapada de Albers en China.

La esperada oleada de emoción no se materializa. Cuando cae la bandera de cuadros al final del GP de China, no hay mecánicos lamentándose en un rincón del box Minardi, ni ríos de lágrimas en la zona de hospitalidad del equipo.

De hecho, no hay emoción palpable en absoluto. En el box casi no pasa nada; los mecánicos se miran con indiferencia unos a otros, sin estar seguros de si empezar a recoger o tomar algo. Entonces el jefe de equipo Paul Stoddart rompe el silencio.

"Se acabó, amigos", dice por la radio. "Después de 340 grandes premios y 37 pilotos -uno de los cuales ha llegado a ser campeón del mundo-, Minardi ha participado en su último gran premio de F1. Todo el mundo ha hecho un trabajo estupendo durante los años; sois todos unos héroes".

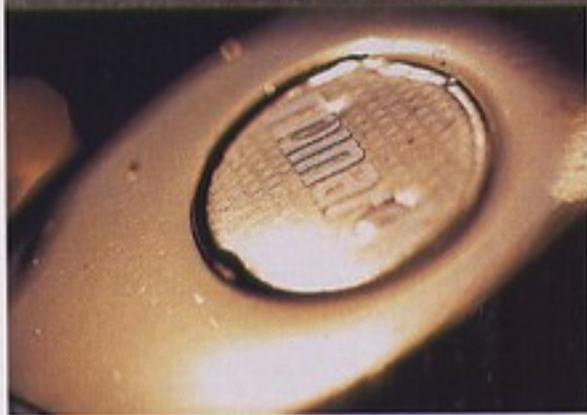
Vuelve a caer el silencio mientras la gente piensa en la carrera recién terminada, una prueba en que Robert Doornbos, el único coche del equipo en pista, rueda a apenas dos segundos del Ferrari de Rubens Barrichello en las últimas vueltas. Un par de mecánicos acaban con el momento de calma al romper a aplaudir cuando el ex piloto de Minardi Fernando Alonso aparece en las pantallas de televisión.

"¡Nuestro hombre!", grita uno de ellos.

Luego le toca hablar al jefe de mecánicos Bruno Fagnocchi. Da órdenes en italiano a los mecánicos del coche de Christijan Albers, que entró en boxes un par de vueltas antes del final de la carrera porque la rueda delantera izquierda vibraba.

Se desata una actividad frenética cuando se ponen a localizar el problema, porque... porque es lo que siempre han hecho en semejante situación. No hay necesidad de encontrar la causa, ya que el PS05 no volverá a competir en carrera, pero el orgullo manda que este interrogante no quede sin resolver.

La misma resolución se impuso el sábado por la mañana, cuando al principio de la primera sesión libre se descubrió un problema de cambio en el coche de Doornbos. Los mecánicos no sólo



cambiaron la caja en 25 minutos, sino que luego trabajaron hasta bien entrada la noche para averiguar dónde y por qué se había averiado.

De pronto cogen una tuerca y se la llevan para inspeccionarla. Tiene una pequeña fisura y podría ser la causa de la vibración en el coche de Albers. Mientras tanto, el personal no asignado a esta tarea ha empezado a recoger. "¡Tenemos que ir a la fiesta Red Bull!", suelta uno.

Ahora Stoddart es el único miembro del equipo que sigue en el muro de boxes. Parece cansado y mira fijamente la enorme tribuna de 30.000 asientos enfrente de boxes, como si buscara a un amigo. No hay

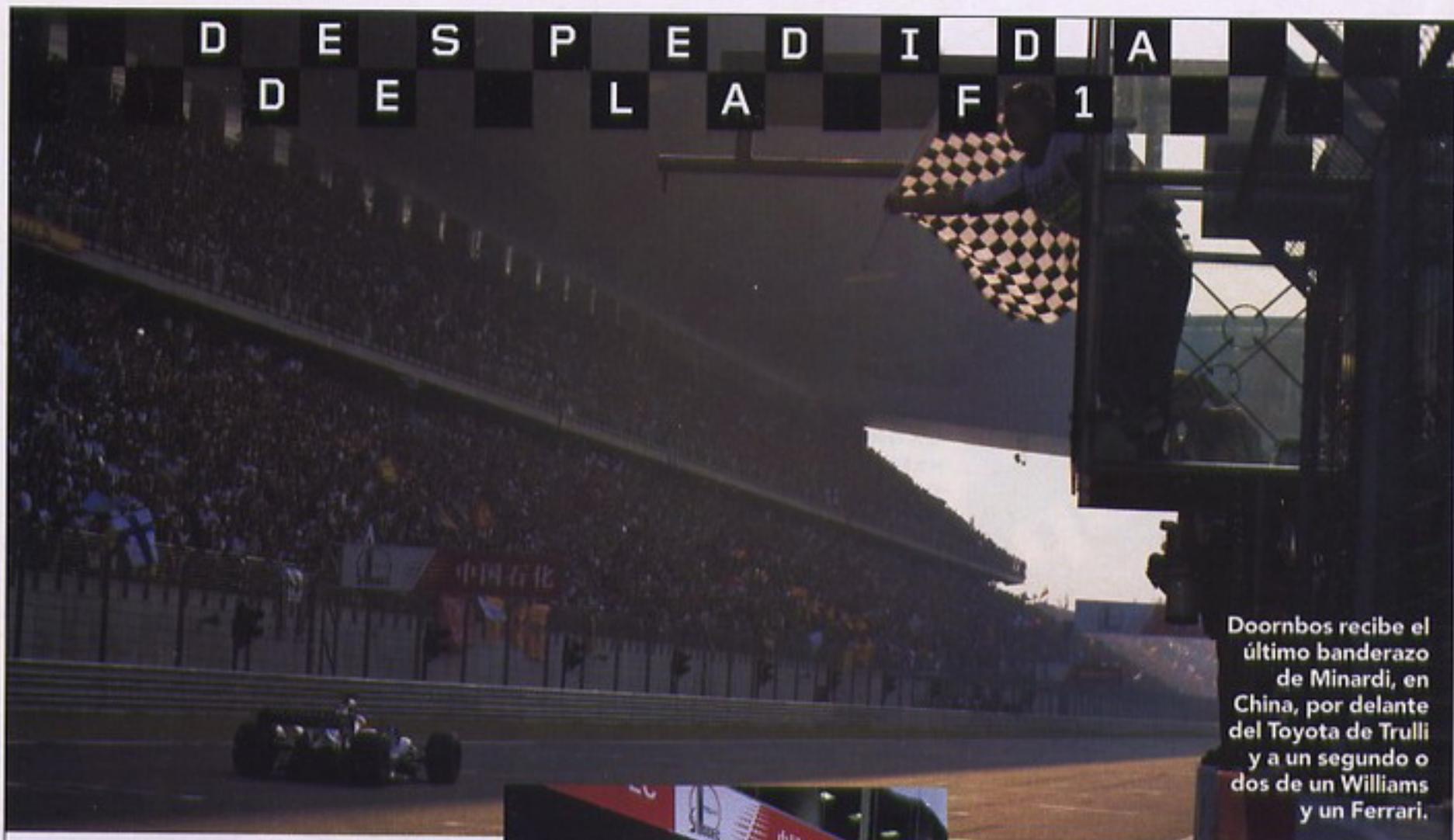
lágrimas, pero parece ensimismado. Por fin habla.

"Se acabó", dice. "Sé que vender es lo mejor para el equipo, pero a nivel personal me arrepiento, porque me encanta este deporte y ojalá pudiese haber encontrado el patrocinio necesario para llevar el equipo hacia delante."

"Hoy estoy emocionado, pero sólo me pongo a llorar cuando pienso en el joven chino que esta mañana tomó parte en el desfile anterior a la carrera, que estrechó mi mano y dijo que echaría de menos el equipo. Eso hace que se me llenen los ojos de lágrimas incluso ahora. Si otros en el pit lane supieran lo que ha logrado este equipo con nuestro presupuesto, alucinarían".

Tras algo más de meditación, Stoddy cruza el pit lane y entra en el box. Sus pilotos dan parte a los ingenieros de pista, como han hecho después de todas las carreras de este año: se iba de atrás un pelín demasiado con los neumáticos usados, pero los dos pilotos coinciden en que el PS05 rindió mejor en Shanghai que en ninguna otra parte. Sí, incluso Albers, pese a correr con el muleto tras su colisión con Michael Schumacher en la vuelta de preparilla (por >

D E S P L E A D I D A D E L A F 1



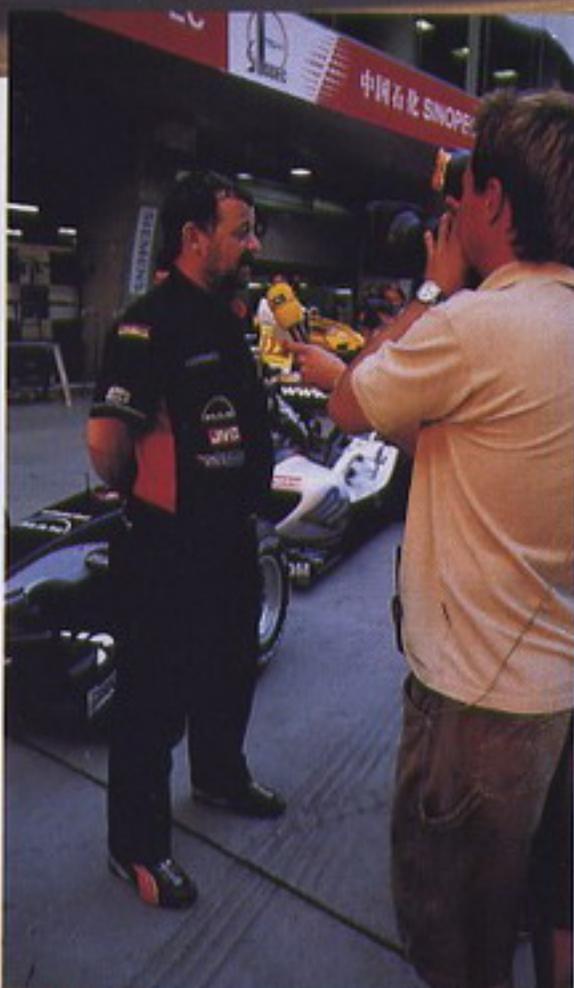
Doornbos recibe el último banderazo de Minardi, en China, por delante del Toyota de Trulli y a un segundo o dos de un Williams y un Ferrari.

la que más tarde los comisarios deportivos reprendieron a Schumi).

La mejora de rendimiento cabe apuntársela al director técnico Gabriele Tredozi, que introdujo una evolución aerodinámica en el PS05 para ésta, la última carrera del equipo. Nuevos difusor y conductos posteriores de frenos fueron enviados por avión a Shanghai después de Suzuka, y el resultado fue una estabilidad muy mejorada en frenada.

"Los cambios tuvieron un efecto positivo todo el fin de semana", dice Doornbos. "En una vuelta el coche era mejor, pero sobre una distancia de carrera la diferencia era enorme. Eso es lo que me ha sorprendido de Minardi este año: hemos sido capaces de mejorar el coche de forma constante

Paul (dcha.) habla de sensaciones agrídulces; foto de familia (abajo), con Gian Carlo Minardi detrás de Stoddart.



durante la temporada".

Tredozi no puede disimular su satisfacción por este enérgico respaldo y se pasea sonriente por el box, por mucho que sea la última carrera.

El fundador de la escudería, Gian Carlo Minardi, se une a esta acogedora reunión. Minardi, de 58 años, es en cierto modo un enigma para el paddock de la F1 porque, pese a sus 21 años manteniéndose a flote en la cola de la parrilla, su entusiasmo por el deporte no se ha enfriado. Abraza a cada uno de los pilotos e ingenieros en lo que parece un gesto emocionado de despedida, especialmente cuando besa a algunos de los mecánicos más antiguos.

Más tarde descubro que Gian Carlo acostumbraba a dar las gracias a todos los miembros del equipo de carrera de un modo parecido después de cada uno de los 340 grandes premios de Minardi. Es el método Minardi. Sin embargo, de toda la gente del equipo, es el que menos quiere reconocer el destino de la organización que lleva su nombre.

"¿Quién dice que el nombre Minardi no estará en F1 el año próximo?", dice. "Todavía no he hablado con los nuevos propietarios del equipo y, hasta que lo haga, no estoy seguro de lo que pasará con el nombre Minardi". Quizá es que no le gusta lo de Squadra Toro Rosso...

Entretanto, Stoddart ha vuelto a la zona de hospitalidad del equipo. Hace 45 minutos que terminó la carrera y algunos invitados beben cerveza en la terraza que da al lago que domina el paddock del Shanghai International Circuit. Otros pican algo y unos pocos hacen las maletas y se preocupan por el tráfico que les espera para entrar en Shanghai. Esta noche, todos en Minardi saldrán de juerga.

Las dos responsables de hospitalidad del



En F1 con Minardi

Paul Stoddart: "Dos pilotos destacan. Sin duda, Fernando [Alonso] posee el mayor talento natural de cualquier piloto con el que haya trabajado. El suyo es un talento muy especial. Pero el piloto más trabajador que he tenido es Mark [Webber]; posee una determinación extraordinaria a triunfar en F1".

Giancarlo Fisichella Minardi en 1996

"Me da mucha pena ver desaparecer a Minardi. El ambiente con los mecánicos italianos siempre fue fantástico cuando estuve allí y nos reímos mucho".



Jarno Trulli Minardi en 1997

"El equipo era una gran familia. Gian Carlo Minardi era un jefe de lo más majo - casi demasiado para la F1 - y, sin la oportunidad que tuve con este equipo, hoy no estaría donde estoy".



Fernando Alonso Minardi en 2001

"Minardi siempre ha sido un ejemplo para mucha gente. No es el poder del dinero lo que les confiere su espíritu de lucha, sino el poder de las personas".



Mark Webber Minardi en 2002

"Minardi es uno de los equipos más especiales para los que he corrido. La pasión de los chicos era increíble; estaban dispuestos a caminar sobre carbón ardiendo por ti, aunque estuvieras a tres vueltas".



Christijan Albers Minardi en 2005

"He tenido una primera temporada en F1 muy agradable con Minardi. Es triste que el nombre Minardi desaparezca de la F1 y he de dar las gracias a Paul por hacer posible esta oportunidad para mí".



Robert Doornbos Minardi en 2005

"Por lo que respecta a la F1, Minardi significa casi todo para mí. Gracias a ellos pude efectuar mi debut en F1 en Hockenheim, y nunca olvidaré todo lo que han hecho por mí".



Deportes acuáticos de alto riesgo en la gran barbacoa de despedida de Paul.

equipo disfrutan de algo de tiempo libre después de un intenso fin de semana. Además de llevar a cabo sus tareas habituales, ayer tuvieron que preparar la fiesta del año en el paddock: la barbacoa a la australiana de Stoddy.

"Fue una gran noche", dice Ilaria Rambaldi, la más veterana de las dos. "Había más de 500 personas apiñadas en nuestra zona de hospitalidad y se emborracharon de lo lindo. Había mucho por recoger y ordenar para hoy, porque Pasquale [Lattuneddu, el guardia del paddock de Bernie Ecclestone] nos dijo que a las nueve de esta mañana no quería

"Todos los equipos asisten a la barbacoa de Paul, pero no la FIA"

ver señal alguna de la fiesta".

La barbacoa fue una gran despedida para el equipo, y asistió gente de todos los equipos y la mayoría de la sala de prensa. Los jefes de Toyota John Howett y Tsutomu Tomita incluso volvieron al circuito después de un acto en el centro de Shanghai -una hora mínimo en coche- para estar allí. La única excepción destacada fue algún representante de la FIA.

"Seguro que no fue una coincidencia que no estuvieran aquí", dice Stoddy en un reconocimiento velado de su reciente pulso con el presidente de la FIA Max Mosley. "Pero no dejé que eso arruinara el placer que encontré en esa velada. Fue una despedida maravillosa y me hizo

comprender que echaré de menos a mucha gente en este paddock. Es la gente la que hace especial este deporte".

Parte de la diversión de la noche fue un concurso de camisetas mojadas, en el que Stoddy ofrecía al ganador o subirse al Minardi biplaza o 2.000 euros en efectivo. Para gran disgusto suyo, el concurso lo ganó un corpulento mecánico de cajas de cambio de Minardi (y antiguo luchador) llamado Roberto Venturi... ¡y cogió el dinero!

Incluso ahora, 24 horas después, pequeños trozos de carne a la parrilla aparecen detrás de las máquinas de café y las mesas (perdón, Pasquale). Pero mientras cae la oscuridad sobre el paddock de Shanghai, a nadie en Minardi le preocupan ya las apariencias; esa inquietud es para los equipos de F1 'en activo'.

Stoddy se repantiga en su despacho y enciende otro Benson & Hedges. Mark Webber interrumpe su momento de paz al entrar para desearle lo mejor. La buena voluntad hacia este pequeño y veterano equipo ha sido absoluta todo el fin de semana, desde Max Mosley (!) y Bernie Ecclestone para abajo.

"Ojalá Red Bull cuide de todos los demás en el equipo", dice Paul. "En cuanto a mí, ahora mi atención se traslada al lanzamiento de OzJet en Australia, que esperamos tener en funcionamiento en la segunda semana de noviembre.

"No sé si volveréis a verme más en este paddock, pero con los rumores de la llegada de los equipos 11 y 12 -y hasta que se produzca cierta reforma en el modo de gobernar la F1- las posibilidades para los Minardi y los Jordan son limitadas".

Dicho esto, Stoddy llama por teléfono y ultima su vuelo a Melbourne la mañana siguiente. Y empieza una nueva vida. **FO**

D E S P E R D I D A

D E P L A F 1

'Auf wiedersehen', Pete

Después de 13 temporadas en F1, Sauber ya no existe. A continuación, sus 17 pilotos (y uno más) lo recuerdan...

Compilado por Tom Clarkson

Sauber ganó el Mundial de Resistencia antes de pasar a la F1, donde sumó 195 pt.

JJ LEHTO

 "Tengo muy buenos recuerdos de mi época en Sauber. Éramos un equipo nuevo, así que fue muy emocionante. Andábamos cortos de dinero, pero fuimos bien. Acabé quinto en la primera carrera de 1993 [Suráfrica], y eso fue como una victoria.

"Peter era muy buen hombre, aunque algo callado porque su inglés no era muy bueno. Estaba orgulloso de la nacionalidad de su equipo y creo que Sauber será recordado como un equipo suizo de mucho éxito.

"Tener la sede en Hinwil era una ayuda y un obstáculo a la vez: no había infraestructura de F1 en la que apoyar el equipo, pero recibió muchos fondos de empresas suizas, así que una cosa por la otra".

KARL WENDLINGER

 "Durante mi periodo en Sauber hubo altibajos. En 1993 éramos un equipo nuevo y ambicioso, y sumé siete puntos, incluido un cuarto puesto en Italia. En 1994, sufrí mi accidente en Mónaco y, en 1995, tuve algunos problemas con el coche. Aun así, Peter Sauber se portó muy bien conmigo durante toda mi estancia en su equipo y le tengo en gran estima".

ANDREA DE CESARIS

 "Me subí al coche en circunstancias desafortunadas, después del accidente de Karl [Wendlinger] en Mónaco en 1994. Pero el equipo, que sólo estaba en su segundo año en F1, me hizo muy buena impresión, y mi sexto lugar en Francia fue un buen premio para todos".

JEAN-CHRISTOPHE BOULLION

 "En 1995 acabé quinto en Hockenheim y sexto en Monza, pero mis resultados de conjunto fueron decepcionantes. Lo que lo hizo más frustrante fue que mi velocidad en los tests en relación con Heinz-Harald [Frentzen] era buena. No obstante, Sauber era un buen equipo y Peter Sauber siempre era muy franco contigo".

"En 1993 éramos un equipo ambicioso y fui cuarto en Italia"

Karl Wendlinger

El primer Sauber fue el C12-Ilmor, pilotado aquí por Karl Wendlinger: el equipo sumó 12 pt en 1993.

HEINZ-HARALD FRENTZEN

 "Mi relación con Peter Sauber siempre ha sido algo especial. Me dio la alternativa en F1 y, con eso, sentó las bases de mi carrera. El rendimiento de Sauber durante los años me ha impresionado muchísimo". ▷

H-H logró el primer y último podios (Italia 95, EE UU 2003).



JOHNNY HERBERT



"Peter siempre se mantenía firme y hacía las cosas a su modo. No siempre ha obtenido los resultados que quería, pero ha traído nuevos sponsors y los ha mimado. Es impresionante, y él es buena gente, uno de los patronos más majos".



Herbert, tercero en Mónaco 96.

NICOLA LARINI



"Sauber empañó mi carrera en 1997. Desde el principio, Peter minó todo lo que hacía, hasta que me vi obligado a romper con él antes de tiempo. No tuve relación alguna con él".

GIANNI MORBIDELLI



"Mis recuerdos no son los mejores. Peter era duro y creo que llegué en el momento equivocado [1997]. Cuando me rompí el brazo en un test y luego volví demasiado pronto, fue de hecho el final de mi carrera en F1. Pero hice buenos amigos en el equipo; gente como Willi Rampf, y eso es un cumplido, porque no trabajarían buenas personas para él si no fuera bueno".

NORBERTO FONTANA



"Sólo corrí cuatro carreras para el equipo, y tuve que subirme al coche con poca antelación, cuando Gianni [Morbidelli] se rompió el brazo, y fue difícil. Pero estoy agradecido a Peter".

JEAN ALESI



"Peter es excepcional. Me dio la oportunidad de correr cuando andaba con un bajón tras mis experiencias en Benetton [1998], y se lo



Alesi fue tercero en Bélgica 98.

agradezco. Juntos conseguimos cierto éxito, y Sauber era como una gran familia. Las sensaciones que me dieron fueron parecidas a las que viví en Tyrrell".

PEDRO DINIZ



"Lo pasé bien en Sauber, especialmente el año con Jean Alesi [1999]. El equipo era bueno, aunque el coche no era muy competitivo. Peter siempre te decía lo que pensaba, ¡aunque no siempre era elogioso! Se le echará mucho de menos".

MIKA SALO



"Decididamente, debería haberme quedado en Sauber. El coche mejoró mucho durante 2000, cuando estuve allí, y sabía que sería aún mejor en 2001 por todas las piezas que recibíamos de Ferrari.

"Lo pasé bien el año que estuve en Sauber. Tenían ingenieros buenísimos y hay que quitarse el sombrero ante Peter por el modo en que mantuvo a flote el equipo mientras otros privados, como Arrows y Prost, cerraban. Pero creo que se ha marchado en el momento justo, porque es muy difícil luchar contra los fabricantes".

NICK HEIDFELD



"Ofrecerme un contrato después de mi primer año en Prost [2000] fue seguramente lo más grande que Peter hizo por mí. Y fue genial formar parte del éxito del equipo en 2001, cuando acabamos cuartos entre los constructores y yo



Nick celebra el podio, Brasil 01.

fui octavo en el campeonato. "El modo en que Peter dirigió el equipo durante los años -y siguió adelante cuando otros se quedaron por el camino- fue de lo más impresionante. Todo lo que hacía Sauber siempre estaba bien planeado y era determinante. Peter Sauber representa honestidad y

seriedad; cuando hablas con él puedes fiarte de lo que diga".

KIMI RÄIKKÖNEN



"Respeto muchísimo a Peter Sauber por el tiempo que lleva en F1. Es una persona muy simpática y un hombre al que estaré eternamente agradecido por haberme dado mi primera oportunidad en F1 [2001]. Le deseo todo lo mejor en el futuro".



Kimi, cuarto en Austria 2001.

FELIPE MASSA



"Peter ha sido muy importante para mi carrera porque me dio la alternativa en F1 [en 2002]. Disputé 53 carreras para él y, como personas, fuimos intimando más y más a medida que nos íbamos conociendo mejor. Al final de este año diría que éramos amigos.

"Sauber no es un equipo grande y sólo sobrevivir tanto tiempo en F1 fue una victoria. Como cabría esperar de alguien como él, con BMW ha dejado el equipo en muy buenas manos".



Sauber lanzó a Massa a Ferrari.

GIANCARLO FISICHELLA



"Como persona, Peter es un tipo muy majo. Me cae la mar de bien, porque es la persona más seria y franca de la F1. En un año con él [2004], aprendí que cuando dice que sí, es que sí y cuando dice que no, es que no. Me gusta por eso.

"Como jefe, te da todo lo que puede para permitirte hacer tu trabajo. Tuvimos una estrecha relación y creo que en F1 se le echará mucho de menos. En Shanghai fui a su fiesta de despedida y todo el mundo estaba

allí: Bernie Ecclestone, Max Mosley, jefes de equipo y pilotos, y eso dice mucho en su favor. Le deseo lo mejor".

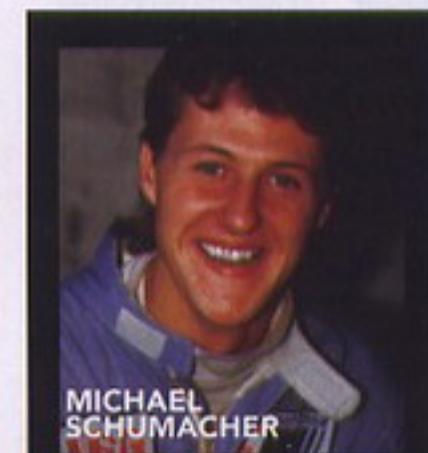
JACQUES VILLENEUVE



"Peter ha levantado un gran equipo, pequeño pero eficiente. Confió lo suficiente en mí para pedirme que pilotara uno de sus coches este año. En general, nuestra relación ha sido buena, aunque hubo algunos momentos difíciles, simplemente porque las cosas se desmadraron en la prensa. Nunca fue algo personal y pareció peor desde fuera que desde dentro.

"El presupuesto era reducido, así que no podíamos hacer todo lo que queríamos. Creo que ésa es la mayor diferencia entre Sauber y los otros equipos en los que he corrido.

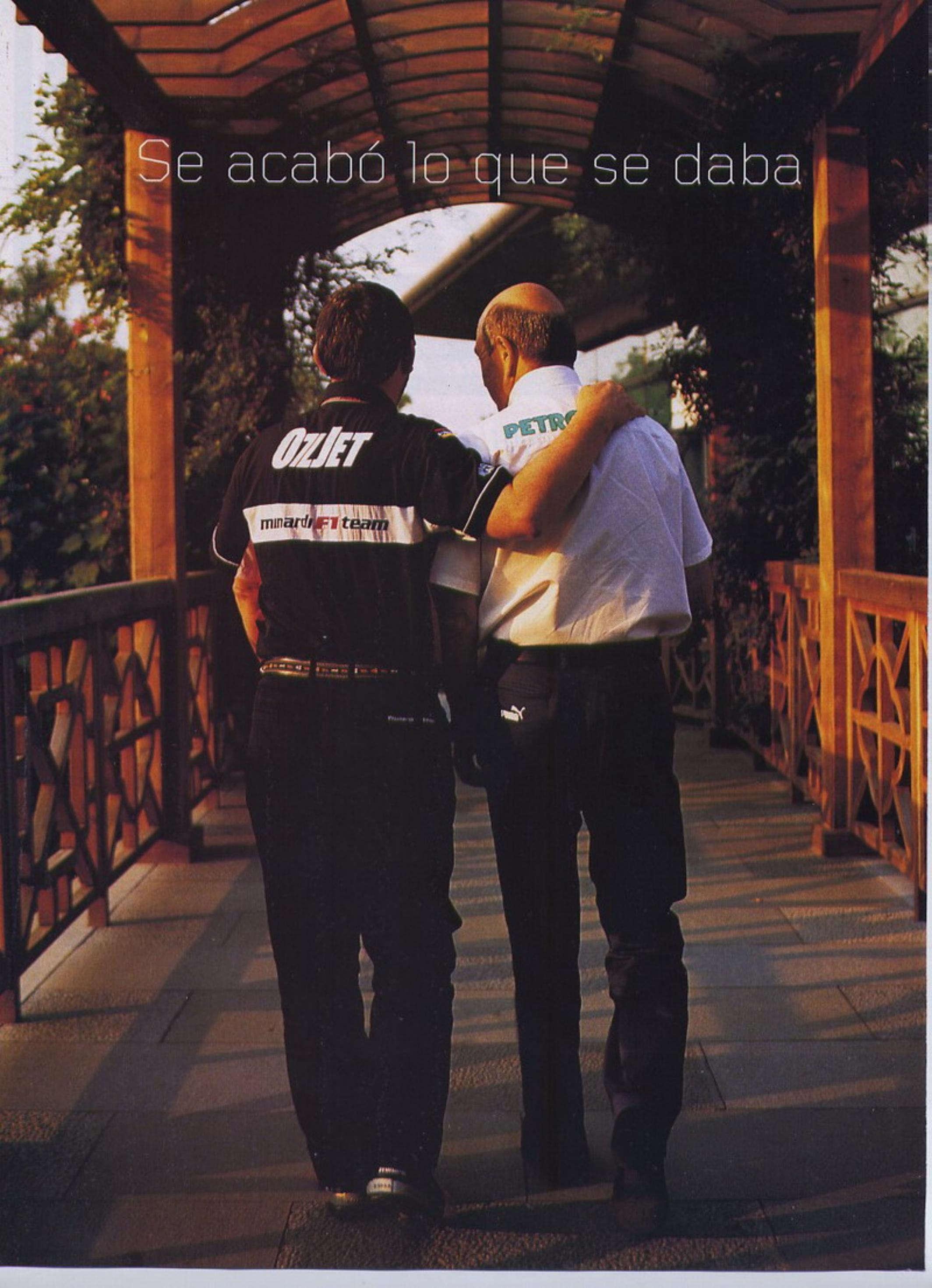
"A todo el que deja la F1 se lo echa de menos; las cosas son así. Pero a Peter se lo extrañará más que a la mayoría". **FO**



MICHAEL SCHUMACHER

"Peter era mi jefe y yo era un joven piloto al que decidió dar una oportunidad [en el Mundial de Resistencia de 1990]. Sé que tenía sus dudas, pero me alegro mucho de que optara por dejar a un lado esas sensaciones. A su modo, Peter preparó el terreno para mi entrada en la categoría reina. Lo pasé muy bien con él y siempre da gusto recordar aquellos tiempos. Incluso en F1, cuando no trabajábamos juntos, seguía siendo un placer verle y charlar. Espero que tenga muchos años maravillosos por delante. Un abrazo, Peter".

Se acabó lo que se daba



El año pasado fueron David Richards, de BAR, y Eddie Jordan; este año son Paul Stoddart, de Minardi, y Peter Sauber. Jefes de equipo que se marchan, eso es. Sin duda, aunque Ron Dennis y Frank Williams continúan, una nueva estirpe de consejeros delegados versión corporativa desplaza a los hombres de carreras a la antigua. Adiós, pues, Paul y Peter...

Texto Matt Bishop Retratos Darren Heath

Los echaremos de menos, y ellos a nosotros. Y así, la mañana del GP de China de 2005, *F1 Racing* reunió a dos 'hombres de carreras' muy distintos: uno, un suizo de 62 años que empezó en las subidas en cuesta alpinas y acabó vendiendo el equipo de F1 que lleva su nombre a una marca de automóviles de primera; el otro, un australiano de 50 años cuya carrera automotriz empezó en un desguace y acabó en la venta de su querido equipo de F1 al gigante de las bebidas energéticas Red Bull.

Aunque Sauber y Minardi están ahora en buenas manos, y aunque por tanto los empleos de quienes trabajan en Hinwil y Faenza están más a salvo de lo que tal vez hayan estado nunca, inevitablemente a Peter y Paul se les nota la emoción en la mirada cuando se apoyan uno al lado del otro en una 'pérgola' sobre el lago del paddock de Shanghai... y empiezan a charlar. Lo que viene a continuación es lo que recogió mi grabadora. Fueron 25 minutos conmovedores...

Peter Sauber: Me cuesta explicar lo que siento en inglés...

Paul Stoddart: Bueno, ime costaría más a mí si lo hicieras en alemán!

Sauber: [Risas] Vale, lo intentaré en inglés. Antes de nada, hoy es un día normal. Sí, será el último día en que me siento en el muro de boxes y vea correr a mis coches... pero, bueno, he tenido mucho tiempo para hacerme a la idea. Llevo más de un año trabajando en la venta del equipo y en darle un futuro seguro. Así que es un día normal.

Stoddart: Yo me siento de otro modo. Por un lado, estoy orgulloso de que Minardi esté en buenas manos y en mejor estado que cuando lo adquirí hace cinco años. Por otro, me entristece que el nombre Minardi, y el nombre Sauber, y el nombre Jordan, en realidad, desaparezcan después de un total colectivo de 49 años de historia en F1.



Sauber: ¿49, de veras? ¿Has hecho cuentas?

Stoddart: Sí, 49 años. Creo que tal vez estén acabando los tiempos de los independientes, y eso es triste por varias razones. ¿Dónde van a tener los Alonsos una oportunidad en F1 sin gente como Minardi? ¿Dónde van a tener los Räikkönens una oportunidad en F1 sin gente como Sauber? ¿Dónde, de hecho, van a tener los Schumachers una oportunidad en F1 sin gente como Jordan?

Sauber: Seguro, es la sensación que tengo de Minardi. Decididamente, Minardi ha desempeñado un papel importante en traer jóvenes talentos a la F1, y eso se echará en falta. No sólo Alonso, sino que, en la parrilla actual, Webber, Trulli y Fisichella debutaron en F1 con Minardi.

Stoddart: Desde luego. En fin, aunque estoy orgulloso de lo que he logrado en Minardi, me entristece marcharme. Mucho. Verás, soy 12 años más joven que tú, Peter, y tengo asuntos pendientes en F1. Espero volver ▷

Puesta de sol:
Peter y Paul
(arriba)
contemplan su
intenso periplo
en F1. Se los
echará de menos.

algún día, aunque no estoy seguro en calidad de qué.

Sauber: Yo no volveré. Vale, el año próximo y en años venideros seguiré trabajando como asesor para BMW, ayudando con temas de patrocinio –tengo muy buena relación con Credit Suisse, que seguirá como sponsor, y tengo muchas esperanzas de que, tal vez con mi ayuda, Petronas también continúe–, pero no tendré un despacho en Hinwil, ni siquiera un escritorio. Ese capítulo está cerrado.

Stoddart: También tengo asuntos pendientes porque no conseguí todo lo que quería en un escala más amplia; me refiero a marcharme de Minardi. Siempre dije: ‘Si Max [Mosley, presidente de la F1] no se va, me iré yo’. Bueno, no se fue, así que me voy.

Sauber: Quiero decir algo acerca de eso. En muchos sentidos, aunque siempre amaré a la F1 y espero de veras que su futuro sea brillante, en los últimos años han pasado cosas de locos; por ejemplo, los aumentos de costes. Y tú, Paul, no tenías miedo de abordar esos problemas aunque no siempre fuera fácil hacerlo. Te enfrentabas con los problemas de un modo directo, cuando otros a lo mejor preferían no hacerlo.

Stoddart: Gracias, amigo.

Sauber: He oído decir que te llaman

“Y tú, Paul, no tenías miedo de abordar esos problemas...”

Peter Sauber

–¿cómo se dice?– el enlace sindical de la F1.

Stoddart: Sí, sí...

Sauber: Bueno, es una broma, lo sé. Pero hay una parte de verdad en esto. Y simplemente planteando problemas, aunque no siempre se encontraran soluciones, todos nos acercamos a la obtención del resultado correcto.

Stoddart: ¡Vale, vamos a darnos coba el uno al otro! Lo que hiciste en Brasil en 2004, Peter, cuando firmaste la carta que redacté –aunque [Jean] Todt [de Ferrari] te presionó mucho para que no lo hicieras y sin duda utilizó los motores que te suministraba como moneda de cambio–, me pareció increíblemente valiente. Pensándolo ahora, debo reconocer que lo considero un recuerdo muy emotivo.

Sauber: ¿Por qué?

Stoddart: Porque me había resignado al hecho de que no te sería posible firmar, debido a Todt, y sin embargo lo hiciste. Y el respeto que te tenía, que ya era mucho, fue mucho más ese día.

Sauber: ¡No, Paul, exageras! No pongas eso, Matt.

Stoddart: ¡Y tanto que lo has de poner, Matt! Es cierto. Peter firmó por el bien del

deporte, no por su propio bien, y eso merece respeto público. Se te echará de menos...

Sauber: Sí, echaré de menos la F1. Puede que vaya a algunas carreras –Malasia, creo, porque es la carrera de casa de Petronas–, pero no Bahrein, ni Australia.

Stoddart: Dudo si asistiré a las carreras a menos que tenga un trabajo que hacer. He hablado con Eddie [Jordan] de ello. He hablado con Tony [Purnell, ex jefe de equipo de Jaguar Racing] y los dos me han dicho que la F1 es algo muy, pero que muy difícil de igualar. Mucho.

Sauber: Seguro.

Stoddart: Como Minardi, Sauber no ganó ningún gran premio...

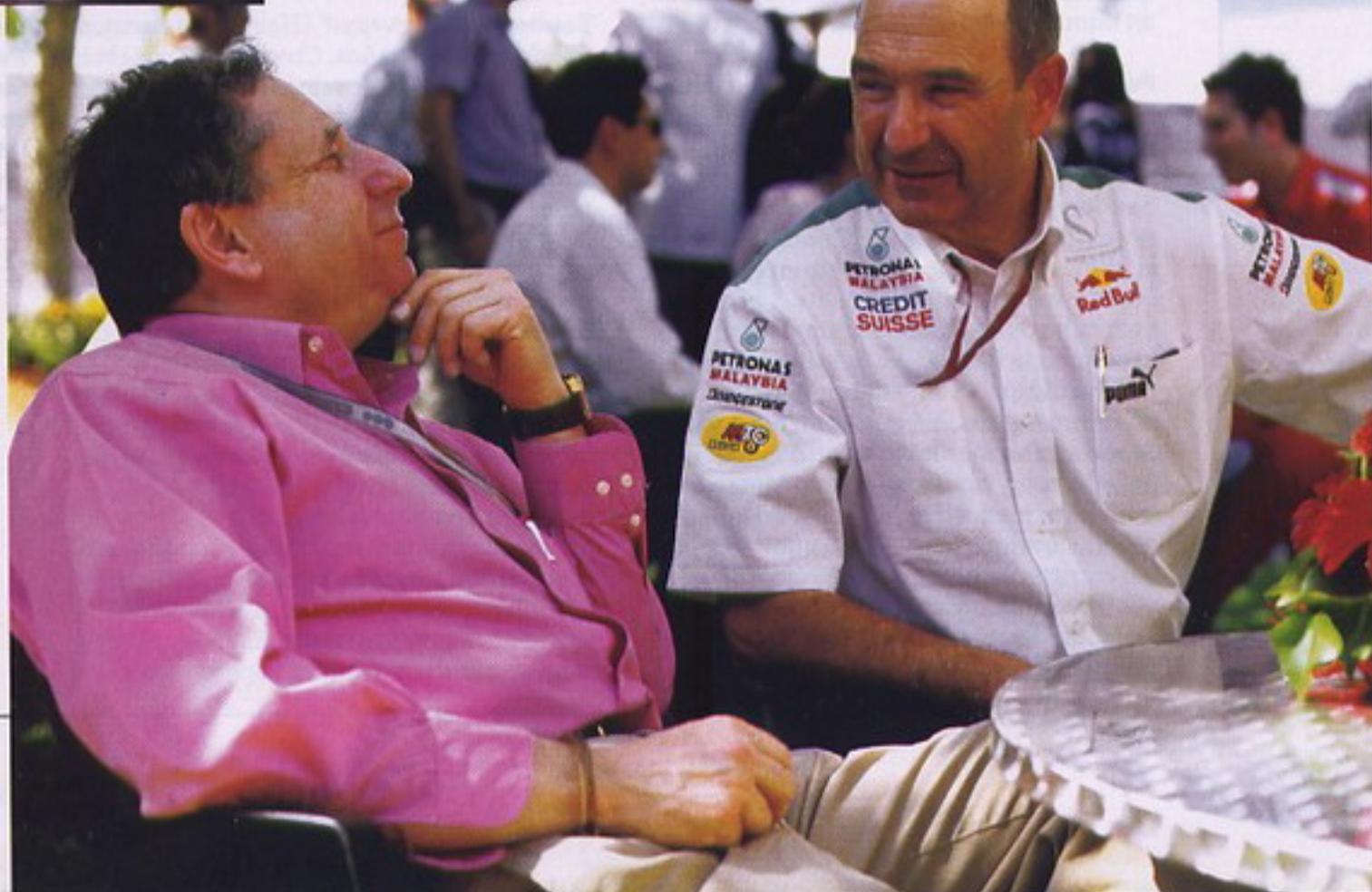
Sauber: No, y habría sido maravilloso ganar uno. Pero ganamos en Le Mans, y subimos al podio muchas veces en F1. Y, sí, no ganamos ningún gran premio, pero, cuando rememoro mi carrera, no recuerdo sólo los 13 años en F1; recuerdo los 36 años en el automovilismo. Y cuando pienso en cómo empecé en 1970, estoy muy satisfecho de lo que conseguimos.

Stoddart: Melbourne 2002 fue como una victoria para mí; para mí, para Mark [Webber, que ese día fue quinto con un Minardi] y para todo el equipo. Fue un acontecimiento muy emotivo. Y, la verdad, podríamos haber ganado en Interlagos en 2003, cuando se impuso Fisi con Jordan. Puse a Jos [Verstappen] a una estrategia a una parada muy creativa y, como fue una carrera tan extraña, podríamos haber ganado si no se le hubiera calado el coche a alta velocidad, lo cual no fue culpa suya.

Sauber: Lo recuerdo bien. Cómo no, yo estaba observando atentamente a Giancarlo, porque había decidido tratar de



Stoddart (arriba) amilanó a la F1 en Australia en 2005. La relación de Peter y Todt (dcha.) no llegaba a la sumisión política del patrón suizo.





Arriba: Verstappen (Minardi) por delante de Kimi y Fisi en Brasil 2003; ¿el mejor momento de Minardi (abajo)? Sin lugar a dudas, Stoddart así lo cree.



ficharlo para 2004 [cosa que hizo].
Stoddart: A propósito: esa noche hablé con Giancarlo en el avión. Le dije: "Empezaste tu carrera en Minardi. Apuesto a que te habría gustado vernos ganar un gran premio. Así pues, si Jos hubiera ido primero, a una vuelta del final, y tú hubieras aparecido detrás de él, ¿qué habrías hecho?". Y contestó: "¿Un Minardi a una vuelta de la victoria? ¿Pilotado por Jos? ¡No me habría acercado a él ni de coña! Me habría conformado con el segundo puesto".

Sauber: [Risas] Giancarlo es muy simpático. Bueno, Paul, ¿qué vas a hacer después de esto? Yo me voy a casa, a Hinwil, por cierto. Este invierno voy a relajarme. Esquiar. Conducir mis motos; BMW, claro.

Stoddart: Voy a Melbourne, a presentar OzJet [la nueva línea aérea económica de European Aviation, propiedad de Stoddart]. Luego estaré ocupado hasta Navidad, luego... oh, no lo sé. Dime, Peter, ¿dónde verás el GP de Bahrein de 2006 [primera prueba de la temporada 2006]?

Sauber: En casa, con mi mujer. ¿Y tú?

Stoddart: [Pausa] Ah... espero que en el muro de boxes. No, eso sería demasiado esperar. Dudo si para entonces habré vuelto. Pero el otro día Bernie [Ecclestone] me dijo: "Apuesto a que volverás, Stoddy". Y seguro que tiene razón. **FO**

Sus años en F1: 1993-2005

PETER SAUBER

PAUL STODDART

2005

Sauber-Petronas C24
 Puntos 20 Cto. constructores 8º

Minardi-Cosworth PS05
 Puntos 7 Cto. constructores 10º
La farsa del GP de EE UU hace que Albers acabe 5º y Freisacher 6º

2004

Sauber-Petronas C23
 Puntos 34 Cto. constructores 6º

Minardi-Cosworth PS04
 Puntos 1 Cto. constructores 10º
Baumgartner acaba 8º en EE UU

2003

Sauber-Petronas C22
 Puntos 19 Cto. constructores 6º
Frentzen acaba 3º en EE UU, el último podio del equipo

Minardi-Cosworth PS03
 Puntos 0 Cto. constructores 10º

2002

Sauber-Petronas C21
 Puntos 11 Cto. constructores 5º

Minardi-Asiatech PS02
 Puntos 2 Cto. constructores 9º
Webber acaba 5º en Australia

2001

Sauber-Petronas C20
 Puntos 21 Cto. constructores 4º
Heidfeld acaba 3º en Brasil

Compra Minardi el 30 de enero
 Minardi-European PS01
 Puntos 0 Cto. constructores 11º

2000

Sauber-Petronas C19
 Puntos 6 Cto. constructores 8º

Patrocina a Arrows F1

1999

Sauber-Petronas C18
 Puntos 5 Cto. constructores 8º
Alesi califica 2º en Francia

Patrocina a Jordan F1

1998

Sauber-Petronas [motores Ferrari rebautizados] C17
 Puntos 10 Cto. constructores 6º
Alesi acaba 3º en Bélgica y califica 2º en Austria

Compra material de Tyrrell (cuando el equipo es vendido a BAT y está a punto de convertirse en BAR) y establece una fábrica de nivel de F1 en Ledbury, GB

1997

Sauber-Petronas C16
 Puntos 16 Cto. constructores 7º
Herbert acaba 3º en Hungría

Se convierte en sponsor de Tyrrell

1996

Sauber-Ford C15
 Puntos 11 Cto. constructores 7º
Herbert acaba 3º en Mónaco

Primera incursión en F1: compra 10 viejos monoplazas Tyrrell de F1

1995

Sauber-Ford C14
 Puntos 18 Cto. constructores 7º
Frentzen acaba 3º en Italia

1994

Sauber-Mercedes C13
 Puntos 12 Cto. constructores 8º

1993

Sauber-Ilmor C12
 Puntos 12 Cto. constructores 7º



El ordenador de a bordo, el equipo de audio, el sintonizador de TV y el navegador GPS se controlan con un joystick situado junto a la palanca de cambios. Se nota que el equipo de audio es Alpine. Aunque no lee MP3, el coche tiene cargador de seis CD y suena particularmente bien.

BMW 630 CI

POR F A M



UNO DE ESOS COCHES QUETE DEJA SIN VOZ

He probado la versión coupé del BMW serie 6 (también lo hay descapotable). Con unas dimensiones no habituales para un coche de este segmento, el 630 Ci toma las perspectivas más majestuosas de cualquiera de las berlinas de la serie 6 y las adapta a un entorno de deportividad.

El resultado es un coche elegante, grande pero veloz, una máquina cómoda de conducir tanto en ciudad como en carretera.

El 630Ci estrena un motor tres litros de seis cilindros que alcanza los 258 CV, es decir, 27 más que su predecesor; y que consume un 12% menos. El coche tiene inyección directa y una distribución variable conocida como 'Valvetronic' que BMW ya ha montado en motores de cuatro, ocho y hasta 12 cilindros. Un motor que, sin duda, aporta una extraordinaria respuesta dinámica a la hora de conducir, a pesar de ofrecer un rendimiento propio de un deportivo, sorprende a la hora de repostar.

La velocidad punta del 630 está limitada a 250, mientras que la aceleración de 0 a 100 km/h se alcanza en 6,5 segundos. Ningún otro coupé o berlina de este tamaño (4,8 metros) ofrece unos guarismos de aceleración tan buenos.

El habitáculo tiene un espacio amplio. El puesto de conductor está en una posición retrasada y el techo bajo transmite, desde el

momento en que uno se pone al volante, una sensación de conducción deportiva. Sus cuatro plazas son reales y perfectamente utilizables. El acceso a las plazas traseras no es difícil y los pasajeros que se instalen en ellas gozarán de un buen nivel de confort sólo penalizado por la menor superficie acristalada alrededor y la menor cota de altura. El maletero, con 450 litros de capacidad, nos parece bastante generoso.

El volante es regulable en altura, como todo coupé que se considere. No puedo

dejar pasar sin atestiguar de la fenomenal dirección activa variable que equipa de serie el 630 Ci. Resulta maravilloso manejarla en ciudad, donde con pocas vueltas de volante el coche maniobra fácilmente, y mucho más gratificante usarla en conducción deportiva, donde es de una precisión excepcional. Probablemente estemos hablando de la mejor dirección del mercado hoy en día.

En conclusión el BMW 630 Ci es uno de esos coches que tienes dificultades a devolverlo después de la prueba.

FICHA TÉCNICA

MOTOR		Delantero longitudinal
Nº de cilindros, disposición		Seis cilindros en línea
Cilindrada	cc	2.996 c.c.
Potencia		258 CV a 6.600 rpm
CONSUMOS		
Ciclo Urbano	l/100 km	13,1 litros
Ciclo Extraurbano	l/100 km	6,7 litros
Combinado	l/100 km	9 litros
TRANSMISIONES		
Tipo de Cambio		Manual de seis velocidades
Tracción		Trasera
DIMENSIONES Y PRESTACIONES		
Carrocería		Coupé
Nº Plazas		2+2
Velocidad máxima		250 km/h
0 a 100 km/h		6,5 sg.
Precio		66.800 Euros

MINI COOPER S

KARTING DE CARRETERA



El MINI Cooper S es uno de los coches más efectivos y excitantes que se pueden encontrar en el mercado. El carácter deportivo del chasis y el bajo centro de gravedad, garantizan en su conjunto el máximo placer de conducir. Convirtiéndose en un coche que hará las delicias de los amantes de una conducción deportiva.

LA LEYENDA DEL COOPER S

El Cooper S, hace honor a la tradición que Sir John Cooper ideó hace 40 años, el Mini Cooper S de 1963, vehículo con el que Paddy Hopkirk y Henry Lidon vencieron en el Rally de Montecarlo de 1964. Respecto a la designación "S", en el caso del anterior Cooper, nunca se supo su significado. Se dice que los dos amigos (Al Issigonis y John Cooper) nunca se pusieron de acuerdo si dicha letra significaba "Sport" o "Special".

Hoy día la "S", que descubrimos en la zaga y en los laterales, tiene un diseño que se parece a la secuencia de dos curvas enlazadas. Aparentemente, el hermano mayor de los Minis, se diferencia por la entrada de aire en el capot delantero junto con el nuevo diseño de los para golpes.

Además, el Cooper S dispone de unas llantas de 16 pulgadas, aunque en opción se puede equipar con las espectaculares llantas de 17 pulgadas con neumático 205/45 R17.

Ergonómicamente hablando, es fácil adquirir una postura cómoda al volante (mismo con un 1m83 y 100 kg), dada la multitud de reglajes que favorecen a que todo quede a mano. Los acabados y ajuste de los materiales son soberbios para un coche de su categoría.

Para animar al Cooper S, se ha partido del 1.600 cc de los One y Cooper, a los que se le ha añadido un compresor que aumenta la presión del aire en 0,8 bares, además de un intercooler. De esta manera, el propulsor es capaz de entregar 170 CV. Su

funcionamiento es realmente brillante, con un empuje más que suficiente para mover los 1.200 kilos que pesa este Mini.

MUCHA ADRENALINA

Si desconectamos el DSC (que se ofrece en opción), la adrenalina será mucho mayor, ya que el Cooper S ofrece unas sensaciones más intensas y vivas, cercanas a la conducción de un karting, en todo momento tendremos al volante un automóvil divertido y, a la vez, seguro de conducir con el que podemos circular a velocidades de vértigo.

Asimismo, cambiar de marcha se convierte en todo un placer por el tacto, recorrido y velocidad del selector.

FICHA TÉCNICA

MOTOR		
Nº cilindros	tipo	4
Cilindrada	cc	1.598
Potencia máxima	CV	170 cv a 6.000 rpm
PRESTACIONES		
Aceleración	0 - 100 km/h	7,2 s
Velocidad máxima	Km/h	222
Precio		23.950 Euros



Hasta donde yo sé

Eddie **Jordan** al habla

En algunos círculos, en particular Michelin y sus equipos, se sospecha que la avalancha de nuevas normas está pensada para favorecer a Ferrari. Espero que esto no agudice la división entre dichos equipos y la FIA. Que Ferrari estuviera lejos de la cabeza este año no influyó en las nuevas normas propuestas. No, no perdamos de vista lo importante: si en 2005 hubiesen estado permitidos los cambios de ruedas en carrera, nos podríamos haber ahorrado la humillante farsa de Indianápolis. Antes de acusar al organismo rector, esos equipos deberían valorar el enorme perjuicio que Indy causó al deporte.

Ahora o nunca es el momento de dejar a un lado las sospechas y trabajar juntos para fomentar buenas carreras, adoptando una nueva aerodinámica si es necesario. Carreras emocionantes recuperarían espectadores justo cuando hay más competencia deportiva que nunca en TV. Pelear por las normas es lo último que necesitamos... así que, equipos, pensad colectivamente, no mordáis la mano que os da de comer. Traed de vuelta el espectáculo.

Igual de inquietante es ver desaparecer tres equipos privados. Nuestras estrellas actuales tuvieron allí su oportunidad: Michael Schumacher en Jordan, Fernando Alonso en Minardi, Kimi Räikkönen en Sauber. ¿Quién dará la alternativa a los jóvenes del futuro?

Nunca entendí por qué es malo que un piloto traiga dinero. No niego que en la elección de un piloto influyan razones comerciales, pero la experiencia que obtiene a cambio es inestimable. Y la superlicencia debería significar que el viejo término 'piloto de pago' ya no fuera una mancha. Por mucho talento que tenga un piloto, los equipos necesitan dinero. Michael pagó para pilotar un Jordan; ¿le habría cogido yo, u otros, sin ayuda económica? Existe la posibilidad, pero lo dudo mucho.

“¿Habría cogido a Michael Schumacher sin ayuda económica? Lo dudo mucho”

Antes, los pilotos y el dinero venían de Francia e Italia, y más tarde Alemania. Ahora tenemos carreras y mucho apoyo en nuevas regiones. Pero ¿y los pilotos que esos millones de aficionados quieren animar? Tengo en gran estima a Narain y a Taku porque además de aportar talento y *rocanrol*, abren oportunidades comerciales. No obstante, no es seguro que volvamos a verlos en F1. Y el que crea que el deporte puede existir sin una influencia comercial global, se engaña.

FOTOFINISH ¿Cuan largo fue tu reinado?



Así de largo, ¿eh? Estamos estupefactos. No debe de haber muchos pilotos cuyos talentos formen tan impresionante conjunto.

PRÓXIMO MES

El nuevo hombre de rojo: Felipe Massa, arrojado a los leones...
ADEMÁS: Imágenes del Año; lo más evocador de una temporada de Fórmula 1



DE NUESTRO ESPÍA EN EL AJO

Querido Max,

Supongo que eso es otro trabajo bien hecho: reelegido como pez gordo de la FIA por cuatro años más y sin ningún otro candidato que se atreviera a arriesgar el cuello. Piénsalo desde el punto de vista de una agencia de colocaciones: "Se busca multimillonario de mentalidad independiente con mucho tiempo libre para un puesto intelectualmente estimulante como encargado de un caótico deporte internacional. Se valorará sentido político, pero ha de estar dispuesto a trabajar fuera de casa durante largos periodos. Sueldo de seis cifras no es de rigor. Uso del Learjet de empresa. Enviar solicitud a BC Ecclestone, Princes Gate, Londres SW7".

Para ser totalmente sincero, Max, es que no puedo entender por qué quieres hacer este condenado trabajo otros cuatro años. Dios, ya sé que ocuparte de tus dalias debe de tener pocos alicientes, pero parece mucho menos estresante que encerrarte con regularidad en un hotel londinense fastidiando a Ron Dennis y Frank Williams.

Sí, ya sé que heredar los millones de los Mosley te permitió adoptar una perspectiva independiente de la vida, pero optar por un exilio voluntario a Montecarlo se me hace un poco cuesta arriba.

En fin, supongo que alguien ha de vivir en Montecarlo, pero la idea de tropezar con media parrilla de F1 cada mañana mientras conduces tu Toyota Prius al *tabac* local a por el *Guardian* -lectura obligada para los expatriados en la Costa Azul, me cuenta Keke Rosberg- parece un tanto cansina. Es curioso; yo pensaba que tendrías un Mercedes. Estoy seguro de que Ron se encargaría de arreglarte un buen descuento.

Te saluda cordialmente,

Mr Paddock