

MITAD DE
TEMPORADAPUNTUAMOS A LOS
20 PILOTOS DE F1,
Y EL MEJOR ES...
¡ESPAÑOL!

RACING

AGOSTO 2003 - Nº54 - 4,5 €

ENTREVISTA EXCLUSIVA

SCHUMI
NO PARAMichael Schumacher
explica por qué sigue
y sigue y no piensa
retirarse de la F1...

ENTREVISTA

FERNANDO ALONSO:
ACTOR POR UN DÍAAsistimos al rodaje del spot
protagonizado por el español

EXCLUSIVA MUNDIAL

MIKA HAKKINEN:
FELIZ EN SU RETIROEl ex campeón revela todo lo
que nunca se atrevió a contar

> Secciones

8 Parade

La F1 es un mundo de contrastes

14 Joan Villadelprat

Michelin lleva la delantera a Bridgestone

16 Javier del Arco

¿Dónde estarán mis adelantamientos?

18 Pitpass

En verano, el paddock hierve de actividad

24 Correo

Nuestros lectores opinan sobre la F1

94 Previo GP

Dos clásicos: Gran Bretaña y Alemania

98 Bandera negra: Justin Wilson

'Mr. Paddock' se mete en cuestiones de altura

> Artículos

EN PORTADA

26 Mitad de temporada

Un jurado de expertos puso la parrilla de este año por orden... de grandeza. Y el mejor es...

EN PORTADA

32 Alonso: actor por un día

F1 Racing presentó cómo Alonso se metía en la piel de 'hombre anuncio'. De Renault, claro.

EN PORTADA

38 Entrevista: Mika Hakkinen

Hakkinen tiene ganas de hablar. Todo lo que queríamos saber de Mika y nunca nos dijo.

EN PORTADA

48 Michael Schumacher no para

Rivalidad en pista, muerte al volante, intimidad... Nunca se ha mostrado tan abierto.

54 Los motores en sus manos

Estos hombres susurran a los caballos. Les entrevistamos para conocer sus secretos.

62 Cevert, Courage y Revson

Peter Windsor recuerda a tres grandes pilotos que personificaron el estilo de una época.

69 Canadá, Europa y Francia

Este mes tenemos tres crónicas, nada menos. Con análisis, datos y técnica, por supuesto.

32



Fernando Alonso: actor por un día

El piloto de Renault cambió de montura para rodar un anuncio de televisión.





>54

Conozcamos al motorista de Ferrari, Paolo Martinelli, y a sus seis colegas.



>48

Schumi no para... y tampoco se corta. Va a su aire.



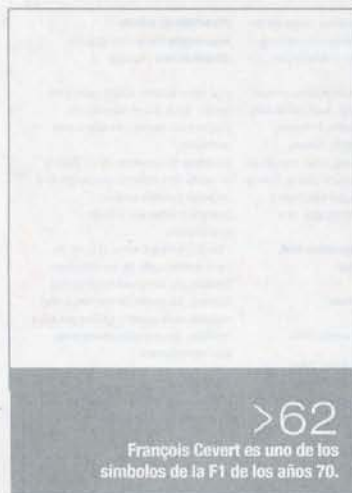
>26

El pelotón está muy apretado. ¿Quién es el mejor tras ocho GPs?



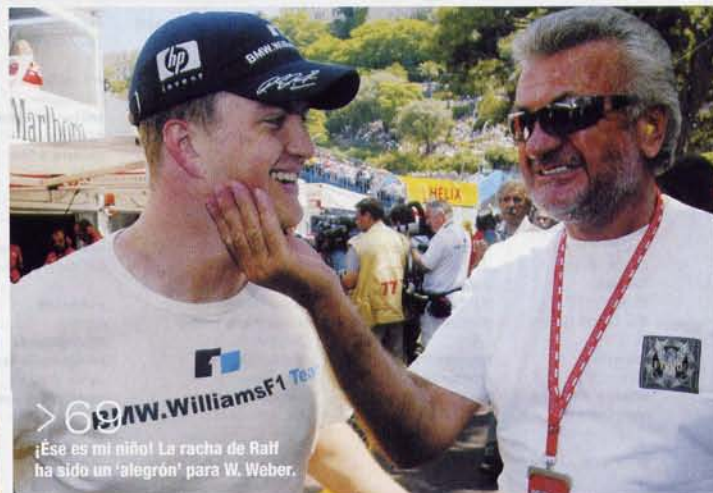
>38

Mika Häkkinen cuenta toda la verdad sobre sus últimos años en F1.



>62

François Couvert es uno de los símbolos de la F1 de los años 70.



>69

¡Esa es mi niño! La racha de Raif ha sido un 'alegrón' para W. Weber.

¿Serena o Venus?



Las hermanas Williams han enloquecido el tenis internacional, la lucha fratricida da alas al tenis femenino, mientras sus colegas masculinos no aciertan a encontrar un anti Sampras. Desde los duelos entre Martina Navratilova y Chris Evert, los de Steffi Graf contra Arantxa Sánchez-Vicario o la sensualidad de Kournikova (la estrella sin corona), los aficionados no habían vibrado tanto como ahora con las dos hermanas peleando y desgañándose en la pista.

Las Williams gustan, lo mismo que Juan Pablo y Ralf, los pilotos de Williams. El hermano pequeño de los Schumacher se ha levantado como Lázaro, después de un inicio de año pésimo. Dos victorias consecutivas inapelables, controlando a Montoya y dejando atrás al gran hermano, le dan tanto crédito que los topos de su escudería no saben dónde esconderse. Después de tantas filtraciones, críticas y desprestigio, Ralf los ha callado.

De momento sólo hemos visto en una ocasión a Michael y Ralf devorándose el uno al otro, fue en el Gran Premio de San Marino, durante unas primeras vueltas de infarto. Tal como van las cosas, Ralf está apunto de atrapar a Michael en la clasificación del mundial y el título puede llegar a ser una cosa de dos, entre hermanos. Si Michelin se mantiene arriba y Bridgestone no reduce la diferencia, la recta final del campeonato va a ser muy emocionante.

¿Recuerdan las peleas de Senna y Prost o las de Michael Schumacher y Damon Hill? ¿Veremos una repetición con los dos hermanos como protagonistas? ¿Michael imitará a Serena y Ralf a Venus Williams, o será al revés? Pase lo que pase, si son los elegidos para batirse por el título, o si también se suben al carro Montoya y Raikkonen, va ser más divertido de lo que se presumía.

Xavier Guillén Elena

> Matt Bishop

A los lectores más fieles de *F1 Racing* no se les escapará que nuestro Matt es un buen amigo de Mika Hakkinen. Tampoco que el de la entrevista (larga, claro está) es un género periodístico que le atrae especialmente. Y, habida cuenta del silencio que ha rodeado su retiro, había mucho que hablar con Mika. Véanse páginas 38 y ss.



> Alan Henry

¿Quiénes son los culpables de esos motores V10 cuyo sonido nos alegra el alma? Tranquilos, Alan persiguió a los siete magníficos por todo el paddock para ofrecernos un perfil de cada uno de ellos. Ah, y de paso habló con Schumi acerca de la prórroga de su contrato con Ferrari. Véanse páginas 48 y 54.



> Maurice Hamilton

Otro fichaje de campanillas para la escudería de *F1 Racing*. 'Mo' lleva más años como corresponsal de F1 de los que le gustaría recordar. De momento, encontraremos un apunte de su estilo en la sección *Cajón de sastré* de las crónicas de los grandes premios y en la columna *Bola de cristal* de los previos. Habrá más.



> James Bareham

Hacia tiempo que no contábamos con las fotografías de James en *F1 Racing*, así que no podía ser más apropiado que su nuevo trabajo para nosotros consistiera en retratar a Mika Hakkinen en Mónaco, otro que llevaba tiempo sin aparecer en nuestras páginas, por motivos obvios. Cómo no, fue una exclusiva mundial.



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

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

gerente
C. Bonicel
editor y director
Franc Machado

redacción
Xavier Guillén
Valenti Fradera

colaboradores
Javier del Arco
Joan Villadelprat
Álvaro Rubio
Xavier Pérez
Javier Moncayo

jefe de producción
Guillermo Escudero

maquetación
Martín Sánchez
Montserrat Planas

fontomecánica
Jéssica Cabana
Carolina Rodríguez

responsable comercial
Roger Roca
secretaría comercial
Maud Connan
publicidad.f1racing@ixxo.es

editor in chief
Matt Bishop
executive editor
Anthony Rowlinson
associate editor
Stéphane Samson
managing editor
Stewart Williams
sub-editor
Suzanne Arnold
consultant editor
Peter Windsor
editor at large
Alan Henry
technical editor
Steve Matchett

secretary
Emily Kearns

art editor
Liz Wallace
senior designer
Alison Lane
picture editor
Eddie Judd

fotografía
Darren Heath
agencias de fotografía
LAT, Getty Images

publisher
Karl Penn
international commercial manager
James Watson
commercial manager
Matthew Warren

advertisement manager
Jonathan Haines
senior sales executive
Martin Cragg
associate publisher
Robin Shute
publishing assistant
Helen Watkins
production controller
Lara Piercy
design director
Paul Harpin
sales director
John Chambers
managing director chairman
Tony Schulp

F1 Racing es una marca comercial de Haymarket Magazines Ltd, utilizada bajo licencia por Ixo Publishing en francés y español.

F1 Racing se publica cada mes en Alemania, Argentina, Australia, Brasil, China, EE.UU., España, Finlandia, Francia, Gran Bretaña, Grecia, Holanda, Hong Kong, India, Indonesia, Italia, Japón, República Checa, Suecia, Suiza y Turquía por Haymarket Autosport Publications Ltd., una división de:

Haymarket Magazines Ltd.
director editorial
Mel Nichols
director financiero
Brian Freeman
presidente
Eric Verdon-Roe

Depósito Legal: B-4893-1999
Precio para Península 4,50 €
Precio para Islas Canarias, Ceuta y Melilla 4,65 €

PRINTED IN SPAIN
impresión Gersa-Fotografik
distribución Depaña

• La reproducción total o parcial de textos, fotos o ilustraciones sin permiso por escrito del editor está prohibida.

• Aunque el contenido de *F1 Racing* se revisa con esmero, ni el editor ni el impresor pueden aceptar responsabilidad por errores u omisiones.

• Ixo Publishing Ibérica, S.L. no se hace responsable de las opiniones vertidas por sus colaboradores y/o lectores, así como del contenido del material redaccional y gráfico por ellos remitido, física o telemáticamente, aquí reproducido.

13/08/2003
• *F1 Racing* se publica 12 veces por año.
© Haymarket Magazines Ltd. 2003.

El color de la esperanza

Otro sólido fin de semana para el número uno de Jaguar. Sexto en parrilla, Webber va camino de la séptima plaza y dos puntos para el equipo de verde.

Circuito: Gilles Villeneuve, Canadá

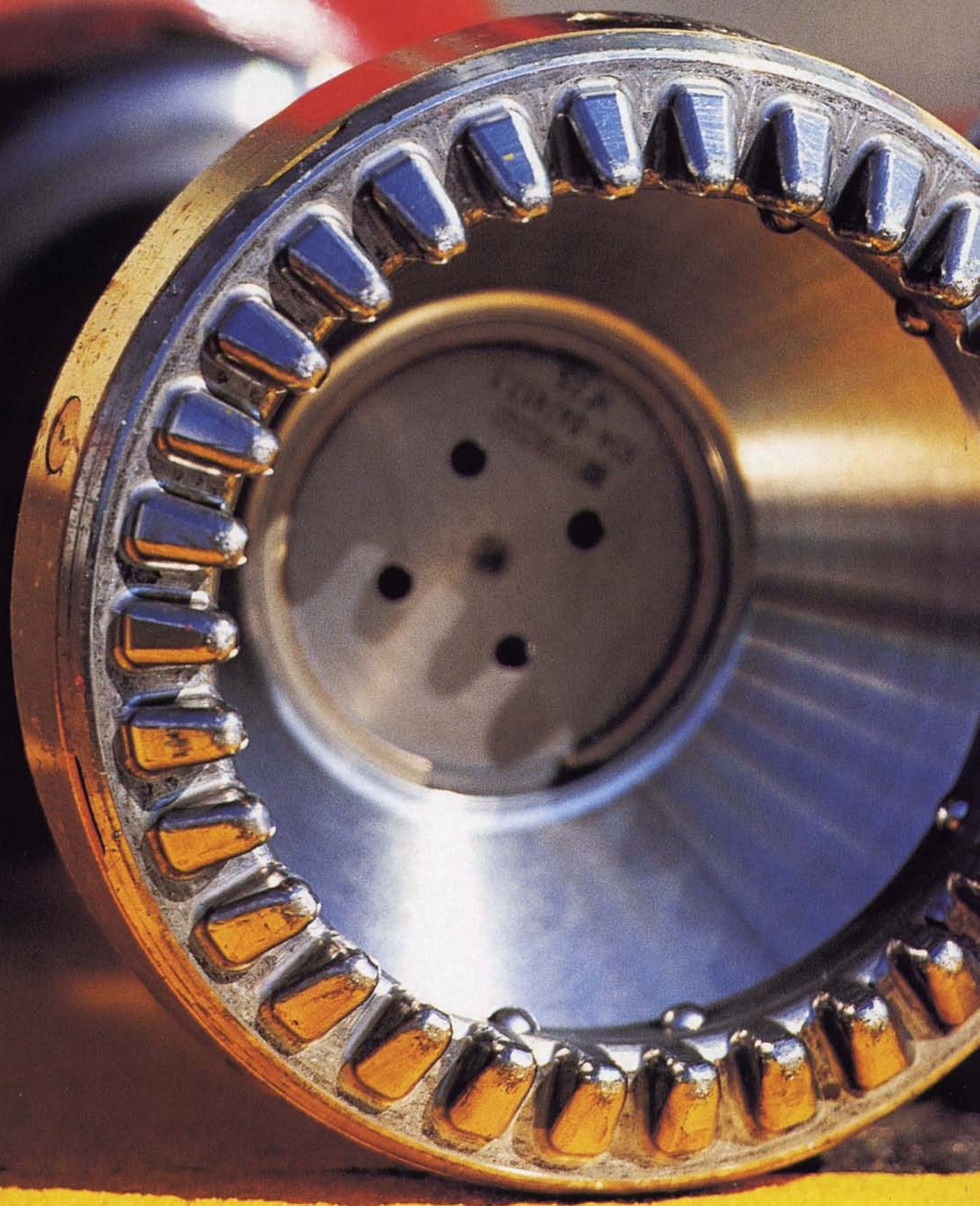
Hora/fecha: 14.21 h, domingo 15 de junio

Fotógrafo: Daren Heath, Canon EOS 1V, objetivo 200 mm, película Fuji Velvia, 1/80 a F14





parade





'Top Guns'

Pasan muy poco tiempo en acción, pero desempeñan un gran papel. La carrera -incluso el título- depende de la velocidad y agilidad de las pistolas neumáticas.

Circuito: Magny-Cours, Francia

Hora/fecha: 9.27 h, domingo 6 de julio

Fotógrafo: Darren Heath, Canon EOS 1V, objetivo 600 mm, película Fuji Velvia, 1/400 a F7,1



Joan Villadelprat

El nivel de competitividad de Michelin ha metido a sus 'clientes' principales en la lucha por el título de 2003.

Desde hace unos cuantos grandes premios Michelin ha dado un salto de calidad enorme. Bridgestone se tiene que preocupar de manera seria, porque los franceses han conseguido tres de los cuatro mejores equipos y tienen un gran campo de trabajo para conseguir un buen neumático. A Bridgestone le faltan más referencias, sólo cuentan con una escudería competente, Ferrari. Esta situación produce dos lecturas, una positiva, ya que el esfuerzo se concentra en un solo equipo y en teoría se cuenta con todo lo necesario, pero también existe una lectura negativa, y es que sólo existe una fuente de información, un único equipo puntero, porque el resto de escuderías que montan Bridgestone están lejos de luchar no sólo por la victoria, sino también por el podio.

En cierta manera nos está sorprendiendo el nivel de Michelin, porque era algo que se esperaba ya un año atrás, aunque la verdad es que si siguen por el mismo camino van a arrasar.

Las nuevas normas no han conseguido acercar los equipos pequeños y medianos a los grandes. Sí que se ha visto un poco en las sesiones de calificación, se ha visto más emoción y sorpresas agradables, como el dominio de Minardi durante el primer día del Gran Premio de Francia, pero todo es ficticio.

(Abajo) La importancia de los neumáticos en el resultado final les hace merecedores de todo tipo de atenciones.

Nadie sabe con certeza cuántos litros lleva cada uno en el coche y jugárselo todo a una vuelta ocasiona a veces parrillas de impacto, pero nada más. A la hora de la verdad, en carrera, los grandes siguen imponiendo su ley. Tampoco se sigue el camino de abaratar costes, que es lo que permitiría reducir las diferencias. Hasta que la FIA no obligue a las marcas a suministrar motores oficiales a otros equipos, pero motores oficiales de verdad, no los del año anterior, no se romperá la gran barrera que existe entre 'ricos y pobres'.

El intento de modificar los circuitos para conseguir más adelantamientos tampoco prospera, porque los cambios van mal dirigidos, y se vio claro en Francia, donde no se produjo ni un adelantamiento entre los primeros, a pesar de la variación del circuito. Diseñar una curva lenta después de una larga recta no sirve de nada, porque la aerodinámica impide al piloto que va detrás engancharse y después disputar la frenada. Ha de ser al revés, a una



'Michelin ha dado un paso de gigante, mientras que a Bridgestone le faltan referencias, sólo cuentan con un equipo competente: la escudería Ferrari'

recta larga le debe preceder una curva lenta que permita a los rivales juntarse, acercarse y en la recta salir juntos.

El gran animador del momento es Williams, que es aspirando claramente a ser el campeón del mundo de constructores. Han demostrado que disponen de un coche fiable y rápido, en Francia marcaron la pole position y consiguieron en carrera el segundo doblete de temporada. Ralf Schumacher vive un nuevo impulso que lo acerca a su hermano Michael en la clasificación del mundial. Los pilotos están en racha y el equipo también, incluso en aspectos como la estrategia, en el que han fallado en repetidas ocasiones con anterioridad.

Por lo que respecta a Ferrari, Michael Schumacher continúa sacando las castañas del fuego al equipo, que sigue trabajando bien, como lo demuestra el podio de Michael en Francia, por delante de Raikkonen, un resultado conseguido en boxes y una renta superior a la que se esperaban. El hándicap de la escudería italiana es el neumático, porque Bridgestone ha perdido competitividad sobre asfalto seco. Quizá el nuevo Ferrari, que prometía invencible, no esté dando todos los frutos porque las gomas no permiten, de momento, ir más lejos.

McLaren atraviesa un pequeño bache, Raikkonen acabó sin frenos en Francia y eso que el circuito no es especialmente duro, tiene un asfalto muy raro: lizo con poca adherencia y sin ondulaciones. El único inconveniente que plantea es de tracción. Pero los problemas del equipo no son achacables sólo a ellos, porque el incidente sufrido por Coulthard en el repostaje no hubiera ocurrido si la máquina hubiera funcionado correctamente. Entramos en un debate ya conocido pero en el que no se avanza, los equipos no están de acuerdo en utilizar el aparato de *refuelling* que la FIA impone. Todas las escuderías están sujetas a una especie de lotería. De suerte, cruzando los dedos para que el mal funcionamiento del aparato pase de largo. Es una situación intolerable, cada equipo debería utilizar el sistema que creyera oportuno, porque así tendrían un control absoluto sobre la máquina y si fallara sería responsabilidad propia, no de un tercero.

A pesar del incidente, Coulthard condujo con mesura, experimentando una mejoría después de demasiados grandes premios cometiendo errores.

Renault estrena mejoras en Inglaterra que se necesitan con urgencia, porque ya hemos visto que cuando estrujan el motor se rompe. El coche va muy bien pero el motor. Fernando no tuvo su mejor gran premio en Francia, sin la garra de las últimas carreras, una excepción. De los equipos que buscan atrapar a Renault, ninguno apunta con solidez, BAR sigue igual, se esperaba mucho más desde que Honda se concentrara sólo en ellos. Toyota va a días, a veces con buenos resultados y otras con malos, han confirmado a los dos pilotos para el año que viene y creo que es una equivocación, porque deberían tener pilotos de nivel superior. El mundial sigue en marcha y lo más interesante es que el campeonato está muy abierto: cuatro pilotos aspiran al título de campeón y tres escuderías al mundial de constructores. **1**



Javier del Arco

La FIA va a tener que hacer –y pronto– algo drástico para solucionar la falta de adelantamientos en F1.

Tiene que ser muy desalentador para un piloto –no ya de F1 sino de cualquier categoría– saber que es el más rápido en pista, que acaba de anotarse la vuelta rápida, que se acerca la bandera de cuadros, que ocupa la cuarta posición, que ha dado alcance a los tres primeros, que es claramente más rápido que ellos... y que tiene que quedarse ahí, a dos segundos del líder, porque no existe posibilidad física de adelantarlos.

Es, simplemente, un contrasentido. En el historial de Campeonato del Mundo hay un montón de grandes premios en los que el vencedor ha entrado con menos de un segundo de ventaja sobre el segundo y, de hecho, la diferencia entre Michael Schumacher (1º) y su hermano Ralf (2º) en el pasado GP de Canadá –0,784s– debe de situarse entre el 43º y el 45º lugar de dicho ranking. Lo cual, dicho sea de paso, viene a recordarnos que, aproximadamente, una de cada 15 carreras puntuables se ha ganado (o perdido...) por menos de un segundo, empezando por aquel mítico GP de Italia de 1971, en Monza, cuando el olvidado Peter Gethin batió con su BRM a Ronnie Peterson y su March por una centésima, y siguiendo con aquel emocionante estreno de Jerez en 1986 en el que el malogrado Ayrton Senna colocó su negro Lotus-Renault Turbo 14 milésimas por delante de Nigel Mansell y su Williams-Honda Turbo.

Claro que todas las carreras ganadas por menos de un segundo no han sido lo que se dice disputadas hasta ese punto: las órdenes de equipo han tenido que ver en ello algunas veces. Y, por cierto, ¿cuánto tiempo hacía que no se daba un resultado de este tipo? Tengo mis estadísticas algo atascadas por razones de trabajo y no lo puedo asegurar, pero desde Malasia 2000 (me niego a poner “Malaysia”, no me gusta...), cuando Michael Schumacher le ganó a David Coulthard por 0,732s –y ahí sí que no hubo órdenes de equipo,



evidentemente...–, yo no recuerdo otro resultado análogo de entonces a esta parte.

Pero, amigo, cuando echamos un vistazo a las carreras en las que el cuarto quedó a 4s del primero, la cosa cambia... En el famoso Monza del 71, François Cévert (Tyrrell-Cosworth) entró tercero a 0,09s; el gran Mike Hailwood (Surtees-Cosworth), cuarto a 0,18s, y el quinto fue Howden Ganley a 0,61s. ¿Te imaginas?: pestañas... ¡y ya han pasado los cinco!

Otro caso singular que recuerdo es el del GP de España 81 en el Jarama. Gilles Villeneuve llegaba como vencedor en Mónaco con su Ferrari Turbo, que era una mala bestia; en las rectas iba como una bala, pero en los tramos sinuosos se lo comían Laffite, Watson, Reutemann y De Angelis. Pero Gilles sabía mantenerlos a raya y cuando pisaba en la curva del túnel para coger la recta, no había máquina capaz de seguirle... hasta que llegaba final de recta y vuelta a comenzar. Y así, durante 60 de las 80 vueltas de que constaba el GP, Jacques Laffite (Ligier-Matra V12) fue segundo a 0,21s; John Watson (McLaren-Cosworth), tercero a 0,57s; Carlos Reutemann (Williams-Cosworth), cuarto a 1,00s, y Elio de Angelis (Lotus-Cosworth), quinto a 1,24s.

Pero eran diferencias reales: el binomio piloto-coche ocupaba el lugar que se había ganado a lo largo de la carrera. Quizá más en Monza 71 que en Jarama 81, pues la carrera italiana fue un sprint de 55 vueltas, con incesantes cambios de líder, que se decidió en la última curva, cuando Gethin aceleró al salir de la Parabólica y superó a sus rivales. Si la meta hubiese estado 100 metros más lejos, probablemente habría ganado Peterson. En el Jarama, en cambio, Villeneuve y el Ferrari fueron durante 60 vueltas una chicane móvil que nadie logró superar: los ‘tiempos modernos’ estaban llegando.

“Pero”, me dirá alguien, “Fernando Alonso cruzó la meta de Montreal a 4,4s de Schumi, y los dos Williams-BMW lo hicieron a 0,7s y 1,4s del Ferrari”.

Cierto: pero es que Alonso estaba podrido de ver que por mucho que quisiera no podía salirse del rebufo de Montoya y pasarlo. Estuvo detrás suyo siete vueltas –a 2s del líder– y tuvo tiempo de comprobarlo. De modo que levantó el pie: contra la actual aerodinámica no hay quien pueda...

Quince días más tarde, el propio Campeón del Mundo, esta vez detrás de Alonso por mor de las circunstancias, lo intentó en la última vuelta –como era su obligación...– y tampoco pudo.

Y así llegamos a Magny-Cours, último acto de la opereta: el circuito estrena trazado, los organizadores han invertido millones de euros en modificar algunas curvas “para que se pueda adelantar”. Mira el orden de la parrilla, mira el de la clasificación final, elimina a los dos Renault que abandonaron y dime cuántos cambios –o adelantamientos...– ves. Tranquilo: yo tampoco...

De modo que la FIA va a tener que hacer –y pronto– algo drástico para solucionarlo. Aunque sólo sea para que el más rápido pueda ganar y el mejor estratega termine donde debe. ①

‘Tiene que ser muy desalentador ser más rápido que los de delante y quedarse detrás porque no existe posibilidad física de adelantarlos’

EL PEZ GORDO Y LOS PECECILLOS

¿Venderá Bernie Minardi? ¿A Red Bull?

Así que Bernie Ecclestone ha comprado acciones de Minardi. ¡Salvados! Bueno, sí, pero de aquella manera. Parece probable que Bernie venda su participación antes siquiera de rascarse el bolsillo. Mientras, su 'adquisición' demuestra ser muy útil...

Se hablaba mucho de Dietrich Mateschitz, el millonario fundador de la empresa de bebidas energéticas Red Bull, como el candidato más idóneo para pujar por el apurado equipo Minardi si finalmente Paul Stoddart perdía el control como patrón del mismo al final de la presente temporada.

Fuentes bien informadas del paddock apuntaban en Magny-Cours que Mateschitz utilizaría Minardi como la base del equipo de F1 All American Racers, que ha sido su sueño desde que hablara con Ford sobre la posibilidad de comprar el equipo Jaguar el verano del año pasado.

Incluso se especula que, en 2005, el equipo recién renovado podría montar motores V10 cliente de Renault con la marca 'Infiniti' (la filial de prestigio de Nissan, de la que Renault es

copropietaria) en sus culatas. Es probable que se apueste al menos por un americano: el nombre del piloto puntero de la F3 británica Richard Antinucci se ha vinculado al proyecto.

Cuando se anunció en el GP de Canadá que Bernie Ecclestone había inyectado 4 millones de dólares en el presupuesto del equipo Minardi, el paddock de la F1 pasó a alerta naranja. ¿Qué hacía, por qué y cuáles eran sus verdaderas intenciones? Éstas son las tres principales preguntas que hay que marcar en cualquier formulario para Ecclestone si se quiere llegar a una conclusión precisa.

Por su parte, Stoddart disfrutaba de este impulso inesperado a la difícil situación económica de su equipo. Una inyección bien recibida que debería haber procedido de sus cuatro millones de dólares del propuesto

'fondo de emergencia'. Es más, lo veía como un respaldo a su credibilidad por parte de la persona más importante e influyente de la F1.

De hecho, puede que Ecclestone haya utilizado a Stoddart como peón en una compleja partida de ajedrez, tal y como evidencia la amenaza de Stoddart (en el GP de Francia) a los coches de sus rivales. En un intento de asegurar su parte del llamado 'fondo de emergencia' —prometido pero todavía no entregado por sus colegas más ricos— afirmó que, a partir de Silverstone, los Minardi correrían sin ayudas electrónicas al pilotaje.

Minardi insinúa que reclamarían contra los otros coches, de acuerdo con el artículo del reglamento deportivo que afirma que un piloto debe pilotar el coche "solo y sin ayuda". Tal y como están las cosas, no hay acuerdo sobre la validez del control de tracción y sistemas asociados.

Esta pequeña amenaza parece una tormenta en un vaso de agua, pues Stoddart iba a reunirse con los demás equipos la semana siguiente al GP de Francia para dar con una solución. Al cierre de esta edición, la reunión aún

no se había producido, pero no cabe duda de que se alcanzará una solución. Con todo, tal vez el interés de Ecclestone en Minardi fuese más altruista. Tal vez canceló una factura de transporte aéreo, o un pago de motores, a cambio de una participación en el equipo. Es posible incluso que ningún dinero cambiara de manos.

Es bien sabido en el paddock de la F1 que Bernie ya ha echado antes más de una mano. Jordan —e incluso Williams, en su encarnación anterior, cuando iban apurados— han sido beneficiarios de tal magnificencia.

Bernie es un tipo duro al que es mejor no contrariar, pero posee una faceta más blanda que él mismo se empeña en disimular. Por debajo de ese semblante impasible se esconde una vena caritativa. Sin embargo, hallar la combinación de esa caja fuerte emocional es todo un reto.

Stoddart no tiene dudas acerca de sus motivos. "En lo que a Bernie respecta, a la hora de la verdad él estuvo ahí por mí", declaró. "No así los grandes equipos ni los fabricantes de automóviles". Sólo el tiempo será el juez de la nueva asociación.

(Abajo) El dinero siempre anda escaso en Minardi. La ayuda de Bernie podría dar inicio a una nueva era.



> ¿Y quién es Dietrich Mateschitz?

El austriaco Dietrich Mateschitz lanzó la bebida energética Red Bull en su país en 1987. Desde entonces, se ha convertido en una marca mundial con la que Mateschitz ha amasado una fortuna estimada en 500 millones de dólares.

La idea de producir esta bebida le vino de sus viajes por Asia en los años 80. Red Bull recibió un útil impulso promocional cuando las autoridades



alemanas prohibieron el elixir durante un corto espacio de tiempo alegando que era un anestésico.

Red Bull ha patrocinado a Sauber y Arrows, y el año pasado se habló de la marca como posible compradora de Jaguar Racing cuando el futuro del equipo fue objeto de un acalorado debate en la junta de Ford en su sede en Dearborn.

Bancos unidos contra el GPWC

La guerra verbal entre el GPWC y los bancos por el imperio Kirch sigue coleando. A pesar de que el presidente de McLaren, Ron Dennis, afirmara que el cisma entre Bernie Ecclestone y el GPWC se resolvería en unas semanas, la batalla continuó en el GP de Francia: se acusó a los fabricantes de coches de perder una oportunidad de oro para resolver esta polémica divisiva.

Un alto financiero acusó al GPWC de no comunicar los detalles de una oferta revisada a los equipos que, según el bando de Ecclestone, habría aumentado sus ingresos en cerca de un 50% y les habría garantizado una parte de los futuros beneficios de todo el negocio.

La acusación fue hecha por Gerhard Gribkowsky, miembro de la junta directiva del Bayerische Landesbank, uno de los tres bancos que prestaron 2.100 millones de dólares al ahora en bancarrota imperio mediático Kirch para financiar su adquisición del 75% de acciones del holding SLEC de Ecclestone (que controla los derechos comerciales de la F1).

Bayerische Landesbank, junto con JP Morgan y Lehman Brothers, han intentado recuperar un porcentaje de su inversión desde que Kirch quebrara el año pasado, pero los fabricantes están adoptando una línea dura en un intento de salirse con la suya y controlar la F1. "Creemos que este asunto podría haber quedado resuelto a finales de mayo", señaló Gribkowsky. "Nos sentamos con los equipos y tratamos las bases de la siguiente fase de las negociaciones.

"Nos dijeron que Richard Parry-Jones [el directivo de Ford autorizado para negociar en nombre de los fabricantes de coches] se pondría en contacto con nosotros, pero tardó seis semanas en hacerlo, e incluso entonces no dedicó ningún comentario a nuestra oferta sino que hizo una contraoferta que reducía la inversión de los bancos a cero.



'EL GPWC NO HABLÓ A LOS EQUIPOS DE LA NUEVA OFERTA DE LOS BANCOS'

"Dijo que los fabricantes de coches iban a ir por su cuenta y que empezarían su propio campeonato.

"Resulta que los equipos no conocían los detalles de la oferta mejorada porque el GPWC no se los comunicó. Está claro que aquí cometimos un error. Deberíamos haberles explicado directamente a los equipos en lugar de al GPWC lo que había sobre la mesa.

"Si el GPWC estuviera dispuesto a hablar seriamente sobre esta oferta, podríamos resolver el tema en 10 días. Deberíamos tratarlos como socios".

Por su parte, Ecclestone apuntó que "los equipos asociados al GPWC afirman que el asunto podría haberse resuelto en muy poco tiempo. Tal vez, pero desde luego no con sus condiciones".

F1 Racing contactó con Richard Parry-Jones (arriba) para que aportase una respuesta. Al cierre de esta edición todavía la estaba meditando.



Bridgestone

En el número 53 (julio) informamos, bajo el titular *Bridgestone en el punto de mira*, de que Michelin había presentado una pregunta al director de competición de la FIA sobre cómo Bridgestone podía hacer correr neumáticos delanteros tan estrechos sin problemas de *graining* a no ser que hubieran utilizado compuestos más duros en los delanteros que en los traseros. Bridgestone nos ha pedido que dejemos bien claro que no fueron ni son culpables de usar compuestos más duros en los neumáticos delanteros que en los traseros. Aceptamos de buen grado la garantía de Bridgestone de que las sospechas eran infundadas, y que Bridgestone siempre ha estado conforme al reglamento de la FIA.



CITA CON LA F1

Ya hay fechas para 2004

Haz hueco (bueno, 17) en tu agenda. La FIA ha reservado las siguientes fechas para los GPs de 2004:

- 7 y 21 marzo
- 4, 11 y 25 julio
- 4 y 25 abril
- 15 y 29 agosto
- 9 y 23 mayo
- 12 y 26 septiembre
- 6 y 20 junio
- 10 y 24 octubre

Si las fechas permanecen sin cambios, el campeonato de 2004 volverá a las 17 pruebas. No se han anunciado los circuitos, pero está previsto que Bahrein y China entren en el calendario. Brasil podría cerrar la temporada, después del GP de EE UU. Se rumorea que Spa podría volver, mientras Imola sigue en la cuerda floja.

Repostaje

▽ **Viaje a Monza**
 ¡La agencia Occius se propone fletar un avión para asistir al GP de Italia! Información y reservas: tel. 983 214 193, occius@occius.com

occius viajes
 te lleva a la **Fórmula 1**
Gran Premio de Italia MONZA
 14 y 15 de septiembre

Ven a apoyar a Fernando Alonso con Occius en un viaje muy especial que incluye:

- Avión privado: Atlatia (Madrid-Milán)
- coche de alquiler: Alfa Romeo
- noche de hotel en LAZIO
- seguros de viaje
- IVA

www.occius.com

▽ **Fisi y Ralph con el Focus**
 Antes del GP de Europa, los pilotos de Jordan-Ford Giancarlo Fisichella y Ralph Firman pilotaron el Ford Focus de rallies de Markko Martin, acompañados por el copiloto de éste, Michael Park. Para Fisi fue "una gran experiencia", y a Ralph le "resultó extraño llevar a alguien más en el coche conmigo".



▽ **Reloj Montjuïc**
 El célebre trazado urbano barcelonés de Montjuïc sigue en el recuerdo de los entusiastas del motor. Es el caso de la marca de relojes Kronos, que ha querido rendir homenaje al circuito con el Kronos Automatic Montjuïc, una serie limitada y numerada de 600 cronógrafos para hombre, de agresivo diseño y línea retro, disponibles en dos colores: negro y acero satinado.



Eddie Jordan aborda a la prensa a la salida del Tribunal. Sostiene que Vodafone rompió un acuerdo como sponsor de su equipo.

DISPUTA LEGAL

Jordan y Vodafone a los tribunales

¿Qué puede esperar sacar Eddie Jordan (un modesto de la F1) de una demanda contra Vodafone (epítome del poder corporativo)? ¿Dinero? Tal vez. ¿Orgullo? Puede que eso también. Pero también puede perder una enorme cantidad de dinero si el juicio se resuelve en su contra y debe pagar las costas legales impuestas por el Tribunal Supremo.

Jordan afirma que entre enero y marzo de 2001 su equipo comercial alcanzó un acuerdo verbal con representantes de Vodafone para patrocinar el equipo durante las siguientes tres temporadas. Alegan que David Haines, director mundial de imagen corporativa de Vodafone, que fue el contacto de Jordan durante las negociaciones, dijo, en una llamada telefónica al equipo: "Trato hecho". Sin embargo, Vodafone sostiene que Jordan sólo era uno de los cinco equipos con los que habló y que jamás se llegó a acuerdo alguno.

En la vista se dijo que, en 2002, Jordan se habría convertido en Team Vodafone Jordan, y su actual sponsor principal, Benson & Hedges, habría abandonado el equipo.

El director comercial de Jordan, Ian Phillips, dijo al tribunal que había anotado todas las conversaciones que mantuvo con los representantes de Vodafone. Más tarde, David Haines afirmó ante el tribunal que no le constaba registro electrónico de las mismas.

Vodafone pasó a rubricar un acuerdo con Ferrari y su sponsor principal, Marlboro. Jordan sostiene que esto dañó a su equipo, ya que les obligó a comprometer su relación con sus sponsors existentes.

El proceso de Jordan no puede obligar a Vodafone a patrocinarlos. Pero una fuente dijo a F1 Racing que si Vodafone fuera hallada culpable de incumplimiento de contrato la indemnización podría ser "considerable".



FERRARI SIGUE

El dream team a todo vapor

La F1 es un deporte con muy pocas certezas. Una de ellas es que Ferrari va a seguir siendo una fuerza competitiva: han renovado a todo su 'dream team' hasta 2006.

Michael Schumacher, Jean Todt, Ross Brawn, Rory Byrne, Paolo Martinelli y Gilles Simon —a quienes se atribuye haber convertido a Ferrari en la fuerza dominante del nuevo milenio— están bajo contrato para las próximas tres temporadas. Su talento colectivo debería asegurar que la fuerza siga con Ferrari.

También deberían ayudar a prolongar la forma de Ferrari más allá del término de sus contratos actuales. En concreto, Jean Todt está deseoso de asegurar que su legado no sea malgastado por una generación sucesoria menos capaz.

La renovación de Michael ha acallado las especulaciones sobre su supuesto retiro al final de 2004.

"Era lógico que me quedara", señaló. "Hemos alcanzado tanto juntos que parecía lo correcto".

Sólo Rubens Barrichello ha quedado expuesto. Su contrato finaliza al final de 2004, y nada indica que vaya a ser prorrogado.

El segundo volante de Ferrari es atrayente, aunque sigue siendo un arma de doble filo tanto como una oportunidad de oro. A menudo se ha hablado de Juan Pablo Montoya en relación con un volante en Ferrari (su contrato con Williams expira al final de 2004) pero siempre se le ha apuntado como sucesor más que como compañero de Schumacher. Juan no aceptaría ser el número dos de Michael; tampoco aceptaría Michael a un piloto tan rápido como Juan Pablo como su número dos.

Jacques Villeneuve es otro de los que han aspirado a un puesto en Ferrari, pero ya no. De hecho, la decisión de Schumi ha paralizado el mercado de pilotos posterior a 2004 antes siquiera de que haya empezado a echarse a andar.

IN FRAGRANTI: ALONSO GANA CON 'F1 2003' PARA PS2



Una carrera entre Fernando Alonso y Jenson Button sirvió para presentar en el GP de Europa el simulador oficial de F1 de este año, 'Formula One 2003', para la consola PS2. Ganó Alonso. No era más que un juego, pero es que al bueno de Fernando no le gusta perder ni al parchís...

LORENZO BELLANCA/AT; GLENN DUNBAR/AT; STEVE ETHEINGTON/AT; PA PHOTOS; MARK THOMPSON/GETTY IMAGES; DR

Eddie se agarra a la estrella de tres puntas

Jordan y Mercedes-Benz están acercando posiciones de cara a un acuerdo para 2004. Ello supondría que Eddie dejara plantado a su motorista actual, Ford. Pero la perspectiva de convertirse en un equipo Mercedes 'junior' parece irresistible.

Tal y como reveló en exclusiva *F1 Racing* (Pitpass, Nº 52), Eddie Jordan tiene interés en sustituir sus motores Cosworth (18 millones de dólares al año) por los Mercedes 'de ocasión' de cara a 2004.

Preguntamos a EJ acerca de este asunto en el paddock de Magny-Cours, aunque dijo muy poco. Así que en su lugar interrogamos a Tony Purnell, jefe ejecutivo de la Premier Performance Division de Ford (compuesta por Jaguar Racing, Cosworth Racing y Pi Research). Su respuesta fue: "Jordan tiene dos contratos con Ford -uno con Cosworth y otro con Ford Europa- y ambos tienen dos años más de vigencia. Así que esperamos trabajar juntos hasta el final de 2005".

A Ford le conviene seguir con Jordan, aunque sólo sea porque sus ingresos contribuyen a mantener la competitividad de los motores Cosworth, que tan eficazmente han impulsado al Jaguar F4 este año.

Lo que Purnell insinuó es que buscarían compensación económica en el caso de que el acuerdo entre Jordan y Ford terminara antes de lo previsto. Pero EJ insiste en dejar claro que encuentra prohibitivas las tarifas de Cosworth, de modo que, sin duda, no podría pagar tal compensación. Si Purnell buscara una compensación en los tribunales, es probable que se le presionara para que desistiera (tanto desde la FIA como la FOM y el GPWC).

¿Por qué? Para evitar que quiebre otro equipo... sobre todo cuando DaimlerChrysler podría estar dispuesto a echarle un cable al atribulado equipo de EJ. Jürgen Hubbert, presidente de Mercedes, ya se ha comprometido a suministrar motores cliente por 10 millones de euros al año, y a la FIA le interesa que cumpla con su promesa. Pero EJ podría negociar un precio aún menor si accede a que Jordan se convierta en un equipo McLaren-Mercedes junior. Podría incluso ceder derechos del nombre del equipo a su motorista, tal y como hizo Williams (alias BMW-WilliamsF1). El nombre del equipo junior podría proceder de las marcas de DaimlerChrysler: Chrysler, Mitsubishi, AMG o incluso Smart.



Las ventajas para Mercedes (y McLaren) serían diversas: (1) de golpe, y a un coste nada importante, habrían adquirido un equipo junior en el que podrían poner a prueba a pilotos y/o ingenieros prometedores antes de ser ascendidos al equipo de primera línea (McLaren-Mercedes); (2) también contarían con un aliado en las votaciones (como tiene Ferrari en Sauber, que monta motores de la Scuderia), muy útil para ayudar a levantar el GPWC en 2008; y (3) habrían calmado a la FIA (cuyo presidente, Max Mosley, ha amenazado con sanciones normativas si no se proporcionan motores "completamente asequibles" a los equipos privados el año que viene). Además, (4) aumentarían su creciente poder en la F1, un corolario deliciosamente irónico (al menos para

Mercedes) que la FIA podría lamentar pero que sería imposible evitar. Norbert Haug, director de competición de Mercedes, dijo: "Algunos equipos se han dirigido a nosotros en relación al suministro de motores cliente para el próximo año, pero no hemos iniciado conversaciones formales con ninguno de ellos". Sin embargo, está claro que eso no excluye que Mercedes haya iniciado conversaciones informales...

¿Y quién correría para AMG-Jordan (o comoquiera que se llame el nuevo equipo)? Sin duda, Giancarlo Fisichella, que vería el volante como una oportunidad para demostrar a McLaren que en 2005 sería el sustituto perfecto de David Coulthard (que es probable que renueve pronto con McLaren, aunque sólo por un año). ¿Quién más? Tal vez Gary Paffett, que ya ha probado para McLaren con buenos resultados. O tal vez un piloto con el maletín... porque, con o sin Mercedes V10, Jordan sigue necesitando dinero.



Budweiser es uno de los grandes sponsors del automovilismo USA.

¿Williams-Bud? ¿Es cierto?

Con "un 99% de posibilidades", Williams está a punto de anunciar un acuerdo de patrocinio con Budweiser. El acuerdo, valorado en 25 millones de dólares durante cinco años, permitirá a Anheuser-Busch, propietarios de Budweiser, colocar esta marca en el capó motor de los Williams.

Se trata del cuarto nuevo sponsor de Williams este año, lo que desmiente que sea imposible encontrar dinero

fresco para la F1. El acuerdo se produce a raíz de la renovación de la asociación entre Williams y BMW hasta 2009. Una asociación que ahora mismo es la fuerza dominante de la F1.

F1 Racing ha podido saber que el tradicional logotipo rojo y blanco de Budweiser será modificado para que combine con el azul y blanco exigidos por BMW. Una fuente describió la decoración como "no contradictoria",

pero es de esperar que aparezca algo de rojo. De ser así, será un *desaire* para el sponsor principal Hewlett-Packard (antes Compaq), que tuvo que cambiar su logo rojiblanco por blanco sobre azul, por deferencia a BMW.

Un portavoz de Williams negó que el acuerdo esté cerrado, pero dijo: "Se hará una declaración sobre patrocinio antes del GP de Gran Bretaña [cuando esta edición ya esté en la calle]".

F1

RACING

De compras

▼ El auténtico Schumacher

La biografía oficial de Michael Schumacher, un gran libro con dos partes bien diferenciadas: la primera con un texto no muy largo pero sí profundo, y la segunda con un extenso álbum de fotos que nos permitirá conocer mejor a Michael Schumacher, el hombre. Precio: 36,80 €. Inglés



▼ ¿Te atreves... a concebir tu propio monoplace? Este libro resolverá todas tus dudas acerca de suspensión, dirección y chasis (monocasco y tubular). Precio: 24,50 €. Francés



▼ La camiseta del poleman

Esta camiseta oficial conmemora la pole position de Fernando Alonso en Malasia, que le valió el récord de poleman más joven de la historia. Disponible en tallas para niños (20,50 €) y adultos (24,90 €).



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

CUESTIÓN DE PESO

Dime lo que pesas y te diré...

... lo que corres. *F1 Racing* instó a la FIA a publicar los pesos de combustible con los que se calificaban los coches, para distinguir las liebres de las tortugas. ¿Buena idea? Veámoslo.



RALF SCHUMACHER Piloto, Williams

"¿Por qué no? Me trae sin cuidado. De todos modos, la estrategia está decidida y no se puede hacer nada al respecto. Sería bueno para el espectador. Tendrías más información y sabrías lo que pasa, lo cual es mejor".



DAVID RICHARDS Jefe de equipo, BAR

"No me preocuparía, pero que interesara a alguien que no fuera un 'tuerca' es otro asunto. Esto no son más que retoques, cuando lo que tenemos que hacer es sentarnos a cambiar opiniones sobre el futuro a largo plazo de la F1".



RALPH FIRMAN Piloto, Jordan

"Desde el punto de vista del piloto estaría muy bien, porque si llevas mucha gasolina en calificación y te quedas atrás o cometes un error, al menos la gente sabría por qué, en lugar de pensar que pareces un inútil".



MARTIN BRUNDLE Comentarista de TV

"Yo pensaba que era una buena idea, pero ya no no estoy tan seguro. Me gusta la incertidumbre en los inicios de carrera, durante las primeras 20 ó 30 vueltas. La gente se engancha".



ALLAN McNISH Probador, Renault

"Sería como tener los canales de radio abiertos al público. Posibilitaría más transparencia, pero eliminaría la intriga para el espectador. Podría afectar a las tácticas, aunque la primera parada no se puede cambiar".



JOS VERSTAPPEN Piloto, Minardi

"No deberían revelarse. Es un secreto del equipo y es mejor dejarlo así. Antes de los cambios en el sistema de calificación no conocíamos las estrategias de los otros equipos; ¿por qué tendría que ser distinto ahora?"



WILLY RAMPF Ingeniero, Sauber

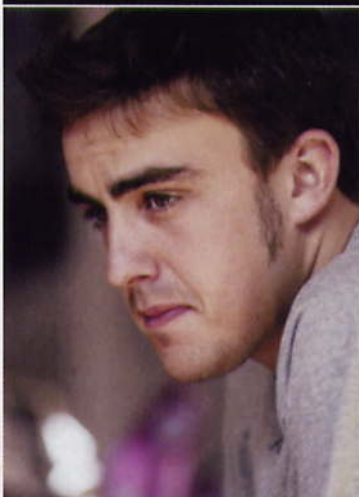
"No creo que sea una buena idea. Eliminaría la tensión entre los equipos para el público y para los televidentes. Es más divertido, emocionante y difícil tal como está. Obliga a los equipos a mantener sus propias decisiones".



JAMES ALLEN Comentarista de TV

"No es una buena idea, en absoluto. El encanto de cualquier deporte se halla en el suspense que crea para los espectadores. Si quitamos eso, ¿qué nos queda? La gente dejaría de verlo".

PARECIDO RAZONABLE: ALONSO Y DOWNEY JR



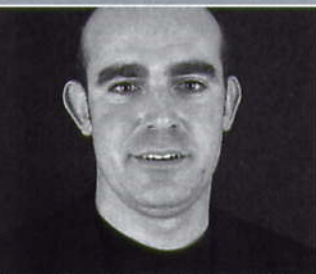
Robert Downey Jr
Actuó en *Jóvenes Prodigiosos*



Fernando Alonso
Es el joven prodigioso de la F1

Punto de vista

Farolas, abrazos y el futuro de Fernando Alonso



Empezó como un sueño y ahora ya hemos visto que es una realidad. Fernando Alonso dejó boquiabierto a más de uno con sus actuaciones en las tres primeras carreras del campeonato, asombró con su segundo puesto de Montmeló y, para confirmar su buen momento, lleva dos GP consecutivos ofreciéndonos actuaciones estelares. En Canadá fue cuarto subiéndose a la chepa de Juan Pablo Montoya y en el Nürburgring fue capaz de contener durante 13 vueltas a David Coulthard hasta provocar el desquiciamiento del escocés y su abandono por vuelo rasante antes de la chicane, y no contento con ello tapó como debe ser a todo un campeón del mundo como Michael Schumacher en la última vuelta, impidiendo que accediera al cuarto puesto.

Si con todo eso no podemos afirmar que Fernando Alonso está más que graduado, apaga y vámonos.

Ahora habrá que ver la cantidad de abrazafarolas que le surgen al asturiano que, dicho sea de paso, está en el punto de mira de los grandes. Se remoreó que podría entrar en Ferrari pese a la renovación de Michael Schumacher cuando acabe el contrato Rubens Barrichello (a finales de 2004). También se ha llegado a decir que podría fichar por McLaren para sustituir a David Coulthard (realmente en horas bajas).

¿Se imaginan un equipo formado por Kimi Raikkonen y Fernando Alonso? Sería letal. Sin embargo, no olvidemos que Fernando tiene contrato con el eterno Flavio Briatore y, por extensión, con Renault hasta finales de 2006, justo la fecha en la que concluye la vinculación de Michael Schumacher con Ferrari.

Todo ello no son más que especulaciones que, por ahora, mejor dejar en el aire. Y como dice Fernando: "Hay que seguir soñando".

XAVIER PÉREZ

El invitado de lujo de Jaguar

En un año de mejora espectacular, es evidente que a Jaguar Racing le falta un compañero para Mark Webber digno de la calidad del R4. Puede que eso esté a punto de cambiar. De hecho, tal vez ya haya cambiado. F1 Racing hace indagaciones...

Anthony Davidson estuvo invitado por Jaguar Racing en Magny-Cours, como descubrió un avisado periodista de *F1 Racing* examinando subrepticamente el pase de paddock VIP del probador de BAR.

Cuando pedimos al director gerente de Jaguar, David Pitchforth, que explicara por qué acreditó a un piloto de un equipo rival, contestó: "No hay un contrato formal, pero Jaguar y BAR han llegado a un acuerdo informal por el cual, si necesitáramos un piloto reserva en uno de nuestros coches, David Richards [jefe del equipo BAR] nos cedería a Davidson. Anthony muestra un gran potencial y promete muchísimo para el futuro". Davidson declinó cortésmente comentar las palabras de Pitchforth, mientras que Richards reveló a *F1 Racing*: "Anthony tiene contrato con BAR como piloto probador junto a Takuma Sato. Hasta dónde yo sé, su contrato es por tres años. Sin embargo, nunca me

interpondría en el camino de un joven piloto, sea cual sea su situación contractual, si eso fuera a impedirle tener una oportunidad de conseguir un volante titular en F1".

Aunque se acudiría a Davidson para sustituir a cualquiera de los dos pilotos Jaguar en caso de lesión, es probable que los hombres de Milton Keynes también piensen en un sustituto potencial para el desventurado Antonio Pizzonia, quien -pese a sobrevivir a los intentos de su equipo de reemplazarle con el tercer piloto de McLaren, Alex Wurz- aún ha de igualar la forma de su compañero Mark Webber (y además

fue elegido piloto menos impresionante de la primera mitad de 2003 por un jurado imparcial convocado por *F1 Racing*, véase página 26).

Además, Davidson destacó frente a Webber en los dos grandes premios que disputó en Minardi el año pasado, junto al australiano. En el segundo de ellos (Spa, una dura prueba para cualquier piloto) marcó de cerca a su más experimentado compañero en las primeras vueltas. Le adelantó cuando el coche de Webber empezó a desfallecer, y luego se acercó al BAR de Olivier Panis... antes de que su entusiasmo pudiera con él cuando

atrapó al Jordan de Sato. El trompo de Davidson acabó con una prometedora actuación, pero el potencial estaba ahí.

Aunque seguramente Jaguar acabará el año con Pizzonia, no es probable que figure en sus planes para 2004. ¿Quién acompañará pues a Webber (que ha renovado hasta el final de 2005)? Wurz sigue siendo un sólido candidato, pero no hay que descartar a Davidson, de quien tiene muy buena opinión el jefe de Jaguar Tony Purnell (que antaño lo tuvo de piloto en el karting) y que estaría dispuesto a correr por una miseria, una importante consideración para este equipo.

Anthony Davidson disputó dos carreras como sustituto de Alex Yoong en 2002. Ahora vuelve a estar cerca de un volante titular, esta vez con Jaguar Racing.

> Dos no es compañía

Mientras Jaguar sopesa sus pilotos en cuanto a resultados. En 2004, los cuatro equipos punteros se plantean cuestiones similares. En Ferrari, McLaren y Renault hay una clara jerarquía entre compañeros, lo que ejerce aún mayor presión de lo normal sobre los 'número dos'.

Barrichello, por ejemplo. Suele mostrarse competente pero, junto a Schumi este año, eso no basta. Es duro, pero Rubens conocía las reglas cuando entró en Ferrari. Entonces pensaba que tenía calado a Michael, pero la realidad ha sido otra. Es el único miembro del 'dream team' Ferrari que no sigue hasta 2006.

El caso de DC es más fácil de valorar. Raikkonen

le ha machacado en cuanto a resultados. En parte se debe a la fiabilidad, pero, a medida que pasaba el año, DC ha perdido algo de confianza. Necesita más carreras como Francia, donde volvió a estar entonado.

¿Y Jarno? Sigue siendo un as en calificación, veloz hasta el primer pitstop... luego se va. Puede que haya razones que desconocemos, pero, mientras Alonso se muestre tan en forma, Trulli será un número dos... lo que Ralf Schumacher parecía que iba a ser antes de bordar su pasmosa mitad de compañía. Caer detrás de un compañero puede hacer que acabes centrándote.





(Arriba) Que sean hermanos no quiere decir que los Schumacher no hayan rodado muy juntos en ocasiones; (abajo dcha.) los colores de JPS distinguieron una gran época de Lotus. Y de la F1.

Nunca es tarde...

Aunque he llegado un poco tarde a esta revista, no puedo menos que felicitarles por el interés de los artículos y por su calidad técnica y fotográfica.

Y si he llegado tarde no ha sido por falta de afición, sino porque debo confesar que soy un clásico y me quedé sin F1 el mismo día que este deporte se quedó sin Gilles Villeneuve. Aún añoro esa vuelta en paralelo con Arnoux. Y después de ver algo así, ¿de verdad alguien piensa que la F1 actual es espectacular?

Los monoplasas actuales son tan perfectos que dejan muy poco en las manos de los pilotos. Y que los triunfos se jueguen tanto en boxes como en la propia pista, aunque todo forme parte del espectáculo, creo que no contribuye en mucho a la tradición competitiva de los deportes de velocidad del motor.

Este deporte debe mucho a gentes como Enzo Ferrari, Ken Tyrrell... y sobre todo al gran Colin Chapman. Y no me estoy dejando llevar por la nostalgia. ¿Se han fijado en la clasificación de los coches más grandes de la historia, en *F1 Racing* N° 52? Entre los siete primeros hay ¡cuatro Lotus!, y nueve más en el centenar. La historia debería estar escrita en el color negro y dorado de JPS con tantos méritos como en el *rosso corsa* de Maranello. Faustino Fernández, Villablino (León)

Sin prisas, por favor

Cualquiera que siguiera un poco el mundillo del motor, sabía desde hace tiempo que Fernando Alonso tenía ante sí un futuro impresionante.

De igual manera que cualquiera que entienda de este deporte sabe que para ganar no sólo basta con ser bueno.

Para ser campeón en cualquier especialidad del motor hace falta ser un 'fuera de serie' (Alonso lo es), tener el mejor coche (Alonso va camino de tenerlo) y tener suerte, mucha suerte (¿la tendrá Alonso?).

Partiendo de la base de que todos los pilotos que compiten actualmente en F1 son magníficos pilotos, ¿cuántos son auténticos 'fuera de serie'? Al menos hay 10 pilotos en los que todos estaríamos de acuerdo.

Y de ellos al menos seis tienen mejor coche que el español. Es por ello que debemos valorar en su justa medida lo que ha conseguido Alonso hasta el momento... y lo que conseguirá.

Pero sobre todo no hay que vender la piel del oso antes de cazarlo. Da un poco de miedo el síndrome de lo que se ha dado en llamar la "Alonsomanía". Los medios de comunicación, sobre todo los no especializados, ávidos de cualquier tema 'de portada', están 'metiendo presión' en exceso a todo lo que está sucediendo alrededor de Alonso.

Y a día de hoy lo que menos necesita Alonso es prisa.

Ahora se trata de disfrutar cada domingo de las carreras, y deseárselo suerte a Alonso. Lo demás llegará con el tiempo.

Jesús Acosa, Badajoz



No nos olvidemos de Ralf

Llevo unos cinco años siguiendo la F1 y soy una fanática de Michael Schumacher y Ferrari, pero lo que los demás no entienden es que también lo sea de Ralf Schumacher.

Lo que me duele, cuando leo ciertos artículos en la prensa, es que los traten de fríos y calculadores y, al ser familia, que a veces den a entender que se ayudan mutuamente.

Pues bien, en alguna ocasión, ¿quién no ha 'enchufado' a alguien de su entorno? Con esto no estoy diciendo que Ralf no valga, sino todo lo contrario: vale, y mucho; tiene talento y lo demuestra, como Michael.

Finalmente, agradecer a esta revista que nos tenga informados de este magnífico deporte que muchos adoramos y amamos. Clàudia Dobón Rull

Sant Andreu de Llanerres (Barcelona)

Peña gallega de Alonso

Quiero formar una peña de Fernando Alonso en mi ciudad y desde aquí deseo animar a quienes estén interesados a que se inscriban en esta dirección: aupalonso_coruna@hotmail.com Joaquín Pampín Barreiro, La Coruña

Montoya sí lo será (1)

No sé si Montoya será campeón o no. Llevo seis años siendo fiel seguidor de la F1 y de esta publicación, y no acabo de comprender cómo es que hay aficionados que no notaron el cambio que hubo en las carreras con la aparición de Juan Pablo.

Ciertamente, no se puede negar la maestría de conducción de Mika Hakkinen, pero tampoco hay que esconder la poca emoción que había en sus triunfos. Eran carreras con demasiada cabeza, pocos riesgos y casi ningún adelantamiento que nos hiciera levantar de nuestros asientos. Esto llegó de la mano de Montoya, y creo que el GP de Europa deja claro que Schumi, aunque es y será el hombre a

a los lectores

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

- En mensajes de correo electrónico, indicar nombre completo, población y, si el lector desea que se publique, también su dirección electrónica.
- Fe de errores: un atento lector de nuestra revista, Carlos Blanco, ha detectado un error en las páginas de resultados publicadas hasta ahora este año. En concreto, en el cuadro 'Resultados hasta la fecha', el orden de los GPs de Gran Bretaña y Francia aparecía invertido. Desde este número, el error está subsanado.

bair por muchos años tanto en pista como en números, no es imbatible. Ésas son las carreras que queremos: con riesgo, con pasión, y no sólo con cabeza...

Ojalá Juan Pablo sea campeón y ojalá lo sea también Fernando Alonso. Creo que sin ellos dos en pista las carreras serían un poco más aburridas.

Rómulo Ortiz, Barcelona

Montoya sí lo será (2)

Llevo un año comprando *F1 Racing* y cada vez me gusta más. En la sección de correo del número 53 se decía que Montoya nunca será campeón del mundo. Respeto dicha opinión, pero somos muchos los que no la compartimos.

No quiero hacer comparaciones odiosas, sólo decir que a Montoya no le falta nada para ser campeón, excepto un coche que no lo deje tirado cuando va líder.

Jason Ospina
jason84_6@hotmail.com

Montoya sí lo será (y 3)

En *F1 Racing* N° 53, el señor Josep Molist dice que Montoya nunca será campeón y que le falta algo. Soy colombiano y me pregunto en qué se basa para decir esto. Yo digo que sí lo será y me baso en su palmarés [véanse *F1 Racing* N° 21 y 26, N. de la R.]. Por si no lo sabe, ha sido campeón en casi todos los campeonatos que ha disputado.

Juan Carlos Urrea
juancaurreas@hotmail.com

El gran triunfo de Zanardi

El pasado 11 de mayo se disputó una carrera de la Champ Car en el óvalo alemán de Lausitz. Ese día, alguien llevó a cabo una prueba mucho más importante para él: Alex Zanardi, piloto italiano que fuera compañero del pequeño de los Schumacher en el equipo Williams en 1999.

En Alemania, en la parte final del campeonato CART de 2001, parecía que la suerte volvía a



estar de su lado y lideraba la prueba pero, a falta de 13 vueltas para el final, un trompo al salir de boxes hizo que el coche de Tagliani partiera en dos el suyo. Ese día, pegado a mi televisor, pensé lo peor, pero es que las imágenes no daban muchas esperanzas. La muerte se quiso interponer en el camino de un magnífico piloto, que rebosaba simpatía y caballerosidad allá por donde iba. Pero Alex la burló.

El accidente le costó la amputación de ambas piernas, algo que hubiera hundido a más optimista. Pero Alex aceptó su nueva vida y a los pocos meses volvió a conducir su coche de calle. Todo esto demuestra el incalculable valor demostrado por Zanardi, pero lo que hizo el pasado 11 de mayo supera lo imaginable. Tuvo el coraje de volver a subirse a un monoplaza de competición y se propuso terminar las 13 vueltas que tenía pendientes sobre el circuito alemán, esas vueltas que le hubieran dado un merecido triunfo. Y así lo hizo.

Alex consiguió la victoria ese día, por haber demostrado que nada puede frenar a alguien que posea la determinación y el valor de un piloto de verdad.

Una cosa más: si el mejor tiempo de esas 13 vueltas hubiera sido oficial, Alex habría salido desde la quinta posición de la parrilla. Ahí es nada...

Alex Nadal, Granollers (Barcelona)

Se puede mejorar

Soy un lector asiduo de su revista y apasionado de la F1 que 'sufre' las retransmisiones que La 2 realiza para toda España.

Lo de sufrir lo digo sobre todo

por el comentarista Jesús Fraile, que hace que muchas veces añore a los alemanes que veía otros años, a pesar de no entender nada. Para empezar, soy asturiano, y el señor Fraile no deja de decir imprecisiones sobre nuestra bandera: según él, el Circuit de Catalunya, donde estuve presenciando la magnífica actuación de Fernando Alonso, estaba lleno de banderas de Oviedo; pues bien, yo no vi ni una, eran todas de Asturias con la cruz de la victoria (no la de Cangas de Onís, como se atrevió a decir en otra retransmisión).

Luego están las expresiones que siempre utiliza y con las que interrumpe a sus colaboradores: "Hasta el rabo todo es toro", "Nosotros decimos *jaguar* y no *yaguar*"...

Estoy seguro de la profesionalidad del señor Fraile y de su intento de hacer entretenidas las retransmisiones para la mayor cantidad de público posible, pero le rogaría que evitara estos temas recurrentes y que incluyera a todos los asturianos al referirse a nuestra bandera, sin dejar fuera a un millón que no somos de Oviedo y que también apoyamos a Fernando Alonso.

Muchas gracias a ustedes por publicar mi carta y al señor Fraile por leerla.

Enrique G. Cocaña, Navia (Asturias)

(Arriba izda.) En sus dos temporadas en la CART, Montoya acabó de convencer a Frank Williams de su valía; (abajo) el triunfo del tesón y las ganas de vivir: Alex Zanardi al volante de un monoplaza de la CART, 18 meses después del accidente que le costó las piernas.



2003

¿QUIÉN ES EL MEJOR?

Bueno, aquí estamos: a mitad de temporada. ¿Qué opinan los **expertos**? ¿Quién se lleva **la palma**? ¿Quién podría **esforzarse más**? Veinte personajes de la F1 (¡incluida una **chica!**) se sentaron en el **ecuador** de la temporada para dilucidarlo. Estuvo **reñido**. Déjense **sorprender...** y lean, lean. El futuro está aquí.

Sistema de votación F1 Racing

Pedimos a los 20 miembros del jurado una lista de los 20 pilotos de este año por orden de grandeza durante la primera mitad de la temporada 2003. Otorgaron 20 puntos a quien consideraran como el mejor piloto hasta ahora... y así sucesivamente, en orden decreciente, hasta un punto para quien consideraran el menos impresionante. Sumamos todos los subtítulos y llegamos a la jerarquía que se revelará en las siguientes páginas. La primera cifra de cada piloto son los puntos que le concedió el jurado de F1 Racing; la segunda es su puntuación en el campeonato tras el GP de Canadá, octava de las 16 pruebas. ¡Esperamos que estén de acuerdo en que se trata de una rigurosa rúbrica de la grandeza en F1!

EL JURADO



Gary Anderson
Edad: 52; País: Gran Bretaña;
Posición en F1: Ingeniero



Ove Andersson
Edad: 65; País: Suecia;
Posición en F1: Jefe de equipo



Matt Bishop
Edad: 40; País: Gran Bretaña;
Posición en F1: Periodista



Mike Gascoyne
Edad: 40; País: Gran Bretaña;
Posición en F1: Ingeniero



Dan Gurney
Edad: 72; País: EE UU;
Posición en F1: Piloto



Alan Henry
Edad: 56; País: Gran Bretaña;
Posición en F1: Periodista



Stefan Johansson
Edad: 46; País: Suecia;
Posición en F1: Piloto



Sam Michael
Edad: 32; País: Australia;
Posición en F1: Ingeniero



Adrian Newey
Edad: 44; País: Gran Bretaña;
Posición en F1: Ingeniero



Malcolm Oastler
Edad: 44; País: Australia;
Posición en F1: Ingeniero



Barbara Premoli
Edad: 39; País: Italia;
Posición en F1: Periodista



Jo Ramirez
Edad: 61; País: México;
Posición en F1: Ingeniero



Sergio Rinland
Edad: 51; País: Argentina;
Posición en F1: Ingeniero



Jim Rosenthal
Edad: 47; País: Gran Bretaña;
Posición en F1: Presentador



Anthony Rowlinson
Edad: 33; País: Gran Bretaña;
Posición en F1: Periodista



Stéphane Samson
Edad: 29; País: Francia;
Posición en F1: Periodista



Paul Stoddart
Edad: 48; País: Australia;
Posición en F1: Jefe de equipo



Patrick Tambay
Edad: 54; País: Francia;
Posición en F1: Piloto



Stewart Williams
Edad: 39; País: Gran Bretaña;
Posición en F1: Periodista



Peter Windsor
Edad: 51; País: Gran Bretaña;
Posición en F1: Periodista



20 ANTONIO PIZZONIA

49 PUNTOS F1 RACING; 0 PUNTOS EN 2003



Cómo no hay que correr en F1: ganarse reputación de rápido y diestro durante un año de probador. Hacerse con volante en equipo de altos vuelos. Tener por compañero a quien está a punto de convertirse en revelación del año. Volcar con un coche de serie del equipo durante una jornada para invitados en la pretemporada. Calificarse mal. Estrellarse. Ser eclipsado por el susodicho compañero. Verse entre rumores de despido hacia la quinta prueba. Superar los rumores con 'respaldo' oficial. Perder confianza. Padecer falta de fiabilidad y mala suerte. No lograr ni un punto.

19 RALPH FIRMAN

72 PUNTOS F1 RACING; 1 PUNTO EN 2003

No es sencillo ser compañero de Giancarlo Fisichella, uno de los pocos ases verdaderos de la F1. Menos aún cuando Giancarlo produce una actuación irreplicable bajo la tempestad brasileña para anotarse su primera victoria. Aun así, este año Ralph ha mostrado valor y entrega, ya que no un exceso de finura: cruzar la meta hacia atrás con un coche destrozado en Austria fue sin duda audaz, pero poco elegante. Ralph le cae bien al equipo y, en carrera, a menudo ha estado cerca de Fisi. Un punto en Montmeló fue su premio. Pero con el modesto EJ13, difícilmente hará mucho más.



18 JOS VERSTAPPEN

78 PUNTOS F1 RACING; 0 PUNTOS EN 2003



Cuando tu carrera deja atrás las tempranas cotas de la era Schumi de Benetton y pasa varios años al margen, cae en pleitos contra tu antiguo equipo (Arrows) y da con un volante de última hora en Minardi para 2003, cabría pensar que ya toca despedirse de la F1. Jos sigue esforzándose por avivar la llama de los pececillos de la F1, pero es su compañero Justin Wilson quien ha llamado la atención con sus resueltas actuaciones en los inicios de carrera. Jos ha entrado en el crepúsculo y, aunque la entrega y el talento siguen siendo manifiestos, no hay modo de salir de aquí.

'CABRÍA PENSAR QUE ES HORA DE DEJARLO. JOS SIGUE ESFORZÁNDOSE POR AVIVAR LA LLAMA, PERO HA ENTRADO EN EL CREPUSCULO'

17 HEINZ-HARALD FRENTZEN

106 PUNTOS F1 RACING; 7 PUNTOS EN 2003

Se suponía que iba a ser el gran retorno de Frentzen. De vuelta con el equipo que le dio la alternativa en F1, aquí podría volver a sentirse cómodo y seguro, reencontrar la forma que le hizo tan fuerte en Jordan en 1999. Pero el Sauber C22 es una máquina anónima con la que H-HF se ha visto apurado para causar impacto... como no fuera contra el rill de Mónaco en la primera vuelta de este año (nada bueno para un veterano de 150 GPs). Sauber estaba más equilibrado en 2002 con Felipe Massa y Nick Heidfeld. En 2004 habrá cambios.



16 OLIVIER PANIS

115 PUNTOS F1 RACING; 1 PUNTO EN 2003



Tantas esperanzas; tantas decepciones. Canadá reportó el primer punto de Olivier en 2003, escaso botín para un equipo que invierte tantos (cientos de) millones en F1. Las posibilidades técnicas del equipo han dejado insatisfecho a Panis, pero tampoco él ha sacado partido siempre de sus ocasiones (como la calificación en Brasil). Hay quien dice que deberían haber seguido con Mika Salo, pero ¿podría haber igualado la velocidad y capacidad técnica de Panis? Quizá no. A resolver a final de año. ▶

DARREN HEATH/LORBENZO BELLANCA/AF, ANDRINO/LAIF, CLIVE MASON/GETTY IMAGES, CLIVE ROSS/GETTY IMAGES, MARK THOMPSON/GETTY IMAGES





15 JACQUES VILLENEUVE

135 PUNTOS F1 RACING; 3 PUNTOS EN 2003



Pregunta: ¿cuánto tiempo puede pasar un hombre adulto dándose con la cabeza contra la pared? Respuesta (en el caso de Jacques): cuatro años y medio (y subiendo). Pero el dolor empieza a hacerse sentir. En el pasado, Jacques siempre ha estado a la altura de la fuerza que se le iba por la boca, pero en lo que llevamos de año no tanto. Que un compañero que da la casualidad de ser la niña de los ojos de su nuevo patrón le señale el camino no entraba en los planes. Jacques necesita un cambio.

14 CRISTIANO DA MATTA

146 PUNTOS F1 RACING; 3 PUNTOS EN 2003

Segundo mejor debutante: buen reflejo de la temporada de Cristiano. Rápido de vez en cuando y artifice de los primeros puntos de Toyota en 2003 (en España), Da Matta ha retado a los escépticos que dijeron que su título de la Champ Car en 2002 no daba una buena idea de su talento. Está más contento en el equipo que su compañero y, dada su falta de experiencia en F1, ha cumplido al igualar la velocidad de Panis. Cada vez más confiado, cabe esperar que acabe el año al alza.



13 NICK HEIDFELD

147 PUNTOS F1 RACING; 1 PUNTO EN 2003



No es que Heidfeld haya resultado lento en 2003; de hecho, se calificó cuarto en Austria con una vuelta limpia con poca gasolina. Pero es difícil ser una superestrella con un Sauber.

Tendrá que sacarse algo excepcional —más allá de los modestos límites del C22— para alzarse sobre la mediocridad de mitad de la tabla antes de final de año. Había más chispa aquí cuando Nick formó pareja con Kimi Raikkonen (2001) y Felipe Massa (2002). Un compañero más joven e incisivo saca a la luz lo mejor que hay en él.



12 JUSTIN WILSON

157 PUNTOS F1 RACING; 0 PUNTOS EN 2003

A los ojos del Señor (y parece que del jurado de F1 Racing), lo importante es esforzarse. Y nadie ha puesto más empeño en 2003 que Justin Wilson. Nada de vender a su abuela para conseguir un volante, ¡Justin se vendió a sí mismo! La emisión de acciones de Justin Wilson fue una medida desesperada, pero valió la pena. El dinero recaudado le sentó en un Minardi PS03 a medida y a partir de ahí su considerable talento ha hecho el resto. Sus ataques desde la cola de la parrilla demuestran que merece más que un papel secundario en esta sublime compañía. Todo cuanto Justin necesita ahora es un equipo mejor dispuesto a hacerle un chasis para 2004. ¡Ojalá!



11 JARNO TRULLI

195 PUNTOS F1 RACING; 13 PUNTOS EN 2003



Algún día, cuando todos los trenes lleguen a la hora, todos los relojes estén sincronizados y todos los astros estén alineados, Jarno Trulli será un ganador habitual. Su velocidad no se cuestiona. Pero su aptitud para correr con espíritu competitivo con un coche bueno (en lugar de grande)... sí. Jarno puede hacer su coche casi perfecto en calificación, y las vueltas resultantes rayan en lo increíble. Pero ¿en carrera? Un par de lecciones de Michael Schumacher obrarían milagros.



10 GIANCARLO FISICHELLA

235 PUNTOS F1 RACING; 10 PUNTOS EN 2003



En la ceremonia de los 'Bernies' de este año (los oscars de la F1), el premio más especial —el de piloto de los pilotos, votado por los 20 ases de la temporada pasada— lo ganó Giancarlo. Y bien contento que estaba al respecto, además. Entonces, ¿por qué sólo figura en décima posición aquí? Porque, aunque muy poquitos de los colegas de Fisico son capaces de igualar su extraordinaria mezcla de sangre fría y precisión de pilotaje, el Jordan de este año es un vehículo muy pobre para semejantes talentos. Pero sigue siendo tan bueno como siempre.

9 RUBENS BARRICHELLO

239 PUNTOS F1 RACING; 31 PUNTOS EN 2003

Jean Todt, Ross Brawn, Rory Byrne, Paolo Martinelli y, claro está, Michael Schumacher han renovado con Ferrari hasta el final de 2006. Pero Rubens, el pobre, no. Y está hecho polvo. Hay que reconocer que este año no se ha mostrado tan impresionante como el anterior; ¿o es que el F2002 era tan dominador, y sus Bridgestones tan superiores, que Michael sólo necesitaba dar el 90 por ciento? Este año, contra un Schumi otra vez lanzado, tal vez se ha descubierto por fin a Rubens.

**8 DAVID COULTHARD**

247 PUNTOS F1 RACING; 25 PUNTOS EN 2003



La temporada 2003 arrancó la mar de bien para DC: victoria en Melbourne, que a punto estuvo de repetir en Sepang e Interlagos. Pero, desde entonces, las cosas han ido menos bien, y el tipo del otro McLaren ha suscitado la mayoría de los elogios. Por tanto, David quedará decepcionado al ocupar sólo el octavo puesto; no obstante, aunque no se ha adaptado a la calificación a una vuelta tan bien como esperaba, sigue siendo muy capaz de correr duro y bien. ¿Seguirá en McLaren el año que viene? Ya veremos.

'ESTA TEMPORADA, CONTRA UN SCHUMACHER OTRA VEZ LANZADO, QUIZA SE HA DESCUBIERTO POR FIN A RUBENS'

7 JENSON BUTTON

253 PUNTOS F1 RACING; 8 PUNTOS EN 2003

En la pretemporada, Jenson era noticia por las razones equivocadas. Cada semana, él y su belicoso nuevo compañero, Villeneuve, encontraban cosas aún más ofensivas que decir el uno del otro, y la mayoría de comentaristas creyeron que JV vencía a JB en la guerra de palabras. Pero, en pista, las cosas han sido muy distintas y, siempre que pueda dejar atrás su golpe en Mónaco, Jenson podría rubricar un buen año. Su séptima posición aquí es un gran resultado, y merecido. No sería de extrañar verle puntuar a menudo más adelante.

**6 RALF SCHUMACHER**

270 PUNTOS F1 RACING; 33 PUNTOS EN 2003



Las pruebas extraeuropeas fueron bastante mal para Schumi Jr. Su compañero, Juan Pablo Montoya, casi ganó en Australia, mientras Ralf entraba octavo, y las cosas fueron aún peor en Malasia, donde su Williams se alineó en una desesperante 17ª posición en parrilla. Sin embargo, en Imola Ralf volvió por sus fueros, compartiendo la primera fila con su hermano. Luego, en Mónaco, marcó la pole, hazaña que repitió en Montreal (octava prueba del año y, por tanto, última válida para esta votación). ¡Arriba! ▶



'LA VELOCIDAD PURA DE MARK SORPRENDIÓ INCLUSO A SUS JEFES DE JAGUAR. PERO NO A EL; EL YA LO SABÍA'

5 MARK WEBBER

315 PUNTOS F1 RACING; 6 PUNTOS EN 2003

La sorpresa de la temporada, sin sombra de duda. De acuerdo, todos sabíamos que Mark sería profesional; sí, esperábamos que trabajara duro; por supuesto, siempre iría un poco más allá con sus ingenieros. Pero ¿alguien puede decir con el corazón en la mano que, sí, claro, se veía venir que sería tan endiabladamente rápido? Su velocidad pura sorprendió incluso a sus jefes de Jaguar. Pero no a Mark; ah, no, él hace tiempo que sabía lo bueno que era. Ahora, con un contrato a largo plazo con Jaguar, se propone demostrárselo al mundo.



4 JUAN PABLO MONTOYA

341 PUNTOS F1 RACING; 31 PUNTOS EN 2003

Si acaso, la cuarta plaza es algo decepcionante para uno del excepcional talento de JPM. La temporada pasada, sus siete poles –incluida una racha de cinco seguidas– le distinguieron como el Ronnie Peterson de su generación: un hombre que evitaba el gimnasio con la certeza que su asombrosa capacidad para supervisar el nervioso equilibrio que es un F1 al límite de adherencia de sus neumáticos le llevaría a lugares que otros pilotos nunca podrían alcanzar. Y sin embargo, este año, a veces ha estado brillante (Mónaco) y otras tristemente deslucido (Imola).

Si aprende a centrarse, se convertirá en uno de los grandes.



3 MICHAEL SCHUMACHER

365 PUNTOS F1 RACING; 54 PUNTOS EN 2003

¿Tercero? Pues sí. Hay dos hombres a quienes nuestro jurado de 20 expertos ha concedido más puntos (sólo en cuanto a la primera mitad de 2003, recuerden) que al único e irrepetible Michael Schumacher. Pero la votación entre los tres primeros estuvo emocionantísima, y nadie negará que, una vez más, Schumi va camino de hacer de esta temporada otra obra maestra. Es más, sin duda seguirá ganando durante otros tres años. En cuanto al futuro a largo plazo de la F1, bien, probablemente esté en manos de los dos chicos cuyos rostros adustos aparecen en la página siguiente...



2 KIMI RAIKKONEN

366 PUNTOS F1 RACING; 51 PUNTOS EN 2003

Asombrosamente rápido; fabulosamente frío; inquietantemente cabal. Verle andar con paso firme por el paddock parece la imagen de un veterano de 100 y pico grandes premios y un título o dos. Sin duda, todo llegará. Mientras, sólo cabe maravillarse ante la madurez y aplomo de un tímido joven de 23 años que con el tiempo podría relegar a su mentor, Mika Hakkinen, a la posición de 'el otro Finlandés Volador'. En cuanto a confianza y entrega, Kimi es tan bueno como el que más. Aquí habrá títulos.



'SI VES CORRER A ALONSO ESTE AÑO, GUARDA EL RECUERDO COMO UN TESORO. ALGUN DÍA SE LO CONTARÁS A TUS NIETOS'



1 FERNANDO ALONSO

369 PUNTOS F1 RACING; 34 PUNTOS EN 2003

Antes del GP de Australia 2003, muy pocos sabían lo bueno que era Fernando. Pero Flavio Briatore, jefe de Renault, era uno de esos pocos y, tan pronto como el *nano* fue ascendido de probador a titular este año, lo supo ya todo el mundo. Lo bueno que es Alonso ha asombrado a todos: tranquilo (salvo en Brasil), con dominio (siempre), valiente (idem) y poseedor de esa rara aptitud a lo Schumi para pensar con creatividad en la estrategia de carrera al mismo tiempo que encadena una vuelta rapidísima tras otra. Si has visto correr a Alonso este año en el Circuit de Catalunya, o lo has visto o lo verás en alguna otra parte, guarda el recuerdo como un tesoro. Algún día se lo contarás a tus nietos. 🏆

ACTOR POR UN DÍA



Me cuido solo

Fernando Alonso ha entrado en la lista de los españoles famosos. Joven, bien parecido y audaz, Renault lo eligió para ser el icono del nuevo Mégane, el gancho para vender uno de sus coches más populares. El piloto asturiano se ha subido al tren de la fama.

Texto de Xavier Guillén fotografías de Álvaro Rubio





Y cuando sales por la tele anunciando un coche, un perfume o un detergente, te conviertes en un personaje tan conocido como los 'televisivos' más en boga. En su día fue Pedro Martínez de la Rosa quien nos ofrecía las ventajas de la gasolina, también el campeón motociclista Álex Crivillé o más recientemente el italiano Valentino Rossi. Cuando las grandes marcas eligen un piloto es porque su figura ha traspasado las fronteras más inmediatas y es algo más que un deportista de élite. Normalmente este

cambio viene después de ser campeón del mundo, pero Alonso se ha adelantado. Reúne tantas condiciones para ser un líder que es difícil imaginar hasta dónde puede llegar. Por ejemplo, han bastado unos cuantos podios para que se hable más de él, que de cualquier otro deportista, aunque sea campeón del mundo. Es un tipo que cae bien y que recorre el camino del riesgo sin despeinarse. Es duro y contradictorio, pero salir ileso del tremendo accidente de Brasil es más que un golpe de suerte y una alegría

(Arriba izda) Fernando observa la cámara. (Arriba Dcha.) Instantes del rodaje. (Abajo) Fernando conduce por una carretera de Ávila.

personal, supone también un bombarzo mediático. Como una bola de nieve bajando por una ladera, cuanto más se habla, más grande se hace, y cuanto más voluminosa mejor atrae la atención. Además, conseguir el podio mientras se recupera en el hospital, alimenta el carácter heroico asociado a las gestas deportivas: incluso reposando en una camilla triunfas. Por eso Renault y los creativos de la agencia Tiempo BBDO lo vieron claro, Fernando era su hombre. Han explotado todos los recursos a su alcance con maestría



“MIS AMIIGOS, DE VERME TODA LA VIDA CON ELLOS, CUANDO ENCIENDEN LA TELE Y ME VEN ALLI, LES HACE GRACIA”

y buen gusto: un niño soñador, un joven triunfador, lanzado, próximo... incluso la cara amarga del riesgo, las imágenes de Alonso en el momento de ser evacuado de la pista. Y todo esto funciona.

Un parte del anuncio se rodó en estudio y la otra en exteriores, durante tres días y en tres localizaciones diferentes: el circuito de karting del Soto, el Aeródromo de la Iglesuela y en carreteras de la zona, en la provincia de Ávila. Según cuentan los responsables de la productora, Fernando estuvo siempre muy cómodo y tranquilo en su papel, en el único día que le tocó de rodaje. El spot publicitario dura treinta segundos, en una continua sucesión de planos, donde el protagonismo de Fernando Alonso se muestra por su imagen y su voz. Estas son las frases que pronuncia: “A los 3 años le pedí conducir un kart. A los 11 le pedí ser campeón de España. Después le pedí conducir un fórmula 1. Le pedí subir al podio. Y ya que estaba le pedí que me abriera la mayonesa.

Que me lavara los platos. Que me hiciera masajes en los pies. Pero fue demasiado, se enfadó y me dejó. Entonces le propuse un trato. Él está conmigo en las pistas y fuera me cuido solo.”

En el motorhome de Renault F1 instalado en el paddock de Magny-Cours, Fernando Alonso contó a F1 Racing las impresiones de su ‘actuación’ delante de la cámara.

¿Qué sensación te produjo?

Ninguna especial, es la parte de mi trabajo también. Renault quería que hiciese el anuncio del Mégane y bueno pues intenté hacer lo que ellos me decían y de la mejor manera posible. Sin duda alguna fue una



(Arriba) Los técnicos colocan el Mégane en la plataforma. (Abajo) La operadora de cámara graba todo el proceso para realizar el 'making off' del spot publicitario, la historia de 'como se hizo'



Fernando en uno de los momentos más 'serios' del anuncio. (Abajo) El CAMCAR, la plataforma móvil desde la que se filma, sin necesidad de que el piloto conduzca.

experiencia muy positiva y a la vez muy difícil porque los pilotos no estamos habituados.

¿Te gustó, te divertiste o fue aburrido?

No, no; me gustó mucho, no fue nada aburrido, me gustó. (Fernando se expresa con satisfacción, se nota que lo pasó bien) Me gusta todo ese tipo de cosas, la fotografía, la imagen, y por tanto no sé, me adapté bastante bien a la situación.

¿Modificaste alguna parte del diálogo o de los comentarios? No, (Fernando se ríe, como diciendo que ya era suficiente con seguir los pasos del guión)

¿Te consultaron algunos detalles? No, tampoco, creo que no hay nada que decir.

¿Qué les parece a tus amigos el anuncio?

Bien, hombre, a todos les hace gracia, porque de verme toda la vida con ellos, pues cuando encienden la tele y me ven allí en la tele, pues les hace gracia, pero nada más.

El ángel de la guarda, la suerte, la lotería... ¿existen en la F1?

Sí, sí siempre existe, sobre todo la suerte, existe en todos los deportes y en la F1 más aún si cabe.

¿En que crees a pies juntillas?

...

Alonso se queda pensativo y no se pronuncia, el asturiano fuera del asfalto es todo prudencia. ❶

Ficha técnica

Todos los que intervinieron en la gestación y realización del spot publicitario figuran a continuación. Los argentinos Vergara y Mazia son los 'cracks' que han creado el anuncio, con la realización de Belén Gayán y el tacto del cámara y director de fotografía Alejandro Osset.

Agencia: **Tiempo-BBDO**

Anunciante: **Renault**

Producto/Marca: **Renault Mégane**

Tipo campaña: **Spot**

Producto: **Mégane**

Director general creativo: **Marcelo Vergara y Fabio Mazia**

Director creativo: **Hernán González, Maxi Itzkoff**

Director producción: **Paco Bueno**

Producer: **Gema Crespo**

Director servicios cliente: **Javier Taboada**

Supervisor: **Amaro González**

Productora: **Pirámide**

Ejecutivo: **Nathalie Rix**

Piezas: **spot 30"**

Realizador: **Belén Gayán**

Operador: **Alejandro Osset**

Productor Ejecutivo: **Mónica Tadeo**

Jefe producción: **Vicky Gómez**

Post-producción: **Madpix**



LA GRAN ENTREVISTA

NADA QUE HACER

Mika Hakkinen no es un amante de la propaganda que digamos. Y desde el Gran Premio de Japón de 2001, su 161º y último, se ha convertido casi en un ermitaño. Hasta ahora. Pero si crees que ya has oído suficientes monosílabos a lo Hakkinen en tu vida, piénsalo mejor: este Mika, feliz en su retiro, es alguien muy distinto. Y quiere hablar...

Entrevista de Matt Bishop; fotografías de James Bareham

En comparación con otros cantos del cisne, el último año de Mika Hakkinen fue... difícil de entender. Tras dos campeonatos victoriosos (1998 y 1999), sus aspiraciones a un tercer título consecutivo se vieron frustradas por el comienzo de la racha triunfal más implacable de cualquier piloto en cualquier época, resultado de la cual fueron tres títulos seguidos para Michael Schumacher (y subiendo). Por tanto, para Mika, la de 2000 fue una temporada frustrante, aunque, a decir verdad, ganó cuatro carreras y marcó 89 puntos. No obstante, comparado con 2001, 2000 fue un paseo por el parque. Antes de Mónaco, séptima prueba de

2001, ya había tenido bastante. Sufrió un gran accidente –en Australia, país en el que casi murió seis años atrás– y perdió el GP de España, que encabezaba por 40 segundos al iniciar la última vuelta, por rotura del embrague. Tenía cuatro puntos; Michael Schumacher ya sumaba 52.

De modo que Mika se dirigió al paddock desde su apartamento monegasco, llamó a la puerta de Ron Dennis y no se andó con rodeos. “Se acabó. Ya no puedo hacerlo. Al final del año lo dejo”. Y es lo que hizo, tras una desconcertante serie de rumores que culminaron con el anuncio a finales de ese año, en Monza, de que Mika se tomaría un año sabático en 2002 y tal vez volvería


a McLaren en 2003. Suzuka 2001 fue su último gran premio, y el año sabático resultó ser el retiro que no osa decir su nombre.

Durante los últimos 18 meses o así, ha efectuado un puñado de actos de RR PP, pero los intrépidos periodistas que trataban de (ab)usar de tales apariciones para cazarle por sorpresa en temas ‘prohibidos’ no le encontraban nada cooperador.

Razón por la cual me alegré –y reconozco que me sorprendí– cuando un sábado del mes de abril sonó mi móvil y la voz familiar de Mika me pidió que pasara el martes anterior al GP de Mónaco de este año con él, su esposa Erja y su hijo Hugo. Dije que sí. He aquí, pues, el resultado... ►

Mika se relaja en la terraza de su gran apartamento monegasco. Como muchos pisos aquí, es alquilado (no, no le preguntamos cuánto paga). Mika y Erja lo han ido personalizando estos últimos años: ¡minimalista no es!





**“NO HAY NADA
COMO PILOTAR UN
F1 AL LÍMITE. PERO
YA NO TENGO
GANAS DE HACERLO”**

Matt Bishop: ¿Cómo te va la vida, Mika?

Mika Hakkinen: Muy bien. Muy, muy relajado. Nada de estrés. Organizo mi propia agenda. Voy a mi aire. Y, claro está, ahora tengo mucho tiempo para mi familia, mucho tiempo para ver crecer a Hugo.

MB: ¿Disfrutas de tu retiro, pues?

MH: Sí, pero ‘retiro’ es una palabra extraña, ¿no? Después de todo, sólo tengo 34 años. Y sigo haciendo algún que otro anuncio para Mercedes-Benz, y tal vez pronto empiece a hacer más trabajos de ese tipo, para otras empresas. Pero supongo que aún no he decidido qué voy a hacer con el resto de mi vida profesional.

MB: ¿Echas de menos la F1? Cuando miras las carreras por la tele, ¿te gustaría seguir todavía ahí? ¿O te has librado de todo eso?

MH: Es muy raro, porque, no, no la echo de menos. No la echo de menos en absoluto.

MB: ¿Ni siquiera echas de menos la sensación de pilotar un F1 al límite?

MH: No mucho. No me malinterpretes: no hay nada como pilotar un F1 al límite. No sólo eso, cuando ganas... bueno, es fabuloso. Lo mejor. Y también echo de menos a algunas personas. Pero, para hacer la F1 como es debido, has de concentrarte al 110 por ciento. Y ya no tengo ganas de hacerlo. Hoy día no quiero exigirme tanto. Por eso hice ese rally en

Finlandia en enero [véase *F1 Racing* N° 50]. Verás, no había presión. No tenía que exigirme hasta ese 110 por ciento. Así que supongo que podría hacer más pruebas como ésa. Pero ¿F1? No. *Finito*.

MB: ¿Le Mans, quizá?

MH: Bueno, nunca se sabe. Pero, hoy, aquí sentado, puedo decir con toda franqueza que no tengo la menor intención de volver a correr en serio nunca más. Sólo por diversión; pruebas como ese rally en Finlandia. Pero, por otra parte, dentro de 10 años aún tendré sólo 44, y tal vez un día me levante y decida que quiero volver a correr en serio. Quizá llegue ese día. Como digo, nunca se sabe.

Ya sé lo que pensáis: ¿es éste el mismo Mika Pauli Hakkinen que hablaba entre dientes en todas aquellas ruedas de prensa poscarrera, con una sonrisa torcida, sin decir casi nada? Sí... y no. Sí, es el mismo hombre... pero hoy en día está mucho más relajado. Y, por consiguiente, se expresa mucho mejor.

MB: Has terminado con la F1, y tu paisano y amigo [Kimi Raikkonen] ha ocupado tu puesto en McLaren. ¿Qué te parece verle pilotar ‘tu’ coche por la tele cada dos semanas?

MH: Fenomenal. Me siento muy próximo a él. Es un sentimiento muy profundo, que sale del corazón. Es una gran persona. Tiene una actitud estupenda. Muestra un gran respeto por los demás; por sus padres, sus amigos, todo el mundo. Verás, es una persona de buen corazón.

MB: ¿Dirías que eres como un hermano mayor para él?

MH: ¡No! Ya tiene un hermano mayor, ¡y no

soy yo! En realidad, su hermano mayor [Rami] es un muy buen piloto de rallies en Finlandia. Así que no me siento como su hermano mayor. Sólo somos muy amigos.

MB: Kimi es rapidísimo, ¿verdad?

MH: Ah, sí. Es un piloto *muy* rápido. Y también muy constante.

MB: Parece que maneja bastante bien a tu antiguo compañero [David Coulthard, que formó equipo con Mika en McLaren desde 1996 hasta 2001], ¿no es cierto?

MH: David siempre ha sido rápido, y también es un luchador muy fuerte. No se rinde. Sigue apretando todo el tiempo. Pero tiene dificultades con Kimi, ¿no? Mira, David tiene 32 años. Lleva mucho tiempo en esto. Supongo que debe haber sido muy duro para él que se presente Kimi y sea más rápido que él. ¿Qué más puedo decir? Sus resultados hablan por sí mismos.

MB: Aparte de Kimi, ¿qué otras nuevas estrellas te han llamado la atención?

MH: [Fernando] Alonso. Creo que está haciendo un trabajo *muy* bueno. Me parece que en el futuro veremos muchas batallas entre Kimi y Alonso.

Está claro que Mika no está pecando de tímido. Es hora de abordar terrenos más delicados...

MB: Bien, permíteme remontarme dos años atrás, a Mónaco 2001. Tu último año,

El director de F1 Racing Matt Bishop hace las veces de ayudante del fotógrafo (arriba), con gran regocijo de Hakkinen. Mika compró ese enorme Bugatti en Montreal, tras su victoria en 1999. Eso sí, los coches oficiales eran azules.



(Arriba) **F1 Racing** pasó todo un día con los Häkkinen, pero la entrevista en sí tuvo lugar mientras comíamos en el Castelroc de Mónaco-Ville (el favorito de Mika). Para que conste, Mika pidió salmón ahumado y risotto al champán.

Un año difícil. Y aquí, en Mónaco, el miércoles, te sentaste con Ron y le dijiste que querías dejarlo, ¿no es así? Háblame de esa conversación.

MH: En pocas palabras, con Ron lo mejor es ser muy honrado y muy justo. Y lo fui. Y tienes razón: aquí, en Mónaco, hace dos años, me pareció que era el momento de sentarme con Ron y decirle que ya era hora de que me hiciera a un lado. Y Ron dijo: "¡No, Mika! ¡Piénsalo mejor!". Por supuesto, ya había pensado muchísimo en ello antes de que decidiera decirselo. Y entonces me dijo que quería darme la posibilidad de tomarme un año sabático y, ya sabes, relajarme. Y tal vez habría vuelto después de tomarme un auténtico año sabático... si se hubiese ofrecido a pagarme el sueldo del año en cuestión. ¡Pero no lo hizo! De modo que pensé en ello y decidí que era mejor dejarlo de verdad: dejar la F1 *del todo*.

MB: Así pues, aunque no anunciaste tu retiro hasta Mónaco 2002 [a mitad del supuesto año sabático], la verdad es que en Mónaco 2001 ya sabías que estabas en tu último año.

MH: Sí, y además lo tenía muy claro. Y una vez que estoy plenamente convencido de algo, entonces, bien... soy de los que no pueden hacer algo a no ser que pueda entregarme a ello al 110 por ciento. Y la F1

es un asunto serio: si te dedicas a ello sin el nivel adecuado de atención, te harás daño a ti mismo, o a otros. Si no te concentras al 110 por ciento, cometerás errores. Y, en F1, los errores pueden ser muy...

MB: ¿Peligrosos?

MH: Peligrosos, sí. No sólo para ti mismo, sino también para los demás.

Y Mika esboza su célebre sonrisa torcida. ¿Por qué? ¿Se trata de un tic nervioso? No sabría decirlo, pero creo que sí: a ningún piloto le gusta hablar del peligro. Y, después de Melbourne 2001, donde sufrió un fuerte accidente, Mika se volvió menos confiado que la mayoría...

MB: Desde luego, 2001 fue una temporada frustrante para ti, y más tarde volveremos a ella. Pero también la de 2000 debió ser difícil. Tenías la oportunidad de ganar un tercer título de pilotos, y sacabas seis puntos a Michael [Schumacher] después de vencerle en Spa, y luego se te escapó...

MH: Antes que nada, déjame decir que Spa 2000 fue uno de los puntos culminantes de mi carrera. Realmente al límite. A fondo. Y salí de ahí por delante de Michael en el campeonato. Pero, mirándolo ahora, creo que por entonces había algo de autosuficiencia en McLaren. La fiabilidad había empezado a torcerse. Y no digo que yo no tuviera parte de culpa, porque creo

que todo el equipo se durmió un poco en los laureles, incluidos los pilotos.

MB: Indy fue un desastre, ¿verdad [Mika rompió el motor tras recortar 10 segundos a Michael y empezar a amenazar su liderazgo]? Allí podrías haber ganado, ¿no?

MH: Sí, creo que sí. Claro que nunca se sabe, pero, examinando las simulaciones, parecía que podíamos ganar. Y eso nos habría colocado en disposición de luchar por el campeonato. Pero no sucedió. Y fueron cosas así las que me hicieron empezar a preguntarme si había llegado el momento de dejar la F1 antes de que acabara hasta las narices de ella.

MB: ¿Crees que seguiste durante un año de más?

MH: Tal vez dos años de más. Por otra parte, hubo buenos momentos en esos dos últimos años. Esa victoria en Spa en 2000, y ganar en Silverstone e Indy en 2001...

MB: Dos carreras que no habías ganado antes, claro.

MH: Sí, dos sueños hechos realidad. Indy fue muy especial. Fue mi 20ª [y última] victoria en F1, y resultó muy satisfactorio ganar después de que me hicieran retroceder a la segunda fila [el mejor tiempo de Mika en calificación le habría situado en la primera fila, pero se lo anularon en virtud de un tecnicismo reglamentario]. Fue una ▶



de las mejores victorias de mi carrera, junto con la de Mónaco 98. Ganar en Mónaco fue muy especial, muy importante para mí.

Basta de preguntas sobre los 'días de gloria', de momento. Creo que es hora de presionarle sobre eso del 'año sabático'...

MB: Indy 2001 fue tu última victoria, claro, y tu penúltimo gran premio... lo que nos lleva a Suzuka, tu último GP. Al tomar el avión de vuelta la mañana siguiente, sabías que habías disputado tu última carrera, ¿no?

MH: Sí.

MB: ¿Fue una sensación muy extraña?

MH: Sí, porque por entonces no era oficial. Así, aunque un 90 por ciento de mi persona había decidido que lo dejaba, el 10 por ciento restante me decía: "Quizá me equivoque. Quizá quiera volver en 2003, después de todo".

MB: Pero cuando arrancó la temporada 2002, y empezé a verse claro que McLaren iba apurado, decidiste que no querías volver, ¿no es así? Pero si el MP4-17 hubiese sido un coche brillante de entrada, y David y Kimi hubieran ganado montones de carreras con él, tal vez podrías haberte sentido de otro modo...

MH: No lo creo. Sólo habría vuelto si hubiera sentido esa auténtica sed otra vez, el ansia de dar ese 110 por ciento del que hablaba antes. Pero no era eso lo que

sentía, así que sabía que no iba a volver.

MB: Lo que nos devuelve a Mónaco. Porque fue aquí, hace un año, que volviste por primera vez al paddock y anunciaste oficialmente tu retiro. Y recuerdo que me dijiste: "¡Maldita sea, estoy muy nervioso! ¡Detesto las ruedas de prensa!". No te sentías muy a gusto, ¿verdad?

MH: No, para nada. Ya sabes, durante toda mi carrera la gente ha estado hurgando en mi vida. Intentando averiguar qué hago y qué pienso, y criticándome; ya sabes, todo eso. Y ahora, de nuevo, tenía que volver a sentarme ante docenas de periodistas, con gente presionándome, haciéndome montones de preguntas. Y sabía que una palabra equivocada armaría un lío tremendo, porque, en el mundillo de la F1, era una gran noticia. Y yo lo sabía, claro. Así que estaba la mar de nervioso.

MB: Pero, sentado enfrente de ti ahora, un año después de esa rueda de prensa y sin haberte visto en el transcurso de estos 12 meses, creo que pareces más en forma, delgado y sano que el año pasado. ¿Porque entonces parecía como si hubieras dado rienda suelta al lado 'juerguista' de tu personalidad! ¿Era eso cierto? Y, en ese caso, ¿te has calmado un poco ahora?

MH: Sí, seguro. Y tienes razón, cuando dejé la F1 fui mucho de juerga. Pero llega un

momento en que te miras en el espejo y dices: "Eso no está bien". Y entonces, ya sabes, es mejor aflojar el ritmo. En la vida de lo que se trata es de aprender cosas nuevas. Ahora me siento más a gusto conmigo mismo que hace un año, *mucho* más a gusto. He tenido tiempo de pensar en el futuro, y en lo que quiero para mí mismo. También he tenido tiempo de pensar en el pasado, en lo que he hecho bien y en lo que he hecho mal. Y todo eso me ha ido muy bien. Y ahora soy más feliz que nunca.

MB: ¿Más feliz incluso que cuando ganabas títulos mundiales?

MH: Sí. Un hombre más feliz. Vale, ganar carreras es divertido —es genial— pero no sucede siempre. Y, cuando lo hace, es el resultado de mucho esfuerzo y mucho estrés. De modo que es más alivio que felicidad. Y no dura mucho.

MB: Es muy interesante oírte hablar así. Es casi como si, a pesar de haber tenido una gran carrera en F1, ya no fueras capaz de disfrutar con ella. ¿No es así?

MH: No, la cosa no es así de sencilla. No me arrepiento. Me encantó ser piloto de F1. Pero hay cosas más duraderas, mucho más satisfactorias, que pensar en el pasado.

Y me lanza una mirada muy seria. Una mirada que dice que no quiere ser interrogado sobre qué cosas son ésas. ▶

(Arriba) Parece una foto de ¡Hola!, ¿no creéis? Mika, Erja y el pequeño Hugo se relajan en su hogar (para usar la jerga habitual del medio). Mika dice que Hugo grita: "¡El coche de papá!", cuando el McLaren plateado de Raikkonen sale por la tele. Casí, hijo.



>CV: Mika Hakkinen

Nace el 28 de septiembre de 1968, Helsinki, Finlandia

1974 Debuta en karting

1978 Campeón regional de karting de Keimola

1979 Campeón regional de karting

1980 Campeonato de karting de Lapland: 4º

1981 Campeón finlandés de karting en F-Mini

1982 Campeón Ronnie Peterson memorial

1983 Campeón finlandés de karting F-N

1984 Campeón finlandés de karting F-A

1985 Campeón finlandés de karting F-A

1986 Campeón finlandés de karting F-A

1987 Campeón finlandés, sueco y

nórdico de F-Ford 1600

1988 Campeón de la GM Lotus Euroseries; subcampeón de la Vauxhall Lotus Challenge británica

1989 Británico de F3: 7º

1990 Campeón británico de F3; vence una manga del GP de Macao de F3

1991 Debuta en F1 con Lotus-Judd: 15º absoluto

1992 Lotus-Ford: 8º

1993 Probador de McLaren-Ford: disputa tres GPs y es 15º en el campeonato de pilotos

1994 McLaren-Peugeot: 4º (mejor resultado: 2º en Bélgica)

1995 McLaren-MB: 7º (2º en Italia y Japón)

1996 McLaren-MB: 5º

1997 McLaren-MB: 6º. Gana el GP de Europa en Jerez

1998 McLaren-MB: campeón (8 victorias)

1999 McLaren-MB: campeón (5 victorias)

2000 McLaren-MB: subcampeón (4 victorias)

2001 McLaren-MB: 5º (2 victorias)

2002 'Año sabático'; anuncia su retirada

2003 Participa en el Arctic Rally: 30º

DE PARTE DE MIKA

MB: Pareces tener tu vida bajo control hoy día. Al menos a mí me lo parece. ¿Cierto?

MH: Sí, supongo que sí. Digámoslo de esta manera: nadie tiene una vida perfecta. Siempre tienes problemas. Pero hoy día tengo mucho más tiempo para centrar mi atención y, si tengo un problema, puedo centrar todas mis energías en resolverlo. Ésa es una de las principales razones de que hoy día sea una persona más feliz y más completa, mientras que, cuando corría, como digo, siempre estaba concentrado al 110 por ciento en correr.

MB: Has hablado mucho de concentración, Mika. Y eso me lleva a las calificaciones, una parte del trabajo de un piloto de F1 en la que siempre destacaste. A veces, Ayrton [Senna] ponía los pelos de punta al hablar de las calificaciones; era como si se sumergiera en un trance de altísima velocidad. ¿Alguna vez te sentiste así?

MH: [Larga pausa] Sí.

MB: ¿Y?

MH: He tenido esas experiencias. Y cuanto más viejo te haces, más difícil se vuelve llegar a tanto. Cuando estás en tu mejor momento, dando el 110 por ciento todo el tiempo, te olvidas del resto del mundo y sólo piensas en la pista que se extiende ante ti. La miras y piensas: "Ésta es mi vida". No eres consciente de nada más. Claro está, has de contar con la gente

adecuada a tu alrededor para que tu cabeza esté por la labor. Tuve mucha suerte con mi gente. Estaba Erja, claro, pero también Mark [Arnall, su fisioterapeuta, que ahora trabaja con Kimi] y Didier [Coton, su mánager, junto a Keke Rosberg]. Didi fue un verdadero apoyo a lo largo de mi carrera, y también un buen amigo. Y pasé muchísimo tiempo con Mark, entrenando, entrenando, entrenando. Hay que contar con gente así, gente que pueda darte auténtica energía, auténtica fuerza, auténtico poder.

MB: Explicame cómo lo hacían.

¿Diciéndote algo antes de que salieras?

MH: Sí.

MB: ¿Qué clase de cosas decían? Algo así como: "¡Vamos, campeón! ¡Eres el mejor!"?

Silencio.

MB: ¿Qué clase de cosas decían? ¿Cómo sacaban lo mejor de tí?

MH: [Larga pausa] No eran cosas como: "Eres el mejor", porque, si eres un piloto de F1 seguro de ti mismo y exitoso no necesitas oír eso: ya lo sabes. Pero siempre necesitas esa fuerza adicional, ese algo más. Siempre necesitas ese alguien junto a tí, que quiere lo que tú quieres, que siente lo que tú sientes. Y si son así, y te conocen de verdad, de algún modo siempre logran decir lo adecuado. Erja, Mark y Didi siempre lo lograban.

MB: Erja es una mujer muy atractiva, pero

no es el arquetipo de joven bonita y tonta de la F1, ¿verdad? Es siete años mayor que tú. Antes de conocerte, era una exitosa presentadora de programas de viajes en la televisión finlandesa. Es una chica sagaz y fuerte. Y, como tal, fue parte integrante de tu éxito, ¿no?

MH: Ah, sin lugar a dudas. Creo que, para tener éxito en F1, necesitas tu propio pequeño equipo, no sólo es cuestión de subirse al coche. Y yo tuve un gran pequeño equipo: Erja, Mark y Didi. Erja fue muy comprensiva, muy paciente. Nunca fue egoísta. Si necesitaba espacio, me daba espacio. Si necesitaba tiempo, me daba tiempo. Y tenía facilidad para comunicarse con los miembros del equipo y con la prensa. Además, a los mecánicos les caía muy bien, era muy amiga de varios de ellos. Y todo eso fue muy importante y de gran ayuda. Y siempre me hizo sentirme muy a gusto. Erja me dio ese ambiente, esa armonía. Fue sencillamente fantástica.

MB: Pero al final, en el coche, estás solo, ¿no? Y entonces la responsabilidad es del piloto, y es cuestión de talento, forma física y coraje. Algunos pilotos han de esforzarse más que otros, ¿verdad? A algunos les resulta más fácil que a otros. Pero tú siempre pareciste muy instintivo, muy equilibrado y muy sereno, pero tremendamente rápido. Describe cómo

La colección secreta de Mika, guardada en un garaje subterráneo en Mónaco. Sus juguetes favoritos, un kart Haas-Titan y una superbike MV Agusta, junto al Mercedes 190SL a escala 1:4 de Hugo y el Chevy Corvette de Erja, modelo de concurso de 1961.





“TU EXPERIENCIA SE JUNTA Y CONDUCE EL COCHE POR TI. LA VUELTA TE SALE SIN ESFUERZO”

era una vuelta de pole de Hakkinen dentro del cockpit.

MH: [Larga pausa] Bueno, creo que, en ciertas ocasiones, sí, cuando teníamos un coche que rendía de verdad, entonces... [larga pausa] no tenía que forzar el coche a hacer lo que yo quería en ambos lados... [Larga pausa] Y entonces podía, esto... oh... ¿no puedo explicarlo!

MB: Sé que es difícil de explicar, Mika, pero es un terreno fascinante. Intenta recordar, pongamos, la salida gas a fondo de Tabac [en Mónaco] y hacia la entrada de la Piscina, totalmente al límite, rozando el guardarrail en ambos lados...

MH: [Larga pausa] Pilotar depende mucho de lo que sientas. Creo que eso es muy importante. Tienes que sentir el coche. Lo que hace el coche. Y cuando el coche te da esa sensación, entonces realmente puedes hacer cosas con él. Sí, ésta es la sensación: puedes formar un conjunto con el coche. No pilotas *duro*; pilotas *rápido*. No lo fuerzas.

Y entonces simplemente te sale. De hecho, es automático. Es el resultado de todas las curvas que has tomado en tu carrera; toda esa experiencia se junta y conduce el coche por ti. Y entonces empiezas a pensar con cada vez mayor anticipación, y la vuelta te sale sin esfuerzo. Lo siento, Matt, ojalá pudiera explicarlo mejor.

Lo estás haciendo muy bien, amigo...

MB: Cuando piensas con anticipación, ¿también *miras* con anticipación? ¿O miras lo que haces, al pedazo de pista que aborδας en ese momento? Los tenistas, por ejemplo, te dirán que miran la pelota sobre la raqueta, pero los ensayos muestran que de hecho no lo hacen. Creen que lo hacen, pero de hecho al golpear la bola ya están evaluando la próxima situación. ¿Pilotar un F1 es así?

MH: Creo que sí. Creo que todo el mundo pilota así. Pero no lo sé.

MB: Jim Clark dijo una vez [véase *F1 Racing* N° 53]: “Si quiero ir más rápido, no corro más; simplemente me concentro más”. ¿Era así en tu caso?

MH: ¡Sí! ¡Exactamente así! Eso es lo que trataba de decir.

Los talentos innatos ‘piensan’ igual...

MB: Ya terminamos, Mika. Pero hay una persona a quien no hemos hecho alusión, ¿verdad? Y esa persona es Michael. Y sé

que nunca quisiste decir mucho públicamente acerca de él, pero la realidad sigue siendo que durante el periodo en el que ganaste 20 grandes premios y dos títulos Michael siempre estuvo ahí, siempre amenazador, siempre fuerte. Él siempre dice –de hecho, lo dijo el otro día– que tú fuiste su mayor rival, el único que temía de verdad y respetaba de verdad. Lo ha dicho muchas veces. Así... ¿qué te parecía él a ti?

MH: [Larga pausa] Bien, antes que nada, quiero decir lo siguiente. Nunca corrí en el mismo equipo que él. De haberlo hecho, tal vez le hubiera entendido mejor. Pero siempre corrí *contra* él, no *con* él, y debido a ello, nunca llegué a conocerle de verdad. Pero creo que ha sido fascinante observar cómo ganaba fuerza, y ver que esa fuerza persiste. Porque eso es muy difícil. Eso es lo que yo no pude hacer, lo de dar siempre el 110 por ciento. E incluso cuando se le ha criticado –como en Austria el año pasado– ha sido capaz de conservar esa entrega.

MB: Otra vez lo del 110 por ciento...

MH: Sí, exacto. Pero, aún más que eso, Michael siempre ha sido capaz de ser consecuente con su propia imagen. Nunca ha dejado que nadie le diga cómo conducir, cómo trabajar, cómo comportarse. Creo que eso siempre ha sido muy impresionante.

MB: ¿Alguna vez tuviste ocasión de charlar ▶

El cochecito de Mika en Mónaco es un Mercedes SL55 AMG (arriba), aunque vete tú a saber para qué quiere 500 CV en un reducto tan poblado (y controlado!). El utilitario de Erja es un ML55 AMG. No es una mala combinación de coche chico-chica.



con él? ¿O vuestra rivalidad lo impedía?

MH: Creo que siempre fuimos rivales, sí, muy competitivos. Así que nos habría resultado difícil, como tú dices, charlar sin más. Pero cuando sucedía algo malo entre nosotros, siempre era en la pista. Nunca dijimos nada malo el uno del otro en público o en el paddock. Pero he de reconocer que hubo situaciones peliagudas en pista.

MB: Como... Spa 2000, otra vez. Todo el mundo recuerda esa carrera por el estupendo hachazo que le metiste en Les Combes, pero en la vuelta anterior hizo algo muy feo, ¿no es así?

MH: Sí. Recuerdo que intentó cerrar la puerta a una velocidad un poco peligrosa, la verdad. No fue nada limpio.

Y esta vez, aunque el tema vuelve a ser el peligro, no hay sonrisa, ni torcida ni nada. En cambio, Mika me mira fijamente, cara a cara, impenetrable. Creo que está recordando el momento, y me parece que no le gusta.

MB: ¡Ya lo creo! Fue a unos 320 km/h, ¿no? Así pues, debiste sentirte de fábula al pasarle en la vuelta siguiente, ¿verdad?

MH: Más o menos, sí.

Sigue con la cara de póquer.

MB: Pero en la rueda de prensa posterior, cuando los periodistas le formulaban montones de preguntas difíciles sobre su peligrosa maniobra, y él estaba claramente

incómodo... tú optaste por no decir nada. Ninguna crítica en absoluto.

MH: ¡Supongo que siempre fui una pesadilla para la prensa!

Por fin una sonrisa torcida. ¡Uf!

MB: Bueno, sí, muchos periodistas se quejaban. Decían: "¡Mika nunca dice nada!". Pero siempre pensé -y tal vez estaba equivocado- que lo que hacías era centrarte en lo que querías centrarte. Tratando de no distraerte. ¿Era una táctica? ¿O te salía con toda naturalidad?

MH: Era una táctica. No era forzosamente algo natural, lo hacía adrede. Claro que a menudo había muchas cosas que quería decir, pero no las decía porque sabía que no habrían servido de nada. La F1 es un juego duro, y todo el mundo lo juega de modo distinto. Y una única cosa importa: el resultado al final de la jornada.

MB: Pero creo que tú te desempeñabas de forma más inteligente de lo que la gente creía. Por ejemplo, en las ruedas de prensa siempre estabas pensando; pensando en lo mejor que decir. Y estoy seguro de que eras igual de astuto en otros ámbitos; ámbitos de lo que nunca tuve conocimiento.

Silencio.

MB: Bien, ¿no es así?

MH: [Larga pausa] Sí. Muchísimas veces, en ruedas de prensa, ponía mucho cuidado

en lo que decía. A ver, dentro del equipo McLaren había una gran armonía. Un buen ambiente de trabajo. Todos a una. Así que siempre pensé que sería muy perjudicial empezar a causar líos en la prensa. No habría ido en beneficio de nuestro éxito. No nos habría ayudado a avanzar. Así que no habría sido lo correcto. Se me planteaban dos alternativas: o rajar... o no decir nada. Y no quería rajar, así que no decía nada.

MB: ¿Y qué hay de los briefings de pilotos? ¿Pasaba algo parecido allí?

MH: ¡Los briefings de pilotos eran aún peores! Los mismos dos o tres tíos eran quienes hablaban siempre, sin parar. ¡Así que siempre creí que era mejor dejarles hablar! Para mí, era muy entretenido. Me sentaba ahí y escuchaba. Observaba.

Ya te lo imaginas, ¿no? Eddie Irvine y Jacques Villeneuve, dos exaltados teñidos de rubio dándole a la lengua, polemizando por polemizar, interrumpidos tal vez por Pedro de la Rosa (quien, sé de fuentes fidedignas, se hacía oír mucho en los briefings de pilotos)... y... sentado en silencio, llamando la atención de David o (últimamente) de Kimi, parodiando un rostro escandalizado... Mika. Simpático. Divertido. Dueño de sí mismo. Centrado en las cosas importantes. Igual que ahora, de hecho. Bien jugado, amigo. 1

Mika y Matt, en plena charla. Häkkinen fue un entrevistado reticente durante su carrera, pero se confió a F1 Racing esta vez. Parece que ni siquiera se ha molestado en tocar su champán (arriba). ¡Salud!

SCHUMI SIN CORTES



El espectáculo debe continuar

Así pues, Michael Schumacher ha ampliado su contrato con Ferrari hasta el final de 2006.

¿Confía en poder seguir siendo el piloto dominante durante tanto tiempo? ¡Cómo no!

Abróchense los cinturones. He aquí su entrevista más franca y reveladora hasta la fecha.

Entrevista de Alan Henry; fotografías de Darren Heath

Después de todo el esfuerzo para llevar a Ferrari a lo más alto, Schumi quiere continuar. Cabe esperar que siga en cabeza por un buen periodo todavía.



En la actualidad, sin lugar a dudas, Michael Schumacher es el piloto más grande de su generación. Sin embargo, sigue dando la impresión de ser un hombre de una ingenuidad casi inocente cuando se trata de valorar la huella que está dejando en los libros de historia de la F1.

En junio indicó que esta extraordinaria época de éxitos podría continuar al menos hasta el final de la temporada de 2006, al anunciar que iba a prorrogar su contrato actual con Ferrari, que vencía al final del año que viene, por otras dos temporadas.

A Schumacher no le van mucho las estadísticas ni la historia del automovilismo. Creció en una pequeña ciudad alemana de provincias, sus perspectivas personales definidas por poco más que la vida familiar y los límites de la pista local de karts, donde echó los cimientos de una leyenda mientras su madre preparaba perritos calientes en la cantina. No es de extrañar que sepa más bien poco de Jim Clark, Jackie Stewart, Niki Lauda y otros.

El GP de Canadá fue su 68ª victoria y le alzó al liderato del campeonato de 2003. Podría ir bien encaminado para el récord nunca igualado de un sexto título, superando por fin las cinco coronas ganadas por Juan Manuel Fangio 12 años antes de que naciera Michael.

Por Dios, acaba de firmar otra vez con Ferrari hasta el final de 2006. Podría acabar con 100 victorias y siete títulos o más antes

“SI UN DÍA TENGO UN COMPAÑERO QUE ME MACHAQUE, TAL VEZ SEA MEJOR DEJARLO”

de retirarse a pensar —mientras se fumara un puro y se tomara una cerveza, algo que se prometió a sí mismo hace unos años— en lo que había conseguido.

Pero ¿seis títulos? Eso estaría bastante bien, ¿no? “Sí, eso estaría bien”, dice con una expresión irónica. ¿Le emocionaría más que los otros cinco? “Te lo diré cuando lo consiga”, responde, con toda la confianza implícita en la frase.

Está claro que a Michael le encanta correr tanto como siempre. Posee la disciplina, capacidad de razonar con lógica y firmeza de carácter —además del talento— para organizar su vida en un entorno dentro del cual pueda desempeñarse al máximo. En ese sentido, su decisión de seguir con Ferrari hasta el final de 2006 tiene mucha menos miga de lo que parece.

No obstante, es evidente que no se habría comprometido a correr en F1 hasta poco antes de cumplir 38 años de no ser por el hecho de que Jean Todt, Ross Brawn, Rory Byrne, Paolo Martinelli y Gilles Simon también se habían comprometido a su vez a seguir con el *dream team*.

“No hay duda de que fue un factor importante”, dice. “Mientras no

anunciamos el contrato más allá de 2004, se hablaba mucho de lo que pasaría al final de 2004. Entonces lo prorrogamos hasta 2006, y ahora todo el mundo especula sobre lo que sucederá después de 2006.

“Una cosa está clara: no habría ampliado el contrato si no fuera feliz. También creo que todos nosotros, si un día decidimos dejarlo, tenemos la responsabilidad de no permitir que Ferrari se desvanezca después de eso. Somos lo bastante responsables para pensar en eso”.

En 1999, Damon Hill entrevistó a Michael en exclusiva para *F1 Racing* en Suzuka (véase *F1 Racing* N° 11). Damon sugirió que en alguna parte, ahí fuera, estaba el próximo Michael Schumacher, al acecho, en la sombra. Michael respondió: “Mi padre siempre me dice: ‘Si eso ocurre, mejor que lo dejes’; se refiere a que entonces podría resultar peligroso. Y pienso que tiene razón, porque entonces intentarías ir más allá de tus límites para seguir su ritmo. Y eso puede ser peligroso”.

¿Todavía se lo parece?

Hace una pausa antes de responder. “Hay tíos muy buenos por ahí, y [Kimi] Raikkonen y [Fernando] Alonso muestran un gran talento. Pero el caso es que tienen mucho camino por recorrer, quizá menos Raikkonen. Ahora mismo está en una posición muy buena y lo hace muy bien.

“Pero si algún día tengo un compañero que me machaque, quizá sea mejor dejarlo que intentarlo todo y tal vez arriesgar mi ▶

(Dcha.) La mayoría de la gente puede mantener su vida y sus sentimientos en privado si así lo desean. Schumi ha tenido que cultivar una apariencia inescrutante para lograrlo; (arriba) en acción en Austria, donde ni siquiera un incendio en el pitlane pudo con él.

> La carrera definitiva de Schumacher

Carrera con Ferrari (hasta Canadá 2003)

117 grandes premios
49 victorias
23 segundos
9 terceros
44 poles
31 vueltas rápidas
696 puntos
3 títulos de pilotos
(en siete años)

Europa 2003 a fin 2006 (extrapolado)

56 grandes premios
23 victorias
11 segundos
4 terceros
21 poles
15 vueltas rápidas
333 puntos
2 títulos (en cuatro años, incluido 2003)

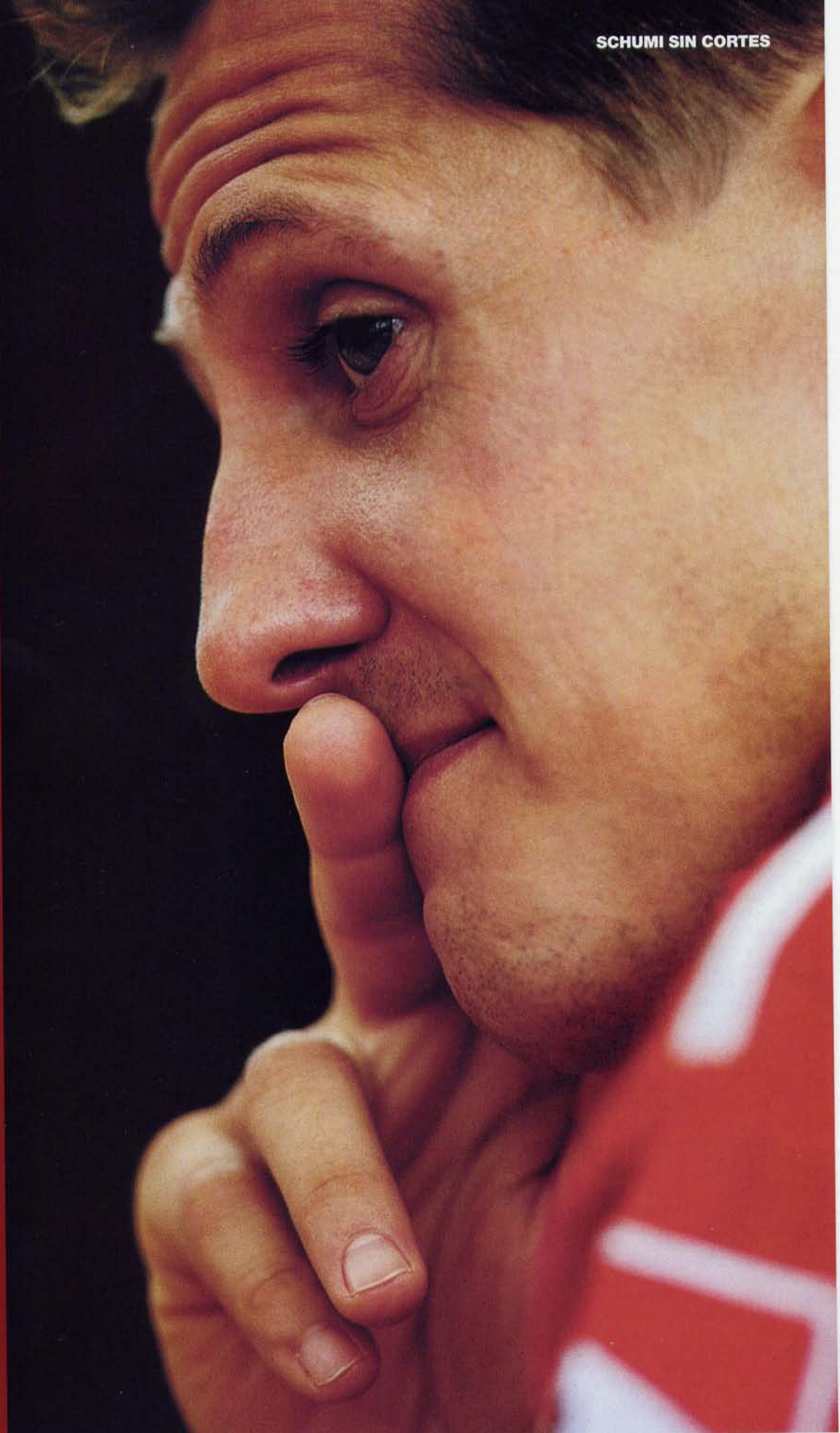
Total extrapolado de su carrera

242 grandes premios
91 victorias
45 segundos
21 terceros
75 poles
71 vueltas rápidas
1.332 puntos
7 títulos de pilotos

Vaya, ahora resulta que *F1 Racing* puede predecir el futuro... ¿De dónde si no salen estas estadísticas?

Bien, calculamos las cifras reales de la carrera de Michael en Ferrari (es decir, sin contar sus resultados con Benetton), desde el inicio de 1996 hasta Canadá 2003 inclusive. Luego las convertimos en porcentajes y calculamos las cifras para el resto de su carrera, basada en 16 GPs al año, hasta el final de 2006.

Un buen botín, ¿no?





(Izda.) Charlando con el jefe del equipo Jean Todt. Schumi cree que Ferrari salió de las tinieblas (arriba) gracias solamente a una combinación particular de personal talentoso.

vida. Y eso es lo que había detrás de esa observación hecha en 1999. Si me veo en esa situación, quizá sea el momento de despedirse".

Respecto a la infraestructura de ingeniería en Ferrari, reconoce que resultaría difícil repetir una asociación tan sólida en otro ambiente de equipo.

"Sabía que eran geniales", afirma, "pero no sabía cuánto, en comparación con otros. Así que, al principio, ir a Ferrari fue simplemente por el atractivo de su éxito [en el pasado] y la esperanza de que pudiera contribuir a dicho éxito, sin saber exactamente lo que hacía falta porque en realidad no podía cuantificar la gente que ya estaba allí.

"Pensaba que, con el tiempo, saldría bien, pero ahora me doy cuenta de que necesitaba a toda la gente que también entró en el equipo. Así que es difícil hablar de ir a otro equipo y hacer lo mismo. No puedes saber si podrías haber hecho lo mismo con otro equipo, porque no sabes quién podría sustituir a quién en ese otro equipo".

El año pasado Michael llevó a su esposa Corinna en Fiorano en un Minardi biplaza especialmente preparado. Sólo fue por diversión, pero desde luego no sirvió para que a ella le preocupe la extensión del contrato de Michael con Maranello. Es evidente que ella le apoya al 100 por cien.

"Fue diversión pura, algo que hacía mucho tiempo que mi mujer quería hacer", dice Michael. "El patrón de Minardi Paul Stoddart me dio la oportunidad de hacerlo". ¿Le gustaría repetirlo, pero cambiando de sitio en el coche?

Michael se ríe un momento. "Confío plenamente en mi mujer, pero no es muy realista proponer que pudiera subirse directamente y pilotar un F1. ¡Necesitaría algo de práctica para eso!".

¿Qué opinó Corinna de que su marido siguiera en lo que obviamente es un deporte de alto riesgo? ¿Creía que era demasiado arriesgado después de todo lo que ha conseguido hasta la fecha?

"Para ella fue muy sencillo", dice. "Siempre que se planteaba el tema, le preguntaba si creía que era acertado continuar. Y simplemente me apoyaba".

Hace una pausa y luego intenta expresar sus pensamientos acerca del peor de los panoramas: morir al volante de un coche de carreras. Schumacher tiene una actitud muy clara y analítica con respecto al peligro máximo.

"Mi opinión es que, si llegara a suceder, sería el destino, y no simplemente porque pilotara un coche de carreras. Puede suceder en muchos pasatiempos, en muchos deportes. Por ejemplo, el paracaidismo. No obstante, si llevas las cosas al límite, pero sin tratar de provocar

"SI MUERO AL VOLANTE, SERÁ EL DESTINO. PUEDE SUCEDER EN MUCHOS DEPORTES"

el límite y rebasarlo, puedes tener una vida bastante segura".

Distingue claramente entre correr riesgos calculados en su propio mundo y arriesgarse de un modo más dramático en un entorno extraño. "Con frecuencia hago submarinismo", explica. "Hace poco, me vi rodeado por cuatro tiburones. Pensé: 'Bien, no sé lo que piensan. No sé lo que van a hacer; y, hagan lo que hagan, no puedo hacer nada al respecto'. En un coche de carreras, tú lo pilotas, tú lo controlas, a no ser que lo llesves por encima del límite. Si rebasas el límite, puede quedar fuera de control. Pero ésa es una circunstancia que tú controlas".

Así pues, ¿siente la necesidad —una atracción imperiosa, si prefieren— de ponerse al volante de un F1 del mismo modo que a un submarinista le gusta nadar entre tiburones?

"No, no. No es una necesidad", dice. "Para mí, es *placer*. Igual que estoy enamorado del hermoso mundo submarino... pues es hermoso pilotar un



(Abajo) Michael dice que pilotar un coche de F1 es "hermoso", como el telón de fondo del puerto de Mónaco; (izda.) en el podio de Canadá con su ingeniero de pista, Chris Dyer.

coche de carreras, ser preciso, llevarlo al límite, ser constante. Como en Canadá, cuando conservaba mis frenos y gané la carrera. No era una cuestión de riesgo".

Sus críticos califican a Michael de individuo reservado, distante y frío. Pero sus allegados creen que es simpático y bondadoso. La diferencia es que se guarda sus sentimientos para sí, y no le gusta que los desconocidos se metan en ellos.

"Deberías conocerme a estas alturas", dice. "Soy una persona equilibrada, no alguien que pierde el control o se pone nervioso por una determinada situación. Ése no soy yo".

Como es lógico, no es ajeno al dolor personal, como la muerte de su madre, Elisabeth, la víspera del GP de San Marino de este año, recordó a todo el mundo. Pero reconoce que sí le importa mostrar sentimientos en público. Ha aprendido que en este oficio no siempre es acertado

llevar el corazón en la mano.

"Eso es porque he tenido demasiadas experiencias desagradables con los medios de comunicación. Cuando alguien muestra sentimientos, le dan la vuelta a su conveniencia para un artículo en lugar de mirar por la persona y dejarla tranquila", dice con una firmeza inflexible.

"Recuerda cuando Mika [Hakkinen] se salió en Monza [en 1999], y cuántas cosas estúpidas se escribieron sobre su llanto. Por eso intento no mostrar mis sentimientos".

¿No le gusta llorar porque eso muestra algún tipo de debilidad en público, una cierta vulnerabilidad? "No", asegura. "No me importa nada, pero sí me importa mostrar al mundo exterior cosas que sé que se van a usar de forma estúpida.

"Prefiero tener esos sentimientos en privado, con mis amigos y mi familia. Tomemos Imola, por ejemplo, cuando mi

madre estaba a punto de morir. No había intimidad; era como si todas esas hienas estuvieran esperando algo —no sé el qué— y, en vez de respetar a alguien en semejante situación, creían que formaba parte de su trabajo. Por eso intento no meterme en eso, mantenerlo todo en privado".

Por lo pronto, sin embargo, es quien ha ganado más carreras esta temporada. Y, antes de que pregunten... no, no le gusta el nuevo baremo de puntos; un sistema, cabría concluir, concebido con él en mente. O, al menos, con la idea de ralentizar su avance.

Michael frunce el ceño. "Yo sólo digo que he ganado cuatro carreras, y este chico [Raikkonen] sólo ha ganado una, y su total de puntos después de Canadá era casi el mismo que el mío; yo encabezaba el campeonato por apenas tres puntos", dice en un tono que desafía cualquier discusión.

"Curioso". **1**





martinelli
theissen
ilie
chevrrier
hayes
kluuchi
marmorini

... los hombres que susurran a los caballos

Los motores de F1 del siglo XXI son pequeños, ligeros, potentes y enormemente caros. Para averiguar el porqué, y qué trae consigo su construcción, *F1 Racing* reunió a un hombre clave de cada uno de los siete magníficos fabricantes de F1.

Entrevistas de Alan Henry; fotografías de Darren Heath

FERRARI



Paolo Martinelli

Director técnico motorista, Ferrari

FERRARI TIPO 052: V10 A 90°, 890 CV A 18.700 RPM

Artífice de los fundamentales motores Ferrari V10 de 3,0 litros, Paolo Martinelli es uno de los talentos de cosecha propia más respetados de la Scuderia. Llegó a Maranello en 1978 y ha pasado toda su vida laboral en Ferrari.

"Era una buena oportunidad de trabajo para mí, y un lugar con una actitud muy agradable hacia el trabajo", dice, haciendo gala de un modesto encanto. "Pasé los primeros años en los coches GT: de 1989 a 1995 fui responsable de los motores de los coches GT. Entré en el departamento de motores de F1 en enero de 1995.

"En mi primer año en F1 trabajé en el desarrollo del V12, y al cabo de un tiempo empezamos el programa de desarrollo para el motor de 1996, que, claro está, fue el primer Ferrari V10 de F1".

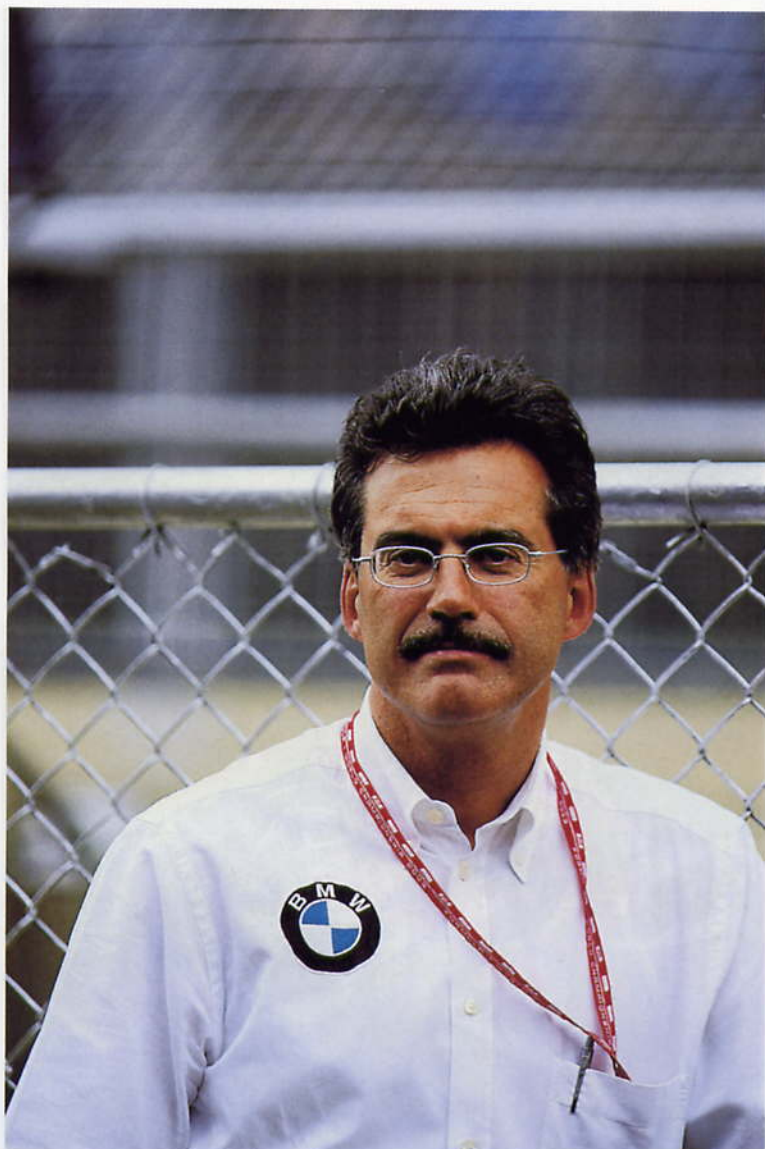
A Martinelli no le parece que las actuales normas de motores de F1 (que hacen obligatoria la configuración de 10 cilindros en V) repriman la creatividad de los ingenieros. "Sinceramente, el número de cilindros no es un tema clave", afirma. "De hecho, decidimos pasar del V12 al V10 justo antes de la introducción de la norma que impuso la disposición de 10 cilindros.

"Pero si me preguntara cuál considero que es el mejor motor desde el punto de vista del dinamómetro [es decir, en cuanto a potencia máxima], entonces tal vez me decantaría por un V12. Pero la cuestión es que, para la F1, un motor ha de ser ligero y pequeño, con un bajo centro de gravedad y un consumo reducido, y por eso nos pasamos al V10. En conjunto, creemos que, técnicamente hablando, un V10 es la mejor solución para un motor de F1 hoy día".

Por otra parte, pese a las protestas de los tifosi recalcitrantes, insiste en que optar por un V10 no fue tan traumático para Ferrari como se dijo. "¡No! Ferrari tuvo una buena época con los V12 de 3,5 litros. La cilindrada unitaria era por entonces de 290 cc, así que cuando pasamos a un V10 de 3,0 litros todo siguió prácticamente igual, en cuanto a tamaño de pistones y válvulas, combustión...".

¿Y qué hay del requisito para 2004 de un motor por coche por fin de semana? Para Martinelli, no será más que otro pragmático desafío técnico: "Hay razones de peso tras esta decisión, pero no es sólo el punto de vista de un ingeniero. El número de motores y componentes por temporada se reducirá. Todo irá bien". ▶

BMW



Paolo Martinelli
 Director técnico motorista Ferrari

Mario Theissen

Director de competición, BMW

BMW TIPO P83: V10 A 90°, 900 CV A 19.200 RPM

Mario Theissen habla en términos escuetos sobre el actual *leitmotiv* de BMW en F1, dejando claro que tiene plena confianza en su motor V10... pero subrayando también que sus planes más allá del final de 2004 no se han ultimado todavía. "Queremos hacer que nuestra relación con Williams funcione mejor", dice. "Seguir con Williams es nuestra opción preferida, pero no es la única".

Theissen, licenciado de la Universidad de Aachen, echó los cimientos del actual programa BMW F1, lo que no ha sido simplemente cuestión de obtener resultados sino también de consolidar un vínculo palpable entre la alta tecnología del coche de carreras y la innovación en los coches de serie: "Cuando la junta se decidió por el proyecto, su exigencia fue que no debería ser sólo un instrumento de marketing, sino que también debería generar una transferencia de tecnología de la F1 a los coches de calle. Eso hubo de tenerse en cuenta a la hora de ponerlo todo en marcha, y fue la razón principal de establecer nuestras instalaciones en Múnich, cerca del centro de investigación e innovación del grupo BMW. Desde el primer día forjamos sólidos vínculos entre ambos, para

explotar lo que puede aportar una 'gran empresa' y para facilitar a cambio lo que la F1 puede perfeccionar. De verdad que es esencial que este programa sea más que un mero instrumento de marketing". Quién sabe si su insistencia en esto último es una sutil indirecta a Mercedes-Benz, cuyos motores se construyen en Inglaterra.

"Por eso decidimos desde el principio hacernos la electrónica de F1 dentro de la empresa, porque BMW siempre ha sido pionera en electrónica automotriz y queríamos probar nuestra competencia en este campo. Se pidió a quienes hicieron la electrónica del motor de los M3 y M5 que hicieran los sistemas de F1. Luego construimos nuestra propia fundición y planta de fabricación de piezas de F1 en casa. Y estas instalaciones *no* las dirige BMW Motorsport, sino departamentos de coches de calle. Lo mismo el bloque motor y culata: los funden y elaboran en casa. En F1 se ensayan nuevas tecnologías que son traspasadas de inmediato a la serie".

BMW produce el motor más potente de F1, claro. "Sí, algo he oído", sonríe... "Pero la cuestión es: ¿podemos poner al equipo en una posición en que estemos seguros de que ganaremos títulos?"



Mario Illien

Director gerente, Ilmor Engineering

MERCEDDES-BENZ/ILMOR FO110M: V10 A 90°, 860 CV A 18.200 RPM

El director de competición de Mercedes, Norbert Haug, siempre dice que Mario Illien es el más reservado de los especialistas de motores. En un comunicado de Ilmor, bromeó una vez, podía ser una hoja en blanco con la nota al pie: 'Para menos información, por favor, contactar con Mario Illien'.

Sin duda, desde que fundara Ilmor Engineering hace 20 años con otro prófugo de Cosworth, el difunto Paul Morgan, Illien ha adquirido fama de no soltar prenda. Pregúntesele por el motor del esperado McLaren MP4-18A, y su rostro dibujará una sonrisa de oreja a oreja. "Bueno, es un V10", reconoce. Es como pedir la Luna.

Pero la muerte de Morgan en un accidente de avioneta hace dos años dejó un gran vacío en la infraestructura operativa de Ilmor. Hasta cierto punto, lo ha llenado la llegada del ex ingeniero de BMW Werner Laurenz, un nombramiento respaldado por McLaren, que comprendió que Illien necesitaba apoyo adicional.

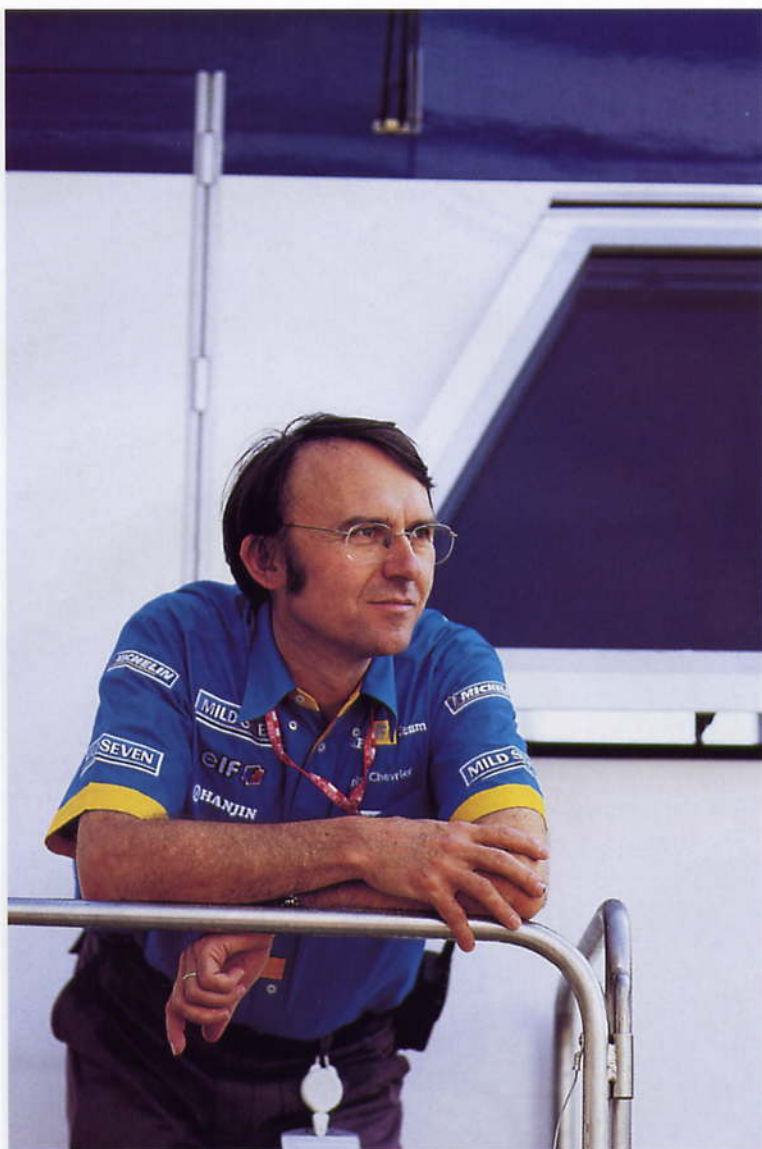
No es ni mucho menos un secreto que el nuevo motor seguirá la filosofía de diseño de Ilmor de 'más pequeño, más ligero y más compacto', un enfoque que introdujeron con su primer V10 de F1

en 1989. "Creo que iniciamos esa tendencia, y que continuará", dice. "Pero uno de los aspectos que hay que recordar es que en F1 ha de haber motores excitantes, motores que suenen bien, que son importantes cuando se trata de mantener el interés del espectador".

En general, Illien está contento con el desarrollo de la F1 bajo el reglamento V10. "La fiabilidad global de los fabricantes de motores es muy buena", dice. "Eso muestra que tenemos un buen nivel de estabilidad y que todos pueden efectuar progresos en desarrollo".

Aun así, el ingeniero purista que lleva dentro anhela más retos técnicos. Admite que, a largo plazo, sería bueno un cambio de reglamento. ¿Estaría a favor de una fórmula de flujo de combustible, por la que a menudo abogaba el cofundador de Cosworth Keith Duckworth? "No, no me gusta lo del flujo de combustible", contesta. "Lo que me gustaría ver es que pudiéramos tener sistemas de recuperación de energía, de modo que pudiéramos demostrar al mundo que podemos correr mucho usando menos gasolina al regenerar parte de la energía que derrochamos. En la actualidad no está permitido, pero creo que en el futuro sería excelente". ▶

RENAULT



MERCEDES-BENZ

Denis Chevrier

Director motorista de operaciones, Renault F1

RENAULT RS23: V10 A 111°, 810 CV A 18.100 RPM

La carrera en F1 de Denis Chevrier empezó como ingeniero de los Renault turbo cliente de 1,5 litros del ya desaparecido equipo Tyrrell en 1985 y 1986. Más tarde, fue ingeniero de los V10 atmosféricos campeones que Renault utilizó con tan buenos resultados en los años 90, y ahora ejerce de 'enlace' principal entre el uso de los motores en el circuito y su base de desarrollo en Viry-Châtillon.

"Absolutamente todos los motores utilizados son devueltos a Francia, donde se desmontan, revisan y reconstruyen. Algunas piezas se conservan, otras se desechan", dice. "Luego, los motores de repuesto se envían a nuestra sede inglesa de Enstone, donde se montan en los chasis antes de que los camiones salgan para la próxima carrera.

"Mi trabajo consiste en definir las especificaciones de los motores usados carrera a carrera, ayudar en temas de fiabilidad, organizar el suministro de motores, especificar el número de motores necesario y disponer la entrega de motores a Enstone".

Chevrier reconoce tácitamente que el último Renault V10 de ángulo ancho tal vez no sea el motor más potente de la F1. Ésa es

la razón de que Renault haya decidido construir una unidad más convencional de cara a 2004. Aun así, afirma que el Renault R23 muestra los beneficios de un diseño de F1 bien integrado, o un "coche global", como lo llama él.

"En este oficio no basta con proporcionar el mejor motor, los mejores neumáticos y la mejor suspensión si no haces que todo funcione en armonía como es debido", explica. "El objetivo siempre es hacer un coche que pueda tener un rendimiento excepcional, pero a veces puede que sea en una banda muy estrecha.

"Pero cuando tienes un diseño bien integrado, hasta una leve mejora en cualquier aspecto del coche mejorará el rendimiento global del mismo. Si no es un diseño bien integrado, una pequeña mejora en una zona puede afectar al equilibrio general del coche".

Denis reconoce que no deja de asombrarle cuánto se ha avanzado en la integración del motor y sus elementos auxiliares clave. "El conjunto del motor sigue haciéndose más pequeño, más eficaz, más ligero y así sucesivamente", explica. "Esta propiedad purista de la ingeniería es lo que ha evolucionado más".

COSWORTH



HONDA

Nick Hayes

Director gerente de ingeniería, Cosworth Racing

COSWORTH CR-5: V10 A 90°, 860 CV A 18.200 RPM (EQUIPO OFICIAL: JAGUAR)

COSWORTH CR-4: V10 A 72°, 810 CV A 17.800 RPM (EQUIPOS CLIENTE: JORDAN Y MINARDI)

Nick Hayes cultivó un temprano entusiasmo por el automovilismo de su época de colegial, y se involucró por primera vez en el deporte limpiando ruedas en el March 74A de Fórmula 5000 del piloto amateur Mick Hill y el turismo Ford Capri pilotado por el más tarde Keith Duckworth [jefe de Cosworth] me llamó y me dijo si quería venir a trabajar a Cosworth". No hizo falta que insistiera.

"Fui a la Universidad de Salford en 1978 con una beca de Rolls-Royce y la promesa de un trabajo en la fábrica de Derby una vez me graduara", dice. "Empecé a trabajar allí en 1982, y dos años más tarde Keith Duckworth [jefe de Cosworth] me llamó y me dijo si quería venir a trabajar a Cosworth". No hizo falta que insistiera.

Confiesa que en un principio quería dedicarse a esto como ingeniero de chasis, y que sólo tenía la intención de quedarse en Cosworth un par de años. Pero el reto de dominar la tecnología de vanguardia de los propulsores de carreras enganchó a Hayes.

En 1997 se hizo con el control absoluto del proyecto oficial F1 y encabezó el desarrollo del V10 Zetec-R que montó Stewart Grand Prix en su primer año. En 2001, Nick llegó a ser director gerente de

ingeniería y asumió el control de todo el desarrollo técnico en Cosworth Racing. Esto implica equilibrar las prioridades de desarrollo del motor CR-5 puntero para el equipo oficial Jaguar con las necesidades de sus equipos cliente, Jordan y Minardi.

Nick se hace cargo de que siempre se ha especulado mucho sobre el potencial del Cosworth V10. "Reconozco que es muy difícil establecer con precisión dónde estamos en la jerarquía de la F1", dice. "Sólo disponemos de unas pistas en las que basarnos. Alguien que realmente supiera lo que rinden los otros motores podría decirselo, pero aun así los contornos son borrosos porque hay que tener en cuenta variaciones de temperatura y presión barométrica. También es posible obtener una visión razonable a partir de la aceleración a medio régimen de tus rivales.

"Desde luego, no estoy contento con nuestra situación actual; no paramos de buscar más caballos. No somos los mejores, pero no estamos lejos. Y en cuanto a centro de gravedad, distribución de pesos e integración, creo que es difícil hacerlo mejor". ▶

HONDA



COSEWORTH

Takeo Kiuchi

Responsable proyecto F1, Honda I+D

HONDA RA003E: V10 A 90°, 840 CV A 18.100 RPM

Takeo Kiuchi trabaja bajo el ampuloso cargo de 'jefe mundial de competición automóvil y responsable del proyecto F1, Honda I+D'. Así, desde el punto de vista de Honda en F1, es la figura principal.

La participación de Kiuchi en F1 data de 1987, cuando trabajó con Ayrton Senna sobre el Lotus-Honda 99T. "Aprendimos mucho de uno del otro", dice. "Ayrton me enseñó cuáles eran las características ideales de rendimiento para un piloto; yo le ayudé a sacar el máximo provecho de las mismas. Primero con el motor turbo en 1987-88, luego con el V10 en 1989, cuando el control del motor dependía cada vez más de los ordenadores.

"El compromiso de Honda en F1 abraza dos filosofías distintas", dice. "Una es crear el conjunto motor/chasis de mayor rendimiento en todas las categorías en las que competimos. La otra es formar a nuestros jóvenes ingenieros, y el tiempo de reacción exigido por la F1 es muy importante para su desarrollo".

Aunque los últimos dos años han sido decepcionantes para Honda, Kiuchi confía en que integrándose cada vez más con BAR pueden llegar a plantear un desafío competitivo. "Hasta cierto punto,

claro está, el reglamento limita forzosamente el rendimiento, pero aún hay campo para experimentar con materiales fuertes y ligeros. Lo cierto es que lo que consideramos como nuestra participación de segunda generación en F1 ha sido muy interesante y estimulante en el aspecto técnico, y creemos que las normas no están mal, no son demasiado restrictivas. Hemos hecho progresos en terrenos importantes como la mejora de la combustión y la reducción de la fricción, pero todavía hay más posibilidades de desarrollo".

Como todos sus colegas, insiste en la necesidad de un conjunto integrado motor/chasis. "Sopesar un buen comportamiento con una reducción de potencia puede ser *muy* importante", dice. "Si podemos mejorar el consumo un 3% para la carrera, podemos reducir nuestra carga de combustible en 5 kg para el sábado. Es algo a considerar ahora".

Así pues, ¿puede Honda reencontrar la forma de sus seis títulos entre 1986 y 1991? "La F1 es mucho más dura que hace 10 años", dice. "Desde entonces han entrado muchos fabricantes, así que es *muy* difícil. Pero no imposible. Es un buen objetivo al que apuntar".

Nick Hayes

Corresponsable de prensa, Cosworth Racing

LA F1 ES MUCHO MÁS DURA QUE HACE 10 AÑOS, DICHO POR TAKEO KIUCHI, JEFE DEL PROYECTO F1 DE HONDA I+D

TOYOTA



Luca Marmorini

Director general, departamento motorista Toyota F1

TOYOTA RVX-03: V10 A 90°, 855 CV A 18.400 RPM

Instruido y madurado como miembro del equipo Ferrari F1, Luca Marmorini entró en Toyota en 1999 y por tanto participó desde el principio tanto en el original y frustrado programa V12 como en el desarrollo del subsiguiente V10 usado en 2003.

“La primera actividad importante que tuve en el ámbito del motor fue como jefe de proyecto del último Ferrari V12 en 1995, después de lo cual pasé al proyecto V10”, dice. “Estuve al frente del tipo 047 a 80°, y en 1999 trabajé en la siguiente evolución. Pero en septiembre de 1999 dejé Ferrari por Toyota.

“Decididamente, ha sido una actividad muy estimulante y, pensándolo ahora, estoy muy orgulloso de lo que he visto crecer en esta empresa. Contribuir a la consolidación de este equipo ha supuesto todo un reto y ha sido sumamente interesante. Claro está, nuestro objetivo es triunfar, pero el nuestro es un plan a largo plazo. Nos hemos marcado varios hitos y, hasta ahora, todos han sido alcanzados, no sólo en cuanto a rendimiento del motor, sino también en cuanto a parámetros generales del equipo. Estamos seguros de que tendremos éxito en el futuro”.

Pero, con la creciente complejidad de los actuales V10 de F1, el campo para radicales proyectos motoristas es cada vez menor, ¿no? “Estoy completamente de acuerdo”, contesta. “También hay que tener en cuenta que la fiabilidad es un tema tan fundamental que sólo se pueden correr riesgos limitados. Los ‘periodos de gestación’ son largos, y si cometes un gran error puede acarrear graves consecuencias para la siguiente temporada.

“Por ejemplo, evaluamos materiales y soluciones. Cuando estaba en Ferrari, experimentábamos con nuevos materiales usándolos directamente en el motor, lo cual era un riesgo. Hoy día es necesario un enfoque más científico. No hay límite a las ideas, pero hay que seguir una rutina. La improvisación no ha lugar”.

Con todo, le entusiasma el reto del futuro reglamento de un motor por fin de semana, a partir de 2004. Pero, advierte, “no creo que estas normas vayan a suponer una reducción de costes. Lograr fiabilidad para 800 km será muy caro, y habrá que destruir buen número de motores para desarrollarla. Puede que haya menos motores en pista, pero en conjunto habrá casi los mismos”. 1

CEVERT COURAGE REYSON



François Cevert

Piers Courage

Peter Revson

TAL COMO ERAMOS

La vida de los pilotos de F1 era todo **elegancia** y **sofisticación** en los años 60 y 70. Peter Windsor ya trabajaba en F1, y recuerda bien a los tres pilotos más **apuestos** del deporte más **glamouroso** del mundo: François Cevert, Piers Courage y Peter Revson.

Fotografías del Archivo LAT y Schlegelmilch Photography

> François Cevert



Era hijo de joyero, fijense, una joya de hombre con una pasión por las carreras y el amor y una humildad que nunca desfallecieron.

Incluso tras ganar

su primer gran premio —EE UU, en 1971—, siguió llamando 'maestro' a su compañero en Tyrrell (Jackie Stewart). Fue a mediados de 1973, cuando Jackie supo que François había llegado —que ya era lo bastante veloz, brillante y listo como para ganar pronto un título—, que Jackie le devolvió el cumplido.

Ahora, dijo Jackie, François era 'el maestro'; François siempre se lo tomó a risa.

Luchó por abrirse paso a través de las filas de pilotos franceses de finales de los 60, beneficiándose de becas financiadas por Shell y Elf. ¿Recuerdan a Jean-Louis Tringnant en *Un hombre y una mujer*? Ése es François Cevert. Su primera novia era madre y casada. Su vida pasó rápidamente a través de una nube de humo de Gitanes, viajes frenéticos por carretera y aire y unas carreras brillantes, llenas de incidentes. A François Cevert jamás le salía nada redondo. Perdía la segunda marcha en la salida, o hacía un trompo en la primera vuelta. Normalmente, se recuperaría a la perfección. Era el francés heroico de sonrisa deslumbrante.

Y luego, al albor de la nueva década, su carrera cuajó. Tuvo éxito con un Tecno de F2. Matra —el fabricante de misiles francés— lo contrató para las carreras de resistencia, asociándolo con gran tino con un tal Jack Brabham. En lenguaje de hoy, es como si Jenson Button compartiera un Mercedes en Le Mans con Michael Schumacher. François aprendió de esta asociación. Maduró de la noche a la mañana.

También corrió para el mejor equipo de F1 de la época, Elf Team Tyrrell. Entró en el equipo a finales de 1969, en sustitución de su íntimo amigo y cuñado, Jean-Pierre Beltoise, que pasó al nuevo programa chasis-motor de Matra. Al casarse éste con Jacqueline, hermana de François, el clan francés de las carreras se puso de moda. ▶

(Izda.) Recuerdos de una época más extravagante: fotos y un posavasos firmados para Peter Windsor por sus primeros amigos en F1.

Cevert (arriba) pudo haber sido pianista de concierto, pero optó por las carreras. En Tyrrell (abajo) demostró ser veloz y tener mucho talento.

'LA VIDA DE CEVERT PASÓ A TRAVÉS DE UNA NUBE DE HUMO DE GITANES, FRENESÍ Y GRANDES CARRERAS'



'GANÓ PORQUE RECORDÓ QUE EL AÑO ANTERIOR NECESITO ALGO MÁS DE CAÍDA NEGATIVA DELANTE'

Pero en boxes, y en pista, François era el alumno y Jackie el profesor. Funcionó porque François escuchaba. Era digno.

Ganó aquella carrera en Watkins Glen porque recordó —mucho antes de los tiempos de la adquisición de datos— que el año anterior mitigó un subviraje intrínseco (en el March 701) con algo más de caída negativa en la parte delantera. Con Jackie, Goodyear y los ingenieros de Tyrrell en apuros, François insistió en la modificación.

En la primera vuelta, como de costumbre, dejó espacio a Jackie al frenar al final de la recta principal. Quería vencer a Jackie... pero jamás se planteó llegar a entorpecer su paso. No había órdenes de equipo: François simplemente sabía qué hacer.

Pero, a medida que la carrera llegaba a su fin, lo mismo hacían los Goodyears de Jackie. Hizo una seña a François para que pasara. Jacky Ickx se acercaba con su Ferrari, limando segundos a François en el tráfico. La presión era intensa.

Pero François ganó, a pesar de la fatiga que le invadía, a pesar de la presión.

Recuerdo a François en el avión de vuelta a casa, utilizando su encanto para que la azafata le permitiera ocupar cuatro asientos libres en clase turista. "Cuando llegue tengo ensayos para las 24 Horas de Le Mans", le dijo, con los ojos chispeantes. "Por favor, por favor, déjeme...".

Por supuesto, señor.

Estuvo casi a la par de Stewart en 1973, su tercera temporada en Tyrrell, salvo tal vez por cometer algún que otro leve error en, digamos, una tanda de cinco vueltas. Stewart tenía algo más de elegancia, algo más de dominio, en una distancia de carrera; de todas formas, François sólo cedía un suspiro. Goodyear le ofreció un contrato personal, algo que hasta entonces habían limitado a Stewart. Y, para 1974, una

vez retirado Jackie y a pesar de las ofertas de todos los equipos punteros (Ferrari incluido), François sería el piloto número uno de Tyrrell. En sus tres primeros años con el equipo, François fue segundo en 10 ocasiones, lo que ayudó a Stewart y Tyrrell a dominar los campeonatos de 1971 y 1973.

En Watkins Glen 73, última carrera del año, en el circuito que adoraba, pisaba fuerte en calificación, yendo a fondo por las Eses, cuando su Tyrrell hizo un trompo descontrolado, golpeó el frágil guardarrail y se desintegró. François falleció en el acto.

Nadie sabe a ciencia cierta qué pasó. Tal vez un neumático se desinfló. Puede que François entrase en curva un milisegundo demasiado tarde; ése era el castigo que te esperaba cuando cometías un error en los primeros años 70. Ese mismo día, hablando con su mecánico número uno, Jo Ramírez, François observó que pilotaba el coche número seis, chasis 006 y motor Cosworth número 066 el 6 de octubre. Los augurios, pensó, indicaban que ése sería su día.

Ya lo creo: él —y el 6 de octubre— jamás serán olvidados.

(Abajo) GP de Holanda de 1973; de izda. a dcha.: François Cevert, el patrón Ken Tyrrell, el ingeniero Jo Ramírez (que llegaría a ser coordinador del equipo McLaren entre 1984 y 2001, cuando se retiró) y Derek Gardner, diseñador del coche (chasis 006).



Cevert fue compañero de Jackie Stewart (izda.) en Tyrrell. François —de quien se decía que vivía un romance con Brigitte Bardot— estaba destinado a sustituir como número uno a Stewart cuando éste se retirara al final del 1973. Ojalá...





(Izda.) Cevert sólo se subió al primer cajón del podio una vez, en EE UU 71. De haber sobrevivido a su accidente, sin duda habría ganado muchos más GPs.

Ferrari ofreció un volante al 'hombre de moda', Courage, para 1970, pero éste prefirió seguir con Frank Williams (abajo dcha.).

(Dcha.) Watkins Glen, 6 de octubre de 1973. Cevert era optimista ante esta carrera. Ahora la recordamos por el peor de los motivos.



>Piers Courage



Courage empezó a correr del mismo modo que todos los chicos bien ingleses empiezan cualquier cosa: no necesitaba trabajar a largo

plazo (aunque ejerció diligentemente de pasante) y no tenía que esforzarse mucho. Un día heredaría la fortuna de la cervecera Courage. Por lo tanto, en Londres, sobre todo a principios de los años 60, donde compartió piso en Lower Sloane Street con Jonathan Williams (un buen piloto) y Sheridan Thynne (piloto de Minis y mánager a la vez), y donde los Beatles empezaban a dejarse crecer el pelo, y King's Road se convertía rápidamente en el lugar más *in* del mundo, Piers Courage habría sido el máximo exponente del actual 'hombre del momento'.

Pues bien, fueron Jonathan y Sherry, claro, quienes le hicieron comprarse un Lotus Seven y luego correr con un Merlyn de F-Junior. Añadamos a Charlie Lucas

(ex estudiante de Eton, al igual que Piers) y Frank Williams, amigo de Jonathan, y ya tenemos los catalizadores. En 1965, Piers Courage ganaba carreras de F3 con facilidad. Era muy rápido, muy valiente y muy capaz de lograr salir de los apuros. Su control del coche era fenomenal.

Pero ese invierno se lesionó en la minigira suramericana y pasó semanas de agonía en un hospital de Buenos Aires. De vuelta a Chelsea, como para compensar el tiempo perdido, protagonizó la boda del año casándose con la chiquita de ojos saltones Lady Sarah Curzon, Sally Courage, tal y como prefería que se la llamara a partir de entonces. Piers y Sally: con sus orígenes, dinero, belleza y talento, lo tenían todo. Ese mismo año -1966, cuando los Beatles grabaron *Sergeant Pepper*- Piers ganaba por toda Europa con un Lotus 41 semioficial de F3 de Charles Lucas.

Después, BRM fichó a Piers (y a su archirrival Chris Irwin) para su equipo de F1, empezando con las Tasman Series. Piers estuvo espectacular en Nueva Zelanda -en concreto, sus psicodélicas corbatas causaron conmoción- y fue muy rápido y fogoso. Sometido a órdenes de equipo en Teratonga, acabó pegado a la

caja de cambios de su compañero, Dickie Attwood, toda una declaración de intenciones. Al director deportivo de BRM, Tim Parnell, no le causó buena impresión.

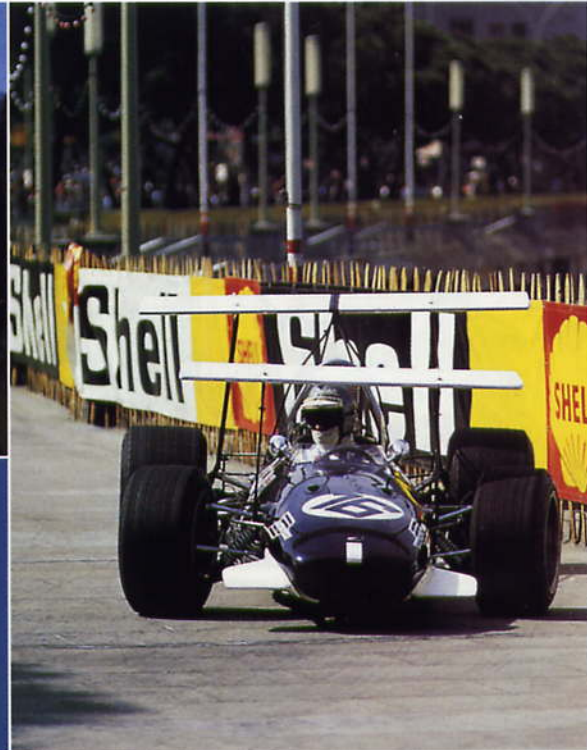
En Mónaco le faltó aguante para correr 300 duros kilómetros. Lorenzo Bandini perdió la vida en esa misma carrera por esa misma razón; Piers hizo un trompo, tuvo que abandonar y pasó al ostracismo. Fue apartado del equipo y el resto del año corrió en F2 con un desfasado McLaren M4A de John Coombs.

Y ahí, desde gran parte de puntos de vista, bien podría haber acabado la historia: chico privilegiado se divierte, se casa con una modelo de la alta sociedad y sienta cabeza. En cambio, Piers compró ese repudiado McLaren de F2 y compitió en las ocho pruebas de las Tasman Series de 1968 como concursante privado.

Le recuerdo en la fiesta previa a la carrera en Warwick Farm, donde Graham Hill le presentó. Piers llevaba un traje beige de grandes solapas y una corbata hippy. "¿Cuál es la clave de tu reciente buena racha, Piers?", le preguntó Graham.

"Uf. Es difícil de decir. Bueno, seguramente sea mi coche", respondió Piers. "¡Va como un bomba!". ▶

Piers Courage (dcha.) corrió para tres equipos durante su corta carrera en F1; (arriba) en 1968, su primera temporada completa, pilotó un BRM P126 para Reg Parnell Racing.



(Arriba) Courage nació para tener una vida sofisticada, sólo que eligió un plano distinto al que le había preparado su padre. No quería hacerse su cerveza...

(Dcha.) Mónaco 69. En el escenario más ostentoso de la F1, Piers va camino del segundo puesto en apenas su segunda carrera para Williams. Preparen el champán...

> Sus datos: sus carreras respectivas en F1

	CEVERT	COURAGE	REVSON
Debut	Alemania 1969	Alemania 1966	Bélgica 1964
GP's disputados	47	28	30
Mejor clasificación cto.	3º, 1971	8º, 1969	5º, 1972 y 1973
Puntos	89	20	61
Victorias	1	0	2
Segundos	10	2	2
Terceros	2	0	4
Cuartos	2	1	3
Quintos	2	2	3
Sextos	2	1	0
Poles	0	0	1
Vueltas rápidas	2	0	0



'SI HABÍA ALGUIEN DESTINADO NO SÓLO A GANAR CARRERAS SINO TAMBIÉN EL TÍTULO, ERA COURAGE'

Ya lo creo. Pequeño y ágil –y pilotado a la perfección por Piers, con un casco Bell azul-plateado con los colores de Eton– sólo le ganaron los Lotus 49 oficiales en Farm, lo que indica que fue más rápido que el campeón del mundo de 1967 (Denny Hulme) y se codeó con el Ferrari de Chris Amon. La víspera de la carrera –el 13 de febrero de 1968–, Jim Clark escribió a su amigo íntimo Jabby Crombac la carta que reproducimos en *F1 Racing* N° 53:

Piers ha ido muy bien, manteniendo el tipo. De hecho, la semana pasada [en Surfers] iba segundo, unos cinco segundos por delante de Graham, cuando tuvo problemas de alimentación de combustible, hizo un trompo, y acabó pegado a Graham.

Imagínese a Michael Schumacher escribiendo hoy día –escribiendo– algo así

sobre, pongamos, Mark Webber...

Bajo una lluvia terrible, con visibilidad nula, Piers y su McLaren de ruedas estrechas ganaron la última prueba de la Tasman de 1968. Con la apuesta ganada y la autoestima recuperada, fichó por Parnell para correr en F1 con un BRM.

Desde entonces, Piers no dejó de ir bien. Se calificó cerca de la cabeza de la parrilla en el Nürburgring y Spa –¿qué tendrán en común esos circuitos?– y se unió a su amigo íntimo y concursante de F2, Frank Williams, para la temporada de F1 de 1969 (véase *F1 Racing* N° 51).

Piers y el Brabham-DFV azul oscuro de Williams fueron segundos en Mónaco y Watkins Glen. Si había alguien destinado no sólo a ganar carreras sino también el título, ése era el sensacional y encantador Piers Courage. Apenas llevaba cuatro años corriendo a tiempo completo.

Pero para 1970, Williams se pasó al chasis De Tomaso, comercialmente más atractivo. Era terrible de pilotar y Piers sufrió un grave accidente en Zandvoort. El rostro del ganador de la carrera, Jochen Rindt, resumía la magnitud del desastre.

Piers había perdido la vida y la F1 a una estrella deslumbrante.

> Peter Revson



El tópico sigue vivo: Peter Jeffrey Revlon Revson, el heredero de la firma de cosméticos, pilotó como un zalamero donjuán que al final murió como

su hermano pequeño, Douglas: al volante de un coche de carreras, tratando de ser algo que no era.

La realidad es muy distinta. La familia de Peter no era pobre pero sólo apoyó su carrera los dos primeros años. Compró un Morgan y compitió con él en 1961-62, y en 1963 vendió todo lo que tenía para comprarse un volante de F3 en Europa por 12.000 dólares. Dormía en su furgoneta; en Mónaco dormía en la playa. Y ganaba carreras: al final de la temporada regresó a EE UU con 6.000 dólares no gastados y una oferta de F1 en el bolsillo.

No llegó a nada, claro, aunque Revson prometía con su Lotus-BRM de Tim Parnell, inscrito, por las primas de salida, por Revson Racing (EE UU). Calificó el Lotus 24

Peter Revson (izda.) sorprendió por ser un piloto de talento además de un donjuán guapo y rico. En 1972 acabó quinto en el mundial, por detrás de su compañero Denny Hulme (arriba, junto a él).

Al final, Revson se ganó el respeto no sólo por su nombre sino también por su destreza. En 1972 ganó dos carreras: Gran Bretaña (abajo) y Canadá.

de dos años de antigüedad en la cuarta fila en Spa y acabó cuarto en Solitude. Sin embargo, durante los próximos cinco años o así, Revson se dedicó a correr en EE UU, para ganar dinero y reputación.

Inevitablemente, fue a parar al equipo McLaren, pues conocía a los hermanos Mayer -Timmy y Teddy- de cuando era joven. Timmy, un piloto extraordinariamente dotado, murió al volante de un Cooper de McLaren en 1964. Como Peter también perdió a su hermano, existía un vínculo entre Teddy, el futuro director de McLaren, y 'Revvie', el enroldado americano que podía llegar muy lejos.

Chris Amon no pudo hacer funcionar a tope su McLaren en Indianápolis en 1970; Revvie se ofreció y sí lo logró. Pilotó un tercer Tyrrell oficial en Watkins Glen 71 y se incorporó a tiempo completo en McLaren en 1972. Marcó la pole y acabó segundo detrás de Jackie Stewart en Mosport.

En 1973 ganó los GPs de Gran Bretaña y Canadá, aún en McLaren. Vivía en Redondo Beach, California. Empezó a salir -y llegaría a pensar en casarse- con una chica que conoció en Indy, Marji Wallace; con el tiempo sería elegida Miss Mundo. Se iba de vacaciones a Cerdeña. Conducía deportivos a cual más exótico de un GP a otro.

También escribió -con una grabadora y en vuelos de larga distancia- uno de los mejores de todos los libros de carreras.

“CORRO PARA GANAR. SI NO GANO ESTE AÑO O EL PRÓXIMO, LO DEJO. HAGA LO QUE HAGA, QUIERO TRIUNFAR”

He aquí algunos extractos de lo que acertadamente llamó *Speed with Style*:

Para mí, el éxito no se mide por las cosas materiales que tienes sino por lo que logras. Para algunos, es el resultado lo que cuenta; el estilo no tiene ninguna importancia. Cierta escritor francés dijo una vez que un caballero es quien nunca socava el amor propio de otro. Me parece una de las mejores definiciones que he oído nunca...

Cuando me subo a un coche de carreras voy a dar el 100 por cien... pero supongo que nunca me he involucrado al nivel de Mark [Donohue] porque hay otras cosas que me interesan, otras cosas que he querido hacer...

En este momento de mi vida [1973], corro para ganar. Y si no gano este año o el próximo, lo dejaré. Haga lo que haga, quiero triunfar...

Fue especialmente difícil en 1973. Es cierto que gané dos GPs, y para un americano no está nada mal ganar dos carreras en un año; pero no basta. No gané

ninguna en 1972, pero todas las carreras en las que participé destilaron calidad...

Jackie [Stewart] hablaba con su locuacidad característica y, aunque suelo coincidir con él, él dale que te pego. Mientras él hablaba todo embalado, me aburría un poco y le metí una de esas cerillas Texaco de madera tan bonitas en el zapato y la prendí. Estaba tan concentrado que ni siquiera sintió la llama en el pie...

Pese a su éxito en 1973, Revvie tuvo que trabajar duro para ganarse un volante decente para el siguiente año. Ferrari lo quería, pero le ofrecían menos (100.000 dólares) que McLaren en 1973. Por su parte, estos últimos le invitaron a pilotar un tercer coche semioficial.

Entonces firmó para correr en F1 con el nuevo equipo UOP Shadow (americano) y en Indy con Roger Penske. En un test en Kyalami, con tres prometedoras pruebas no puntuables a sus espaldas, se rompió un porta mangueta delantero de titanio y se estrelló contra el rail. Murió en el acto.

Ferrari, claro, ganó un buen puñado de GPs en 1974, y no cabe duda de que Revvie habría ganado carreras con el Yardley McLaren que al final pilotó Mike Hailwood. Con cualquiera de esas dos opciones, Peter Revson podría haberse convertido en un auténtico as americano del deporte.

En cambio, murió convertido en todo un héroe americano. Y lo sigue siendo. 1

(Dcha...) Revson con Teddy Mayer, jefe del equipo McLaren. Un estilo de vida romántico y nómada marcó el inicio de su carrera. En 1972 se reunió con Mayer, su viejo amigo del colegio, y pasó a representar a McLaren en F1.



Crónica GP

Schumi vacila (ligeramente) mientras Williams desborda a McLaren. Por Peter Windsor

Contenido: Crónica GP de Canadá: página 70 • Crónica GP de Europa: página 78

Crónica GP de Francia: página 86 • Previo GP de Gran Bretaña: página 94 • Previo GP de Alemania: página 96



> De repente, la carrera está completamente abierta

Ferrari, con cuatro victorias en su haber, ha sido vencido en las últimas dos carreras por Williams. Y antes de eso, en Canadá, la cosa estuvo muy reñida. Ésa fue una victoria para el genio que es Michael Schumacher tanto como lo fue para el F2003-GA.

Por su parte, BMW-Williams parece hoy por hoy invulnerable. Ganaron en Mónaco, en un estrecho circuito urbano, casi ganaron en Canadá (donde fueron segundo y tercero) y luego acabaron primero y segundo en el Nürburgring y en Magny-Cours. Quizá es significativo que el último equipo en hacer algo así fuera Ferrari (en 2002).

Y luego tenemos a McLaren-Mercedes. Han ganado dos carreras y Kimi Raikkonen debería haber ganado en el Nürburgring. Una repentina y totalmente inesperada rotura de pistón transformó de pronto una victoria en casa para Mercedes en un doblete en casa para BMW. En un segundo plano, McLaren se está rompiendo la cabeza con su nuevo coche, el MP4-18A. ¿Deberían comprometerse a

hacerlo correr, y por lo tanto hacer todo lo posible para que alcance la fiabilidad? ¿O deberían seguir corriendo con el coche viejo –el que fue doblegado por los Williams en Francia– hasta que el nuevo sea mejor en todos los apartados?

Del mismo modo que el juez gusta de levantar la sesión justo cuando empieza lo interesante, la F1 entra ahora en un periodo de siete semanas sin tests. Las dudas suscitadas por la primera parte de la temporada quedarán en el aire; habrá tiempo para reorganizarse; habrá ocasión para equivocarse y también para acertar. Dejando a un lado las carreras en Silverstone, Hockenheim y Hungría, algunos equipos podrían tener *demasiado* tiempo para ideas y teoría.

Nuevo o viejo reglamento, con lluvia o con sol, la temporada 2003 de F1 se está convirtiendo en memorable. ¿Ferrari, Williams o McLaren? ¿Michael, Kimi, Ralf o Juan Pablo?

Ha comenzado la contienda...

#8: La familia y dos más

Durante un rato pareció que Schumi Jr. podía ganar. Pero el gran hermano tenía otros planes. Por Peter Windsor

Como puede ser tan bueno este tipo? En Montreal, en un circuito que tradicionalmente destroza los neumáticos y favorece a Michelin, Michael Schumacher mimó un blandengue pedal de freno en su Ferrari F2003-GA calzado por Bridgestone para vencer a tres de las combinaciones coche-piloto-frenos Michelin más rápidas del planeta. Acabaron amontonados detrás de él —uno, dos, tres, todos en fila—, y todos ellos podían rodar tal vez un segundo más veloces que Michael. Pero no había nada que pudieran hacer respecto al piloto en cabeza; al menos, nada que pudiera hacer su hermano, Ralf, que encabezaba el trío Michelin. Los cuatro segundos que englobaron a los cuatro primeros fueron en realidad un homenaje a la victoria de Michael, subrayando la calidad de su trabajo en un día en que algunos elementos principales de su Ferrari

fueron un tanto inferiores.

Lo vimos en calificación, cuando Michael bloqueó las ruedas delanteras entrando en la primera curva y resolvió como pudo el resto de la vuelta para arrancar apenas tercero, un suspiro —una milésima— por delante del Renault de Fernando Alonso. En ese momento, Michael “esperaba” llevar bastante más gasolina que los dos BMW-Williams (que copaban la primera fila, Ralf por delante). Al final Michael llevaba tal vez cuatro litros más, que no justificaban la diferencia de velocidad pero suficientes para dar una vuelta más antes de la primera parada para repostar y cambiar neumáticos.

Ferrari tenía otras preocupaciones: la sesión de tests privados del viernes por la mañana se desarrolló sobre seco, lo que permitió a Renault centrarse en el más blando de los dos compuestos Michelin y registrar útiles datos de desgaste de frenos.

‘LOS CUATRO SEGUNDOS DE MARGEN FUERON UN HOMENAJE AL TRIUNFO DE SCHUMI’

No obstante, la mayor parte del resto del viernes y el sábado por la mañana, cuando rodaban todos los equipos, el cielo canadiense estuvo cubierto de nubes y lluvia. Michael fue tan rápido como el Williams de Juan Pablo Montoya (calzado con neumáticos blandos) en los primeros minutos secos de los libres del viernes, pero de ahí en adelante llovió, para beneficio de quienes montaban Bridgestones, en concreto los pilotos de Ferrari.

Pero la pista se secó antes de la segunda sesión oficial y el día de carrera

(Abajo) Schumi por delante de los Williams, con el Renault de Alonso a punto de aparecer en la foto. La formación no varió hasta cruzar la meta.





> Pilotos: 8ª prueba, Canadá

1	Michael Schumacher	54
2	Kimi Raikkonen	51
3	Fernando Alonso	34
4	Ralf Schumacher	33
5	Juan Pablo Montoya	31
6	Rubens Barrichello	31
7	David Coulthard	25
8	Jarno Trulli	13
9	Giancarlo Fisichella	10
10	Jenson Button	8

11	Heinz-Harald Frentzen	7
12	Mark Webber	6
13	Cristiano da Matta	3
14	Jacques Villeneuve	3
15	Olivier Panis	1
15	Nick Heidfeld	1
16	Ralph Firman	1

> Constructores

1	Ferrari	85
2	McLaren-Mercedes	76
3	Williams-BMW	64
4	Renault	47
5	Jordan-Ford	11
6	BAR-Honda	11
7	Sauber-Petronas	8
8	Jaguar-Cosworth	6
9	Toyota	4



(Arriba) Fernando Alonso recorrió una primera fase más larga gracias al buen consumo de su Renault; (dcha.) hasta los primeros pitstops, Ralf se mantuvo por delante del Ferrari de Michael.



lucía el sol: territorio Michelin.

Como los conductos delanteros de ventilación del Ferrari F2003-GA oponen aún menos resistencia que los del F2002 y, por lo tanto, su margen de error es aún más estrecho, Ferrari se arriesgó con el tamaño de sus conductos de freno, extrapolando sus escasos datos sobre seco y suponiendo que lo que funcionó en Monza durante el test de la semana anterior iría más o menos bien para Canadá. De modo que Ferrari se concentró en la velocidad punta, sacrificando los niveles de agarre y dando a los frenos menos con lo que trabajar. Si Michael pudiera defenderse de los Williams-BMW en la recta, podría nadar y guardar la ropa. Durante el resto de la vuelta tendría que dar un masaje a los frenos y los neumáticos.

BMW-Williams eligió el Michelin más duro porque tampoco ellos tenían apenas datos sobre seco. Lo que sabían era que el

desgaste de los neumáticos traseros volvería a resultar crucial y que los delanteros serían propensos al *graining* [desgaste irregular de la goma debido a las estrías, N. de la R.] al inicio de su ciclo. A su vez, esto hacía pensar en que los delanteros, una vez 'maduros', podrían usarse durante dos o tal vez hasta tres de las fases de la carrera, cerrando de este modo la brecha de rendimiento con el compuesto opcional, el blando. Es decir, Williams tenía poco que perder optando por los neumáticos duros. Ralf lo dedujo ya el viernes y por eso dio una vuelta limpia y eficaz el sábado que le valió la pole. Pero Juan Pablo pasó de los blandos a los duros justo antes de los oficiales. Algo falto de impulso, fue unas décimas más lento.

Acercas de los frenos de Williams había pocos interrogantes. El abanico de rendimiento parecía ser más amplio que el de Ferrari, el margen de error más ▶

TECNOARCHIVO

Que los discos no paren de girar

Steve Matchett explica por qué los frenos eran motivo de preocupación.

Montreal consiste en una serie de sprints frenéticos de una chicane a otra. En las rectas se superan los 320 km/h, pero las dos brutales horquillas de la pista hay que negociarlas por debajo de 80 km/h.

La pista aniquila los frenos, algunos más que otros: Villeneuve abandonó pasadas sólo 14 vueltas, con una pinza trasera que perdía líquido y sus ejes delanteros a punto de prender fuego, supongo que por culpa de ajustar el reparto de presión hacia delante en un desesperado intento de mantener el coche en carrera. Las normas no permiten reponer líquido de frenos en carrera, así que cualquier intento de reparación en el pitlane estaba condenado al fracaso.

Ferrari también tuvo sus problemas. Michael Schumacher se vio afectado por un excesivo desgaste desde la salida. No obstante, lo superó reduciendo con antelación —para aprovechar al máximo el freno motor— y cuidando el coche.

¿Y Williams? En la última fase, los discos delanteros de Montoya estaban candentes a la salida de la chicane de las curvas ocho y nueve, y seguían brillando mientras aceleraba hacia la horquilla del Casino (curva 10).

Cuando un disco de carbono se desgasta en exceso, hay menos masa para disipar el calor latente. Esto desencadena un círculo vicioso: al aumentar el índice de desgaste, aumenta el calor; al aumentar el calor, aumenta el índice de desgaste.

Hay que perder 240 km/h en las horquillas.





'RALF EJERCIÓ LA MÁXIMA PRESIÓN SOBRE MICHAEL SIN ASUMIR RIESGOS EXCESIVOS'

estrecho. Como Ferrari, Williams también optó por hacer correr los nuevos discos de carbono Carbone Industrie con estrías laterales, perfectos para la rápida generación de calor en la calificación a una vuelta pero tal vez más críticos sobre la dura distancia de carrera del GP de Canadá en Montreal.

La salida fue limpia, aunque Michael aceleró algo más rápido que Juan Pablo y trató de doblegarle al acercarse a la primera curva. Juan Pablo se mantuvo en el exterior, se negó a ceder el paso y de pronto tuvo el interior de la segunda curva. Michael volvía a ser tercero.

De nada le sirvió a Juan Pablo, pues unos minutos después hizo un trompo en la última chicane y le pasaron Michael y Alonso, y el Jaguar de Mark Webber.

"¡Por un pelo!", le dijo Michael a Juan Pablo tras la carrera. "Casi te golpeo".

Le pregunté a Juan Pablo si trató de orientar el trompo en alguna dirección concreta, si pensaba en intentar hacer el trompo hacia el interior, por ejemplo, o simplemente en evitar el muro.

"¡No pensaba en nada!", contestó. "Sólo estaba enfadado conmigo mismo por hacer algo así".

Juan Pablo se recuperó rápidamente, superando al Jaguar con facilidad en la recta y ganándole la frenada a Alonso en la última horquilla, cuando Fernando iba de puntillas por la tan temida fase de graining de los Michelin. No obstante, hasta cuatro veces se saltó Juan Pablo la chicane de atrás. Su reducción automática se volvió errática, unas veces seleccionando la marcha adecuada, otras no. Lo puso en 'manual' (lo que Ralf emplea siempre) y aun así el problema persistió. Sam Michael habló por la radio: "Juan, si vuelves a saltarte la chicane, van a penalizarte". Juan: "Vale. ¡Pues dime cómo lo hago entonces!".

Michael rodó pegado a Ralf hasta el primer pitstop. Ralf pudo haber ido más rápido, y tal vez forzar al Ferrari, pero en este momento Ralf corría lo bastante rápido como para ir primero durante la fase de graining de sus neumáticos y, posteriormente, una vez pasada dicha fase, sin castigar sus neumáticos o frenos; parecía la filosofía acertada, sobre todo con Michael que de vez en cuando tenía que irse para atrás para refrigerar sus frenos.

Pero el momento decisivo de la carrera fue cuando Ralf paró en la vuelta 20 para el primero de sus dos pitstops; en la 21,

Michael hizo lo propio. Ralf, que cargó menos gasolina (y dio así a Michael dos vueltas más en la segunda fase), en teoría ganó 1,2 segundos mientras estaba parado. Michael no fue especialmente rápido en su única vuelta solo en cabeza -fue dos décimas más lento que la mejor de Ralf hasta ese momento- pero fue dos décimas más rápido en la vuelta de su pitstop y otras dos décimas en la siguiente. Fue así de reñido. Mientras Ralf aceleraba en la salida de la segunda curva, corrigiendo un atisbo de subviraje, Michael se reincorporaba por el exterior de la pista, imponiéndose en la aceleración hacia la tercera curva.

Y de ahí en adelante siguió así. Las dos vueltas adicionales de Michael antes de su segunda parada no hicieron más que aumentar su ventaja. Luego pasó a correr a la defensiva, asegurándose de salir con limpieza de la horquilla, de modo que pudiera servirse de su velocidad -348,4 km/h- en la recta. Aquí era 6 km/h más rápido que los Williams-BMW y 10 km/h que los Renault, lo cual dice mucho de la calidad del último motor Ferrari y de los reglajes de Michael para el día en cuestión.

Claro está, más tarde se murmuró que Ralf podría haber presionado más a Michael en frenada, haber buscado su punto débil, o que Juan Pablo se habría mostrado más agresivo. Hasta se insinuó que deberían haber pedido a Ralf que dejara pasar a Juan Pablo, para poder llevar a Michael a cometer un error. Pero todo esto era pura palabrería porque Ralf ejerció la máxima presión sin asumir riesgos

(Izda.) Montoya podría haberle disputado el liderato inicial a Ralf de no ser por este trompo al final de la segunda vuelta; (abajo) una vez líder, Michael no se dejó pasar.





EL DATO: Ralf se calificó 15º el viernes. En la primera mitad de 2003, ningún otro poleman salió a dar su vuelta tan pronto el sábado.



(Arriba izda.) Michael festeja con Ralf la victoria que le otorga el liderato de pilotos por vez primera este año; (arriba) no fue el fin de semana de Kimi. Se salió en calificación y sufrió un pinchazo en carrera; (izda.) Ralf, Juan y Michael se bañan en champán.

EN LA OTRA PÁGINA: MICHAEL COOPER/AT; RECUADROS: STEVE ETHERINGTON/AT; ESTA PÁGINA: DARRREN HEARNE/PODOLAT

excesivos. Y, a diferencia de Juan Pablo, Ralf no cometió errores. Luego se mostró gentil con su compañero ("Es genial que los dos hayamos subido al podio") y frustrado por la presencia de su hermano ("Esperaba que cometiera algún error"). En resumen, cumplió, con los mismos neumáticos delanteros a lo largo de toda la carrera.

Pasaron otras cosas. Los Williams montaban por segunda vez cámaras subjetivas en un retrovisor, y los soportes se rompieron debido a la tensión. Los pilotos no parecieron perder velocidad —¿menos resistencia?— pero, hacia final de carrera, cuando Alonso atrapaba al trío de cabeza, Renault le dijo con optimismo al asturiano que intentara adelantar por la izquierda,

donde Montoya en teoría estaba 'ciego'. Pero, claro está, en velocidad se le iban.

Fernando volvió a correr a la perfección (sobre todo en calificación, donde cargó más gasolina que los demás; corrigiendo los tiempos de parrilla según el peso a bordo, Alonso se habría calificado segundo, a menos de una décima de Ralf) y Renault volvió a destacar en el muro de boxes. Alargaron la primera fase más que sus rivales ("No lograba entender por qué todos paraban tan pronto", dijo Pat Symonds, director de ingeniería de Renault. Respuesta probable: todos —excepto Renault— contaron con poco rodaje sobre seco y por eso fueron a lo más fácil); y en la segunda parada le montaron cuatro Michelins blandos nuevos.

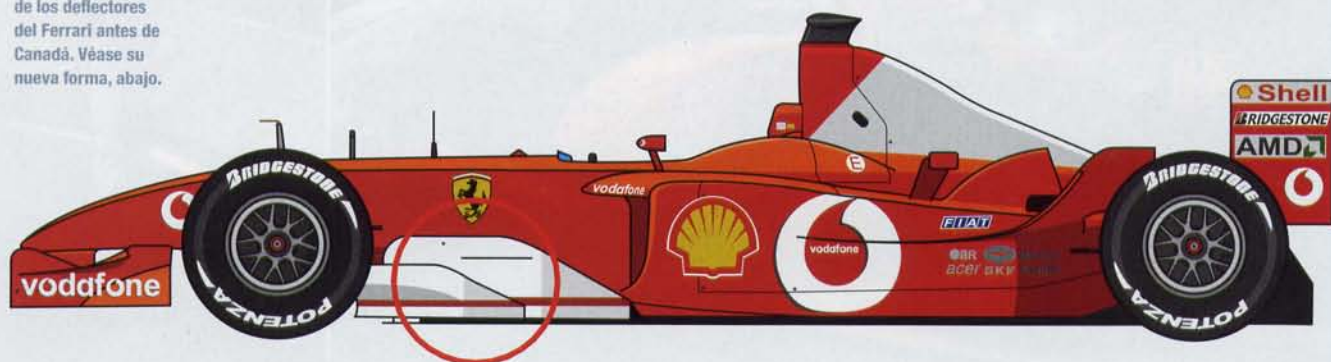
Buena jugada: su graining fue mínimo y Alonso corrió a lo grande en la parte final, marcando la vuelta rápida antes de ese segundo pitstop y acercándose a sólo dos segundos de la cabeza a dos vueltas del final, en un circuito que pone énfasis en la potencia y los frenos. Fernando culminó la machada de alcanzar al trío de cabeza con un gesto de euforia que acto seguido se tornó en frustración, ante la imposibilidad de coger el rebufo de quienes le precedían.

Pero Michael corría simplemente para dosificar la presión sobre su pedal izquierdo y para mantenerlos por detrás: no importaba lo rápidos que fueran, o cuántos se alinearan en su estela, luchando por las posiciones de honor. ❶

Hasta el último detalle

Lo pequeño es hermoso: pequeños retoques, grandes ganancias. Por Stéphane Samson; ilustraciones de Patricia Soler

Este es el aspecto de los deflectores del Ferrari antes de Canadá. Véase su nueva forma, abajo.



▲ El F2003-GA madura

El nuevo Ferrari evoluciona con rapidez. En Montreal corrió con nuevos deflectores 'dobles'. El segundo elemento (abajo izda.) es ahora mucho más bajo que el usado desde el debut del coche (arriba). Los deflectores laterales dobles mejoran la eficacia aerodinámica global: proporcionan alrededor del 10 por ciento del apoyo aerodinámico total.

Nótese también la esquina superior del plano principal del alerón trasero (abajo dcha.): esta forma de corte transversal es poco común. El F2003-GA la usa desde su debut.

En Montreal, Ferrari registró una velocidad punta extraordinaria en la recta: Michael Schumacher alcanzó 350 km/h gracias a un pequeño rebufo. Algo que ilustra bien a las claras tanto la eficacia aerodinámica del F2003-GA como la potencia de su nuevo motor 052, que ya es tan potente como su rival de BMW.

La guerra de neumáticos se recrudece. Michelin es mucho más fuerte que antes, y esto ha permitido a los McLaren y Williams ofrecer sólidas actuaciones recientemente. Las dos marcas de neumáticos emplean filosofías radicalmente

'EL FERRARI DE SCHUMACHER ALCANZO 350 KM/H GRACIAS A UN PEQUEÑO REBUFO'

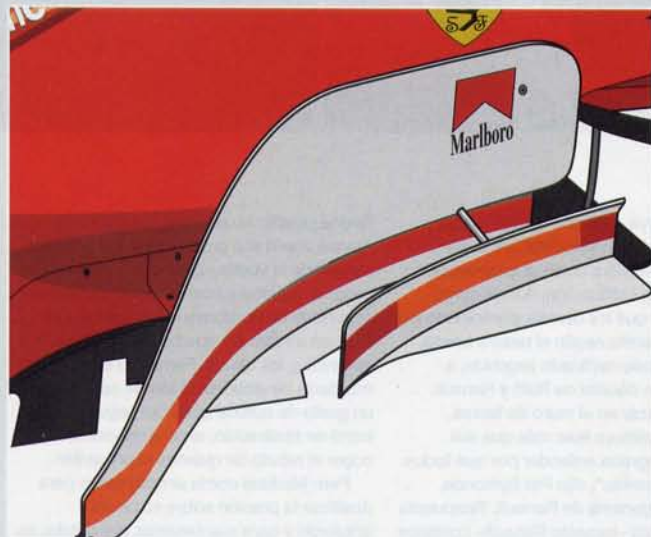
distintas. Un juego de Michelin pesa 4 kg más que uno de Bridgestones, consecuencia del meticuloso estudio de Michelin de las estructuras de sus neumáticos.

Michelin recomienda una rueda delantera muy ancha. Esto le va muy

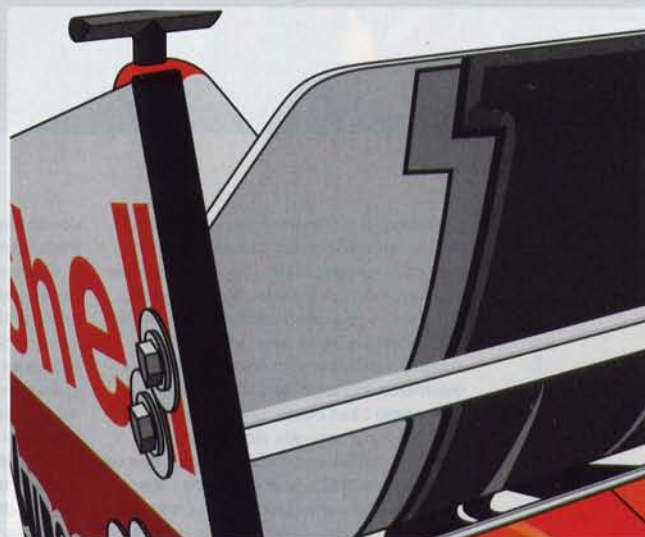
bien al Williams FW25, pero no se adapta al McLaren MP4-17D (le acarrea demasiado sobreviraje).

En general, Michelin intenta tener tanta goma en contacto con la pista como sea posible; Bridgestone, en cambio, emplea delanteros bastante estrechos con mucha caída.

Algunos clientes de Bridgestone –por ejemplo, BAR-Honda– quieren llevar sus propios programas de desarrollo. Por lo tanto, Bridgestone trae en la actualidad siete u ocho tipos de neumáticos a cada carrera, mientras que Michelin trae un máximo de cinco tipos de gomas.



Los deflectores proporcionan alrededor del 10 por ciento del apoyo aerodinámico del coche. No es de extrañar que Ferrari les preste tanta atención. Cada milésima cuenta.



Hablando de cuidar los detalles... Éste es el plano principal del alerón trasero del F2003-GA. El corte transversal en la esquina es otra de las innovaciones de Ferrari.



El diseño de los conductos de frenos del Williams FW25 trata de limitar la resistencia aerodinámica.



Renault usa dos conductos, como McLaren. Uno para el disco y las pastillas; el otro para la pinza.



El diseño de Ferrari parece rechoncho. Los discos están sellados, lo que aumenta el recalentamiento.

▲ Cuestión de frenos

Los equipos punteros (aparte de Renault) no pudieron rodar en seco en serio antes de la carrera, así que no pudieron evaluar sus frenos como es debido. En carrera, Ferrari y McLaren tuvieron problemas con la durabilidad de los frenos.

Montreal es un circuito que somete los frenos a gran tensión: los discos pasan de 600° a 1.100° en menos de 0,3 segundos, y la

presión en el sistema hidráulico alcanza los 90 bares. El pie del piloto acciona el pedal del freno con una fuerza que equivale a unos 70 kg.

Los discos del Ferrari se calentaron demasiado durante la carrera, un problema exacerbado por el hecho de que no cargaba mucho alerón. En cierto momento de la prueba, los pilotos e ingenieros de Ferrari pensaron que no iban a poder acabar la carrera.

Michael tuvo que pilotar con cuidado, controlando a Ralf, para asegurarse de alcanzar la meta.

Las ilustraciones muestran las diferencias de filosofía entre Williams (izda.), Renault (centro) y Ferrari (dcha.) a la hora de diseñar conductos de frenos. El enfoque de Renault es parecido al de McLaren. Emplean dos conductos, uno para el disco y las pastillas y otro para la pinza.

El de Williams es un elemento único, que muestra que el equipo aerodinámico ha intentado limitar la resistencia todo lo posible, dando a la pieza una forma muy cuidada.

En comparación, el de Ferrari parece achaparrado. El hecho de que los discos del F2003-GA estén totalmente sellados (para mejorar la eficacia aerodinámica) no ayudó con los problemas de recalentamiento del equipo en Canadá.

► Renault lamenta su estrategia

Renault pudo haber ganado el GP de Canadá si Fernando Alonso hubiera llevado menos gasolina en su primera fase: perdió 20 segundos en las primeras 20 vueltas.

El R23 sigue siendo uno de los más eficaces aerodinámicamente, y desde Mónaco monta deflectores dobles (dcha.), parecidos a los de Ferrari.

Alonso fue uno de los pocos pilotos capaces de calzar el compuesto blando de Michelin en Canadá. Fue difícil al principio, cuando la pista era bastante abrasiva, pero luego se reveló el neumático ideal para las condiciones.

(Dcha.) Renault introdujo este sistema de deflectores dobles en Mónaco. El R23 es uno de los más eficaces de la F1.



(Izda.) Para ser precisos al cambiar los ángulos del alerón delantero, Renault sigue una escala marcada en la deriva lateral.

◀ La precisión lo es todo

Este año se consienten pocos cambios de reglajes entre calificación y carrera. Por eso, según el equilibrio del coche durante la primera fase, muchos pilotos piden un cambio en el alerón durante su pitstop.

Para aumentar la eficacia y reducir el riesgo de errores, Renault decidió marcar claramente los ángulos pertinentes en las derivas laterales del alerón delantero. Alonso pidió más alerón en su primera parada y el cambio se efectuó sin problemas. Una idea sencilla pero genial.

#8: Cajón de sastre

Kimi dice que no fue un desastre, prosigue el gafe de Jacques en Canadá y Panis puntúa. Por Maurice Hamilton



(Izda.) Un error en calificación y este pinchazo costaron a Kimi el liderato; (superior) Wilson volvió a brillar en las primeras vueltas; (arriba) Webber disputó una prueba impecable.

MOHAMED COOPER/LAT. POMEAL; MARK THOMPSON/GETTY IMAGES

Un desastre no, pero casi

Cuando Kimi Räikkönen dice que su fin de semana "no fue en absoluto un desastre", uno sospecha que en realidad lo fue. El sexto puesto le dio tres puntos, pero también le hizo perder el liderato en la tabla de pilotos que ostentaba desde Malasia.

Todo se torció al poco de iniciar su vuelta lanzada, cuando un trompo estampó su MP4-17D contra la barrera. Räikkönen salió desde el pitlane y así cambió su estrategia a una sola parada.

"Cuando las luces se apagaron, cambiamos las ruedas y añadimos gasolina", dijo Martin Whitmarsh, director del equipo. Mediada la primera vuelta, Kimi ya estaba en la cola del pelotón.

La historia de Canadá hacía pensar en que en las primeras 10 vueltas saldría el safety car, lo cual le haría el juego a McLaren. Pero no fue así. La carrera fue a fondo todo el rato. Pero Räikkönen no...

McLaren montaba una nueva disposición de frenos, y uno de los discos delanteros de Kimi padecía

un leve problema de temperatura. La remontada del finlandés también se vio entorpecida por un pinchazo que le hizo anticipar cinco vueltas su único pitstop. Al final, el resultado tuvo poco valor para un hombre que aspira al título.

David Coulthard tuvo un fin de semana mediocre: se calificó 11º, y problemas de cambio le pusieron fuera de carrera tras 47 vueltas.

El Minardi volador

Justin Wilson lo volvió a hacer: dos asombrosas primeras vueltas, en las que pasó de 18º a 11º. Trazó por el exterior la segunda curva y las chicanes, superando rivales y a su propio compañero, ¡que se había calificado 15º! Incluso pasó a Nick Heidfeld cogiéndole el rebufo y ganándole la frenada en la chicane después de que Heidfeld cometiera un error en la horquilla.

"Luego me quedé clavado detrás de Jacques Villeneuve", dijo Justin. "Estaba encima de él en las curvas, pero él tenía mejor tracción en la salida. No podía hacer nada. Y los perseguidores me presionaban".

En la primera tanda de pitstops, Wilson perdió un puesto ante su compañero Jos Verstappen, pero lo recuperó apretando el ritmo justo antes de su segunda parada.

"Rodaba 10º y me escapaba, y estaba loco de contento. Entonces, a nueve vueltas del final, el cambio se rompió sin preaviso. Fui a boxes y me quedé en el coche, abatido. Todo iba tan bien...".

Webber otra vez en su lugar

Mark Webber calificó su Jaguar en tercera fila y sumó otros dos puntos. Pero su fin de semana fue más allá de acabar séptimo tras una actuación sin tacha.

"Hemos aprendido mucho", dijo. "Cuando te calificas e intentas correr con los tíos rápidos en cabeza, es cuando ves con exactitud dónde estás en cuestiones como aerodinámica, frenos, gestión de neumáticos, etcétera. Simplemente no fuimos lo bastante rápidos en carrera. Nos faltaba velocidad punta, y había un problema con los frenos y los neumáticos traseros. Ahora

tenemos mucho que investigar, pero estoy bastante contento de cómo va todo. Sumamos buenos puntos. Eso muestra cuánto hemos avanzado".

Más problemas en BAR

Villeneuve se contuvo tras volver a topár con problemas técnicos. Esta vez abandonó por pérdida de líquido de frenos. "Es algo muy básico como para que falle", dijo.

Por su parte, Jenson Button protagonizó un discreto retorno tras su accidente en Montecarlo. Pilotar agravó sus problemas de espalda, pero fue el cambio lo que le hizo abandonar en carrera. "Un gran premio decepcionante", dijo el director técnico de BAR Geoff Willis.

Y por fin, ¡un punto!

Olivier Panis, sin duda el piloto de F1 más desafortunado, marcó su primer punto del año con el octavo puesto. El punto premió la mejor posición de Toyota en parrilla hasta la fecha: séptimo (Panis) y noveno (Cristiano da Matta, que abandonó por problemas de suspensión).

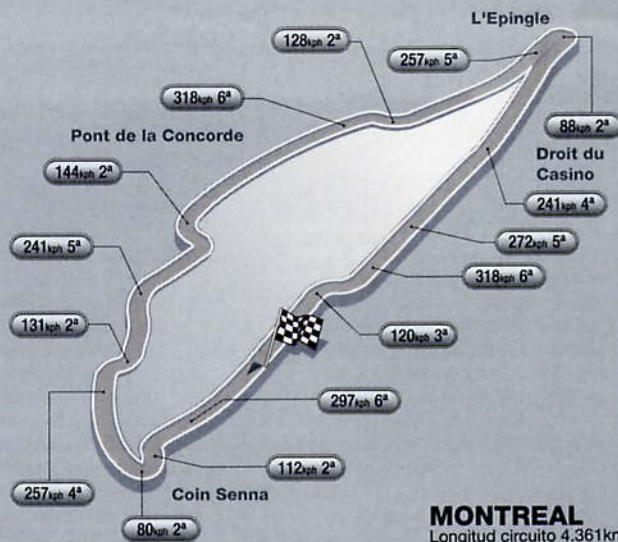


Todos los datos Montreal

Tiempo Soleado, 21°; Temperatura asfalto 32°; Vueltas 70; Distancia 305,270 km; Espectadores 112.000

Parrilla de salida

Posición	Piloto	Tiempo
1	Ralf Schumacher	1m 15,529
2	Juan Pablo Montoya	+0,394s
3	Michael Schumacher	+0,518s
4	Fernando Alonso	+0,519s
5	Rubens Barrichello	+0,614s
6	Mark Webber	+0,653s
7	Olivier Panis	+1,069s
8	Jarno Trulli	+1,189s
9	Cristiano da Matta	+1,297s
10	Heinz-Harald Frentzen	+1,410s
11	David Coulthard	+1,495s
12	Nick Heidfeld	+1,557s
13	Antonio Pizzonia	+1,808s
14	Jacques Villeneuve	+1,818s
15	Jos Verstappen	+2,485s
16	Giancarlo Fisichella	+2,507s
17	Jenson Button	+2,676s
18	Justin Wilson	+3,031s
19	Ralph Firman	+3,163s
20	Kimi Raikkonen	sin tiempo



MONTREAL

Longitud circuito 4.361km

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

¿Lo sabías?

Ésta fue la sexta victoria de Michael Schumacher en Canadá, y el 25° GP de Canadá en Montreal. Hacia tanto frío en octubre de 1978 que el ganador, Gilles Villeneuve, tuvo que tomar prestado el abrigo de un amigo para subir al podio.

Vuelta a vuelta

VUELTA DE FORMACIÓN Raikkonen sale desde el pitlane, tras repostar para ir a una parada

SALIDA Barrichello embiste a Alonso en la curva Senna y daña el alerón del Ferrari

VUELTA 2 Trompo de JPM en la última curva. Rubens para a cambiar el morro

VUELTA 10 JPM supera a Alonso en la aproximación a la horquilla, tercero

VUELTA 20 Ralf para; Michael líder

VUELTA 21 Michael para y sale por delante de Ralf. Alonso, nuevo líder

VUELTA 26 Alonso para y sale cuarto

VUELTA 33 Raikkonen pincha un neumático, para y cae de quinto a 10°

VUELTA 46 Ralf para y sale tercero

VUELTA 48 Michael para y sale por delante de Ralf. Alonso vuelve a ser líder

VUELTA 55 Alonso para y sale cuarto

VUELTA 61 JPM atrapa a Ralf y Michael pero no puede pasar. Alonso se acerca

VUELTA 66 Alonso se pega a la cola de los tres líderes y hace un gesto de rabia

VUELTA 70 Michael cruza la meta

Velocidades y paradas

VUELTA RÁPIDA

Fernando Alonso

1m 16,040s en la vuelta 53 (206,465 km/h)

VELOCIDAD MÁS RÁPIDA PUNTO MEDICIÓN

Michael Schumacher 348,4 km/h

VELOCIDAD MÁS LENTA PUNTO MEDICIÓN

Ralph Firman 326,4 km/h

PITSTOP MÁS RÁPIDO

Fernando Alonso 28,502s

PITSTOP MÁS LENTO

Jarno Trulli 1m 00,709s

Clasificación final

Posición	Piloto y coche	Tiempo total	Pos. 1ª vuelta
1	Michael Schumacher Ferrari F2003-GA (Bridgestone)	1h 31m 13,591s	3
2	Ralf Schumacher Williams-BMW FW25 (Michelin)	+0,784s	1
3	Juan Pablo Montoya Williams-BMW FW25 (Michelin)	+1,355s	2
4	Fernando Alonso Renault R23 (Michelin)	+4,481s	4
5	Rubens Barrichello Ferrari F2003-GA (Bridgestone)	+1m 04,261s	5
6	Kimi Raikkonen McLaren-Mercedes MP4-17D (Michelin)	+1m 10,502s	18
7	Mark Webber Jaguar R4 (Michelin)	a 1 vuelta	6
8	Olivier Panis Toyota TF103 (Michelin)	a 1 vuelta	7
9	Jos Verstappen Minardi-Cosworth PS03 (Bridgestone)	a 2 vueltas	14
10	Antonio Pizzonia Jaguar R4 (Michelin)	frenos - 66 vueltas	20
11	Cristiano da Matta Toyota TF103 (Michelin)	suspensión - 64 vueltas	8

NO CLASIFICADOS

Justin Wilson	Minardi-Cosworth PS03 (Bridgestone)	cambio - 60 vueltas	13
Jenson Button	BAR-Honda 005 (Bridgestone)	cambio - 51 vueltas	16
David Coulthard	McLaren-Mercedes MP4-17D (Michelin)	cambio - 47 vueltas	9
Nick Heidfeld	Sauber-Petronas C22 (Bridgestone)	motor - 47 vueltas	15
Jarno Trulli	Renault R23 (Michelin)	daños accidente - 22 vueltas	10
Giancarlo Fisichella	Jordan-Ford EJ13 (Bridgestone)	cambio - 20 vueltas	17
Ralph Firman	Jordan-Ford EJ13 (Bridgestone)	motor - 20 vueltas	19
Jacques Villeneuve	BAR-Honda 005 (Bridgestone)	frenos - 14 vueltas	11
H-H Frentzen	Sauber-Petronas C22 (Bridgestone)	sist. eléctrico - 6 vueltas	12

Resultados hasta la fecha

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

CLAVE: DS Descalificado/R Retirado/NS No salida/NC No calificado/NP No participó

#9: Eso debería hacerles callar

Ralf respondió del mejor modo posible a las críticas post-Canadá: ganando la siguiente carrera. Por Peter Windsor

Yno tendrás una carrera como la de Canadá sin algún tipo de secuela. El director técnico de Williams, Patrick Head, dijo después (de modo estrictamente 'extraoficial') en el *hospitality* del equipo que las cosas podrían haber sido distintas en Montreal si hubiese sido Juan Pablo Montoya, y no Ralf Schumacher, quien persiguiera al Ferrari en

'HERENCIA SCHUMACHER: RALF, INFORMAL, RELAJADO Y SONRIENTE, ERA COMO... MICHAEL'

las últimas vueltas. Repito el comentario de Head ahora porque muchos otros lo hicieron en su momento, fuera de contexto y citándolo como 'oficial'.

Al final la cosa se redujo a esto: los días siguientes a Canadá, y antes del fin de semana en el Nürburgring, Ralf se preguntaba qué quería realmente el equipo de él. Había marcado dos poles y acababa de lograr un segundo puesto increíblemente reñido en Canadá -doblegado por una superior estrategia de repostaje de Ferrari- y una vez más había sido objeto de palos. ¿Cuántas veces le había dicho Frank Williams que le pagaban para que sacara el máximo partido de su coche y no para que chocara contra sus rivales? Después de Canadá, eso no parecía tener importancia. Williams sabía

que podían haber ganado esa carrera, y daba la impresión de que Ralf era el chivo expiatorio.

Claro está, la realidad era que en efecto Juan Pablo habría llevado a Michael a cometer un error, o al infierno. Eso es lo que sabes que vas a tener cuando corres con un piloto como Juan Pablo. Pero Ralf es un tipo de piloto distinto, y la dirección de Williams debería haberlo sabido cuando le ficharon a finales de 1998. Es un chico joven con una valiosa cabeza sobre los hombros, y algo que nunca jamás va a hacer es pasarse de la raya compitiendo con su hermano. Eso salta a la vista como una ampolla en la superficie de un Bridgestone o un Michelin, y criticar a Ralf por eso sirve de tan poco como pedirle que se cambie el apellido a Pérez. Todo lo que

(Abajo) Ralf no pudo igualar el ritmo inicial de Kimi Raikkonen. Pero tras el abandono de Kimi, Ralf no dio opción a nadie.



> Pilotos: 9ª prueba, Europa

1	Michael Schumacher	58
2	Kimi Raikkonen	51
3	Ralf Schumacher	43
4	Juan Pablo Montoya	39
5	Fernando Alonso	39
6	Rubens Barrichello	37
7	David Coulthard	25
8	Jarno Trulli	13
9	Giancarlo Fisichella	10
10	Jenson Button	10

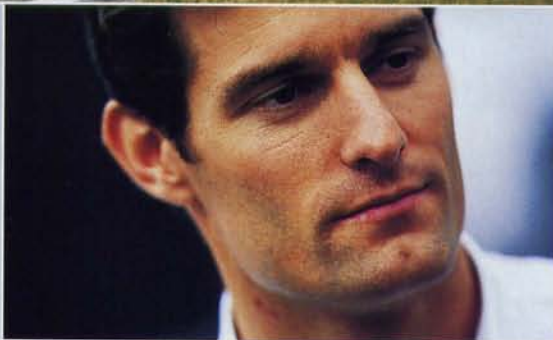
11	Mark Webber	9
12	Heinz-Harald Frentzen	7
13	Cristiano da Matta	3
14	Jacques Villeneuve	3
15	Nick Heidfeld	2
15	Olivier Panis	1
16	Ralph Firman	1

> Constructores

1	Ferrari	95
2	Williams-BMW	82
3	McLaren-Mercedes	76
4	Renault	52
5	BAR-Honda	13
6	Jordan-Ford	11
7	Sauber-Petronas	9
8	Jaguar-Cosworth	9
9	Toyota	4



(Arriba) Alonso rodó detrás de su compañero Trulli en la primera parte de la carrera y lo superó en el primer pitstop; (dcha.) Webber fue sexto, a pesar de padecer subviraje antes de su segunda parada.



tiene de bueno la herencia de Ralf Schumacher pasa en gran parte desapercibido en la agitación de no ganar una carrera.

Uno de los beneficios quedó claro cuando Ralf Schumacher llegó al Nürburgring el jueves. Informal, con camiseta y tejanos, relajado, riendo con los compañeros; y luego, ahí en la rueda de prensa junto a su hermano, con una camisa blanca Williams luciendo los sponsors del equipo, era como... Michael. Y gran parte de esa confianza se la infundió Michael en los días anteriores.

"No creo que sea correcto criticar a Ralf después de Canadá", dijo Michael sin pensarlo dos veces, "más de lo que habría que criticarme a mí por no adelantar a Ralf en la primera fase de la carrera. No había dónde pasar, así que todo cuanto podías hacer era esperar que el tío de delante cometiera un error".

Pregunta para Ralf: "¿Qué piensas de las críticas que has recibido desde Canadá?".

"No pienso mucho en ello pero sí creo que esos supuestos expertos deberían reflexionar antes de abrir la boca".

Uno se imagina que se refiere a Patrick Head y algunos de los otros miembros de Williams.

Por otra parte, Ralf sabía de los planes de construir una nueva chicane en el Nürburgring y que Michael había ayudado en su creación. Y a Ralf le convenció por completo, apenas sin poder dar crédito a lo que veían sus ojos. En Mónaco, el importante reasfaltado de la pista contribuyó sin duda a la competitividad de Michelin, y ahora volvía a suceder, aún más si cabe. Michael tenía interés en que la chicane fuera más una "curva", con una sección central más larga y con un cambio de dirección más fluido; hasta ahí, perfecto. Pero lo asombroso era que los pianos se ▶

TECNOARCHIVO

Ahora es el turno de Bridgestone

Williams, McLaren y Renault deben mucho a Michelin, dice Steve Matchett. El neumático de seco de Michelin no para de mejorar. Véase la hoja de tiempos de los libres del viernes en el Nürburgring: los nueve primeros con Michelin, los nueve últimos con Bridgestone. Sólo Michael Schumacher y Juan Pablo Montoya deshicieron la plena simetría.

Michelin no se ha concedido tregua en su búsqueda de las prestaciones necesarias para romper el dominio de la asociación Bridgestone-Ferrari. Antes, las marcas de neumáticos producían un puñado de compuestos y construcciones distintos, diseñados para hacer frente a las diferentes características de cada circuito. Ahora las cosas son muy distintas.

Michelin produce neumáticos expresamente adaptados a cada circuito, teniendo en cuenta variables como nivel de agarre y lo abrasivo del asfalto, la velocidad punta prevista y las cargas laterales resultantes. Su rápida reacción y tiempos de producción les permiten incluir también las temperaturas previstas del asfalto; los ingenieros afinan sus gomas para que se adapten al pronóstico a corto plazo del fin de semana.

Estos neumáticos de última generación se manejan con mucho cuidado. Las gomas desmontadas se guardan en un ambiente controlado.

No hay duda de que es mucho trabajo, pero vale la pena. ¿Cuándo y cómo reaccionará Bridgestone?

De momento, las mejores botas calzan otros pies.



habían eliminado y los baches se habían allanado. Era como si los arquitectos del circuito se hubieran encerrado en una habitación para preguntarse: "¿Y ahora, cómo podemos ayudar a Michelin". Al final, por añadidura, también eliminaron algunos de los baches de la curva Dunlop (menuda ironía), al pie de la colina. Era increíble.

Como en compensación, el microclima del Eifel dejó caer una fuerte lluvia en los oficiales del viernes, justo cuando estaba a punto de salir... Mark Webber. Durante unos minutos –el tiempo suficiente para que Ferrari rogara por tener un domingo lluvioso– los estrechos Bridgestone de hombros redondeados volvieron a parecer infinitamente superiores a los anchos, cuadrados y más pesados Michelin. Pero cuando estaba seco y podías observar a

coches como el McLaren-Mercedes MP4-17D y el Williams-BMW FW25 frenando y acelerando a lo largo del Nürburgring, con sus grandes áreas de contacto perfectamente aposentadas en el asfalto, sin verse alteradas por los baches y pianos que caracterizaban gran parte del Nürburgring... cuando estaba seco sabías que otro circuito más se había pasado al bando de Michelin.

Michael hizo todo lo posible en calificación, claro está, pero apuró un pelin demasiado la frenada en Dunlop, donde los Michelin contaban con una evidente ventaja, y fue superado por 0,032 segundos; es decir, por casi nada. Se quedó a esperar en el parque cerrado, lo suficiente para ver en la báscula que el hombre que le había doblegado –Kimi

Raikkonen– llevaba casi la misma cantidad de combustible que él. Dada la calidad del Ferrari y la posición anterior del Nürburgring como un buen circuito Bridgestone, estaba claro que algo iba mal.

Si Michael hubiese sabido entonces que Ralf y Juan Pablo llevaban mucho más combustible que él –equivalente a unas cuatro décimas–, habría estado aún más preocupado. Ralf sólo estaba a 0,1 segundos; Juan Pablo, de nuevo inquieto por el desequilibrio en las presiones de sus neumáticos, estaba a poco más de 0,2 segundos.

Ralf pudo superar con facilidad a Michael en la aceleración hacia la primera curva –Michael temía que perdería tiempo al arrancar en la parte sucia de la parrilla, y así fue– y por tanto perseguir al McLaren de Kimi en esta carrera Michelin. Kimi llevaba menos gasolina, lo que tal vez le permitía ser más suave con sus neumáticos; Ralf notó que sus gomas traseras empezaban a degradarse. Michael le presionó durante tres o cuatro vueltas –¡ni siquiera intentó adelantarle!– y luego empezó a perder terreno.

Kimi se sacó una serie de vueltas rápidas antes de su pitstop en la vuelta 16 (un poco

Montoya (abajo) tuvo problemas de sobreviraje y luego de subviraje en su camino hacia el segundo puesto. Su compañero Ralf llevó una leve ventaja todo el fin de semana, pero Juan protagonizó el punto culminante de la carrera al adelantarse a Schumi.



‘JUAN PABLO SE LANZÓ AL EXTERIOR, DONDE PODRÍA AGOBIAR UN POCO A MICHAEL, HACERLE PENSAR’





EN LA OTRA PÁGINA Y DCHA.: DARREN HEATH; EN LA OTRA PÁGINA: FEDUARD; CHARLES DOMESTI; EN ESTA PÁGINA: ARREGA; STEVEN TEEJAT; ARREGA; DCHA.: PA PHOTOS

EL DATO: Schumi batió otro récord en el GP de Europa al sumar 1.003 en su carrera en F1. Es el primer piloto que pasa del millar.



(Arriba) Kimi salta la valla para volver a boxes después de romper el motor; (arriba izda.) Ralf cruza la meta en solitario y lo celebra con sus colegas de Williams (izda.). El equipo se ha metido en la lucha por el título.

anticipado, debido al tráfico). Entonces contaba con nueve segundos de ventaja, una brecha que Ralf fue capaz de reducir a la mitad para cuando paró al final de la vuelta 21. A Ralf le parecía que pintaba bien, con una muy larga segunda fase por delante, cuando, con 10 vueltas recorridas de su segunda fase, el motor de Kimi sufrió una rotura repentina y catastrófica. Ahora Ralf iba en cabeza con Michael (¡que ni siquiera intentaba forzar un error!) a 3,5 segundos.

El resto es bien sabido. Michael perdió tiempo con ampollas en sus Bridgestones y luego, justo después de su segundo pitstop, con el tapón que formaban Alonso y Coulthard, enfrascados en una bonita lucha que se resolvería a poco del final (véase página 84). Juan Pablo, que en cierto

momento llegó a estar a 10 segundos de Michael (retrasado por el Ferrari de Rubens Barrichello hasta la vuelta 37), llenaba de pronto los retrovisores de Michael... y presionaba de lo lindo.

Michael dio un bandazo al salir de la derecha en bajada y Juan Pablo estaba encima de él mientras bajaban en picado hacia Dunlop. Los cuatro Michelins frescos de Juan Pablo (sólo cambió los traseros en la primera parada) le daban ahora más agarre que en cualquier otro momento del fin de semana. Michael parecía lento... así que Juan Pablo, instintivamente, se lanzó a la izquierda, al exterior, donde podría agobiar un poco a Michael, o al menos hacerle pensar. Michael, con problemas de agarre, se abrió un poco, se tocaron, y el Ferrari hizo un semitrompo, sin llevarse el

Williams por delante y haciendo caer a Michael a lo que sería el quinto puesto final.

¡Así que eso era lo que Ralf debería haber hecho en Canadá! Ahora estaba claro. El ferrarista Ross Brawn calificó la conducción de Juan Pablo de "burda" pero Michael -deseoso de no avivar el fuego en este momento crítico de la temporada- fue elegante en su reacción. En público no diría nada contra Juan Pablo. En privado... mejor ni pensarlo.

La sala de prensa ovacionó a Juan Pablo, con fuerza y con cariño. ¿Ralf? Hizo que pareciera tan fácil que en cierto modo la victoria fue secundaria.

"Sencillo, ¿no?", dijo más tarde. "Si las cosas no van tan bien, recibo una buena paliza. Si van bien, todos contentos. Ya estoy acostumbrado..." ①

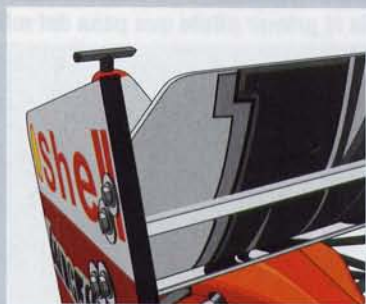
Con viento fresco...

... hacia los alerones traseros, claro. Stéphane Samson explica los nuevos diseños. Ilustraciones de Patricia Soler

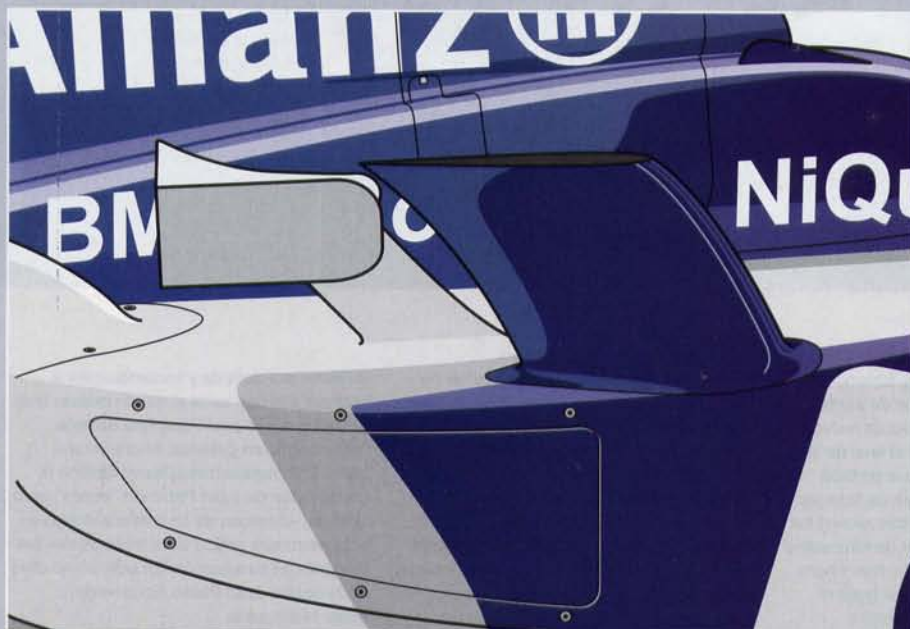
► Otro plano en el alerón trasero

Ferrari usó un nuevo plano principal en su alerón trasero en el Nürburgring. El 'viejo' (abajo) presentaba una esquina recortada, mientras que el nuevo (dcha.) tiene una forma mucho más suave hacia los extremos superiores.

"Fue nuestra peor carrera del año", dijo el jefe del equipo Jean Todt. "De ningún modo habríamos podido ganar". Pero el abandono de Kimi Raikkonen ayudó a Michael Schumacher: tras esta carrera, Michael le sacaba siete puntos a Kimi.



¡Antes os mostramos el alerón trasero del Ferrari, con sus esquinas recortadas (véase página 74 e izda.), y antes lo cambian! Ahora tiene una forma más suave (dcha.).



◀ Williams gana un segundo

El FW25 sigue evolucionando. Su ritmo en el Nürburgring subraya el alcance de su mejora desde el inicio de la temporada: el coche ha ganado más de 1,2 segundos por vuelta.

En Europa, Williams usó una chimenea (izda.) como la que lleva Renault en su R23 (abajo) desde que empezó la temporada. No es el escape del motor (como en el caso de Ferrari) sino una salida de aire caliente. Se halla justo delante del winglet, pero no perjudica mucho su eficacia aerodinámica.

Williams suele usar los neumáticos Michelin delanteros más anchos, a diferencia de McLaren, que considera que perjudican la aerodinámica. Estos neumáticos generan algo de sobreviraje al dar mucho agarre al morro. A Williams le parece controlable, pero McLaren cree que, de todos modos, el MP4-17D ya es demasiado sobrevirador.

El Williams FW25 lució una chimenea por vez primera en el Nürburgring. No es el escape del motor, como la de

Ferrari, sino una salida de aire caliente, como la que usan otros equipos, incluido Renault (dcha.).

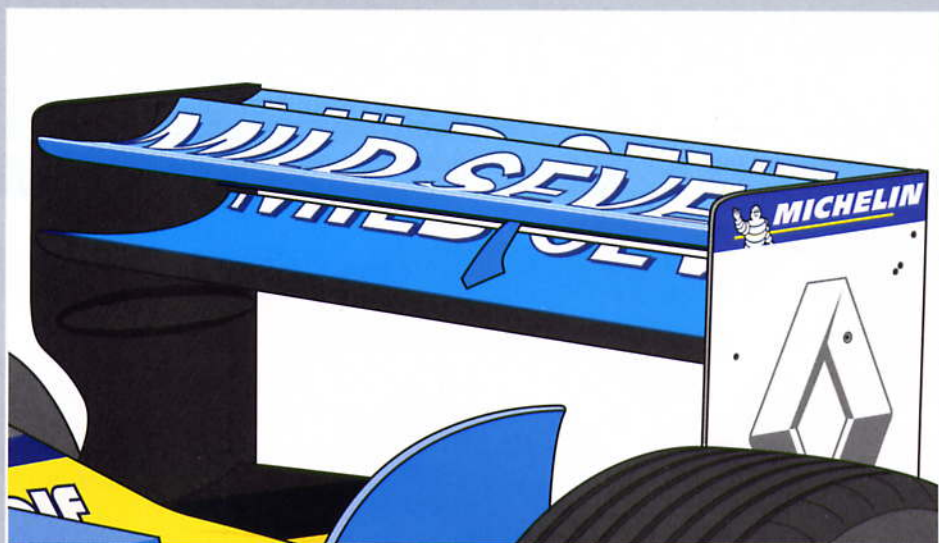


► Cuando lo más sencillo es mejor

El Renault R23 apareció con un nuevo alerón trasero en Brasil (abajo), que se fue adaptando a cada circuito. Pero en Europa Renault montó un alerón mucho más sencillo y de formas más rectas.

Debería haber sido un buen circuito para Renault pero, por alguna razón, no pudieron usar sus neumáticos como es debido. Además, el R23 se mostró muy subvirador. Al final, el sexto puesto en parrilla de Jarno Trulli fue muy bueno, si tenemos en cuenta que ni él ni Alonso estaban contentos con el equilibrio.

El motor RS23 era un poco más potente, rebajando 0,2 segundos por vuelta. Todo gracias a un mejor flujo de aire de la toma de aire a la cámara de combustión, porque no el motor no ganaba nada de régimen.



Alerón trasero del R23: la compleja versión usada desde Brasil (izda.), y la mucho más simplificada de Europa (arriba).

'EL MOTOR ERA MÁS POTENTE: SE REBAJABAN DOS DÉCIMAS POR VUELTA SIN GANAR NADA DE RÉGIMEN'

▼ Nuevo equilibrio en Sauber

Sauber sigue teniendo muchos problemas aerodinámicos. F1 Racing tiene entendido que el túnel de viento que usaron este invierno no estaba bien calibrado y que están pensando en usar una instalación inglesa para comprender sus problemas.

En el Nürburgring, el Sauber C22 montó un nuevo alerón trasero (abajo) –parecido a los ya vistos en los Renault y McLaren– y nueva suspensión delantera. Estos elementos se probaron en Silverstone la semana anterior a la carrera y dieron una apreciable mejora al equilibrio del coche.

En Europa se rumoreaba que Sauber había fichado al piloto probador de Ferrari Felipe Massa para 2004. De ser así, podría significar que Sauber seguirá montando motores Ferrari el año que viene.

La aerodinámica sigue dando dolores de cabeza a Sauber. Pero hay luz al final del túnel (de viento). En el Nürburgring montaron este nuevo alerón trasero (abajo), que mejoró el equilibrio del coche.



▲ Toyota rediseña su alerón trasero

Gustav Brunner, diseñador jefe de Toyota, dice que su túnel de viento de Colonia es muy sofisticado y que hace falta tiempo para comprender sus datos. Por consiguiente, el programa aerodinámico del equipo va retrasado y sólo ahora empiezan a aparecer evoluciones.

En Canadá, Toyota usó un nuevo alerón delantero: "Cambiamos un único detalle, pero fue de gran ayuda", dijo Panis. "Ahora la aerodinámica es mucho menos sensible al cabeceo en frenada".

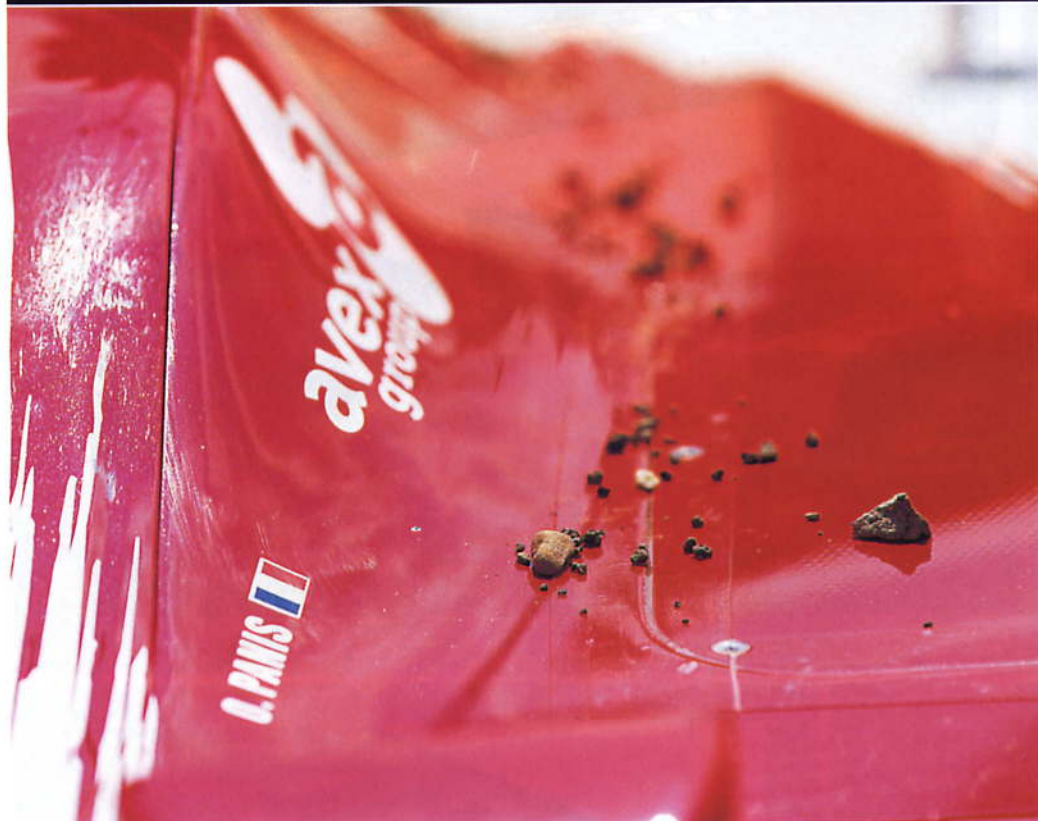
En el Nürburgring, el equipo empleó una interesante deriva lateral en el alerón trasero (arriba). Panis dijo que el coche volvía a estar mucho mejor equilibrado. En esta carrera podría haber puntuado, pero tuvo que retirarse por problemas de frenos. ❶

Y para completar el muestrario de nuevos alerones, he aquí el de Toyota. Problemas al interpretar los datos del túnel han retrasado su aparición.



#9: Cajón de sastre

Kimi revienta, Michael hace nuevos amigos y Alonso aguanta el acoso de los grandes. Por Maurice Hamilton y V. F.



(Izda.) El Toyota de Panis mostró apego por la tierra; (superior) JV tuvo un GP muy deslucido, rodando por detrás de los Minardi; (arriba) Alonso fue cuarto luchando y sufriendo.

DARREN HEATH

Mercedes hizo ¡pum!

"Estalló sin más", dijo el director de McLaren, Martin Whitmarsh, de la rotura de motor que desalojó del liderato a Kimi Raikkonen en casa de Mercedes. "No había nada en los datos, ningún aviso de Kimi. Fue una lástima. Iba en pos de una victoria genial. Tenía 8,6 segundos de ventaja, lo que nos permitió hacerle parar unas vueltas antes para su primer pitstop porque se estaba acercando a unos doblados.

"Todo iba a la perfección y, visto el desenlace de la carrera, sabemos que teníamos la estrategia correcta para ganar".

Por su parte, David Coulthard empezó mal tras calificarse noveno. Pagó las consecuencias al principio, cuando quedó clavado tras el Toyota de Olivier Panis y los dos Renault. Coulthard ascendió a la quinta plaza, pero se salió a cuatro vueltas del final para no embestir al Renault de Fernando Alonso. El español, en apuros con sus Michelin traseros blandos, frenó nueve metros antes para la chicane, y cogió a Coulthard por sorpresa.

Un empujoncito legal

Los oficiales de pista y un entusiasta operador de grúa ayudaron a Michael Schumacher a volver a la carrera cuando hizo un trompo en su roce con Juan Pablo Montoya en la vuelta 43. La ley también estaba del lado de Schumi. El artículo 150 del reglamento deportivo dice:

"Si un piloto no puede sacar el coche de una posición peligrosa [Schumi estaba clavado sobre el piano en el exterior de la curva Dunlop], corresponderá a los comisarios ayudarlo. Si dicha ayuda tiene como resultado que el motor arranque y el piloto se reincorpore a la carrera, el coche será excluido de la misma". Michael mantuvo el motor en marcha y siguió en carrera.

Alonso aguanta el tipo

Fernando Alonso tuvo que trabajar duro de la salida a la meta para ganarse el cuarto puesto. Superó a Jarno Trulli en la primera tanda de pitstops (tras una escaramuza entre los dos Renault en las primeras curvas) y se benefició del abandono de Raikkonen y el trompo de

Schumi. Tras su segunda parada, Alonso mantuvo la posición por delante de DC, que perdió décimas preciosas al hacer amago de arrancar antes de tiempo. Así, en el último tercio de carrera, Alonso, con problemas de agarre atrás por algún problema en sus Michelin traseros más blandos, se vio sometido a una gran presión por parte del McLaren. Al final, David acabó fuera de la pista y Schumi atrapó al Renault en las últimas curvas, pero no pudo superarle (y casi le golpea en el último viraje).

"Es la primera vez que me meto rueda con rueda con grandes pilotos como Michael o Coulthard. Salir ganador de esta lucha ha sido una gran satisfacción", dijo Alonso.

Toyota frustra su potencial

Doble abandono para Toyota. Cristiano da Matta rompió el motor a siete vueltas del final y Olivier Panis caló el coche tras un trompo por problemas de frenos.

"Es difícil explicar lo triste que es para todo el equipo este resultado, tras nuestra sólida actuación el

viernes y el sábado", dijo el jefe de equipo Ove Andersson.

En efecto, Panis fue el más rápido en los libres los dos días. El potencial del equipo siguió en calificación, con ambos coches entre los 10 primeros por segunda carrera consecutiva. Las cosas empezaron a torcerse cuando Panis hizo su primer trompo por problemas de frenos en la vuelta 11.

Quo vadis, Jacques?

Jacques Villeneuve se vio peleando con los Minardi tras calificarse 17º, hacer un trompo, dañar el alerón delantero y, al final, abandonar por rotura del cambio.

La sólida carrera de Jenson Button hasta el séptimo puesto fue un consuelo para BAR-Honda.

Gracias a los neumáticos

Tras padecer subviraje en las dos primeras fases, el último juego de Michelin de Mark Webber le dio un mejor equilibrio y le permitió mantener a Button a raya. Jaguar ya suma nueve puntos, los mismos que Sauber y a sólo dos de Jordan.

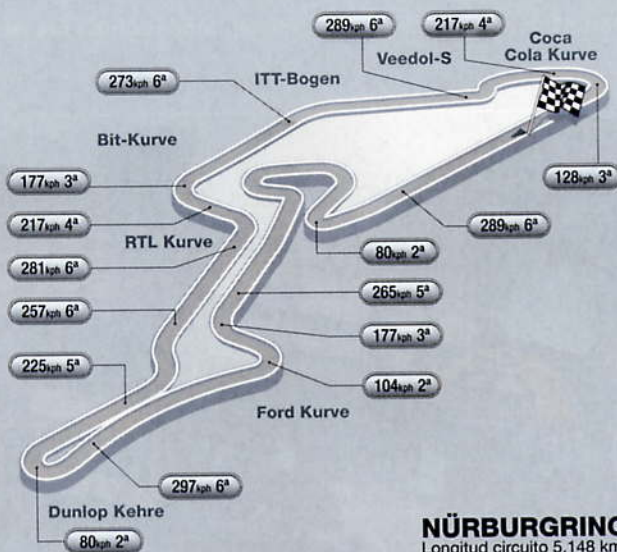


Todos los datos Nürburgring

Tiempo Cálido y seco, 24°; Temperatura asfalto 31°; Vueltas 60; Distancia 308,863 km; Espectadores 123.000

Parrilla de salida

Posición	Piloto	Tiempo
1	Kimi Raikkonen	1m 31,523s
2	Michael Schumacher	+0,032s
3	Ralf Schumacher	+0,096s
4	Juan Pablo Montoya	+0,242s
5	Rubens Barrichello	+0,257s
6	Jarno Trulli	+0,453s
7	Olivier Panis	+0,827s
8	Fernando Alonso	+0,901s
9	David Coulthard	+1,219s
10	Cristiano da Matta	+1,426s
11	Mark Webber	+1,543s
12	Jenson Button	+1,872s
13	Giancarlo Fisichella	+2,030s
14	Ralph Firman	+2,304s
15	Heinz-Harald Frentzen	+2,477s
16	Antonio Pizzonia	+2,636s
17	Jacques Villeneuve	+3,073s
18	Jos Verstappen	+4,795s
19	Justin Wilson	+4,962s
20	Nick Heidfeld	sin tiempo



NÜRBURGRING

Longitud circuito 5,148 km

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

¿Lo sabías?

Más de 30.000 fans acamparon en el antiguo Nordschleife. Tras la carrera, 70 km de carreteras se pasaron a un solo sentido para librar al Nürburgring de atascos. La primera pole de Raikkonen también fue la primera de McLaren desde Mónaco 2001.

Vuelta a vuelta

SALIDA Raikkonen en cabeza. Ralf Schumacher supera a Michael y Barrichello a Montoya. Alonso gana dos puestos, pero Trulli vuelve a superarle en la cuarta curva

VUELTA 9 Kimi lider por 6,5 segundos

VUELTA 16 Kimi y Michael paran y salen sexto y séptimo. Ralf lider

VUELTA 18 JPM, Alonso y DC paran. Alonso sale por delante de Trulli, sexto

VUELTA 21 Ralf para y sale segundo

VUELTA 37 Rubens para y sale sexto

VUELTA 38 Alonso para y sale sexto

VUELTA 40 JPM para y supera a Rubens

VUELTA 41 Ralf para y sigue lider

VUELTA 42 DC para; no supera a Alonso

VUELTA 43 JPM adelanta a Michael, que hace un trompo y cae a sexto

VUELTA 57 DC se sale en la frenada de la chicane para evitar a Alonso

VUELTA 60 Ralf cruza la meta; Michael atrapa a Alonso y entra pegado al español

Velocidades y paradas

VUELTA RÁPIDA

Kimi Raikkonen
1m 32,621s en la vuelta 14 (200,092 km/h)

VELOCIDAD MÁS RÁPIDA PUNTO MEDICIÓN

Juan Pablo Montoya 313,0 km/h

VELOCIDAD MÁS LENTA PUNTO MEDICIÓN

Jos Verstappen 301,1 km/h

PITSTOP MÁS RÁPIDO

Heinz-Harald Frentzen 30,880s

PITSTOP MÁS LENTO

Giancarlo Fisichella 40,872s

Clasificación final

Posición	Piloto y coche	Tiempo total	Pos. 1ª vuelta
1	Ralf Schumacher Williams-BMW FW25 (Michelin)	1h 34m 43,622s	2
2	Juan Pablo Montoya Williams-BMW FW25 (Michelin)	+16,821s	5
3	Rubens Barrichello Ferrari F2003-GA (Bridgestone)	+39,673s	4
4	Fernando Alonso Renault R23 (Michelin)	+1m 05,731s	7
5	Michael Schumacher Ferrari F2003-GA (Bridgestone)	+1m 06,162s	3
6	Mark Webber Jaguar R4 (Michelin)	a 1 vuelta	12
7	Jenson Button BAR-Honda 005 (Bridgestone)	a 1 vuelta	11
8	Nick Heidfeld Sauber-Petronas C22 (Bridgestone)	a 1 vuelta	20
9	Heinz-Harald Frentzen Sauber-Petronas C22 (Bridgestone)	a 1 vuelta	14
10	Antonio Pizzonia Jaguar R4 (Michelin)	a 1 vuelta	15
11	Ralph Firman Jordan-Ford EJ13 (Bridgestone)	a 2 vueltas	13
12	Giancarlo Fisichella Jordan-Ford EJ13 (Bridgestone)	a 2 vueltas	16
13	Justin Wilson Minardi-Cosworth PS03 (Bridgestone)	a 2 vueltas	18
14	Jos Verstappen Minardi-Cosworth PS03 (Bridgestone)	a 3 vueltas	17
15	David Coulthard McLaren-Mercedes MP4-17D (Michelin)	trompo - 56 vueltas	9
NO CLASIFICADOS			
	Cristiano da Matta Toyota TF103 (Michelin)	motor - 53 vueltas	10
	Jacques Villeneuve BAR-Honda 005 (Bridgestone)	cambio - 51 vueltas	19
	Jarno Trulli Renault R23 (Michelin)	presión gasolina - 37 vueltas	6
	Olivier Panis Toyota TF103 (Michelin)	frenos/trompo - 37 vueltas	8
	Kimi Raikkonen McLaren-Mercedes MP4-17D (Michelin)	motor - 25 vueltas	1

Resultados hasta la fecha

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

CLAVE: DS Descalificado/R Retirado/NS No salida/NC No calificado/NP No participó

#10: El día que Ralf hizo un 'Schumi'

Líder desde la pole, líder en solitario, líder de punta a punta. Absolutamente todo fue del lado de Ralf. Por Peter Windsor



Su segunda victoria en ocho días coloca a Ralf a 11 puntos de su hermano en la lucha por el título. ¡Y tú que pensabas que Williams estaba fuera de juego!



> Pilotos: 10ª prueba, Francia

1	Michael Schumacher	64
2	Kimi Raikkonen	56
3	Ralf Schumacher	53
4	Juan Pablo Montoya	47
5	Rubens Barrichello	39
6	Fernando Alonso	39
7	David Coulthard	29
8	Jarno Trulli	13
9	Mark Webber	12
10	Giancarlo Fisichella	10

11	Jenson Button	10
12	Heinz-Harald Frentzen	7
13	Jacques Villeneuve	3
14	Cristiano da Matta	3
15	Olivier Panis	2
16	Nick Heidfeld	2
17	Ralph Firman	1

> Constructores

1	Ferrari	103
2	Williams-BMW	100
3	McLaren-Mercedes	85
4	Renault	52
5	BAR-Honda	13
6	Jaguar-Cosworth	12
7	Jordan-Ford	11
8	Sauber-Petronas	9
9	Toyota	5



(Dcha.) Mientras Ralf se escapa, DC va en paralelo con Schumi y Alonso con su compañero Trulli; (arriba) esto es lo más cerca que estuvo Juan Pablo del dominador Ralf.



No había que ser un observador directo de la F1 para imaginarse que el GP de Francia iba a ser otra carrera Michelin, sobre todo porque la chicane en bajada al final de la vuelta (donde Michael brillaba) se había rediseñado con una recta más larga seguida por tres curvas lentas: una derecha de 90 grados y luego una chicane derecha-izquierda. Como siempre, todo asfaltado con Colas, el material francés que sólo se encuentra en Magny-Cours. Así que los cambios llevaron a un miembro

'BRIDGESTONE Y FERRARI NO PODÍAN MÁS QUE CONFIAR EN UN NUEVO COMPUESTO HECHO A TODA PRISA'

de Bridgestone a comentar: "Bueno, ¿y qué esperabas?!". El Colas es algo más abrasivo que el asfalto empleado en, pongamos, el Nürburgring pero aun así hace muy buena pareja con Michelin. Ferrari y Bridgestone no podían más que esperar avanzar con un nuevo compuesto confeccionado a toda prisa y soñar con optimismo en algún cajón del podio.

Eso, y en usar el nuevo piano. ¿Un piano en Magny-Cours? Vaya. Estaba en el ápice de la última izquierda, justo antes de la línea de meta. Su base era plana, pero subía empinado, castigando a todo aquel que se pasara de ambicioso. Y esto, claro está, iba a favor de Bridgestone. Los Bridgestone, con sus hombros redondeados, suelen pasar bien por los pianos; los Michelin, con sus bordes más cuadrados, prefieren porciones de pista más lisas, para explotar mejor la banda de rodadura. ▶

TECNOARCHIVO

Quien nada arriesga, nada gana

Querían adelantamientos. Tuvieron pitstops más veloces. Por S. Matchett Tradicionalmente, la horquilla Adelaide era el único lugar para adelantar en Magny-Cours: gana velocidad en Estoril e intenta frenar más tarde que los demás en la aproximación a la horquilla.

Este año, en un intento de mejorar las posibilidades de adelantamiento, se remodeló la sección final de la pista (la chicane y el Lycée). Por desgracia, las modificaciones hicieron poco por el espectáculo: la carrera estuvo casi desprovista de adelantamientos.

Sin embargo, la remodelación sí que acarreoó sin querer un cambio importante en el modo en que los equipos preparaban sus estrategias de repostaje. Como consecuencia del nuevo trazado, entrar en el pitlane era más veloz que antes.

El año pasado, la inmensa mayoría optó por una táctica de dos paradas. La elección entre dos o tres pitstops siempre ha estado muy reñida aquí. Una carrera a tres paradas significa que el coche ha de cargar 14 kg menos de combustible por fase, una ventaja importante, pero casi anulada por tener que parar más a menudo. La ganancia se perdía en el tiempo que costaba recorrer el pitlane.

La nueva entrada a boxes ha inclinado la balanza del otro lado. Ahora casi no hay duda de que el camino a seguir son tres paradas. Una abrumadora mayoría apuntó en esa dirección: de los 20 coches, sólo cinco optaron por dos paradas.

Nueva curva, nueva táctica. Sin adelantamientos.



'LA VICTORIA WILLIAMS FUE LOGICA PERO, ¿POR QUÉ ESÁ BRECHA REPENTINA CON McLAREN'

Por tanto, no fue un fin de semana Michelin en todas las dimensiones imaginables. El piano importunó a McLaren-Mercedes y Ferrari seguía siendo un rival. Además, el viernes llovió, permitiendo a los pilotos Bridgestone dominar los libres en mojado y a Michael (que, como líder del campeonato, era el primero en salir en los oficiales) ser más veloz con intermedios de lo que serían los cuatro siguientes con ruedas de agua.

Sin embargo, eso iba a ser casi todo lo que favorecería a Bridgestone. Una vez se apagaron las luces rojas, Ralf Schumacher puso tierra de por medio y se convirtió en el primer piloto que gana este año liderando todas las vueltas. Lo hizo, claro, porque siempre paró más tarde que su compañero, Juan Pablo Montoya, de ahí la expresión arisca de Juan durante la ceremonia del podio: a pesar de un largo primer pitstop y dos primeras fases no muy buenas (se esfumó el equilibrio), Juan Pablo se sirvió del aceite derramado por el Renault de Fernando Alonso y el Jordan-Ford de Fisichella, y del tráfico, para acercarse a menos de dos segundos



de Ralf en el momento del tercer (y último) pitstop. Tras haber marcado la vuelta rápida y metido en pleno ataque, Juan pensó en parar una vuelta antes de lo previsto y contar así con dos vueltas buenas con neumáticos nuevos para intentar pisparle el liderato a Ralf.

(En Magny-Cours, como en el Circuit de Catalunya, los coches son más veloces con gomas nuevas y mucha gasolina; por lo general, en otros circuitos vale lo contrario. Es probable que esto se deba a que ambos circuitos son relativamente abrasivos).

Williams dejó parar a Juan Pablo en la vuelta 50 (en lugar de la 51), pero entonces Ralf le puso en evidencia. Viendo que tenía tráfico por delante, y viendo en sus retrovisores que Juan había parado antes de lo previsto, Ralf tomó la decisión de parar también una vuelta antes, en la 51. Puso en apuros a los chicos, pero aun así el pitstop fue perfecto (7,6s por 8,1s de Juan). Juan Pablo entraba en la larga



y rápida curva Estoril mientras Ralf salía del pitlane por el exterior de dicha curva. Ralf mantuvo el liderato. Se acabó.

En un principio, Juan Pablo pensó que Williams había hecho entrar antes a Ralf para darle mayores posibilidades de mantener el liderato; por eso estaba molesto. Al final, Ralf tuvo la carrera cubierta todo el tiempo, y eso incluía los planes del señor Montoya.

La victoria Michelin-Williams fue lógica pero, ¿por qué esa brecha repentina respecto a McLaren? El año pasado, de no ser por su resbalón, Kimi Raikkonen habría ganado en Magny; después de Nürburgring 2003, pocos pensaban que Magny sería un paseo Williams.

Tal vez la respuesta resida en los cambios y mejoras que Williams ha llevado

Michael (abajo) y Kimi Raikkonen (izda.) no pudieron seguir el ritmo de Williams. De hecho, en cierto momento Schumi pareció hacer de tapón; (extremo izda.) Alonso no cambió las ruedas delanteras en su primera parada. No funcionó. La rotura del motor coronó una mala tarde.





EL DATO: Williams ha sumado 50 puntos en los tres últimos grandes premios. Ferrari se ha anotado 32, McLaren 12 y Renault 10.



(Arriba izda.) Ralf vuelve a cruzar la meta en solitario, 14s por delante de Juan Pablo Montoya (arriba); (izda.) JPM no sonríe, pero al menos acompaña a Ralf y a Michael en el tradicional baño de champán.

a cabo durante los dos últimos meses, sobre todo en el ámbito de la amortiguación y recorrido de suspensión. Desde Mónaco –desde el sábado en Mónaco, para ser exactos–, el FW25 se ha revelado un coche mucho más blando, mucho más sumiso. Absorbe los baches y amortigua los pianos mucho mejor que cualquier Williams... desde la época de la suspensión activa. Y en Magny, Ralf, especialmente, era al menos tan bueno sobre el piano de la última curva como el Ferrari de Michael. Además, todo indica que ahora posee un amplísimo punto dulce, ya que Juan Pablo tuvo problemas de desequilibrio en los libres del sábado y sin embargo, con la ayuda de sus ingenieros y los gráficos, fue capaz de alcanzar la zona de rendimiento sin demasiados problemas en los oficiales.

Michael corrió a la perfección con el nuevo compuesto Bridgestone y fue tercero, previendo que la relativamente temprana segunda parada de Raikkonen daría a los demás algo con lo que trabajar a medida que avanzara la carrera. Michael alargó su tercera fase todo lo posible, parando cinco vueltas más tarde que Kimi, y volvió a pista por delante del finlandés. Su Ferrari montaba ahora cuatro ruedas con presiones más bajas: los tiempos relativamente malos de Michael en las dos primeras fases eran un misterio, hasta que Ferrari razonó que los dos primeros juegos de neumáticos habían 'crecido' más de lo esperado, y en consecuencia las alturas sobre el suelo. Eso sí, Michael habría sido tercero incluso sin su inteligente estrategia (Kimi levantó en la parte final con un disco trasero roto; el tercer pitstop de DC fue un

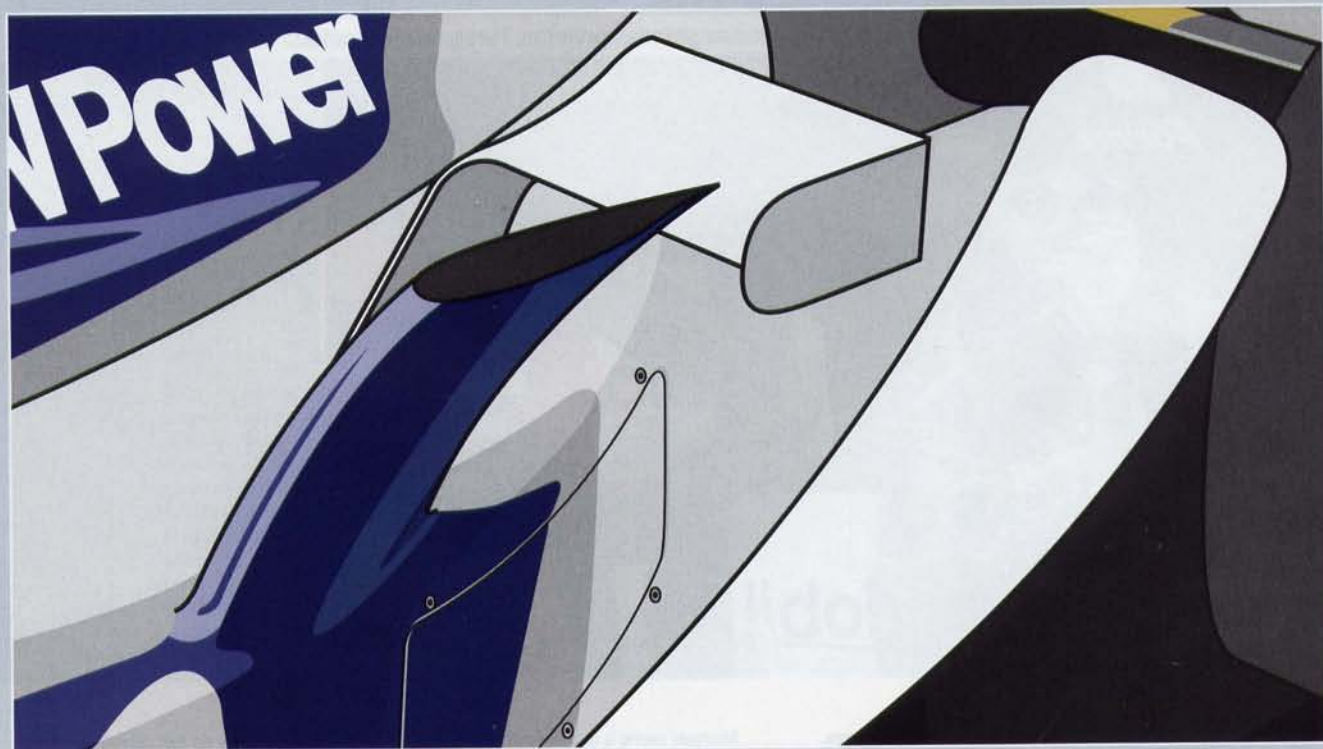
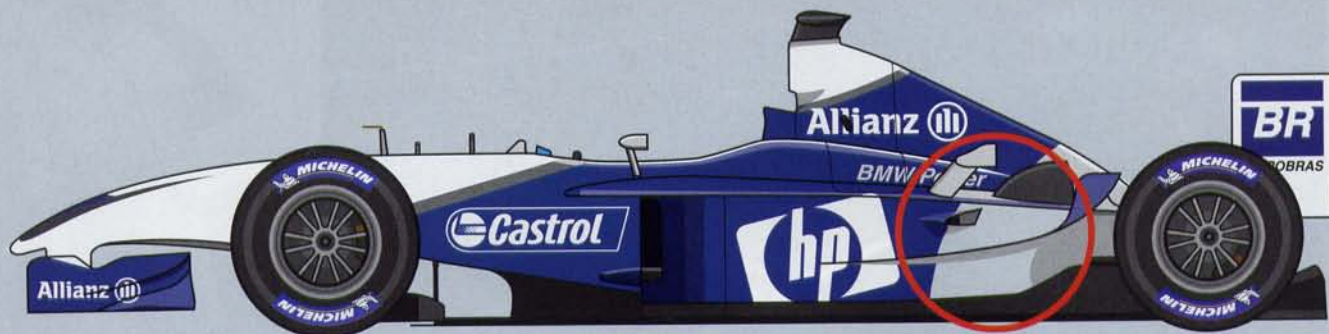
desastre), o si Kimi no le hubiese superado en la salida. Más tarde, Michael puso en duda sus propios tiempos de reacción: lo de sus salidas relativamente malas se está convirtiendo en un problema.

Después, Michael, con un punto más de ventaja en el campeonato, no hizo caso de las insinuaciones de que Ferrari esté en crisis. "A la gente le encanta hablar de crisis cuando Ferrari no gana", dijo. "Así van las cosas en F1". También está el factor Ralf, algo que hizo el tercer puesto de Michael en Francia casi aceptable: "Mira a Ralf. Recibió muchas críticas después de Canadá, y me alegro de veras de que se haya rehecho con dos victorias como éstas. Por supuesto, espero que podamos mantener cierto margen en las próximas carreras, pero me alegro mucho por Ralf. Se lo merece".

DAFFEN HEADR; MICHAEL COOPER/AT; LORENZO BELLANCA/AT

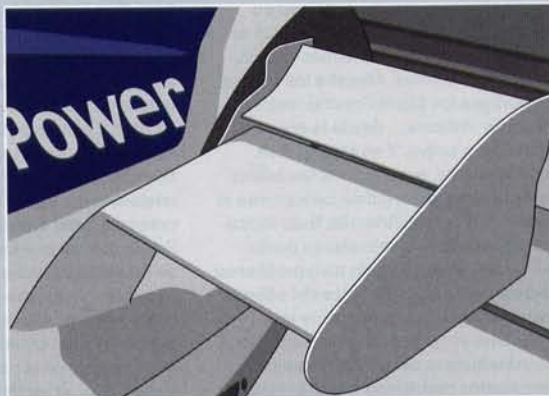
Detalles en pos de la victoria

Jordan y Minardi muestran la inventiva de los grandes. Por Stéphane Samson. Ilustraciones de Patricia Soler



▲ Más suave es mejor

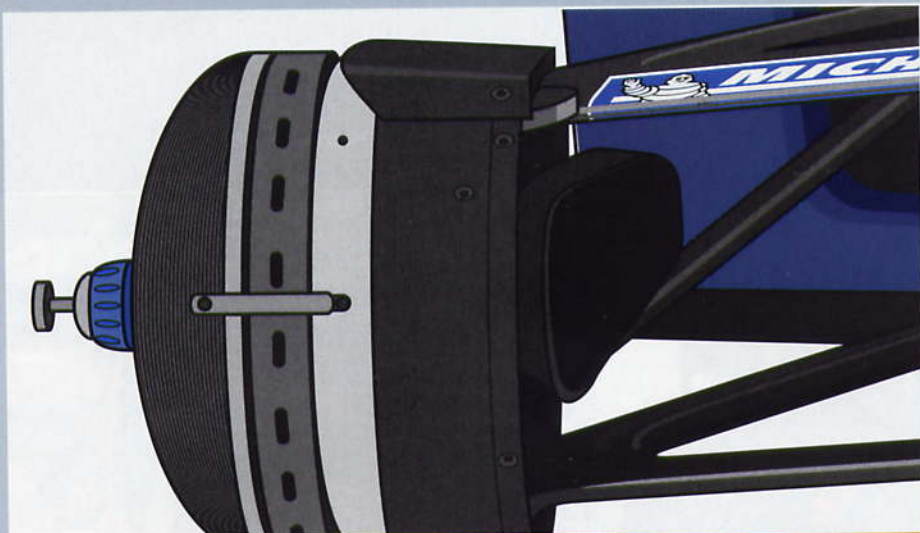
En Francia, el Williams FW25 volvió a usar el conjunto aerodinámico revisado que debutó en el Nürburgring. Como se aprecia (arriba), ahora tiene dos chimeneas, que evacúan el aire caliente que pasa por los pontones, igual que en el Renault R23. Los pequeños apéndices aerodinámicos de los pontones también se han rediseñado: en un principio, tenían dos planos con derivas laterales muy redondeadas (dcha., en su configuración de Malasia). Ahora es un diseño mucho más simple (arriba), como los de Ferrari, McLaren y Renault. También se ha simplificado el perfil aerodinámico al final del pontón. Williams dice que así es más eficaz. El motor BMW sigue siendo uno de los más potentes del pelotón: en Magny-Cours entregaba alrededor de 910 CV.



(Superior) El círculo rojo indica la zona que se ha mejorado. Compárense las nuevas formas (arriba) con diseños anteriores (como el winglet mostrado a la izda.). Estos cambios ayudan a explicar el éxito de Williams en las últimas carreras, y también demuestran que los diseños intrincados no son el camino a seguir en aerodinámica.

Dicen que no hay mejor halago que el que te imiten. Williams vio el buen diseño de conductos de frenos de Ferrari (abajo) y halló inspiración para actualizar su propio sistema (izda.). Tiene

un conducto redondo interior y un carenado exterior para reducir la perturbación del aire alrededor de las ruedas. Williams lo usó por vez primera en Europa y siguió con él en el GP de Francia.



◀ Más frenos carenados

Cuando, en 2001, Ferrari decidió usar un conducto de ventilación interior de tambor, Williams estaba entre los equipos que sospechaban que era un modo de servirse de un dispositivo aerodinámico móvil, contrario al reglamento. Una vez convencidos de que era legal, Williams diseñó el suyo y lo montó hacia finales de ese año.

Este año, Ferrari fue más allá y decidió emplear un carenado externo. El objetivo es limitar el flujo de aire perjudicial alrededor de las ruedas delanteras, aunque hay que prestar mayor atención a la refrigeración de los discos y las pastillas. En el Nürburgring, Williams adoptó exactamente el mismo sistema. El equipo pareció satisfecho con el resultado y lo volvió a usar en Magny-Cours. Con buenos resultados.



La 'visera' asegura que los pilotos de Jordan vean lo que tienen detrás sin ser deslumbrados.

▲ Lo que hay detrás sí importa

Las banderas azules están muy bien, pero los pilotos de equipos modestos necesitan una perfecta visión hacia atrás cuando los líderes se disponen a doblarlos. El retrovisor de Jordan (arriba) demuestra que, a pesar de su falta de prestaciones, el EJ13 es producto de un diseño esmerado: tiene viseras para proteger al piloto de los reflejos de la luz del sol, un viejo truco de McLaren.



Diseñado sin un túnel de viento, este nuevo deflector es otro milagro de Minardi.

▲ No hay túnel, pero sí luz al final del mismo

La última sesión propiamente dicha de Minardi en un túnel de viento data del 26 de febrero, según John Walton, director deportivo. Desde entonces, todas sus mejoras aerodinámicas han salido de la simulación por ordenador y del aerodinamista jefe, Loïc Bigois. Dadas estas restricciones, los resultados son loables. Este nuevo deflector reduce considerablemente la resistencia aerodinámica. 1

#10: Cajón de sastre

Tremendo traspíes para McLaren y Renault. Y BAR. Pero no para Jaguar. Por Maurice Hamilton y V. F.



(Izda.) La manguera se atasca mientras Coulthard arranca, tumbando al mecánico que la sujetaba. Ahí perdió DC el tercer puesto;

(arriba) Alonso vuelve a boxes tras su segundo abandono del año; (abajo) el Jaguar de Webber volvió a acabar en los puntos.



STEVE ETHEKINGTON/AT; GETTY IMAGES; DPT

¿Problemas? ¡Y tanto!

Para el patrón de McLaren, Ron Dennis, se trató de una carrera "sumamente frustrante". El tráfico les costó tiempo antes de los últimos pitstops, cuando David Coulthard se acercó a su compañero. Y luego hubo un problema con la manguera: un fallo técnico al retirarla sorprendió al jefe de mecánicos, que levantó el 'piruli' antes de volverlo a bajar.

¡Demasiado tarde! Coulthard ya estaba en marcha, derribando al mecánico de la manguera antes de que la rápida reacción de DC detuviera el coche. Eso le costó el tercer puesto: McLaren cree que habría desbancado a Kimi Raikkonen y habría podido resistir el habitual tirón de Michael Schumacher en las cuatro vueltas anteriores a la parada de Schumi.

Por su parte, Raikkonen rompió un disco de freno trasero a tres vueltas del final. No lo parecía, a juzgar por los tiempos: Kimi se servía del freno motor para compensar la falta de freno atrás. "Eso fue impresionante", dijo

Dennis. Lo único impresionante de una carrera que quedó en campaña para minimizar daños.

Renault sin suerte en casa

Si algo puede salir mal, mal seguro que saldrá. La Ley de Murphy golpeó al equipo Renault en casa. Tras nueve carreras de relativa fiabilidad, sus coches abandonaron con un par de vueltas de diferencia el uno del otro, con problemas de motor.

Rodaban sexto y séptimo, esta vez con Jarno Trulli por delante. Fernando Alonso fue el primero en retirarse, su segundo abandono esta temporada. El de Austria también fue por rotura de motor. En ese momento, el coche de Trulli ya sufría el bajón de rendimiento que le llevaría al abandono.

"Lo siento sobre todo por Renault, y también por los asturianos que vinieron y se situaron en la zona de Adelaida", dijo Alonso. "La realidad es que nos falta un 'pelín' para luchar con los grandes". El español podría haber acabado cuarto.

Jaguar sigue saltando

Jaguar siguió su ascenso hacia la respetabilidad con otra enconiable actuación de Mark Webber, que puntuó por tercera carrera consecutiva. Su sexto puesto, repetición del resultado del domingo anterior en Alemania, coloca a Jaguar en el sexto puesto entre los constructores, por delante de Jordan y Sauber... que se pasaron el fin de semana en la cola del pelotón.

Sin coches; sin gasolina

Cuando los gendarmes precintaron los camiones de BAR el viernes por la mañana, Jenson Button creyó que su fin de semana no podía ir peor. Lo fue.

El contencioso sobre la comisión de patrocinio impagada quedó resuelto de momento, pero, tras perderse los libres del viernes, una rotura de motor le costó aún más tiempo en pista el sábado.

En carrera, su animada batalla con su compañero Jacques Villeneuve y el Ferrari de Rubens Barrichello —en plena remontada

tras un trompo en la primera vuelta— acabó cuando Button se quedó sin gasolina. La máquina de repostaje no inyectó la cantidad correcta en su primera parada.

"Pensaba que el coche iba muy bien", dijo Button. "No me extraña, ¡habida cuenta de que no había casi nada en el depósito!".

Arriba los modestos

La pista que se secaba en los oficiales del viernes permitió al Minardi de Jos Verstappen ser el más rápido y tener la oportunidad de salir último en los del sábado.

El domingo fue el farolillo rojo, apartándose cada vez que veía banderas azules. Como siempre, algunos equipos se quejaron de ser estorbados por los doblados.

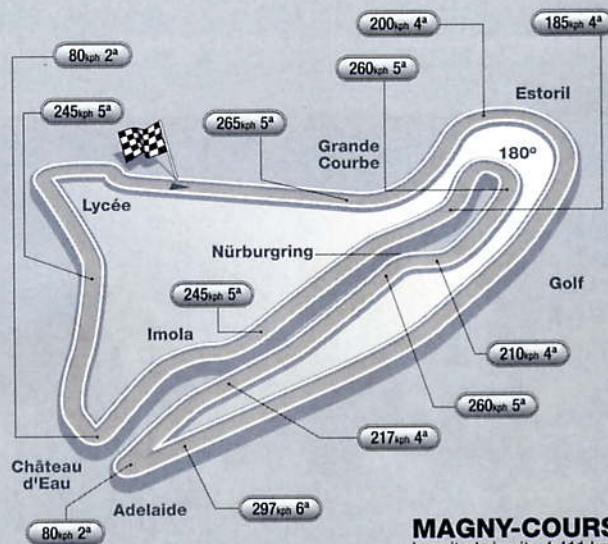
El patrón de Minardi, Paul Stoddart, indicó que debería incumbir al que adelanta encontrar un hueco para pasar (en lugar de amenazar con penalizar a quien no se aparte rápidamente). "Esto triplicaría las ocasiones de adelantamiento entre los líderes", dijo. Le costará convencerlos.

Todos los datos Magny-Cours

Tempo Cálido y seco, 26°; Temperatura asfalto 26-36°; Vueltas 70; Distancia 308,586 km; Espectadores 101.326

Parrilla de salida

Posición	Piloto	Tiempo
1	Ralf Schumacher	1m 15,019s
2	Juan Pablo Montoya	+0,117s
3	Michael Schumacher	+0,461s
4	Kimi Raikkonen	+0,514s
5	David Coulthard	+0,609s
6	Jarno Trulli	+0,948s
7	Fernando Alonso	+1,068s
8	Rubens Barrichello	+1,147s
9	Mark Webber	+1,289s
10	Olivier Panis	+1,326s
11	Antonio Pizzonia	+1,946s
12	Jacques Villeneuve	+1,971s
13	Cristiano da Matta	+2,049s
14	Jenson Button	+2,058s
15	Nick Heidfeld	+2,426s
16	Heinz-Harald Frentzen	+2,543s
17	Giancarlo Fisichella	+3,412s
18	Ralph Firman	+3,495s
19	Jos Verstappen	+3,690s
20	Justin Wilson	+4,600s



MAGNY-COURS

Longitud circuito 4,411 km

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

¿Lo sabías?

La última curva se modificó para ofrecer un punto de adelantamiento. El GP de Francia se ha disputado en siete circuitos desde 1950: sólo lo superan los nueve de EE UU. La victoria de Ralf Schumacher es la quinta de Williams en Magny-Cours.

Vuelta a vuelta

SALIDA Ralf Schumacher toma el liderato por delante de Montoya. Raikkonen supera a Michael, que contiene a DC en las tres primeras curvas. Los Renault pugnan por detrás y Alonso pisa la hierba a la salida de la segunda curva
VUELTA 1 Trompo de Barrichello al enlazar la recta de meta; cae a último
VUELTA 17 Michael para y pierde el cuarto puesto ante DC, que paró en la 15
VUELTA 18 Ralf para y sigue líder
VUELTA 30 Segunda tanda de pitstops. Los Williams siguen por delante de los McLaren, Michael y los Renault
VUELTA 43 Alonso rompe el motor justo tras superar a Trulli, con problemas
VUELTA 47 Coulthard pierde 10s en su tercer pitstop: primero le han de cambiar la manguera y luego ésta se atasca
VUELTA 52 Michael para y sale tercero, por delante de Raikkonen y Coulthard
VUELTA 54 Efectuados los pitstops, Ralf sigue en cabeza y se escapa de Montoya
VUELTA 70 Ralf cruza la meta

Velocidades y paradas

VUELTA RÁPIDA
 Juan Pablo Montoya
 1m 15,512s en la vuelta 36 (210,292 km/h)
VELOCIDAD MÁS RÁPIDA PUNTO MEDICIÓN
 Rubens Barrichello 322,4 km/h
VELOCIDAD MÁS LENTA PUNTO MEDICIÓN
 Justin Wilson 306,5 km/h
PITSTOP MÁS RÁPIDO
 David Coulthard 19,407s
PITSTOP MÁS LENTO
 Jos Verstappen 37,638s

Clasificación final

Posición	Piloto y coche	Tiempo total	Pos. 1ª vuelta
1	Ralf Schumacher Williams-BMW FW25 (Michelin)	1h 30m 49,213s	1
2	Juan Pablo Montoya Williams-BMW FW25 (Michelin)	+13,813s	2
3	Michael Schumacher Ferrari F2003-GA (Bridgestone)	+19,568s	4
4	Kimi Raikkonen McLaren-Mercedes MP4-17D (Michelin)	+38,047s	3
5	David Coulthard McLaren-Mercedes MP4-17D (Michelin)	+40,289s	5
6	Mark Webber Jaguar R4 (Michelin)	+1m 06,380s	9
7	Rubens Barrichello Ferrari F2003-GA (Bridgestone)	a 1 vuelta	8
8	Olivier Panis Toyota TF103 (Michelin)	a 1 vuelta	11
9	Jacques Villeneuve BAR-Honda 005 (Bridgestone)	a 1 vuelta	12
10	Antonio Pizzonia Jaguar R4 (Michelin)	a 1 vuelta	10
11	Cristiano da Matta Toyota TF103 (Michelin)	a 1 vuelta	14
12	Heinz-Harald Frentzen Sauber-Petronas C22 (Bridgestone)	a 2 vueltas	17
13	Nick Heidfeld Sauber-Petronas C22 (Bridgestone)	a 2 vueltas	15
14	Justin Wilson Minardi-Cosworth PS03 (Bridgestone)	a 2 vueltas	20
15	Ralph Firman Jordan-Ford EJ13 (Bridgestone)	a 3 vueltas	19
16	Jos Verstappen Minardi-Cosworth PS03 (Bridgestone)	a 4 vueltas	16
NO CLASIFICADOS			
	Jarno Trulli Renault R23 (Michelin)	motor - 45 vueltas	6
	Fernando Alonso Renault R23 (Michelin)	motor - 43 vueltas	7
	Giancarlo Fisichella Jordan-Ford EJ13 (Bridgestone)	motor - 42 vueltas	18
	Jenson Button BAR-Honda 005 (Bridgestone)	sin gasolina - 21 vueltas	13

Resultados hasta la fecha

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

CLAVE: DS Descalificado/R Retirado/NS No salida/NC No clasificado/NP No participó

#11: La F1 vuelve a casa...

... al escenario del primer gran premio puntuable. Cuidado con el sonado verano inglés: trae bronceador y botas de agua!

De visita

- Visita la web oficial del gran premio en www.bgp-f1.com.
- Encontrarás a **F1 Racing** en el Fox & Hounds en Whittlebury o en el Royal Oak y el White Horse en el propio Silverstone.
- En Whittlebury Hall es posible ver algún que otro piloto. Atentos.
- Althorp —donde está enterrada Diana, Princesa de Gales— está cerca y se puede visitar.
- ¿Qué tal dedicar un día para ver las facultades de Oxford? A la izda., Christ Church.



Resultados 2002

Ocho primeros carrera

- 1 Michael Schumacher**
Ferrari F2002, 1h 31m 45,015s, 201,649 km/h
- 2 Rubens Barrichello**
Ferrari F2002, +14,578s
- 3 Juan Pablo Montoya**
Williams-BMW FW24, +31,661s
- 4 Jacques Villeneuve**
BAR-Honda 004, +1 vuelta
- 5 Olivier Panis**
BAR-Honda 004, +1 vuelta
- 6 Nick Heidfeld**
Sauber-Petronas C21, +1 vuelta
- 7 Giancarlo Fisichella**
Jordan-Honda EJ12, +1 vuelta
- 8 Ralf Schumacher**
Williams-BMW FW24, +1 vuelta

Vuelta rápida

- Rubens Barrichello**
Ferrari F2002, 1m 23,083s, 222,760 km/h
NUEVO RÉCORD
- Número de vueltas**
60
- Distancia de carrera**
308,355 km

Ocho primeros parrilla

- 1 Juan Pablo Montoya**
Williams-BMW FW24, 1m 18,998s, 234,279 km/h
- 2 Rubens Barrichello**
Ferrari F2002, +0,034s
- 3 Michael Schumacher**
Ferrari F2002, +0,044s
- 4 Ralf Schumacher**
Williams-BMW FW24, +0,331s
- 5 Kimi Raikkonen**
McLaren-Mercedes MP4-17, +1,135s
- 6 David Coulthard**
McLaren-Mercedes MP4-17, +1,317s
- 7 Jarno Trulli**
Renault R202, +1,516s
- 8 Mika Salo**
Toyota TF102, +1,997s

Horarios

- Primera sesión oficial**
15.00 Viernes 18 de julio
- Segunda sesión oficial**
15.00 Sábado 19 de julio
- Carrera**
14.00 Domingo 20 de julio
Horarios sujetos a variación

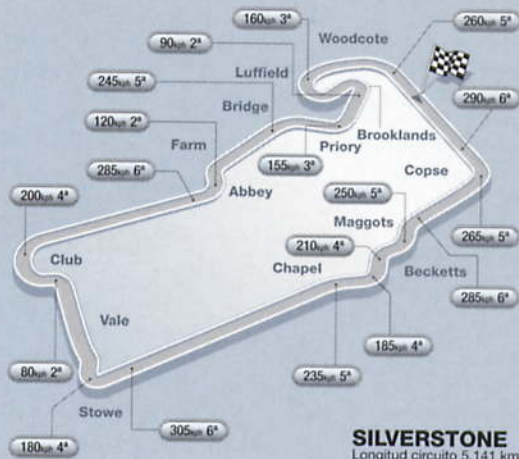
Fernando Alonso



Así es Silverstone

"El automovilismo goza de gran relevancia en Gran Bretaña, de modo que en este gran premio siempre hay una gran expectación, casi única en el contexto de todo el campeonato.

"Es un circuito de elevada carga aerodinámica, muy de piloto. A destacar el delicado y superrápido tramo de Becketts, que se aborda a unos 270 km/h en la entrada, antes de tocar los frenos para la siguiente izquierda y llevar la mayor velocidad posible para enfilarse la recta del Hangar. Además, es un circuito donde es casi seguro el uso de ruedas de agua en un momento u otro, algo que habrá que tener en cuenta".





La lluvia causó tal caos en Silverstone 75 que puntuaron algunos de los que se salieron.

ARCHIVO LAC. BETTY IMAGES

RINCÓN HISTÓRICO

El sábado hay que acertar

Adelantar es posible. Pero, por alguna razón, no parece suceder muy a menudo aquí.

Para ganar en Mónaco, hay que calificarse bien, está claro. Pero en el GP de Gran Bretaña no debe de ser tan importante, ¿no?

Pues no. Ningún piloto ha ganado un GP británico –en Aintree, Silverstone o Brands Hatch– tras calificarse peor que octavo. Carlos Reutemann lo logró con su Ferrari 312T3 en Brands Hatch en 1978, tras arrancar desde el exterior de la cuarta fila. Tres años antes, Emerson Fittipaldi ganó partiendo séptimo.

Esa victoria de Fittipaldi en Silverstone fue extraordinaria. No porque la carrera se detuviera en la vuelta 56 (de 67) debido a la lluvia, ni porque hubiera siete líderes distintos (Carlos Pace, Clay Regazzoni, Tom Pryce, Jody Scheckter, Jean-Pierre Jarier, James Hunt y Fittipaldi).

No, lo fue porque Fittipaldi y el sexto clasificado, Vittorio Brambilla, eran los únicos pilotos en los puntos que seguían en pista. La carrera empezó en mojado, la pista se secó y cuando volvió a llover se desató el caos. En la vuelta 56, Wilson Fittipaldi, David Morgan, John Nicholson, Brian Henton, Tony Brise, Jarier, John Watson, Patrick Depailler, Jochen Mass, Marc Donohue, Hunt, Scheckter y Pace se salieron. Se sacó bandera roja. A Pace, Scheckter, Hunt y Donohue se les concedieron los puestos segundo a quinto. Fittipaldi fue el único que completó la vuelta 56.

Giuseppe Farina puso la cosa en marcha al ganar el primer GP de Gran Bretaña puntuable desde la pole, en 1950. Froilán González siguió el ejemplo en 1951. De los primeros 21

GPs británicos, 13 se ganaron desde la pole (de los cuales cinco los ganó Jim Clark), cuatro desde la segunda plaza, uno desde la tercera, dos desde la cuarta y uno desde la sexta.

Desde entonces, 24 de los 32 vencedores han salido de las tres primeras plazas de la parrilla, pese a algunos hechos imprevisibles recientes: Michael Schumacher ganó en boxes en 1998 y se rompió la pierna en 1999, y Johnny Herbert partió quinto en 1995, año de su victoria sorpresa con Benetton.

Pero adelantar no es imposible: Nigel Mansell y Jean Alesi fueron segundos en 1988 y 1997, respectivamente, saliendo desde el 11º puesto, y Onofre Marimón fue tercero en 1954 tras arrancar 28º.

Stewart Williams

BOLA DE CRISTAL

¿Tres días soleados en Inglaterra?

Es probable que la lluvia altere un poco la situación.



Ferrari pudo con todos en mojado en 2002.

El variable tiempo inglés podría suponer un factor muy interesante este año. Llovió el viernes en 2002 y la carrera misma aguantó un chaparrón pasadas apenas 12 vueltas, que desbarató una lucha cautivadora entre el poleman Juan Pablo Montoya y Michael Schumacher. Ambos pararon a por ruedas de agua, pero la suerte estaba echada para Williams, y los demás usuarios de Michelin, mientras Bridgestone y Ferrari ponían tierra de por medio. Rubens Barrichello, que tuvo que partir desde la cola de la parrilla, lo demostró al acabar segundo. Montoya entró 17 segundos por detrás de él; y los demás, doblados. Schumi ya llevaba 54 puntos de ventaja.

¿Qué ha cambiado este año? Michelin ha mejorado en condiciones de mojado con intermedios, más que en una pista que se seca. Pero si el verano inglés se deja sentir durante los oficiales del sábado, un ligero chaparrón mediada la sesión podría dar la vuelta a la parrilla.

Pero supongamos que brilla el sol y que todo va bien en el hogar del automovilismo británico. Puede que Silverstone tenga sus defectos, pero la sección Maggotts/Becketts no es uno de ellos. Desde el exterior de la derecha de Maggotts –en la actualidad una de las grandes curvas de la F1– se ve a los coches trabajar a una velocidad que hace saltar las lágrimas.

En Silverstone se trata de elevada carga y aerodinámica eficaz, así que el Renault de Fernando Alonso será digno de ver. Por desgracia para él, perderá terreno cuando salga de Becketts y enfle la Recta del Hangar, y el Renault V10 pierda comba ante los Ferrari, BMW y Mercedes. Silverstone no castiga los motores, con el gas a tope en apenas el 55% de la vuelta. Pero han de rendir bien a alto régimen y disponer de mucho par para el absurdo complejo de Brooklands.

Si corre el McLaren MP4-18A, tendrá que sacarle un par de décimas al resto. Tal vez hayan más posibilidades de que luzca el sol durante tres días seguidos.

Maurice Hamilton

'NINGÚN PILOTO HA GANADO UN GP BRITÁNICO PUNTUABLE TRAS CALIFICARSE PEOR QUE OCTAVO'

#12: Aquí sí que hay adelantamientos

Ferrari no debería ganar fácilmente aquí este año. JPM, Kimi o Alonso pueden animar la lucha en cabeza. Ojo con ellos.



De visita

- Siempre listos: si los 'tuercas' alemanes tienen algo que celebrar, ¡te harán falta tapones en los oídos!
- En la cercana Heidelberg hallarás muchas opciones de comida y bebida (izda.).
- Vale la pena visitar el centro Opel Live en Francfort. Incluye simuladores y un crash test.
- En el circuito de Hockenheim hay un museo de la competición.
- La web oficial del circuito es www.hockenheimring.de

Resultados 2002

Ocho primeros carrera

- 1 Michael Schumacher**
Ferrari F2002, 1h 27m 52,078s, 209,262 km/h
- 2 Juan Pablo Montoya**
Williams-BMW FW24, +10,503s
- 3 Ralf Schumacher**
Williams-BMW FW24, +14,466s
- 4 Rubens Barrichello**
Ferrari F2002, +23,195s
- 5 David Coulthard**
McLaren-Mercedes MP4-17, +1 vuelta
- 6 Nick Heidfeld**
Sauber-Petronas C21, +1 vuelta
- 7 Felipe Massa**
Sauber-Petronas C21, +1 vuelta
- 8 Takuma Sato**
Jordan-Honda EJ12, +1 vuelta

Vuelta rápida

Michael Schumacher
Ferrari F2002, 1m 16,462s,
215,354 km/h
NUEVO RÉCORD.

Número de vueltas
67

Race distance
306,458 km

Ocho primeros parrilla

- 1 Michael Schumacher**
Ferrari F2002, 1m 14,389s,
221,355 km/h
- 2 Ralf Schumacher**
Williams-BMW FW24, +0,181s
- 3 Rubens Barrichello**
Ferrari F2002, +0,304s
- 4 Juan Pablo Montoya**
Williams-BMW FW24, +0,719s
- 5 Kimi Raikkonen**
McLaren-Mercedes MP4-17,
+1,250s
- 6 Giancarlo Fisichella**
Jordan-Honda EJ12, +1,301s
- 7 Olivier Panis**
BAR-Honda 004, +1,462s
- 8 Jarno Trulli**
Renault R202, +1,496s

Horarios

Primera sesión oficial

14.00 Viernes 1 de agosto

Segunda sesión oficial

14.00 Sábado 2 de agosto

Carrera

14.00 Domingo 3 de agosto

Horarios sujetos a variación

Fernando Alonso

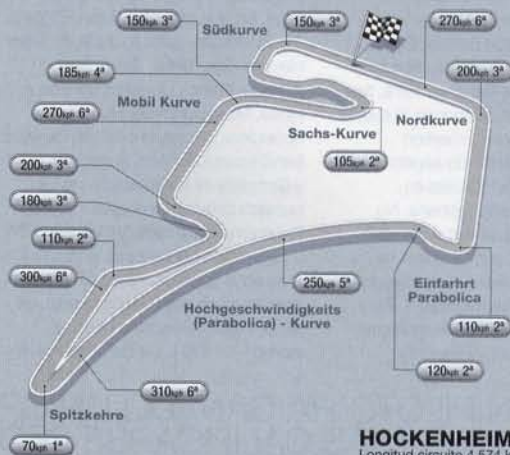


Así es el Hockenheimring

"No he corrido nunca en la versión remodelada de Hockenheim, puesto que cuando debuté en F1 en 2001, y el año anterior en F3000, todavía se usaba el antiguo circuito de las rectas por el bosque, que ya no existe.

"La pista actual se estrenó el año pasado, cuando yo ejercía de probador, y por lo que me han comentado el ambiente es aún más increíble si cabe, sobre todo en la zona del Estadio, que se mantiene inalterada. En cierto modo, es como Indianápolis.

"Además, hay un buen punto de adelantamiento al final de la nueva recta de atrás (que ellos llaman 'Parabólica', pues tiene un perfil curvo), lo cual es muy bueno para la carrera".



HOCKENHEIM
Longitud circuito 4,574 km



Gerhard Berger gana con Ferrari en 1994. El resto de puntos fue a parar a manos de los modestos.

ARCHIVO LAF, GETTY IMAGES

RINCÓN HISTÓRICO

¿Nos espera una sorpresa?

Webber y Minardi: quintos en Australia. El tipo de resultado que también se da aquí.

No hay duda de que Michael Schumacher fue el dominador de la temporada 2002, pero su actuación no se puede comparar con la de Jim Clark allá en 1965. El GP de Alemania era la séptima de las 10 pruebas y Clark sentenció el título con la victoria en el Nürburgring.

No hay nada raro en eso, salvo que al hacerlo el escocés obtuvo su sexto triunfo y de este modo la máxima puntuación posible. Es que en 1965 sólo contaban los seis mejores resultados, y Clark no podía hacer más para aumentar su cuenta. Y, a falta de tres carreras, Graham Hill, vencedor en Mónaco (donde Clark no participó), tampoco podía igualar el número de victorias de Clark. Éste no volvió a puntuar, pero aun así le sacó 14 puntos a Hill.

Didier Pironi también encabezaba el campeonato antes de la edición de 1982 y tenía la pole tras los oficiales del viernes. El sábado, bajo una lluvia atroz, su Ferrari embistió al Renault de Alain Prost, y Pironi se lesionó gravemente. La pole quedó vacía, puesto que Ferrari no retiró a Pironi oficialmente, y Patrick Tambay pasó a obtener una emotiva victoria con el segundo Ferrari. Pironi no volvería a correr y Keke Rosberg logró desbancarle de la cabeza de la tabla, gracias a su única victoria de la temporada en el GP de Suiza en Dijon.

De vez en cuando, una carrera arroja el tipo de resultado que hay que mirar dos veces para cerciorarse de que es real. Australia 2002 fue una de ellas, y Alemania 94 fue otra.

La victoria de Gerhard Berger no

fue nada que se saliera de lo común —aunque marcó la primera pole de Ferrari en cuatro años— pero el resto de coches en los puntos fueron dos Ligier (Olivier Panis y Eric Bernard), dos Footwork (Christian Fittipaldi y Gianni Morbidelli) y un Larrousse (Eric Comas). Diez de los 26 participantes quedaron eliminados en un accidente en la primera curva, allanando el camino de los modestos hacia sus 15 minutos de gloria. Incluso el antaño grande Ligier sumó sus primeros puntos del año con este resultado.

Ah, y si Valentino Rossi llegara a pasarse de las motos a los coches y, al final, a la F1, no sería el primer Rossi que corre en F1. Alessandro Pesenti-Rossi debutó con un Tyrrell privado en el Nürburgring en 1976.

Stewart Williams

BOLA DE CRISTAL

La bondad de la goma es la clave

A juzgar por el año pasado, los neumáticos serán decisivos.



Räikkönen sufrió un pinchazo aquí en 2002.

A diferencia del año pasado, los equipos llegarán a Hockenheim con montones de información. Doce meses atrás, el circuito modificado era toda una incógnita. La única certeza era que el carácter del viejo trazado había desaparecido para siempre. Hockenheim ya no sería una carrera a fondo a lo largo de dos curvas de un circuito en forma de plátano con la revirada sección del Estadio en la llegada. El compromiso entre la carga aerodinámica en el Estadio y la velocidad punta en el resto ya era historia.

Eso ya lo sabían los ingenieros de pista mientras se preparaban para un trazado que había visto reducida drásticamente su longitud. Pero lo que no sabían era que la nueva sección haría estragos con las ruedas. Michael Schumacher ganó, gracias a que cuidó sus Bridgestones traseros, como sólo él puede. El resto cruzó la meta con ampollas del tamaño de pelotas de tenis. Pero ahora los equipos y los fabricantes de neumáticos saben qué les espera. Sobre todo si hace calor.

La fecha, y los bosques que frenan la brisa y retienen los rayos del sol, garantizan una de las carreras más cálidas del año. El año pasado, la temperatura del asfalto alcanzó los 47°. La nueva superficie perdió su adherencia y puso en duda la decisión de traer compuestos blandos. Sin tests en Hockenheim, el ganador de este año dará las gracias a la marca de neumáticos que haya hecho mejor los deberes.

El cambio de trazado posibilitó la inclusión de puntos de adelantamiento. El año pasado, Kimi Räikkönen y Juan Pablo Montoya lo demostraron rodando codo con codo entre las curvas seis y 12, algo tan poco frecuente en 2002 como que Michael Schumacher acabara segundo.

Pero este año el Ferrari F2003-GA no disfruta de la enorme ventaja del coche del año pasado y el nuevo circuito permitirá a los rivales mantenerse al acecho. En 2002, Kimi y JPM se peleaban por el cuarto puesto. Este año podrían hacerlo por el liderato. A no ser que Bridgestone lo haya hecho mejor que Michelin.

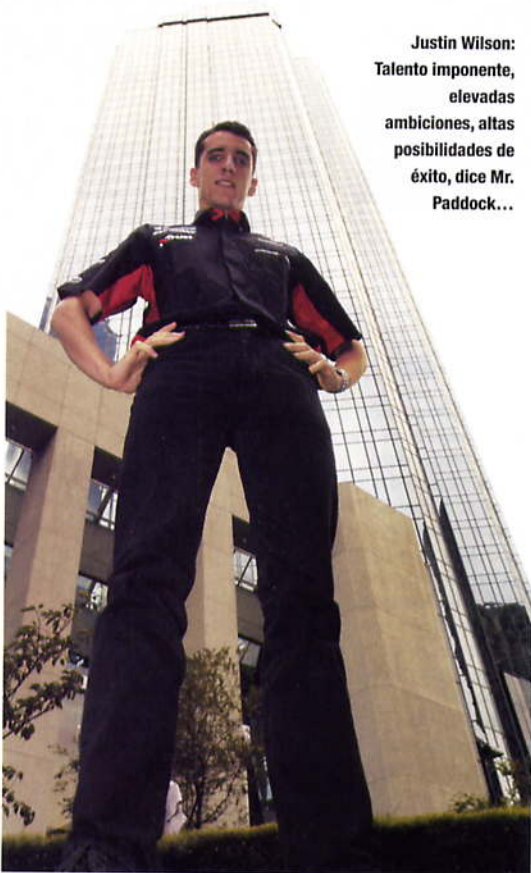
Maurice Hamilton

'EN ALEMANIA, JIM CLARK OBTUVO SU SEXTO TRIUNFO DE 1965 Y LA MÁXIMA PUNTUACIÓN POSIBLE DEL AÑO'

Querido Justin:

¿Quién dice que ser demasiado alto es una desventaja en el deporte profesional? De acuerdo, puede que pases de 1,90 m y que te encuentres algo *justin* en ese Minardi, y es comprensible. Pero eres un enano comparado con esos espárragos que juegan a baloncesto, por ejemplo.

En fin, el tamaño sí importa en F1, pero no tanto como el talento. Stoddie parece más o menos resignado al hecho de que acabes siguiendo los pasos del líder del grupo, Fernando Alonso, y de Webber, el tipo de las antipodas, y te marches del taller-



Justin Wilson:
Talento imponente,
elevadas
ambiciones, altas
posibilidades de
éxito, dice Mr.
Paddock...

cierto de Fernando Alonso, y de Webber, el tipo de las antipodas, y te marches del taller-cierto de Fernando Alonso, y de Webber, el tipo de las antipodas, y te marches del taller-cierto de Fernando Alonso, y de Webber, el tipo de las antipodas, y te marches del taller-

cierto de Fernando Alonso, y de Webber, el tipo de las antipodas, y te marches del taller-cierto de Fernando Alonso, y de Webber, el tipo de las antipodas, y te marches del taller-

Milton Keynes para tu causa.

Una situación admirable, cabría pensar. Suponiendo que los jefazos de Jaguar puedan tragarse la medicina del doctor Palmer, sería un as promocional para la marca volver a tener un inglés al volante. Webber es un activo muy importante, claro está, pero, a menos que esté leyendo este folleto al revés, cuesta el equivalente de un apartamento en Bondi Beach importar el último Jaguar Mark Seven a Australia, razón por la cual, es de suponer, envían apenas 67 de tales carrozas con tapicería de cuero hacia esos lares cada año (aunque Mark tenga el firme propósito de hacerles ampliar el cupo durante las próximas temporadas).

Entretanto, todos mis colegas del mundillo de la F1 intentan averiguar qué significa realmente la inversión de Bernie en el equipo de tu jefe. Maná llovido del cielo. Vamos a dejar esto claro. Bernie es un tío duro, y cualquiera que juegue en su campo ha de ser consciente de que aquí juegan los niños grandes. Stoddie parece estar inundado de confianza ante esta última inyección de efectivo, pero creo que se lo ha de mirar con cierta cautela. Bernie no ha decidido de repente celebrar su 73º cumpleaños retrocediendo a la época en que era dueño de Brabham, aunque su inversión de 100.000 libras hace 32 años en un equipo de F1 por entonces puntero equivalga probablemente a los cuatro millones de dólares que ha inyectado a las precarias cuentas de Stoddie.

Claro que tú, Justin, ya sabes lo que es contar con un nuevo inversor, al haber reunido todo un ejército particular con la emisión de acciones de Justin Wilson. Hay que reconocer que la suya fue una inversión mucho mejor que la de esos banqueros que firmaron para financiar al tal Kirch, alias el de *Los Teleñecos*, cuando adquirieron una participación en el imperio SLEC de Ecclestone. Y, por supuesto, su transformación del imperio de Stoddart refleja una hábil estrategia, calculada para cortar el paso a los fabricantes de coches apareciendo inesperadamente con un asiento en la mesa del GPWC a través de su propiedad del equipo Bernardi, pues Stoddie fue uno de los incautos que firmó el así llamado acuerdo de Múnich hace unas semanas.

Los estudiantes de historia recordarán que la última vez que alguien de cierta importancia volvió de Múnich atribuyéndose un gran éxito tras una reunión con un puñado de alemanes, estábamos a sólo 12 semanas de la II Guerra Mundial. Y puede que la tercera, también conocida como 'los fabricantes *versus* los independentes', esté aún más próxima.

Lo bueno de ser piloto de F1 es que puedes 'pasar' de todo esto del GPWC, ¿verdad, Justin? ¿Mi consejo? Hagas lo que hagas, pégate a Bernie, mira, escucha y no digas nada. Si juegas bien tus cartas, tu carrera podría estar en la rampa de lanzamiento.

Te saluda cordialmente,

Mr. Paddock

'Bernie puede cortar el paso a los fabricantes apareciendo de improviso en la mesa del GPWC a través del equipo Bernardi'