

# F1

F1 RACING

## RACING

NOVIEMBRE 2003 - Nº 57 - 4,5 €

SCHUMACHER  
A UN PASO DEL  
SEXTO TÍTULO

# MIRA, ¡SÓLO ESTÁ KIMI!

**INVESTIGACIÓN**  
**JUAN PABLO MONTOYA**  
¿Tiene lo que hay que tener?  
¿O ha perdido el hilo?

ALONSO ENTRE EL CIELO Y LA TIERRA  
**CONCORDE vs RENAULT R23B**  
REUNIMOS A FERNANDO CON EL AVIÓN COMERCIAL MÁS VELOZ



IXO

8 424094 000586

# Contenido

Noviembre 2003



## > Secciones

### 10 Parade

Fotografías que son amores

### 14 Joan Villadelprat

Nuestro experto comenta la actuación de Gené

### 16 Javier del Arco

Hablando de promedios y porcentuales

### 18 Pitpass

Final de temporada igual a tiempo de rumores

### 24 Correo

Nuestros lectores opinan sobre la F1

### 96 Previo GP

Sayonara en Suzuka

### 98 Bandera negra: D. Coulthard

'Mr. Paddock' arenga al escocés de McLaren

## > Artículos

### EN PORTADA

#### 26 Era cosa de dos

Sólo Michael y Kimi llegaron a Suzuka en liza por el título. Analizamos sus posibilidades.

### EN PORTADA

#### 34 Gené: titular por un día

Marc Gené afrontó el reto de disputar el GP de Italia como un profesional consumado.

#### 38 Schumi: luchador hasta el final

Este año Michael ha tenido que pelear más duro que nunca. Pongamos puntos sobre las íes.

### EN PORTADA

#### 44 Montoya: lo que hay que tener

Juan Pablo se ha mostrado como un hombre distinto este año. *F1 Racing* lo explica.

#### 50 ¿Cómo estás, Mark?

Pues no muy cómodo. *F1 Racing* acompañó a los ergonomistas que trabajan en los R4 y R5.

### EN PORTADA

#### 54 Alonso con... ¡el Concorde!

Fernando, su R23B y el Concorde; todos juntos, en exclusiva para *F1 Racing*, cómo no.

#### 64 Los siete segundos capitales

Nuestro estudio fotográfico ofrece una perspectiva inédita de un pit stop de BAR.

#### 70 En recuerdo de Enzo Ferrari

Los personajes de la F1 que conocieron a Ferrari en persona nos hablan de su encuentro.

#### 79 GPs de Italia y EE UU

Dos de dos para Schumi dejaron el título visto para sentencia. Crónica, datos y técnica.



# 26

**Michael y Kimi: el título era cosa de dos**  
¿Volveremos a vivir una temporada como ésta? De momento, a las puertas del desenlace anunciado de 2003, analizamos cómo se presentó la prueba final para los dos únicos aspirantes.



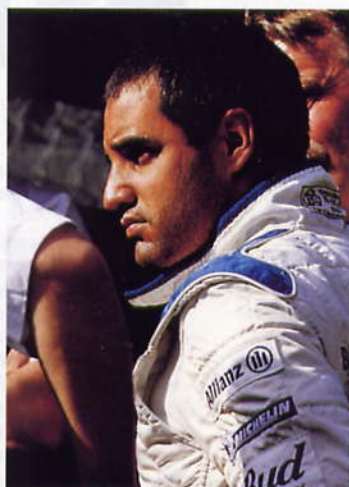
Fotografías Portada Neil Cooper, Alistair Thorpe. Fotografías Contenido Darren Heath, Glenn Durbar/LAT, Alistair Thorpe, Michael Cooper/LAT, Hugo Dixon, DPPR, Archivo LAT. Agradecimiento especial a Mark Arnall, Darryl Bainton, Mike Bannister, Paul Bisher, Allan Butcher, Liam Clougher, Stuart Cudling, Didier Cottin, Dexter Dennis, Clive Devarnaker, Andrea Ficarelli, Claud Freeman, Silvia Kötter, Thomas Holmstrom, Cebra Hughes, Agnes Kalisz, Ellen Kirby, John Leach, Bradley Lord, Ruth Mathewson, Sam Michael, Dennis Morris, Paul Perry, Barbara Pironi, Martin Rosser, Leo Seston, Nav Sidhu, Jane Stewart, Helen Temple, Desmond Tansley, Dayna Ward, Richard Woods, Steve Wright, Alex Warz.

Próximo número El próximo número de *F1 Racing* sale a la venta el día 13 de noviembre



> 44

La temporada 2003 ha sido un punto de inflexión para Montoya.



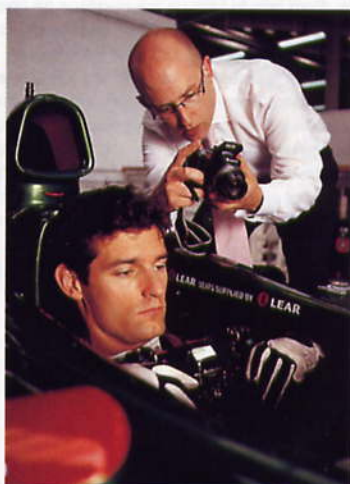
> 54

Reunimos a Fernando Alonso con su R23B y el Concorde.



> 38

Explicamos qué pasa dentro de este célebre pasco.



> 50

Meter a un piloto de F1 en el cockpit tiene más miga de lo que parece.

> 70

Homenaje a Enzo Ferrari de todos los que le conocieron y siguen en F1.



> 34

Marc Gené voló en Monza con el Williams FW25. Mejor, imposible.

## Cambio de estatus



Michael Schumacher acaricia su sexto título de campeón del mundo, mientras que Williams se prepara para conseguir el mundial de constructores, en detrimento de Ferrari. Todos los cambios introducidos esta temporada para aumentar el interés de la especialidad, crear más competitividad entre los equipos y atraer más espectadores a las carreras han sido muy tímidos y en líneas generales han supuesto un fracaso.

Williams saca pecho porque ha apartado de la peana a Ferrari, mientras McLaren y Renault escalan posiciones de forma inintermitente. Pero el resto de escuderías están a años luz, muy lejos de plantearse entrar en un podio o ganar una carrera en condiciones normales. Y por si fuera poco, persisten los problemas económicos para cerrar unos presupuestos disparatados.

Las marcas de coches vuelven a vender más vehículos, pero una sombra de duda se extiende sobre el futuro de motoristas del nivel de Ford y Honda. En estos momentos recae demasiado peso económico sobre los grupos automovilísticos en la financiación de los equipos de Fórmula 1. Resulta fácil para BMW, Mercedes o Ferrari mantener una inversión desmesurada porque sus equipos ganan carreras, pero los otros, los que no salen en la foto, se están desesperando. Pagan millones de dólares y a duras penas entran en los puntos, llevan demasiado tiempo evaluando los pros y contras de invertir en la especialidad, con un claro balance negativo.

Tiempo atrás, en las quinielas de descartes siempre sonaba un solo nombre, el de Minardi, y curiosamente la escudería ha sobrevivido mientras se ahogaron Prost y Arrows. Pero hoy la lista de los dudosos se amplía con nombres ilustres como Jordan, BAR, Jaguar y Sauber, unos por andar escasos de dinero y otros por la pobre imagen que están proyectando.

El mundo de los pilotos, esos grandes genios que iluminan este espectáculo, tampoco está muy animado, faltan coches buenos y hay demasiados 'manitas' en paro o a punto de ser despedidos. Después de un año, ha llegado la hora de revisar los reglamentos, es hora de volver a cambiar las cosas, pero no para dejarlas más o menos como están. Se deben implementar medidas para rebajar de verdad el gasto de los equipos y propiciar que los grandes motoristas equipen más monoplazas, hay que provocar un cambio de estatus.

Xavier Guillén Elena

## nuestras firmas

### > Stéphane Samson

Nuestro Stéphane ha sido el encargado de entrevistar a los hombres que pilotan y diseñan los dos vehículos extremos que este mes protagonizan una de las sesiones más espectaculares que hayamos producido nunca (páginas 54-63): el Concorde, el avión de pasajeros más rápido del mundo, junto al Renault R23B de F1 de Fernando Alonso.



### > Anthony Rowlinson

Su equipo de rugby no levanta cabeza (lleva 11 derrotas consecutivas) y ello tiene algo alterado al bueno de Anthony. Para distraerle, le enviamos a Monza a dibujar un perfil de Juan Pablo Montoya (páginas 44-49) y luego a la sede de Jaguar Racing, a presenciar la llegada de la ergonomía al cockpit de los F1 (páginas 50-53).



### > Alister Thorpe

Alister cree que fotografiar el Concorde y el Renault de F1 (páginas 54-63) fue un trabajo muy cómodo. ¿Algún problema en particular, amigo? Sólo que el avión no se podía mover, así que tuvo que apañarse con los fondos y la luz que había. Ah, y la fina Ilovizna de lubricantes que caía sobre sus objetivos.



### > Ted Humble-Smith

Ted es un fotógrafo meticuloso. Basta con ver su sensacional estudio fotográfico de un pit stop de BAR (páginas 64-69). Y es un hombre de acción; de hecho, la foto que nos envió para esta sección (dcha.) se la sacó David Coulthard, a quien Ted fotografiaba para un artículo de la revista corporativa de McLaren, *Racing Line*.



#### administración y redacción

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

#### delegación comercial Madrid

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

gerente  
C. Bonicel  
editor y director  
Franc Machado

#### redacción

Xavier Guillén  
Valenti Fradera

#### colaboradores

Javier del Arco  
Joan Villadelprat  
Álvaro Rubio  
Xavier Pérez  
Javier Moncayo

#### jefe de producción

Guillermo Escudero  
ayudante de producción  
Maud Connan

maquetación  
Montserrat Planas  
Martín Sánchez  
fotomecánica  
Jéssica Cabana  
Carolina Rodríguez

#### responsable comercial

Roger Roca  
publicidad.f1racing@ixo.es

#### editor in chief

Matt Bishop  
executive editor  
Anthony Rowlinson  
associate editor  
Stéphane Samson  
managing editor  
Stewart Williams  
chief sub-editor  
John Lilley  
staff writer  
Dom Taylor  
consultant editor  
Peter Windsor

#### editor at large

Alan Henry  
technical editor  
Steve Matchett

#### editorial secretary

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

#### publisher

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

#### advertisement manager

Jonathan Haines  
senior sales executive  
Martin Cragg  
publishing assistant  
Helen Watkins  
production controller  
Lara Piercy  
design director  
Paul Harpin  
sales director  
John Chambers  
managing director  
Peter Foubister  
chairman  
Tony Schulp

F1 Racing es una marca comercial de Haymarket Magazines Ltd. utilizada bajo licencia por Ivo 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, Suíza y Turquía por Haymarket Autosport Classic Publications Ltd., una división de:

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

Depósito Legal: B-4203-1999  
Precio para Península 4,50 €  
Precio para Islas Canarias,  
Ceuta y Melilla 4,65 €

#### PRINTED IN SPAIN

impresión Gesa-Fotografisch  
distribución España

- La reproducción total o parcial de textos, fotos o ilustraciones sin permiso por escrito del editor está prohibida.
- Aunque el contenido de F1 Racing se revisa con esmero, ni el editor ni el impresor pueden aceptar responsabilidad por errores u omisiones.
- Ivo 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.

12/11/2003

F1 Racing se publica 12 veces por año.  
© Haymarket Magazines Ltd. 2003.

parade

Allianz

Allianz



### Cazadores cazados

La velocidad de Michael en Monza los dejó pasmados. Sus 365 km/h tal vez habrían reventado sus radares. Y, sencillamente, fueron demasiado para todos los demás.

**Circuito:** Monza, Italia

**Hora/fecha:** 10.24 h, sábado 13 de septiembre

**Fotógrafo:** Steven Tee/LAT, Canon EOS 1V, objetivo 50 mm, película Fuji Velvia, 1/60 a F8





**La limpieza es una gran virtud**

Renault y Fernando Alonso se han beneficiado muchísimo de sus sesiones de tests los viernes por la mañana, y todo a costa de... bueno, del desayuno.

**Circuito:** Monza, Italia

**Hora/fecha:** 8.45 h, viernes 12 de septiembre

**Fotógrafo:** Darren Heath, Canon EOS 1V, objetivo 600 mm, película Fuji Velvia, 1/500 a F5,6







## Joan Villadelprat

Marc Gené regresó a las carreras, el probador de Williams y Michael Schumacher destacaron en Monza.

A punto conocer el nuevo campeón del mundo, los aficionados españoles han seguido atentos las actuaciones de Fernando Alonso y el excelente regreso de Marc Gené sustituyendo al lesionado Ralf Schumacher en Italia. Marc estuvo espléndido en Monza, no sólo por el resultado, su mejor clasificación hasta ahora, sino por la forma en que se produjo; fue llamado en el último momento para subirse al coche, sin tiempo para aclimatarse, clasificó bien, y eso que no era nada fácil; vaya, era bastante complicado. En carrera estuvo perfecto, supo perder un par de posiciones en la salida para evitar un incidente, esperó el momento oportuno para recuperarlas, y cuando se sintió a gusto atacó a tope, se fue a por Coulthard y si no abandona el de McLaren lo hubiera atrapado y superado. Fue un trabajo excepcional que pone en evidencia la calidad del catalán como piloto de primera línea. Marc demostró que es seguro, capaz de marcar puntos para el equipo y rápido en pista. Estas características van a influir en Frank Williams, que debe tener sus dudas de cara a la composición de su equipo en un futuro.

La victoria de Michael Schumacher en Indianápolis fue una lección al alcance de muy pocos pilotos, propia de un gran campeón. Pilotó siempre al cien por cien, independientemente de las condiciones, supo aguantar sin cometer errores, atacar cuando debía y cuando no tenía los neumáticos adecuados dejó paso libre a los rivales hasta que le llegó su momento. Es una victoria muy importante de cara a conseguir su sexto título de campeón del mundo. Después de las críticas recibidas durante todo el año sobre sus actuaciones, incluso sobre su motivación, queda claro que Schumi sigue siendo el mejor piloto de la parrilla, un fuera de serie, y que las críticas eran injustificadas. Esa capacidad innata para rebelarse a los contratiempos y sacar el máximo provecho de lo que tiene en su mano lo convierte en un piloto especial.

Es relativamente fácil encontrar pilotos ganadores de carreras, pero cuando hablamos de pilotos preparados para ser campeones, la lista se reduce drásticamente. Está a punto de romper el empate de cinco mundiales con Juan Manuel Fangio, entrará de nuevo en la historia como alguien muy importante. Pasarán muchos años hasta que otro piloto consiga igualar el palmarés del alemán, que además lo ha rubricado con diferentes motores, coches y escuderías. En la carrera de Estados Unidos se ganó otro diez.

Kimi Räikkönen realizó a su

manera una carrera impecable, a diferencia de los pilotos de Williams. El finlandés supo conformarse cuando los neumáticos no le permitieron rodar más rápido. En el polo opuesto se colocó Coulthard, erró la estrategia, entró en el momento equivocado y montó los neumáticos que no tocaban. Una lástima, porque llegaron a rodar segundo y tercero; Räikkönen cumplió y Coulthard no. Quizá el escocés necesite un cambio de aires que le devuelva la motivación del pasado.

En Estados Unidos vimos por una vez desde hace mucho tiempo el punto más positivo de los Bridgestone, su goma intermedia. Las de mojado no presentan muchas diferencias respecto a las de Michelin, pero las intermedias son claramente superiores. Michael lo aprovechó y también los pilotos de Sauber, especialmente Heinz-Harald Frentzen, que acabó tercero. A mí me alegró mucho, porque creo que es un gran piloto, siempre he creído en él.

En cambio, Montoya y Williams han sido los grandes derrotados, se les vio nerviosos, con muchos errores. De todas formas, creo que penalizaron injustamente al colombiano por el adelantamiento sobre Barrichello, algo que se califica como un hecho de carrera, no un accidente intencionado que es lo que los comisarios deben castigar. Esto no le ha ayudado y le acabó de romper sus posibilidades de aspirar a ser campeón del mundo. Creo que el brasileño se equivocó, quiso cerrar el hueco cuando Montoya ya estaba muy adentro. Otros pilotos dejan ese metro de margen para evitar el choque. En cambio Barrichello se precipitó. Veo injustificada la sanción que se le aplicó a Montoya; si hay alguien a quien recriminar es el brasileño. Para mí fue el típico incidente de carrera que no se debe penalizar.

Para comprender aún más la importancia del neumático sólo hay que pararse a analizar el excelente rendimiento de Jenson Button, hasta que su motor explotó. Se mostró muy rápido, seguro y soportó con valentía la presión de Schumacher.

Renault no tuvo su mejor día, aunque Trulli cuajó una carrera muy regular, que en aquellas circunstancias resultó muy meritoria. A Fernando Alonso se le vio menos competitivo, pero siempre en la zona de los puntos hasta que debió abandonar.

Al mundial sólo le falta una carrera en el mítico circuito de Suzuka, creo que Bridgestone está presionada al máximo, tiene un solo equipo puntero y eso para la evolución es duro, sólo hay una vía de trabajo; en cierta manera todos luchan contra ellos, porque el resto de equipos *top* van con Michelin. Y una prueba clara fue lo que ocurrió en Monza: incluso después de que Michelin modificara sus neumáticos (por el anuncio de la FIA de verificar las medidas al final de carrera), siguieron siendo mejores.

La victoria de Schumacher en Monza se debe más al factor 'jugar en casa' -Ferrari y el alemán se transforman cuando corren en Italia- que no a una mejora clara de sus neumáticos. 1

(Abajo) Marc se dirige a la pista para participar en la sesión oficial del Gran Premio de Italia.



**“Marc Gené estuvo espléndido en el GP de Italia en Monza, por el quinto puesto conseguido y por la forma en que lo hizo, sin tiempo previo de adaptación”**



## Javier del Arco

Para que hablen de Monza 2003: Hermann Lang ganó la *Avusrennen* de... ¡1937! a 261,704 km/h.

Pregúntale a cualquier alumno de primaria por el significado de 3,1416 y probablemente obtendrás una respuesta inmediata: "¡es el número pi!". (Pero que me aspen si el 'contestador automático' sabe de qué está hablando, o sea, qué es el número pi).

Por eso, la siguiente pregunta ya ni se me ocurriría hacérsela: Y 247,543... ¿qué es? Pues, ni más ni menos, el promedio del vencedor del Gran Premio más rápido de la historia, establecido en Monza el pasado 14 de septiembre por Michael Schumacher y su Ferrari... Con chicane, paradas en

**Todos los récords de la F1 han caído... ¿Todos? ¡No! Los porcentuales de Fangio (abajo) están lejos del alcance de Schumi y compañía.**

boxes y toda la pesca, y sobre una distancia algo superior: en 1971, Monza media (oficialmente...) 5,750 km y se dieron 55 vueltas (316,25 km), mientras que este año el desarrollo era de 5,792 km y se dieron 53 vueltas (306,976 km según la calculadora, 306,720 km según la FIA, La 2 y TV-3 y 306,726 km según anunciaba TAG Heuer en pantalla instantes después de cruzar la meta el vencedor...). Las discrepancias son leves y debidas, sin duda, al redondeo de alguno de los factores en juego (como darle a 'pi' un valor de 3,14 o considerar que una milla equivale a 1,6 km en lugar de 1,6093... Por fortuna, el tiempo empleado por Schumacher para cubrir la distancia fue suficientemente holgado para alejar cualquier duda al respecto: 1h 14m 19,838s. Pero si hubiese sido de 1h 18m - 1h 18m 15s -lo cual era perfectamente posible...- la confusión estaría servida y no podríamos saber a ciencia cierta cuál había sido el

Gran Premio más rápido de la historia y quién su vencedor. Por lo menos de momento, hasta que un día no muy lejano Fernando Alonso o alguno de su generación se nos plantasen en la meta a más de 250



km/h de media... si alguna nueva chicane no lo retrasase otros 30 años.

¡No! No guarden todavía la Casio. Porque ahora hemos hablado de Grandes Premios puntuables para el Campeonato del Mundo de la FIA, que debutó en Silverstone en 1950. Pero ello no ha de ser óbice para que olvidemos que en 1937 -al volante de Mercedes con las ruedas carenadas- Hermann Lang ganó la carrera del Avus (la *Avusrennen*) a 261,704 km/h de media. Y en Indianápolis ya he perdido cuenta, pero creo recordar que uno de los diez últimos vencedores superó o rozó los 300 km/h.

En fin, éste es un año de récords y en ello estamos. Mientras escribo esto, los 20 elegidos (algunos 'dedo'...) se están empezando a preparar para el Gran Premio de EE UU en Indy. ¡Quién sabe si dentro de unas horas Michael Schumacher habrá anotado en un enorme historial el sexto título de Campeón del Mundo, que lo distanciaría a perpetuidad del Maestro Fangio! Y lo dejaría con un solo gran récord por debajo del de las 65 poles de Ayrton Senna.

Porque los porcentuales -que son los que más fielmente permiten comparar entre sí a pilotos de distintas épocas- esos, los tiene bien amarrados el argentino, que en 51 salidas obtuvo 24 victorias (47%), poles (55%) y 23 vueltas rápidas (45%). Y ahí no tan 'fácil' ir sumando: a medida que crece el número de participaciones, los porcentajes tienden a establecerse y aun en el caso de pilotos muy destacados cuesta años el hacerlos subir significativamente (de 15 a un 20%, por ejemplo).

Fernando Alonso, sin ir más lejos, lleva disputando 31 Grandes Premios (claro que los primeros 17 fueron sobre Minardi, que a efectos de podios y poles peor que no estar, pues, por lo menos, no restas... sus porcentajes son del 3% en victorias, 6% en poles (creo) 3% en vueltas rápidas.

Claro que Fernando ha roto moldes por otros pilotos: piloto más joven en ganar un Gran Premio puntuable y primer español en lograrlo, poniendo Godia y De Portago en su sitio. El primero de esos laureles se lo arrebatarán algún día: es cuestión de años, tal vez de décadas. Pero el segundo es suyo por siempre. Puede que algún día, cuando él ya esté retirado (y nosotros no digamos...) surja otro español que gane más carreras. Puede. Pero el primero, siempre será él.

De momento, el tiempo juega a su favor: sólo tiene 22 años.

Y es curioso: tiene la misma edad que el gran Fernando Aranda cuando debutó a nivel internacional en el Gran Premio de Europa (de motos...) celebrado en L'Ametlla del Vallès en 1929.

Muy curioso: Fernando Aranda, Fernando Alonso. Casi se llaman igual...

P. D. Acabo de ver el GP de EE UU por la tele: ¡Alonso siempre lloró! 🍌

**'Los porcentuales -que son los que más fielmente permiten comparar entre sí a pilotos de distintas épocas- los tiene bien amarrados Fangio, que en 51 salidas obtuvo 24 victorias (47%)'**

EL TÍTULO YA ESTARÍA SENTENCIADO

## El baremo de puntos ha frenado a Michael

Después de Indy, Kimi Räikkönen sólo había ganado una carrera en 2003 por las seis de Michael Schumacher, pero seguía (por los pelos) en liza por el título, gracias al nuevo baremo de puntuación. Sin él, Michael ya sería campeón.

La F1 salió de EE UU con la última prueba decisiva que tanto necesitaba tras dos temporadas de hegemonía casi total de Ferrari. Puede que no fuera el final a tres bandas que la autoridad deportiva (y la audiencia mundial) esperaban, pero si Kimi Räikkönen ganara en Japón y Michael no lograra puntuar, Kimi sería el campeón. Un título para Räikkönen sería uno de los más extraordinarios de la historia, dada la ventaja competitiva que sus rivales de Ferrari y Williams han disfrutado durante toda la temporada.

Pero, para ganar, Kimi y McLaren debían enfrentarse a Ferrari en Suzuka, un circuito que se adapta a la perfección a la eficacia aerodinámica del F2003-GA. También es la pista de pruebas preferida de Bridgestone, y Michael Schumacher ha ganado los tres últimos GPs de Japón para Ferrari.

Que Kimi y McLaren siguieran en liza se lo debían a sí mismos... y a los cambios introducidos en el reglamento este año, con la intención de mejorar el espectáculo. El baremo de puntos 10-8-6-5-4-3-2-1 para los ocho primeros, en lugar de 10-6-4-3-2-1 para los seis primeros, fue uno de ellos.

El nuevo sistema de puntuación, junto con la mejorada competitividad de McLaren y Williams en relación a Ferrari, supuso que siete pilotos mantuvieran opciones a tres carreras del final. De ahí se pasó a tres después de Monza y a sólo dos tras Indy.

Con el baremo antiguo, Michael habría sentenciado el título en Indy: con 77 puntos, nadie habría podido alcanzarlo, pues Juan sumaría 62

y Kimi 61 (véase gráfico adjunto).

Tanto si Michael se fuera a ceñir la corona como si no, el tricampeón Jackie Stewart cree que Schumi ha tenido éxito de sobras y debería dejarlo mientras aún sigue en cabeza.

Reconociendo el talento de la nueva generación -Räikkönen, Alonso, Button, Webber-, Stewart advirtió a F1 Racing que Schumacher se encontrará asediado muy pronto y que

debería empezar a pensar en retirarse.

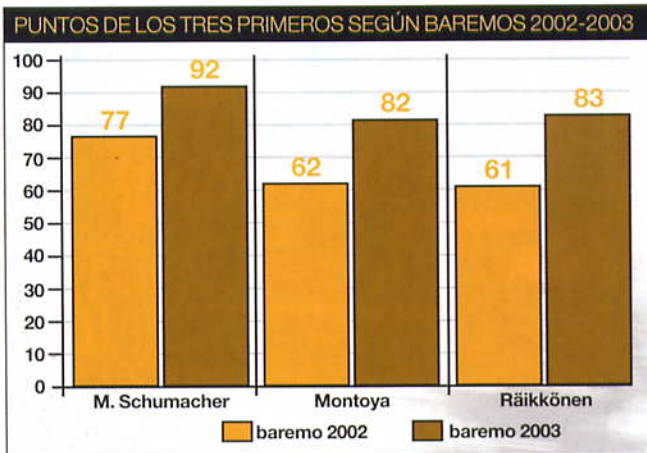
Stewart, campeón del mundo en 1969, 1971 y 1973, opina que Schumacher ya está experimentando la misma sensación de agobio que él tuvo en 1973, su última temporada.

Stewart no participó en su 100º gran premio, el de EE UU en Watkins Glen, después de que su brillante y joven compañero de equipo en Tyrrell, François Cevert, se matara en un accidente en los entrenamientos. De todas formas, antes ese mismo año, ya había decidido que lo dejaría, y la muerte de Cevert no hizo sino resaltar lo acertado de la idea.

"Sospecho que Michael podría encontrarse pensando en dejarlo en los próximos 24 meses, si no los próximos 12", dijo Stewart en Indy.

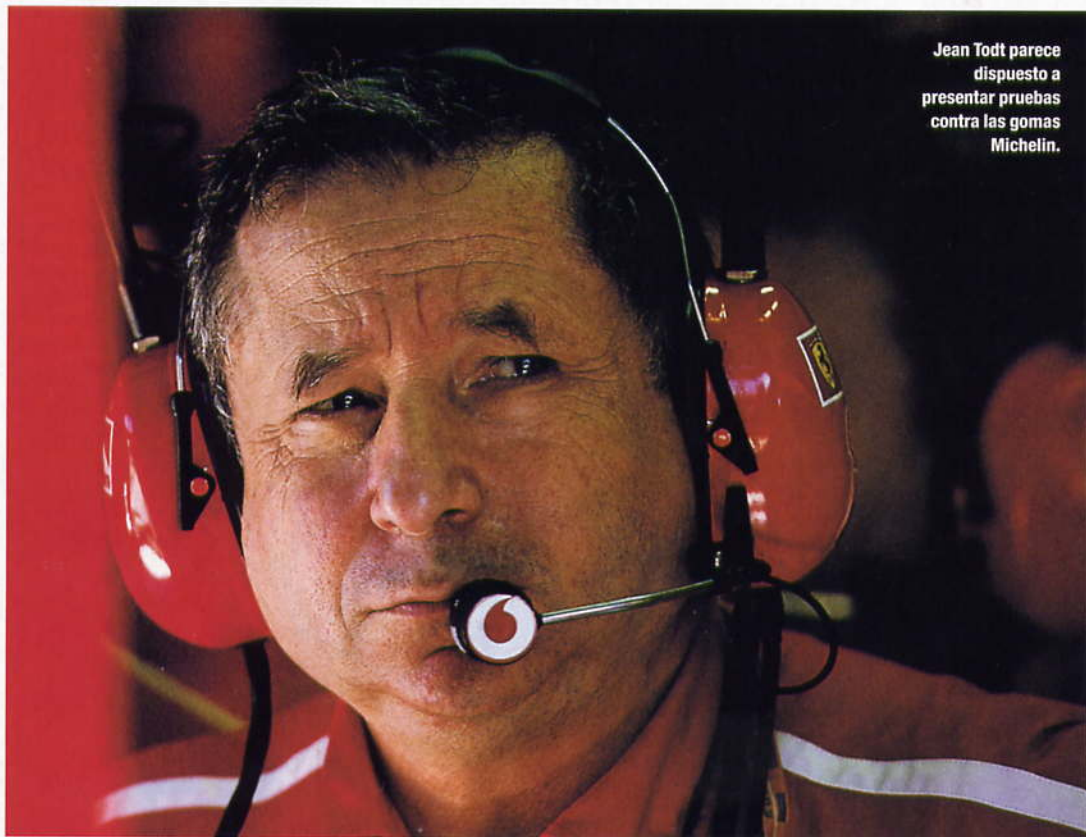
"Yo pude empezar una nueva vida cuando me retiré a los 34. Créanme, hay más en la vida que pilotar coches de carreras. Y Michael va a llegar a la misma posición a la que llegué yo. Puede dedicarse a los negocios, ayudar al deporte, puede hacer muchas cosas. Es un horizonte completamente nuevo. Ya ha hecho todo lo que podía hacer en F1".

Y más si gana ese sexto título.



Schumi ya habría sentenciado el título en Indy con el baremo de puntos antiguo, por lo que las nuevas normas sí que parecen haber ayudado a mejorar el espectáculo de la F1.





Jean Todt parece dispuesto a presentar pruebas contra las gomas Michelin.

¿UN FAROL O VA EN SERIO?

## Ferrari podría forzar el análisis de los Michelin...

Jean Todt se niega a descartar que Ferrari presente pruebas a la FIA para acogerse al artículo 179b del reglamento deportivo, lo que permitiría al organismo rector revisar los resultados de las carreras de 2003 a la luz de las sospechas sobre la legalidad de los neumáticos delanteros Michelin utilizados antes del GP de Italia.

El director deportivo de Ferrari dejó claro que el resultado de la lucha por el

título podría no quedar resuelto hasta el 31 de octubre, fecha límite para recurrir al artículo en cuestión, jamás antes incoado en F1. Cualquier argumento debe estar basado en pruebas, consistentes en los neumáticos Michelin causantes del conflicto en las carreras afectadas, la mayoría de los cuales se destruyeron hace tiempo. Por tanto, cuesta creer que una acción así llegue a buen puerto.

En Indy, los rivales de Ferrari calzados por Michelin se mostraron optimistas acerca de este asunto, tildándolo de exasperante distracción respecto al meollo del campeonato del mundo.

"Creo que toda su estrategia consistió en intentar ponernos nerviosos en la recta final del campeonato", señaló un portavoz de McLaren. "En definitiva, no creo que se trate de nada más que eso".

GUERRA POLÍTICA DE NEUMÁTICOS

## ... y Michelin podría tener un sexto equipo en 2004

Cuatro de los cinco equipos que tienen contrato con Bridgestone intentan pasarse del fabricante japonés a Michelin.

BAR, Sauber, Jordan y Minardi tienen sumo interés en cambiar, pese al buen rendimiento de los neumáticos Bridgestone intermedios en el GP de EE UU.

Por lo general, los neumáticos Michelin han demostrado ser muy superiores a los Bridgestone esta temporada, y Michelin se contenta con proseguir su relación con los cinco equipos que ya tiene: Williams, McLaren, Renault, Jaguar y Toyota.

Pero el código deportivo de la FIA señala que los fabricantes de neumáticos deben suministrar hasta un 60% de la parrilla "si se requiere", pero no más. Los equipos lo piden con insistencia, por lo

que en Michelin podrían verse obligados a aceptar un sexto equipo. Si se negaran, correrían el riesgo de que la FIA no autorizara sus neumáticos.

Pero ¿qué equipo? BAR sería la elección más lógica, puesto que el 005 diseñado por Geoff Willis es bueno y rápido. De haber calzado Michelins este año, bien podría haber estado con los Renault. Pero Pierre Dupasquier, de Michelin, ha advertido que asumir un sexto equipo -fuera cual fuese- sería "poco aconsejable" en cuanto a costes.

Ferrari es consciente de esto, y estaría dispuesto a pagar a Michelin para que calzase a Sauber, motorizado por Ferrari. A cambio, la Scuderia exigiría a Sauber que les pasara sus datos y así Ross Brawn

y compañía tendrían información preciosa sobre los neumáticos de sus rivales.

Dupasquier sabe muy bien qué intenciones hay detrás de la oferta de Sauber y, como es lógico, no está dispuesto a seguirles el juego. Asimismo, a BAR le interesa que Michelin contemple la "petición" de Sauber de este modo. ¿Jordan? Michelin no desea suministrar al apurado equipo de EJ, y éste no se halla en disposición de presionarles.

Entonces será BAR, ¿no? Tal vez, pero no es seguro. Dupasquier podría optar por Minardi. El equipo de Paul Stoddart tiene aún menos peso que Jordan, así que Michelin podría dar a Minardi gomas viejas y/o descartadas para cumplir con los dictados de la FIA a bajo coste.

### Repostaje

#### ▽ Wurz-Jaguar

En Indianápolis se volvió a hablar de que Alex Wurz consiga un volante en Jaguar para 2004. Jaguar aún ha de decidir el compañero de Mark Webber, pero parece que el candidato tendrá que aportar un sponsor. Alex podría contar con el magnate de Red Bull, Dietrich Mateschitz, para apoquinar la pasta.



#### ▽ Más madera

La temporada de rumores (véase página 20) cae en el absurdo. Ahora se dice que el eterno 'mercenario' Heinz-Harald Frentzen podría volver a Jordan. El equipo irlandés le despidió a mediados de 2001, al parecer porque el alemán ya no era competitivo. Quizá el podio de Heinz-Harald en Indy hizo que EJ se lo volviera a pensar.



#### ▽ ¿Stoddart reirá el último?

Minardi adquirió cinco chasis Arrows A23, con vistas a hacerlos correr como PS04 en 2004. El coche mostró cierta forma en 2002, y Minardi cree que sigue siendo legal. Falta por ver qué les parece a Ron Dennis y compañía la iniciativa de Paul Stoddart.



LA TEMPORADA DE RUMORES SE SALE DE MADRE

## Movida en el mercado de pilotos

**DC (caído en desgracia en McLaren) podría quedar fuera en 2004; Montoya (idem en Williams) podría sustituirlo; Jacques Villeneuve (idem en BAR) podría sustituir a este último... y Schumi, bueno, podría retirarse. F1 Racing lo explica todo...**

**H**ace unas semanas, el mercado de pilotos de 2004 parecía bastante estable. ¿Michael y Rubens en Ferrari? Hecho. ¿Juan Pablo y Ralf en Williams? Hecho. ¿David y Kimi en McLaren? Hecho. Y -¿quién sabe?- puede que así acabe siendo. Por otro lado, puede que no...

El caso es que en McLaren están cada vez más preocupados por la aparente incapacidad de David Coulthard de cogerle al tranquillo a la calificación a una vuelta. Y Monza, donde su giro lanzado se quedó a más de un segundo del de Kimi Räikkönen, aun cuando el joven finlandés llevaba más combustible, fue la gota que colmó el vaso. En Monza, recuérdese, sólo hay siete curvas, y perder 1,005s en apenas siete curvas es muchísimo.

### Así las cosas, ¿puede McLaren zanjar el problema Coulthard?

Tal vez sí. Y seguro que David trabajará día y noche para dar con lo que le ha hecho rendir poco en la mayor parte de las calificaciones de 2003. Pero en Woking son cada vez más los que creen que a DC simplemente se le ha pasado el arroz. Es más, sostienen, ya que el fichaje de Juan Pablo Montoya está casi firmado y cerrado para 2005, y éste ya no disfruta del ambiente de Williams, ¿por qué no intentar incorporarlo un año antes?

### Pero ¿por qué Williams dejaría marchar a Montoya?

De haber ganado Juan Pablo el título de 2003, habría continuado en el equipo.

BMW, principal sponsor de Williams, sabe que Frank Williams y Patrick Head tienen el extraño don de dejar escapar a sus campeones del mundo mientras todavía burbujea el champán (Nelson Piquet ganó el título con Williams en 1987 y se fue a Lotus en 1988; Nigel Mansell ganó en 1992 y se pasó a la CART en 1993; Alain Prost ganó en 1993 y luego se retiró; Damon Hill hizo lo propio en 1996 y luego entró en Arrows para 1997).

Tal es así que BMW llevó a cabo de puertas adentro una serie de trámites legales para asegurar que bajo ningún concepto se iba a desperdiciar la oportunidad de ver sus logos junto a un '1' bien grande en el morro del coche.

Pero con Juan Pablo fuera de la lucha por el campeonato, las cosas podrían haber cambiado. El batallador Montoya se ha convertido últimamente en una enorme patata caliente para el personal de marketing y RR PP de Williams; el año que viene, con un lucrativo contrato con McLaren bien seguro en el bolsillo de su mánager Julian Jakobi, bien podría volverse aún más malhumorado. Si superara constantemente a Ralf

Schumacher, no les importaría sonreír y aguantarlo. Pero no es así. Aunque Ralf iba a acabar por detrás del colombiano en el campeonato de pilotos, ha superado a Juan 10 a 4 en parrilla (sin incluir Monza, donde Ralf no compitió).

Ron Dennis, de McLaren, es muy consciente de todos estos matices y, como Juan Pablo no ha logrado hacerse con la corona este año, podría verse tentado a hablar con su viejo amigo Frank y ofrecerse a fichar al colombiano un año antes. Y Frank podría aceptar.

**'SI SCHUMI SE VA, EL MERCADO DE PILOTOS SALTARÁ POR LOS AIRES. SE ABRIRÁN TODAS LAS APUESTAS'**

DC está en una situación precaria en McLaren, aunque tenga contrato para 2004. Y, ¿puede Corinna (dcha.) convencer a Michael para que se retire?



### Vale, ¿y quién correría en Williams en lugar de Montoya?

La mejor opción sería el propio Coulthard, un ex de Williams recordado con cariño y que corrió para el equipo con éxito en 1994 y 1995. Pero a BMW no le haría mucha gracia esa 'solución', aunque se la hiciera a Frank y Patrick (cosa que tal vez ya no sea así, a decir verdad). Este año Frank parecía loco por Giancarlo Fisichella –lo tiene en alta estima– pero la falta de competitividad del Jordan EJ13 de Fisi ha oscurecido su talento, y bien podría suceder que FW ya no esté tan interesado como antes. Además, Giancarlo ha fichado por Sauber, y Peter Sauber quería una sustanciosa compensación económica por dejarlo marchar. A Frank nunca le ha gustado 'untar' a sus rivales.



¿Mark Webber? Es posible, pero nos sorprendería. Igual que Fisichella en Sauber, Webber tiene un contrato con Jaguar Racing hasta el final de 2005, y es fundamental en el plan de acción del equipo. Además, su mánager, Flavio Briatore, exigiría que tanto él (Flavio) como Jaguar fueran compensados cuantiosamente.

Entonces, ¿quién? Quien sino... Jacques Villeneuve. Ahora mismo es probable que el campeón de Williams en 1997 esté disponible por cuatro duros, y le haría tilín la oportunidad de enfrentarse a Ralf con el mismo coche, una competición que sin duda esperaría ganar. Además, a los sponsors de Williams les encantaría que un gran nombre sustituyera a Montoya y, por tanto, antes preferirían a JV que a Webber o Fisichella.

### ¿Ya está, entonces?

Tal vez no. En Ferrari, Michael Schumacher aún no se ha recuperado



del trauma de verse doblado por un mero mequetrefe (Fernando Alonso, de 22 años) en Hungría, y supuestamente ha informado a sus confidentes que teme el talento todavía no explotado del todo del joven español. Es más, según nuestras fuentes, la mujer de Schumacher ha vuelto a hacerle saber a su marido que le gustaría que empezase a pensar en retirarse y, de hacerse con su sexto título en Suzuka, hará todo cuanto esté en su mano para convencerle de que lo haga.

### Pero ¿por qué iba Schumi a retirarse justo ahora?

Porque, aunque pilotar un F1 le sigue gustando más que nada en el mundo, no soporta perder. Y en 2003 ha estado demasiado cerca de hacerlo. Peor aún, 2004 podría ser incluso más terrible para él. Alonso seguirá ahí –más rápido, atrevido, experimentado– y la pareja del súper seguro Montoya y el megarrápido Räikkönen, al volante de

sendos McLaren MP4-19 bien resueltos, podría asustar al autómatas más frío (sin ánimo de ofender, Michael). Es mucho más fácil, qué duda cabe, dejarlo en el mejor momento de tu forma y pasar más tiempo con tu familia (y tu fortuna).

¿No les convence? Vale, pues ahí va eso: en el aeropuerto de Bérgamo, de vuelta a casa tras el GP de Italia, un veterano de F1 Racing vio a Schumi y señora entrando en la sala reservada a quienes viajan en jet privado (nuestro hombre volaba con Ryanair, claro). Describió su comportamiento como sigue: "Se estaban besuqueando. Divirtiéndose. Pasándolo bien juntos. Casi como dos jóvenes tortolitos. Corinna parecía especialmente alegre. Era casi como si por fin le hubiera convencido de que lo dejara".

### ¿Y quién heredaría el volante de Schumi en Ferrari?

Si Corinna le ha convencido, y si al final Schumi se va, el mercado de pilotos de 2004 saltará por los aires. Se abrirán todas las apuestas. ¿Y quién se agenciaría el preciado volante en Ferrari? Ésa es la pregunta del millón de dólares. O mejor, de los 60 millones. Porque por ahí debe de andar lo que Ferrari tendría que gastarse para arrebatar a Alonso de las manos de Briatore y Renault. Pero es lo que seguramente intentarían hacer.

Si Montoya (dcha.) desaloja a DC de McLaren, Villeneuve podría recuperar su antiguo volante en Williams (arriba dcha.), ahora que BAR (dcha.) ya no le quiere.



## F1

RACING

De compras

### Los años 70 a todo color

La historia año a año de la década que transformó la fisonomía de la F1, a través de más de 300 fotografías comentadas del gran artista Rainer Schlegelmilch, la mayoría inéditas y todas en color. Un vistazo fascinante a la evolución estética de la F1 en todos sus ámbitos.

Precio: 57,50 €. Inglés



### Los años 70 en movimiento

Complemento ideal del libro anterior, este DVD es una corta pero intensa selección de tomas de la década. Para deleite de los nostálgicos, incluye un lote de facsímiles de pósters, programas, postales...

Precio: 21 €. 56 min.



### Toda la técnica

Siempre se hace esperar, pero ya está aquí otra vez: el anuario con decenas de diseños, tablas y datos técnicos de todos los monoplasas de 2002.

Precio: 32 €. Italiano/inglés



PARA MÁS INFORMACIÓN  
LA LIBRERÍA DEL MOTOR  
tel. 93 454 67 63  
info@lallibreriadelmotor.com  
www.lallibreriadelmotor.com



## PREMIOS F1 RACING HOMBRE DEL AÑO

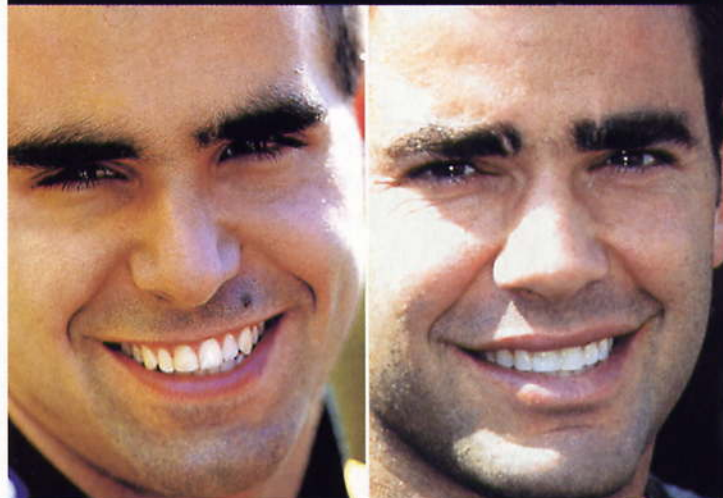
Equipo de Mecánicos del Año  
Equipo más Mejorado del Año  
Jefe de Equipo del Año  
Salida del Año  
Adelantamiento del Año  
Carrera del Año  
Debutante del Año  
Calificador del Año  
Coche del Año  
Piloto del Año  
Personaje del Año  
Hombre del Año



Los Premios F1 Racing Hombre del Año –considerados ya los más prestigiosos del automovilismo– ya están aquí, y tú tienes que decidir quién gana! Emite tu voto en [www.f1racingawards.com](http://www.f1racingawards.com). ¡No pierdas tiempo! ¡A votar!

[www.f1racingawards.com](http://www.f1racingawards.com)

### PARECIDO RAZONABLE: DEPORTISTAS Y CEJIJUNTOS

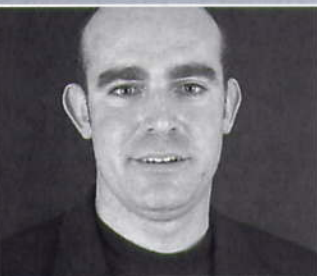


**Pete Sampras**  
Le da de drive y de revés

**Zsolt Baumgartner**  
Prefiere lo del drive, a secas

## Punto de vista

España en F1: un futuro esperanzador a la vista.



Después de lo acontecido en los últimos GPs, podemos estar seguros de una cosa. Nuestros pilotos tienen madera de campeones. Fernando Alonso está que se sale y, pese a que en Renault no le han ofrecido el último material, se las ha apañado para hacer buenos papeles. En Italia se las compuso como pudo para solventar el error de los entrenamientos, salir desde el último puesto de la parrilla y puntuar, a lo Schumacher. En EE UU no lo hizo tampoco nada mal pero el motor hizo pof y contra eso no se puede luchar.

Pero Alonso no es el único que brilla. Es cierto que ahora vuelven a salir a la luz rumores que le colocan en Ferrari, pero sólo son rumores. El otro atractivo es Marc Gené, que recibió el premio a la constancia de su trabajo como probador en Williams y llevó magistralmente el monoplasa hasta la quinta plaza en el GP de Italia. La indisposición de Ralf Schumacher le permitió ver a Frank Williams que en Marc tiene un valor seguro. En EE UU Gené estuvo a punto de correr, pero supongo que a Ralf no le gustó nada la brillante actuación del catalán y prefirió dejarse de tonterías y correr... aunque acabara fuera de la pista.

Toda esta gesta de Gené está teniendo su resultado. Marc, que ya estaba en la agenda de muchos equipos del Mundial, ha subido varios puestos en la escala de opciones. Ahora es la primera o segunda, y eso suena interesante. Eso sí, Marc tiene claro que antes de escoger una mala salida prefiere quedarse en Williams de probador.

¿Tenemos o no un gran futuro a la vista? Yo creo que sí. El mundo de la F1 se mueve muy rápido y hay que saber estar en el lugar oportuno en el momento preciso, y nuestros pilotos, Alonso, Gené y De la Rosa, lo están. Y que nadie se olvide de Oriol Servià que, en su aventura americana, sigue sumando podios y brillantes carreras.

Merece la pena seguirle.

XAVIER PÉREZ

# El nuevo mundo de la F1 toma forma

**Entran Bahrein y China y regresa Bélgica, pero adiós a Austria y tal vez incluso a Francia. Con el GP de EE UU en junio y la cita final en Brasil, el calendario de la F1 de 2004 es el más radical de su historia. Deja que F1 Racing te guíe.**

Todo aquel que creyera que el intento de Bernie Ecclestone de ampliar los horizontes de la F1 fuera de Europa era una amenaza sin fundamento habrá sentido un escalofrío tras la publicación del calendario de 2004.

Austria ya es historia y los promotores del GP de Francia se vieron obligados a esperar nerviosos en el paddock de Monza a que el propietario de los derechos comerciales les recibiera, en un intento por salvar su carrera.

'Provisional, sujeto a contrato' es el texto que acompaña al asterisco junto al GP de Francia. Se rumorea que aún está pendiente el pago por el GP de este año. De ser así, mejor que paguen pronto o todos los contactos e influencia que puedan reunir a través de Renault les servirán de bien poco.

Bahrein y China son los dos recién llegados de lujo, dos pruebas de prestigio cuya inclusión deja claro a los organizadores europeos que la financiación gubernamental y la promesa de publicidad de tabaco sin

trabas pesan más que cualquier vínculo sentimental hacia las carreras en el feudo europeo tradicional de la F1, donde la publicidad de tabaco está prácticamente enterrada.

Hay cierto malestar por el modo en que se ha impuesto el calendario, pero ningún promotor abrirá la boca, según el clima actual de 'pagar y callar'. Hasta se convenció al jefe de Indianápolis, Tony George, de que pasara el GP de EE UU al 20 de junio para combinarlo con Canadá y así ahorrar en transporte aéreo. Pero, de pronto, Montreal cayó víctima de la firme postura antitabaco del gobierno canadiense. La carrera en Indy quedó colgada en mitad del abrasador verano del medio oeste, apenas tres

**'HAY MALESTAR ENTRE LOS PROMOTORES, PERO TENDRÁN QUE "PAGAR Y CALLAR"'**

semanas después de las 500 Millas, a finales de mayo. No es lo que se dice el sueño de un promotor.

El sitiado San Marino encuentra hueco entre Mónaco y EE UU, mientras que Gran Bretaña tiene el puesto asegurado el 4 de julio, donde se batirá con la Eurocopa 2004 y la final masculina de Wimbledon. Es fácil volverse paranoico ante la fecha de Silverstone, pero los mandamases de la F1 sostienen que otros deportes competirán por la audiencia el resto del año. Dicha rivalidad será especialmente dura en agosto de 2004, cuando los Juegos Olímpicos de Atenas estén en su punto álgido.

Además, Ecclestone confía en que Estambul esté lista para un GP de Turquía en 2005, lo que implica más presión para los promotores actuales. Puede que a los magnates de la industria no les haga mucha gracia tener que agasajar a sus clientes favoritos en ambientes tan remotos como Shanghai o Bahrein, pero tales consideraciones ya han sucumbido ante la expansión de la F1.

## > Calendario 2004

7 marzo	Australia (Melbourne)
21 marzo	Malasia (Sepang)
4 abril	*** Bahrein (Bahrein)
25 abril	Europa (Nürburgring)
9 mayo	España (Circuit de Catalunya)
23 mayo	Mónaco (Mónaco)
6 junio	San Marino (Imola)
20 junio	EE UU (Indianápolis)
4 julio	Gran Bretaña (Silverstone)
11 julio	* Francia (Magny-Cours)
25 julio	Alemania (Hockenheim)
15 agosto	Hungría (Hungaroring)
29 agosto	** Bélgica (Spa)
12 septiembre	Italia (Monza)
26 septiembre	*** China (Shanghai)
10 octubre	Japón (Suzuka)
24 octubre	Brasil (Interlagos)

\* Provisional (sujeto a contrato)

\*\* Provisional (sujeto a revisiones de la legislación sobre el tabaco)

\*\*\* Sujeto a la aprobación del circuito

Shanghai debería recibir a la F1 en China en 2004. Pero aún se ha de construir el circuito.







Una imagen como ésta de Fuji 76 encendió la mecha de la pasión de nuestro lector.

### La espera valió la pena

Hace casi 30 años, en una de mis visitas al quiosco de la esquina tras recibir la paga dominical del abuelo, vi algo que me fascinó. Ocupando toda la portada de *Autopista* había una foto de la salida del GP de Japón de 1976.

Esos monoplazas de colores, esas ruedas enormes... aquello me cautivó, y desde entonces la F1 se convirtió en mi pasión. En todos estos años, he soñado con el momento en que un español consiguiera una victoria... ¿qué sensaciones tendría?

El pasado 24 de agosto 'loré' de emoción y de alegría. Lo hice estando solo, cuando comenzaba a asimilar lo sucedido, porque en estos veintitantos años siempre he estado solo con mi gran pasión y afición...

Sólo espero que estas gestas sirvan para que más personas sientan lo que sentimos nosotros por este deporte, y estoy seguro de que así va a ser.

Muchas gracias, Fernando.  
José Gómez Lázaro, Valencia

### Vocación en ciernes

Soy una estudiante de periodismo de 21 años, apasionada seguidora 'novata' de la F1 y, por supuesto, de Fernando Alonso.

Hace un tiempo me encargaron en clase una crónica del último GP de España, tarea a la que me enfrenté con cierta desesperación por mi desconocimiento. Pero

resultó ser el trabajo más placentero que había hecho hasta entonces, y el descubrimiento de una afición y vocación casi obsesivas que me mantienen pegada al sillón carrera tras carrera y me hacen devorar todo lo que tenga que ver con la F1.

Afortunadamente, después de un par de meses de búsqueda dí con *F1 Racing* y no puedo evitar felicitaros y daros las gracias por esta revista que espero impaciente mes a mes, todo un ejemplo para mí como periodista.

Por favor, no la cambiéis.

Susana Mencía Gutiérrez  
Talavera de la Reina (Toledo)

### Bien por la seguridad

Supongo que, como yo, muchos debieron asustarse al ver como Rubens Barrichello se iba fuera del circuito a gran velocidad en el GP de Hungría. No pude evitar acordarme de Ayrton Senna en situación semejante; temí por Rubens, pero me calmé al verle levantar la mano.

Desde estas líneas quiero dar las gracias a todos aquellos que se encargan de la seguridad en la F1. Muchos de los accidentes ocurridos este año podrían haber tenido consecuencias desastrosas de no ser por las mejoras en esta materia en los últimos años.

Goyo Mora Ruiz, Zaragoza  
goyete@movistar.com

### Guerra de neumáticos

Este año el avance en calidad y desarrollo de las gomas ha sido mayor en Michelin que en Bridgestone. Pero la firma

japonesa suministra gomas a los equipos que disponen del coche menos competitivo, Jordan y Minardi. Además, calza a dos equipos en cierto declive, como son Sauber y BAR.

Mientras, Michelin equipa a tres equipos punteros (Williams, Renault y McLaren) y a otros dos que demuestran grandes pretensiones y mucha ilusión, Jaguar y Toyota.

Esperemos que Bridgestone no cometa el mismo error que con McLaren y sepa aprovechar el potencial de sus equipos. Y que no deje escapar a BAR que, hoy por hoy, es su único equipo no puntero con el que pueden remontar esta difícil situación.

Carles Cardelús Soler, Girona  
carlescardelus@menta.net

### Fan de F1 Racing y de TVE

Tengo 14 años y compro *F1 Racing* desde el número 10, con esa foto del equipo Ferrari celebrando el título de constructores en portada.

Me gustaría resaltar que a mí me gustan los comentaristas que actualmente retransmiten las carreras, aunque mucha gente opine lo contrario.

Álvaro Naveira Núñez  
raikon67@hotmail.com

### Crítica ¿constructiva?

Sólo quería decirles que los artículos de Peter Windsor me parecen impresentables. Una pena, porque el resto está genial.

Bernardo Rivavelarde, Madrid  
ber@smartec.es

### Réplica a Álvaro Ademà (1)

Alegrías como las que nos depara Fernando Alonso carrera a carrera no las hemos tenido nunca en España. Así que está plenamente justificada la 'abusiva' información sobre Alonso. Amigo Álvaro, quítate la venda de los ojos y empieza a disfrutar de este fantástico espectáculo de la F1.

José Antonio Quilis Cuevas  
Onil (Alicante)



Negros, redondos... y muy distintos.

## 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.

## **Réplica a Álvaro Ademà (2)**

Nadie imparcial puede quejarse del trato dado en las retransmisiones de TVE a Gené y De la Rosa, a los que todos los españoles hemos seguido y continuamos siguiendo pese a su actual situación de probadores.

Sí es cierto lo del empeño de nuestros comentaristas televisivos en tapar los errores de nuestros pilotos. El 'caso Kiesa' en Hockenheim fue un ejemplo. Pero, a la primera oportunidad, tuvieron la elegancia de pedir disculpas por su error.

Por otra parte, a excepción de TVE, que no participó en las retransmisiones, el trato dado a Pedro por la prensa española, pese a su desastrosa temporada de 2002, fue muy generoso.

En resumen, al señor Ademà se le ve el plumero. Y es una pena, ya que este año podría haber disfrutado mucho con Alonso.

Yo, por mi parte, no me canso de ver la carrera de Spa 2000 en F3000 que, como premonición, grabé de *Eurosport* en su momento, y que fue casi una copia anticipada de Hungaroring. Francisco Assiego Ortega, Málaga

## **Carta a Fernando Alonso**

Soy una chica de 12 años, muy aficionada a la F1, y tu victoria en el GP de Hungría hizo que se me saltaran las lágrimas.

Quiero darte las gracias por hacerme feliz ese día; mi ídolo había ganado demostrando que es el mejor, un futuro campeón.

Espero que sigas acumulando victorias y carreras tan dignas de admirar como ésta y todas las anteriores.

M. Beatriz Hernández, Alcorcón (Madrid)  
beatriz\_hp\_125@hotmail.com

## **No olviden a los probadores**

Quería felicitaros por el reportaje tan completo sobre los pilotos probadores aparecido en *F1 Racing* N° 55, dado que muchas veces sólo nos fijamos en el piloto estrella y no nos damos cuenta de que detrás de él hay

mucho trabajo. Creo que pilotos como Marc Gené y Alex Wurz merecerían ser titulares.

Roberto Martín Martínez, Madrid

## **Reconocer el mérito**

En *F1 Racing* N° 55 apareció una carta en esta sección que criticaba la escasa repercusión que tuvo la presencia de Marc Gené y Pedro de la Rosa en el 'gran circo', en comparación con la que tiene ahora Fernando Alonso.

En mi opinión, a Alonso los periodistas siguen sin valorarlo como se merece en España, ya que aquí la F1 está muy por debajo de otros deportes.

Sí que estoy de acuerdo en que tanto Marc como Pedro son dos grandísimos pilotos que TVE no trató como se merecían, aunque todo el mundo sabe cómo van las cosas en España: haces un par de buenos partidos o carreras y estás en el cielo, pero si luego caes el golpe es más fuerte.

Pedro y Marc no tuvieron la suerte de contar con buenos coches y demostrar todo su potencial, y por eso pasaron un pelín desapercibidos. De todas formas, los aficionados a la F1 sabemos que lo que hicieron tiene un gran mérito, y gracias a ellos tuvimos tardes de minigloria.

Antonio Torrens di Carlo, Palma de Mallorca  
tony\_el\_loco@hotmail.com

## **Gracias, Fernando**

Gracias, Fernando, porque esta vez nos tocó a nosotros salir a la calle a celebrar el triunfo, tu triunfo. Gracias por descubrirle a la gente que la F1, con carreras mejores y peores, es un deporte maravilloso. Gracias a ti, y a quienes te precedieron y ayudaron.

José García Ferri, Almería

## **Cuestión de resultados**

Cuando Alonso corría con Minardi, ¿era tan conocido como ahora? En este deporte, los pilotos salen en los medios no por ser catalanes, asturianos o gallegos, sino por sus resultados, ¿o es que son comparables los

conseguidos por Gené y De la Rosa a los de Alonso? ¿Cómo no van a tener repercusión los resultados de Fernando?

Disfrutemos de estos héroes del volante que en cada carrera nos hacen subir la adrenalina.

Daniel Escorihuela  
Parets del Vallès, Barcelona

## **Hay que ver la F1 en vivo**

Aquí en las islas Canarias se llevó a cabo un campeonato apadrinado por Toyota con un simulador de F1 del que salió vencedor. Como premio, gané un viaje al GP de Alemania en Hockenheim de este mismo año 2003.

Tras la experiencia, quiero animar a los seguidores de la F1 a que asistan a un GP, porque en vivo es otra historia. El rugido de los motores, las bocinas en la salida, la pasmosa aceleración...

Y si además se tiene la suerte, como tuve yo, de ver y saludar a Fernando Alonso o que Cristiano da Matta te firme una gorra, entonces ya es increíble.

Yo, el año que viene, vuelvo.

Ivet Jonathan Cabrera Santana  
Las Palmas de Gran Canaria  
schumywc@hotmail.com

## **... y si es español, mejor**

Me disgusta la polémica sobre si Fernando Alonso es lo que todos queremos que sea o se está inflando el globo y se le presta más atención que a otros pilotos.

O las continuas críticas a los comentaristas de televisión por decir cosas simples o equivocarse. Casi les disculpo por querer hacer patria sobre algo en lo que nunca habíamos podido hacerla.

¿Es que el mundo de la F1 sólo es para figuras, campeones, periodistas eruditos y aficionados casi profesionales? Yo creo que no.

Pero mi intención no es hacer patria. Yo quiero ver carreras competidas, recordar escenas legendarias de las que perduran en la memoria. Y si las protagoniza un español, tanto mejor.

Sergio de Paz Solís, Madrid  
tecnoyito@eresmas.com



Así es el ambiente en Hockenheim...

IMAGO GUSTAVIA - AD



# Juego, set y... ¿título?

Una para el final y, en teoría, el título podría ir o a Michael o a Kimi. Pero véanse las probabilidades: para uno será un cometido enorme, para el otro un escollo menor. Y Schumacher, Ferrari y Bridgestone siempre van bien en Japón.

Texto Peter Windsor



'PARA QUE MICHAEL FUERA LENTO EN SUZUKA TENDRIA QUE SUFRIR UN PROBLEMA IMPREVISTO'

**Michael se escapó el año pasado en Suzuka, un circuito que le encanta. Y si llueve, como en Indy (arriba), Schumacher tendrá todos los triunfos.**

**A** lo mejor puede. A lo mejor Kimi Räikkönen puede ganar el título de 2003. Un punto no es nada y es mucho, según cual sea tu posición. Pero el guión más probable es el siguiente: Michael, saboreando el momento y rebosante de confianza, marca la pole en Suzuka y gana a placer. Kimi, de nuevo exprimiendo al máximo su conjunto McLaren-Mercedes-Michelin, es segundo. Por tanto, Michael gana su séptima carrera de la temporada y bate el último récord que

perduraba, el de Juan Manuel Fangio, que ganara su quinto título allá en 1957.

Digo esto porque Suzuka siempre iba a ser un buen circuito Ferrari-Schumacher-Bridgestone, sin tener en cuenta el agarre de los Michelin o la velocidad de los Williams-BMW, McLaren-Mercedes y Renault. Es relativamente bacheado, tiene desniveles y enlazadas -curvas rápidas, lentas, 'eses' e importantes rectas- y es un circuito (como Spa) que a Michael siempre le ha encantado. Para que Michael resultara

lento en Suzuka tendría que sufrir un problema imprevisto con los reglajes, algo tan poco probable que es casi imposible.

Sólo algo menos improbable sería que Michael padeciera un problema mecánico. La última vez que no puntuó debido a un problema con el coche fue en Hockenheim 2001, cuando falló una bomba de gasolina en el Ferrari. Eso supone 37 carreras seguidas con fiabilidad a prueba de balas, una racha increíble que no sólo hace honor a los procesos de diseño, fabricación ►



## 'SÍ, LA RACHA DE MICHAEL PODRÍA INTERRUPIRSE EN JAPÓN. ES IMPOSIBLE ABARCARLO TODO'

y desarrollo de Ferrari, sino que también recuerda que los buenos coches mejoran y que los malos por lo general siguen siendo tales. La fiabilidad a largo plazo nace de dentro; los apaños a corto plazo llevan a fracasos a largo plazo. Rubens ha tenido algunos problemas este año, en particular la rotura de suspensión en Hungría, pero aquí hay que poner énfasis en la palabra 'Rubens'. Ferrari hace un gran trabajo al alinear dos coches ganadores, pero sin duda uno de los 'GA' es mejor que el otro, mejor en el sentido de que se construye con lo mejor de todo.

Sí, la racha de Michael podría interrumpirse en Japón; es imposible para cualquier equipo abarcarlo todo siempre. Michael no rodó en la primera sesión libre del sábado en Indy por un problema de presión de gasolina; pero, como por arte de magia, Ferrari parece capaz de separar sus sábados de sus domingos cuando se trata de estado del coche y cambios de motor. Las probabilidades de un problema de presión de gasolina, o un fallo electrónico, o una rotura de motor el día de carrera parecen tan pequeñas como las que tiene Räikkönen de ganar el título.

Entonces será cuestión de incidentes. Asombrosamente, este año Michael se salió en mojado en Brasil, bajo banderas amarillas, en una curva en la que otros pilotos ya habían cometido el mismo error, y por tanto perdió una victoria segura. También ha cometido un par de errores tácticos, como salir con los neumáticos equivocados en Melbourne y perder la posición en pista ante Juan Pablo Montoya en Silverstone. Los viernes y sábados, también se le ve cometer pequeños errores de pilotaje, un trompo aquí, una rueda bloqueada allá, mientras juega con el límite del coche o prueba un nuevo reglaje del diferencial. El don de Michael es que estos errores nunca parecen contar. Del modo en que exige al propio coche, maximiza la seguridad de la época moderna.

Además, la primera curva en Suzuka no es especialmente dramática en el contexto de la salida. Es un brillante tramo de piloto —una curva casi hecha a medida para la técnica 'frenar con el pie izquierdo hasta el ápice' de Michael— pero no el embudo de primera vuelta que casi garantiza un accidente. Con el mejorado control de arrancada de Ferrari

—que lució en su salida desde la cuarta fila en Indy— más la aceleración cuesta abajo desde la parrilla en Suzuka, no es probable que tenga que ganarle el interior a nadie antes del primer ápice. Eso debería dejarle a salvo.

Sólo existen otros dos puntos 'negros' en la vuelta a Suzuka: la cerrada Degner y la última chicane. Alguien podría embestirle en cualquiera de estas dos curvas, pero ¿quién, hoy día, estaría dispuesto a caer en tal pecado político? De los que estarían en disposición de dar un puntapié a Michael en la primera vuelta, medio a propósito o de otra manera, sólo se me ocurren Montoya o los pilotos de Renault, aunque en los últimos meses hasta Juan Pablo ha actuado de modo muy políticamente correcto. Kimi no puede permitirse correr el riesgo, DC es una persona demasiado correcta y Ralf, claro, ahora tratará de *ayudar* a Michael en lugar de estorbarle, a pesar de la posición de Williams en el campeonato de constructores.

¿Algo más? En realidad no. Michael volvió a Europa después de Indy, con ganas de probar y probar, y eso implica 26 horas más de avión, con los síntomas de resfriado



Se acabó para JPM (abajo), mientras Schumi se acerca a un paso del título (véase gráfico). El campeón cuenta con el consejo de Ross Brawn en su auricular (izda.).



EN LA OTRA PÁGINA: DAPREN HEATH; STEVEN TEEJAT; CHARLES COATES/AT

provocados por el aire acondicionado que a veces le han molestado, pero ni siquiera eso debería detener a Michael en Suzuka.

Por su parte, Kimi ha de ganar y que Michael no puntúe. Suponiendo que Michael haga esto último (mucho suponer), ¿puede vencer a Rubens, los Williams y los Renault? Creo que su mayor problema podría ser Rubens: el conjunto Ferrari-Bridgestone será fuerte en Suzuka por lo ya comentado, y Rubens ha desbancado a Michael en parrilla en cinco de las siete últimas carreras. En *F1 Racing* N° 55 expusimos las diferencias entre Rubens y Michael en la primera curva de Suzuka –enormes, principalmente porque Rubens frena en el pie derecho– pero el brasileño debería ir muy bien en la subida y en la mayor parte de la vuelta. Sin la primera curva, Suzuka no es muy distinto de Silverstone en cuanto al tipo de dinámica que impone a los neumáticos, y Rubens estuvo sensacional en Silverstone. Además, en Suzuka podría llover; más a favor de Ferrari-Bridgestone.

Contra sus rivales Michelin, Kimi tiene muchas más posibilidades. Williams parecía

tener problemas con sus reglajes en Monza (donde cargaron demasiado alerón) y en Indy (demasiado poco, dada la lluvia).

Además, McLaren fue relativamente bien en Suzuka el año pasado, y Kimi subió al podio detrás de Montoya. No es difícil imaginar que Kimi se califique por delante de los Williams, aunque cabe esperar que Juan Pablo vuelva a ser un atacante nato ahora que el campeonato está perdido. Eso de correr por los puntos nunca le fue bien. Ralf tuvo dolores de cabeza –literalmente– en Indy, pero aun así fue rápido. Le gusta Suzuka y sabemos que el FW25 es un muy buen coche. No obstante, McLaren ha hecho un gran trabajo con el desarrollo final del MP4-17D, devolviéndolo a la altura del Williams. Fue lo bastante rápido para marcar la pole en Indy y debería ser eficaz en Suzuka, sobre todo ahora que Michelin parece haber ampliado su margen de rendimiento en seco según la temperatura.

Renault sabía después de Hungría que su próximo circuito más favorable sería Suzuka, pero ¿desbancarán a Kimi en parrilla? Tal vez no. Renault parece aumentar el régimen

de su propulsor casi carrera a carrera, pero Mercedes Ilmor tampoco ha estado quieta.

Por tanto, han de suceder varias anomalías para que Michael no acabe la temporada 2003 como el piloto más exitoso de la historia del deporte. Anomalías, pero no improbabilidades: en seis ocasiones el campeonato del mundo se ha decidido por un punto (o menos); y han sucedido cosas raras en la última prueba de la temporada. ¿Recuerdan Adelaida 94 o Jerez 97? Räikkönen es frío, muy rápido y muy capaz de sacar lo máximo de McLaren. Y, a su vez, McLaren es realmente capaz de creer que pueden ganar.

¿Puede Kimi hacerlo? Quizá la respuesta se encuentre en el modo en que Michael abordará el GP de Japón. No dará nada por sentado; lo abarcará todo. Correrá como si estuviera un punto por detrás en vez de nueve por delante.

En resumen, será consciente de que bastará con que abra un pelín la puerta para darle a Kimi una oportunidad. Y que, para Kimi, una oportunidad es poco menos que una victoria. ①

Si las carreras se ganaran a base de temperamento, la cosa pintaría mucho mejor para Räikkönen (izda.). Lo peor para Kimi es que Michael sabrá valorarlo.

MARC CONVENCE



# RETORNO POR UN DÍA

Diez kilómetros al norte de Monza, hotel de cuatro estrellas desvencijadas, sueño, mucho sueño, y Marc Gené se sobresaleta con el sonido del teléfono móvil.

Texto Xavier Guillén Fotografías LAT



**Juan Pablo Montoya conversa con Marc Gené momentos antes de salir a pista en los libres del sábado. El colombiano y el español mantienen una buena relación.**

**S**on las 7.30, cree que es la alarma y cuando la va apagar dos detalles lo alertan; el despertador del móvil lo puso a las ocho en punto y en la pantalla de cristal líquido no hay ningún 'dibujito' dando saltos histéricos, ni una sinfonía de colores, en su lugar aparece claramente una secuencia de números que comienzan por un 0044... Marc exclama: "¡'Ostras', es alguien del equipo!".

Y lo era, después de preguntarle si estaba todavía en Monza, simplemente le dijo: "Estamos estudiando la posibilidad de que corras mañana en lugar de Ralf porque no se encuentra muy bien. Coge casco, guantes y mono; (pausa del interlocutor) y ven al circuito".

Marc ya sabía que aquellas palabras

querían decir que iba a correr, como le corroboraron quince minutos más tarde, mientras se preparaba para salir. Fueron los momentos más difíciles de todo el fin de semana. Marc despertó a su novia Eva y se lo contó, ella le ayudó a organizar la bolsa, a localizar todas las cosas mientras el piloto español se duchaba.

"Eva se iba a ir con unos amigos. Se despertó de golpe, no se puso nerviosa, me vio un poco agitado y me ayudó. El domingo sí que evidentemente vino al circuito. Era un gran premio que me tuve que quedar un poco contra mi voluntad, porque yo quería irme el mismo sábado. Al hablar italiano debía asistir a diversos eventos de relaciones públicas, intentaba irme el sábado porque el lunes debía

entrenar en Silverstone y no quería ir con prisas. Le pedí al equipo que me dejara marchar antes, pero me dijeron que no. Menos mal. El viernes no vi la totalidad de los entrenamientos, luego me fui con mi novia a visitar un castillo cercano a Milán, a pasear por la ciudad y a correr un rato en un parque. Cené temprano y me fui pronto a dormir, a las doce ya estaba en la cama. Ni yo pensé, ni nadie me contó nada que me hiciera sospechar que iba a correr al día siguiente. Puse la alarma del reloj a las ocho de la mañana y me puse a dormir. Me llamaron a las siete y media. Era Sam Michael: '¿Estás en Monza?'. 'Sí' (Marc se sonríe y se le ilumina la mirada). Cuando me preguntó esto sabía que pasaba algo. 'Estamos valorando que corras tu en ▶





## “EL MEJOR MOMENTO FUE CUANDO ADELANTÉ A OLIVIER PANIS EN LA APURADA DE FRENADA”

lugar de Ralf. Cámbiate y ven para aquí'. Después de ducharme salí corriendo”.

Cualquiera que haya ido a Monza sabe que el día previo a la carrera, el acceso al circuito más allá de las ocho de la mañana se convierte en una odisea. Los alrededores de la pista italiana sufren un caos y un atasco monumental. Marc condujo el BMW Compact de alquiler sorteando coches parados y al final lo aparcó donde pudo, iba sin el pase correcto y la dificultad para llegar antes de las nueve aumentaba. Entró en el paddock a las ocho y media.

“Llegué excitado, cumplimenté la prueba de extracción, hablé con el director de carrera y fui al box. Mientras preparaban el monoplaza con mi asiento, hablaba con los ingenieros, fue muy estresante. Hasta ese momento, tuve tiempo de pensar y al entrar en el coche experimenté una sensación de alivio única, fue un relax, supuso la calma después de tanto ajeteo. El domingo por la mañana tuve trabajo extra porque debía asumir la agenda de relaciones públicas de Ralf, así que también estaba deseando subirme al coche para correr”.

Heredó la agenda de Ralf, pero por suerte también el hotel que ocupaba el alemán, un cuatro estrellas de verdad y al lado del circuito. Desde el equipo le dieron muy pocas indicaciones de cara a la carrera, simplemente que fuera prudente en la primera curva.

“La primera curva es muy importante, hay que pasarla sin ningún rasguño, lo importante es sumar puntos al final del día. Justo apretar el botón del *launch control* vi que el sistema funcionó muy bien. Trulli se cerró como si yo no estuviera detrás, los Renault salen tan bien que piensan que no hay nadie en la zaga, se empezó a cerrar y tuve que levantar el pie para no tocarnos y me pasaron dos. Fue el momento más delicado, el mejor fue adelantar a Panis en la apurada de frenada y los pit stop ya que me exigieron una concentración extra, los debí visualizar muy bien. Por lo que respecta al ritmo de carrera, era normal, ya que estaba habituado por los innumerables simulacros de carrera que he realizado en los test”.

Cuando bajó del coche todos los miembros del equipo le felicitaron y los elogios de los máximos directivos han sido continuos, tampoco faltó la enhorabuena de Gordon Day, el ingeniero de pista de Ralf, un tipo dicharachero que no paró de hablar por radio con Marc.

“Cuando acabé le dije a Gordon que no había parado de hablar y la respuesta me dejó sin argumentos: ‘¡Es que Ralf no me deja y además como veía que cuando te comentaba cosas hacías buenos tiempos, me lanzé!’”. Sólo tuve un pequeño problema con la radio, a veces no me oían, nunca escucharon mi confirmación de que

entraba en boxes para el primer repostaje. Por suerte la pizarra sigue siendo imprescindible en las carreras y no hubo ningún contratiempo, y es que en el cálculo de los pit stops no hay margen, te puedes quedar tirado sin gasolina en medio del circuito”.

Marc acabó la carrera en la quinta posición, su mejor clasificación en un gran premio de Fórmula 1 y un resultado excelente, teniendo en cuenta que se subió en el coche casi sin tiempo ni de ajustarse el mono. En Inglaterra se ha valorado muy positivamente su actuación y Marc volver a estar en la lista de los aspirantes a un volante para 2004.

“Ha sido muy importante en todos los ámbitos, en el equipo he pasado de estar

(Arriba) Marc marcha por delante de Olivier Panis, al que adelantó; (abajo) una de las primeras instantáneas de los pilotos de Williams en la pretemporada de 2001, Ralf, Juan Pablo y Marc, el probador entre los dos titulares.





bien considerado como piloto de pruebas a estarlo además como piloto de carreras, todos han visto que puedo hacer resultados parejos a los dos pilotos oficiales y eso jugándomelo todo a una única carta. Los comentarios de Patrick Head, Gerhard Berger y Frank Williams me han sorprendido. Fuera de Williams me observan de otra manera y, lo último y no menos importante, es que mi actuación se ha producido cuando en España la F1 vive una auténtica fiebre, después de la victoria de Fernando Alonso en Hungría".

Williams pidió a Marc que dejara las World Series y así lo hizo el catalán, que recuerda, a pesar de las críticas, con optimismo su paso por el campeonato.

"Sin las WS no hubiera sido tan competitivo, todo me era natural, hubiera estado mucho más nervioso y extraño".

Marc ha entrado con fuerza en las quinielas para 2004, ha pasado a ocupar un lugar preponderante en la lista de pilotos que pueden correr el año que viene.

"Seguramente seguiré como piloto de pruebas en Williams, pero es cierto que estoy muy cerca de volver a competir. De momento sólo pienso en que Williams consiga el título del mundo de constructores, personalmente estoy mucho más animado que antes de Monza".

Motivos no le faltan, Marc ha roto la monotonía de tantas pruebas y pruebas, una sola carrera le ha bastado para colocarlo en el escaparate del mundial, volver a estar en la onda, quizá más de lo que muchos puedan imaginar. ❶

**Antes del gran premio Marc había corrido en dos ocasiones en Monza, una este mismo año con las World Series y otra en 2000 al volante del Minardi (arriba).**





## ¿EN QUÉ PIENSAS?

Estamos de acuerdo, Schumi, ser el mejor es un suplicio, que el resto de nosotros no ha de desdeñar. Que todos quieran un pedazo de ti puede desencaminar tu criterio.

Texto Dom Taylor



o que hace es ganar. Y si no, sigue luchando hasta la ultimísima vuelta. No nos esperamos menos de Michael Schumacher.

Incluso si se considera el GP de Hungría 2003 como una irregularidad estadística en el ambicioso plan de la carrera de Schumi, no debería subestimarse el impacto —en el paddock, en el muro de boxes, en la sala de prensa y en los salones de todo el mundo— de ese momento (domingo 24 de agosto, 15.29 h) en que este subtítulo apareció en las pantallas: 'Banderas azules agitadas coche N° 1'. Michael Schumacher, cinco veces campeón del mundo, era doblado con desdeñosa facilidad por Fernando Alonso. Schumi y su recalcitrante F2003-GA siguieron girando sombríamente, como si el Hungaroring fuera una moviola que repitiera hasta la saciedad ese instante de humildad.

¿Debería sorprendernos que Schumi tuviera un aparente día malo? Bueno, sí, francamente. Son lo bastante raros como para debilitar nuestra fe, pero lo pertinente es si ha debilitado su confianza en sí mismo. Desde un punto de vista puramente tecnológico, esta temporada sus rivales han ganado peso y, personalmente, pueden oler la sangre en el agua, como los tiburones. Y tampoco ha de preocuparse sólo de los otros pilotos: lo crean o no, las múltiples órdenes del día en juego en la sala de prensa determinan cómo ve el público la situación. A su vez, esto genera repercusiones políticas dentro del paddock.

Schumacher no sólo ha acabado prisionero de su éxito, sino también de todo lo que acompaña su éxito, como la agobiante carga de las expectativas. No es por su salario como tal (aunque Ferrari

## ¿DEBERÍA SORPRENDERNOS QUE SCHUMI TUVIERA UN DÍA MALO? PUES SÍ'

podría esperar razonablemente que esté siempre en plena forma para corresponder a su considerable sueldo), sino más bien una función de sus actuaciones pasadas.

Recordemos, mucho antes del campeonato de 2002 que tramitó con consumada facilidad, esa temporada de 1995 y las espléndidas carreras que dieron forma a la marca Schumi. Por ejemplo, Spa, donde remontó de 16° en parrilla a vencedor; o cómo su virtuosidad en mojado avergonzó a todos salvo a Jean Alesi en ▶

Ganar es un arraigado modo de vida para Michael Schumacher, así que una mancha en su palmarés como la de Hungría 2003 podría haber minado su confianza, ¿no? Pues no. Brawn y Schumi reafirmaron el orden natural en Monza (abajo).





el Nürburgring. O pensemos en el GP de España 94, en el que superó el hándicap de quedarse clavado en quinta velocidad para acabar segundo (y para los fines de este razonamiento correremos un tupido velo sobre las acusaciones de optimización de normas y escasa deportividad que echaron a perder el desenlace de la temporada 94). Pronto supimos que no importaba lo que le sucediera; él lo daría todo, siempre al 100%.

Reflexionar sobre esos primeros tiempos de Schumi en F1 también aclara sus percepciones cambiantes de su propia valía. La sonrisa de oreja a oreja y la alegría incontenible simplemente por subir al podio

menguaron poco a poco hasta que ahora sólo parece contento de verdad cuando sube al peldaño más alto. Aun así, su salto de alegría característico puede asumir un aire mecánico, como si fuera un número más que tiene que representar para las cámaras. La espontaneidad del gesto está agotada.

Durante los años de Schumi con la Scuderia, se nota que el paddock se ha vuelto más Ferrari-céntrico, con la masa reunida alrededor de sus motorhomes. Pero el hombre en sí no tiene tratos prolongados con periodistas, ni siquiera con los que le caen bien. También es un experto en observar el principio de

Schopenhauer de que nadie se muestra tal como es, que todos llevamos una máscara e interpretamos un papel. Sabiendo que en un momento dado, mientras trabaja, puede que le apunte una cámara, Schumi rara vez permite que su rostro dibuje un ceño fruncido o cualquier otra manifestación de ira. De este modo minimiza la posibilidad de que en archivos de prensa de todo el mundo aparezcan fotografías descentradas en cuanto al mensaje, que puedan ser desenterradas siempre que alguien quiera ilustrar un artículo de 'Schumacher bajo presión'. Por ejemplo, tras salir del Hungaroring, adoptó un semblante

Puede que sus hombres le adoren (abajo), pero en el despiadado mundillo de la F1, sólo su mánager, Willi Weber (arriba izda.), y su hermano, Ralf (arriba), llegan a compartir de veras el universo privado de Michael.





despreocupado, como si lo más fastidioso de la jornada hubiera sido que en su colmado habitual no quedarán tomates.

El enorme éxito de Schumacher no le deja tranquilidad (arriba): cuanto más grandes eres, mayor es el pedazo que los medios quieren de ti. Pero Michael tiene amigos de verdad, entre los cuales está Jean Todt (arriba dcha.).

Tal vez sea su diligente separación de vidas pública y privada lo que a veces deje a Schumi desarmado al tratar de interpretar el humor del público. Hace tiempo que dejó el adinerado enclave de Mónaco por un hogar familiar más tranquilo y modesto (es un decir) en Suiza. En las carreras, se encierra en el motorhome, dejándose ver sólo para asistir a las ruedas de prensa o acercarse al box, pero en actos con sponsors estrecha manos con el más relajado y natural de los encantos. Pero este racionamiento estricto

de acceso puede resultar contraproducente. La rareza de sus apariciones entre el box y el motorhome garantiza que una adaladora melé de medios sedientos de citas siga todos sus pasos. Hay un trasfondo de resentimiento mutuo, del que casi nunca se habla, ante esta situación.

Peor aún, la indiferencia a las críticas puede fomentar la autosuficiencia. ¿Recuerdan la manifiesta estupefacción de Michael cuando fue abucheado en el podio en el GP de Austria de 2002? Estaba tan alejado del clima de la época que no lo vio venir. Fue pasmoso observar a uno tan ducho en tomar decisiones tácticamente

**'LA RAREZA DE SUS APARICIONES HACE QUE UNA MELÉ DE MEDIOS SIGA TODOS SUS PASOS'**

ingeniosas en pista en fracciones de segundo titubear sin saber dónde meterse. Pero hasta ese momento estaba seguro de que las órdenes de equipo de Ferrari eran -táctica y contractualmente-, ya que no deportivamente- lo correcto. Fuera de su contexto, es fácil concluir que la validez ►





de una táctica así no depende de si el público cree que está mal, sino de si la razón dicta que está bien. Debe ser una dura prueba de la resolución de uno mismo enfrentarse a un público hostil al que se ha privado de una carrera franca, y en este caso Schumi se doblegó. Después, aislado en Ferrarilandia, pudo consolarse y ver que lo correcto no siempre es lo popular y que aún no hacía falta beberse el vaso de cicuta.

Antaño los medios italianos influían mucho en los asuntos de Ferrari, sobre todo cuando la Scuderia se hallaba en medio de uno de sus periódicos bajones. Después de actuaciones especialmente malas, se pasaban por la piedra a la dirección y a

menudo se nombraba nuevo personal antes de que se hubieran enterrado debidamente las carreras de los antiguos responsables. Jean Todt superó varios ataques al principio de su ejercicio y, en cuanto llegó Schumi, seguido por el eje técnico Ross Brawn-Rory Byrne, Ferrari empezó a lograr los resultados que los periodistas italianos reclamaban. En gran medida, Schumi lo ha tenido fácil con ellos, protegido por la reputación de su excelencia. Hasta el GP de Hungría 2003.

La rotura de suspensión de Barrichello fue perdonable, por poco, pero combinada con el discreto octavo puesto de Schumi representaba un sonado contraste con el dominio total de Ferrari el año pasado.

Como era de esperar, la prensa italiana lanzó una salva de mal genio acorde con su decepción. Cuando Schumacher sólo es normal y corriente, algo va mal.

A principios de este año, *F1 Racing* oyó que Bernie Ecclestone se ofreció a hacer una apuesta con sus colegas a que Schumi marcaría la pole en todas las carreras de 2003. ¿Por qué estaba tan seguro? ¿Se lo imaginan haciéndolo –suponiendo que contarán con el mejor conjunto técnico– por Fernando Alonso, el intruso que humilló a Schumi en Hungría, o por Kimi Räikkönen o Juan Pablo Montoya? Quizá no, porque, por muy talentosos que sean estos hombres, aún les falta un ligero no sé qué.

Monza siempre trae consigo prioridades de los sponsors para los pilotos de Ferrari (arriba izda. y abajo) para afianzar el talento puro nunca está lejos de la mente de Schumacher.





Schumi lo sabe, lo cual es una de las razones por las que salió sonriente de su sequía de triunfos a media temporada.

¿Hasta qué punto le resulta fácil? Sabemos que tiene un enorme talento, pero detrás del arte hay trabajo duro: en los GPs su equipo está en su lugar asignado cerca de la entrada del paddock antes de que haya llegado casi cualquier otro, y lo dejan después de que la mayoría se haya largado. La meticulosidad de su preparación es legendaria. Se ha asociado con ingenieros de talento y cuidado a sus colegas de modo que sigan incansablemente fieles y le dediquen tantas horas al trabajo como él. Su recompensa son conjuntos técnicos

El rostro público nunca es realmente pesimista, sobre todo ante la cálida recepción de los pilotos en el GP de Francia (arriba dcha.). Schumi nunca se quita la máscara, ya sea entre periodistas o sponsors (abajo).

excelentes. Casi ha obviado la suerte. Es casi insensible a la desgracia que acosa a otros, así que, por la misma razón, cuando tiene mala suerte su castigo salta desproporcionadamente a la vista.

Hay gente que descarga en su perro su furia por la frustrante terquedad del mundo, pero incluso en circunstancias extremas uno cree que es más probable que Schumi saque a varios de los suyos a dar un meditabundo paseo. Ha tropezado antes con la frustración: después de Benetton, la caminata hacia el triunfo en Ferrari. La clave de su aparente impasibilidad es su meticulosa preparación para el trabajo. Sabe que las victorias constantes no se

## ‘SCHUMACHER TIENE UN ENORME TALENTO, PERO DETRÁS DEL ARTE HAY TRABAJO DURO’

ganan porque sí, recurriendo al talento natural y que sea lo que Dios quiera, sino tratando de asegurar que las reglas básicas vayan en su favor.

¿A quién le sorprende, pues, que en las pocas ocasiones en que sufre un revés, pueda marcharse con serenidad, totalmente convencido de que es el mejor? **1**









# Lo que hay que tener

Si la fe en uno mismo fuera velocidad, Juan Pablo Montoya sería invencible. Pero no lo es. Y tras un par de temporadas de éxito y decepción a partes iguales, es posible que una nueva regularidad le enseñe una dura realidad: no es perfecto.

Texto Anthony Rowlinson Fotografías Glenn Dunbar/LAT



Juan Pablo Montoya



Ralf Schumacher

<b>AUSTRALIA 2003</b>	
Parrilla 3° (1:28,101)	Parrilla 9° (1:28,830) +0,729s*
Carrera 2°	Carrera 8°
<b>MALASIA</b>	
Parrilla 8° (1:37,974)	Parrilla 17° (1:38,789) +0,815s
Carrera 12°	Carrera 4°
<b>BRASIL</b>	
Parrilla 9° (1:14,223) +0,099s	Parrilla 6° (1:14,124)
Carrera Accidente, 24 vueltas	Carrera 7°
<b>SAN MARINO</b>	
Parrilla 4° (1:22,789) +0,448s	Parrilla 2° (1:22,341)
Carrera 7°	Carrera 4°
<b>ESPAÑA</b>	
Parrilla 9° (1:19,377) +0,371s	Parrilla 7° (1:19,006)
Carrera 4°	Carrera 5°
<b>AUSTRIA</b>	
Parrilla 3° (1:09,391)	Parrilla 10° (1:10,279) +0,888s
Carrera Motor, 32 vueltas	Carrera 6°
<b>MÓNACO</b>	
Parrilla 3° (1:15,415) +0,156s	Parrilla 1° (1:15,259)
Carrera 1°	Carrera 4°
<b>CANADA</b>	
Parrilla 2° (1:15,923) +0,394s	Parrilla 1° (1:15,529)
Carrera 3°	Carrera 2°
<b>EUROPA</b>	
Parrilla 4° (1:31,765) +0,146s	Parrilla 3° (1:31,619)
Carrera 2°	Carrera 1°
<b>FRANCIA</b>	
Parrilla 2° (1:15,533) +0,117s	Parrilla 1° (1:15,019)
Carrera 2°	Carrera 1°
<b>GRAN BRETAÑA</b>	
Parrilla 7° (1:22,214) +0,487s	Parrilla 4° (1:21,727)
Carrera 2°	Carrera 9°
<b>ALEMANIA</b>	
Parrilla 1° (1:15,167)	Parrilla 2° (1:15,185) +0,018s
Carrera 1°	Carrera Accidente, 1 vuelta
<b>HUNGRÍA</b>	
Parrilla 41 (1:22,180) +0,236s	Parrilla 2° (1:21,944)
Carrera 3°	Carrera 4°
<b>ITALIA</b>	
Parrilla 2° (1:21,014)	Parrilla NS
Carrera 2°	Carrera NS

\* Diferencia de tiempo en parrilla entre Juan y Ralf, o Ralf y Juan



Los tests en Monza (en los que se tomaron todas las fotos de este artículo) durante la semana anterior al GP de Italia se centraron en configuraciones de alta velocidad y frenos. Juan Pablo era optimista: "Monza es un buen circuito para mí. Aquí marqué dos pole positions y también logré mi primera victoria en F1". Su confianza estaba justificada. Volvió a estar arriba del todo en los tests, la parrilla y la carrera, pero no pudo con Michael Schumacher el domingo.

Juan y Connie entran en el paddock como Pedro por su casa. Estos dos son superestrellas, y lo llevan bien.

El brazo derecho de Juan rodea la cintura de Connie, su sonriente y seductora esposa. Se ríen por lo bajini, colmados y contentos en su burbuja de felicidad.

Fuera del paddock habría sido un momento por el que ¡Hola! se moriría: una pareja de jóvenes radiantes a gusto el uno con el otro bajo el sol de primera hora de la tarde, antes de que se entrometan las presiones del fin de semana de carrera.

Éstas caen como una bomba, directamente al costado de la cabeza de Juan. Un cámara de televisión, ansioso por capturar el embeleso, se acerca demasiado. El afilado borde inferior de su equipo —que sobresale medio metro

delante de sus hombros mientras camina hacia Juan Pablo— golpea al colombiano en un punto vulnerable de su cuero cabelludo, un par de centímetros por encima y por detrás de su oreja izquierda.

Se rompió el hechizo. Estalla la furia. El desventurado violador ha destapado un demonio y durante los siguientes 30 segundos el hombre se convierte en animal. Los ojos de Juan se encienden, sus orificios nasales palpan, se aparta y empuja ese sólido y fornido armazón hacia su 'agresor'. Actúa por instinto y consigue desalentar al cámara que, avergonzado, nervioso, deshaciéndose en disculpas, retrocede.

"¡Me has dado, carajo! ¡Casi me abres la jodida cabeza, gilipollas!".

De hecho, no hay herida superficial alguna, sólo un chichón, y Connie —la tierna

y apacible Connie— resulta ser como música para amansar a esta 'fiera'.

No es más que un berrido en una temporada durante la cual Juan Pablo ha demostrado ser un piloto bastante más comedido de lo que muchos han estado dispuestos a reconocerle. Pero, por un instante, vislumbramos lava en su interior.

Montoya vino de EE UU —donde fue campeón de la Champ Car en 1999 y vencedor de la Indy 500 en 2000— precedido por su 'fuerte' reputación. Por lo visto, todos sabían de su irritabilidad y petulancia cuando entró por primera vez en el Albert Park, Melbourne, el 4 de marzo de 2001. En seguida lo apodaron un 'típico piloto Williams', y con igual prontitud rechazó la idea.

"¿Qué es esta chorrada del 'típico piloto

Una prueba de un enfoque más comedido de Montoya en 2003 se encuentra en los tiempos en parrilla de los dos pilotos Williams (izda.): Ralf ha sido el más rápido el doble de veces que JPM.

Williams'?", preguntó a un periodista. "Más vale que me juzguéis por lo que soy".

Así lo hicimos. Observamos, y le vimos enfrentarse a Michael Schumacher rueda con rueda en su tercera carrera de F1; le vimos lograr siete pole positions (pero ninguna victoria) en su segunda temporada. Esperábamos mucho en 2003, cuando Williams produjo el prometedor FW25, que volvía a estar bendecido con la brillantez continuada de BMW y Michelin.

En general, Juan ha cumplido. Desde el GP de Austria, Williams ha sido un equipo a tener en cuenta, gracias a Juan Pablo o a Ralf Schumacher, y a medida que la temporada llegaba a su fin, Juan seguía en la vanguardia.

Entre Mónaco y Monza no se bajó del podio, sumando 64 puntos de 80 posibles. Así se forja un asalto por el título. Si este año, en ocasiones, Montoya ha parecido algo más apagado que en temporadas pasadas, he aquí, según él, la justificación de su actitud. Así fue sin duda en Hungría, donde pareció más contento por acabar tercero, cinco puestos y cinco puntos por delante de Michael Schumacher, que hasta el exultante vencedor, Fernando Alonso.

Acusado contraste entre la conducta de Juan y la del segundo clasificado, Kimi Räikkönen. Por una vez, el Hombre de Hielo parecía acalorado y molesto. Pilotó frenéticamente en el Hungaroring para mantener su MP4-17D en el segundo puesto; de los tres equipos punteros Michelin, el bólido de McLaren era el más lento, pero Kimi lo maltrató y lo torturó para acabar por delante de los dos Williams, un Renault y el coche de su propio compañero. Aun así, parecía decepcionado, aunque su actuación fue tan resuelta y sin errores como la de Alonso.

¿Y Juan estaba más contento que Kimi? ¿Cómo es que el colombiano, cuya intensidad y pasión son casi palpables, se encontraba tan a gusto con un cómodo tercer lugar, en una carrera que podría haber ganado?

Montoya ha cambiado este año, dicen sus allegados. Por primera vez se ha dado cuenta de las presiones que conlleva ser un auténtico aspirante al título mundial, y con ellas ha entendido que tiene algo que perder.

De un modo muy poco Montoya, levantó el pie durante su vuelta de calificación el

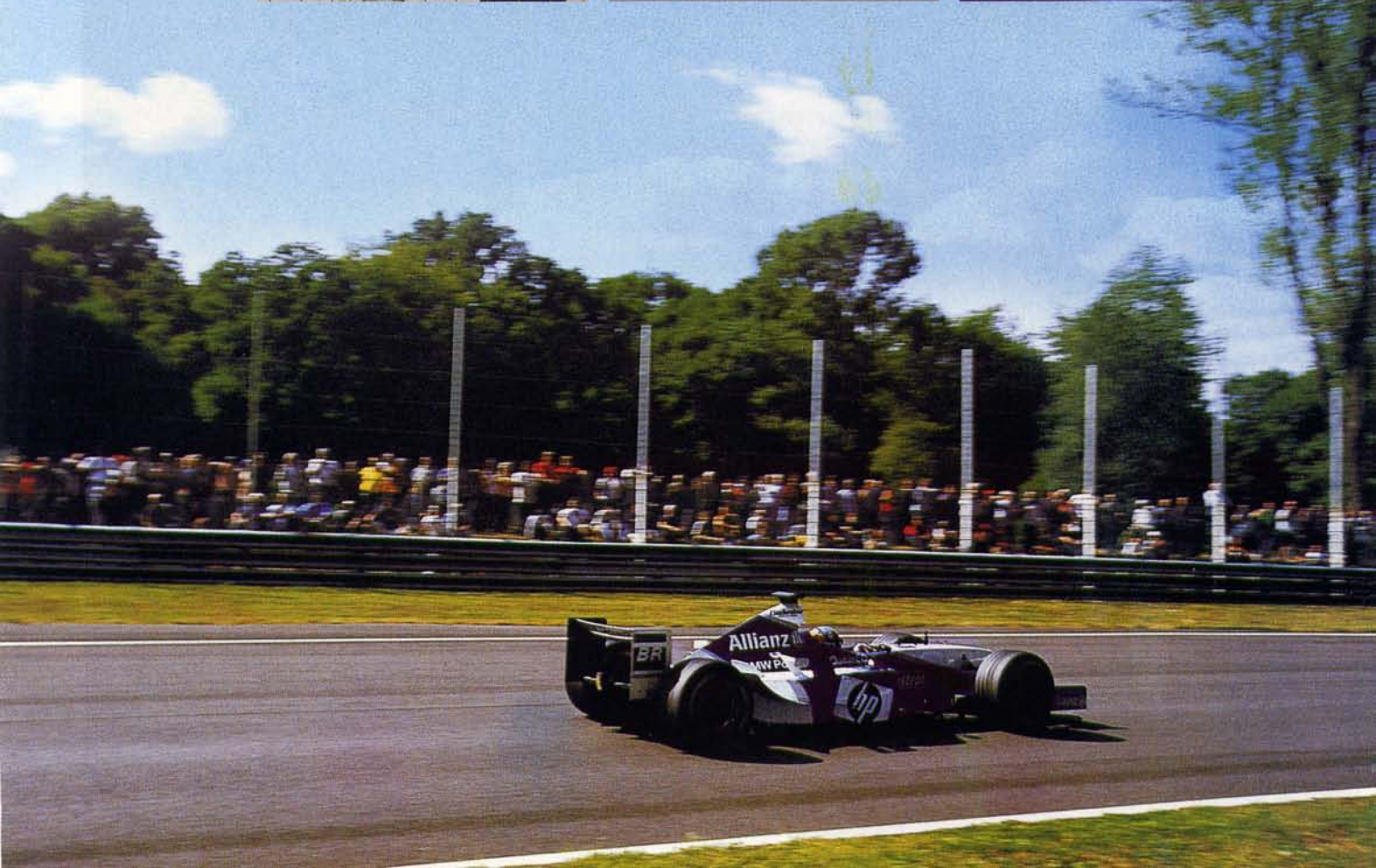
'LA RACHA DE JUAN DESDE MONACO HA REAFIRMADO SU CONVICCION DE QUE SU SISTEMA ES EL UNICO SISTEMA'

sábado en Hungría, seguro de que sería capaz de mantenerse por delante de Michael y reforzar su campeonato. Tenía razón, pero al final de la carrera seguía a un punto del liderato en el mundial, en lugar de estar bien colocado en cabeza de la tabla, como estaría de haber acabado primero o segundo. El resultado de Juan también permitió a Räikkönen acercarse a un punto de él, cuando Kimi podría haber estado siete puntos por detrás, 75 a 68 (suponiendo que Juan hubiese ganado con Alonso segundo). Un margen enorme que sacrificar, casi por voluntad propia.

Montoya no tomará en consideración nada de esto. Nunca ha andado escaso de confianza en sí mismo, y fuentes de Williams dicen que se ha vuelto cada vez más resuelto, a medida que avanzaba la ▶



¿Me escuchas, Juan? Parece que sí. JPM habló con el ingeniero Frank Dernie (izda.) y marcó un mejor tiempo en los tests de 1:21,054s.



# 'POR PRIMERA VEZ EN F1 TUVO QUE ADMITIR QUE SE CONSIDERARA QUE EL HABIA PERDIDO LA BATALLA'

temporada; que su racha de éxitos desde Mónaco ha reafirmado su convicción de que 'su sistema es el único sistema'. De un modo que recuerda al Jacques Villeneuve de la época Williams, Montoya se ha vuelto reacio a aceptar cualquier otro método o a tolerar las críticas, por constructivas que fueran. Cada podio es munición con la que cargarse a los críticos. Un enfoque similar le funcionó bastante bien a Villeneuve: pero eso fue con el Williams del 97, que a veces era dos segundos por vuelta más rápido que sus rivales, y JV se hizo con el título en la última carrera. Desde entonces...

Los dos comparten la negativa a que alguna vez se les vea en estado de introspección. Creen que supondría una debilidad, como si cualquier pausa para la reflexión fuera como reconocer la duda.

Hasta 2003, Juan ha llevado este planteamiento del motorhome a la pista, pilotando su Williams como un rayo. Pero ya no. Esta tirantez entre instinto y control, la impresión de que Juan lucha para refrenarse, le ha puesto bajo presión de un modo que no experimenta ninguno de los otros aspirantes al título. Michael no tiene nada que demostrar y está protegido de las críticas por dos excusas fáciles: la baja forma de Bridgestone y un F2003-GA imperfecto. También Kimi, que ha estado por encima de lo esperado desde Melbourne; parece inevitable que acabe el año oliendo a rosas.

Pero Juan abordó la última fase de la temporada como favorito al título: su trasero vestido de Nomex se aposentaba en el mejor baquet de la parrilla; sólo él podía perder la corona. De modo que, por vez primera en F1, tuvo que admitir la posibilidad de que, si se impusiera uno de sus rivales, se consideraría que él había perdido la batalla. Es una experiencia que ha encontrado incómoda. La psique de Montoya se construye sobre la premisa de que puede superar todos los obstáculos y dominar a sus rivales; para él es esencial

salir con éxito de cualquier enfrentamiento.

Esta actitud ha llevado en parte a su obsesión con Michael Schumacher en 2001 y 2002: sabía que tenía que ir a por Michael nada más llegar a la F1 y así lo hizo en Brasil con ese adelantamiento. La temporada pasada pudo florecer con la idea de que fue el rey de las calificaciones del año, el hombre más rápido ahí fuera. Michael podía quedarse con sus 11 victorias; eso no mermaba la confianza de Juan en su propia y superior velocidad.

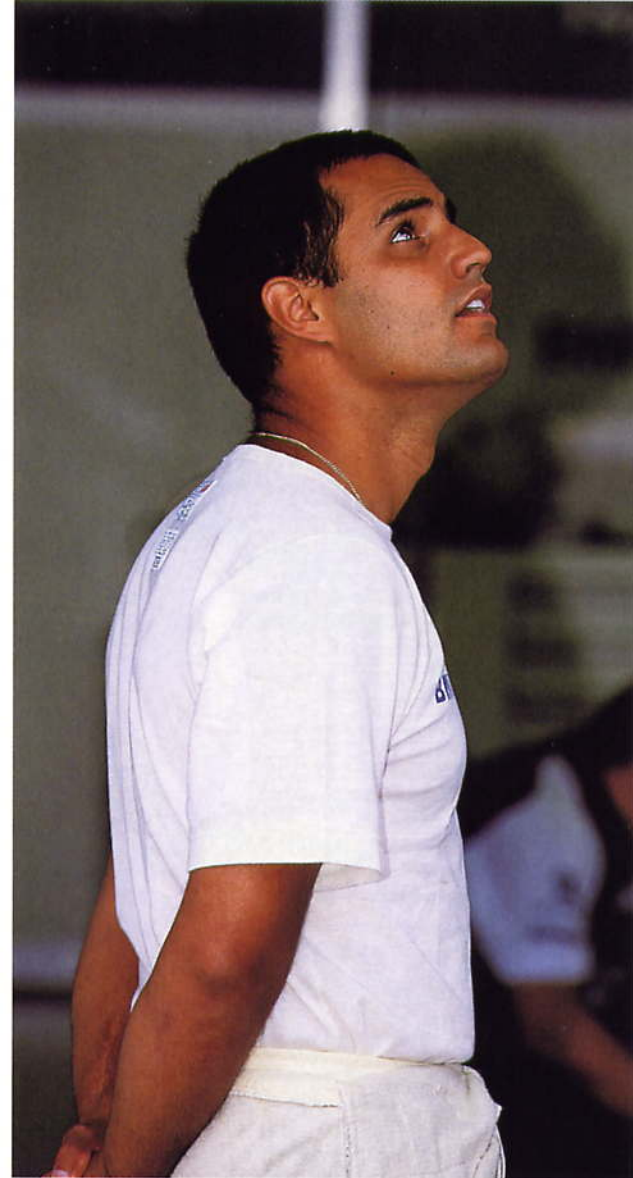
Las cosas no han sido tan sencillas en 2003. Los cuatro equipos grandes se han repartido los honores de un modo mucho más equitativo, y aunque eso ofreció a Montoya la oportunidad de enfrentarse y vencer a los rivales más fuertes, también significó que no tenía donde esconderse si las cosas salían mal. Los sobrenombres 'recién llegado valiente' y 'rey de las calificaciones' serían inútiles; ahora el título mundial era todo lo que importaba.

Juan Pablo fue lo bastante astuto como para averiguar esto por sí mismo al principio del año. Una vez quedó claro que el campeonato no sería un paseo para Ferrari, todos los resultados valían, razón



Si un piloto espera ser rápido en Monza tiene que morder generosamente los pianos (izda.), y JPM cree que no hay nadie más rápido que él.





Lo que Juan mira fijamente (arriba) bien podría ser un monitor, o tal vez esté consultando la única fuente de inspiración que considere superior a la suya propia... Lo que hace de JPM la presencia quizá más carismática en el pit lane hoy en día es el aire arrogante, la sonrisa blanco perla, la confianza irrompible y el aspecto radiante. Añádase su indiscutible y exuberante talento, y resultará un piloto que, con cierta justificación, cree que vale más que el 36 por ciento del salario de Ralf.

por la cual se quedó hecho polvo al echar por la borda una victoria en Australia con un error no forzado. Y más aún en Magny-Cours, donde sencillamente fue incapaz de vivir con el ritmo de su compañero, que ganó la carrera. Atrapado en el cockpit de un coche que no podía hacer correr tan rápido como quería, Juan desahogó su frustración con el equipo, a través de la radio. Lo cierto es que les reprochó lo que consideraba una mala estrategia; Williams le envió los reproches de vuelta...

Este episodio puso en evidencia parte de la inestabilidad inherente al núcleo volátil que es a la vez el mayor punto fuerte y la mayor debilidad de Montoya. Incluso al desatar su cólera, revelaba una flaqueza.

En Williams ha sucedido lo mismo entre bastidores todo el año. En todos los niveles, hasta sobre asuntos triviales, Montoya quiere sentirse 'ganador', creyendo, dicen algunos, que si cede a todas las exigencias de su equipo, ellos se

aprovecharán de ello. De lo que aún no se ha dado cuenta es de que el equipo evita de tal modo pedir demasiado que ha empezado a no picar muy alto en sus peticiones, y aun así las sigue rechazando.

No es que le importe. ¿Por qué, se ha lamentado Juan a menudo, cuando él gana cinco millones de dólares por los 14 de Ralf, debería apartarse de su camino para ayudar al equipo más allá de cualquier cosa que le ayude a él en calificación y en carrera? La promesa de su mánager Julian Jakobi de que en McLaren puede ganar más dinero sólo refuerza la opinión de Juan de que Williams le ha tenido a bajo precio.

A por ellos, Juan Pablo, dice la voz del hombre de a pie. He aquí, de verdad, el espíritu independiente y fuerte que la F1 necesita tener en uno de sus equipos punteros: dispuesto a no dar cuartel y sin esperarlo a cambio; uno cuya existencia misma se basa en su capacidad para desairar a los escépticos con su paso

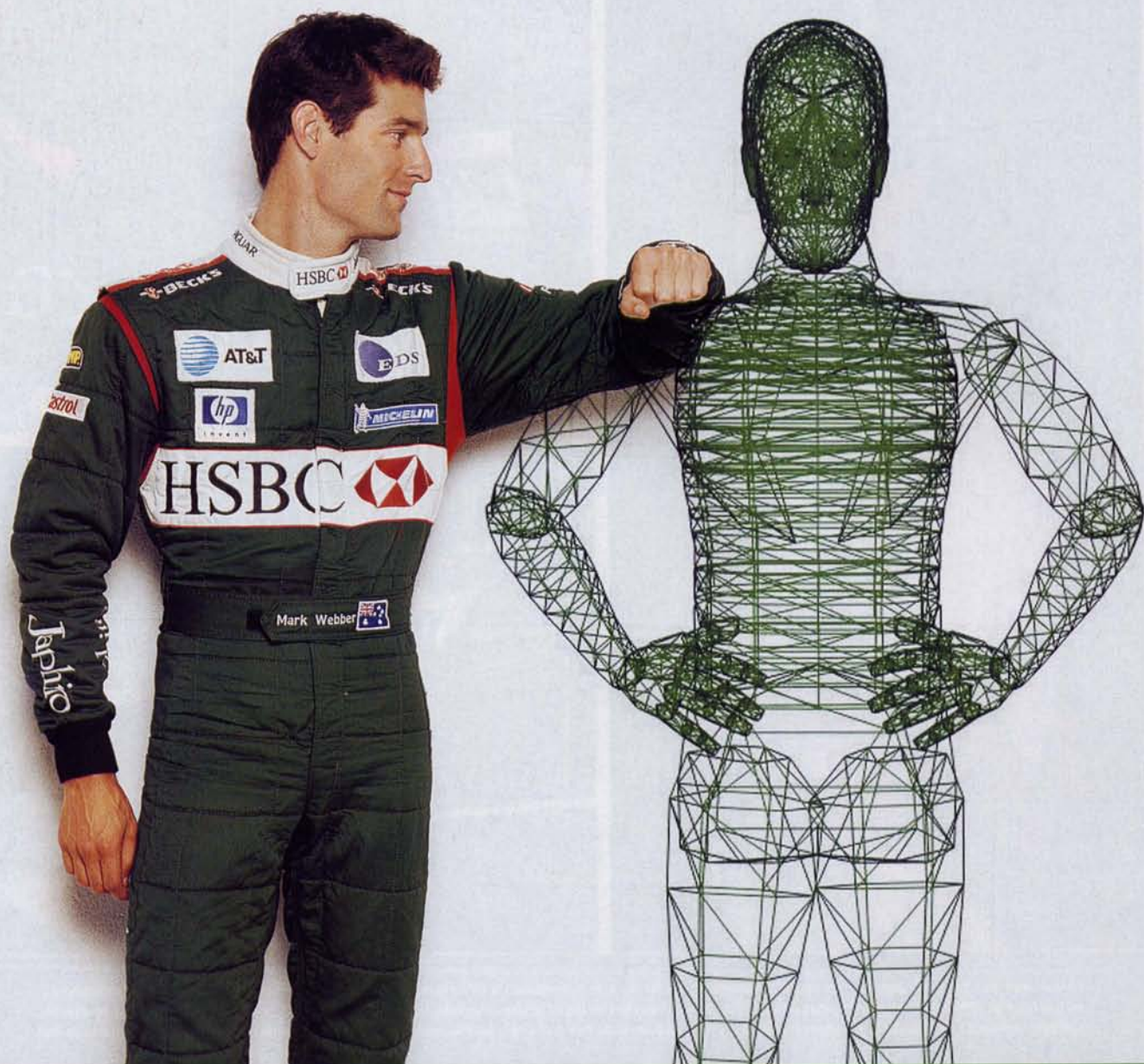
blindado, decidido y arrogante.

Esta actitud es admirable por su singularidad, pero incluso la armadura más fuerte puede ser atravesada, a veces con el más insólito de los golpes, como averiguó ese desafortunado cámara de televisión.

Hasta para uno tan talentoso como Juan Pablo Montoya, una estrategia basada en ganar siempre es insostenible, y este año menos que nunca.

Lo cual le deja en una difícil posición. Está al borde de la grandeza, aunque con un solo resbalón podría caerse de la escalera de la inmortalidad en F1. En este precario momento, ¿no podría ser más astuto por su parte que se dedicara al equipo, que ya le permite menor actividad de la que les gustaría, y eligiera el camino de la cooperación y no de la confrontación?

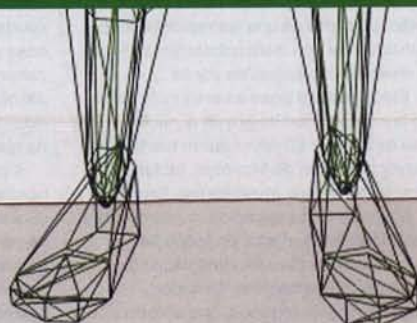
Si que lo sería... pero Montoya ya está luchando contra sus instintos. Puede que crea que un compromiso mayor pondría en peligro su alma de piloto. **1**



# PERFECCIÓN VIRTUAL

Jaguar cree haber descubierto algo útil: un piloto cómodo es un piloto más rápido, porque una buena ergonomía le deja más tiempo para hacer aquello por lo que le pagan: limar décimas.

**Texto** Anthony Rowlinson **Fotografías** Hugo Dixon



Que por qué los pilotos de F1 pueden llegar a ser tan ariscos? Respuesta: las más de las veces están tan incómodos en sus cockpits que es como si les repatearan cada centímetro de su cuerpo. Cabeza, piernas, brazos, manos, pies, rodillas... cualquier cosa que se te ocurra, duele. No es de extrañar que se les haya agriado el carácter.

El cockpit de un F1 es inhóspito en sumo grado: el confort se sacrifica en aras del peso; el espacio por la velocidad. La aerodinámica y el reglamento de la FIA regulan las dimensiones del monocasco, en el que el piloto apenas dispone de margen para moverse.

Embutido en este recinto hostil, el piloto experimenta ruidos por encima de 130 dB (el umbral del dolor humano está en 125 dB), fuerzas en frenada de hasta 3 G, pasos por curva de hasta 4 G y una aceleración tan violenta que empuja su casco contra la almohadilla del cockpit con cada pisotón del gas: *tap, tap, tap*, vuelta tras vuelta.

Dentro de un mono ignífugo, el cuerpo del piloto ha de luchar contra temperaturas

que pueden superar los 45°C; el aire que le rodea es como una sauna y sabe a aceite, gases de escape y polvillo de frenos. Rico.

Por tanto, hay que deshacerse en elogios para con el equipo de ergonomistas (pues así se los llama) de la división de coches de calle de Jaguar, que tratan de paliar la difícil situación de los pilotos de F1 de la casa explorando con minuciosidad infinitesimal el entorno de trabajo del R4 de este año. A través de sus investigaciones, esperan comprender mejor las necesidades de los pilotos y las limitaciones que se les imponen, con el objetivo de que el cockpit funcione de forma más eficaz y agradable para los chicos que lo han de usar.

No es una tarea sencilla. Convencer a un piloto de que reconozca que está espachurrado es un reto, más aún si es nuevo en F1 y está loco de alegría sólo por tener su oportunidad en la categoría reina.

Nigel Mansell, por lo pronto, corrió el GP de Austria de 1980 (su debut, con Lotus) con combustible derramado quemándole la piel de la espalda. Completó 40 vueltas bañado en gasolina y más tarde tuvieron que



perforarle y vendarle las ampollas en el hospital. (No estaba tan dispuesto a aguantar semejantes molestias en 1995, su último año en F1, cuando ni siquiera un chasis McLaren hecho a medida para acomodar sus anchas caderas pudo tenerle contento).

Por su parte, James Hunt corría a menudo con las puntas de sus botines cortadas, de modo que pudiera accionar los pedales como es debido.

Además, con tal que el piloto quepa en el chasis, se pretende que suba y se calle. En 1988, los pilotos de March Leyton House, Ivan Capelli y Mauricio Gugelmin, tuvieron que suplicar al diseñador Adrian Newey que incluyera una 'burbuja' en el costado del monocasco de su 881, para permitirles cambiar de marcha sin pelarse los nudillos.

Más de lo mismo... Cuando Mark Webber se sentó por primera vez en un Minardi PS02 en 2002, la temporada de su debut en F1, sus rodillas estaban apretujadas contra un mamparo del monocasco, haciendo inconducible el coche. El mamparo era inamovible, así ▶

La prioridad de los tres ergonomistas de Jaguar, Duncan, Neil y Mark, es la eficacia, no el confort; para el modelo informático se usan fotografías digitales (recuadro).

'NIGEL MANSELL CORRIÓ 40 VUELTAS CON COMBUSTIBLE DERRAMADO QUEMÁNDOLE LA PIEL DE LA ESPALDA'





“UNA VEZ TRABAJÉ EN UN EQUIPO QUE COLOCÓ EL BOTÓN DE LA RADIO JUNTO AL DE PARADA DEL MOTOR...”

que los mecánicos se pusieron a ajustar el asiento y los pedales para reducir el ángulo de las piernas de Mark en la articulación de la rodilla. El relleno alrededor de las rodillas hizo el resto.

“Sí”, dice con una mueca, “no era lo ideal, pero pudimos hacer el trabajo”.

No obstante, Minardi nunca disfrutó de los recursos (técnicos o económicos) para abordar un programa de remodelación del cockpit como el que Webber está ayudando a efectuar en Jaguar Racing. Ni tampoco seguía Minardi el progresista enfoque de Jaguar de *esperar* que los pilotos expresen sus quejas con la

esperanza de mejorar el rendimiento.

Así pues, un jueves por la tarde en la sede de Jaguar en Milton Keynes, hacen pasar a Webber al taller donde el monocoque R4 número 03, despojado de motor, suspensión y ruedas, descansa mansamente sobre la panza, en el suelo inmaculado de la fábrica.

Mark, con mono y botines, toma asiento, cumplimentando los consabidos gestos: un meneo aquí, un tirón allá, la colocación de los arneses, las palmas sobre el volante. Por fin está listo: “Todo bien, amigo, sí”.

El trabajo puede empezar.

Los ergonomistas, Neil Petherick, Duncan Robertson y Mark Humphreys, corretean alrededor de su presa inmóvil y sacan sus aparatos de medición: calibres, reglas, un plano para calcular lo cerca que está la cabeza de Mark de la línea imaginaria entre el arco antivuelco y la parte superior del monocoque, en caso de vuelco.

Webber se está quieto y responde a sus preguntas. Incluso aquí es evidente su intensidad característica. Algunos pilotos podrían considerar que esto es en plan de

Aunque parezca mentira, el muslo izquierdo de Webber es más estrecho que el derecho, y su pantorrilla derecha más delgada que la izquierda.



MARK THOMPSON/GETTY IMAGES

## > Cambios para Justin

La ingeniería virtual sirve para diseñar mejoras a largo plazo en el cockpit, pero cuando tu equipo ficha al piloto más alto de la F1, Justin Wilson, hace falta la llave inglesa de toda la vida.

Los mecánicos de Jaguar tuvieron que acometer una maratoniada sesión de 12 horas para hacer entrar el 1,92 m de Justin en el espacio antes ocupado por el 1,73 m de Antonio Pizzonia, pero sólo después de que Wilson pasara por una muy secreta sesión de evaluación para ver

si podría caber en el R4.

Una vez quedó claro que sí que cabía en el Jaguar, los mecánicos desplazaron los pedales hacia delante tanto como está permitido, redujeron el relleno del cockpit hasta el mínimo legal y retocaron la zona del asiento para que Justin estuviera cómodo.

“Hacerle el primer asiento nos llevó 12 horas”, dice el mecánico jefe Darren Nicholls. “Después nos pasamos otras cuatro para desplazar los pedales 30 mm hacia delante, retrasar el asiento 15 mm y bajar el pedaler para que la punta de los pies de Justin no rozara el chasis. No sobraba espacio pero logramos acomodar a Justin.

“Ahora los cuatro coches de carrera están modificados para adaptarse a ambos pilotos”.

broma. Webber no. Entiende que un confort mayor se traducirá en más velocidad.

Explica que hay dos hileras de botones tras el volante del R4 mal colocadas. El movimiento intuitivo de la mano derecha para accionar los botones cerca de su muslo derecho se hace casi imposible, porque al mover la mano automáticamente deja de ver los botones y no sabe cuál pulsa. El problema se repite en la hilera de la izquierda. Su solución es usar la mano izquierda para los botones de la derecha y viceversa. Tal vez el movimiento no sea intuitivo, pero al menos puede ver lo que hace. Pero este arreglo dista mucho de lo ideal y, en un momento crítico en pista, podría ser una distracción y provocar que hiciera un trompo o se pasara de frenada.

Asimismo, los retrovisores del R4 tienen un ángulo muerto; y el depósito del extintor está en el codo derecho de Mark, y lo golpea cada vez que gira a la derecha.

Precisamente en problemas así es donde los ergonomistas pueden ayudar. "Ubicar botones no es la prioridad de un diseñador",

dice Duncan. "No cuando ha de preocuparse de cosas como la instalación del motor o el centro de gravedad.

"Una vez trabajé con otro equipo, que había colocado el botón de la radio junto al de parada del motor en el volante. Cuando se lo comenté, estuvieron de acuerdo en que quizá no fuera la mejor disposición".

Pero ésta es la clase de detalles que se les enseña a examinar a los ergonomistas. Tradicionalmente, su función más importante ha sido la mejora de los interiores de los coches de calle, porque los usuarios pasan mucho tiempo en ellos. "Pero en un coche de carreras", añade Duncan, "el confort es muchísimo menos importante, siempre que el coche sea rápido. En lo que podemos ayudar es en permitir al piloto extraer todo el potencial del coche eliminando complicaciones y molestias donde sea posible".

Un programa de ordenador llamado 'Jack', diseñado por el gigante norteamericano de la informática (y socio de Jaguar) EDS, les ayuda en su tarea.



'Jack' crea un conductor virtual apodado, sí, Jack y lo coloca en un coche virtual. Jack puede moverse igual que un ser humano, lo que, por ejemplo, permite a Duncan, Neil y Mark averiguar si el volante de un coche dado toca los muslos de Jack en su ajuste más bajo o si un Jack bajito llega a los pedales con el asiento en su posición más adelantada. Para Jaguar Racing, Jack se convierte en Webber o Justin Wilson; el coche virtual pasa a ser un R4 o un R5.

El programa ya ha contribuido al desarrollo de un volante mejorado para el R4. Y, armados con los datos recogidos en una tarde de mediciones (¿sabías que el muslo derecho de Mark es 10 mm más ancho que el izquierdo, pero que su pantorrilla izquierda es más gruesa que la derecha?), el trío de ergonomistas pasará los próximos meses ayudando a asegurar que el cockpit del R5 del año que viene sea el más accesible de entre los coches 2004.

Si otros equipos siguen el ejemplo de Jaguar, habrá un montón de excusas menos para la irritabilidad de los pilotos. El paddock ganará armonía gracias a la ergonomía. **1**

La altura del casco y la almohadilla debajo de la toma de aire son cruciales (recuadro); la cabeza del piloto no debe invadir la línea teórica entre arco y chasis calculada aquí (abajo).





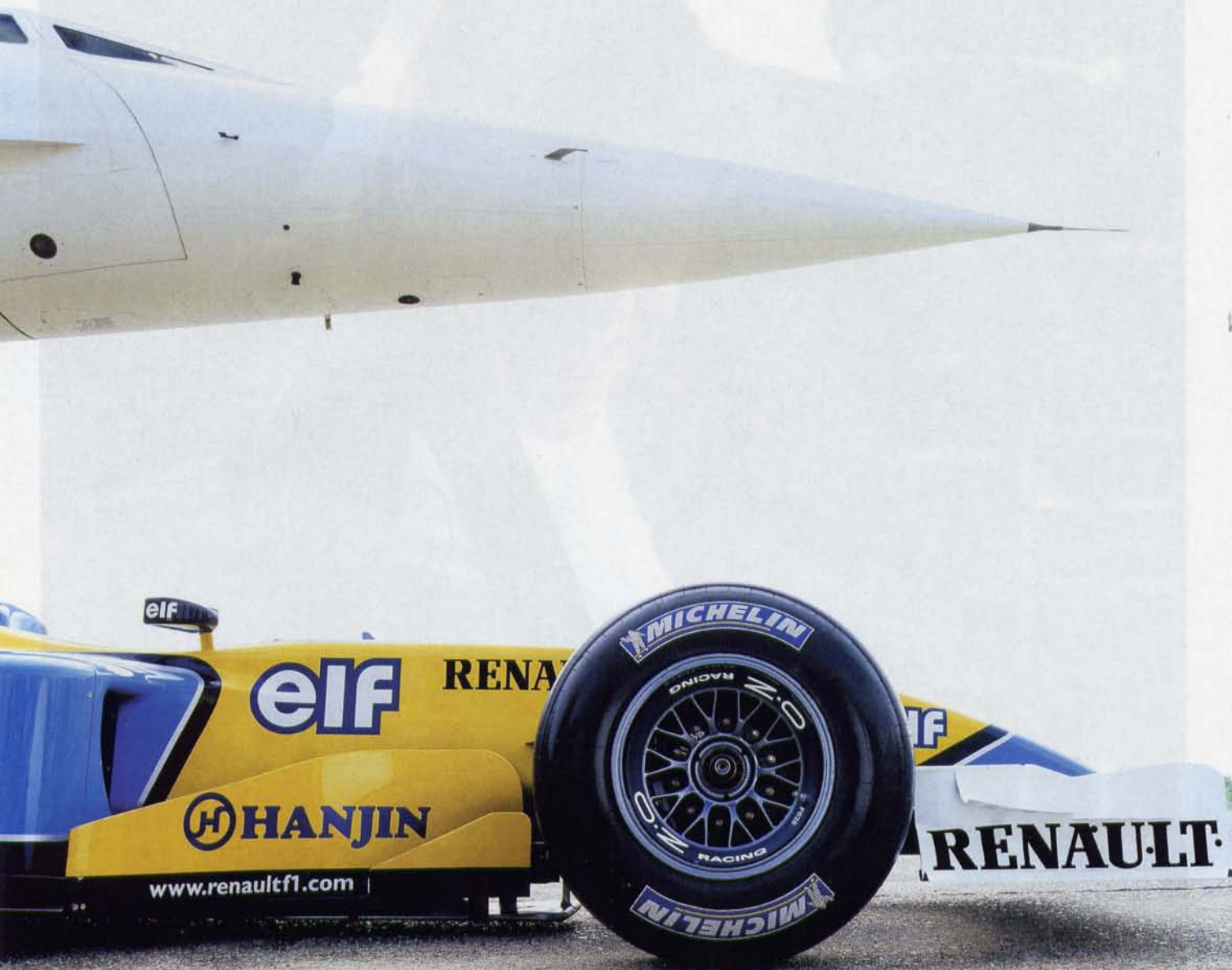


## RENDIMIENTO DE ALTOS VUELOS

Bueno, Fernando, si buscabas un aparato que fuera aún más rápido que el R23B, helo aquí, y tiene más de 30 años. *F1 Racing* celebra la desaparición del Concorde presentándoselo a Alonso, un artista del vuelo rasante.

**Texto** Stéphane Samson **Fotografías** Alister Thorpe

QUE VUELE LA IMAGINACIÓN





El volante de un F1 (extremo izda.) parece una explosión en una fábrica de Lacasitos; incluye mandos para el control de tracción, velocidad en boxes y radio. La columna del Concorde ajusta los alerones y timones en el vuelo subsónico.

**A**hí está, como adormecido sobre el asfalto del aeropuerto de Heathrow, majestuoso, las alas desplegadas, el morro elevado. Y tan blanco que has de apretar los ojos. El Concorde, el avión de pasajeros más rápido de todos los tiempos, deslumbra por su belleza. El primer contacto es todo un golpe. Pequeño, ágil, perfecto, encarna la velocidad y el rendimiento como ninguna otra máquina. La forma nunca siguió a la función con mayor pureza que aquí.

A su lado, agazapado tres metros por debajo de su fuselaje, el recargado Renault R23B parece casi insignificante. Una fornida bestia de colores chillones, diseñada única y exclusivamente con el rendimiento en mente.

Ambas máquinas son producto de la cooperación técnica francobritánica y cultivan el gusto de lo extremo. Pero tienen

más en común que eso. El R23B se despedirá la tarde del 12 de octubre, en el GP de Japón; y 12 días después también lo hará el Concorde, tras más de 25 años de servicio. ¿Qué mejor, pues, cuando ambas se ven enfrentadas al retiro, que reunir estas dos obras maestras de la ingeniería?

Fernando Alonso, piloto de Renault y recién llegado esta mañana después de los tests en Monza, está impresionado. "Pero ¿qué hay de las turbulencias?", pregunta con total naturalidad, claramente preocupado. Al asturiano no le gusta volar. Confiesa que le asusta una sacudida en pleno vuelo. "Sencillamente porque tengo la horrible sensación de no tener la situación bajo control", explica.

Mike Bannister, piloto jefe del Concorde, sonríe. Este avión es la niña de sus ojos, lo conoce en profundidad, y hoy hará alarde de sus secretos ante su invitado de la F1.

## Piloto vs capitán Fernando Alonso conoce a Mike Bannister

Once capitanes y nueve copilotos de British Airways están capacitados para hacer volar el Concorde, apenas 20 individuos. El mismo número de pilotos que se ponen al volante de un F1 en cada gran premio. Una grata coincidencia, pero hay un parecido aún mayor entre estas dos disciplinas, que en teoría no deberían tener nada que ver. **Stéphane Samson:** ¿Recuerdan su primera vez con el Concorde y con un F1? **Mike Bannister:** La primera vez que vi volar el Concorde, me dije a mí mismo que mi ambición sería pilotarlo algún día. Y en 1977, ese sueño se hizo realidad. En el último tercio de mi instrucción con este avión, me puse a los mandos por primera vez, con los depósitos casi vacíos. La ▶

El capitán Bannister (arriba) informa al astro español. La instrumentación de la cabina de mando está duplicada para el piloto y el copiloto, e incluye horizonte artificial y velocidad aérea y vertical. El panel lateral controla el combustible y los sistemas hidráulicos.



propulsión en el despegue fue espectacular. A 400 km/h, el Concorde levantó el morro y se elevó como un ángel. Nunca olvidaré ese momento. El subidón de adrenalina lo hizo muy especial. Y es lo mismo cada vez que piloto este avión. Es como una prolongación de mi propio ser.

**Fernando Alonso:** Pilotar un F1 es mi trabajo. No obstante, sé que tengo suerte y cada vez que salgo a pista me divierto. No somos más de 20 pilotos en el mundo los que tenemos esta posibilidad. Mi primera vez al volante de un F1 es imposible de olvidar. Todas tus referencias cambian y has de adaptarte.

**SS: ¿Y la sensación de velocidad?**

**MB:** Con el Concorde, sólo eres físicamente consciente de la velocidad al despegar y al aterrizar. Dicho esto, ciertas referencias te indican que viajas muy, muy deprisa: cuando el Concorde despegaba en Londres a las 19.00 horas en primavera u otoño, es totalmente de noche. Luego, a mach 2, adelantabas al sol y lo ves aparecer por el oeste. Puedes ver la curvatura de la tierra y, a 60.000 pies, el tuyo es el artefacto más alto en el cielo aparte de la estación espacial internacional. Al final, aterrizas en Nueva York en pleno día, vas a Manhattan,

y ves tu segunda puesta de sol del día.

**FA:** En F1, es excepcional. Las curvas se te echan literalmente encima. La aceleración, la frenada, todo te lanza a otra dimensión. Luego, poco a poco, te acostumbras a esta sensación. En Monza, a 360 km/h, notas el coche muy ligero y sabes que vas deprisa. Eso es todo. El único momento en que un piloto se da cuenta de la velocidad es en caso de accidente, cuando te sales a la hierba, recorres 500 metros por la puzolana y golpeas el muro.

**SS: Sus trabajos exigen concentración...**

**MB:** Para un piloto del Concorde, el hecho de operar los mandos del avión no debe ocupar más del 40% de la mente. De este modo, es capaz de dirigir a la tripulación, tomar las decisiones correctas si hay un problema y hacer frente a una situación imprevista. Para nosotros, está prohibido estar ocupados al 100%.

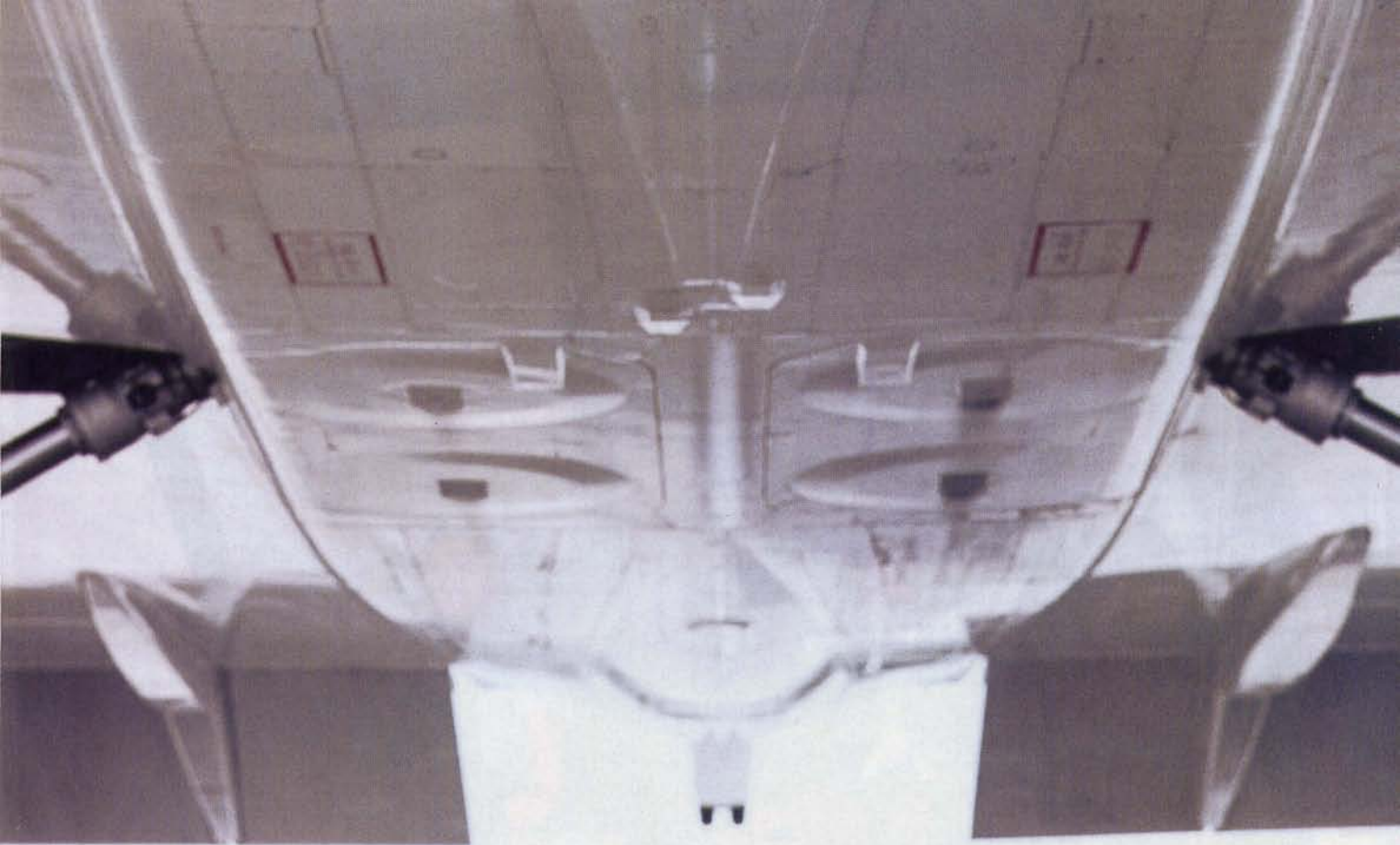
**FA:** Por encima de todo, un piloto de F1 ha de concentrarse en el pilotaje. Claro que una parte de nuestra mente debe centrarse en la estrategia de nuestros rivales, el consumo y el desgaste de los neumáticos, pero eso no es lo esencial. Tenemos que ir rápido. Una falta momentánea de concentración, son dos décimas que se ▶



Mike Bannister pregunta a Fernando sobre las funciones del volante de F1 (izda.), tras darle una vuelta por la aeronave. Tanto el coche como el avión exigen mucho a los neumáticos, pero los del Concorde están sin usar durante el 99% del viaje.



Igual de sofisticados pero para usos muy distintos, las gomas del Renault y del Concorde son obra de Michelin. Las del Concorde introdujeron la tecnología Near Zero Growth, que asegura que el neumático resista la expansión centrífuga a gran velocidad.





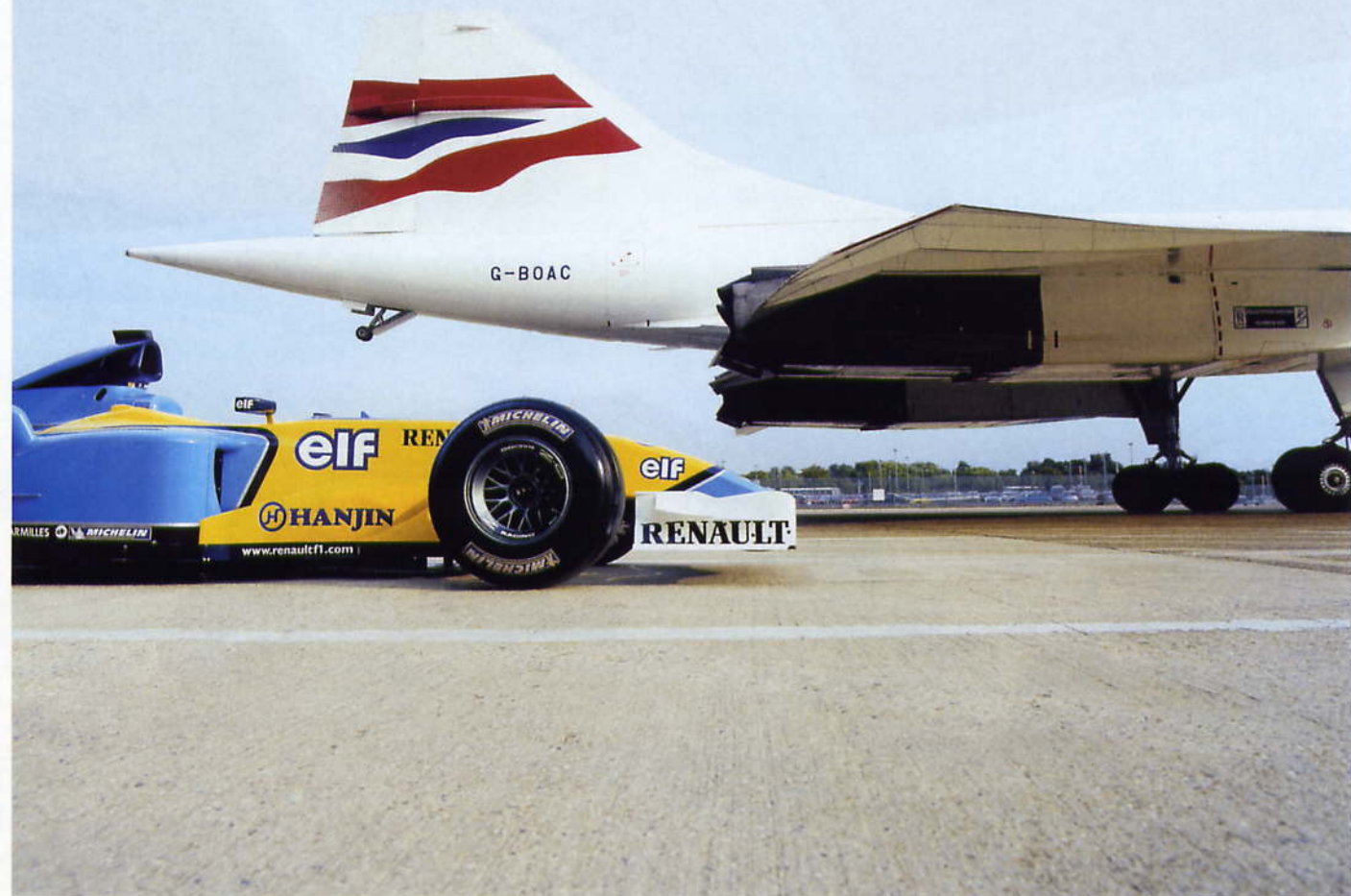
**DANGER**  
DO NOT USE FOR  
ACCESS WHEN  
HYDRAULIC POWER IS ON

**DANGER**  
DO NOT USE FOR  
ACCESS WHEN  
HYDRAULIC POWER IS ON



DAC





### > Concorde vs Renault R23B

	Concorde	Renault
<b>Potencia</b>	250.000 CV	810 CV
<b>Relación peso/potencia</b>	1.390 CV/tonelada	1.350 CV/tonelada
<b>0-160 km/h</b>	7,0s	3,7s
<b>0-320 km/h</b>	12,0s	11,8s
<b>Velocidad máxima operativa</b>	2.170 km/h	360 km/h (aprox.)
<b>Kilómetros por litro</b>	0,085	1,345
<b>Autonomía</b>	6.760 km	no disponible
<b>Frenada</b>	(300 km/h a 0) 20s	(250 km/h-0) 3,2s
<b>Peso en orden de marcha</b>	180.000 kg	600 kg
<b>Longitud/anchura/altura</b>	62,2/25,5/11,3 m	4,6/1,8/0,95 m

Gascoyne y Freeman (izda.) posan en un lugar aterrador: el cañón de un par de motores del Concorde; las tomas de admisión son cuadradas para producir una onda de choque que disminuya el aire a velocidad subsónica cuando el avión vuela a velocidad supersónica; de lo contrario, los motores reventarían.

escapan. Por eso entrenamos tanto.

**MB:** Además, Fernando ha de conseguir usar el 100% de su capacidad porque está en competición. Quedarse al 80% sería un desastre. Para nosotros es una seguridad.

**SS:** ¿Se puede decir que el trabajo en equipo prima en ambos ámbitos?

**MB:** Sí, es un punto en común. En primer lugar, son necesarias tres personas para hacer volar el Concorde y su entendimiento ha de ser perfecto. Fernando y yo no somos más que una parte de un equipo muy grande. La 'familia' del Concorde tiene 250 miembros, un círculo limitado. Todos nos conocemos, y sabemos que estamos entre los mejores. La confianza es pues natural.

**FA:** Es lo mismo para nosotros. El Concorde y la F1 son mundos exclusivos. Para ganar, Renault necesita el trabajo de todos. Todo el mundo cree que es un deporte muy egoísta, cuando es al revés.

**SS:** ¿Qué relación tienen con la máquina?

**MB:** A menudo digo que tengo tres amores en mi vida: mi esposa, mi hija y el Concorde. Y sólo hay uno que pueda controlar: mi avión. Claro que no hay nada vivo en un avión, pero mi trabajo me hace sentir orgulloso. Volar en el Concorde es muy gratificante: hacer viajar a 100 pasajeros más rápido que una bala y llegar a la hora, ver su sonrisa a la llegada, hace de mi trabajo algo especial. Desde un punto de vista personal, un aterrizaje magnífico a pesar de un espantoso estado del tiempo también es una fuente de placer.

**FA:** Imagino que debe ser como hacer una vuelta de calificación perfecta. En cuanto a mi relación con el coche, siempre hay números de chasis que preferimos, aunque a priori sean idénticos. Además, la noción de confianza es esencial: has de sentirte a gusto para dar lo mejor de ti mismo.

Ingeniero vs ingeniero

Mike Gascoyne conoce a Claud Freeman

Mike Gascoyne, director técnico de Renault, llegado especialmente desde Enstone, tiene los ojos como platos. "¡Eso es ingeniería!", exclama examinando el Concorde.

"Cualquier director técnico de F1 habría dejado su tablero de dibujo en el acto para venir a ver esta máquina de cerca".

Claud Freeman, ingeniero jefe del Concorde, está orgulloso de 'su' avión. "Cuando no veo el morro del Concorde elevarse en el aire a su hora, empiezo a hacer llamadas", dice, sonriendo.

"Igual que yo en el muro de boxes... pero ¡cada dos minutos!", bromea Mike.

Las similitudes técnicas son numerosas. Tanto el Concorde como el R23B fueron esculpidos por las leyes de la aerodinámica, ▶



"aunque el Concorde sea el mismo desde los años 70 y el nuestro evolucione carrera a carrera", explica Gascoyne. El principio es el mismo. Y si un F1 genera dos toneladas de apoyo aerodinámico a 250 km/h, el Concorde dispone de 170 toneladas de sustentación durante el despegue.

Los detalles del avión son fascinantes: centro de gravedad regulable por transferencia del combustible; tomas de aire de geometría variable para garantizar la alimentación de los motores a velocidades supersónicas; frenos de carbono refrigerados por aire; neumáticos Michelin con tecnología Near Zero Growth, un concepto que el fabricante francés ha retomado en parte en sus gomas de F1.

En cuanto a motorización, la exigencia es la misma en ambos casos: rendimiento. El Concorde despegue al 106% de potencia y vuela al 102%, gracias a sus posquemadores. Cada uno de los cuatro motores Rolls-Royce/Olympus desarrolla 51.500 Nm de empuje en este momento. Y el consumo llega a 21 toneladas por hora. Tanto en la F1 como en la aeronáutica, la misma metodología asegura la fiabilidad: todas las piezas están referenciadas, y el ordenador decide su sustitución.

Gascoyne está en el séptimo cielo. Su formación habría debido llevarte hacia este sector, pero en 1989 un anuncio de McLaren decidió otra cosa. Desde entonces, su vida gira alrededor de la F1. Pero Mike sigue frecuentando museos y reuniones aéreas.

"En este avión prima la aerodinámica y el rendimiento del motor, igual que en nuestro coche", dice. "Y el Concorde es de una belleza increíble. Como ingeniero, siempre lo he considerado como un gran proyecto en el que me habría gustado trabajar. Si amas la ingeniería, esto tal vez sea lo mejor que se ha diseñado nunca. Es sencillamente perfecto. Disfruto de lo que hago ahora, pero me habría gustado trabajar en la industria aeronáutica en los años 50. Entonces se rompieron muchas barreras...".

La última pregunta de Mike es evidente. ¿Volverá a volar el Concorde algún día? "Por desgracia, no", responde Claud. "Su mantenimiento exige una serie de subcontratistas que ya se está dejando. Se retirará para siempre en octubre.

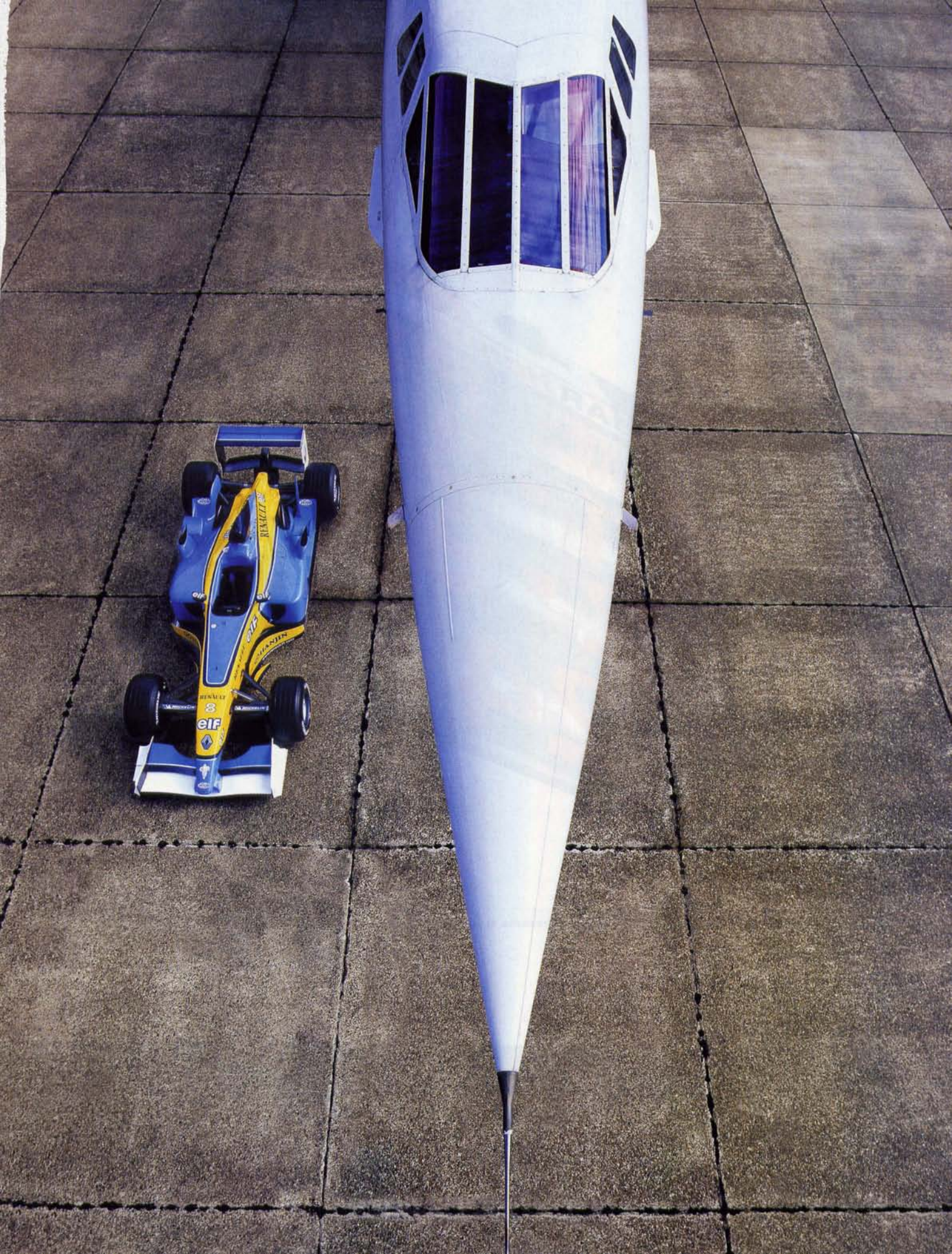
"Por primera vez en la historia de la tecnología, vamos a dar un paso hacia atrás. Dentro de unos años, les diremos a nuestros nietos que podíamos cruzar el Atlántico en tres horas, y no nos creerán".



Freeman (izda.) le explica a Mike algunos de los problemas de ingeniería que tuvieron que superar al diseñar el Concorde; por ejemplo, el avión se dilata unos 25 cm durante el vuelo, debido a la fricción con el aire.



Las defensas horizontales (izda.) en el morro y el tren principal de aterrizaje impiden que el agua y los desechos sean lanzados contra el fuselaje. Una visera transparente protege el parabrisas del Concorde (dcha.) durante el vuelo.



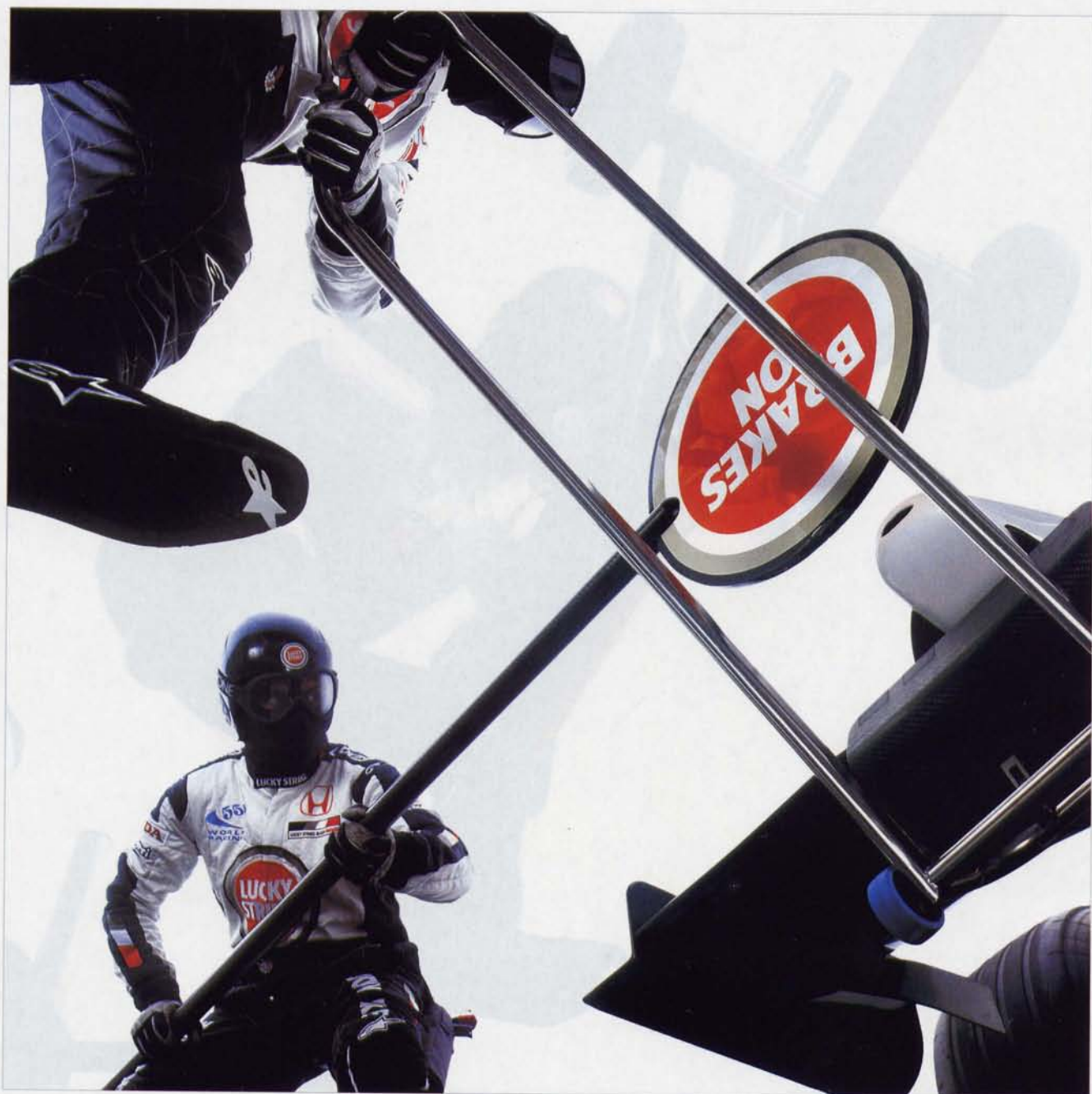


Material pizarra, botines, mono, guantes; pese a la tecnología moderna, la pizarra de toda la vida, tan importante como siempre, no ha sido desbancada.

# Los siete segundos capitales

Seguro que nunca has estado tan cerca de la acción. *F1 Racing* se mete en faena con los chicos de BAR para traerte imágenes de un pit stop nunca vistas con anterioridad...

Texto Alastair Gibson, jefe de mecánicos de BAR Fotografías Ted Humble-Smith



Material piruli, gato delantero, botines, extintor personal, casco, gafas, mono, guantes

**Personal** Barry Gough (gato delantero); Alastair Gibson (piruli)

"El coche acaba de llegar y ha de parar en la marca. Se detendrá frente al gato delantero. Tan pronto como esté inmóvil, los chicos empezarán a trabajar en el coche, empezando por sacar las ruedas. La llegada del coche es un momento especialmente tenso, quizá el más tenso de todo el pit stop. Lo más importante es que el piloto se detenga en la marca. Eso es de vital importancia. Que se quede corto o se pase cuesta mucho tiempo, porque todo el personal ha de recolocarse. Es más fácil una vez el coche está parado. Hasta entonces puede suceder de todo".



**Material** gato trasero, rodilleras, extintor personal, casco, gafas, mono, guantes

**Personal** Jon Middleton (gato trasero); Martin Pople (extintor grande); Trevor Bailey (extintores pequeños)

"En cuanto el coche se detiene, el mecánico del gato trasero lo coloca y lo levanta para que puedan sacarse las ruedas, y tiene que estar alerta frente a un incendio. Que un coche sufra un pequeño incendio en boxes no es algo insólito, y el mecánico del gato trasero ha de conservar la calma si ocurre. Lo peor que puede hacer es dejarse llevar por el pánico y bajar el coche. Ha de permanecer tranquilo hasta que el coche esté listo y entonces bajarlo. Ya puede usar su extintor. Pero detrás de él hay dos hombres mucho mejor colocados para combatir un incendio".



**Material** boquilla y manguera de repostaje, casco de repostaje, respirador, traje contra incendios, botines, casco, gafas, mono, guantes

**Personal** Andy Covell (equipo de seguridad); Mark Willis (manguera); Chris Fry (apoyo de la manguera); Chris Stark (radiador izquierdo); Dave Timson (control máquina de repostaje); Chris Bagg (pantalla anti-salpicaduras); Simon Harper (máquina de repostaje de reserva)

"Para nadie es más importante que el coche se detenga en el lugar correcto que para los chicos del repostaje. Si han de moverse medio metro con una manguera de 35 kg a la espalda, podemos perder unas décimas o hasta medio segundo. El de la manguera quiere fijar la boquilla lo más derecha y firmemente posible. Está atento a las luces que controlan el flujo de combustible y, cuando ve la roja, suelta la manguera".





**Material** pistola neumática, tubo de aire, rueda, botines, extintor personal, casco, gafas, mono, guantes

**Personal** Trasera dcha.: Paul Bennett (sacar); Claudio Corradini (poner); Darren Beacroft (pistola); trasera izda.: Dave Fraser (sacar); Dave Hopkinson (poner); Graham Watson (pistola); delantera dcha.: Ian Gluyas (sacar); Terry Wasyliv (poner); Paul Johnstone (pistola); delantera izda.: Vince South (sacar); Garth Harradine (poner); Trevor van Popering (pistola)

"Las pistolas neumáticas funcionan a una presión de 20 bares y producen un par de apriete de 650 Nm. Las tuercas están hechas con mucha precisión. Es raro que se pasen de rosca. Si el motor se cala, el de la trasera derecha ha de estar listo con otra pistola de aire para arrancarlo".



**Material** llaves para cambiar el morro, morro/alerón de recambio, gato de taller, botines, extintor personal, casco, gafas, mono, guantes

**Personal** Tim Broom (radiador derecho); Wayne Hazell (apoyo del coche)

"Cambiamos el morro siempre que el piloto daña el alerón delantero. También cambiamos las cuatro ruedas. Podemos hacerlo todo en 12 segundos, aunque es un proceso bastante complicado. Tenemos que usar un gato de taller –que se coloca bajo el costado del coche– junto con el gato trasero, para levantarlo. El gato delantero que usáramos normalmente se acopla al conjunto del morro, así que si este último está dañado, o ni siquiera está, no podemos colocar el gato. Usamos nuestras propias herramientas a medida para atornillar el morro al chasis".

# ¿CONOCES A ENZO?

El recuerdo del personaje más grande del automovilismo –Enzo Ferrari– sigue vivo, aunque el hombre muriera hace más de 15 años. Y para rememorarlo, *F1 Racing* ha hablado con quienes siguen activos en F1 y llegaron a conocerle.

Texto Alan Henry



Ferrari (arriba) inspecciona un 330 P4 antes de la salida de los 1.000 km de Monza en 1968; y (dcha.) se dispone a dar la bienvenida en Brescia al 340MM de Gianniino Marzotto, ganador de las Mille Miglia de 1953.





EN LA OTRA PAGINA: FOTO GRANDE Y REDUCCION; ESTE PAGINA: FOTO GRANDE. GRAND PRIX PHOTO; RECUMORUS COLOR; ARCHIVO LAT

Ha pasado más de 15 años desde que el gran hombre, Enzo Ferrari, el último de los titanes de las carreras cuyos lazos se extendían hasta los albores del deporte, muriera en el pequeño dormitorio del primer piso de su casa, en la calle Largo Garibaldi de Módena.

Su fallecimiento, en la madrugada del 14 de agosto de 1988, significó que nada en F1 volvería a ser lo mismo. Cualquiera que fuera el nombre por el que se le conociera –Commendatore, Cavaliere, el Grande Vecchio o Ferrari a secas–, fue una de las figuras destacadas de la historia del automovilismo. Y, cómo no, su nombre sigue siendo el más carismático del deporte.

Para recordar este aniversario, *F1 Racing* ha sondeado a todos los personajes todavía activos en F1 que conocieron a Ferrari y siguen llevando impreso en la memoria “el día que conocí a Enzo”.



**BERNIE ECCLESTONE**

**Titular derechos F1, Formula One Management**

“Como es lógico, le veía en Monza durante la década de los 60, pero no

le llegué a conocer de verdad hasta que fuimos a las reuniones de constructores en Maranello. Era un personaje poderoso, sabía lo que quería y siempre comprendió con inteligencia el valor del nombre Ferrari”.

**“VER A ENZO FERRARI ERA UN ACONTECIMIENTO. ENTONCES SENTÍ QUE YA ESTABA DE VERDAD EN LA F1”**



**MAX MOSLEY**

**Presidente, FIA**

“Conocí a Ferrari a finales de los años 70, cuando la FOCA (Asociación de Constructores de

Fórmula 1) se estaba consolidando en serio y solíamos reunirnos en Maranello. Siempre me causó una enorme impresión; era un personaje, un nombre de mucho calibre. Conocerle fue como si, pongamos, a un joven piloto de los años 60 le presentaran a alguien de la talla de Graham Hill”.



**HERBIE BLASH**

**Observador, FIA**

“Le vi por primera vez en los boxes de Monza, hacia finales de los años 60 debió ser, cuando yo

trabajaba para Rob Walker como mecánico en su Lotus 49B. Recuerdo que me causó una gran impresión. Vaya, ver a Enzo Ferrari era todo un acontecimiento. Entonces sentí que ya estaba de verdad en la F1”.



**LUCA MONTEZEMOLO**

**Presidente, Ferrari**

“Conocí al señor Ferrari un año antes de empezar a trabajar para él. Fue toda una experiencia,

pues era un hombre muy poderoso y tenía una personalidad muy fuerte. Mi primera carrera fue el GP británico de 1973, donde íbamos tan mal que quería retirar los coches de la prueba. Por suerte, me las apañé para convencerle de que no lo hiciera y las cosas mejoraron poco a poco a partir de entonces”.



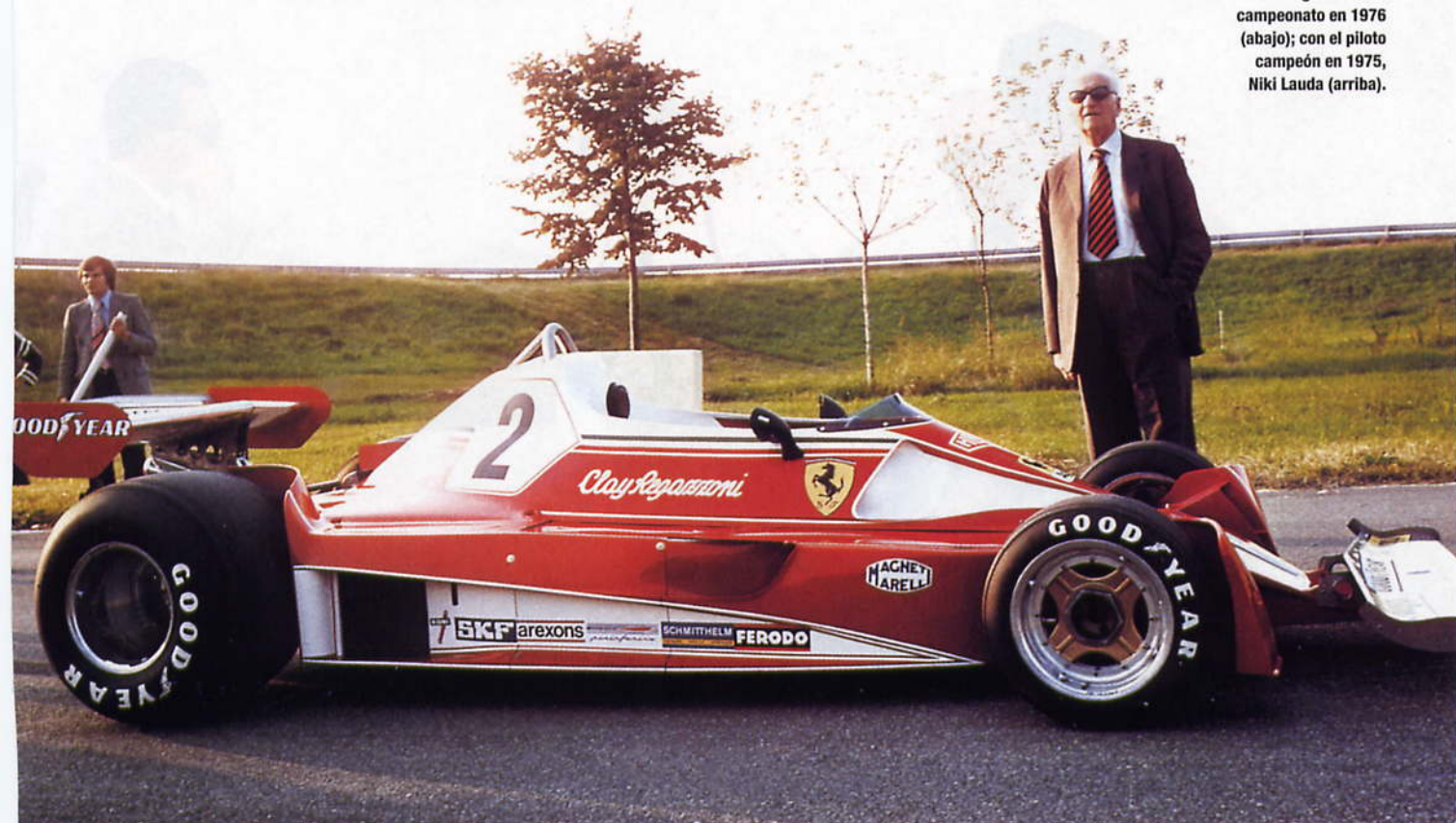
**JEAN TODT**

**Director general, Scuderia Ferrari**

“Vi al señor Ferrari en dos ocasiones. La primera vez yo era bastante joven y

me lo presentó mi amigo Jean Guichet, que ganó en Le Mans para Ferrari en 1964 con Nino Vaccarella como compañero. La segunda vez fue en 1985, cuando escribí un libro sobre el Peugeot 205 de rallies y le pedí si querría redactar el prólogo. Pensé que era el único indicado para hacerlo”. ▶

Un descanso en 1953 (izda.); con su coche ganador del campeonato en 1976 (abajo); con el piloto campeón en 1975, Niki Lauda (arriba).



**PAOLO MARTINELLI**

Director técnico motorista, Ferrari  
 "En 1978 probábamos un prototipo del 208 Turbo cuando el señor Ferrari

entró en el box de Fiorano. Le dije que todavía nos preocupaba un poco la aceleración desde parado. '¿Cuánto pesa?', preguntó. 'Unos 1.240 kg', contesté. '¿En serio? Dígame a [Angelo] Bellei [director técnico] que un Ferrari de 2.000 cc no puede pesar más de 1.200 kg'. Unos minutos después estaba en mi despacho y oí que Ferrari ya había llamado a Bellei para resolver el problema. Eso me mostró lo rápido que *il Grande Vecchio* -ya tenía 80 años- era capaz de reaccionar".

**BEPPE VALPREDA**

Ingeniero, Ferrari F1

"Conocí al señor Ferrari en Fiorano después de entrar en el equipo en 1972. '¿Quién es usted, qué hace aquí?', me preguntó. Luego, a finales de los 70, me regaló un reloj y, unos años después, un ejemplar dedicado de sus memorias. Lo guardo como un tesoro".

**FRANK WILLIAMS**

Jefe de equipo, Williams

"Le veíamos en Monza, normalmente en los días de entrenamientos. La primera vez debió ser en 1969, cuando fuimos allí con Piers Courage. Él quería a Piers para 1970, pero se quedó con nosotros y cubrió la diferencia de dinero con un volante en prototipos con Alfa. Ferrari era muy carismático y persuasivo, como comprobamos durante la guerra FOCA/FISA de principios de los años 80".

**GERHARD BERGER**

Director, BMW Motorsport  
 "Tuve el gran privilegio de ser el último piloto que de hecho se sentó delante de Enzo Ferrari para

firmar un contrato para correr en su equipo. El director deportivo, Marco Piccinini, me invitó a Maranello el verano de 1986. Me metieron en un coche con la cabeza tapada y fui conducido al despacho del señor Ferrari en la pista de pruebas de Fiorano en el más absoluto secreto. En la habitación el ambiente era oscuro, casi de funeral, y fue todo un gran honor. Lo mejor fue firmar el contrato en su presencia, lo peor el hecho de que él simplemente te decía cuál era el trato. Y se acabó".

**RON DENNIS**

Presidente y consejero delegado, TAG McLaren

"Recuerdo que una vez recibí una invitación para verle y por alguna razón

no pude ir. Al final le conocí en Imola, cuando ya era un hombre mayor y delicado próximo al fin de sus días, pero sin duda seguía teniendo un halo especial a su alrededor".

**TYLER ALEXANDER**

Ingeniero, McLaren

"Probábamos con McLaren en Imola, creo que debió ser en 1984, con Niki Lauda. Salí de la

parte trasera del box hacia el paddock y, cuando me dispuse a volver, había un caballero vestido con suma elegancia



Campeones los dos (izda.): Ferrari y su piloto, Juan Manuel Fangio, en 1956; (abajo) probando en el Autodromo di Modena en 1958.

## "FUI EL ÚLTIMO PILOTO QUE SE SENTÓ DELANTE DE ENZO PARA FIRMAR UN CONTRATO CON SU EQUIPO"

y bastante mayor intentando cerrarme el paso. Al final dije: 'mire, yo trabajo aquí' o algo por el estilo y entré para encontrarme con Niki hablando con el señor Ferrari y otro tipo de cierta edad y bien vestido. Me presentaron brevemente y más tarde pregunté quién demonios eran los otros individuos. Niki se limitó a responder: 'los guardaespaldas, claro', lo que supongo que parecía lógico".



**NORBERT HAUG**

Jefe de competición,  
DaimlerChrysler

"Le vi por vez primera en los boxes de Imola cuando yo era periodista,

y más tarde en la sede de la producción de calle de Ferrari en Módena. Le veía como una especie de dios, y aún hoy comprendo por qué se le considera la persona más importante de la historia del automovilismo".

**GUSTAV BRUNNER**

Diseñador jefe, Toyota

"Estaba esquiando en Suiza en las Navidades de 1985 cuando Marco Piccinini, el director

deportivo, me llamó y me pidió que fuera a Italia. La fábrica estaba cerrada por vacaciones, pero fui conducido al despacho del señor Ferrari, que era oscuro y poco iluminado, como me lo esperaba. Fue como conocer al Padrino. Me hizo una oferta que no podía rechazar... y de hecho no lo hice".

**KEKE ROSBERG**

Mánager, Olivier Panis

"Estaba sentado en el box Williams en un test en Imola; debió ser poco después de que ganara el

campeonato del mundo de 1982. Se me acercó y me estrechó la mano. Recuerdo que me sentía tan sobrecogido que casi me desmayé, de lo impresionado que estaba".

**JOHN HOGAN**

Director deportivo,  
Jaguar Racing

"Conocí al señor Ferrari a principios de los años 80, cuando trabajaba para

Philip Morris y negociábamos para poner los primeros logos de Marlboro en sus coches. Fue increíble. A las tres frases de haber iniciado la conversación con él me quedó claro que seguía siendo un entusiasta apasionado, y se sucedieron las historias sobre los grandes pilotos que habían corrido para él: Peter Collins, Chris Amon, Jacky Ickx, etcétera. No es una exageración decir que fue una presencia auténticamente dinámica y que tenía una mente asombrosamente aguda. Estaba al tanto de todo, aunque por entonces ya superaba con mucho los 80 años".

**PIERRE DUPASQUIER**

Director de competición,  
Michelin

"Siempre recordaré lo impresionado que estaba la primera vez que crucé

la puerta de la fábrica Ferrari en Maranello. Cuando entré en su despacho, recuerdo que tenía una foto de su hijo Dino colgada en la pared delante de él. Cuando entras en el despacho no puedes verla. No es hasta que das media vuelta para salir que la ves, justo a la derecha de la puerta".

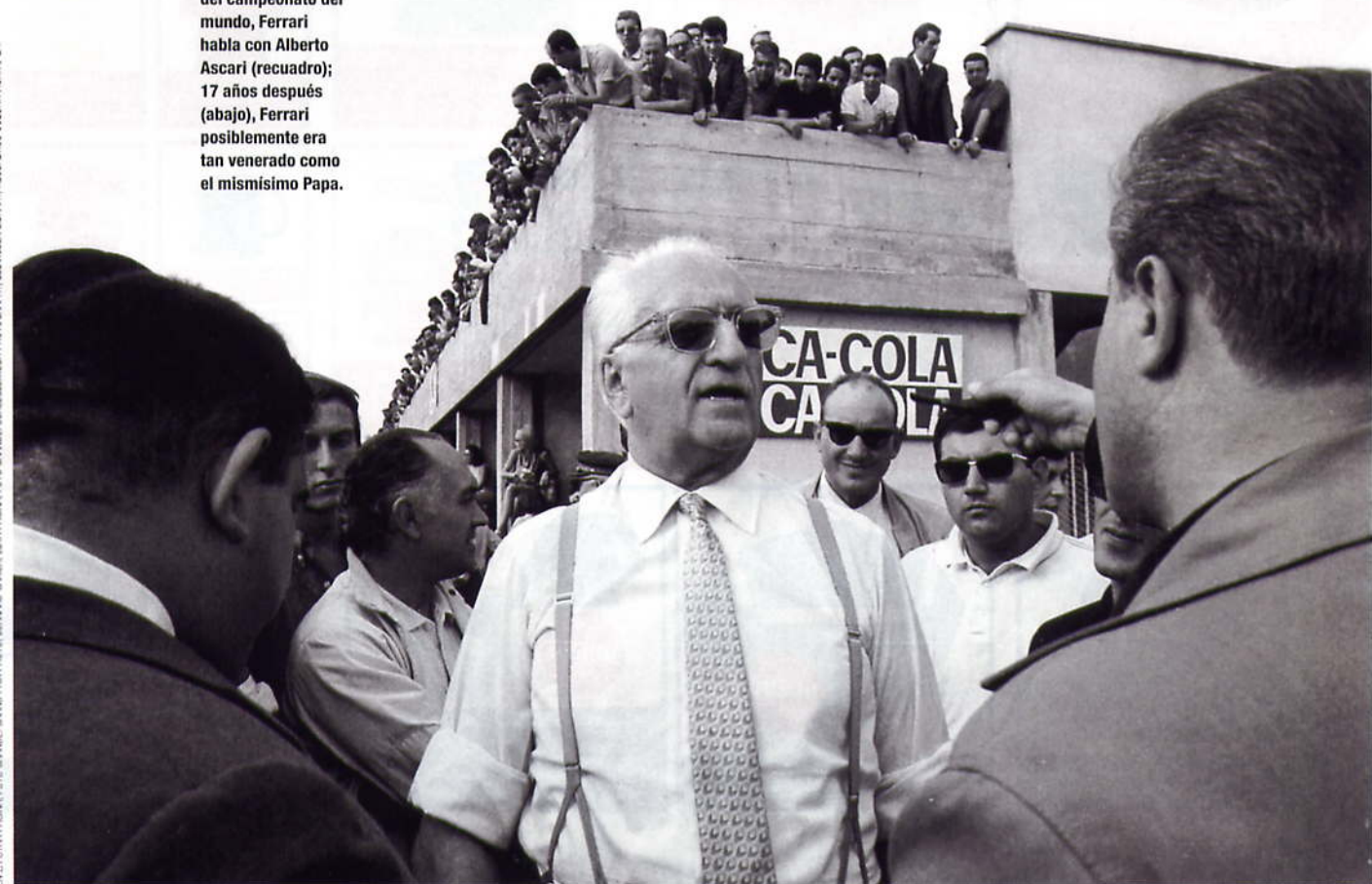
**GIAN CARLO MINARDI**

Consejero delegado,  
European Minardi

"Conocí a Enzo Ferrari en noviembre de 1974. Pasé casi tres horas con él,

hablando, nada más. En aquella época, yo fumaba, pero no sabía de su aversión por el tabaco. Una vez que salí de su despacho, un sobresaltado Sante Ghedini, el jefe de prensa, me reprendió diciendo: '¿Qué has hecho? ¿Has fumado en presencia del jefe?'. No pude hacer otra cosa que disculparme, justificándome diciendo que no me había dado cuenta de que hubiera fumado tanto. Aparte de este pequeño incidente, la reunión resultó ser una experiencia inolvidable para mí".

En 1950, primer año del campeonato del mundo, Ferrari habla con Alberto Ascari (recuadro); 17 años después (abajo), Ferrari posiblemente era tan venerado como el mismísimo Papa.





# Crónica GP

Justo cuando el campeonato estaba en lo más emocionante, Schumi se destapó con un doblete.

Contenido: Crónica GP de Italia: página 80 • Crónica GP de EE UU: página 88

Previo GP de Japón: página 96

## > Schumacher se dispone a recoger el testigo de Fangio

Y de este modo llegaron a Suzuka. El campeonato del mundo seguía vivo –por poco– pero Michael había hecho lo que tenía que hacer: se recuperó del traspés de Hungría con sendas victorias consecutivas en Monza e Indianápolis.

Al mismo tiempo, Juan Pablo Montoya se desvaneció rápidamente. Trató de pilotar de forma conservadora, corrió por los puntos... pero nada salió bien. Para usar un paralelo con el tenis, aprovechando que este deporte empieza a gustarle a Juan, fue como si un jugador de saque y volea decidiera de repente, en el set decisivo, jugar desde el fondo en aras de la seguridad. Eso no funciona en el tenis y la historia muestra que tampoco funciona en F1.

Mientras tanto, Kimi Räikkönen siguió brillando. McLaren removió cielo y tierra para producir una evolución del MP4-17D para Monza, y Kimi se sirvió de ella a la perfección en Italia y de nuevo en Indy.


Kimi acabó segundo en EE UU –con mucho el mejor piloto Michelin en una jornada que le vino de perlas a Bridgestone– y probablemente

habría ganado si la carrera hubiera sido sobre seco. De Nürburgring en adelante (allí perdió 10 puntos seguros debido a una rotura de motor), Kimi ha sido un modelo de velocidad y consistencia.

Algunas cosas no han estado bien. Ferrari formuló acusaciones pasmosas acerca de sus rivales en los días precedentes a Monza; y la decisión de imponer una penalización de drive-through a Juan Pablo en Indianápolis fue, en el mejor de los casos, decepcionante. Supongo que con el tiempo estos asuntos se olvidarán –a los equipos les encanta ‘pasar página’, aunque se sientan agraviados– pero el trabajo del observador experimentado es no perder de vista la perspectiva y subrayar las contradicciones. Esta temporada ha habido muchas.

Entretanto, Michael sigue aumentando su grandeza: estuvo brillante en Monza con una carga aerodinámica mínima; se mostró sensacional en Indianápolis desde el centro del pelotón en mojado. Estoy convencido de que si Fangio miró hacia abajo durante cualquiera de estas dos carreras, debió hacer un gesto de aprobación con la cabeza.

DARREN HEATH



A su aire: en Indy, con la emotiva victoria en Monza reciente, Michael Schumacher se escapó de sus dos rivales acérrimos.

# #14 Schumi se lleva la palma

La refriega Schumi-JPM en la segunda chicane no pudo ser más reñida. Michael se impuso y demostró quién es el jefe.



Ferrari siempre iba a ganar en Monza 2003, una carrera al sprint sobre un circuito 'toma el dinero y corre' que exige casi tanto a pilotos y chasis como un plato de espaguetis a una botella de Trulli Chardonnay de 2001, pero aun así decidieron abrirse paso a empujones además de apretar de lo lindo, para asegurarse. Unos días antes de la carrera pidieron a la FIA que reinterpretara la norma que define la anchura de los neumáticos delanteros (una invitación que la FIA estuvo naturalmente encantada de aceptar *-fin de la discusión-* dejando así a los equipos Michelin en el caos en un momento crítico del campeonato); y luego, por si acaso, le dieron una patada en el trasero al leal número dos de Michael, Rubens Barrichello, al echarle la culpa públicamente de la rotura de suspensión que le lanzó contra el muro de neumáticos en Hungría. Dijeron que golpeó demasiado fuerte un piano concreto; la rotura era inevitable. Claro que si te crees eso, creerás que Patrick Head, quien dice con razón que todos los coches de carreras deberían ser lo bastante sólidos para resistir el paso sobre los pianos, es un profano mal informado que no debería estar en el oficio.

Todo esto nos traslada a las historias de antaño de Enzo Ferrari, claro, la clase de trama que a John Frankenheimer le habría encantado plasmar en el guión de *Grand Prix 2* si alguna vez le hubieran dejado hacerla. Después de tres carreras estivales en el fango -cuatro si contamos la extraña carrera de Michael en Silverstone-, estaba claro que ya era hora de que Ferrari forzara

Agítalo una vez más, Michael (y otra, y otra...); Schumi cree que esta victoria -su 50ª con Ferrari- fue la mejor de su carrera. Supuso un giro radical.

> **Pilotos:** 14ª prueba, Italia

1 Michael Schumacher	82
2 Juan Pablo Montoya	79
3 Kimi Räikkönen	75
4 Ralf Schumacher	58
5 Rubens Barrichello	55
6 Fernando Alonso	55
7 David Coulthard	45
8 Jarno Trulli	24
9 Mark Webber	17
10 Jenson Button	12

11 Giancarlo Fisichella	10
12 Cristiano da Matta	8
13 Heinz-Harald Frentzen	7
14 Olivier Panis	6
15 Jacques Villeneuve	6
16 Marc Gené	4
17 Nick Heidfeld	2
18 Ralph Firman	1

> **Constructores**

1 Williams-BMW	141
2 Ferrari	137
3 McLaren-Mercedes	120
4 Renault	79
5 BAR-Honda	18
6 Jaguar-Cosworth	17
7 Toyota	14
8 Jordan-Ford	11
9 Sauber-Petronas	9



La salida fue limpia en cabeza, pero caótica en la cola, donde Fernando Alonso embistió a Verstappen (arriba); Fernando habla de su azarosa carrera (dcha.): se metió en los puntos en la última vuelta.



la situación. Lo irónico es que no hacía falta que se molestaran; no en Monza, al menos.

En Monza no hay curvas destacadas que digamos, no hay 'eses' lisas cual mesa de billar como en Magny ni enlazadas como en Hungría. En Monza de lo que se trata es de motor, pianos y chicanes, frenos y velocidad punta, todos los elementos alrededor de los cuales Ferrari todavía se crece. El momento de apretar las tuercas a Michelin habría sido inmediatamente después de Canadá, cuando las nuevas curvas del Nürburgring (¡las curvas de Michael!) y Magny (de Michelin!) presagiaban lo peor, y cuando Hockenheim se vislumbraba como anti-Bridgestone. Hasta alguien tan alejado de la realidad como, pongamos, el que firma los cheques en BAT les podría haber hablado de los problemas que se avecinaban, y sin embargo Ferrari siguió con su clásico y probado conjunto.

Fue sólo después de Hungría, cuando Bridgestone reconocía por fin que estaba estudiando de cerca la geometría del Michelin (con miras a construir un neumático parecido) y tomando fotos de los Michelin en el parque cerrado, que Ferrari se organizó por fin. Era demasiado tarde para hacer algo respecto a los cambios en los circuitos y era imposible, claro está, esperar que Bridgestone cambiara del todo su filosofía. Lo que hacía falta era una acción drástica e inmediata.

Como siempre, la ejecución de Ferrari fue magnífica. La FIA voló a Maranello, se examinaron fotos de los Michelin, los equipos 'culpables' fueron rápidamente informados... y entretanto llegaron los tests previos a Monza. Michael, Rubens, Felipe Massa, el repescado Luciano Burti, Luca Badoer. Parecía haber Ferraris por doquier.

La reinterpretación *cambió* las cosas: durante el fin de semana en Monza era ▶

TECNOARCHIVO

Alerones como papel de fumar

Steve Matchett habla de los trucos de baja carga empleados en Monza. Monza es un clásico: una prueba de velocidad y potencia puras. Ferrari llegó con más mejoras en su motor. El último 052 V10, que arroja más de 900 CV, supone la octava gran evolución desde que se construyó la primera unidad a 90 grados.

Claro que la resistencia mina la potencia, y en los tests anteriores a la carrera todos los equipos afinaron sus reglajes de baja carga aerodinámica. En los oficiales del sábado, el MP4-17D de Räikkönen salió del box McLaren con un alerón trasero tan delgado que su perfil parecía más un papel de fumar que el principal elemento alado de un F1.

El alerón trasero de Williams ofrecía algo más de superficie al flujo de aire, tal vez consecuencia del nerviosismo de su coche a principios de temporada y de su deseo de sujetar la zaga del coche al asfalto.

No obstante, ellos también hicieron horas extra para reducir la resistencia tanto como fuera posible. El borde de salida del elemento principal del alerón trasero contaba con un flap Gurney de filo dentado. (Hasta hace poco, la delgada tira de carbono a lo largo de la envergadura del alerón se dejaba entera).

De lo que tratan estos bordes dentados es de crear una serie de pequeños vórtices cuando el aire pasa por detrás del coche, lo que ayuda a reducir el efecto negativo de los dos grandes vórtices que se generan en cada extremo de un alerón que incluya un flap Gurney.

Ferrari ofrecía el mejor compromiso en Monza.





**'MARC GENÉ ES UN BUEN TIPO CON EL QUE CONTAR CUANDO INTENTAS HACER LO IMPOSIBLE'**

políticamente incorrecto hablar mucho de ello, claro, porque hoy día todo el mundo ha de poner cuidado en no "desacreditar el deporte", pero al final Williams tuvo que cargar una cantidad frustrante de alerón en Monza para hallar un equilibrio con los nuevos neumáticos delanteros más estrechos. Cuatro semanas atrás -antes del cambio de norma- había tantas probabilidades de que ocurriera algo así como larga es la batalla del FW25.

Por tanto, los F2003-GA fueron más rápidos que todos los demás en línea recta durante el fin de semana en Monza, dejando a algunos especulando sobre la razón que llevó al considerable aumento de potencia de Ferrari en casa; por supuesto, era casi tan probable que Ferrari se burlara del reglamento de un modo tan manifiesto como que causara baja en la carrera. En Monza eran legales al 100 por cien. El problema era que ahora los equipos Michelin lo eran al 110 por cien.

Aunque parezca mentira, Juan Pablo Montoya se encontró solo en su reacción. Ralf Schumacher se dio con la cabeza en un accidente durante los tests, cuando la suspensión trasera izquierda del FW25 se rompió y salió dando tumbos por la puzolana de Lesmo. Se sentía bien en los prolegómenos de la prueba, pero mareado al bajar del coche después de los oficiales

del viernes. No es que se pasara un poco de frenada en la chicane sino que se olvidó completamente de frenar...

Claro que para JPM esto eran buenas noticias. Con el campeonato en su apogeo, y con Ralf fuera de combate, podría bajar de su Williams en el box sin tener que preocuparse por darse codazos con el tipo que, todo el verano, se ha mostrado extraordinariamente rápido y resistente. Ahora era el simpático Marc Gené quien ocupaba el espacio, un tipo tan bueno como el que más con el que contar cuando intentas hacer lo imposible (o, peor aún, tratar de vencer al Ferrari de Michael Schumacher en Monza).

Todo esto estaba muy bien, pero ya es hora de decir oficialmente que hoy día Juan Pablo es un hombre cambiado, o tal vez no era el tipo que erróneamente interpretamos que era hace unas temporadas. Se pasea por el paddock como si acabaran de robarle el portátil; y, como vimos en Hungría, es capaz de poner los puntos por delante de aprovechar la oportunidad, en la escala global de las cosas. Es decir, no es un Gilles Villeneuve o un Stirling Moss. Es un piloto de carreras que quiere ganar un campeonato, a diferencia de una carrera.

De modo que Juan Pablo fue el más rápido el viernes, cuando se rodó con poca gasolina y poca presión, pero el sábado

sólo fue segundo. Cabría pensar que habría marcado la pole en Monza porque le encantaban esos últimos minutos de las calificaciones, arrebatándole la pole a Michael justo cuando éste pensaba que era suya, y en Monza, por primera vez desde la introducción de las nuevas normas de calificación, estuvo en disposición de hacer exactamente eso: salir el último. Pero, tras pasar limpiamente las dos primeras chicanes y tener buena pinta por las de Lesmo, pisó un pelín demasiado el pie derecho al entrar en Ascari. El subviraje llevó al sobreviraje provocado por el gas. El tiempo se esfumó.

Aun así, durante un rato -durante unos 12 segundos- Juan Pablo hizo una carrera de ello. De hecho, Michael salió bien pero luego lo echó a perder al apurar demasiado la frenada a final de recta (uno de los aproximadamente 14 errores de ese tipo que cometió en los dos días anteriores a la carrera). Así que Juan Pablo estaba pegado a su alerón trasero mientras se acercaban a la segunda chicane, con Michael que ya mostraba indicios de desplazarse ligeramente a la izquierda, fuera de la trazada adherente, para proteger el interior.

De modo que JPM se lanzó, al exterior, o a la derecha, de una cerrada chicane izquierda-derecha. Pero Michael aguantó con él, frenando exactamente en el mismo

**Marc Gené (izda.) suplió hábilmente a Ralf Schumacher en Williams. El alemán se sintió mareado el viernes, tras su accidente en los tests; el jefe de filas JPM (abajo) estuvo batallador, pero no tuvo respuesta para un Schumi lanzado.**





**EL DATO:** Por primera vez, dos pilotos españoles puntuaron en un gran premio: Marc Gené fue quinto; Fernando Alonso, octavo.



Kimi pilotó su MP4-17D (arriba izda.) tan deprisa como pudo, pero el coche no estuvo a la altura del Ferrari o el Williams; los tifosi obtuvieron el resultado que anhelaban (arriba); Michael fue a tope toda la carrera.

EN LA OTRA PÁGINA: FOTO GRANDE) DARREN HEATH; RECUADRO) CHARLES COATES/AT. ESTA PÁGINA: CHARLES COATES/AT; PETER SPANVEL/AT

momento y dominando la otra mitad de la pista, obligando a Juan Pablo o a golpearle o a quedarse en el exterior. Fue una reacción fuerte y dura, la clase de severidad que caracteriza los campeonatos del mundo. Juan Pablo se mantuvo abierto, claro —esta vez a Juan le preocupaba más golpear a Michael que viceversa—, y, en el frenesi de la aceleración hacia las de Lesmo, que ganó Michael, JPM casi dejó la puerta abierta para Trulli. Michael, manos a la obra, se escapó.

Incluso en el box Williams, donde conocían exactamente la situación (es decir, que Michael cargaba menos alerón y por tanto contaba con ventaja en velocidad punta), seguían esperando que Juan Pablo respondiera. Estaba a cinco segundos de Michael antes del primer pit stop, pero,

gracias a un juego de neumáticos mejor, mucho más cerca antes del segundo. ¿Se convertiría esta carrera en memorable?

Durante unos segundos, nada más, todos pensaron que así sería. Michael salió de un segundo pit stop perfecto para ver cómo Juan Pablo pasaba rozándole delante de él. Increíblemente, Michael volvió a apurar en la primera curva y pulsó el botón de la radio. “¿Qué ha pasado? ¡¿Cómo es que se ha puesto por delante?!”.

Entonces quedó todo claro. No era JPM; era Marc Gené, cuyo casco se parecía mucho al de Juan bajo el sol de primera hora de la tarde. JPM estaba donde estuvo siempre, en los retrovisores del Ferrari de Michael. (Aun así, nada de eso justificaba al oficial de pista que le sacó una bandera azul a Gené cuando Michael se pegó a su

estela. En ese momento, antes de su propio pit stop, Gené encabezaba de hecho la prueba). Juan se fue para atrás en la última fase, echando la culpa al tráfico y a un par de cosas más de las que no puedo acordarme. Acabó en un sólido segundo puesto, sumando ocho puntos que le permiten mantener intactas sus aspiraciones antes de Indy. Tal vez.

Mientras tanto, Monza será recordada como la carrera que casi fue. Frank Williams insinuó más tarde que Juan habría ganado de haberse hecho con el liderato en esa primera vuelta. Juan Pablo luchó pero que muy duro, pero, como todos salvo Michael, de allí en adelante corrió por los puntos.

¿Y por qué no? Ferrari, de manera concluyente, ganó en Monza 2003 mucho antes de que empezara la prueba. **1**

# Hace falta más velocidad

Todos la buscaban en Monza, pero sólo Ferrari pareció hallar suficiente. Por Stéphane Samson; ilustraciones de Patricia Soler



El alerón trasero de Williams (arriba) ofrecía más carga que el de Ferrari porque Montoya estaba decidido a servirse del superior agarre para cuidar sus ruedas traseras; el precio fue una velocidad más baja; pero el borde de salida dentado sí que ayudó a reducir la resistencia. Otra novedad fue el doble flap en las derivas del alerón delantero (arriba, en azul claro).

## ▲ Williams aprende a volar

Sin duda, este año Williams gana el premio al 'coche más modificado'. En Monza, el equipo usó un alerón trasero más encorvado para generar un poco más de apoyo que los Ferrari (el flap Gurney colocado en el mismo para minimizar la resistencia parecía una hilera de dientes de tiburón). Pero iniciaron la carrera con presiones incorrectas en

los neumáticos traseros y eso afectó al ritmo de los FW25 en su primera fase. El principal problema era la falta de agarre, sobre todo en las dos de Lesmo, donde Montoya era 0,3s más lento que Schumacher.

Otros problemas surgieron durante la carrera: el ajuste del control de tracción no era perfecto, y ese alerón trasero perjudicó la velocidad punta de Montoya: era

5 km/h más lento que los Ferrari.

La idea era proteger las gomas traseras, pero Gené cargó menos alerón y no tuvo problema alguno.

Además, el FW25 contó con unas derivas algo distintas en el alerón delantero, con un doble flap en el costado.

Sin duda, los preparativos de Williams para la carrera se vieron afectados por la guerra de

neumáticos. Michelin halló una solución en seguida, pero aun así su programa de desarrollo se alteró. La mayor preocupación fue evaluar neumáticos en lugar de optimizar reglajes. Además, cada coche dispuso de sólo dos juegos de gomas nuevas, algo escasos. No obstante, al final de la carrera no hubo reclamaciones y los Michelin fueron considerados legales.

## ► Sauber demasiado seguro

En Monza, Sauber intentó mejorar el principal punto débil del C22: su aerodinámica. El equipo pasó unas semanas en el túnel de viento de Lola e introdujo su nuevo capó motor en Italia. Pero generaba demasiado apoyo en la parte trasera. Por tanto, el equipo no pudo dar con el equilibrio adecuado y volvió a la configuración antigua para la carrera. Aun así, confiaban en que Indianápolis y Suzuka se adaptarían a la nueva carrocería.

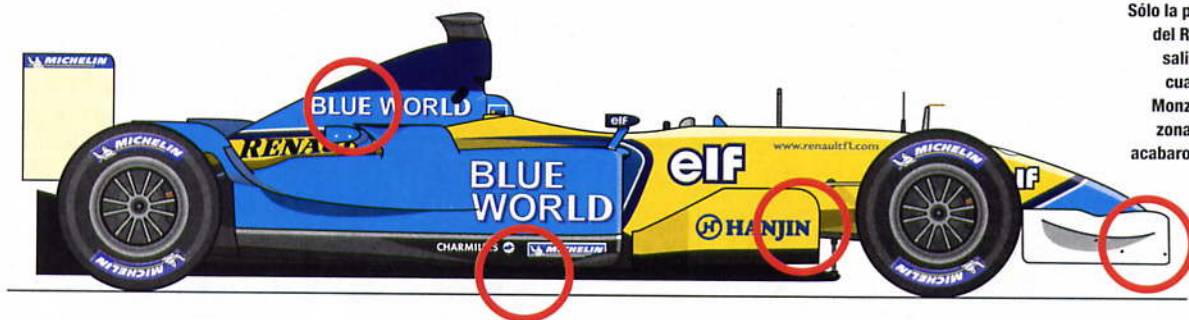
Sauber debería haber puntuado en Monza, pero Frentzen rompió el cambio a dos vueltas del final y Heidfeld perdió el octavo puesto ante Alonso en el último giro. Ahora su objetivo es superar a Jordan en el campeonato de constructores.



El nuevo capó motor es muy estilizado detrás del piloto. Pero daba tanta carga aerodinámica que se tuvo que prescindir de él.



Sólo la parte trasera del R23B pareció salir intacta del cuadrilátero de Monza (todas las zonas marcadas acabaron dañadas).



▶ **Un punto marca de Alonso**  
Fernando Alonso y su Renault R23B fueron las víctimas de la melé en la salida provocada por el Jaguar inmóvil de Wilson. El español embistió al Minardi de Verstappen cuando el holandés se vio forzado a emprender una maniobra evasiva,

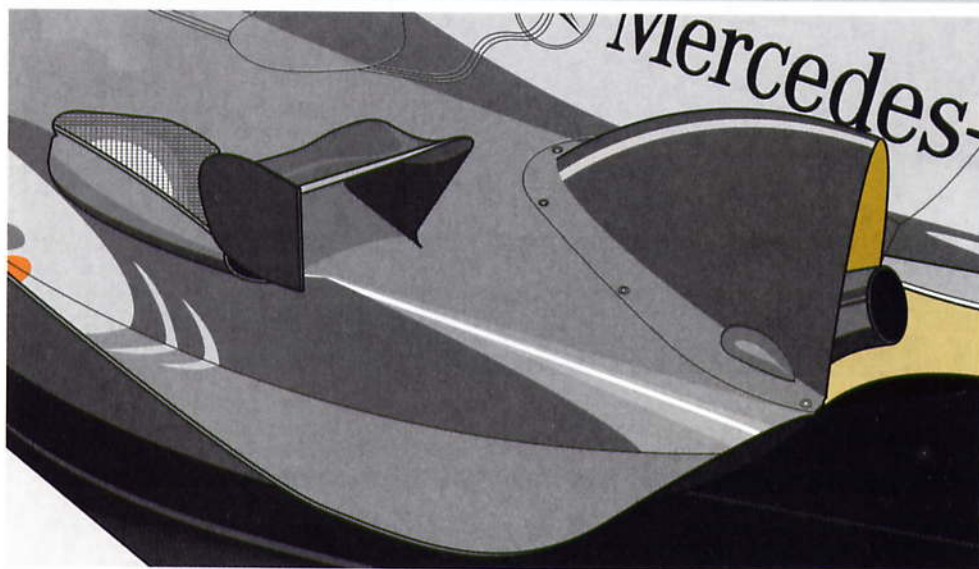
luego paró en boxes y pasó a una estrategia de una parada.

Cuando salió de boxes, Alonso tuvo que acostumbrarse a un coche muy distinto: el fondo estaba dañado, lo que perjudicó el comportamiento. Luego, en la vuelta 17, se saltó la Variante della

Roggia, rompiendo los deflectores y dañando el alerón delantero. Pero, viendo sus tiempos por vuelta, nadie diría que el coche estaba tan tocado.

Aunque los datos no lo son todo, sí que dan fundamento a que el propio Alonso diga que ésta fue tal

vez su mejor carrera: al final de la primera vuelta estaba a más de un minuto de Heidfeld, al que adelantó en la última. También recuperó un minuto al séptimo clasificado, Mark Webber, y 45 segundos a Jacques Villeneuve, además de marcar la octava vuelta más rápida.



◀ **Una muestra del MP4-18**

McLaren trabajó mucho en el MP4-17D, sobre todo en la zaga. Algunas soluciones procedían del inédito MP4-18A, entre ellas, pontones más estrechos, chimeneas de escape más grandes y una nueva salida de aire caliente de los radiadores. Además, la aleta curvada por delante de las ruedas traseras era sencilla en lugar de doble y el winglet sobre el pontón era nuevo. Eso sí, la suspensión trasera y cambio del MP4-17D se mantenían.

Mercedes produjo un motor con nuevos inyectores que daba 16 CV más.

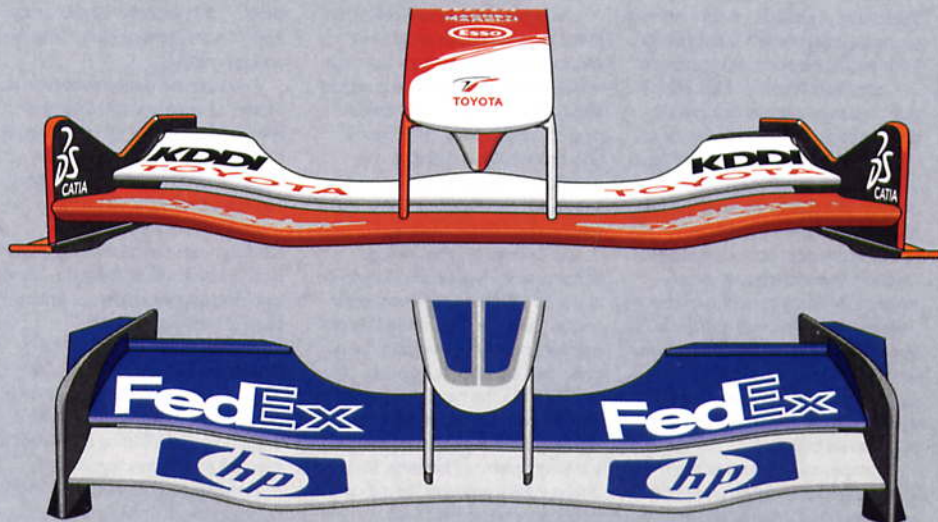
Una vez más, el MP4-18A –el coche de 2003 de McLaren, que aún no ha debutado– ayudó a mantener a tono el MP4-17D; esta vez donó sus pontones y escape.

▶ **Toyota asoma la nariz**

Toyota sigue mejorando. Entre otras cosas, el equipo montó un nuevo alerón delantero (dcha.) en Monza. Este elemento está inspirado en gran medida en el que usó Williams en Brasil. Pero en realidad esta forma de W apareció por vez primera en un McLaren el pasado invierno.

Gracias al potente motor Toyota, los TF103 fueron muy rápidos en Italia, aunque tuvieron que abandonar pronto: Panis sufrió un problema de frenos, mientras que Da Matta pinchó tras pasar sobre los restos dejados por la colisión entre Alonso y Verstappen en la salida.

Toyota hizo un cumplido a Williams en Monza imitando su alerón delantero en W de principios de temporada. Pero lo mejor fue su potencia, hasta que abandonaron



# #14 Cajón de sastre

Gené tuvo un debut mejor, imposible; Alonso disputó una carrera heroica; Wilson siguió gafado. Por M. Hamilton y V. F.



Alonso (izda.) perdió los bigotes en la salida, pero puntuó; (superior) el debut en carrera de Gené con Williams superó las expectativas; (arriba) un pinchazo hizo perder el control a Da Matta.

CHARLES COATES/AL; PETER SPINNE/AL; GETTY IMAGES

## El 'supersuplente' español

Los probadores de F1 deben tener haber aplaudido al unísono a Marc Gené cuando demostró que los meses pasados rodando en Montmeló y demás pueden valer la pena.

Una llamada del equipo despertó al español el sábado por la mañana; el mensaje no podía ser más claro: "Ven aquí enseguida. Ralf no corre".

La tardía retirada de Schumacher debida a persistentes dolores de cabeza (legado de su accidente en los tests de la semana anterior) hizo que Gené quedara atrapado en el tráfico y Williams tuvo que enviar una moto a buscarle. En vista de que no conocía la calificación a un solo intento, no estuvo nada mal que se alineara quinto en parrilla, y menos aún que mantuviera dicha posición en carrera.

"Competir en carrera con un coche con potencial es un sueño hecho realidad", dijo Marc, que dio a Williams cuatro puntos de oro.

## De la cola a los puntos

Fernando Alonso ejemplificó los altibajos del automovilismo cuando el vencedor del GP de Hungría hizo un trompo en los oficiales (un fallo técnico en el control de tracción) y arrancó desde la cola de la parrilla.

La sorpresa fue que Renault no le hiciera salir desde el pit lane. Alonso embistió al 'zigzagueante' Minardi de Verstappen en la salida y el equipo le pasó a una parada mientras le cambiaban el morro. Los competitivos tiempos del asturiano indicaban que habría acabado sexto como mínimo con una carrera sin problemas.

Curiosamente, después de saltarse la Variante della Roggia en la vuelta 17, el coche empezó a ir mejor, "aunque en las curvas tenía menos apoyo y las pasaba canutas", explicó Alonso.

"Creo que he hecho la mejor carrera del año", continuó. "Salí el último y puntué por constancia y trabajo, siempre al límite. En la última vuelta arriesgué al máximo para pasar a Heidfeld". Un adelantamiento que valió un punto.

## El tiempo se acaba

La maldita suerte de Justin Wilson en Jaguar siguió al no poder engranar la primera en la salida.

"Intenté arrancar en segunda, pero los desarrollos son tan largos en Monza que el cambio no lo digirió", dijo Wilson. "El motor se calentó. Tuve suerte de que nadie me embistiera".

Fue lo único que le salió bien al inglés. El equipo consiguió que arrancara desde el pit lane, pero el cambio siguió haciendo de las suyas y tuvo que abandonar por tercera carrera consecutiva.

Con sólo dos carreras por disputar y una larga lista de jóvenes ricachones en la agenda de Jaguar, la situación empieza a ser crítica para el futuro de Wilson.

## Webber salva los trastos

Jaguar sumó dos puntos vitales al pasar Mark Webber de noveno a séptimo en las últimas siete vueltas merced a los abandonos.

Repetir el podio del año pasado nunca pareció factible. De hecho, el R3 de 2002 funcionó de manera

eficaz sólo en Monza, mientras que el coche de este año funciona en casi todos los demás sitios.

"Hungría fue un buen ejemplo", dijo el jefe de Jaguar Tony Purnell. "Ocultó nuestros defectos. Monza los puso en evidencia. La velocidad punta no está donde debería, y hemos de sacar más de los neumáticos. Pero fuimos fiables y Mark tuvo otra sólida actuación".

## Honda conserva la solidez

Jacques Villeneuve puntuó apenas por segunda vez este año, pero dio tres puntos inestimables a BAR-Honda en su lucha por el quinto puesto entre los constructores.

Fue un logro satisfactorio para Honda en un circuito en el que el motor va a fondo durante el 70% de la vuelta. Según sus ingenieros, la última evolución convierte a su V10 en uno de los más potentes de la F1. Se ha desplazado el centro de gravedad y el peso que se redujo en el motor para Hungría (donde la solidez no es tan importante) fue restituido para Monza con vistas a mejorar la fiabilidad.



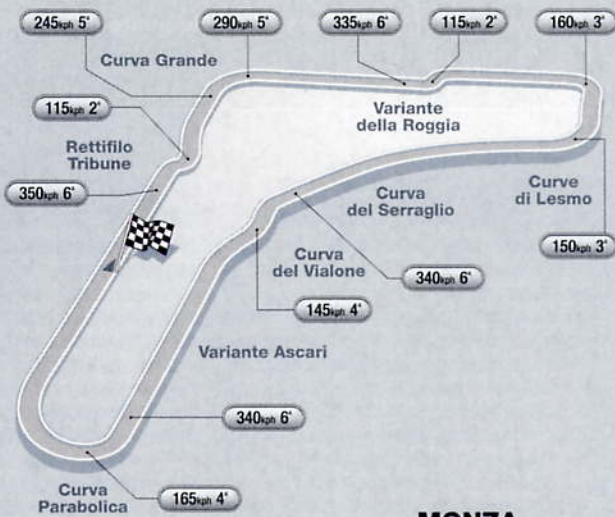


# Todos los datos Monza

Tiempo Cálido, seco, soleado, 25° Temperatura asfalto 41° Vueltas 53 Distancia 306,720 km Espectadores 65.000

## Parrilla de salida

Posición	Piloto	Tiempo
1	Michael Schumacher	1m 20,963s
2	Juan Pablo Montoya	+0,051s
3	Rubens Barrichello	+0,279s
4	Kimi Räikkönen	+0,503s
5	Marc Gené	+0,871s
6	Jarno Trulli	+0,981s
7	Jenson Button	+1,338s
8	David Coulthard	+1,508s
9	Olivier Panis	+1,525s
10	Jacques Villeneuve	+1,754s
11	Mark Webber	+1,791s
12	Cristiano da Matta	+1,951s
13	Giancarlo Fisichella	+2,029s
14	Heinz-Harald Frentzen	+2,253s
15	Justin Wilson	+2,521s
16	Nick Heidfeld	+2,840s
17	Jos Verstappen	+4,115s
18	Zsolt Baumgartner	+4,981s
19	Nicolas Kiesa	+5,815s
20	Fernando Alonso	+19,442s



## Vuelta a vuelta

**SALIDA** Alonso embiste a Verstappen, que zigzaguea para evitar el Jaguar de Wilson. Schumacher y Montoya codo con codo en la segunda chicane. Trulli intenta adelantar a Montoya y luego se queda tirado por avería hidráulica

**VUELTA 2** Gené adelanta a Panis, 6°

**VUELTA 11** Coulthard para a repostar

**VUELTA 15** Schumacher para

**VUELTA 16** Montoya para y sale segundo, a 3,4s de Schumacher. Los seis primeros siguen en el mismo orden

**VUELTA 24** La diferencia entre los dos primeros es de 2 segundos

**VUELTA 31** Barrichello inicia la segunda tanda de pit stops

**VUELTA 35** Gené es el último de los seis primeros en parar. Schumacher le saca 1,6s a Montoya y 10s a Barrichello

**VUELTA 40** Montoya para y sale de un segundo doblando a Frentzen

**VUELTA 45** DC abandona; Gené quinto

**VUELTA 53** Alonso supera a Heidfeld y entra en los puntos; Schumi cruza la meta

## Velocidades y paradas

**VUELTA RÁPIDA**  
Michael Schumacher  
1m 21,832s en la vuelta 14 (254,848 km/h)

**VELOCIDAD MÁS RÁPIDA PUNTO MEDICIÓN**  
Michael Schumacher 368,2 km/h

**VELOCIDAD MÁS LENTA PUNTO MEDICIÓN**  
Jarno Trulli 294,4 km/h

**PITSTOP MÁS RÁPIDO**  
Nick Heidfeld 29,333s

**PITSTOP MÁS LENTO**  
Fernando Alonso 45,153s

## MONZA

Longitud circuito 5,793 km

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

## ¿Lo sabías?

Este fue el GP puntuable más rápido de la historia. El promedio de 247,585 km/h superó el anterior récord de Peter Gethin, vencedor en Monza 71 con BRM a 242,615 km/h. Ningún circuito ha albergado más GPs que Monza: éste fue el 53° GP de Italia aquí.

## Clasificación final

Posición	Piloto y coche	Tiempo total	Pos. 1ª vuelta
1	Michael Schumacher Ferrari F2003-GA (Bridgestone)	1h 14m 19,838s	1
2	Juan Pablo Montoya Williams-BMW FW25 (Michelin)	+5,294s	2
3	Rubens Barrichello Ferrari F2003-GA (Bridgestone)	+11,835s	3
4	Kimi Räikkönen McLaren-Mercedes MP4-17D (Michelin)	+12,834s	4
5	Marc Gené Williams-BMW FW25 (Michelin)	+27,891s	7
6	Jacques Villeneuve BAR-Honda 005 (Bridgestone)	a 1 vuelta	8
7	Mark Webber Jaguar R4 (Michelin)	a 1 vuelta	10
8	Fernando Alonso Renault R23B (Michelin)	a 1 vuelta	17
9	Nick Heidfeld Sauber-Petronas C22 (Bridgestone)	a 1 vuelta	11
10	Giancarlo Fisichella Jordan-Ford EJ13 (Bridgestone)	a 1 vuelta	16
11	Zsolt Baumgartner Jordan-Ford EJ13 (Bridgestone)	a 2 vueltas	13
12	Nicolas Kiesa Minardi-Cosworth PS03 (Bridgestone)	a 2 vueltas	14
13	H-H Frentzen Sauber-Petronas C22 (Bridgestone)	cambio - a 6 vueltas	15

### NO CLASIFICADOS

David Coulthard McLaren-Mercedes MP4-17D (M)	sist. hidráulico - 45 vueltas	5
Olivier Panis Toyota TF103 (Michelin)	frenos - 35 vueltas	6
Jos Verstappen Minardi-Cosworth PS03 (Bridgestone)	fuga aceite - 27 vueltas	18
Jenson Button BAR-Honda 005 (Bridgestone)	cambio - 24 vueltas	9
Cristiano da Matta Toyota TF103 (Michelin)	trompo - 3 vueltas	12
Justin Wilson Jaguar R4 (Michelin)	cambio - 2 vueltas	19
Jarno Trulli Renault R23B (Michelin)	sistema hidráulico - 0 vueltas	-

## Resultados hasta la fecha

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

CLAVE: DS Descalificado/R Retirado/NS No salió

# #15 Una victoria caída del cielo

El tiempo llevó en volandas a Michael a otro gran triunfo. Está a un solo punto de su sexto título. Por Peter Windsor

Los pilotos van y vienen, los Montoyas y los Alonsos tienen sus días... pero aun así Michael Schumacher sigue demostrándonos en qué consiste en última instancia la buena Fórmula 1. Indy 2003 fue un ejemplo al respecto. Michael dio una oportunidad a todos en Indy al no hacer mucho el viernes (cuando calificó su Ferrari con poca gasolina en la octava plaza, a casi un segundo de su compañero, Rubens Barrichello) y luego quedándose tirado en los libres del sábado con un problema de presión de combustible. Con un cambio en la dirección del viento que desató el caos para la sesión oficial definitiva, y con Michael hallando delicado su coche sobre

la pista rápidamente cambiante, acabó la jornada séptimo. Allí en el box Williams, donde Juan Pablo y Ralf Schumacher aún se preguntaban por qué se habían calificado sólo cuarto y quinto, la palabra de los gurús de la ingeniería era que Michael iba a una estrategia de una parada, con mucho combustible encima. Ah, sí, y el poleman Kimi, decían, calzaba unos Michelin blandos que no aguantarían en carrera, y Rubens, en la primera fila, iba tan descargado de gasolina que tendría que parar casi en la vuelta de formación.

A esta clase de insensatez los condujo Michael, incluso antes de que empezara la carrera.

Y seguía tomándose el pelo. En seguida

se abrió paso hasta el tercer puesto en las primeras vueltas, pero se fue para atrás —otra vez detrás de DC y los Renault— cuando empezó a llover. Algunos de los pilotos Michelin —como Olivier Panis, que calificó su Toyota en un pasmoso tercer lugar— corrieron a cobijarse, pero Michael siguió ahí fuera, llevando el coche a golpes de muñeca y con el gas entre algodones... en la recta. En las curvas parecía un Sauber.

Ralf Schumacher, que se salió contra el muro de neumáticos en los libres pero ahora era un sólido segundo, justo detrás de Kimi, fue el primero en parar (vuelta 15). Siguió con gomas de seco. Juan Pablo, que embistió al lento Ferrari de Barrichello en la tercera vuelta, entró para la primera de sus

No debería haber sido un circuito Bridgestone, pero Ferrari se aprovechó de la falta de buenos intermedios de Michelin.





## > Pilotos: 15ª prueba, EE UU

1 Michael Schumacher	92
2 Kimi Räikkönen	83
3 Juan Pablo Montoya	82
4 Ralf Schumacher	58
5 Rubens Barrichello	55
6 Fernando Alonso	55
7 David Coulthard	45
8 Jarno Trulli	29
9 Mark Webber	17
10 Heinz-Harald Frentzen	13

11 Giancarlo Fisichella	12
12 Jenson Button	12
13 Cristiano da Matta	8
14 Nick Heidfeld	6
15 Olivier Panis	6
16 Jacques Villeneuve	6
17 Marc Gené	4
18 Ralph Firman	1
19 Justin Wilson	1

## > Constructores

1 Ferrari	147
2 Williams-BMW	144
3 McLaren-Mercedes	128
4 Renault	84
5 Sauber-Petronas	19
6 BAR-Honda	18
7 Jaguar-Cosworth	18
8 Toyota	14
9 Jordan-Ford	13



Williams (arriba) cargó menos alerón que sus rivales en un intento de ganar velocidad punta. Jenson Button (dcha.) lideró un GP por vez primera en su carrera.



CHARLES COATES/JAT; STEVEN TEEZ/JAT; DAMIEN HEARLE/STEVE ETHERINGTON/JAT

muchas visitas a boxes en la vuelta 17. También siguió con sus Michelin duros de seco. Fernando Alonso paró una vuelta más tarde (manteniendo sus neumáticos blandos de seco); y luego, en la vuelta 19, Kimi paró a repostar y a cambiar sus neumáticos Michelin blandos (y de seco).

En Indianápolis, mucha gente se preguntaba qué ocurría, pero los curtidos observadores de Michael sabían lo que estaban mirando: el Maestro en plena forma. Con mucha carga de combustible y la lluvia lista para arrear o remitir, según en qué dirección se mirara, Michael iba a seguir en pista lo suficiente para sincronizar su repostaje con un cambio al neumático adecuado. Con todos los demás obligados a parar de nuevo a por gomas de agua, entonces Michael podría escaparse majestuosamente y doblarlos a todos. Genial.

Michael entró en la vuelta 20 -y después

hablan de una carga enorme de gasolina- pero, ahora que llovía sin cesar, siguió con ruedas de seco. ¿Era esto posible? ¿Se habían vuelto locos en Ferrari? ¿Había hecho Michael todo esto para nada?

Claro que no era así de sencillo. Con lo resbaladiza que se había vuelto la pista durante las primeras siete vueltas, después de una docena la trazada estaba lo bastante seca para que Michael fuera extraordinariamente rápido. Dio su 13ª vuelta en 1m 11,473s, más de medio segundo más veloz que Kimi en ese momento de la carrera. Se notaba que estaba en mucha mejor forma de lo que estuvo en las calificaciones.

Por tanto, cuando enfiló el pit lane en la vuelta 20, con la lluvia que volvía a arrear, Michael -como en Melbourne- estaba indeciso respecto a lo que hacer. Decidió seguir con ruedas de seco, pero luego cambió de opinión, justo cuando llegaba ▶

## TECNOARCHIVO

### Cuando el juego se pone duro...

Steve Matchett explica otra proeza de los mecánicos del Cavallino.

Ferrari empezó el sábado de un modo terrible cuando el F2003-GA de Schumacher renqueó hasta quedar detenido en su vuelta de instalación, en el inicio de la primera sesión libre de 45 minutos. La ausencia de humo o charcos de fluido era indicio de algún problema de montaje de poca importancia pero irritante.

La telemetría hacía pensar en una pérdida repentina de presión de gasolina, así que los mecánicos empezaron quitando el acoplamiento de la máquina de repostaje Intertechnique para acceder a la célula de combustión. Otros empezaron a desmontar el motor.

Parecía que el problema estaba en las bombas de combustible. Un F1 emplea tres: dos bombas de baja presión garantizan un suministro de combustible constante a un pequeño colector central en la célula de combustión; un pequeño eje estriado conectado al motor acciona mecánicamente una bomba de alta presión en aquélla.

Que quitaran el motor indicó que la bomba mecánica era la culpable; las bombas de baja presión se pueden sustituir con el motor en su sitio. Tal vez la carcasa de la bomba de alta presión se había fracturado o las estrías se habían estropeado.

En media hora, los hombres de Nigel Stepney volvían a tener el motor montado en el chasis; 20 minutos después, Michael salía a pista. Así reacciona un equipo bien preparado ante un desastre potencial.

### El coche de Michael se queda tirado en los libres.





## 'KIMI PILOTÓ A LA PERFECCIÓN, SIN COMETER ERRORES Y CON SU McLAREN ABSOLUTAMENTE AL LÍMITE'

al inicio de la zona de limitación de velocidad. ¿Podrían cambiar a tiempo? Michael consultó con Ross Brawn y juntos decidieron esperar una vuelta. Mejor ser organizados que caóticos. Y, además, todos los otros también iban a tener que parar.

De modo que ahora era un mano a mano, con la lluvia incidiendo en el ataque de Michael. En esta fase le ayudaron enormemente no sólo el equilibrio general y niveles de agarre de su Ferrari y sus Bridgestones, sino también el rendimiento atroz de los Michelin. Los neumáticos Michelin de seco, bajo la llovizna, fueron abrumadoramente superiores a los Bridgestone. Cuando arreció la lluvia, sus gomas de agua de dibujo poco profundo (intermedios, vaya) fueron inferiores en la misma medida. El giro fue sorprendente.

De modo que Kimi, tras una gran cabalgada desde la pole, se encontró teniendo que correr durante un rato con los Jenson Buttons y los Heinz-Harald Frenzens. Pilotó a la perfección, sin cometer errores y manteniendo en equilibrio su McLaren absolutamente al límite; y al final, a medida que la pista empezaba a secarse, pudo escaparse. Era más rápido que Michael en las últimas fases de la carrera, sobre seco, pero para entonces, claro está, con Michael en cabeza con unos 22 segundos de ventaja, la suerte estaba echada. La lluvia de Indy se había llevado por delante la perfecta jornada de Kimi.

¿Williams? Una cosa siguió a la otra. Ralf corrió bien en las primeras vueltas, presionando a Kimi y revelándose

Unos neumáticos que no pudieron digerir la pista mojada doblegaron a Räikkönen (arriba). Panis (abajo) se calificó tercero, igualando su mejor marca.





**EL DATO:** Ferrari, Williams y McLaren –de uno u otro modo– consiguieron una posición media de 4,5 en la parrilla de Indianápolis.



Montoya (arriba) perdió sus opciones al título, en parte por su toque con Barrichello (arriba izda.). Räikkönen y Schumi, los dos únicos aspirantes, subieron al podio con Frentzen (izda.).

LORENZO BELLANCA/AT, DARRIN HEATH/STEVE ETHERINGTON/LAIF, PICTURE

amenazar en la recta, pero abandonó por salida de pista en la vuelta en que estaba previsto que parara a montar ruedas de agua. Williams dijo más tarde que en realidad le habían dicho a Ralf que entrara la vuelta anterior. No es de extrañar, pues, que el regreso de Ralf al box fuera saludado por brazos agitados y voces exaltadas. Mientras tanto, a Juan le cayó (injustamente, en mi opinión) una penalización de drive-through, supuestamente por sacar a su amigo Rubens de la pista. Viendo que Rubens tenía problemas de selección del cambio, y bien podría haber vacilado delante de Juan (o no; los matices de un incidente así sólo se pueden valorar en serio tras la carrera) fue sorprendente que los comisarios decidieran aplicar una penalización

instantánea para la que no hay apelación.

Además, la primera parada de Juan llevó una eternidad (problema con la manguera) y Williams tuvo más dificultades que la mayoría en mojado. La razón fue que cargaron relativamente poco alerón, algo que sorprendió a equipos como McLaren, Renault y Toyota, que reaccionaron ante los fuertes vientos en calificación añadiendo más alerón trasero. En el warm-up del sábado era evidente que el ultrasensible trazado de Indianápolis se estaba volviendo sobrevivador, y la pega del cambio era mínima: tan variable como parecía el tiempo, la mayoría de los bien pagados meteorólogos de los equipos preveían lluvia en algún momento de la carrera. Con el campeonato en el aire –literalmente–, y con la potencia de BMW a sus espaldas,

parecía que lo más probable era que Williams añadiera carga aerodinámica.

Pero no lo hicieron, tal vez porque en retrospectiva creyeron que podrían haber puesto algo menos de alerón en Monza. Quizá pensaran que, más que nada, Juan necesitaba poder adelantar en la recta, sobre todo porque últimamente ha sido conservador en calificación y no saldría necesariamente desde la primera fila.

Otra ayuda para Michael, después de todo. No hubo truco, nada como en los viejos tiempos, cuando iría a una táctica de una parada por las tres de los demás, o viceversa. Aquí se trató de capear el temporal, abrirse paso contra viento y marea y aun así ganar por un neto margen.

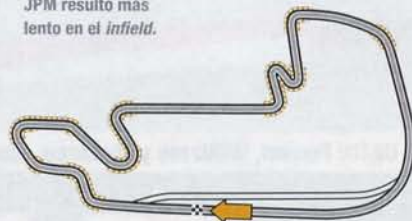
Aquí se trató de un piloto a punto de ganar su **Campeonato Número Seis**. **1**

# ¿La liebre o la tortuga?

Todos tuvieron problemas para dar con un agarre adecuado en el *infield* sin sacrificar demasiada velocidad punta.



Las distintas filosofías de McLaren y Williams se aprecian con claridad en este gráfico: Kimi pasó más tiempo (más lento) en la recta; JPM resultó más lento en el *infield*.



## ▲ Indianápolis 2003: un compromiso casi imposible

Si se centra el reglamento 2003 en las características únicas del actual circuito del GP de EE UU, acertar con los reglajes se convierte en algo difícil. Dicha pista es producto de dos filosofías de diseño de circuitos totalmente distintas: una recta de 1,7 km que parece interminable comprende una mitad; la revirada

**'EL CIRCUITO DE INDIANÁPOLIS ES PRODUCTO DE DOS FILOSOFÍAS DE DISEÑO MUY DISTINTAS'**

sección del *infield*, que recuerda el Hungaroring, la otra. El reto al que se enfrentaban los ingenieros resulta evidente: cómo alcanzar una elevada velocidad punta en la recta manteniendo el mayor nivel de carga aerodinámica en las curvas cerradas. ¿El problema? El agarre exige apoyo... y éste perjudica la velocidad.

"Eso implica que el mejor reglaje siempre es algún tipo de compromiso", dice el probador de Renault Allan McNish. "Hasta el año pasado, había una clara estrategia. El sábado, la clave era disponer de una buena cantidad de apoyo porque la manera de obtener un buen tiempo por vuelta es maximizar el agarre en la sección revirada,

aunque se pierda un poco en velocidad punta. Para el domingo, quitabas alerón para asegurar que no te adelantaran en la recta".

Pero, de ahora en adelante, será imposible hacer eso. Las normas estipulan que los coches entran en parque cerrado el sábado, y están prohibidos los cambios de reglajes antes de la carrera del domingo.

"Eso nos complicó mucho las cosas", dice Allan. "Antes de decidirnos por un reglaje, teníamos que hacernos una idea aproximada de los puntos fuertes y débiles de nuestros rivales de modo que pudiéramos ponderar nuestro propio compromiso de reglajes. Además, nos calificamos habiendo decidido ya nuestra estrategia".

Dos filosofías, pues: ser rápido en una vuelta, para obtener la mejor posición en parrilla, pero tener problemas de velocidad en carrera. O calificarse con muy poca carga, tener problemas en el *infield*, salir algo más atrás en la parrilla... pero tener una velocidad muy alta en carrera. McLaren optó por lo primero con Räikkönen (330,6 km/h en la línea de meta). Williams, por lo segundo, con Montoya a 344,3 en dicho punto.

El gráfico muestra la diferencia en tiempos por vuelta y el tiempo transcurrido en el *infield*/recta según el índice de apoyo aerodinámico. Cuando la velocidad punta es elevada, el reglaje aerodinámico es de baja carga: por tanto, es fácil ver las filosofías de McLaren y Williams.



Los retoques en los alerones delanteros de los dos pilotos de Williams revelan sus gustos en cuanto a comportamiento: el de Ralf (izda.) estaba provisto de un largo flap Gurney en el plano superior; el de Juan (dcha.), de dos flaps más cortos.

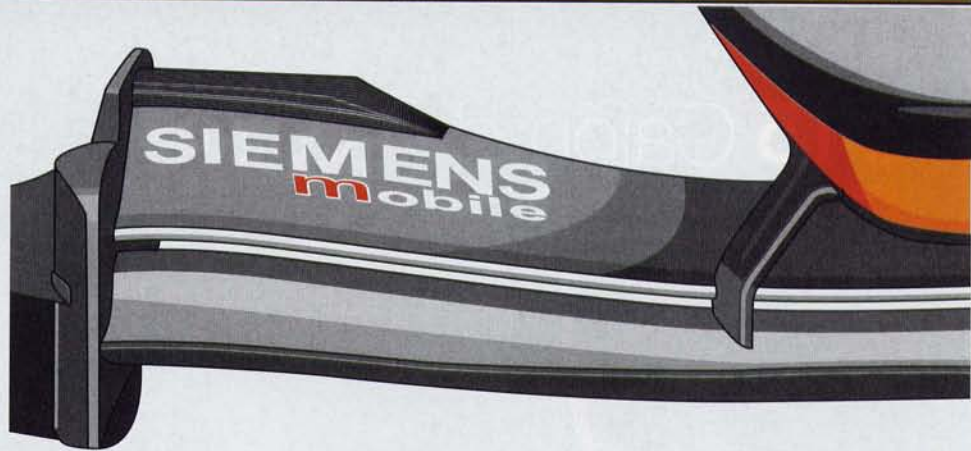
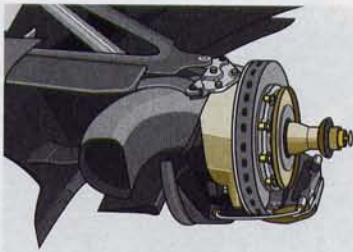
## ◀ Cuestión de bigotes

Ralf Schumacher y Montoya tienen estilos de pilotaje característicos. A Ralf le gusta un toque de subviraje mientras que Juan prefiere un ligero sobreviraje en la entrada. Por tanto, el *infield* de Indianápolis obligó a los dos pilotos Williams a usar planos superiores del alerón delantero algo diferentes. Ralf optó por un largo flap Gurney recto, y Montoya por uno más pequeño en la parte superior y otro en medio del bigote. Dicho esto, ninguno de los dos estuvo del todo contento con sus reglajes todo el fin de semana.



► **McLaren en busca de agarre**

McLaren colocó las pinzas de freno delanteras en la parte inferior del disco en un intento de obtener el mejor agarre mecánico posible en el *infield* al rebajar el centro de gravedad. Para combatir el subviraje, el MP4-17D también montaba flaps Gurney bastante altos en su alerón delantero.



Ningún truco que pudiera mejorar el rendimiento de McLaren en el *infield* se dejó sin probar. En el alerón delantero, prominentes flaps Gurney contribuyeron a sujetar el morro, y las pinzas 'colgadas' rebajaron el centro de gravedad.



◀ **Sauber retoca su nuevo paquete aerodinámico**

En Monza, Sauber esperaba experimentar con un nuevo capó motor (véase página 84). Los cambios no resultaron y el equipo no pudo dar con el equilibrio. Quince días después, en Indy, las cosas volvieron a cambiar: con unos flaps revisados en el morro (izda.), el C22 se mostró más competitivo.

'CON UNOS FLAPS REVISADOS EN EL MORRO, EL C22 SE MOSTRÓ MÁS COMPETITIVO EN INDIANÁPOLIS'

Ahora el capó motor de alta carga de Sauber está equilibrado por cambios en el morro.

► **Minuciosidad sin premio**

BAR tuvo problemas de agarre todo el fin de semana, sobre todo con baja temperatura. El equipo efectuó cambios sustanciales de reglajes entre el viernes y el sábado y consiguió hacer el coche mucho más competitivo. Al final, Villeneuve y Button se alinearon 11º y 12º en parrilla. Dicho esto, el BAR 005 es uno de los coches más elegantes de 2003. Véase el sencillo detalle en la deriva lateral del alerón delantero (dcha.): el pequeño flap del medio tuvo su efecto.

A base de probar, BAR enfiló la dirección correcta en EE UU. Button llegó a encabezar la carrera y parecía tener el podio asegurado, pero los dos BAR abandonaron con problemas de motor.



La configuración de media carga del alerón trasero de Renault apareció en Brasil. El motor también evolucionó.

◀ **Renault a media carga**

Aunque la recta de 1.700 metros y 22 segundos intimidaba a Renault, el equipo marcó tiempos aceptables todo el fin de semana. El R23B montaba el paquete aerodinámico de media carga, incluido el complejo alerón trasero que debutó en Brasil. También usaron la versión mejorada del motor, y mejoraron aún más su excelente control de arrancada. En los entrenamientos, Renault registró su mejor salida hasta ahora, recorriendo más de 93 m en los primeros cuatro segundos.

# #15 Cajón de sastre

BAR canta -un rato- bajo la lluvia; Sauber se fuma un puro; Alonso suma su cuarto abandono. Por M. Hamilton y V. F.



Alonso (izda.) salió mal por un problema de embrague, y al final abandonó por rotura de motor; Frenzen (superior) celebra su primer podio desde 2000; Panis (arriba) acabó fuera de la pista.

DPP/STEVE ETHERINGTON/AL

## Tan cerca y tan lejos

BAR presionó a Bridgestone para que trajera su nuevo compuesto de mojado a Indianápolis, sabiendo que sería muy competitivo. Jenson Button se calificó con mucha gasolina, salió bien y rodó hasta cambiar a ruedas de agua. Lideró la carrera durante 15 vueltas antes de que Michael Schumacher le pasara, y parecía bien encaminado para el podio. Entonces, a 32 vueltas del final, su motor Honda se rompió.

"Empecé a perder presión hidráulica, y el equipo no podía hacer nada al respecto. Pero antes de que esto pudiera perjudicar al coche, el motor expiró. Fue una gran decepción acabar así".

## Precisión suiza

Sauber-Petronas saltó de la novena a la quinta plaza en el Campeonato de Constructores con el tercer lugar de Heinz-Harald Frenzen y el quinto de Nick Heidfeld.

Peter Sauber encendió uno de sus mejores puros cubanos y observó el monitor con desconcierto mientras Frenzen participaba en su

primera rueda de prensa poscarrera desde Indianápolis 2000.

"Me cuesta encontrar palabras", dijo Sauber. "Heinz cambió a ruedas de agua en el momento oportuno y todo nos salió bien".

## Que paren la carrera. ¡Ya!

Jaguar debió de pensar por un momento en hacer salir a algún espontáneo a pista para que se detuviera la carrera tras 20 vueltas: el monitor daba a Mark Webber líder, con Justin Wilson tercero. Fue un instante de gloria: los tres primeros habían entrado en boxes al arrear la lluvia.

"No estaba muy seguro de mi posición", dijo Webber. "Me dirigía a boxes para montar ruedas de agua cuando perdí el control. No pude hacer nada".

Wilson paró dos vueltas después y al final se anotó su primer punto con una tenaz actuación.

## Jordan, lleno a rebosar

Gary Anderson dijo antes de la carrera que la única esperanza de puntuar de Jordan residía en el

tiempo. Jordan acertó el momento de calzar a Giancarlo Fisichella con gomas de mojado, pero a partir de allí la cosa fue de mal en peor.

"Tuvimos un problema con la rueda delantera derecha en una parada", explicó Anderson. "Luego, en la segunda parada, cuando iba quinto, creímos que no había entrado gasolina, pero no era así. Le pusimos la de la otra máquina, así que siguió con el doble de la necesaria. Aparte del tiempo que costó la parada, el coche era demasiado pesado y lento.

"Oportunidades así no se presentan a menudo, pero con todo dos puntos no están nada mal".

## Toyota se precipitó

Debería haber sido el gran momento de Toyota, pues Olivier Panis partía tercero en la parrilla, pero pronto cayó en el caos.

Toyota pecó de entusiasta y fue el único equipo puntero que hizo parar a sus pilotos en seguida para cambiar a ruedas de agua, creyendo que el primer chaparrón iría a peor. No lo hizo, pero cuando

Panis y Da Matta pararon de nuevo para volver a los slicks estriados, volvía a amenazar tormenta. Para cuando los de agua ya sí que eran de rigor, los Toyota iban doblados.

Más tarde, Panis se salió y Da Matta acabó noveno. Una jornada de las que "te forja el carácter", según el jefe Ove Andersson.

## Alonso lucha sin premio

Fernando Alonso podría haber salido de Indianápolis en la cuarta posición de la tabla de pilotos antes de la última prueba en Japón.

El asturiano rodaba séptimo cuando en la vuelta 44 se rompió el motor de su Renault, y habría podido acabar al menos quinto.

"He perdido una buena ocasión de ponerme cuarto en el mundial", dijo el español. "Después de ver a un lado de la pista a Barrichello y Ralf, me había hecho ilusiones. Al principio de la carrera, incluso pensé que podía ganar", aseguró.

"Sabía que tenía menos opciones con la lluvia, pero el podio lo veía factible. Lo positivo es que me he divertido bastante", concluyó.



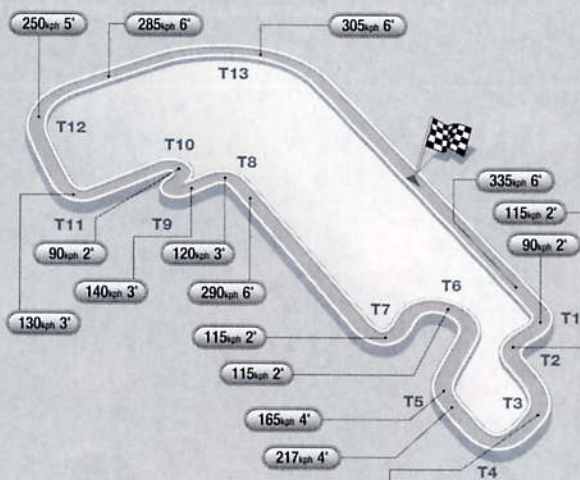


# Todos los datos Indianápolis

Tiempo Nublado, mojado/seco, 18° Temperatura asfalto 20° Vueltas 73 Distancia 306,016 km Espectadores 150.000 (estimación)

## Parrilla de salida

Posición	Piloto	Tiempo
1	Kimi Räikkönen	1m 11,670s
2	Rubens Barrichello	+0,124s
3	Olivier Panis	+0,250s
4	Juan Pablo Montoya	+0,278s
5	Ralf Schumacher	+0,408s
6	Fernando Alonso	+0,417s
7	Michael Schumacher	+0,524s
8	David Coulthard	+0,627s
9	Cristiano da Matta	+0,656s
10	Jarno Trulli	+0,896s
11	Jenson Button	+1,025s
12	Jacques Villeneuve	+1,380s
13	Nick Heidfeld	+1,413s
14	Mark Webber	+1,599s
15	Heinz-Harald Frentzen	+1,777s
16	Justin Wilson	+1,915s
17	Giancarlo Fisichella	+2,128s
18	Ralph Firman	+2,357s
19	Jos Verstappen	+3,690s
20	Nicolas Kiesa	+3,974s



**INDIANÁPOLIS**  
Longitud circuito 4,192 km

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

## ¿Lo sabías?

El Indianápolis Motor Speedway, con más de 250.000 asientos, es el recinto deportivo de mayor número de asientos del mundo. Ésta fue la 70ª victoria de Michael Schumacher en F1. Su Ferrari lleva 37 carreras sin sufrir un fallo mecánico.

## Vuelta a vuelta

**SALIDA** Rubens y JPM salen mal; Kimi lider seguido de Panis, Ralf y Michael  
**VUELTA 3** Ralf supera a Panis. Colisión entre Barrichello y JPM; Rubens KO  
**VUELTA 5** Llovizna. Michael tercero; Alonso pasa a DC  
**VUELTA 6** DC y JPM pasan a Alonso  
**VUELTA 7** DC, JPM y Alonso pasan a MS  
**VUELTA 8** Casa la lluvia  
**VUELTA 15** Ralf para; Montoya y Alonso pasan a Coulthard y son 2º y 3º  
**VUELTA 17** JPM y DC paran  
**VUELTA 18** Llovizna. Alonso para  
**VUELTA 19** Kimi para; Frentzen para y monta 'mojado'  
**VUELTA 20** Michael para. Webber lider  
**VUELTA 21** Lluvia; MS cambia a mojado  
**VUELTA 22** Webber y Ralf se salen. Kimi y Alonso paran; drive-through para JPM  
**VUELTA 26** MS pasa a Wilson y Alonso  
**VUELTA 27** Alonso pasa a Wilson, 5º  
**VUELTA 28** Deja de llover; Schumi 3º  
**VUELTA 33** Michael pasa a H-HF, 2º  
**VUELTA 35** Heidfeld pasa a Alonso, 5º  
**VUELTA 36** Alonso para y sale 8º  
**VUELTA 38** Michael pasa a Button, 1º  
**VUELTA 48** Michael para. H-HF lider  
**VUELTA 49** H-HF para. Michael lider  
**VUELTA 55** Kimi pasa a H-HF, 2º  
**VUELTA 73** Schumacher cruza la meta

## Velocidades y paradas

**VUELTA RÁPIDA**  
Michael Schumacher  
1m 11,473s en la vuelta 13 (211,145 km/h)  
**VELOCIDAD MÁS RÁPIDA PUNTO MEDICIÓN**  
Juan Pablo Montoya 358,9 km/h  
**VELOCIDAD MÁS LENTA PUNTO MEDICIÓN**  
Giancarlo Fisichella 335,8 km/h  
**PITSTOP MÁS RÁPIDO**  
Cristiano da Matta 17,981s  
**PITSTOP MÁS LENTO**  
Giancarlo Fisichella 42,710s

## Clasificación final

Posición	Piloto y coche	Tiempo total	Pos. 1ª vuelta
1	Michael Schumacher Ferrari F2003-GA (Bridgestone)	1h 33m 35,997s	4
2	Kimi Räikkönen McLaren-Mercedes MP4-17D (Michelin)	+18,258s	1
3	Heinz-Harald Frentzen Sauber-Petronas C22 (Bridgestone)	+37,964s	13
4	Jarno Trulli Renault R23B (Michelin)	+48,329s	9
5	Nick Heidfeld Sauber-Petronas C22 (Bridgestone)	+56,403s	12
6	Juan Pablo Montoya Williams-BMW FW25 (Michelin)	a 1 vuelta	7
7	Giancarlo Fisichella Jordan-Ford EJ13 (Bridgestone)	a 1 vuelta	17
8	Justin Wilson Jaguar R4 (Michelin)	a 2 vueltas	15
9	Cristiano da Matta Toyota TF103 (Michelin)	a 2 vueltas	10
10	Jos Verstappen Minardi-Cosworth PS03 (Bridgestone)	a 4 vueltas	19
11	Nicolas Kiesa Minardi-Cosworth PS03 (Bridgestone)	a 4 vueltas	18

### NO CLASIFICADOS

Jacques Villeneuve BAR-Honda 005 (Bridgestone)	motor - 63 vueltas	16
Ralph Firman Jordan-Ford EJ13 (Bridgestone)	trompo - 48 vueltas	20
David Coulthard McLaren-Mercedes MP4-17D (Michelin)	cambio - 45 vueltas	6
Fernando Alonso Renault R23B (Michelin)	motor - 44 vueltas	8
Jenson Button BAR-Honda 005 (Bridgestone)	motor - 41 vueltas	11
Olivier Panis Toyota TF103 (Michelin)	trompo - 27 vueltas	2
Mark Webber Jaguar R4 (Michelin)	trompo - 21 vueltas	14
Ralf Schumacher Williams-BMW FW25 (M)	trompo/suspensión - 21 vueltas	3
Rubens Barrichello Ferrari F2003-GA (Bridgestone)	accidente - 2 vueltas	5

## Resultados hasta la fecha

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

CLAVE: DS Descalificado/R Retirado/NS No salido

# #16 Una cita decisiva y redonda

El último acto de la temporada 2003 se disputará en Suzuka, una pista cuyo asfalto tritura los neumáticos sin piedad.



## De visita

- Suzuka está situado a unos 50 km al suroeste de la cuarta ciudad más grande de Japón, Nagoya, un lugar orgulloso de su cultura tradicional.
- El circuito se inauguró en 1962 y el complejo incluye hoteles, restaurantes y otras muchas diversiones.
- Fue diseñado por John Hugenholtz, el mismo de Zandvoort y el Jarama.
- Un abono para los tres días cuesta entre 150 y 270 euros.

## Resultados 2002

### Ocho primeros carrera

- 1 Michael Schumacher**  
Ferrari F2002, 1h 26m 59,698s  
(212,644 km/h)
- 2 Rubens Barrichello**  
Ferrari F2002 +0,506s
- 3 Kimi Räikkönen**  
McLaren-Mercedes MP4-17  
+23,292s
- 4 Juan Pablo Montoya**  
Williams-BMW FW24  
+36,275s
- 5 Takuma Sato**  
Jordan-Honda +1m 22,694s
- 6 Jenson Button**  
Renault R202 +1 vuelta
- 7 Nick Heidfeld**  
Sauber-Petronas C21 +1 vuelta
- 8 Mika Salo**  
Toyota TF102 +1 vuelta

### Ocho primeros parrilla

- 1 Michael Schumacher**  
Ferrari F2002  
1m 31,317s (229,481 km/h)
- 2 Rubens Barrichello**  
Ferrari F2002 +0,432s
- 3 David Coulthard**  
McLaren-Mercedes MP4-17  
+0,771s
- 4 Kimi Räikkönen**  
McLaren-Mercedes MP4-17  
+0,880s
- 5 Ralf Schumacher**  
Williams-BMW FW24 +1,127s
- 6 Juan Pablo Montoya**  
Williams-BMW FW24 +1,190s
- 7 Takuma Sato**  
Jordan-Honda +1,773s
- 8 Giancarlo Fisichella**  
Jordan-Honda +1,959s

### Fastest lap

**Michael Schumacher**  
Ferrari F2002, 1m 36,125s  
(218,003 km/h)  
NUEVO RECORD

### Número de vueltas

53

**Distancia de carrera**  
307,573 km

### Horarios

**Primera sesión oficial**  
07.00 viernes 10 de octubre

**Segunda sesión oficial**  
07.00 sábado 11 de octubre

**Carrera**  
07.30 domingo 12 de octubre  
Horarios sujetos a variación

## Fernando Alonso



### Así es Suzuka

"Suzuka está considerado como uno de los verdaderos circuitos de piloto del mundo. Su forma de 'ocho' con el cruce elevado hace que presente casi el mismo número de curvas a derecha e izquierda, lo que es poco común en un circuito.

"Además, es un trazado muy técnico para el piloto. Tiene curvas de todo tipo, en bajada, en subida, frenadas fuertes, y las diversas curvas de altísima velocidad suponen todo un reto; el piloto ha de entregarse a tope. Este año se han modificado la famosa 130R y la chicane. Habrá que ver cómo influyen en los adelantamientos".





AP/WIDEWORLD/GETTY IMAGES

El cenit de Japón en el GP de *Idem*: Suzuki junto al vencedor Piquet en el podio en la edición de 1990.

BOLA DE CRISTAL

# Bridgestone debería acertar aquí

El conocimiento local puede resultar decisivo en Suzuka.



Schumacher querrá una repetición de 2002.

Suzuka ha sentenciado los títulos nueve veces en sus 16 ediciones puntuables, y estén como estén las clasificaciones esta vez, la carrera debería ser excepcional.

Ferrari y Michael Schumacher dependerán de la forma de Bridgestone en uno de los pocos circuitos que podrían suponer una ventaja sobre Michelin para sus neumáticos 2003. Su palmarés es impresionante, pues Bridgestone ha ganado los últimos cinco GPs en Suzuka, pero esta temporada se le ha dado la vuelta a la situación. Dicho esto, va a ser más reñido que algunas de las carreras dominadas por Michelin, y esto con o sin el follón de la anchura del neumático.

Suzuka castiga los neumáticos. Punto. La superficie abrasiva provoca elevados índices de desgaste y en ningún lugar es más vital el conocimiento local que en este circuito que, en ausencia de Spa, es el más largo del campeonato.

Hay cambios importantes en Suzuka: la temible 130R se ha suavizado un poco. La idea era hacer más segura esta izquierda de sexta marcha—una curva que se toma a casi 300 km/h—proporcionando una trazada más recta y una mayor posibilidad de ganar la frenada en el trecho hacia la absurda chicane. Este plan sufrió un serio revés en verano, tras la muerte de Daijuro Kato durante el MotoGP. Ahora la chicane está situada más cerca de la 130R (para ofrecer una mejor escapatoria), algo que anulará en gran medida su utilidad como punto de adelantamiento.

Para Bridgestone y Ferrari, lo importante es que no se han tocado las magníficas 'eses' después de la primera curva. En efecto, ahí es donde Schumi ganó la carrera el año pasado, dejando clavados a su compañero Barrichello y el resto del grupo en las dos primeras vueltas. Este año Schumi tendrá más compañía, sobre todo si la potencia de Williams-BMW compensa los reglajes de elevada carga. McLaren y Renault pueden tener problemas por esa misma razón. En fin, el madrugón valdrá la pena.

Maurice Hamilton

RINCÓN HISTÓRICO

## Sol naciente y esperanza latente

Los pilotos japoneses de F1 nunca se han visto premiados con una victoria en casa.

La mayoría de las veces, la proximidad del GP de Japón al final de la temporada lo ha convertido en decisivo para el resultado del campeonato. Con alguna excepción: en 1992 y 2002, Nigel Mansell y Michael Schumacher, respectivamente, hacía tiempo que sentenciaron el título para cuando llegaron a Japón. Pero hay un grupo de pilotos para quienes esta carrera lo es todo: los propios japoneses.

Con Takuma Sato en el banquillo en BAR, ahora mismo no hay ningún nipón exhibiendo su oficio como titular en F1, y ninguno ha ganado nunca su prueba de casa. En los 18 GPs disputados hasta ahora, sólo uno ha subido al podio: Aguri Suzuki en 1990. Pero no es por eso por lo que muchos recuerdan esta carrera.

Primero, Martin Donnelly seguía recuperándose de su accidente en el anterior GP (España) y el vencedor en Japón 89, Alessandro Nannini, perdió el brazo derecho en un espantoso accidente de helicóptero.

Por último, claro, hubo la pugna por la pole position (el poleman Ayrton Senna quería que la cambiaran al otro lado de la pista) y el posterior accidente en la primera curva: el McLaren de Senna embistió al Ferrari de Alain Prost. Con ambos eliminados, el título fue para Senna.

Ese incidente también se llevó a otro vencedor potencial, Gerhard Berger, cuyo McLaren hizo un trompo sobre la suciedad del choque en la vuelta siguiente. El Lola de Suzuki rodaba bien y, con el abandono del Ferrari de Mansell

antes de media distancia, heredó el tercer puesto cuando los Williams de Riccardo Patrese y Thierry Boutsen—que trataban de aguantar con un compuesto más duro—se vieron obligados a cambiar neumáticos.

Por increíble que parezca, otro nipón puntuó en 1990, pues Satoru Nakajima fue sexto con su Tyrrell. Tres años antes, cuando la carrera volvió tras una pausa de 10 años, Nakajima fue el primer piloto local en puntuar en su país, algo que Masami Kuwashima, Masahiro Hasemi, Noritake Takahara, Kazuyoshi Hoshino y Kunimitsu Takahashi no lograron en Fuji en 1976-77. Pero Hasemi, con el chasis Kojima (inédito fuera de Japón), marcó la vuelta rápida bajo la lluvia torrencial en Fuji en 1976.

Stewart Williams

'EL McLAREN DE SENNA EMBISTIÓ AL FERRARI DE PROST. CON AMBOS FUERA, EL TÍTULO DE 1990 FUE PARA SENNA'

Querido David:

Esta temporada es de las que te imprimen carácter, ¿eh? Eso sí te parece una experiencia enriquecedora que Räikkönen te arree en la cabeza con grandes dosis de cruda realidad. El único consuelo es que el mudito le ha cogido el tranquilo a esto de la F1 de tal modo que también ha puesto en jaque al 90% del resto de la parrilla. Así que no es nada personal.

Por un lado, tienes un contrato con McLaren en el bolsillo para 2004, aunque, si podemos guiarnos por los cotilleos del paddock, parece que tendrás que renunciar a algunas de tus aspiraciones para 2005. Supongo que eso implica retirarte a un chalé en la costa inglesa, o un volante en el DTM con Mercedes. Viene a ser lo mismo.

Diga lo que diga oficialmente la dirección de McLaren, con todo eso de "no hablar de contratos de pilotos" en público, mis contactos me dicen que el colombiano es lo que se llama, en jerga contemporánea, el favorito para Woking en 2005.

En base a que los números indican que aquí sobra uno, es evidente que la cosa pinta claramente adversa para un hombre McLaren de por vida como tú, y plantea la cuestión de dónde podrías encontrar un refugio seguro la temporada que viene no, la siguiente. Claro que hay quien cree que deberías haber adoptado una perspectiva preventiva a más largo plazo e intentar reengancharte en otra parte –posiblemente Toyota– antes de que el asunto Montoya fuera más que un pitido en el radar de McLaren. Pero, a decir verdad, es muy fácil criticar a posteriori.

También cabe la posibilidad de que cambien las tornas a última hora, ¿no? ¿Te acuerdas del amigo

No ha sido una gran temporada, David, y no te habría ido mal un poco de estoicismo finlandés, como Mika y Kimi saben.

Hill? A finales de 1995 parecía aparcar su Williams-Renault en cualquier puzolana libre del circuito. Lo que dejaba a P. Head y todo el escenario de Williams como si fuera una secuencia de *Titanic*; y se recurrió a la conocida estrategia de selección instintiva de pilotos de FW para fichar a un tal H-H Frenzen para 1997, aunque aún faltaran tres meses para 1996.

Resultado totalmente predecible, claro. Damon puso en orden su cabeza y arrasó en 1996, antes de atar un lucrativo volante con un equipo de segunda, Arrows. Risitas entre bastidores mientras H-H iba renqueando junto a ese estafalario canadiense, antes de ser descartado discretamente al final de 1998.

Claro está, uno de los problemas que has tenido en McLaren es que eres un poco demasiado desenvuelto y con aptitud para el trato social. Siempre tuve la impresión de que a tu viejo colega Mika le salía muy bien el papel de tonto, sonriendo sin inmutarse siempre que el gran Ron se lanzaba a examinar la situación, y que por lo general dejaba que lo complejo del asunto le resbalara. Tú siempre has dado la impresión de ser un poco más batallador, a menudo dispuesto a hacer frente a RD, como en esa memorable ocasión en España cuando declaró a la prensa que habías metido la mata al accionar esa PlayStation de a bordo, también conocida como control de arrancada, dejando tu Flecha de Plata inservible mientras el pelotón aceleraba hacia el horizonte vallesano.

Recuerdo que fuiste especialmente glacial en tu reacción ante tal provocación, mientras que Mika simplemente habría sonreído al patrón, dándole un apretón en el hombro y dejándole con la duda de si el susodicho había pillado el mensaje, o es que le había hablado a las paredes.

Pero apuesto a que Montoya no tendrá pelos en la lengua cuando esté bien afinado en McLaren. Oigo decir que se puso negro por el radio durante el GP de Francia de este año, diciéndoles a los mandamases del equipo lo que pensaba de ellos en términos bastante secos. No fue precisamente la flema británica a la que están acostumbrados Frank y Patrick; tal vez ese episodio les hizo resignarse a la marcha de JPM. Caray, David, me gustaría ver la expresión del Tío Ron cuando escuche algo así. Gracia no le hará ni pizca.

En cuanto a la temporada pasada, creo que todo empezó a desmoronarse en tu campo después del desastre de Interlagos: ganador en Melbourne, contendiente en KL, líder más vueltas que nadie en la tierra de la *caipirinha*... sólo para que los señores Webber y Alonso bajaran el telón cuando tú acababas de repostar. Tú mismo reconoces que le diste una buena patada al minibar del hotel de vuelta del circuito...

Te saluda cordialmente,

MR PADDock



STEVEN TEEJAT

**'Hay quien cree que deberías haber adoptado una perspectiva preventiva e intentar reengancharte en otra parte, como Toyota'**