TODO LO QUE HAY QUE SABER DE LA NUEVA TEMPORADA

F1 RACING

MARZO 2005 - Nº 73 - 4,95 €

KIMI VS JPM



Competencia brutal en McLaren

PREVIO 2005

PILOTOS, EQUIPOS, CIRCUITOS...



ESPECIAL TEMPORADA 2005

¡EL RENAULT R25 VUELA!

Pero se enfrenta a unos competidores muy fuertes: Ferrari, McLaren, Williams, BAR... ¡Que se apaguen los semáforos de una vez!

00073
8 424094 007851

Sumario

Marzo 2005



28

Kimi vs JPM: el gran mano a mano de 2005
Bienvenidos a la pareja de pilotos más sabrosa desde Prost y Senna. Hielo contra fuego; corazón contra cabeza. ¡Que empiecen ya!

>Artículos

26 **Entrevista: Fernando Alonso**
El piloto de Renault nos comenta sus perspectivas ante el año que empieza

EN PORTADA
28 **JPM contra Kimi**
El nuevo fichaje de McLaren es todo un peso pesado, pero ya no en sentido literal

EN PORTADA
34 **Kimi contra JPM**
El finlandés parece que ni se inmuta por la llegada de Montoya. A ver qué pasa

42 **Tanto monta, monta tanto**
¿Chasis o motor? Estos son los hombres que supervisan el Renault R25 de 2005

44 **Puntos de contacto**
Año nuevo, nuevas normas, nuevos frentes en la guerra de neumáticos

48 **Schumi contra él mismo**
¿El mano a mano más puro de la historia? Ahora va en serio, ahora es personal

54 **Ralf contra Trulli**
Los dos dicen lo que piensan y los dos tienen bagaje; y los dos han de cumplir

58 **Pasados de vueltas**
La calificación es a una vuelta, pero ¿qué sistema –2004 o 2005– es mejor?

60 **Cara a cara**
BAR y Williams están inextricablemente vinculados; esta temporada es decisiva

66 **Alerta roja**
A lo largo de su historia, Ferrari casi siempre ha ido por su cuenta. ¿Por qué?

72 **Entrevista: Christijan Albers**
Una de las revelaciones del DTM debuta en F1 de la mano de Minardi

96 **Previo GP de Australia**
El inicio de temporada en Melbourne se presenta más incierto que nunca

EN PORTADA
PREVIO 2005 ▽

74 **Equipo por equipo**
Todos los equipos, todos los pilotos, todas las estadísticas... Todo

86 **Los circuitos**
Dónde, cuándo, quién ganó la última vez, y algunos consejos de *F1 Racing*

92 **Idas y venidas**
Quién cambió de puesto, quién se fue, quién ascendió. Todo controlado

OFERTA DE SUSCRIPCION EN LA PAGINA 95

>Secciones

6 **Editorial**
¡Que se apaguen los semáforos!

8 **Parade**
Lo mejor de la pretemporada

12 **Pitpass**
Exclusiva: ¿se acerca el fin de Mosley?

22 **Javier del Arco**
Hojeando un número de *F1 Racing*

24 **Correo**
Nuestros lectores opinan sobre la F1

98 **Bandera negra: Eddie Jordan**
Se acabó el rock and roll

F1 RACING

Fotografías portada: Mark Thompson/Getty Images, Neale Haynes **Fotografías sumario:** Neale Haynes, Darren Heath, Lorenzo Bellanca/LAT, Peter Spevery/LAT, Bryn Lennon/Getty Images, Ted Rumble-Smith, Schlegelmilch Photography
Agradecimiento especial a: Claire Bateman, Stefania Bocci, Matteo Bonciani, Carlo Bord, Ian Bolan, Trevor Carlin, Luca Colajanni, Emma Gibbery, Ross Gregory, Hannelore Gude Hohenemser, Graham Jones, Ellen Kolby, Bradley Lord, Sarah Rakin, Patrizia Spinelli, Helen Temple, David Ward, Mark Williams, Richard Woods

Próximo número El próximo número de *F1 Racing* estará a la venta el día 10 de marzo



>44

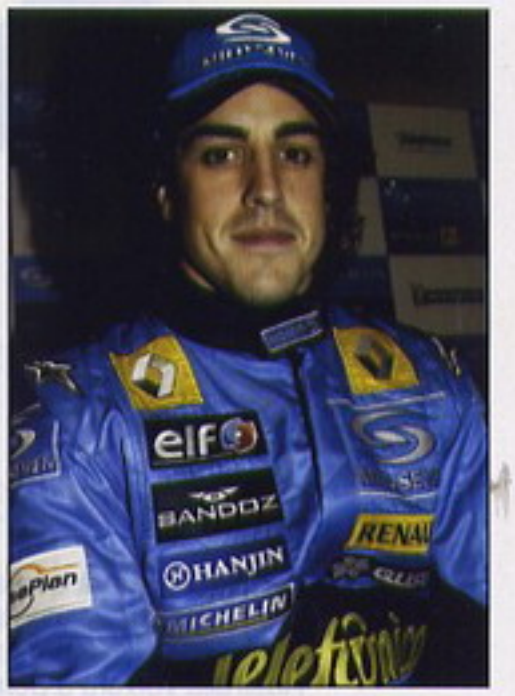
¡ES LA GUERRA!

Los neumáticos llevarán la voz cantante en 2005

>26

ALONSO Y RENAULT VUELAN

Últimas reflexiones antes de empezar





>28

JUAN PABLO MONTOYA

JPM haciendo campaña por la seguridad vial



>48

EL GRAN RIVAL DE SCHUMI

La gran batalla de Michael es personal





>60

CHOQUE EN LA CUMBRE

Williams se las tendrá que ver con BAR



>54

DOS ENTRAN, UNO SALE

Schumi Jr. y Trulli tienen una dura contienda que dirimir en Toyota

¡Que se apaguen los semáforos!

Dejemos a un lado el politiqueo y preparémonos para saborear la acción en pista



'¡Nos morimos de ganas de que esto empiece de una vez!'

Podemos decirlo más alto pero no más claro: ¡nos morimos de ganas de que esto empiece de una vez! Y más después de una pretemporada convertida en un auténtico culebrón político por obra y gracia de la FIA, la FOM, el GPWC, los equipos, los bancos... Si nos hemos olvidado mencionar a alguien, rogamos nos sepa disculpar.

Claro que todo este politiqueo también es F1, y es muy posible que estemos viviendo tiempos tan convulsos y trascendentales como la guerra FISA-FOCA de los primeros años 80, que fue el embrión de la situación con la que apechugamos ahora.

En diversas páginas de este ejemplar nos ocupamos de este tema (véanse Pitpass y el artículo 'Alerta roja: Ferrari contra el resto'); aquí y ahora queremos dar rienda suelta a la pasión que bulle en nuestro interior al caer en la cuenta de que éste es el séptimo previo de la temporada Made in *F1 Racing* y que el GP de Australia volverá a permitirnos degustar ese placer sibarítico que es levantarse a ver un gran premio a horas intempestivas y regocijarnos ante la incompresión de nuestros congéneres (y este año por partida doble, pues a la una de la madrugada del domingo 6 de marzo tocaría que la televisión se enrollara y emitiera también la segunda y definitiva sesión de calificación. Gracias).

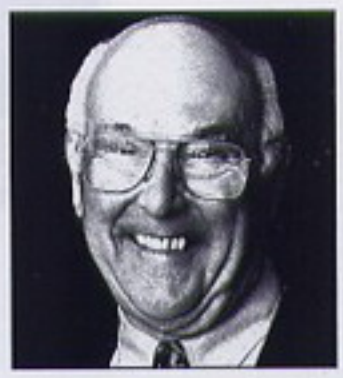
No hay nada como ver una carrera de F1 en directo. No por la lucha rueda con rueda en sí que nos depare: la emoción radica en la ilusión con que uno espera el espectáculo. Así describía el patrón de McLaren Ron Dennis el aumento exponencial de popularidad de la F1 en los años 90. No le faltaba razón. Como reza la frase hecha célebre por nuestros colegas de Tele 5, "si pestañean, se lo van a perder".

Pues venga, ¡que se apaguen los semáforos de una vez!

Valentí Fradera

nuestras firmas

> Murray Walker
Ya retirado de las labores de comentarista de la F1 que le hicieron famoso (por sus gazapos tanto como por su desmelenada locución), Murray sigue teniendo una opinión muy afilada de la situación de la F1. En nuestro previo de la temporada (a partir de la página 74), Murray desvela las alegrías y penas que inundan el paddock.



> Martin Brundle
No es la primera vez que el ex piloto de F1 Martin Brundle honra nuestras páginas. En la actualidad metido a locutor de televisión (y escritor; acaba de publicar un libro), Martin nos cuenta su percepción única acerca de la forma de ser de Schumi (después de todo, fueron compañeros en Benetton en 1992). Véase página 48.



> Gary Anderson
Uno de los técnicos de F1 más perspicaces de las últimas dos décadas, Gary fue el artífice del primer F1 de Eddie Jordan, y hoy día coordina el proyecto de Dallara y Midland en F1. También tiene firmes ideas acerca de las calificaciones, y en la página 58 remueve las normas con que tenemos que cargar en 2005.



> Joe Saward
Quienes conocen a este reputado periodista saben que sus artículos enganchan de principio a fin, porque llama al pan, pan y al vino, vino. Sin duda, eso constituye un don necesario cuando uno se especializa en política e historia de la F1. Este mes lidia con el estatus 'especial' de Ferrari en F1. Véase página 66.



F1 RACING

Avda. Diagonal 491, 2º 1ª 08029 Barcelona

STAFF

redactor jefe
Valentí Fradera
colaboradores
Javier del Arco
Xavier Pérez
maquetación y preimpresión
Nuevos Prismas.com
tel. redacción
93 409 05 64
fax 93 491 51 91
e-mail f1racing@nuevosprismas.com
publicidad
Carmelo Lobo
tel. publicidad
635 55 58 65

STAFF INTERNACIONAL

editor in chief
Matt Bishop
executive editor
Oliver Peagam
managing editor
Stewart Williams
news editor
Steve Cooper
chief sub-editor
John Lilley
staff writer
Dom Taylor

grand prix editor
Peter Windsor
editor at large
Alan Henry
technical editor
Steve Matchett
art editor
Frank Foster
picture editor
Eddie Judd
senior designer
Jody Hockley

fotógrafo principal
Darren Heath
agencias
LAT, Getty Images
secretaria
Bianca Stephens
publishing director
Karl Penn
publisher
Steve Coombes
commercial manager
Ben Guynan

advertising manager
Alastair Lewis
senior sales executive
Neil Mallett
publishing manager
Jonathan Haines
production controller
Lara Piercy
licensing director
Tim Bulley
sales director
John Chambers

DISTRIBUCIÓN SUSCRIPCIONES
teléfono 93 448 49 71
fax 93 448 62 46
e-mail suscripciones.f1racing@bcdis.com

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

F1 Racing se publica cada mes en Alemania, Australia, Brasil, China, EE UU, España, Filipinas, Francia, Gran Bretaña, Grecia, Holanda, Hong Kong, India, Indonesia, Italia, Japón, Oriente Próximo, Polonia, República Checa, Rusia y Ucrania, Suecia, Surafrica, Suramérica y Turquía por Haymarket Corporate Media, una división de **Haymarket Magazines Ltd.**

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

Depósito Legal: en curso
Precio para Península 4,95 €
Precio para Islas Canarias, Ceuta y Melilla 5,10 €
PRINTED IN ITALY
Impresión In-Print (Milán, Italia)
distribución Dispeña

• La reproducción total o parcial de textos, fotos o ilustraciones sin permiso por escrito del editor está prohibida.
• Aunque el contenido de *F1 Racing* se revisa con esmero, ni el editor ni el impresor pueden aceptar responsabilidad por errores u omisiones.
• Ediciones B&B Media Ibérica S. L. no se hace responsable de las opiniones vertidas por sus colaboradores y/o lectores, así como del contenido del material redaccional y gráfico por ellos remitido, física o telemáticamente, aquí reproducido.
• *F1 Racing* se publica 12 veces por año.

© Haymarket Corporate Media 2005

director editorial Mel Nichols
director de diseño Paul Harpin
director general Tony Schulp
presidente Eric Verdon-Roe

haymarket

parade





¡'Allez' Fernando y compañía!
Renault cree que su nuevo R25 puede batir a Ferrari. Pero ¿puede batir a Schumi? Eso dependerá de los que Fisi y Alonso hagan con el bólido. Eso sí que será un test.
Circuito: Circuit de la Comunitat Valenciana, España
Hora/fecha: 9.22, martes 27 de enero
Fotógrafo: Glenn Dunbar/LAT, Canon EOS 1V, objetivo 600 mm con convertidor 1.4x, película Fuji Velvia, 1/500 a F6,3

¡Mecachis!
Sólo podemos suponer que ésta fue la reacción de Jarno cuando cronometró el curvilíneo Renault R25. Aun así, no te arrepientes de nada, ¿no es así?
Circuito: Jerez, España
Hora/fecha: 15.18, viernes 14 de enero
Fotógrafo: Darren Heath, Canon EOS 1V, objetivo 600 mm, película Fuji Velvia, 1/30 a F4


TOYOTA



Webber prueba el FW27; al parecer, está frustrado por el flojo equilibrio del coche, pero a los rivales les ha hecho buena impresión.

MARCAJE A MARK

Williams mete presión a Mark Webber

Uno de los choques más esperados de 2005 será el de Mark Webber contra Nick Heidfeld. Por fin, el reputado Webber, como Kimi Räikkönen en McLaren, tendrá que lidiar con un compañero que ha demostrado su velocidad y desempeño

Mark Webber se enfrenta al mayor test de su carrera ahora que Williams ha elegido a Nick Heidfeld para el segundo volante del equipo, en detrimento de Antonio Pizzonia.

Si Williams hubiera optado por Pizzonia, casi con seguridad la fama creciente de Webber habría permanecido intacta. Habría estado acompañado por un compañero que ya había machacado dentro y fuera de la pista cuando los dos estuvieron en Jaguar Racing en 2003. No hay razón para pensar que no lo habría hecho de nuevo.

Pero Heidfeld es un adversario mucho más temible: es una incógnita para Webber; tiene dos años más de experiencia en grandes premios que Mark, y en 2001, en Sauber, Heidfeld no le fue a la zaga ni mucho menos a su compañero Kimi Räikkönen, desbancándole en parrilla por 10-7.

Que Heidfeld le diera una paliza sería un duro golpe para la reputación de Webber, algo de lo que sin duda era consciente en la presentación del FW27 en Valencia: "No es un combate de cortesía", dijo Mark. "Estamos aquí para hacer un trabajo. Pregunten a cualquier piloto: que te machaque tu compañero no es nada bueno".

No obstante, tal es la fama de Webber como 'destructor' que pocos en F1 esperan que sea humillado por Heidfeld. Pero un vistazo a la lista no muy ilustre de antiguos contrincantes de Mark (véase recuadro, izda.) le da otro cariz a sus logros. En verdad, hasta ahora, no ha sido puesto a prueba como es debido.

Webber lo sabe y se ha alegrado de la decisión de Williams de meterle más presión. Hace unas semanas, no ocultó que prefería que el volante fuera para Heidfeld.

Sin embargo, Frank Williams pospuso su decisión hasta la mañana de la presentación. Se consideró incluso dar la noticia en directo en el escenario. Pero al final, por sensibilidad a Pizzonia, Williams le dio la noticia en privado.

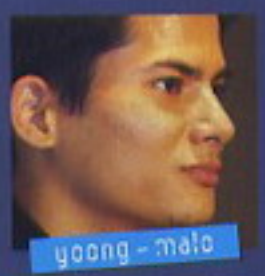
Heidfeld estaba entusiasmado, y es comprensible. "Es la mayor oportunidad de mi carrera", dijo. "Haré cuanto pueda para demostrar que merezco este puesto".

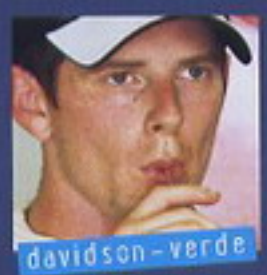
No obstante, Pizzonia hizo alusión a su amargura subyacente: "Nunca me hizo gracia lo de comparar pilotos. El año pasado disputé cuatro carreras; si entonces no pude demostrar lo que valgo, tampoco iba a hacerlo en dos o tres tests".

Según se dice, la mayor parte del equipo esperaba que la decisión sonriera a Pizzonia. En sus 12 días de tests mano a mano, Antonio mostró

Los secuaces de Mark

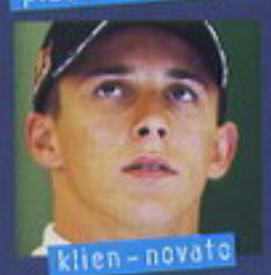
En gran parte los compañeros de Webber han sido flojos o demasiado inexpertos; eso sí, Davidson merecía un volante tras su paso por Minardi.











MALCOLM GRIFFITHS/LAT; MIKE HEWITT/GETTY IMAGES; MARK THOMPSON/GETTY IMAGES; PAUL GILHAM/GETTY IMAGES; CLIVE ROSE/GETTY IMAGES

> Mientras, en Renault...

Si la primera impresión es la que cuenta, Renault podría estar en puertas de su mejor temporada desde que regresara a la F1 con equipo propio, en 2002.

Tras la presentación del R25 en Mónaco, el martes 1 de febrero, el equipo inició los tests del nuevo monoplaza en Valencia y sus primeras muestras de competitividad corrieron por el pit lane como un reguero de pólvora.

"¡Somos muy rápidos!", exclamó un entusiasmado Giancarlo Fisichella. "Le puedo asegurar que en estos momentos somos mucho más competitivos que los demás".

Al volante del nuevo BAR 007, el probador Anthony Davidson reconoció haber tenido problemas para seguir el ritmo del R25, y se mostró sorprendido al ver que los coches franceses rodaban en tandas largas de 25 vueltas.

"Estoy convencido de que será fantástico y sorprenderá a más de uno", sentenció Fernando Alonso, que probó el R25 en Valencia antes de la presentación.

un ritmo mejor en tandas largas, según los ingenieros del equipo de tests. Heidfeld tal vez fuera más capaz de sacarse una vuelta rápida con poca gasolina y de cuidar mejor sus neumáticos. Pero Pizzonia llevaba las de ganar, o eso creían.

Entonces, ¿fue la presión de BMW lo que acabó influyendo? Podría ser. En vista del flojo

'Pizzonia mostró mejor ritmo en tandas largas, y Heidfeld fue más capaz de sacarse una vuelta rápida'

rendimiento de Williams, satisfacer a BMW por el bien de un motor competitivo parecería una maniobra lógica. Y dicen que Heidfeld le pidió al jefe de BMW Motorsport Mario Theissen que presionara a Williams en el periodo previo a la presentación. Dicho esto, históricamente Williams no escoge pilotos por razones político-comerciales. Por ejemplo, se negó a fichar a Satoru Nakajima sólo para asegurarse de conservar los motores Honda en 1988.

Aun así, dicen que el día después de la presentación Williams estaba abatido, tal vez decepcionado consigo mismo por haber tomado una decisión política, y no una basada en el instinto competitivo. Quizá también se sintiera culpable por no cumplir la promesa de que Pizzonia obtendría el volante, otro rumor muchas veces repetido. Sea cual sea la verdad, esta decisión a última hora se tomó después de mucho meditarla.

FIEBRE AMARILLA

Caras nuevas en Jordan

En el frente de los pilotos todo son sonrisas y dos debutantes llegan a la F1, pero la vida en la fábrica no es tan feliz tras la dimisión del director técnico



El director deportivo, Trevor Carlin, presume de pilotos: Narain Karthikeyan (izda.) y Tiago Monteiro.

Jordan-Toyota ha confirmado su pareja de pilotos para 2005: Narain Karthikeyan (abajo dcha., probando el EJ15 Toyota en Silverstone) y Tiago Monteiro (abajo izda.), talentos procedentes de las World Series by Nissan.

El nuevo director deportivo de Jordan, Trevor Carlin, dijo: "Tiago está muy en forma, tiene un muy buen ritmo en carrera, rara vez comete errores y nos aporta un conjunto técnicamente competente, pulido y consistente. Narain también es muy competitivo, un piloto superrápido, a veces salvaje en su estilo, pero es un ganador probado".

Karthikeyan dijo de su fichaje: "Mi objetivo siempre fue competir en F1, donde nunca ha habido un piloto indio. Hay muchas esperanzas puestas en mí en mi país, así que no tengo otro remedio que triunfar".

Sin embargo, en otras partes de Jordan la vida no es tan halagüeña. Podrá seguir llamándose Jordan Grand Prix pero, ahora que los cheques los firma el multimillonario Grupo Midland de Alex Shnaider, las cosas están cambiando. Ya ha habido varias dimisiones, incluidas las del director financiero, Richard O'Driscoll, y el director técnico Mark Smith, apenas una semanas después de volver al equipo que ya dejara en 2000.

Cuando se anunció el acuerdo con Midland, Smith reveló a *F1 Racing*: "Me han dicho que seguiré como director técnico. También me han dicho que Gary Anderson [un ex director técnico] es asesor de Dallara [que construirá el chasis Midland para 2006], pero no sé cuál será nuestra relación con Dallara".

Midland tiene previsto anunciar su propio coche hecho por Dallara en agosto e iniciar los tests en septiembre, de modo que, con la incertidumbre sobre el programa de desarrollo del EJ15, Smith creyó que su posición se había vuelto insostenible. Por su parte, Anderson declaró a *F1 Racing* que no tiene intención de volver a ser director técnico: "Con 53 años, estoy contento de seguir simplemente como asesor".

Carlin ha reconocido que aunque los miembros del equipo de carrera tienen el trabajo asegurado (después de todo, el equipo tiene que correr), todavía siguen buscando el mejor modo de fusionar Jordan GP y Dallara. "La moral está baja", confesó. "Pero es lo que esperábamos, porque el acuerdo fue muy rápido. Los pobres chicos no han sabido nada desde Brasil y quieren respuestas. Pero no queremos 'hacer un Jaguar' y generalizar diciendo cosas que no podamos cumplir.

"Jordan es el cuarto equipo de más éxito de la parrilla y queremos mantenerlo unido. No te puedes hacer amigo de 200 personas en una semana. No hemos comprado Jordan para disgregarlo, sino para ascender en la parrilla por la vía rápida".





SUTTON IMAGES; JAKOB EBREY/LAT

DOSSIER F1 RACING

MAX ATTACK

Quieren echar a Mosley

Los equipos se sublevan porque piensan que el presidente de la FIA es vergonzoso. Hay algo de razón en ambos bandos...

Los jefes de nueve de los 10 equipos de F1 –es decir, todos menos Ferrari– están cada vez más descontentos con el gobierno del deporte del presidente de la FIA Max Mosley. Los directivos de los cinco fabricantes de motores (incluidos Honda y Toyota, que hasta ahora miraban los toros desde la barrera), que suministran a seis de esos nueve equipos, se sienten igual de frustrados. Tanto, de hecho, que *F1 Racing* se ha enterado de que planean presentar un candidato como oponente de Mosley en las elecciones a la presidencia de la FIA de octubre de este año (véase recuadro, página 16).

¿CÓMO NOS METIMOS EN ESTE FREGADO?

Los problemas empezaron en el pasado GP de Brasil, cuando el patrón de Minardi Paul Stoddart trató de que todos los equipos aceptaran una lista de propuestas de reducción de costes. Todos firmaron su documento salvo Jean Todt, de Ferrari.

Consciente de que necesitaría unanimidad para que sus propuestas tuvieran efecto, Stoddart instó a Mosley a convencer a Todt de que firmara. Después de todo, su propuesta contenía iniciativas que Mosley ya había recomendado, entre ellas una reducción de tests y un solo proveedor de neumáticos. Pero Mosley rehusó involucrarse, sosteniendo que decidir la posición de Ferrari era cosa de Todt y el presidente de Ferrari, Luca Montezemolo.

LA POSICIÓN DE FERRARI

Como siempre, la Scuderia se mantiene aislada en sus laureles como equipo más importante de F1, totalmente indiferente a las opiniones, intereses o destinos de sus rivales, pero siempre aliada con Ecclestone y Mosley.

PAUL MANTIENE FIRMES A LOS REBELDES

Los nueve equipos se mantuvieron en sus trece durante el invierno, y Ferrari tampoco cedió. El 19 de enero llegó una nota de prensa conjunta de Ferrari, la Formula One Management (FOM) y la FIA, que indicaba que Montezemolo, Mosley y el presidente de la FOM Bernie Ecclestone llevaban un tiempo en negociaciones secretas. Las tres partes acordaron prorrogar el Pacto de la Concordia (el documento secreto que rige la F1, que expira el 31 de diciembre de 2007) hasta el 31 de diciembre de 2012.

Como era de esperar, la nota levantó fuertes protestas de los nueve jefes de equipo que no habían sido consultados. Ferrari ocultó su postura incluso a sus colegas del GPWC (DaimlerChrysler, BMW y Renault); se lo dijeron apenas media hora antes de que la nota fuera hecha pública a la prensa.

"Es bastante valiente decir que se va a renovar el Pacto de la Concordia con un solo equipo", exclamó el presidente de Renault, Patrick Faure. "De hecho, me parece divertidísimo".

Pero el anuncio emitió la señal inequívoca de que Ferrari ya no quería estar del lado del GPWC (cuyo primer director fue Paolo Cantarella, de Fiat, y a cuya organización Montezemolo prometió lealtad apenas cuatro meses antes). Pero ¿estaba acabado el Grand Prix World Championship (el supuesto rival de la F1, que debería comenzar en 2008)? Sin duda, es lo que Ecclestone, Mosley y Montezemolo querían que todos pensaran.

El 25 de enero, representantes de los equipos y los fabricantes se reunieron en Londres para hablar del futuro de la F1 (o "Grand Prix Motor Racing", como intencionadamente citaron en la nota de prensa del 26 de enero). El único ausente –voluntario– fue Ferrari. Por tanto, en ausencia de Montezemolo y Todt, los equipos y fabricantes acordaron una serie de objetivos pensados para asegurar "que Grand Prix Motor Racing siga siendo la categoría reina del automovilismo"; "un plan a largo plazo para la prosperidad de Grand Prix Motor Racing y todos los interesados, incluidos equipos, sponsors y circuitos"; "un sistema que apoye y fomente la participación de equipos independientes mediante la asistencia técnica y el suministro de motores"; "un plan que atraiga, entusiasme y ofrezca un buen valor a los aficionados mundialmente", y "una forma de gobierno abierta, transparente y justa".

LA POSICIÓN DE BAR-HONDA

El nuevo jefe Nick Fry está más interesado en dirigir BAR que en la política de la F1; pero Shoichi Tanaka, de Honda, está harto de lo que ve como un continuo cambio de normas de Mosley, y se opone a casi todas las enmiendas de la FIA.

LA POSICIÓN DE RENAULT

Colega de Ecclestone, Flavio Briatore no suelta prenda. Aun así, es uno de los nueve 'rebeldes'. Cuando se le pregunta sobre la política en F1, todo cuanto dice es: "Hay que mejorar el espectáculo de la F1 para espectadores y televidentes". Exacto.

¿REUNIRSE O NO REUNIRSE?

Mosley respondió repitiendo su sugerencia de que los jefes de equipo se reunieran con Ecclestone y él el 28 de enero. Ninguno aceptó, salvo Todt. En declaraciones exclusivas a *F1 Racing*, el portavoz oficioso de los nueve equipos 'rebeldes', Stoddart, dijo: "Informamos a Max de que a todos nos parecía que los temas que se estaban discutiendo eran tan serios que no estábamos dispuestos a apañárnoslas con una reunión 'rápida'. Es más, nuestros directores técnicos y socios motoristas no iban a formar parte de dicha reunión, y habría sido muy poco apropiado tratar de ultimar el futuro del deporte en su ausencia. No, propusimos organizar una asamblea de dos días a celebrar en las tres semanas de pausa después del GP de Bahrein, porque tenemos que dar a estos problemas el tiempo de discusión que merecen".

LA POSICIÓN DE BMW-WILLIAMS

Frank Williams está furioso por los V8 de 2,4 litros, igual que Mario Theissen, de BMW. Pero a Frank le preocupa más la incierta relación entre Grove y Múnich, y Ecclestone trata de aprovechar la inquietud de FW. Pero Frank es un tío *muy* duro.

Eso suena de lo más lógico; sin embargo, la negativa de los equipos a asistir a la reunión de Mosley sin duda tenía tanto que ver con su orgullo herido como con el deseo de promover dos días de debate constructivo con todos los interesados competentes. En fin, ninguno de ellos, ni siquiera Ecclestone, apareció.



El 'enlace sindical' Stoddy amenaza al 'presi' Mosley.



La intimidad Max-Todt desconcierta a los equipos.

CHARLES COATES/LAT, JEAN FRANÇOIS GALERON/WRI, XPB CC

Impertérritos, Mosley (acompañado por Charlie Whiting y Richard Woods, de la FIA) y Todt (con Ross Brawn) fueron adelante con la reunión: "Creo que hay algo de malhumor –o de ofensa– por parte de los otros equipos", declaró Mosley a la prensa. Preguntado por el futuro del GPWC, dijo: "No me preocupa lo más mínimo. Es imposible tomárselo en serio". Lo sorprendente es que también describió ese día como "el comienzo de la paz".

Cuando *F1 Racing* pidió a Stoddart que comentara esta última cita, dijo: "No veo aceptable ese comentario. De hecho, me parece una locura".

Como siempre, la verdad no es ni blanca ni negra. Muchas de las iniciativas acordadas por la FIA y Ferrari el 28 de enero son sensatas: reducción de tests; centralita electrónica estándar; mayor preaviso para cambios de reglamento; acabar con la necesidad de unanimidad para hacer dichos cambios; incluso botón de arranque en el cockpit. Pero el problema es éste: por muy loables que sean las conclusiones de una reunión entre la FIA y Ferrari –un eje del que los demás equipos recelan, con razón o sin ella–, nunca serán bienvenidas ni aceptadas en sentido literal por los nueve 'rebeldes'.

LA POSICIÓN DE McLAREN

El patrón de McLaren Ron Dennis, a quien Mosley le tiene auténtica aversión, procura pasar desapercibido y deja que Paul Stoddart lidere a los 'rebeldes'. Pero, en privado, Ron está comprometido del todo con la 'rebelión'.

¿A QUÉ JUEGA MAX?

"La opinión general, sostenida por nueve de los 10 jefes de equipo, y Bernie, es que Max se ha pasado de la raya", dijo Stoddart. "De Brasil [2004] en adelante, los nueve equipos han estado unidos y tratando de llevar adelante el deporte de un modo profesional. Hemos alargado la mano constantemente para traer a Ferrari al redil –y también a Max– y por la razón que sea han optado por no responder. Ahora, Max, al elegir continuar con sus prioridades sin involucrar al 90% de los equipos ni al titular de los derechos comerciales [Ecclestone], obra en contra del mejor interés de la F1. Nosotros [esto es, los nueve y Bernie] queremos llevar adelante el deporte por el bien de todos nosotros, y Max quiere mantener el *statu quo* con el apoyo de un equipo".

LA POSICIÓN DE RED BULL RACING

El dueño Dietrich Mateschitz es íntimo de Ecclestone, igual que el jefe de equipo Christian Horner. Mosley también ha apoyado a Horner. ¿Hora de pagar el favor? Tal vez. Con 31 años, es poco probable que Christian sacuda tan pronto a Bernie y Max.

Cuando *F1 Racing* preguntó a Stoddart si ►

'Hay algo de malhumor –o de ofensa– por parte de los equipos' Max Mosley

creía que Mosley empezaba a suscitar un ambiente de falta de confianza, respondió: "Aunque creo que estamos en aguas agitadas, todavía hay tiempo para que Max y Ferrari vengan y apoyen la voluntad de Bernie y los otros nueve equipos. Pero, si no lo hacen, ¿qué pasará? Bueno, es una posición insostenible a largo plazo. Y desde la postura del legislador [es decir, la FIA], no estaría bien que su presidente siguiera pareciendo estar del lado de un equipo.

"Así pues, respondiendo a su pregunta, supongo que es una manera prolija de decir que sí. Sería un día triste para la F1 que Max, tras haber hecho tanto por la F1 durante los años, se encontrara que ha perdido la confianza de los equipos y otros. Pero podría suceder. Necesitamos unidad. Sin unidad, por algún lado tiene que salir".

LA POSICIÓN DE SAUBER

Al depender de Ferrari para los motores, los otros ocho 'rebeldes' veneran a Peter Sauber, porque la presión para que esté de acuerdo con Jean Todt es inmensa, y es comprensible. Pero, por muy tranquilo que parezca, Peter no es ningún incauto.

Palabras fuertes, aunque parciales. Pero es lo que cabría esperar, ya que Stoddy no es sino un defensor beligerante. En cambio, la postura de la FIA es que convocó una reunión para hablar del futuro del deporte y nueve de los 10 equipos hicieron caso omiso de la invitación. ¿Cómo se atreven ahora esos nueve a acusar a la FIA y a Ferrari de perjudicar la unidad del deporte?

LA POSICIÓN DE TOYOTA

Conservador por naturaleza, Toyota está sorprendentemente batallador. El jefe del equipo Tsutomu Tomita se ha escandalizado por lo que considera un gobierno poco profesional de la F1, y por encima de todo quiere estabilidad.

Aun así, aunque la mayoría de jefes de equipo temen demasiado a Mosley para hacer comentarios tan pendencieros como los de Stoddart, muchos están de acuerdo con el de Minardi.

Pero Patrick Head, de Williams, va al grano: "Simplemente hemos de mejorar la forma de gobierno y el dictado de las normas de la F1. Los últimos cambios han costado una fortuna, y la impresión es que Ferrari estuvo demasiado implicada. Existe un alto grado de solidaridad entre los nueve equipos al respecto".

"Es simple: Max ha perdido el hilo", declaró a *F1 Racing* otro jefe de equipo, que nos pidió permanecer en el anonimato, y un segundo llamó al presidente de la FIA "testarudo y despótico". Sin rodeos, a muchos les parece que su insistencia en "cambios de reglamento estúpidos y costosos porque sí" (para citar a un tercero) es contraria a diversas cláusulas del Pacto de la Concordia, y es por tanto ilegal. Mosley lo niega, y así lo ha dicho en la web oficial de la FIA.

LA POSICIÓN DE JORDAN

Ahora que Eddie se ha ido, ¿quién sabe? Como con Horner, muchos ven en el director deportivo de Midland F1 Trevor Carlin un 'hombre Mosley' y, como Mateschitz, sin duda el propietario Alex Shnaider sigue el ejemplo de Ecclestone.

Como siempre, Mosley parece indiferente ante las críticas: "Cuando sea necesario, la gente [es decir, los jefes de equipo] tendrá que decidir si quiere estar en el campeonato del mundo o no. Pero no tienen que decidirse hasta dentro de tres años. Todos lo saben, así que les resulta muy fácil adoptar estas posturas efectistas".

¿QUÉ PASARÁ AHORA?

La oposición al *statu quo* de Ecclestone/Mosley es el GPWC. Ahora que Ford ha dejado la F1 y Ferrari el GPWC, los miembros de este último son Mercedes, BMW y Renault.

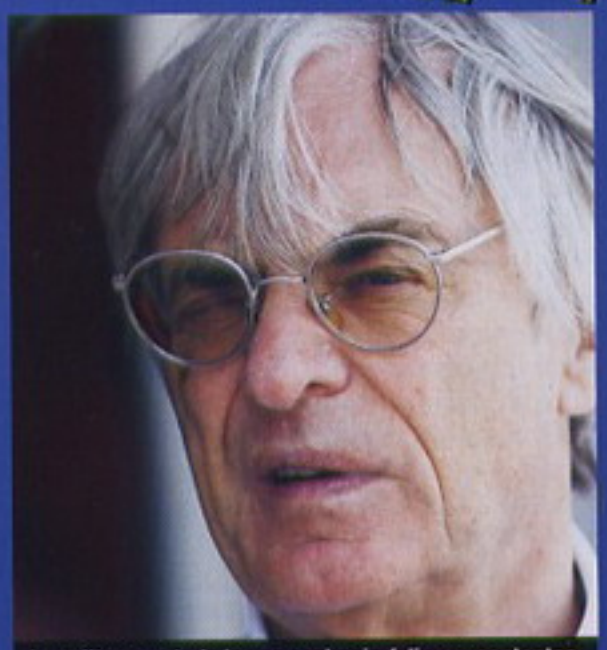
LA POSICIÓN DE MINARDI

Dirigido por el enlace sindical oficioso de la F1, el único e incomparable Stoddy, Minardi es el equipo más rebelde. Stoddart es despabilado y valiente, y está dispuesto a hacerse valer aunque Mosley afile sus armas…

Sin embargo, bajo su nuevo director general Carlos Ghosn, Renault sopesa su futuro en F1. Asimismo, persisten los rumores de que BMW estudia su participación en F1. Supuestamente, Bernie se está sirviendo de la situación para presionar a sir Frank para que siga el ejemplo de Ferrari y firme una prórroga unilateral del Pacto de la Concordia (asegurándose así el apoyo de Ecclestone si Williams necesitara otro proveedor de motores). Por tanto, Mercedes es el único miembro sólido del GPWC. Pero ¿podría eso cambiar ahora que Jürgen Hubbert, partidario incondicional del GPWC (y ex alto cargo de DaimlerChrysler) se ha retirado?

¿Podría el GPWC salvar las apariencias, y seguir influyendo en el futuro del deporte por el bien de sus protagonistas, y transferir la propiedad de los derechos comerciales de la F1 a los fabricantes que queden, comprando la parte de los tres bancos alemanes en SLEC y nombrando presidente de por vida a Ecclestone?

DOSSIER F1 RACING



Los ojitos que todo lo ven acabarán felices y contentos.

VALE, PERO ¿Y MAX?

Pese a sus declaraciones en sentido contrario, *F1 Racing* cree que al final la mayoría de equipos aceptarán los dólares de Ecclestone (100 millones en el caso de Ferrari, 35 para Minardi). Además, Bernie les cederá esa tajada considerablemente mayor de los ingresos totales que, a través del GPWC, tanto han presionado por conseguir.

¿Y Mosley? Siempre ha sido demasiado útil para Ecclestone, demasiado astuto y demasiado *patricio* para dejar que un puñado de palurdos de la F1 (como tal vez los considere en su fuero interno) le expulsen del deporte, tanto si se están sublevando como si no…

MICHAEL COOPER/LAT, STEVE ETHERINGTON/LAT, BRIAN LEVY/GETTY IMAGES

> ¿Quién retará a Max por la presidencia?

Mosley se presentará a la reelección en octubre. Desde el malogrado intento de derrocarle el pasado año, encabezado por un pelotón de grandes de la FIA y miembros del Consejo Mundial, nadie ha vuelto a indicar su interés por enfrentarse al presidente actual.

Pero se dice que los nueve equipos 'rebeldes', y sus ocho motoristas asociados, piensan en proponer un candidato contra cuyos credenciales Mosley tendría que ser juzgado por los 150 y tantos organismos de todo el mundo miembros de la FIA, que constituyen el electorado presidencial.

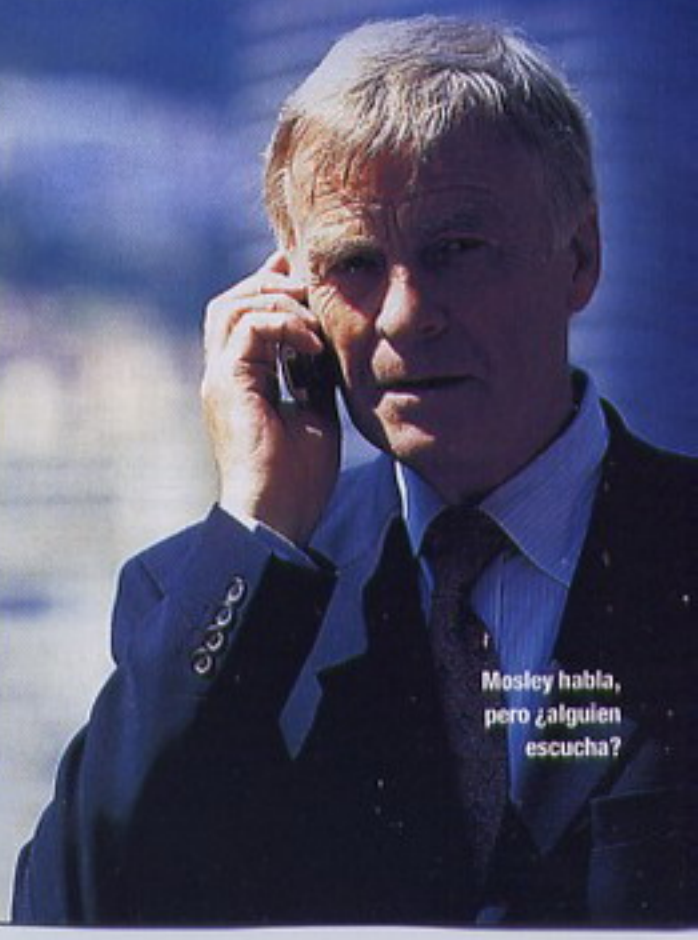
Stoddart ha sido mencionado al respecto. "La presidencia de la FIA es un papel demasiado amplio para mí", dijo. "Pero si el puesto se repartiera y se invistiera una vicepresidencia al cargo de la F1, bueno, sí, sin duda eso me interesaría".

Otro candidato potencial es el ex jefe de Jaguar Racing Tony Purnell que, como Stoddart, posee suficiente fortuna personal como para poder asumir un puesto no remunerado como la presidencia de la FIA. Sin duda, su inteligencia también sería de ayuda, aunque su aire de 'profesor chiflado' podría costarle el apoyo de algunos equipos. Purnell, de vacaciones en Vietnam, no hizo comentarios.



¿Paul presidente?

El problema es que ni Stoddart ni Purnell son miembros del Consejo Mundial, lo que significa que no son muy conocidos que digamos por el extenso electorado de la FIA. Es más, Mosley ya ha empezado a ejercer presiones de parte de su sucesor preferido, que resulta que sí que es miembro del Consejo Mundial (el único entre los actuales jefes de equipo). Su nombre es Jean Todt.



Mosley habla, pero ¿alguien escucha?

GP DE ESPAÑA 2005

Se presentó el Gran Premio

El pasado día 8 de febrero tuvo lugar la presentación oficial del 49º GP de España de F1, acto que coincidió asimismo con la presentación del 33º Salón Internacional del Automóvil de Barcelona, que, como es habitual en los años impares, coincide con la disputa de la carrera en el Circuit de Catalunya: el Salón se celebrará del 7 al 15 de mayo y 'nuestro' Gran Premio lo hará los días 6, 7 y 8 del mismo mes.

Ello supone una oportunidad ideal para el público que se desplace a Montmeló para presenciar en vivo la prueba de F1, pues presentando el abono para el Gran Premio en las taquillas del Salón los espectadores podrán entrar libremente en esta otra gran fiesta con el mundo del automóvil como denominador común.

En la presentación se confirmó que el Circuit de Catalunya volverá a ofrecer a los espectadores con abono de tres días la posibilidad de visitar el pit lane el jueves día 5 de mayo, de 10.00 a 12.30 y de 16.00 a 19.00.

Además, la organización informó de que la venta de entradas marcha a buen ritmo, y 50.000 aficionados ya han adquirido su entrada, lo que supone la mitad del aforo disponible.



SE BUSCA SPONSOR

Sauber tiene el capó en venta

Cada vez parece más probable que Sauber dispute el GP de Australia con el capó motor azul sin más. Dicho espacio prioritario quedó en barbecho después de que Red Bull dejara el nido para levantar su propio equipo el pasado mes de octubre.

Aunque Peter Sauber espera cubrir el hueco antes de Melbourne, tendrá que encontrar un gran nuevo sponsor para hacerlo. El equipo contaba con que Petronas y Credit Suisse aumentaran su inversión inyectando los 10 millones de dólares que aportaba Red Bull a cambio de más superficie en el coche para sus logos. Pero ya ha confirmado que el espacio ocupado por Petronas y Credit Suisse no cambiará.


¿Motor roto o decisión táctica? El reglamento sigue teniendo lagunas.

OTRA LAGUNA

Romper o no romper el motor

Por primera vez en la historia de la F1, podría resultar beneficioso para un equipo *no* acabar un gran premio. Esta extraña anomalía, que podría llevar a que coches en perfecto orden de marcha quedaran 'tirados' adrede en la última vuelta de una carrera, es la laguna potencial de la nueva norma de un motor para dos carreras.

El artículo 85 del reglamento deportivo modificado de la FIA estipula: "Todo piloto que no finalice la carrera en la primera de las dos pruebas [es decir, en la primera carrera de un motor] podrá iniciar la segunda con un motor distinto sin sufrir penalización".

Así, un piloto que rodara fuera de los puntos en la última vuelta podría considerar ventajoso detenerse, de modo que pudiera montar un motor nuevo para la próxima carrera en lugar de uno con 700 kilómetros a cuestas.

Los equipos y la FIA son plenamente conscientes de la laguna. "Lo raro es que la FIA lo podría haber resuelto fácilmente", declaró a *F1 Racing* el director de ingeniería de Renault, Pat Symonds. "Lo único que tenían que hacer era definir 'finalizar' como estar clasificado, es decir, alcanzar el 60% de la distancia de carrera. Nadie abandonaría adrede antes de entonces. En cambio, optaron por definirlo como recibir el banderazo".

Dicha aclaración fue discutida en una reunión entre directores deportivos y la FIA, el jueves 3 de febrero en Londres. Sin embargo, el director de competición de la FIA, Charlie Whiting, creyó innecesario dicho cambio, ya que las circunstancias en que supondría una ventaja serán contadas.

"Nada impide a los equipos detenerse adrede en la última vuelta", reconoció Whiting, "pero cada resultado final cuenta en la clasificación del campeonato de constructores si dos equipos están empatados. Eso supone un elemento disuasorio suficiente".

Pero Symonds no está de acuerdo: "Creo que sucederá más a menudo de lo que cree Charlie".

¿Y dónde está el porqué de esta norma?

"Creímos que un piloto que rompiera el motor en la primera carrera de éste ya había padecido bastante", dijo Whiting. "Una sanción en la parrilla de la siguiente carrera sería demasiado severa".

RADIO MACUTO

Kimi de juerga con uno de Williams

Como Michael Schumacher, Kimi Räikkönen disfrutó de tres meses de vacaciones este invierno, a consecuencia de lo cual los tests de McLaren fueron llevados a cabo por sus compañeros Juan Pablo Montoya, Alex Wurz y Pedro de la Rosa. Durante su larga ausencia, Kimi llamó la atención de la prensa sensacionalista, no una sino dos veces, por sus contratiempos con la bebida: la primera vez en Gran Canaria, la segunda en Londres.

Räikkönen rechazó dichas noticias: "No siempre se puede creer todo lo que se lee en los periódicos. No es la primera vez para mí, y al cabo de un tiempo uno acaba acostumbrándose".

Así es. Pero a *F1 Racing* le interesa más el hecho de que el 'cómplice' de Kimi durante su lío londinense fuera un tal Christian Vine (director de compras del archirrival de McLaren, Williams). Dada la reciente actitud de Williams tratando de birlar otros pilotos (verbigracia, Jenson Button), ¿estaba Vine tanteando a Räikkönen para ver si estaría interesado o no en un volante en Williams en un futuro no muy lejano?

"Absoluta y rotundamente no", fue la respuesta tanto de McLaren como de Williams cuando *F1 Racing* preguntó.

• **Véase entrevista Räikkönen, página 34**

Repostaje

▽ Presentado el Ferrari F2005

Ferrari habrá presentado su bólido F2005 el 21 de febrero en Maranello, confirmándose de una vez por todas que empezará la temporada con un F2004 modificado (abajo). El nuevo coche debutará en la quinta prueba del campeonato, el GP de España en Montmeló.



▽ Un triplaza para Ferrari

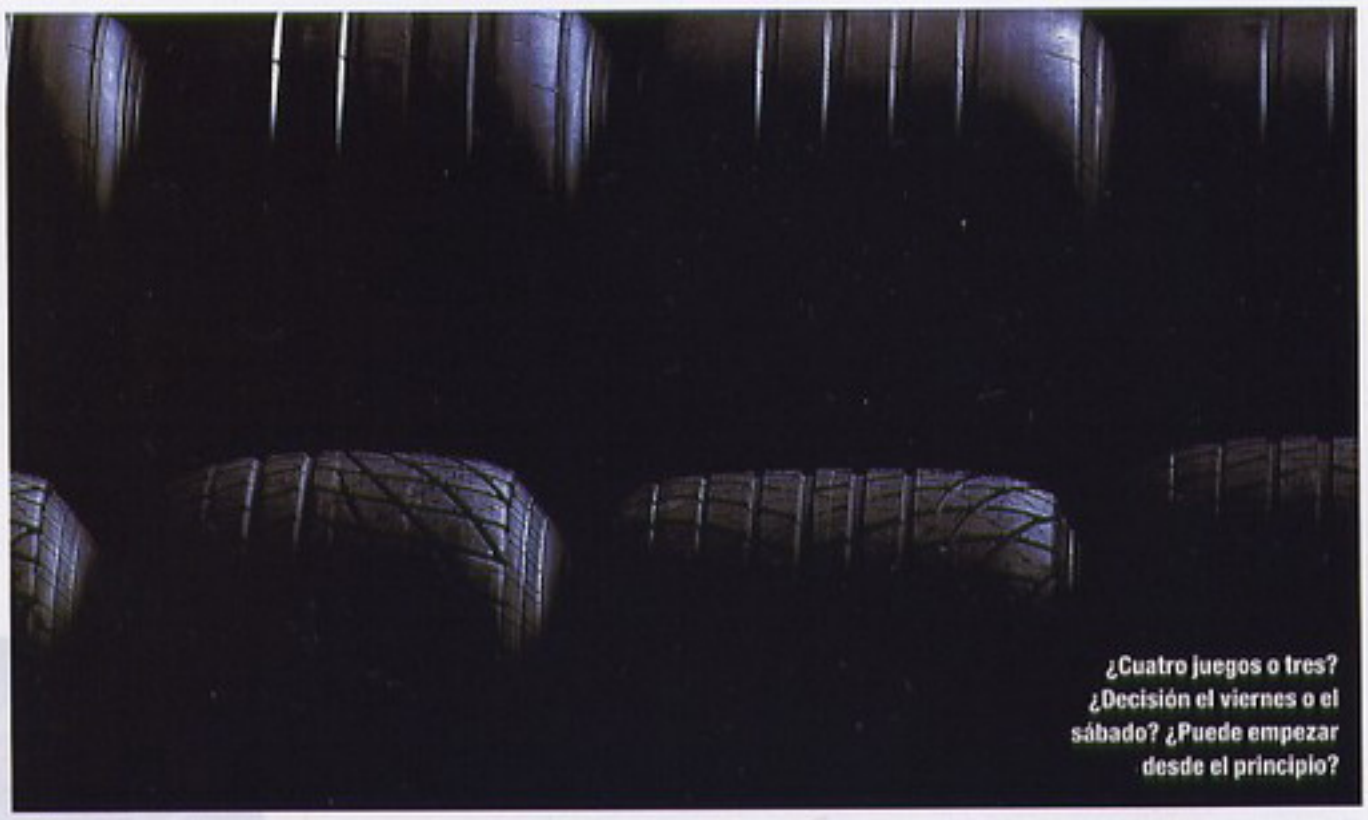
No pasa a menudo que Arrows (abajo) supere a Ferrari, pero será la Scuderia quien siga su ejemplo produciendo un triplaza de F1. Se usará para deleite de los VIP. El jefe del equipo Jean Todt dijo: "Construimos un triplaza porque ofrece una visión mejor; en un biplaza uno está ciego, mirando a un muro".



▽ Sid Watkins se retira

Después de 26 años de servicio en el circo de la F1, el delegado médico de la FIA, Sid Watkins (abajo), se ha retirado. Aparte de su trabajo en F1, este neurocirujano de 72 años también se ha interesado mucho en las campañas de seguridad vial de la FIA desde que empezara su labor en Suecia 78. Le sustituirá Gary Hartstein.





¿Cuatro juegos o tres? ¿Decisión el viernes o el sábado? ¿Puede empezar desde el principio?

MÁS NEGRO QUE NUNCA

Reina la confusión sobre las gomas 2005

Apenas unas semanas antes de la primera cita de la temporada en Australia, sigue habiendo mucha incertidumbre acerca de las nuevas normas de neumáticos. A pesar de un invierno de tests intensivos, muchos equipos siguen sin estar seguros de cómo funcionarán las nuevas normas en carrera, y discutirán el tema con inquietud con el director de competición Charlie Whiting.

Así pues, ¿cómo funciona el nuevo formato? Al principio del fin de semana –dejando a un lado las gomas de agua–, cada coche dispondrá de cuatro juegos de seco. El viernes por la mañana se les asignará un juego duro y uno blando. Cada piloto podrá entonces probar los compuestos antes de decidir, a las 9.00 del sábado, cuál seguirá usando el resto del fin de semana. Luego entregará el compuesto descartado a la FIA. Eso significa que ahora cada coche dispone de tres juegos: el 'usado' del viernes y dos nuevos. El sábado el equipo puede usar estos tres juegos como guste, pero antes de la sesión oficial ha de anunciar qué juego planea usar para calificación y carrera.

Muchos equipos creen que esto es mucho pedir de sólo tres juegos, algo que Whiting niega: "No queríamos que un piloto pinchara en la primera vuelta y luego montara una cubierta que había dado 60 vueltas el viernes y el sábado", dijo a *F1 Racing*. "Por eso precisamente los equipos disponen de un tercer juego el sábado".

Pero sigue la confusión sobre cuándo se podrán cambiar ruedas en carrera. La FIA dice que se permiten cambios "por razones de seguridad". La cuestión es si un desgaste excesivo lo es. Whiting cree que sí: "Si una cubierta empieza a mostrar las telas, es razón de seguridad".

Por tanto, esta situación puede prestarse al abuso de pilotos que acaben adrede con una goma muy cargada, aunque Whiting tomaría medidas si dicha práctica se volviera sistemática. Pero toda resolución será difícil de justificar en el calor de la batalla. Las penalizaciones serán a juicio de los comisarios: seguramente exclusión o 25 segundos de sanción.

LLENANDO EL VACÍO

La lucha por reducir pérdidas (aerodinámicas)

De todas las limitaciones aerodinámicas de 2005, se podría mantener que la pérdida de partes del fondo posterior ha afectado más al diseño de los coches.

Antes, los aerodinamistas eran libres de apurar los límites entre el fondo y las ruedas traseras, a veces tanto que el fondo se enganchaba en las ruedas cuando los mecánicos empujaban el coche al interior del box. Sin embargo, esto nunca era problema a velocidad de carrera, porque las cargas aerodinámicas rebajaban la suspensión y creaban un margen entre la rueda y el fondo.

Pero las nuevas normas imponen una distancia de 70 mm entre la rueda y el fondo, impidiendo sellar las superficies superior e inferior. Eso acarrea que el aire de alta presión sobre el fondo se vierta por debajo, alterando la eficacia del difusor.



Las normas del fondo hacen crucial un carenado compacto en la zaga del coche.

Esto ha puesto más énfasis en hacer aún más compacta la carrocería alrededor de la transmisión, para que el flujo de aire sobre el fondo se aleje del hueco entre la rueda y el fondo. Cabe esperar modificaciones apresuradas a medida que los equipos den con las mejores soluciones.

GANANCIAS MATERIALES

Apurando el límite de peso

Más fuerte, más ligero, más pequeño: el criterio para todo componente diseñado para el F1 de la próxima generación. Cada año, los constructores de chasis y motores trabajan para limar unos gramos de sus creaciones. No obstante, este año los equipos parecen haberse lucido.

Toyota afirma haber ahorrado 10 kg por todo el diseño del TF105. Y, según BAR-Honda, su nueva e impresionante caja de cambios composite es un 15% más ligera que la del año pasado, un ahorro de unos 5 kg.

Combínese con otras rebajas de peso en el chasis, triángulos y manguetas del 007, junto con el programa en marcha de reducción de peso de Honda, y es fácil ver por qué los punteros tienen que atornillar ahora casi 100 kg de lastre



El 007 de Willis podría pesar 500 kg.

para alcanzar el mínimo de 600 kg.

Por lo que se refiere al monocasco, el desarrollo continuo en la industria de los composites hace posible gran parte de la reducción de peso. Naturalmente, los materiales son bastante más ligeros que hace apenas dos o tres temporadas.

Pero no son tanto las propiedades del tejido de carbono lo que ha avanzado: los ahorros también hacen honor a la masa reducida de las resinas de unión que impregnan la estructura de la tela. El núcleo de nido de abeja emparedado entre las capas de carbono también es más ligero.

Con cada generación de coche, los diseñadores mejoran sus conocimientos de cómo manipular la tela y modificar el proceso para asegurar igual o mayor resistencia con el uso de menos material. No se puede detener el progreso...

ESTA PÁGINA: PETER SPINNEY/LAT; GLENN DUNBAR/LAT; STEVE ETHERINGTON/LAT; EN LA OTRA PÁGINA: MALCOLM GRIFFITHS/LAT; ANDREW FERRARO/LAT; PETER SPINNEY/LAT; MARK THOMPSON/GETTY IMAGES; PAUL GILHAM/GETTY IMAGES

Mentes prodigiosas; diseños de arte

Echando un vistazo a estos coches de 2005, no sería disparatado pensar que les convendría más estar en un museo de diseño. Pero, bajo todas estas curvas y aletas, sigue habiendo un único objetivo: negociar las curvas más rápido

La tendencia actual entre los aerodinamistas (excepto en Toyota) es evitar las formas angulares adoptando líneas más fluidas. Renault puso la cosa en marcha el año pasado con su curvilíneo R24, pero las líneas serpentinas de su última creación hacen que el coche de 2004 parezca un armario en comparación.

Al aire no le gusta que lo mandoneen, así que lo mejor que un aerodinamista puede esperar lograr es insinuar que sería conveniente un cambio en la dirección del flujo. Si se lo intimida, el aire se mosquea de lo lindo.

El reglamento de 2005 ha animado al mayor uso de 'líneas puras', al exigir que las derivas del alerón delantero estén 150 mm por encima del plano de referencia (la parte más baja del monocasco, a la que está unida la plancha de madera de la FIA).

La norma que rige la altura del alerón delantero afecta sólo a las partes que están más allá de 250 mm del eje longitudinal del coche. Por tanto, la sección central de 500 mm del alerón delantero está más baja, pero no más que el plano escalonado, 50 mm por encima del plano de referencia. Esto no sólo aumenta hasta cierto punto la envergadura del alerón –más alerón igual a más energía– sino que permite que la sección central se desplace más cerca de la pista, haciendo el alerón aún más eficiente. Colocando la masa del elemento más baja, también se mejora la distribución de pesos.

Algunos equipos (BAR, Williams, etc.) lo han explotado, otros se han moderado. Por ejemplo, el de Sauber se comba hacia sus derivas pero sigue siendo sutil en su diseño. Los elementos dobles parecen lógicos en la búsqueda de apoyo, pero producen una estela que altera el flujo sobre el coche. La solución preferida es la de McLaren, pero es compleja, ya que cada uno de los tres elementos tiene su propia forma tridimensional.

Otra tendencia es poner más énfasis en canalizar el flujo alrededor de la quilla elevada en el morro y dirigirlo hacia atrás, haciendo un mejor uso del aire que fluye por debajo del alerón delantero elevado.



Toyota TF105: sorprendentemente, el coche de Gascoyne no es muy distinto del del año pasado. Y tampoco muy veloz.



Renault R25: la encarnación del diseño de 'líneas fluidas'; los pilotos ponen por las nubes su fantástico equilibrio.



BAR-Honda 007: el único en adoptar un alerón delantero de 'cuchara' para mejorar el flujo según las nuevas normas.



Williams-BMW FW27: morro elevado y largos 'pilares'. Parece extraño, pero ¿está escondiendo cartas el equipo?



Sauber C24: ¿el más bonito de 2005? Líneas elegantes pulidas en el túnel de viento, pero ¿demasiado conservador?



McLaren-Mercedes MP4-20: todavía aferrado a la doble quilla y esperando mantener el impulso del pasado año.

>Tirando millas

¿Quieres saber quién ha recorrido más kilómetros este invierno? Veremos cómo se traducen estos datos, compilados por www.forix.com a partir del inicio de la pretemporada, cuando llegue Melbourne...

23/11/2004 – 31/01/2005

EQUIPO	KM	VUELTAS	DÍAS/PILOTO
Toyota	19.065	4.218	52
BAR	17.168	3.975	52
Williams	14.945	3.388	42
Ferrari	14.384	3.448	50
McLaren	12.886	2.942	46
Renault	12.364	2.872	38
Red Bull	9.871	2.238	36
Sauber	5.304	1.219	15
Minardi	1.604	395	16
Jordan	1.479	334	5

Repostaje

▽ McLaren se hace con AT&T

McLaren ha repescado al antiguo sponsor de Jaguar Racing AT&T en un acuerdo de 1,5 millones de dólares. El logo en la parte superior del chasis (abajo) debería ser visible en las imágenes de cámara subjetiva. En la jerga de McLaren, AT&T ofrece "un avanzado abanico de soluciones de comunicación". Llamadas telefónicas, vaya.



▽ La F1 con las víctimas

Ferrari y Red Bull Racing han sido los primeros equipos en donar artículos para una subasta benéfica a beneficio de las víctimas del tsunami en el sureste asiático, que tendrá lugar el jueves antes del GP de Malaisia (abajo). El director del GP malaisio, Dato Mozkhani Mahathir dijo en Autosport.com: "He pedido a equipos y pilotos que contribuyan con lo que puedan".



▽ *F1 Racing* sigue creciendo

No contenta con ser la revista de F1 más vendida del mundo –con 27 ediciones publicadas en 22 idiomas y distribuidas en más de 100 países; ahí es nada– *F1 Racing* va a ensanchar aún más sus horizontes en 2005, tras el anuncio de otras tres nuevas ediciones a partir de este mes de marzo, para Rumanía, Hungría y Malaisia.



LAS CENIZAS A LAS CENIZAS

Jordan sin Benson & Hedges

Como anticipamos en esta sección en *F1 Racing* Nº 72, Benson & Hedges se ha escabullido de la F1. Su casa matriz, Gallaher Tobacco, cree que los cambios tras la compra de Midland hacen poco apropiado seguir con la marca B&H. Eso supone el fin a nueve años de decoración B&H en los Jordan de F1.

En su lugar, el nuevo EJ15 mostrará el logo de Sobranie, la marca de cigarrillos de Gallaher para Extremo Oriente. Los logos serán menos prominentes que los de B&H, reflejo de la menor inversión de Gallaher.

Gallaher ya había previsto reducir su inversión. No obstante, si Eddie Jordan hubiera seguido, podrían haber mantenido la marca B&H. Gallaher cree que en F1 B&H es inseparable de EJ y su imagen 'rocanrolera'. Incluso podrían haber aumentado su patrocinio si Midland hubiera contratado a un piloto británico, como Anthony Davidson, conforme a su preferencia histórica (como sucedió en su día con Damon Hill y Ralph Firman).

Todo esto se discutió la semana siguiente al anuncio de la compra de Midland, en una reunión en la fábrica de Jordan en Silverstone. Estaban presentes David Marren, de M&C Saatchi –la agencia que se ocupa de la relación Gallaher-Jordan–, y el nuevo director comercial de Jordan, Christian Geistdoerfer, nombrado por Midland. También asistieron su nuevo director general, Colin Kolles, Eddie Jordan y su director comercial, Ian Phillips.

Cuando quedó claro que EJ no seguiría y que Midland pretendía fichar al piloto indio Narain Karthikeyan y al portugués Tiago Monteiro, Gallaher optó por una publicidad a precio reducido para Sobranie.

Mientras tanto, se rumorea que Midland ha cerrado tres grandes acuerdos de patrocinio, para cuando el programa Midland F1 propiamente dicho arranque en 2006. Un portavoz de Midland rehusó hacer comentarios acerca de las negociaciones.

TURQUÍA A POR TODAS

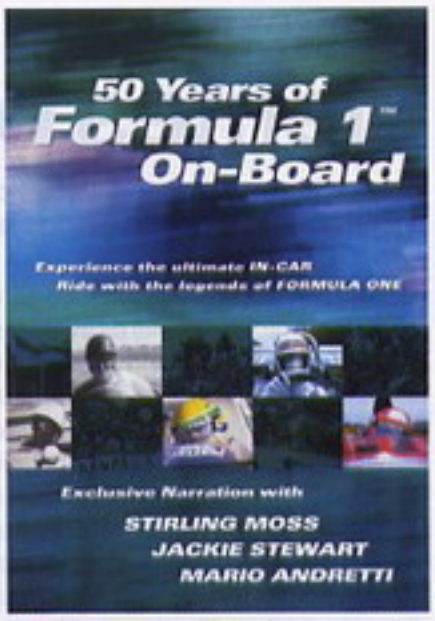
Turquía quiere implicarse en F1

El primer GP de Turquía (21 de agosto) genera gran interés entre las empresas turcas, entre ellas el Grupo Anadolu, una de las más grandes del país, que quiere promocionar su marca de cerveza Efes Pilsen, y podría optar a patrocinar un equipo.

Efes Pilsen es líder del mercado en Turquía, Rusia y las antiguas repúblicas soviéticas (Uzbekistán, etc.). En la actualidad patrocina a la selección turca de fútbol y a un equipo de baloncesto. Anadolu pensaba en la F1 para ampliar su perfil internacional desde 2002, cuando estuvo en negociaciones con Jordan.

¿Qué equipo sería esta vez? *F1 Racing* cree que BAR-Honda es el socio más probable de Efes Pilsen: BAR es un equipo puntero con espacio disponible (a diferencia de Ferrari y Renault) y no tiene sponsor cervecero (como Williams y McLaren); miembros de la agencia que negocia el acuerdo, Steam Group, tienen sólidos vínculos con BAT, y el Grupo Anadolu los tiene con Honda.

Por otra parte, parece que la carrera en sí la patrocinará Marlboro, suponiendo que se puedan eludir las leyes locales antitabaco.

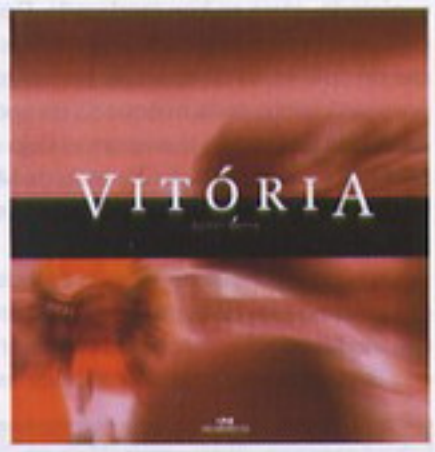


UN DVD GENIAL

Siéntete piloto por una hora

La impresionante pole de Senna en Suzuka 89; el roce y posterior adelantamiento de Häkkinen a Michael Schumacher en Spa 2000, y otras tomas de cámara subjetiva de los años 50, 60 y 70: la elegancia de Fangio con el Maserati 250F, el viejo Nürburgring, el Matra V12 en Monza...

Este DVD dura apenas una hora pero se disfruta cada segundo; cuesta 35 euros, se puede ver con o sin comentarios y está a la venta en La Llibreria del Motor, tel. 93 454 67 63; info@lallibreriadelmotor.com.



10 AÑOS SIN SENNA

Un libro para el recuerdo

"Más que los triunfos, este libro exalta los valores que hicieron de Ayrton Senna sinónimo de victoria, dentro y fuera de las pistas".

Este libro, producido por el Instituto Ayrton Senna que preside la hermana del tricampeón, Viviane, homenajea la figura del piloto a través de capítulos como 'Motivación', 'Disciplina', 'Espíritu de equipo', 'Perseverancia', 'Excelencia' y 'Victoria', el que le da título. La mayoría de las fotos son del que fuera su fotógrafo personal, Norio Koike, los textos están en portugués e inglés, cuesta 48 euros y se puede pedir a La Llibreria del Motor, tel. 93 454 67 63.

ESTA PÁGINA: MALCOLM GRIFFITHS/LAT; ARCHIVO LAT; MARK THOMPSON/GETTY IMAGES; EN LA OTRA PÁGINA: XAVIER PÉREZ; DR

Un coche nacido para el circuito

Pese a tratarse de un modelo de calle, la apuesta más deportiva de BMW en la Serie 3 es el M3 CSL, un coche con aspecto, dinamismo y prestaciones dignas de emular al mejor monoplaza de F1. Por Xavier Pérez

La marca alemana se ha valido de su experiencia en el mundo de la F1 para desarrollar un modelo espectacular, con un motor de 3,2 litros de 360 CV. Aunque, como es lógico, sus mejores argumentos no acaban en la potencia, sino que se aúnan en unas prestaciones y características que hacen del M3 CSL un modelo único.

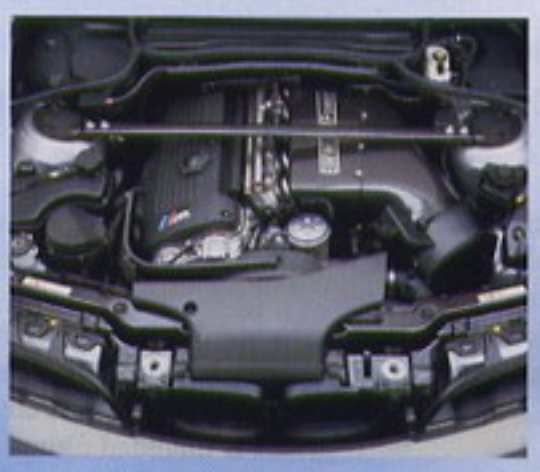
Se ha reducido notablemente el peso para mejorar sus aptitudes en carretera (o en circuito). Para ello se han eliminado elementos considerados superfluos, como el equipo de audio y los reposabrazos.

Sólo dispone de aire acondicionado (no tiene climatizador) y el techo, sin ir más lejos, es de fibra de carbono. Los asientos delanteros son de competición y sólo se desplazan longitudinalmente. La tapa del maletero y el soporte del paragolpes trasero son de termoplástico reforzado con fibra de vidrio; el soporte del paragolpes delantero y el techo son de plástico reforzado con fibra de carbono; y el capó motor, al igual que en el M3 convencional, es de aluminio. En total, 120 kilos menos que el M3 'normal'.

La dirección es muy dura, un 6% más directa que en el M3 a secas, con una relación de 14,5:1 frente a 15,4:1 del M3. Sólo está disponible con la caja de cambios SMG Drivelogic del M3, que puede realizar cambios de marcha hasta en 0,08 segundos, aunque en este modelo se le añade una función de arranque asistido *(Launch Control)*, como en la F1, con la que el vehículo ofrece su máxima aceleración desde parado hasta la velocidad máxima. El control electrónico de estabilidad tiene un nuevo modo de funcionamiento más permisivo *(M Track Mode* o 'Modo de pista') que se acciona pulsando una tecla, pensado para su empleo en circuitos.







Las llantas de 19 pulgadas (extremo izda.) caracterizan al M3 CSL; el logo M3 (izda.) nació en 1987 y se ha hecho legendario; el imponente motor de 3,2 litros desarrolla 360 CV.

Todo ello convierte al M3 CSL en una auténtica máquina de velocidad, aunque teniendo en cuenta cómo está el patio últimamente, mejor probarlo en un circuito como hicimos nosotros. Alcanza 100 km/h desde parado en 4,9 segundos y 200 km/h en 16,8 segundos; recupera de 80 a 120 km/h en cuarta en 5,0 segundos y tiene una velocidad máxima limitada a 250 km/h.

Otro elemento excelente son los frenos traseros, que tienen un diámetro de 328 mm. Los delanteros son de 345 mm. Frena de 100 a 0 km/h en 34 metros y 2,5 segundos, con una deceleración media de 11 m/s (1,12 G). Casi, casi como un monoplaza.

Las llantas que equipa son de 19 pulgadas en ambos ejes, con neumáticos Michelin Pilot Sport Cup desarrollados especialmente para el M3 CSL, con dimensiones 235/35 ZR19 delante y 265/30 ZR19 detrás. Su comportamiento en asfalto seco, ya calientes, es excelente, en detrimento de una adaptación más bien pobre en mojado.

Exteriormente, ofrece la misma imagen que el M3, aunque la mejora, deportivamente hablando. Su precio es de 94.100 euros, 'sólo' 26.944 más que el M3. El único modelo del mercado comparable en cuanto a concepto es el Porsche 911 GT3, mucho más pesado, y con algo más de potencia (381 CV), mayores prestaciones (306 km/h y 4,5 segundos en el 0 a 100 km/h) y también mayor precio (113.934 euros).





Javier del Arco

La finalidad última de las carreras, se ha dicho, es ser el banco de pruebas real de la industria del automóvil

Harto de aporrear el teclado del ordenata y de consultar revistas inglesas de 1973 para un trabajín que me han encargado, me agarro el último *F1 Racing* y me pongo a mirarlo con aire crítico.

Como es habitual, comienzo por detrás. Llego a la página 91 y casi me mareo al ver el volante del McLaren-Mercedes, con su verbena de botones, mandos giratorios, testigos luminosos y demás accesorios que, en realidad, no hacen sino justificar la finalidad última de las carreras: ser el auténtico banco de pruebas de la industria del automóvil. ¿Carrinclón?, ¿'antiguo'?, ¿'demodé'?... Hace unos días, mi vecino Josep Sanromà me llevó en su Volvo 'atómico', y el volante del mismo poco tenía que envidiar al de Coulthard y Räikkönen. Evidentemente, no tenía mando de radio para hablar con su despacho ni regulador de dureza de suspensiones ni de reparto de frenada; pero sí bocina, alzacristales (creo...), limpiaparabrisas y multitud de botones acerca de cuyas funciones no tomé nota –entre otras cosas porque no pienso cambiar de coche ni pensaba en aquel momento que acabaría escribiendo este artículo.

Pero, ya ven, el hombre propone y... Espero, simplemente, que nuestros hijos –en mi caso, resultaría más adecuado decir nietos, aunque podemos poner a todo el mundo de acuerdo diciendo, simplemente, 'la próxima generación'– se muestren a la altura de las circunstancias, cosa que no pongo en duda habida cuenta de cómo se manejan a los siete años con los ordenadores, Internet, los *plug-ins* y los *drivers;* de modo que cuando tengan 18, si todavía existe la Tierra, ni les cuento...

Giro página, 89: ¡hombre, esta cara me resulta familiar!; es el Ingeniero Jefe de Desarrollo de Sistemas de McLaren-Mercedes y el nombre –Paddy Lowe– me trae a la memoria una entrevista que le hice en 1992, cuando todavía le faltaba un año para irse de Williams a McLaren. Y no es que uno pretenda ponerse una medalla, pero me alegro de haberme fijado en el buen hacer de aquel individuo al que nadie parecía hacer caso y que se mostró realmente sorprendido de que alguien quisiese entrevistarle.

Por aquel entonces ya lo conocían como *The Boffin* ('El Profe'). Por algo sería, digo yo. Y dentro de muy poco, en Albert Park, si Räikkönen o Montoya arrancan más fácil y rápidamente que Schumacher, se lo deberán en parte a él...

Sigo: ya estoy 'enganchado'. Páginas 40 a 51: casi totalmente de acuerdo con el veredicto de los 73 F1 más bellos de la historia. Y nada que discutir: total, nadie va a bajar del burro... Sin embargo...

Leo con atención el correo y anoto una vez más su alto contenido literario, técnico y humano. ¡Qué diferencia con el de algunos foros de Internet!

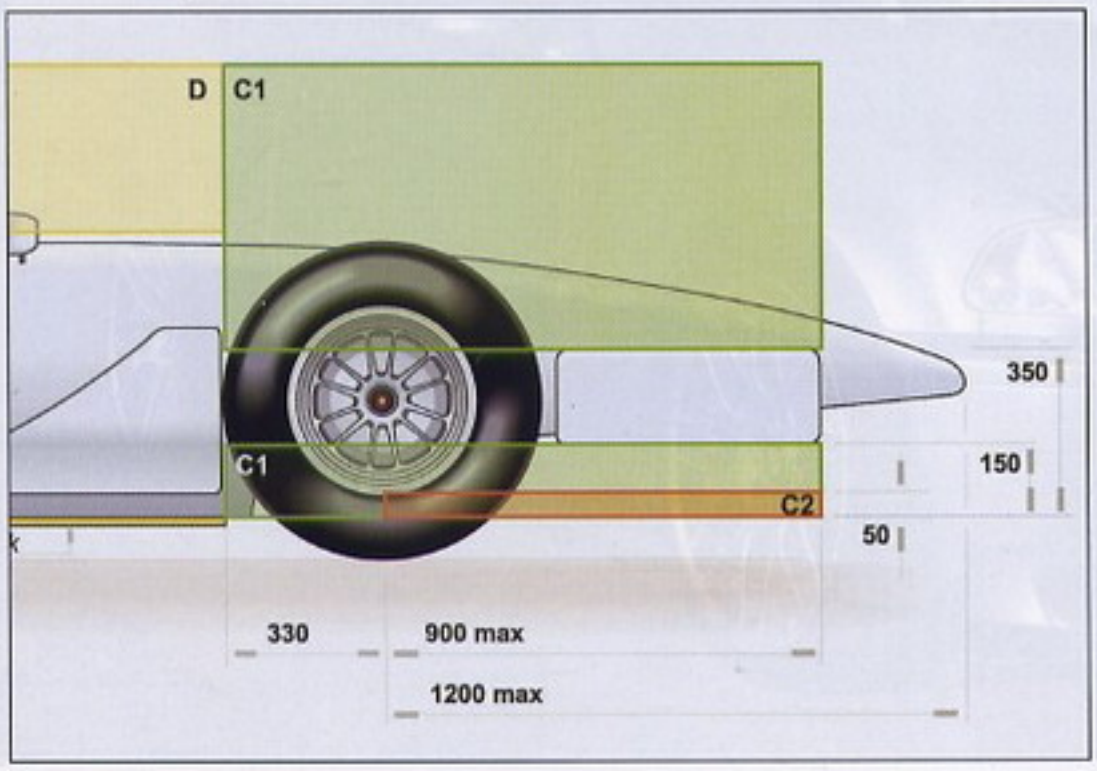
Estoy a punto de levantarme del sofá y 'volver al tajo', cuando veo el artículo sobre aerodinámica y, sólo con observar el esquema de la página 18, me entran de golpe todos los males de vientre del mundo... Pero ¡cómo puede la FIA pretender hilar tan fino si durante un Gran Premio se soportan esfuerzos y se producen incidentes capaces de provocar deformaciones que transgreden las tolerancias reglamentarias! En fin, con su pan se lo coman...

De todos modos, vuelvo a mi puesto de trabajo con una sensación semejante a la que provoca un buen chiste: el RACC ha reasfaltado su Circuit para estar al día con los 'galácticos' Bahrein y Shanghai. Han bajado los equipos anglosajones y, tras declarar que el nuevo asfalto no ofrece adherencia y que "¡aquí no hay quien ruede!", se han dispersado por otros circuitos de la zona mediterránea.

Al día siguiente llega Schumacher, se sube al Ferrari y mejora el récord del Circuit.

¿Y todavía habrá quien pregunte por qué?

Uno de los gráficos de la página 18 de *F1 Racing* Nº 72 apareció mal encuadrado, así que lo reproducimos aquí para que se aprecie mejor lo fino que pretende hilar la FIA.



'La cara del Ingeniero Jefe de Desarrollo de Sistemas de McLaren-Mercedes y su nombre –Paddy Lowe– me traen a la memoria una entrevista que le hice en 1992'



El auténtico es mucho más bonito: el Lotus 49 de Clark (arriba) y el 48 (recuadro).

fe de errores

En el artículo 'Los 73 F1 más bellos de la historia', publicado en F1 Racing *Nº 72, nos 'colamos' con una de las fotos del Lotus 49: la del salto en B/N corresponde a un Lotus 48 FVA de F2, pilotado por Jackie Oliver en el GP de Alemania de 1967 en el Nürburgring.*

El 'producto' Alonso

En el último número de vuestra/nuestra revista, publicasteis una carta de Nuria Sanmartín, en la que expresaba una opinión a mi parecer errónea.

Daba las gracias a Tele 5 "por acercar a la gente el circo de la F1". Para mí Tele 5 lo que hace no es aproximar la F1 al público, sino aproximar el producto 'Fernando Alonso'. Porque la mayoría de veces predomina el aspecto publicitario sobre el deportivo. Y es la propia cadena la que se llena la boca diciendo que gracias a Alonso las audiencias de los GP han aumentado.

Pero a lo mejor dicho aumento no es debido al efecto Alonso, sino a que la gente ha visto que hay vida más allá del fútbol. Y es que si algo tiene la F1 es coraje, lucha, estrategia…

Pero he ahí el problema; como Fernando Alonso no es que sea español, es que es el 'producto' de dicha cadena, hay que apoyarlo.

Pero si apoyamos a todos los pilotos españoles, ¿dónde estaba ese apoyo cuando lo necesitaban Marc Gené o Pedro de la Rosa? ¿Tal vez dicho apoyo no existió porque ninguno tenía al gran jefe Flavio Briatore como mánager?

Sea como sea, la actitud de Tele 5 está dando lugar a una afición cuyos conocimientos se reducen a identificar el coche de Alonso, una afición de tintes chovinistas, a la que si uno habla de régimen de giro, difusores y demás, les suena a chino.

Por último, me gustaría proponer una idea para la tan buscada solución para los entrenamientos: ¿por qué no se sortean los puestos de la parrilla? Vistas las soluciones tipo 'Scalextric' que se han puesto en marcha, no es tan mala, ¿no?

Alfonso González Calvo, e-mail

La política de Red Bull

Cuando se anunció que Dietrich Mateschitz se hacía cargo de Jaguar, algunos pensamos que la política interna (y la mala gestión), tan conflictiva en el equipo, uno de sus males principales (antes de reducir el presupuesto o de anunciar la venta), por fin desaparecería.

Ahora, parecía que esta escudería dispondría de una política de futuro seria, con unos objetivos a largo plazo, posiblemente en dos años obtener puntos con regularidad, ser competitivos, como ahora lo es BAR, quedar quintos. Pero el despido fulminante y sin contemplaciones de Purnell y de Pitchforth, y las influencias que al parecer existen de Lauda, Gerhard Berger o Steiner, y la contratación de Horner (sin experiencia), parecen un claro indicio de que no empiezan nada bien. Y eso que anunciaron que mantendrían la base actual del equipo, con dos hombres muy cualificados, que después de Webber es lo mejor que había pasado por el equipo Jaguar.

A lo mejor Horner resulta ser una revelación en la F1, pero si un equipo que aspira a algo empieza así de mal, eliminando la continuidad y una de las partes más importantes del conjunto, igual nos equivocábamos al pensar que esta escudería aspiraba a algo que no fuera vender bebidas energéticas.

Ojalá no sea así y un gran piloto como David Coulthard pueda puntuar con regularidad.

Erik García Ferrer
Badalona (Barcelona)

Querido Fernando

Me gustaría decirte que para mí eres y serás siempre el mejor, ganes o pierdas. A veces no entiendo a esas personas que te dan tanta presión, pero no les hagas caso y sé tú mismo; no cambies nunca. Algun día llegarás a ser como Schumi, estoy segura.

Desde hace muy poco me vuelve loca la F1 y también estoy loca por ti. Todas las mañanas cuando me levanto y antes de irme a dormir rezo para que todo te vaya muy bien y puedas subir al podio muchas veces, porque te lo mereces.

Mi gran ilusión es poderte conocer algún día, pero me conformo con verte encima del podio.

Eso sí, cuando sea lo bastante mayor iré a verte siempre que pueda; eso lo juro como que me llamo Lorena.

Lorena Sánchez García
Tordera (Barcelona)
mimiu_70@hotmail.com



La política de RBR no convence a todos.

'Fan' gracias a Alonso

Soy una de esas personas que gracias a Fernando Alonso ha descubierto que detrás de la F1 hay algo más que ruido y chicas estupendas.

Soy 'alonsista' devota porque Fernando me ha conquistado con su manera de pilotar y también con su forma de ser. ¿Por qué en este país nos empeñamos en derribar a los ídolos antes de que hayan llegado a la meta? Fernando acaba de empezar, sólo tiene 23 años; ¿por qué no nos dedicamos a apoyarle y a disfrutar de su talento cuando se sube al coche en vez de criticarle hasta el aburrimiento?

Cuando no es porque ha criticado a su equipo es porque lleva el pelo de tal o cual manera y, si no, porque es demasiado simpático con determinados periodistas o porque no firma suficientes autógrafos. Ya tendremos tiempo de 'destronarle' si dentro de unos años no ha cumplido con las expectativas que todos tenemos.

En el fondo, creo que a mucha gente le molesta que Fernando sea un tipo de lo más normal.

También me gustaría dar las gracias desde aquí a Fernando por la paciencia que tiene con nosotros a la hora de firmar autógrafos. Pude comprobar con

RENAULT F1: ARCHIVO LAT; LORENZO BELLANCA LAT

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

mis propios ojos cómo la gente apenas le dejaba salir del baño en el aeropuerto de Barajas e incluso firmaba mientras caminaba, tirando de una maleta y hablando por el móvil. Hay que reconocer que a veces le agobiamos un poco ¿no?

Me gustaría contactar con gente que quiera asistir este año a algún GP para organizar el viaje, a ser posible desde Madrid.

Cristina Lozano, Madrid
lozsan70@yahoo.es


Tele 5 hace un gran despliegue en F1.

Calificaciones 'locas'

Ante el problema de los entrenamientos clasificatorios, he ideado dos sistemas nuevos, que seguramente garantizarían un buen espectáculo, lleno de emoción. Ahí van:

1/ Clasificación por equipos (45 minutos): Cada cuatro minutos saldrían los dos pilotos de un mismo equipo, con un intervalo de tres a cinco segundos. Darían dos vueltas rápidas consecutivas.

Sería como una batalla entre compañeros de equipo.

El orden de salida de los equipos sería por sorteo. El orden de salida de los pilotos de un mismo equipo durante las vueltas rápidas sería libre.

2/ Clasificación por grupos (48 minutos): Se divide a todos los pilotos en cuatro grupos, dependiendo de su clasificación de pilotos (los cinco primeros de la clasificación salen en el último grupo, y los cinco últimos del campeonato en el primero).

Cada grupo de cinco pilotos dispondría de 10 minutos para dar dos vueltas rápidas no consecutivas. A los 10 minutos se sacaría la bandera y no se podría iniciar ninguna vuelta rápida a partir de entonces.


Calificación: hay que recuperar la esencia.

Después de dos minutos saldría a pista el siguiente grupo de cinco pilotos. Es decir, cada 12 minutos saldría a pista un grupo de cinco pilotos.

Daniel García García, e-mail

Pensar en el aficionado

Menuda decepción nos llevamos con nuestra 'estrella' Fernando Alonso… y, sobre todo, con lo que le rodea.

El pasado día 25 de enero fuimos a Cheste para ver el estreno del nuevo R25. Todo parecía ir bien: Fernando sale, rueda y marca el mejor tiempo de la mañana. Pero todo empezó a torcerse cuando el coche falló varias veces (yo no lo culpo a él, evidentemente).

Pero lo que menos me gustó no fue no verlo rodar sino el cómo nos trataron en Cheste, después del frío que estábamos pasando. No sólo estuvimos todo el día a 0° sino que cuando intentamos acceder a ver a Fernando o intentar sacar una foto, la gente del Circuit no permitió el paso a toda aquella persona que no tuviera un pase especial, al menos en nuestro caso.

Y yo me pregunto: ¿qué pasa, que la gente que hemos pagado para verlo y hemos pasado tanto frío no tenemos derecho ni siquiera a un autógrafo? La verdad, no entiendo tanto secretismo e impedimento, si a los ídolos los hacen los fans y si los fans no están contentos, el apoyo lo retiran...

No será mi caso ni el de muchos otros que estuvimos allí, pero algo debe cambiar en el entorno que rodea la F1 o al menos el que rodea el Circuit de Cheste.

De todas maneras quiero decir que me parece que este año Fernando va a hacer algo grande. Eso esperamos y tiene nuestro apoyo, pero también queremos que se piense en los aficionados.

Verónica Sánchez Migallón
Denia (Alicante)
verhuska1982@hotmail.com

Nuevo foro en Internet

Ante todo quiero decir que sin vosotros no hubiéramos hecho esto. Desde nuestra casa estamos haciendo lo posible por reunir a todos los fans que cada sábado y domingo vibran al ver desde su sillón este gran circo rodante.

En esta web podréis encontrar información, hablar con más gente de este mundillo, poner fotos interesantes; en fin, de todo un poco.

De momento sólo somos 14 participantes, pero no está mal para un mes de funcionamiento.

En fin, ésta es la web, que si me enrollo más no dejo espacio para las demás cartas: groups.msn.com/F1montmelo

Esperamos que os guste y si podéis aportar información, muchísimo mejor.

Iván Rodríguez Gómez, Algete (Madrid)
ivi_f1_algete@hotmail.com

Hay 20 pilotos en pista

Soy aficionado de McLaren desde que tengo uso de razón y me gustaría comentar algo.

Hace poco hubo entrenamientos en el Circuit de Valencia. Los McLaren volaban en la pista, batiendo kimi el récord, pero sin embargo en Tele 5 hablaban del octavo puesto de Schumi y el cuarto de Alonso, nombrando a Kimi y dando un segundo de imágenes del nuevo McLaren.

Señores de Tele 5, me gustaría comentarles que hay 20 pilotos en parrilla, no sólo Alonso y Schumi, y hay que hablar de cada uno a su debido tiempo. Aun así, les estamos todos agradecidos por enseñarnos la cara oculta de la F1. Gracias de todas formas.

Héctor Codesido Núñez
Monforte de Lemos (Lugo)
kimi69_hector@hotmail.com



Alonso es la estrella; Schumi el campeón. Pero los McLaren también son claros favoritos.

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

PILOTO: RENAULT

Fernando Alonso

Sobre ser campeón del mundo, el Renault R25 y los nuevos reglamentos

¿Cree que puede convertirse en campeón del mundo esta temporada?
Bueno, esto de ganar el título lo veo complicado, aunque es como todos los años cuando empiezas. Pero hay que ser optimistas en estos momentos, ya que si nos echamos ahora para atrás, vamos mal, muy mal. Hay que pensar que podemos hacerlo, que podemos luchar con los grandes en las carreras y por el título, y a medida que avance la temporada podemos ir cambiando de objetivos. Además, ganar el título con Michael Schumacher en pista es diez veces mejor. Como no sabemos cuándo será su último año en pista, hay que tratar de ganar el título cuanto antes.

Buena filosofía. ¿Cree que es realmente posible ganar a Michael Schumacher y a Ferrari?
¿Por qué no? Aunque está claro que seguirán teniendo un buen bloque y serán muy difíciles de batir.

¿Considera que su equipo está entre los favoritos?
He visto que en la prensa extranjera hablan de Williams, McLaren y BAR como rivales de Ferrari y me parece muy extraño que no se cuente con Renault para nada después del año pasado, cuando acabamos terceros del campeonato. Estoy seguro de que vamos a dar la sorpresa a muchos.

Ya ha estrenado el coche, el R25; ¿qué piensa de él?
En el R25 se ha intentado mejorar la facilidad de conducción, que el año pasado era un poco difícil, se ha trabajado en ese sentido, tiene más potencia y espero que tenga más fiabilidad, ya que hay que hacer dos grandes premios con el mismo motor y esto conlleva que tiene que durar 1.400 kilómetros, lo cual ha supuesto un trabajo duro para todos los ingenieros este invierno.

¿Y respecto al monoplaza del año pasado?
Es más complicado. El hecho de tener que utilizar los mismos neumáticos durante 300 kilómetros, cuando el año pasado hacían 80 kilómetros nada más, ha cambiado todo, y eso sin contar que se ha perdido mucha carga aerodinámica, hace que el coche sea mucho más complicado de pilotar que el año pasado. En relación al pasado año, con la nueva reglamentación, el coche es más difícil de conducir, sobre todo con neumáticos usados al final de las tandas largas, cuando ya llevan 300 kilómetros acumulados.

La verdad es que es bastante difícil de conducir, sobre todo la parte de atrás, que es donde más se desgastan los neumáticos, y hay que tener especial atención para la carrera; estamos viendo muchos trompos y muchos accidentes en los entrenamientos, y esto se debe a la reducción de la carga aerodinámica que han impuesto este año y a los neumáticos. En vez de hacer la F1 más segura, es más peligrosa.

Duras afirmaciones. ¿Qué piensa del nuevo reglamento?
El sistema de decidir la formación de salida el domingo va a suponer que las cosas sean diferentes. Antes también estaba bien, tenías una sola vuelta y ahí te lo jugabas todo. Ahora tienes dos oportunidades que se suman, y depende de lo que hagas el sábado saldrás con una estrategia u otra en la calificación del domingo, dependiendo de la gasolina que pongas, y va a ser un factor interesante de cara al espectador y al equipo, que tendrá que barajar distintas estrategias dependiendo de la posición que hagas.

También cambia el tema de neumáticos, ahora tienen que aguantar toda la carrera y de durar 60 u 80 kilómetros ahora deben aguantar 350. Son más duros, y al final se desgastan muchísimo y no tienes ningún agarre. La aerodinámica la han reducido un 15-20% y eso ha hecho que el coche sea un segundo más lento por vuelta, lo que hace que la conducción sea más complicada y más fácil salirse de la pista.

Además, habrá menos paradas en boxes durante la carrera. Al no poder cambiar los neumáticos, creo que este año habrá menos repostajes; si cargas poca gasolina con neumáticos usados no vas a ganar mucho, así que creo que se van a reducir este año. Las carreras serán con una parada en boxes, máximo dos y por eso los coches deben tener un poco más de resistencia para que los neumáticos duren toda la carrera.

¿Cree que habrá más adelantamientos?
No creo, ya que después de las pruebas que hice en Jerez vi que cuando te acercas al coche que va delante se pierde mucha carga aerodinámica, como pasaba antes, y en ese aspecto no se ha progresado nada. Lo que sí habrá será más espectáculo, porque los coches son más complicados de pilotar.

Seguro que todo el mundo le pregunta por su futuro. ¿Seguirá en Renault en 2006?
Todos los contratos se acaban y se pueden renovar o acabar ahí. Sabemos que la intención de Renault es renovar a todo su personal hasta 2007 o 2008, y ahí estamos.



Desde su bautismo de fuego en pista, en Valencia, el nuevo R25 (dcha.) ha demostrado haber nacido con buen pie. Alonso está convencido de que Renault va a sorprender a más de uno.

FOTO GRANDE: RENAULT F1; REDJADRO: ARCHIVO LAT



‘No creo que en 2005 haya más adelantamientos, pero sí más espectáculo’

COMPETENCIABRUTAL

MONTOYA vs RAIKKONEN



* AHORA CON 10% MENOS GRASA

En 2005, Juan Pablo Montoya está más delgado y en forma, más fuerte, sabio, duro y rápido, que nunca. Pero ¿le preparará todo eso para vencer al principal hombre de McLaren, el gran Räikkönen? Matt Bishop siguió a JPM a Costa Rica para tratar de averiguarlo…

Fotografías Darren Heath





El año pasado en Interlagos (recuadro, izda.) el mono de JPM quedaba ajustado a su prominente barriga; ahora (dcha.), su nuevo mono McLaren queda mucho más holgado; la promoción del cinturón en Costa Rica fue muy bien (izda.); JPM prueba el McLaren en Jerez en diciembre (arriba).

RECUADROS: JEAN LEMOK/GETTY IMAGES, GALE IRVES

MONTOYA vs RAIKKONEN

La última vez que vi a Juan Pablo Montoya, parecía, bueno, gordinflón. En el escalón más alto del podio de Interlagos (véase página anterior), una amplia sonrisa bañando su rostro sudoroso, me recordaba a un piloto amateur en una prueba local en los años 70, tras haber exprimido algún apretado turismo. Vaya, que no parecía un piloto de F1, ni de ahora ni de antes.

Pero hoy, 20 de diciembre de 2004, en la centroamericana Costa Rica, se nota que está más delgado que hace sólo dos meses. Y en nuestra foto de portada (tomada en Jerez, el 13 de enero) parece casi esbelto. No cabe duda: Juan Pablo ha trabajado, y trabaja, duro…

… tanto en su mente como en su cuerpo, parece, como prueba su presencia aquí, en San José, capital de Costa Rica. Está aquí a petición de la Fundación FIA (el brazo benéfico del organismo rector del deporte, la FIA, que se preocupa de temas relacionados con la seguridad vial y la polución), cuyo proyecto costarricense es la primera campaña en pro del cinturón de seguridad organizada en los países en desarrollo. Por otra parte, resulta difícil asimilar *este* Juan Pablo con el zoquete que, también en Interlagos, garabateó "vete al carajo" en la tarjeta de despedida de un mecánico de Williams que se retiraba tras 25 años de servicio.

Es más, fuentes fidedignas de Woking me dan a entender que abordó su primer test con McLaren (24-26 de noviembre, en Montmeló) con auténtico entusiasmo. Impresionó a sus nuevos colegas no sólo con su velocidad y control del coche naturales, que se esperaban, sino también con su diligencia de procedimiento y minuciosidad técnica, además de su gracioso y siempre cordial deseo de charlar.

Mientras tanto, de vacaciones en Gran Canaria, su compañero Kimi Räikkönen atraía un tipo distinto de atención, dejándose fotografiar por un *paparazzo* alemán flotando aparentemente en los vapores del alcohol, tumbado en la acera, en compañía de un delfín hinchable.

Todo por la causa... benéfica

Los lectores más recalcitrantes tal vez recuerden que, en *F1 Racing* Nº 64, de junio de 2004, en un artículo sobre la asistencia de Michael Schumacher a un acto de la FIA en Dublín, escribí: "Uno no se puede imaginar a, digamos, Juan Pablo Montoya renunciando a un día libre para hacer algo así".

¿Me equivoqué? Sí… y no. Sí, evidentemente, porque aquí está Juan, en nombre de la Fundación FIA, estrechando manos, firmando autógrafos y disertando prolijamente a propósito del cinturón de seguridad… y no, porque indirectamente me refería al por entonces poco conocido hecho de que era en octubre de 2003 que tendría que haber ido a Costa Rica a presentar esta misma campaña en la que ahora le seguimos de cerca.

(No hizo dicho viaje porque, verán, un par de días antes del lanzamiento de la campaña costarricense de la Fundación FIA, se puso enfermo. Es poco probable que alguna vez sepamos si esta repentina dolencia tuvo algo que ver con su enfado con el director de competición de la FIA, Charlie Whiting. Este último confirmó la decisión de los comisarios deportivos de Indianápolis de penalizarle, truncando así sus aspiraciones al título tras lo que pareció una maniobra de adelantamiento audaz pero perfectamente legal sobre el Ferrari de Rubens Barrichello. Basta con decir que el presidente de la FIA, Max Mosley, se ofendió lo suficiente por la ausencia de JPM como para sacar el tema en la siguiente reunión del Consejo Mundial del Automovilismo, y para instarle a asistir a la ceremonia de clausura en su lugar).

En fin, aquí está, en un parque temático en un barrio de San José, y eso merece un sonoro "¡Bravo!". Junto con su compadre Rick Jones (importador de coches exóticos en Florida, y miembro más o menos siempre presente del séquito cuasi-administrativo de Juan Pablo), Juan llega de Miami, un vuelo de dos horas y media en su habitual ▶

'Juan Pablo impresionó al equipo no sólo con su velocidad y control del coche, sino también con su diligencia'



Juan Pablo explora los límites de un primer McLaren híbrido, el pasado mes de noviembre en el Circuit de Catalunya.

¿Qué hacía JPM en Costa Rica?

Montoya fue invitado a San José por la Fundación FIA, cuyo proyecto costarricense es la primera campaña en pro del cinturón de seguridad organizada en un país en desarrollo. La Fundación FIA, una sociedad benéfica legalmente constituida, fue creada en septiembre de 2001 con 300 millones de dólares de los 315 largos que Bernie Ecclestone pagó a la FIA a cambio de ceder a su empresa, Formula One Administration, los derechos comerciales de la F1 durante 100 años.

David Ward, director general de la Fundación FIA, dijo: "Nos alegra mucho contar con el apoyo de Juan Pablo a esta iniciativa vital. Como es una gran estrella, sobre todo en Suramérica y América Central, es la personal ideal para ayudarnos a divulgar dicha campaña".

Abrocharse el cinturón sigue siendo el modo más efectivo de evitar lesiones graves o mortales en un accidente de coche. Por ejemplo, si todos los automovilistas de la Unión Europea llevaran el cinturón todo el tiempo, los expertos de seguridad vial de la UE creen que se salvarían 7.000 vidas más cada año.

Teniendo en cuenta ésta y otras estadísticas, el pasado Día Mundial de la Salud (7 de abril de 2004), junto con la Organización Mundial de la Salud y el Banco Mundial, la Fundación FIA presentó el 'Informe Mundial sobre Lesiones de Tráfico'. Dicho informe identificaba el cinturón como la protección más importante para los conductores, junto con el casco para los motociclistas.

En los países en desarrollo, donde el uso del cinturón está mucho menos generalizado que en Occidente, las posibilidades de salvar vidas son mucho mayores, claro. Así pues, la Fundación FIA ha desarrollado espots de TV, anuncios de prensa y asesoramiento sobre técnicas de seguridad policial, todo ello apoyado por el préstamo de un simulador móvil del cinturón, patentado por la Fundación FIA. Michael Schumacher lo hizo célebre en la campaña de seguridad vial que se vio obligado a apoyar en 1998, tras su encontronazo con Jacques Villeneuve en Jerez en 1997. La FIA lo facilita a todo país en desarrollo cuyo gobierno quiera mejorar la seguridad vial.

La campaña costarricense se lanzó en octubre de 2003 y le ha costado 450.000 dólares a la Fundación FIA. Antes, en julio de 2003, un estudio en las carreteras del país cifró en el 24% los conductores que llevaban el cinturón. En agosto de 2004, cuando la campaña llevaba 11 meses en marcha, el porcentaje era del 82%.

Hay que reconocer el mérito de Carlos Macaya (presidente del Automóvil Club de Costa Rica y uno de los 13 administradores de la Fundación FIA) y su equipo, que han hecho "un gran trabajo", según Ward.



El 6 de enero de este año estuvo en Nueva Delhi, India, para presentar las medidas de la Fundación FIA en el contexto de su éxito en Costa Rica. "Si llevar el cinturón en la India se convirtiera en cosa común y corriente", dijo Ward, "podrían salvarse cientos de miles de vidas".

F1 Racing aplaude la participación de Montoya en la campaña. Asimismo, nos alegramos del apoyo concedido por Ford, Honda, Renault, Toyota, DaimlerChrysler, Michelin y Shell a la Asociación Global de Seguridad en Carreteras, de la que es miembro la Fundación FIA, y estamos deseando saber más de la nueva iniciativa de seguridad vial que actualmente prepara la Fundación FIA juntamente con Bridgestone.

Montoya, como embajador de la FIA para la conducción segura, conversa con Elliot Coen (centro), directivo del Automóvil Club de Costa Rica, y Delia Villalobos (dcha.), viceministra de Salud y Deportes; durante la campaña, el uso del cinturón ha pasado del 24% al 82%.





Learjet 35a alquilado (por cierto, no le pide a la Fundación FIA que cubra sus gastos de viaje, un acto de generosidad por el que de nuevo merece ser felicitado), y le llevan en un Mercedes Clase S negro escoltado por cuatro motociclistas hasta donde nos encontramos.

No sé por qué, pero sus bambas, guerrera y sudadera no desentonan con los trajes que llevan los demás adultos presentes (incluido Rick), quizá porque posee el suficiente aire de superestrella para salir airoso. Es la atracción principal, y lo sabe. Además, los niños se apiñan en torno a él; quieren un pedazo de "Juancho", como le llaman aquí. Nunca ha habido un piloto costarricense en F1, y tal vez nunca lo haya, pero evidentemente Montoya es lo siguiente mejor: sólo el istmo de 800 kilómetros en forma de 'S' de Panamá separa Costa Rica de Colombia, y dondequiera que vayamos Juan Pablo es ensalzado como un héroe victorioso de vuelta a casa.

Su discurso es bien recibido, en respetuoso silencio, animado sólo por alguna que otra carcajada cortés pero efusiva, y rematado por una prolongada ovación al final. Quizá más sorprendente es que presta atención, a veces asintiendo y/o frunciendo el ceño, durante las extensas conferencias de los tres dignatarios: Elliot Coen (directivo del Automóvil Club de Costa Rica), Carlos Macaya (presidente del Automóvil Club de Costa Rica y uno de los 13 administradores de la Fundación FIA) y Ronald Quirós (ministro de Transportes de Costa Rica).

Rápido y cada vez más en forma

No le quito ojo durante la comida. Y, a que no lo adivinan, come con mucho cuidado. Rechaza el pan, el arroz y las patatas, y en su lugar elige pollo y verduras, acompañados con agua mineral. También desdeña el postre. ¿Es éste el mismo Juan Pablo que, durante el fin de semana del GP de China, mandó a un secuaz a por Big Macs (en plural), harto como estaba de las ensaladas que le preparaba su fisioterapeuta?

En verdad, la respuesta es... no. No sé por qué, aunque dudo que se le pueda convencer para que lo reconozca, incluso a sí mismo, pero creo que en realidad nunca se tomó Williams en serio. Bregando como ha estado esa organización antaño victoriosa durante su época Montoya, lo cierto es que nunca trataron de inculcarle la noción del pensamiento lateral o el trabajar duro por sus resultados. De hecho, ellos –Frank/Patrick, táchese lo que no proceda– nunca consiguieron mostrar el camino a su pendenciero piloto. Tal vez no lo creyeran necesario. De hecho, quizá nunca pensaron en ello.

Luego tuvimos los célebres berrinches y peleas de gallos, entre ellos el más infame de todos, que tuvo lugar por la radio, *en carrera,* en Magny-Cours 2003 –"¡Sois unos gilipollas!"; "No, Juan, tú eres el gilipollas!"; etcétera–, una ridícula crisis de comunicación (y disciplina) que hizo moverse muy deprisa a Ron Dennis cuando se enteró de la misma. De hecho, en menos de 15 días había fichado a la gran estrella de Williams, con un contrato que no entraría en vigor hasta 18 meses después (1 de enero de 2005). Que a Juan Pablo no le importara aceptar dichas condiciones, y tan rápido, y sin un decisivo aumento de sueldo (suponemos), en una época en que McLaren trataba de sacar el mayor partido posible del desfasado MP4-17D (el MP4-18A acabó siendo una costosa y malograda vergüenza), muestra las ganas que tenía de largarse de Williams.

Aunque, como Williams, McLaren sigue siendo un equipo imperfecto de F1, que experimenta las presiones asociadas con la reorganización y falta de triunfos recientes, en Woking dirigen más diligentemente a los pilotos que en Grove. Y eso es lo que, en mi opinión, más necesita Montoya. No es casualidad que ahora pierda peso y entrene duro, cosas que no creyó necesarias estas últimas cuatro temporadas. A punto de convertirse en miembro de McLaren, no es de extrañar que no se moje a la hora de comparar sus equipos pasado y presente.

Los futuros usuarios del cinturón de seguridad, con uno de los mejores pilotos del mundo (arriba); los miembros de la escolta policial (recuadro) también saludaron al piloto colombiano.

"Bueno, McLaren parece muy distinto de Williams, que es algo peculiar", reconoce. "El McLaren también me pareció realmente distinto, cuando lo probé en Barcelona".

Nótese el sutil pero superrápido cambio de tema. ¿Quiere explayarse más acerca de los defectos de Williams?

"No".

Bueno, había que intentarlo. Entonces, ¿en qué sentido el McLaren parece distinto?

"Es sólo un tacto de conjunto distinto; la dinámica, el tacto general del coche". Y, acto seguido, sonríe y le envía un SMS en broma a su mujer, Connie, que espera su primer hijo para el próximo mes de abril.



Le pregunto sobre su entrenamiento. "Me estoy aficionando de veras al mountain bike. Conozco a dos chicos en Miami –buenos tíos, buenos ciclistas– con los que voy a un parque cercano a mi apartamento, con muchas cuestas. Un ejercicio aeróbico muy bueno". Creo que esta última frase es nueva para él.

Vida en McLaren

¿Se llevará bien con Ron? "Creo que sí", contesta. "Parece un buen tipo, y muy sensato. Me ha dicho que me limite a seguir con mi trabajo, que McLaren se ocupará del resto. Todo irá bien".

En cuanto a Kimi, bueno, Juan Pablo quiere decir… absolutamente nada. Pero es comprensible. ¿De qué serviría embarcarse ahora en una guerra de palabras con el hombre que se interpone entre él y el Olimpo de la F1? Es más, ¿a cuento de qué cabrear tan pronto a Dennis, sirviéndose de la prensa para socavar a un colega? Ahora Montoya está en McLaren, donde semejante táctica no cuela. En público, los pilotos de McLaren no 'largan' acerca de sus compañeros de equipo; los pilotos de McLaren no se quejan del equipo, o el coche, en la prensa; los pilotos de McLaren nunca sueltan blasfemias por la radio; nunca se atreverían. ¡Qué ocurrencias!

En cambio, fue interesante observar que, en cuanto llegó a Williams, Mark Webber puso como un trapo a Antonio Pizzonia ante los periodistas. Hay que reconocer que a sir Frank no le hizo ni pizca de gracia, y puede que expresara su disgusto a Mark en persona; pero lo significativo es que Webber, un nuevo fichaje que aún no ha pisado un podio de F1 (ni por asomo), estuviera tentado de comportarse así tan pronto. ¿Es que la encantadoramente caótica cultura directiva de Williams estimula de algún modo semejante 'delincuencia'? Tal vez; tal vez no. Pero una cosa es segura: en el equipo McLaren de Ron, no surgen estos problemas.

¿Se llevarán bien el uno con el otro Kimi y Juan Pablo? ¡Claro que no! McLaren ha reunido a dos de los tres herederos forzosos a la corona de Michael Schumacher (el tercero es Fernando Alonso) y, pese a lo que sus notas de prensa les hagan decir, cada uno tiene un objetivo y sólo uno en 2005: vencer a su 'compañero'. Para el vencedor, todo será posible; sí, títulos mundiales (sí, en plural) y, si quiere convencer a Jean Todt para que pague la rescisión del contrato blindado redactado por el puntilloso abogado de McLaren, Tim Murnane, quizá un volante en Ferrari en 2007 (o por ahí). Para el perdedor, encasillado año tras año en una sumisión de facto, bueno, la de David Coulthard es una historia aleccionadora…

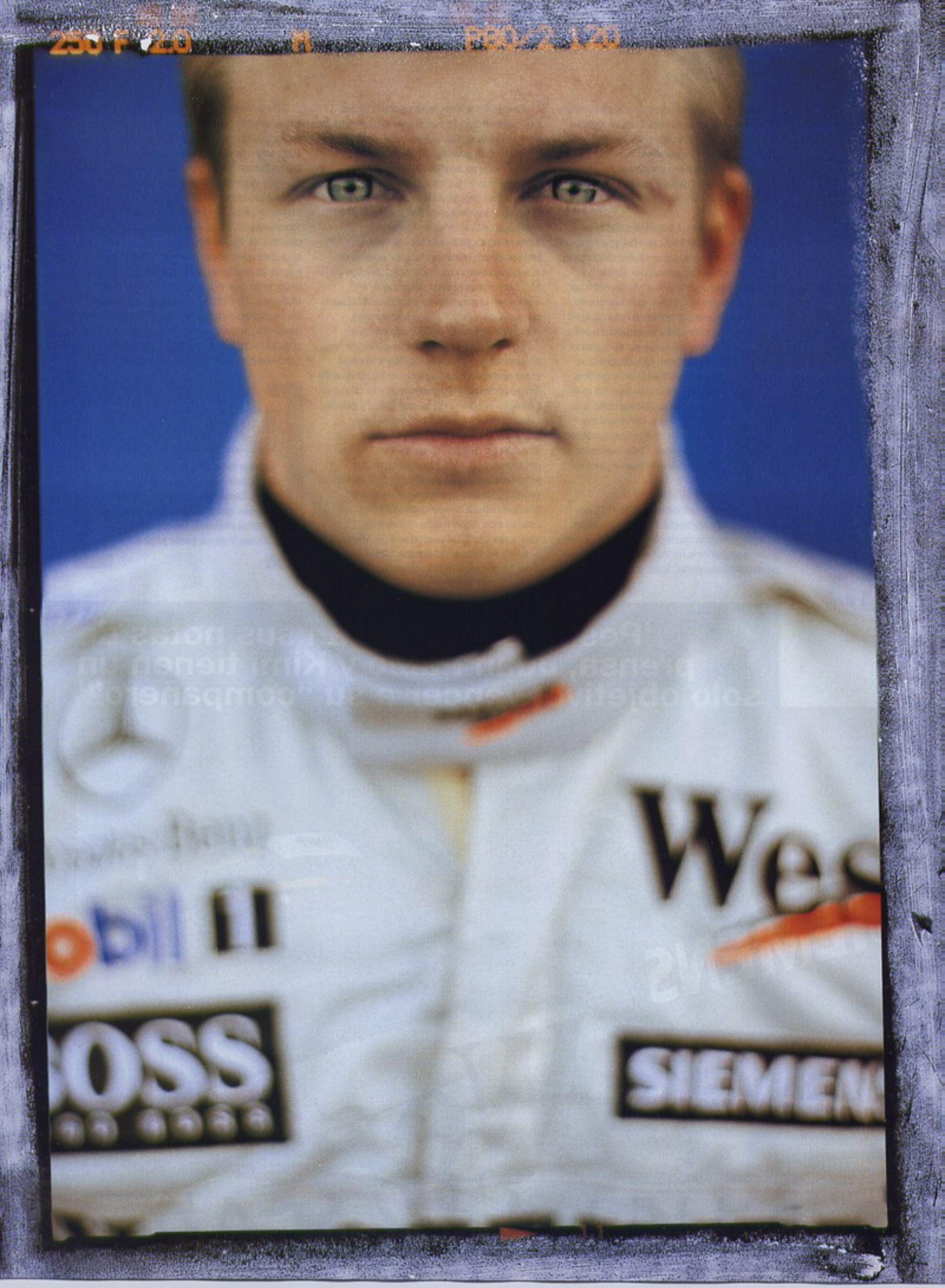
F1 OPINA

No cabe duda de que McLaren se ha hecho con la mejor pareja de pilotos desde Senna/Prost. ¿Quién prevalecerá? Creemos que Kimi, por un poquito, pero estamos deseando ver saltar las chispas. Y ahora, pasen página…

'Pese a lo que digan sus notas de prensa, Juan Pablo y Kimi tienen un solo objetivo: vencer a su "compañero"'



Nuevo casco (dcha.) para el nuevo equipo; el discurso (arriba): el 92% de conductores fallecidos en las carreteras de Costa Rica en 2003 no llevaban el cinturón.


OSS
SIEMEN

kimi ... AHORA MÁS ARDIENTE

La leyenda Räikkönen empieza aquí, si es que lo hace. Por fin se enfrenta a un compañero que le presionará hasta que duela. Toda una novedad. Lo mejor es que será bueno para él y genial para nosotros

Texto Peter Windsor **Retratos** Neale Haynes

Cómo no, si uno charla con Kimi no consigue mucho. De acuerdo, aparecerá con su chaqueta McLaren plateada y hablará de motocross o rallies o hockey sobre hielo o incluso de Dubai (su lugar de vacaciones este pasado invierno); lo que no hará es comportarse como los otros chicos. No hablará minuciosamente de F1. No quiere. No lo necesita. Lo que quiere –recuerda uno por centésima vez desde que le viera pilotar por primera vez– es conducir un monoplaza de F1 muy rápido y muy bien. Y punto.

No obstante, acaba de bajar del McLaren MP4-*no sé qué* y parece dispuesto a responder preguntas. Los periodistas, principalmente finlandeses, se apiñan a su alrededor.

"Kimi, ¿y Montoya? ¿Te preocupa? ¿Esperas una gran lucha?".

Kimi muestra un atisbo de emoción.

"¿Por qué siempre estáis todos hablando de luchas?", pregunta, sin perder la calma pero recalcando la cuestión con una rápida mirada. "Hay muchos tíos ahí fuera que he de vencer y Juan es uno de ellos. Siempre es lo mismo. En eso consisten las carreras".

Sencillo. Lógico. Y un alegato de por sí. Esto es, no más preguntas estúpidas, por favor. Hora de salir para el hotel. Vamos, chicos. ¿Está listo el coche?

Pero a pesar de todo –a pesar del blindaje finlandés exterior, resistente como parece a la presión y la continua investigación de la prensa– Kimi cambiará a consecuencia de tener a Montoya como ▶


250 F 4.0
5210/4 120
KODAK


250 F 4.0
5210/4 120



compañero. No lo va a reconocer, tal vez ni siquiera para sí; sin embargo, que Kimi siga siendo el mismo es imposible. Juan Pablo es un piloto muy rápido, muy duro y muy aguerrido; completamente distinto del afable y en ocasiones rápido David Coulthard.

Durante las semanas y meses que siguieron a Brasil 2004, Kimi no pudo menos que recordar el valor de Juan. Helo ahí, con gomas de seco nuevas sobre la pista semimojada, con Juan Pablo ocupando sus retrovisores y todo en juego. Kimi protegió la trazada interior, más seca; Juan Pablo, siempre oportunista, lo pasó por el exterior. ¿Después? Se acabó. Kimi no pudo devolverle la jugada. Y Juan, corriendo a la perfección, no le dio ni una oportunidad.

¿Cómo recuerda Kimi el incidente, en retrospectiva? "Creo que tal vez protegí demasiado el interior", dice. "Cosas que pasan. Así aprendes". Pero si uno habla con los ingenieros de McLaren, el panorama es más indulgente. Sostienen que el McLaren iba peor que nunca con slicks sobre mojado (seguramente debido a las alturas de rodaje y presiones); en estas condiciones, dicen, el Williams era visiblemente mejor. Por eso no se plantearon hacer partir a Kimi con slicks en Brasil, aunque llevaba la carga adecuada de gasolina. Tal como fue, creen que Kimi sacó lo máximo del coche.

Así fue como empezaron el invierno. Juan Pablo, encantado de dejar Williams, había vuelto a ganar por fin, doblegando de paso a su nuevo compañero. ¿Kimi? Si Kimi hubiera sido Nigel Mansell o Nelson Piquet o Niki Lauda o quizá cualquier otro, salvo Mika Häkkinen, pudiera haberle dado algún tipo de berrinche. ¿Se acuerdan de Nigel cuando Ferrari decidió desbaratar su pequeño imperio y fichar a Prost para 1990? Empezó a tirar juguetes fuera del cochecito, dijo a la prensa que le habían "engañado" para que condujera un coche defectuoso... y luego anunció su "retirada". Dos años después, sucedió lo mismo en Williams...



¿Aspecto tenso (izda.)? Bueno, tal vez... Pero en el debut con el nuevo MP4-20 (superior dcha.), la clase del pilotaje de Kimi recordó a JPM (arriba dcha., con Kimi) que se enfrenta a un piloto genial.

BRYN LENNON/GETTY IMAGES, JEAN-FRANÇOIS GALLARD

No con Kimi. Desde que se anunció el acuerdo con Montoya, Kimi ha sido un modelo de calma. En parte es así por naturaleza: Kimi tal vez sea aún más finlandés que Mika Häkkinen, como demuestra que eligiera su hogar en Suiza (relativamente tranquilo y sencillo) en lugar de Mónaco (semillero de materialismo y cotilleo social). En parte también es su confianza en sí mismo; me refiero a su aptitud para quedar al margen de las habituales neurosis de la F1. Mansell era seguro pero siempre desconfiaba de los demás, convencido de que iban a arruinarle el día. (Y hasta cierto punto no se equivocaba: a la gente de la F1 le encanta llevar ventaja). El caso es que Mansell dejaba que esa gente le afectara; Kimi no. Kimi se limita a seguir con lo suyo, con el problema concreto que tenga ese día. Está casi tan interesado en meterse en una disputa con su compañero, con sus jefes, con la prensa o con los oficiales como en leer una novela de Charles Dickens.

Así pues, para Kimi el invierno no fue tan malo como quizá pudiera haber sido; al contrario, dice, "pasó muy rápido", su modo de decir que se divirtió bastante. Normalmente, a Kimi no le gusta esta 'temporada baja' porque hay que dedicar mucho tiempo a encontrar otras cosas que hacer. Claro que no habría problema alguno si pudiera participar en un par de rallies invernales, alguna prueba de motocross, un rally-raid o dos, y algunas carreras con motos acuáticas, pero ya se sabe cómo son estos contratos: McLaren-Mercedes prohíbe todo lo arriba mencionado. Así que en su lugar ha de recurrir al mountain bike, hacer ejercicio, natación y las otras cosas relativamente aburridas que uno ha de hacer para mantenerse en forma. Esta vez se tomó unas vacaciones en Dubai, unas semanas en Finlandia y algún tiempo en casa, donde cuenta con un gimnasio con máquina para los músculos del cuello ▶



incluida, y donde iba a poder disfrutar levantando su equipo de F3, Double R Racing, con Steve Robertson. Un viaje al lugar de concentración del equipo finlandés olímpico probó que su capacidad cardiovascular es mejor que nunca –no muy lejana del nivel olímpico– así que, mirándolo bien, fue un buen invierno. La de Brasil la dejó de lado como una carrera perdida a causa de un pequeño incidente. Para 2005, más de lo mismo; como le gusta.

Por ejemplo, podría haber planteado una batalla silenciosa a Montoya. Podría haber hablado un poco en la prensa, recordado que él era el titular de McLaren, el hombre clave, el piloto finlandés del que en gran medida se ha convertido en un equipo finlandés (u otras chorradas semejantes). Podría, por así decirlo, haber encontrado el punto vulnerable de Juan Pablo. Podría haber emulado a DC y disponer un gimnasio en todos los tests, esperando poner nervioso a Juan Pablo con su magnífica forma física. Podría haber hecho todo esto.

En cambio, Kimi siguió haciendo lo que siempre ha hecho. Cortó en seco las preguntas sobre Juan Pablo. Lo que haga Juan Pablo es asunto suyo.

Por tanto, cuando llegó el día, Kimi estaba listo. Al final de un espléndido día invernal en Jerez, Kimi charlaba con algunos colegas bajo el toldo de McLaren: PJ Rashidi, de Alpinestars, y Mark Arnall, su entrenador. De pronto, la pandilla de Montoya llegó en un Mercedes negro: Juan Pablo con vaqueros y una camiseta verde, su amigo Gonzalo 'Gonzo' Mejía, y Gerry Convey, antiguo entrenador de DC y ahora con JPM a tiempo completo.

Intercambiaron cordiales saludos. Juan Pablo extendió la mano y le dirigió una sonrisa; Kimi, todavía sentado, devolvió el cumplido. Ahí no había nada de Ralf-Juan.

Al día siguiente, cuando rodaron en pista juntos por primera vez, Kimi no cometió el error de mirar por encima del hombro. Habría sido fácil, tras una hora o así, respirar un poco más tranquilo, ya que Juan primero se salió a la puzolana, luego casi perdió el control en un enorme susto en la rápida izquierda detrás de boxes. Juan fue algo más prudente después de eso, más metódico, estudiando los datos de Kimi.

Por su parte, Kimi siguió dándole, pilotando a la perfección y hasta la saciedad, con diferencias de dos décimas en sus tiempos en tandas de 12 vueltas.

Creo que las dos horas siguientes fueron definitivas en la vida de McLaren en 2005. Montoya, más delgado y en forma (ahora que tiene como nuevo punto de referencia el peso en carrera de Kimi, y no el de Ralf), empezó a pulir su pilotaje, para realzar los puntos fuertes del McLaren (un tacto más 'ligero', buen par, grandes frenos) y eludir los más débiles (más subviraje a baja velocidad, menos potencia máxima). Los había que creían que el McLaren doblegaría a Montoya, que sería incapaz de adaptarse a un coche menos sobrevirador. Pues no. Sus progresos fueron espectaculares.

Como la reacción de Kimi.

De repente, el puñado de espectadores apostado en una curva concreta en este día invernal en Jerez se dio cuenta de que Kimi empezó a subir su nivel de rendimiento. ►



Montoya (izda.) acosa a Räikkönen antes de hacerse con el liderato en el GP de Brasil de 2004; Kimi se ha mostrado admirablemente impasible ante el desafío que supone el colombiano.

> 'Cuando rodaron en pista por primera vez, Kimi no cometió el error de mirar por encima del hombro'

ESTA PÁGINA, DPPI; EN LA OTRA PÁGINA, DARREN HEATH

> Lucha de estilos: Montoya contra Räikkönen



Instantáneas comparadas de JPM (arriba) y Kimi (abajo) muestran claras diferencias de estilo. Se tomaron el 13 de enero en Jerez, desde la salida de la rápida curva 8 (en quinta) hasta la entrada de la más cerrada Ángel Nieto (en tercera).

MONTOYA: TRANSICIÓN SIN FISURAS
Juan Pablo aborda la entrada inicial a Nieto un poco antes que Kimi (nótese la posición de los hombros de la rueda trasera izquierda con relación a los vibradores), luego aplica menos giro de volante que Kimi, formando un arco

> 'JPM es perfecto en su transición de frenada a carga lateral'

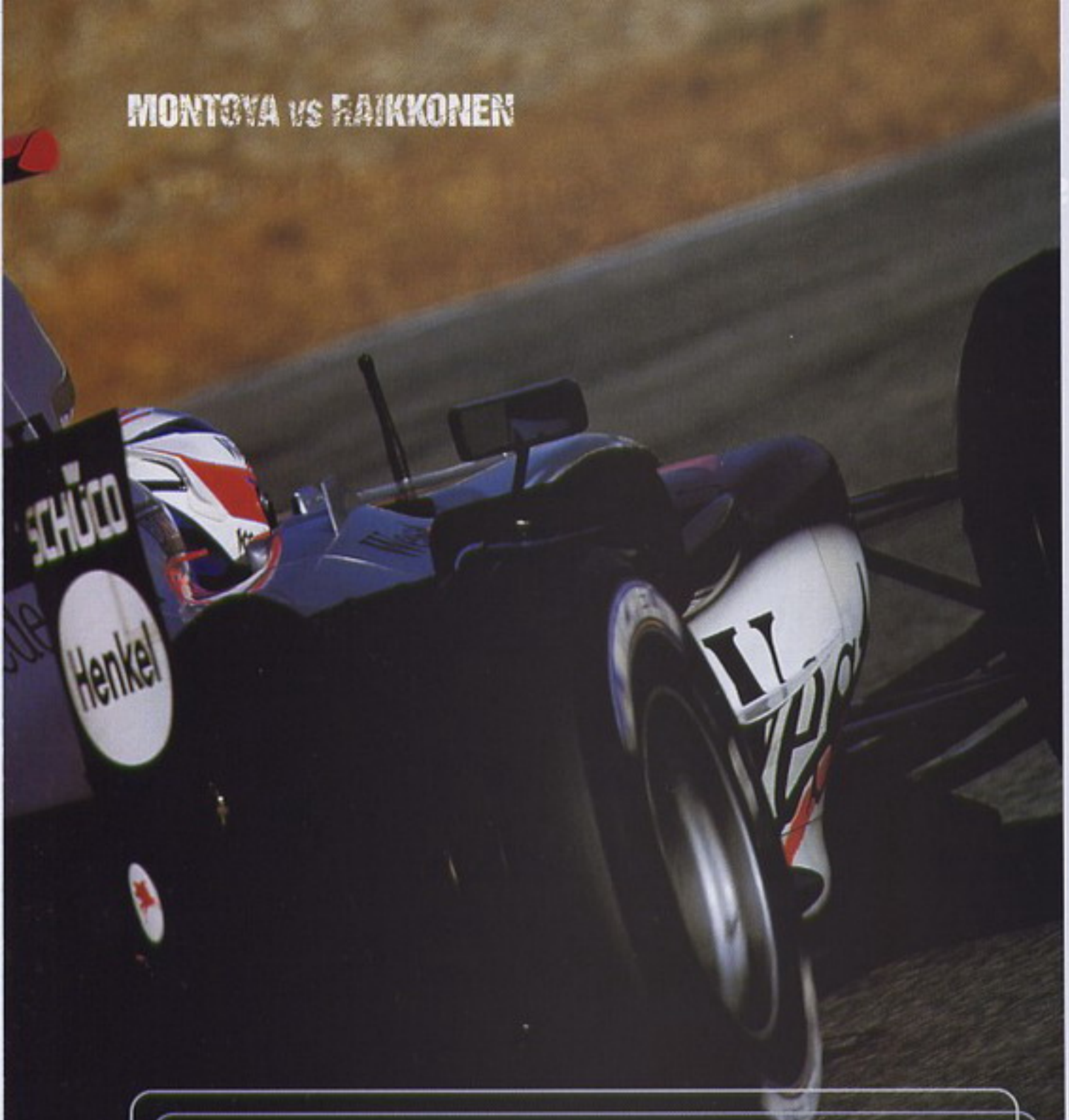
hacia un vértice clásico y relativamente tardío. Si a partir de aquí el McLaren está perfectamente equilibrado, Juan llegará tranquilo a una salida muy rápida. Pero si se enfrenta con subviraje en la entrada y/o sobreviraje en la salida, tendrá que ser muy preciso con el uso de los frenos, acelerador y volante, para minimizar el tiempo perdido y el desgaste de gomas. Por lo general, Juan es exactamente así. Su movimiento inicial de dirección es imperceptible; la suya es una transición sin fisuras de línea recta a frenada a carga lateral.

RÄIKKÖNEN: TRAZADAS RECTAS
Kimi mantiene el coche recto por un instante más, lo que le da una base más estable desde la que atacar un 'falso' vértice temprano. Ello le obliga a girar un poco más el volante y ofrece una visión más 'lateral' del coche al final de la secuencia (nótese la proporción de llanta delantera izquierda visible en ambos). Un instante después de acabar esta secuencia, Kimi aplicará más giro de volante contra un pedal de freno 'degresivo', metiendo así el morro del coche y dándole un rápido cambio de dirección a media curva. Luego tendrá una salida más recta que Juan, aunque la inicie desde una velocidad más baja. Las trazadas rectas le permiten cuidar mejor los neumáticos; así, el estilo de Kimi es más reproducible bajo presión. En cambio, Juan exigirá más a las gomas para el mismo resultado.

Kimi (abajo) protegerá mejor los neumáticos sobre una distancia de carrera, aunque su predilección por las trazadas rectas hace que use más giro de volante que JPM (arriba), que da una lección de coordinación de freno, gas y dirección.



MONTOYA vs RAIKKONEN



‘Ahora es diferente. Juan Pablo obligará a Kimi a encontrar otro par de décimas’

Juan Pablo, algo pasado en los tests de enero en Jerez (dcha.); la táctica de McLaren parece dar en el clavo: Kimi (arriba) subió su propio listón, rebajando tiempos, frenando más tarde.



Apurar medio metro más la frenada. Un grado o dos más de giro de volante al final de la frenada degresiva. Un poco antes sobre el gas. Y luego… el plato fuerte de Kimi: esa sublime aplicación de potencia contra carga. Cuando Kimi acelera a la salida de una curva es como si su pie derecho estuviera atado a la rueda trasera exterior. Su uso del acelerador contra una carga lateral decreciente es perfectamente lineal. No hay titubeos ni correcciones repentinas; no hay desperdicio de energía. Kimi hace que parezca ridículamente sencillo desde fuera, un indicio seguro de que se trata de un genio. Por experiencia propia –como todos los demás pilotos mostraban ese día en Jerez (Michael seguía de vacaciones)– semejante precisión es casi imposible de alcanzar.

Es decir, la innegable clase de Juan Pablo llevará a Kimi a un nuevo nivel… y he aquí, por fin, la lógica de la decisión de McLaren de hacer correr a Räikkönen-Montoya. Cómo no, McLaren ya ha pasado por eso, con Ayrton Senna, Alain Prost y, hasta cierto punto, Mika Häkkinen. En comparación con su rendimiento cuando Michael Andretti fue su compañero, Ayrton pilotó a un nivel realmente más alto cuando formó pareja con Prost. Y Prost fue un piloto más rápido y entregado en sus años con Senna que contra Niki Lauda. Con DC como compañero, a veces Mika se dormía, igual que durante el último año o así Kimi ha encontrado en DC un remanso de paz. Rápido, pero no despiadadamente.

Ahora es diferente. Juan Pablo obligará a Kimi a encontrar otro par de décimas. Y es a ese nivel –el Kimi extremo– que hay que juzgar sus rendimientos potenciales.

Los dos tienen estilos distintos por naturaleza: Juan, un piloto puramente reactivo, de reflejos, que apura las frenadas; y Kimi, el manipulador, para quien las líneas rectas lo son todo. Excepciones obvias aparte (baches críticos, cambios de peralte y agarre), Juan gira de forma innata hacia un vértice geométrico frenando en línea recta, y luego equilibra el coche de puntillas; Kimi entra en curva un poco antes, pero no tanto que elimine lo ‘plano’ del coche, y luego lo hace girar con el uso perfecto de la dirección contra la presión decreciente sobre el pedal del freno. Su velocidad a media curva es ligeramente más baja que la de Juan, pero es más rápido en la entrada y más controlado a la salida. Domina la salida; Juan lucha contra ella.

¿Qué será de la pareja más espectacular desde Senna/Prost sobre un año? Diría que los principios básicos son: en calificación, Juan será tan rápido, y en ocasiones más, que Kimi; pero Kimi, un piloto menos reactivo, será más resistente a la presión. En cuanto a aceptar un coche ‘malo’ –con neumáticos ampollados o granulados, con un desequilibrio de comportamiento–, están prácticamente parejos, aunque supongo que el estilo de Juan le hace más proclive a castigar las cubiertas, especialmente las traseras. Juan posee un tacto maravilloso para el gas y la dirección; Kimi ganó el año pasado en Spa, pese a reducciones erráticas y un pontón dañado.

Juan posee un gran desempeño en carrera, tal vez mejor que el de Kimi. (Es lógico: Juan lleva más tiempo corriendo y cuenta con una experiencia inestimable en una amplia variedad de coches y tipos de carreras). Por otro lado, Kimi posee esa cabeza fría, fría, algo que podría resultar inapreciable cuando la temporada 2005 llegue a su punto álgido. Juan, como vimos en Magny-Cours 2003 e Imola 2004, es propenso a algún que otro ‘arranque’.

Quisiera predecir el desenlace de 2005, pero la lógica me dice que no lo haga, pues cualquier cosa podría suceder en un gran equipo con dos pilotos increíblemente rápidos. Como Jim Clark (y Michael, Prost, Stewart, Moss y Mansell, por nombrar algunos), por lo general Kimi es capaz de hacer que el coche haga lo que quiere y no reaccionar con brillantez ante lo que está a punto de hacer (como Rindt, Peterson, G. Villeneuve y, como máximo, Senna). Michael venció a Juan en Monza 2003 y Malaisia 2004 exactamente de ese modo. Creo que Kimi puede hacer lo mismo. No obstante, para hacerlo durante toda una temporada, Kimi tendrá que mejorar su juego de forma significativa: Juan es así de bueno.

F1 OPINA

Teniendo en cuenta no sólo las nuevas normas de neumáticos, sino también lo reciente de Juan Pablo en McLaren, nos inclinamos ligeramente por Kimi, que posee los recursos para dar con más velocidad que nunca.

MALCOLM GRIFFITHS/LAT; BRIAN LENNON/GETTY IMAGES

Se puede sostener sin temor a equivocarse que estamos ante la pareja de pilotos más formidable desde que Ayrton Senna y Alain Prost lucharan por el título con McLaren en 1988 y 1989.

TANTO MONTA MONTA TANTO

Renault posee dos fábricas: producen el chasis en Oxfordshire y el motor en las afueras de París. Estos dos hombres lo hacen funcionar

Entrevista Steve Cooper



Rob White (izda.) y Bob Bell: aquí el ego no cuenta, sólo un F1 decente.

Enzo Ferrari creía que el razonamiento era claro: las carreras de F1 se ganaban por motor, y sólo por motor. El chasis era secundario: una caja con ruedas que simplemente transportaba el preciado motor (y el piloto).

Cómo han cambiado las cosas. Hoy día la filosofía de Ferrari ya no se impone. Es mejor comprometer el rendimiento máximo del coche para alcanzar una armonía casi mítica entre chasis, motor, neumáticos y piloto; 'el conjunto', en lenguaje de F1.

Pero no todos los equipos siguen un camino tan convencional. Varios discuten sin cesar y malgastan su ventaja, especialmente los más grandes, donde coexisten los egos de los jefes de equipo y de los capos motoristas, sedientos de potencia. Una coexistencia inquieta.

Es el tipo de conducta autodestructiva que no anida en Renault. Pero los del rombo cargan su propia cruz, como veremos en breve. Entretanto, escuchar a Bob Bell, director técnico (chasis), y a su homólogo Rob White, director técnico (motor), es casi como oír un eco, tan parecidas, sincronizadas y centradas en el mensaje adecuado son sus respuestas.

"Es muy importante mantener el equipo en equilibrio entre los dos grupos", dice Bell, un escocés sencillo aunque un tanto inescrutable. "Por suerte, entre yo mismo y Rob existe dicho equilibrio. Eso hace mucho más fácil tomar decisiones duras cuando hay que llegar a un arreglo".

Rob asiente; hasta su lenguaje corporal es parecido: "No es sólo un tópico", insiste. "Hoy día es necesario enfocar el coche como un todo. Y sin duda eso contribuye a dar con la mejor solución posible".

Pero ¿cómo consigue Renault semejante armonía –y éste es su mayor problema– si



Fisichella al volante (izda.): cuando las cosas van mal, la distancia entre las dos fábricas sí que importa; cuando todo marcha, no.

'Si trabajáramos juntos, estaríamos mejor coordinados' Bob Bell

los dos departamentos operan en países distintos? Bell trabaja en la base de Renault en Enstone, en la campiña de Oxfordshire, mientras que White lo hace en la sede motorista del equipo en Viry-Chatillon, en las afueras de París.

"No podemos negar el hecho de que nos separan más de 500 km", reconoce White. "Hemos aprendido a manejarlo, pero subsiste alguna que otra vacilación".

Cómo no, la pregunta es obligada: ¿no iría el equipo mejor servido si los dos departamentos trabajaran bajo un mismo techo? "Sacaríamos provecho de ello", asiente Bell. "Si ambos grupos estuvieran juntos, trabajaríamos mejor. Habría más comunicación y diálogo, reaccionaríamos mejor y, en algunos ámbitos, estaríamos mejor coordinados".

Y en 2005 tendrán que ir todos a una de verdad si Renault ha de alcanzar sus objetivos de más victorias y el segundo lugar en el campeonato. Esta temporada, Bell y White tienen puntos divergentes que demostrar. Bob está seguro de que podrá borrar el recuerdo del rápido pero errático chasis R24 del año pasado. Y Rob quiere demostrar ahora que puede ganar el título con un motor propio.

Si las cosas van bien al principio, el dúo podría prosperar. Pero si el equipo tropieza con problemas, su presupuesto (relativamente) modesto les hará menos capaces de reaccionar ante los mismos tan resueltamente como los más adinerados Williams, McLaren o incluso BAR-Honda. Quizá el problema se vea exacerbado por la distancia entre los dos departamentos, que marchan viento en popa cuando todo va bien, pero no tanto en aguas agitadas, como sucedió en la segunda mitad de 2004.

Bell lo niega: "En la adversidad se refuerza el espíritu de equipo. Véanse los cambios de reglamento para 2005: sin duda han unido más a nuestros dos grupos.

"Y este año esperamos cerrar la brecha", añade. "Espero que podamos hacer lo que nos eludió el año pasado: acabar segundos en el campeonato. No obstante, no es un salto tan grande como el necesario para permitirnos salir y ganar el título".

Tratar de que uno de los dos ingenieros insista en la primacía de su propia disciplina es inútil: "¿Cómo de largo es un trozo de cuerda?", dice Bell desdeñosamente. "Las dos son importantes; los kilos de más en el chasis son igual de malos que los kilos de más en el motor. Y no tiene sentido tratar de averiguar cuál perjudica más al coche. Es mejor aceptarlo y seguir adelante...".

White es aún más conciso: "Lo que importa de veras es el rendimiento en el campeonato. Y como motorista, la dura realidad es que no hacemos correr dinamómetros...".

Rob sonríe, también Bell. Los dos saben que en 2005 todo el programa F1 de Renault será escudriñado atentamente en la sala de juntas de la marca. Y aunque 2004 fue en gran medida satisfactorio, varios personajes del equipo criticaron la falta de reacción ante el ataque de BAR-Honda en las últimas carreras.

Este año, el fracaso no es una opción.

F1 OPINA

Empate. Bell está convencido de que el R25 no tendrá las manías del coche de 2004, y White ha demostrado que puede construir un motor rápido y fiable partiendo de un diseño veterano. El dúo funciona; sólo ha de mejorar.



PUNTOS DE

La destreza del piloto –o falta de la misma– quedará al descubierto en 2005. Con neumáticos de larga duración, el coche no se pegará al asfalto como en 2004, y el piloto tendrá que respetar las gomas como nunca

Texto Peter Windsor
Fotografías Ted Humble-Smith

Ahora un juego de neumáticos ha de durar toda una distancia de carrera, pero los equipos y las marcas de neumáticos ya pronostican que las consecuencias serán mínimas. Considerando la temporada en su totalidad, y teniendo en cuenta diferencias obvias de circuito a circuito, los que saben del tema dicen que las gomas de este año serán una media de sólo medio segundo más lentas que las del año pasado.

Claro que hay otros cambios de reglamento para 2005, especialmente en la aerodinámica y el motor. La mayoría de equipos predicen que, en conjunto, serán unos dos segundos más lentos en las primeras carreras, y la diferencia menguará a medida que avance la temporada. Generalmente, se espera que los neumáticos desempeñen un papel menor en esta reducción de velocidad, pero harán que la fisonomía de la carrera sea considerablemente distinta.

Primero, lo obvio: ¿tratará alguien de correr *non-stop* en 2005, dado que ahora no hay necesidad de parar a cambiar ruedas?

Seguramente no. En primer lugar, está la penalización por peso de combustible a pagar en calificación. En segundo, es poco probable que alguno de los actuales motores V10 sea lo bastante frugal para poder rodar sin repostar, dada la norma técnica que estipula que todo el combustible ha de ser transportado en el espacio por detrás del piloto y por delante del



Los cambios de ruedas en seis segundos serán historia en 2005, a menos que llueva; los mecánicos comprobarán presiones y poco más.

motor. Con la llegada de motores V8 más cortos (en 2006), el panorama tal vez cambie. Pero, de momento, será un equipo valiente (o uno de la cola, sin nada que perder) el que se arriesgue a no parar.

Eso sí, es casi seguro que las carreras a tres paradas (o más) pasaron de moda (qué ironía, pues en 2003 se aumentó el límite de velocidad en el pit lane para animar a los equipos a hacer más pit stops y mejorar así las carreras). Bridgestone y Michelin se están preparando para fabricar cubiertas compatibles con cargas de combustible a una o dos paradas, y los equipos también. Ahora cuesta de imaginar, pero en 2005 un pit stop consistirá en un coche parado, el hombre de la manguera, cuatro técnicos comprobando el desgaste y las presiones de las gomas, tal vez un quinto mecánico ajustando el alerón delantero (no se permiten cambios en el trasero)... y ya está.

En realidad, ahora entrarán en juego muchas otras variables. En 2005, dos factores determinarán el rendimiento: la correcta elección de gomas y el correcto uso de las mismas. La primera decisión se tomará el viernes, cuando todos los equipos harán correr dos coches en dos sesiones de una hora, y los seis últimos un tercer coche (como en 2004). Primará la vida del motor (habrá de durar dos fines de semana de carrera) pero, por otra parte, todo el mundo estará sediento de información sobre el nivel de durabilidad y la consistencia de las ruedas.

La pista estará 'verde' durante al menos la mitad de esos libres del viernes. Es decir, más que nunca la elección de neumáticos se basará en los ensayos inteligentes precarrera y en el uso eficiente de las variables del viernes en el circuito en cuestión, y no digamos ya el rendimiento fiable del motor.

La técnica de pilotaje se enfocará de un modo totalmente nuevo. Dado que un neumático es más rápido cuando es nuevo (en todos los circuitos salvo Magny-Cours, claro), pero ahora el objetivo será que tus cuatro neumáticos sean más rápidos que los de todos los demás en los últimos 30 minutos de la carrera, será absolutamente crucial hacer un uso óptimo de las gomas en calificación, con una elevada carga de combustible. Las ampollas serán una abominación para pilotos con amor propio... y es muy fácil abusar de los neumáticos en plena calificación, buscando limar centésimas. En los viejos tiempos, una apurada de frenada aquí (¡Ay! ¡Se ▶

Apuradas de frenada como ésta podrían arruinar las posibilidades de un equipo, porque las gomas han de durar toda la carrera.



STEVEN TEE/LAT

CONTACTO

Una huella de 280-440 cm² (por cuatro) es lo que mantiene un F1 de 900 CV en contacto con el planeta Tierra.



>Anthony Davidson:

"Los nuevos coches son físicamente más fáciles de pilotar, porque se han reducido considerablemente las cargas en curvas de alta velocidad. Pero, con la misma cantidad de potencia, pueden volverse muy nerviosos en cuanto se desgastan los neumáticos traseros. Eso implica que en 2005 será vital cuidar las gomas, y eso traerá la destreza del piloto de vuelta a la F1.

El punto de vista del piloto

"Habrá que tratar los neumáticos con mucho más respeto; con menos apoyo, los pilotos tenderán a exigir demasiado de sus coches, y ahí es cúando se deslizarán los errores. Como piloto, uno pasa su carrera adaptándose a más y más agarre, así que tener que ir en contra de esa tendencia y adaptarse a menos siempre es difícil.

"Costará mucho sacar una buena vuelta de las gomas en calificación y la primera vuelta de la carrera: serán tan duras que llevará más tiempo generar suficiente calor. Eso hará que las calificaciones sean magia negra.

"En la pretemporada, hemos visto a muchos pilotos salir largos a la salida de las curvas, al sobreestimar la cantidad de agarre disponible. De modo que sin duda creo que en 2005 veremos más errores".

bloqueó la delantera izquierda!) o un temprano pisotón al gas allá (¡Toma contravolante!), a veces servían. En 2005, esta clase de errores se pagarán caros en una distancia de carrera.

Pero son pilotos de F1, diréis; se adaptarán. Ja. Existen enormes diferencias de estilo entre los pilotos, y algunos se adaptarán mejor que otros. Por ejemplo, no hay fisuras en la aplicación de potencia de Michael Schumacher y Kimi Räikkönen a la rueda posterior en apoyo a medida que enderezan el volante. A los neumáticos les encanta. En cambio, Ralf Schumacher es el clásico piloto de ayudas electrónicas: frena muy tarde, gira pronto, castiga los delanteros, luego aplasta el pie derecho, contando con que el control de tracción haga el resto. Eso está bien (y es muy rápido) siempre que las gomas estén en buena forma. Pero si Ralf necesita mimar sus Michelin, tiene que jugar con el gas y usar los frenos en ambas dimensiones (aplicar y además soltar) para equilibrar el coche, entonces un piloto como Juan Pablo Montoya –todo reflejos y con un gran control al dar gas– estará más a punto cuando el agarre empiece a escasear.

Por tanto, el uso preciso del control de tracción y, hasta cierto punto, el diferencial electrónico, serán de vital importancia. Demasiado de ambos y te cargarás los neumáticos. Demasiado poco y perderás tiempo. Los ingenieros cambiarán su modo de pensar en la cartografía del CT y el diferencial, anticipándose a problemas que podrían darse el domingo por la tarde, conscientes de que algunos de los pilotos más jóvenes nunca han tenido que correr teniendo tan en cuenta el desgaste de gomas; para pilotos como Takuma Sato y Felipe Massa será todo un nuevo mundo.

Claro que será distinto de circuito a circuito, y podría haber sorpresas. Tal vez cabría suponer que la mayor duración exigida a los neumáticos (350 km en lugar de 100) impusiera un compuesto más duro y duradero. Esto sería más evidente en los circuitos más lentos, donde el apoyo total es menor y por tanto se exige más al neumático. Pues no es cierto. Es probable que las mayores diferencias se produzcan en los circuitos más rápidos, donde el desgaste de neumáticos es mayor. Eso es porque los neumáticos de carreras se conciben en la hipótesis de que siempre se los conducirá con el máximo ángulo y velocidad de deslizamiento, en circuitos rápidos o lentos. Cuanto mayor la velocidad, más alta la energía. Cuanto más alta la energía, mayor el índice de desgaste. Por tanto, en circuitos más rápidos, la carcasa del neumático ha de ser más fuerte y el compuesto más duradero. Luego tenemos el asfalto en cuestión, otro factor importante al evaluar la velocidad. Silverstone, Suzuka y Spa son relativamente abrasivos (también Catalunya antes del reasfaltado). Así, los índices de desgaste serán aún más altos.

Entonces, ¿quién lo hará mejor, Michelin o Bridgestone? La teoría popular parece indicar que las nuevas normas favorecen ligeramente a Michelin, porque hasta ahora los índices de desgaste de Bridgestone parecen haber sido más altos, aunque en 2003-04 un Bridgestone ampollado era por lo general más utilizable que un Michelin ampollado. Además, las reglas básicas son muy distintas en 2005 (por las razones arriba mencionadas). Bridgestone también señala que andan cortos de kilómetros de tests debido a sus pocos equipos (Ferrari, Jordan y Minardi). No me lo trago: un Ferrari Schumacher vale 20 veces más que cualquier otra cosa, la exclusiva con un equipo como el de Michael tiene grandes ventajas en muchos otros ámbitos (intercambio de información, adaptación precisa a un piloto, etc., etc.). Además, Bridgestone tiene la ventaja de tener que producir muchos menos neumáticos de carrera que Michelin, un importante ahorro logístico y de costes en una temporada de 19 carreras.



Por su parte, los de Michelin son más (algo muy útil cuando los dos Ferrari topan con problemas) y pueden recurrir a una base de datos mucho más amplia…

'Un piloto como Montoya –todo reflejos y control al dar gas– estará más a punto cuando el agarre empiece a escasear'

Ampollar un neumático (abajo) será todo un delito en 2005, porque toda posible ventaja ganada a duras penas podría acabar perdiéndose al final.



F1 OPINA

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

STEVEN TEE/LAT

SCHU-ME



Hoy día, Michael parece tan invulnerable que sus vicisitudes en pista las dicta su propio estado de ánimo. Sí, otros pilotos le pegan algún que otro bocado, pero la consistencia de Schumi los machaca

Texto Martin Brundle (izda.)

Podría decirse que me intereso especialmente por el extraordinario progreso de Michael Schumacher porque pasé un instructivo año 92 como su compañero en Benetton, su primera temporada completa en F1. Pero no es sólo eso. Michael ejerce una fascinación especial para un piloto profesional –entendiendo como entendemos las presiones y exigencias del deporte–, que le convierte en un apasionante objeto de estudio.

Trabajando en este artículo recordé que Michael aborda 2005 no sólo como el piloto estadísticamente más exitoso de todos los tiempos –con siete títulos y 83 victorias– sino también como el mayor, con 36 años. A eso añadiría que también es el más completo de la parrilla, y por cierto margen. Cuenta con tales niveles de éxito en su haber que no tiene nada que demostrar, ni a nosotros ni, aún más importante, a él mismo. Inclúyase el apoyo, dedicación y, de hecho, amor, de su equipo y resulta un piloto superfeliz y confiado.

Claro que de todo esto no hay que suponer que Michael sea imbatible. Puede ser patoso en el tráfico, reaccionar mal ante la velocidad de un compañero, ir pasado en calificación y, cada vez menos, fallar en la arrancada. A veces, otros harán más de lo que él puede, pero, a la hora de cumplir con lo prometido constantemente, nadie se le acerca.

¿Cómo es eso? Existen varias razones. Primera, como los coches y los circuitos son mucho más seguros que antes, desventajas potencialmente importantes se ven reducidas u ocultas. Hoy día, pilotar un F1 al límite es un riesgo cuantificable con precisión, mientras que hace 30 años era más parecido a la ruleta rusa. Todo lo cual significa que, mientras se hace más viejo y más sabio, Schumi sigue pudiendo dejarse llevar por sus instintos competitivos y su deslumbrante control del coche sin tener que pensar que la próxima curva de 240 km/h podría ser la última.

Lo verdaderamente crucial es que Michael también posee los medios para viajar a las 19 carreras y numerosos tests del calendario de F1 del modo menos estresante y más ►



Berger (McLaren), vencedor en Australia 92, flanqueado por Brundle (3º) y Schumi (2º).

El éxito sin precedentes de Michael ha creado un terreno conocido que abona su superioridad, jamás visto antes en el deporte: su talento, la relación única con su equipo y –sobre todo– su temperamento, mantienen a raya a sus rivales.



cómodo entre todos los pilotos, es decir, en su propio y enorme reactor. No es un punto banal. No deberíamos subestimar lo pesados que pueden ser los viajes en un deporte como la F1; frecuentar aeropuertos año tras año te corroe por dentro. Así que se trata de otra pieza clave del rompecabezas que Michael tiene totalmente bajo control.

A menudo, la *necesidad* absoluta de correr desaparece mucho antes que la velocidad; así que subir a semejante avión, con familia, amigos y perros incluidos, y aterrizar en los brazos que le quieren y le apoyan de un equipo que conoce íntimamente, debe hacer mucho por mantener las pilas cargadas. Una vez en el circuito, cuenta con una sala privada y un gimnasio en los tests, y magníficas instalaciones en carrera. Seguro que hasta cierto punto puede imponer su propia agenda, y desaparece en Noruega y otros destinos en la pretemporada para refrescarse, una táctica que Mika Häkkinen fue el primero en copiar y que ahora se impone con gente como Kimi Räikkönen, Juan Pablo Montoya y Rubens Barrichello.

Así que no es sólo en pista que Michael se anota un tanto; también sabe conservar sus recursos personales. Es miembro de la comisión de karting de la FIA y el impulsor de la Grand Prix Drivers' Association, pero durante la pretemporada no se le ve en muchas ceremonias de entrega de premios o cenas (aparte de la de la FIA, que es obligatoria para todos los campeones). Hace poco hubo una en Alemania a la que no asistió, arreglándoselas con una entrevista en vídeo, lo cual disgustó a muchos. Se ha forjado mucho espacio libre.

Evidentemente, está obligado a hacer mucho trabajo promocional para el equipo, pero incluso eso será ahora menos exigente. Los ánimos y el contenido de dichas apariciones son de celebración; nada de: "Sí, confiamos en que el equipo suba al podio la próxima temporada", pensando también: "Sáquenme de aquí".

Creedme, este calendario de 19 carreras hace de 2005 una temporada larga y dura. Acerca de estos temas secundarios, los pilotos jóvenes suelen subestimar el reto de la F1. Subir a un F1 e ir rápido es muy fácil para un piloto joven. Pero ser piloto de gran premio es muy exigente, tanto física como mentalmente, y sólo unos pocos son conscientes del esfuerzo necesario para alcanzar estatus de campeón del mundo.

Michael ha levantado un sólido terreno conocido cuando está fuera del coche, y eso le deja más capacidad para cumplir dentro del mismo. Pero también cuenta con mucho más apoyo que todos los demás juntos, ya que el equipo Ferrari le proporciona constantemente datos e información en el circuito, y responde a sus aportaciones y exigencias. Sé que Michael y su equipo hablan por radio mucho más que cualquier otra combinación. Y él se las arregla bien.

Además, cuando sale de casa para ir a un circuito, está prácticamente seguro de que verá caer el banderazo. Francamente, no me puedo ni imaginar lo bien que debe sentar eso (tal vez sólo dos pilotos en la historia del automovilismo lo sepan), pero sin duda hará que uno vaya con brío hacia el aeropuerto.

Con las audiencias disminuyendo y muchos aficionados quejándose de que la F1 es aburrida y predecible, no puedo menos que buscarle puntos débiles potenciales, y esperar que los tenga. De hecho, ¿compite Michael principalmente consigo mismo? En 2004, observé muy detenidamente su reacción ante situaciones específicas. La principal fue el accidente de su hermano Ralf en Indianápolis. Me pregunté si eso afectaría de forma significativa a Michael. Ahí estaba, en tiempo real, su hermano atrapado en el coche, restos por todas partes y el recordatorio –por raro que sea– de que en ciertas circunstancias todavía puedes sufrir un accidente que ponga en peligro tu vida. Dicho sea en su honor, Michael lo manejó estupendamente: "Mi equipo me mantuvo bien informado", dijo, muy racionalmente.

Pero ése es otro indicio de qué es lo que lo mueve. Su pasión por el deporte es enorme. Es que, ¿por qué demonios molestarse en pilotar un *buggy* en la Carrera de Campeones en el Stade de France y que te machaque un verdadero desconocido, Heikki Kovalainen? ¿O aprovechar cualquier oportunidad de correr en karts? Y, de ►

Brundle cree que los raros indicios de la reticencia de Schumi a luchar por la posición son escaso consuelo para sus rivales; hoy día, por lo general, piensa en el panorama global, y sabe que otros pilotos punteros tendrán su día de gloria, aunque no tan a menudo como él.

'Michael ha levantado un sólido terreno conocido fuera del coche, y cumple mejor dentro del mismo'

ESTA PÁGINA: DARREN HEATH; EN LA OTRA PÁGINA: LORENZO BELLANCA/LAT

Michael se acerca al récord de Ayrton

	Schumacher	Senna
Carreras	211	161
Poles	**63 (29,9%)**	**65 (40,4%)**
Primera fila	103 (48,8%)	87 (54,0%)
Podios	137 (64,9%)	80 (49,7%)
Victorias	83 (39,3%)	41 (25,5%)

Esta temporada, en Malaisia, Schumacher puede igualar el récord de poles de Ayrton Senna y batirlo en Bahrein. Evidentemente, algunos de los circuitos y países han cambiado desde la muerte de Senna en 1994, pero en los circuitos comunes el brasileño lleva la delantera en poles en Mónaco (5/3), San Marino (8/4), Italia (5/3), Brasil (6/1), Alemania (3/2) y Bélgica (4/1), y Schumi en España (7/4), Hungría (6/3), Europa (3/1), Canadá (6/3) y Japón (un abultado 8/3).

Un factor que podría meter un palo en la rueda de Schumi es el nuevo reglamento de neumáticos, que estipula que (a) hay que elegirlos antes de las calificaciones del sábado, (b) han de durar toda la carrera (y las calificaciones) y (c) sólo se pueden cambiar en carrera en caso de pinchazo o cambio meteorológico. Esto significa que en calificación podrían montarse compuestos más duros con vistas a la carrera, lo que haría una lotería de las calificaciones.

Pero multipliquense los nuevos circuitos que Senna no llegó a ver (por ejemplo, Malaisia, Indianápolis y Bahrein) por el actual dominio de Schumacher, y sólo un valiente apostaría que no va a batir el récord de poles de Senna tarde o temprano.

Oliver Peagam





Michael, profesional consumado, cumple con su deber hacia la prensa, público y sponsors de Ferrari (dcha.); también trabaja duro para ayudar a mantener la moral en el equipo (arriba); por consiguiente, los chicos dan el paso siguiente y le ofrecen el coche que necesita (arriba dcha.).

nuevo, la respuesta es simplemente que le encanta. Y por eso corre; no porque quiera ganar más dinero. Y yo eso lo entiendo, y respeto esas cualidades en él.

En 2004 hubo otros momentos, menos graves, que demostraron que podría ser vulnerable. Para mí, el GP de Bélgica en Spa también fue sumamente significativo, porque tanto Kimi como JPM se le emparejaron y en ambas ocasiones no plantó cara. Que Montoya le pasara por el exterior en la chicane Bus Stop debió llamar la atención de Michael. El altercado con Kimi acabó cuando Michael levantó el pie.

Cabría pensar que dichos momentos demuestran que Michael es ahora vulnerable en potencia. Pero en dichas circunstancias, evalúa la situación, diciéndose que sencillamente no pueden rendir así constantemente, cada quince días, razón por la cual en estos momentos no pueden amenazarle en el campeonato. Si ellos u otros empiezan a hacerlo a menudo esta temporada, eso le hará pensar largo y tendido. Y sabrá mucho antes que nosotros cuándo es el momento de retirarse. Será una leve indecisión o levantar el pie cuando normalmente iría a fondo, o caer brevemente en la cuenta de que preferiría estar en otra parte. De nuevo, su lucha es interna.

Entonces, ¿tiene Michael el título prácticamente ganado a menos que él o Ferrari la pifien? Seguramente, aunque parece que yo tengo mejor opinión de Rubens que muchos en el paddock. Creo que hace un gran trabajo, pero sin duda no le dejan hacérselo pasar mal a Michael, ni psicológica ni físicamente. Está claro porque, en cuanto Michael sentenció el título, Rubens despegó. Otra vez. Ganó en Monza y Shanghai con grandes actuaciones. Creo que esta situación es una lástima, porque le quita la chispa a la F1 y en cierto modo devalúa el triunfo de Michael. Sé que los aficionados se preguntan: si Michael es tan bueno, ¿por qué necesita la protección de su compañero?

La respuesta a dicho enigma está arraigada en la psique de Michael, y es otro beneficio importante. Que entre en el box y todo el mundo le reciba con el mayor entusiasmo, en lugar de con un seco "Hola", es otra de las pequeñas cosas que, en conjunto, forjan la gran ventaja de la que disfruta. Ha aglutinado cada célula del equipo a su alrededor, y ése es el premio por hacer el trabajo. En nuestra época juntos en Benetton, a menudo tenía que abrirme paso a empujones entre un grupo de periodistas sólo para llegar al motorhome para hablar con mi ingeniero. Aun así, cuando él era un joven inexperto en apenas su primera temporada completa en F1, la gente ya le recibía con el mayor entusiasmo. No importa lo duro que seas como compañero, dicha atención sin duda te afecta. Incluso en tan temprana fase ideaba la manera de maximizar su ventaja en todos los frentes.



Pero a pesar de todo, es innegable que no le gusta que su compañero le cause problemas. Yo le causé algunos cuando estuvimos juntos en Benetton, y Eddie Irvine también de vez en cuando en Ferrari. En ese sentido, Michael es como Ayrton Senna. Su ordenador mental no ha descargado el software para ocuparse de ello. He aquí un tipo que le vence el mismo día con el mismo coche y, con frecuencia, eso no hay por donde cogerlo. En dicha situación, lo cierto es que es muy probable que se salga de la pista. No se quedará cruzado de brazos, concederá la razón y esperará a luchar otro día. Tratará de obligar al coche a hacer lo imposible en un intento de corregir lo que considera un desequilibrio inaceptable.

Eso me lleva a un aspecto del repertorio de Michael que no logro entender, que es por qué a veces tiene esos días ridículos, como en Japón 2003 o China 2004, cuando tropieza con todo lo que se mueve. ¿Qué pasa? No concuerda con su nivel de destreza. Es como si ese día concreto se sobrecargara y soltara todos los errores que antes evitó por poco, todos en una tarde. Una especie de purga. Remontar se le atraganta y tropieza con todo el mundo.

'A Rubens no le dejan hacérselo pasar mal a Michael, una lástima porque le quita la chispa a la F1'

ESTA PÁGINA: LORENZO BELLANCA/LAT; CHARLES COATES/LAT; CLIVE MASON/GETTY IMAGES; EN LA OTRA PÁGINA, FOTO GRANDE: DARREN HEATH, PICABLE/LAT; MICHAEL COOPER/LAT; ARCHIVO LAT

>Ferrari: el futuro post-Schumacher

Es difícil predecir cómo rendirá Ferrari en la época post-Schumacher. Será un momento decisivo, y me imagino que jugadores clave como Ross Brawn, Jean Todt y Rory Byrne (abajo, con el director motorista Paolo Martinelli, primero por la izda.) se están vigilando de cerca, adaptándose a la posible agenda de la retirada de Michael.

Pero se puede estar igual de seguro de que hacen previsiones para la sucesión. Asegurar una transición sin problemas hacia la próxima generación es una parte crucial de su papel. Hablamos de gente muy seria y su mayor logro sería legar con éxito su herencia triunfal.

En F1 se admite que el impulso competitivo de un equipo es como un volante motor: los sucesores heredarán el ritmo y energía de sus antepasados y sin duda no podrán olvidar rápidamente el conocimiento que acumularon. Pero en cuanto el volante motor reduzca la marcha, será más difícil recuperar el impulso.

La capacidad de un equipo la dicta la calidad



de su gente, presupuesto aparte. El nombre, éxito reciente o color del coche no significan nada si la combinación y química del equipo directivo no funcionan.

Cómo no, el imponderable es cuantificar el valor de Michael en la actual organización Ferrari. ¿Medio segundo por vuelta? ¿Más? Sólo lo sabremos después de que cuelgue el casco.

Martin Brundle





En esos dos ejemplos, está claro que hubo un toque de arrogancia por parte de Michael, como si esperara que la gente se apartara de su camino automáticamente. En cierto modo supongo que es comprensible, dado lo acostumbrado que está a que se aparten bajo las banderas azules cuando los dobla. No parece gustarle la idea de que otros puedan correr legítimamente por la posición. Lo raro es que esto no encaja con todas sus otras cualidades: es buenísimo adaptándose a condiciones variables; puede sortear cualquier problema potencial de comportamiento del coche; entonces, ¿por qué esos días no puede adelantar?

Con lo que no estoy de acuerdo es que no le interesen las estadísticas. Creo firmemente que Ferrari y él quieren reescribir todos los récords, incluidas las 65 poles de Ayrton, que está a sólo dos de igualar.

Así pues, ¿volverá Michael a ganar en 2005? Eso me temo. No porque sus rivales no puedan hacer lo que él hace, sino porque no pueden hacerlo con la suficiente constancia durante una temporada. Las limitaciones en el uso de neumáticos le harán el juego, porque puede adaptarse muy bien a un coche que desliza. Realmente usa el volante, frenos y acelerador de un modo tridimensional. Ferrari ha demorado su nuevo coche y sin duda aprenderá varias lecciones antes de pasar a construirlo. El único interrogante es si Michelin, con tantos equipos, acertará más y más pronto.

Las limitaciones aerodinámicas harán deslizar más los coches, y al principio serán muy delicados. Ideal para Ferrari y Michael. Además, veo a otros equipos acosados por roces internos, cambios de personal, pilotos no probados y otras distracciones. Espero equivocarme y no tener que resignarme a otro año de dominio continuado de Michael.

F1 OPINA

Estaría bien poder expresar alguna duda –y los neumáticos introducen un pequeño interrogante acerca de la superioridad de Ferrari y Michael– pero le veremos de nuevo luchando consigo mismo. Y ganando. Lo sentimos.

En Monza 2004, Michael arriesgó con gomas de seco en una pista que se secaba (arriba izda. y abajo) y tuvo una aciaga primera vuelta; Rubens aprovechó su oportunidad, igual que en China (arriba dcha.), ganando ambas carreras.



DUELO A BOLSAZOS

Son criaturas frágiles, los pilotos de F1; si se les trata mal, Ralf y Jarno pierden comba. Toyota tendrá que andar con ojo para sacar lo mejor de sus dos nuevos ases



Entrevistas Dom Taylor

John Howett, presidente de Panasonic Toyota Racing, lo resume muy bien: "Tenemos dos pilotos rápidos de verdad. Que estemos sobre una bomba de relojería o no es otro tema". Bueno, desde luego algo hace tictac. Habrá que ver si les estalla en las narices o si lo logran desactivar a tiempo.

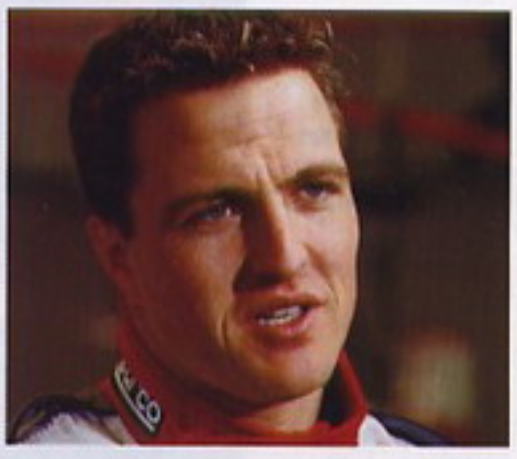
En verdad, una explosión (o dos) en los morros de Toyota no sería una sorpresa. Y sin duda se dibujarían algunas sonrisas de satisfacción en el paddock, especialmente en aquellos que informaron a los directivos de Toyota de los peligros de fichar a un flojo y malhumorado Ralf Schumacher, y emparejarle con un frágil y desmotivado Jarno Trulli.

Sin duda, semejante dúo es un desastre en potencia, como si Toyota (con un promedio de nueve puntos por temporada en tres carísimos años en F1), no fuera ya suficiente desastre.



Tanto Trulli (izda.) como Schumacher (abajo) tienen actuaciones en su haber que les convierten en pilotos de élite; todo cuanto han de añadir a su repertorio es una mayor consistencia.

'Tenemos dos pilotos rápidos de verdad. Que estemos sobre una bomba de relojería o no es otro tema'
John Howett



Pero dicho rechazo cuelga de un estereotipo poco meditado: Ralf, el quejica enfurruñado y desmotivado que de vez en cuando despliega genes Schumacher en su actuación; Jarno, el enigma accesible pero hipersensible, sensacional en una vuelta pero con tendencia a desinflarse en carrera.

No es que no haya algo de verdad en todo esto. En 2004, desacreditados en Williams y Renault, respectivamente (véase recuadro, abajo), ambos hicieron honor a su etiqueta. Ralf estuvo raro e inconexo hasta Canadá, donde de repente se mostró centrado y brillante. Y la velocidad en carrera de Jarno al principio de la temporada, coronada por su impresionante victoria en Mónaco, se evaporó en la segunda mitad de la misma, tras enfadarse con Flavio Briatore, lo que llevó a clásicos 'pinchazos' de Jarno a media carrera (véanse Spa y Monza).

Así pues, dado el historial de ambos pilotos, no es difícil imaginar fricción a nivel de equipo en Toyota. Es más, dos pilotos demasiado rebuscados con un problema de consistencia cada uno parecen una extraña base sobre la que levantar el gran éxito que persigue Toyota. Pero ¿es prematuro semejante pesimismo? En primer lugar, parece que Ralf y Jarno se caen bastante bien. Tal vez no sean amigotes íntimos como eran Jarno y Fernando Alonso, pero se llevan bien y se respetan.

"Creo que Ralf es la clase de persona que hay que entender", dice Jarno. "A lo mejor es un poco tímido, pero no una mala persona. A veces me parece muy gracioso. Seguramente soy más abierto que él, pero él también lo es si está a gusto. Y me causó muy buena impresión cuando se unió a mí en los tests".

Ralf tiene una actitud igual de positiva respecto a Jarno: "Hasta ahora hemos trabajado bien juntos y no veo problema alguno. Y Jarno es muy rápido. Para mí es mejor que Alonso; lo demostró en la primera parte del año pasado. Cuando se decidió que dejaría Renault, su rendimiento bajó por la razón que fuera, pero estaba claro que era el mejor piloto".

Todo sonrisas, pues. Pero los dos niegan que alguna vez hayan tenido un problema con un compañero, y sabemos que eso no es cierto (¿te acuerdas de Juan, Ralf? ¿Te suena un tal Jenson, Jarno?). Aun así, lo que no se puede negar es que los Ralf y Jarno de 2005 son muy distintos de los personajes que su quisquillosa imagen haría creer. Que sean *pilotos* distintos es otro tema. Pero a nivel personal, todos en Toyota están asombrados por lo bien que ha ido todo hasta ahora.

"Ralf llegó con un texto de advertencia bastante denso", dice Howett. "Pero hemos descubierto que no es ni por asomo el individuo difícil que a menudo se le atribuye". ¿Y Jarno? "Su sinergia con el equipo ya es muy positiva. Los dos han hecho todo cuanto les hemos pedido".

Bueno, eso no es de extrañar. El cambio suele extraer lo mejor de las personas, especialmente cuando las anteriores vidas profesionales de los pilotos eran tan turbias e infelices como en Williams y Renault en 2004, y también cuando la nueva es tan brillante y pródiga en recursos como Toyota. Y sin duda se sienten más apreciados en Colonia.

"Desde luego aquí tienen un modo distinto de hablar con los pilotos, algo que me parece muy bueno", dice Ralf.

Jarno asiente: "Aquí te escuchan".

En ese sentido, Toyota les va muy bien, dicen sus mánagers, Willi Weber y Lucio Cavuto. Ambos saben que sus hombres se han de manejar con cuidado, y trabajan mejor si se les da un buen masaje a sus egos. Pero el tipo de friega es distinto: Ralf necesita sentir que es el centro de atención; a Jarno sólo le hace falta sentirse apoyado.

"Ralf es como un punto medio en este ▶

>Ralf en BMW-Williams vs Jarno en Renault

¿Por qué todo se torció para Ralf y Jarno en sus antiguos equipos?

La respuesta estándar de Ralf es: "En Williams lo intenté durante seis años; al final, no salió bien. Era hora de cambiar".

Cierto, pero eso no explica *por qué*. Su mánager, Willi Weber, revela la auténtica razón: "En Williams, un piloto es alguien a quien le pagan por pilotar; y punto". Ralf necesita sentir que es más que eso, pero Frank y Patrick nunca iban a estar por la labor de mimar su ego.

El final de la aventura de Jarno con Renault fue mucho más turbio. Fue por dinero: Jarno quería terminar con su contrato con la FFBB Management de Flavio Briatore, descartando de hecho sus posibilidades de seguir en el equipo de Flavio. Entonces, Jarno se fue para atrás. Decía que era el coche. Renault decía que era la cabeza de Jarno.

"Seguro que no era mi cabeza", dice, "porque en cuanto me subí al Toyota estuve delante de mi ex equipo. Creo que algo más iba mal". Fuera lo que fuera, puso a Jarno en brazos de Toyota.



Todo eran sonrisas cuando el TF105 fue presentado el 8 de enero en la Estación de Francia de Barcelona; este coche ha de lograr resultados que reflejen el talento y dinero invertidos en el mismo, o Toyota podría dejar la F1.

equipo", dice Weber. "Da consejos sobre reglajes y dicen: 'Oh, magnífico'. Forma parte de una familia, y una parte importante. Así que esto le transmite buenas vibraciones, ¿sabe?".

Pero Cavuto añade: "Aunque para Jarno es importante que se escuchen sus impresiones, estamos en F1 porque somos profesionales. Venimos aquí a trabajar, no a levantar una familia".

De toda esta puesta a punto psicológica, se puede destilar lo siguiente: por el bien de Jarno, Toyota ha de tratarlos de igual a igual en cuanto a material y recursos, pero también sería conveniente hacer que Ralf se sintiera un poco más especial. Un malabarismo delicado, pero factible. Por esa razón, Toyota tendrá que tener cuidado. La retórica de Weber no da lugar a malentendidos: "Parte de la familia", "punto medio del equipo". ¿Han venido Ralf y él a Toyota a hacer un Michael, por poco realista que sea eso? Si quieren jugar, todo cuanto han de hacer es tratar de que Jarno se sienta como un Rubens oficioso, y será juego, set y partido.

Así pues, ¿espera Weber que el equipo se centre en Ralf?

"¡Desde luego!".

¿A costa de Jarno?

"Bueno, no tengo ni idea de cómo irán los resultados. Pero sé de cuando tenía mi propio equipo de F3 que toda la atención está en el piloto más rápido, automáticamente. Normalmente, no hace falta establecer el uno y el dos. El más rápido siempre es el número uno".

Por su parte, Toyota insiste en que el trato será equitativo, sea cual sea su rendimiento. Admirable, pero tal vez demasiado idealista. En caso de disparidad de prestaciones, se dirigirá un mayor esfuerzo hacia el piloto más rápido, consciente o inconscientemente. Y eso podría tener graves consecuencias.

Si Ralf empieza a doblegar a Jarno, Toyota, impaciente por tener contento a Ralf, podría socavar sin darse cuenta a Jarno. Pero si es Jarno quien queda por encima de Ralf, Ralf creerá que no recibe la atención que merece. De un modo u otro, acabará mal, a no ser que Toyota aprenda a manejar con mucho tino a sus pilotos.

Entretanto, en la presentación del TF105 a los dos se los veía muy relajados en presencia del otro. Tal vez Ralf estuviera algo nervioso, pero logró disimularlo con unos cuantos trucos de oratoria bien ensayados. Parece más en forma desde su regreso en el GP de China el pasado mes de septiembre, donde también su actitud mejoró sensiblemente: resultado predecible pero bienvenido de su roce con el muro –y con la muerte– en Indy.

En cambio, Jarno estaba tan pancho; se quedó atrás, dejando que las figuras más importantes respondieran las preguntas primero. Irradiaba la tranquilidad de espíritu de la que carecía el año pasado.

Cómo no, ante una nueva temporada los pilotos están frescos. El verdadero test para la recién estrenada benevolencia de Ralf y Jarno llegará tras unas cuantas carreras frustrantes en lo que será un duro año 2005 para Toyota, por mucho que mejoren. La presión se hará notar: en ellos, en el equipo, en el director técnico Mike Gascoyne... ninguno de los cuales cumplió con lo prometido el año pasado, cosa que sí tendrán que hacer este año, quizá incluso para evitar que Toyota Japón cierre el grifo. Por tanto, no es de ayuda oír a Akihito Saito, vicepresidente ejecutivo de Toyota Motor Corporation, exigiendo podios, como informó *F1 Racing* el mes pasado.

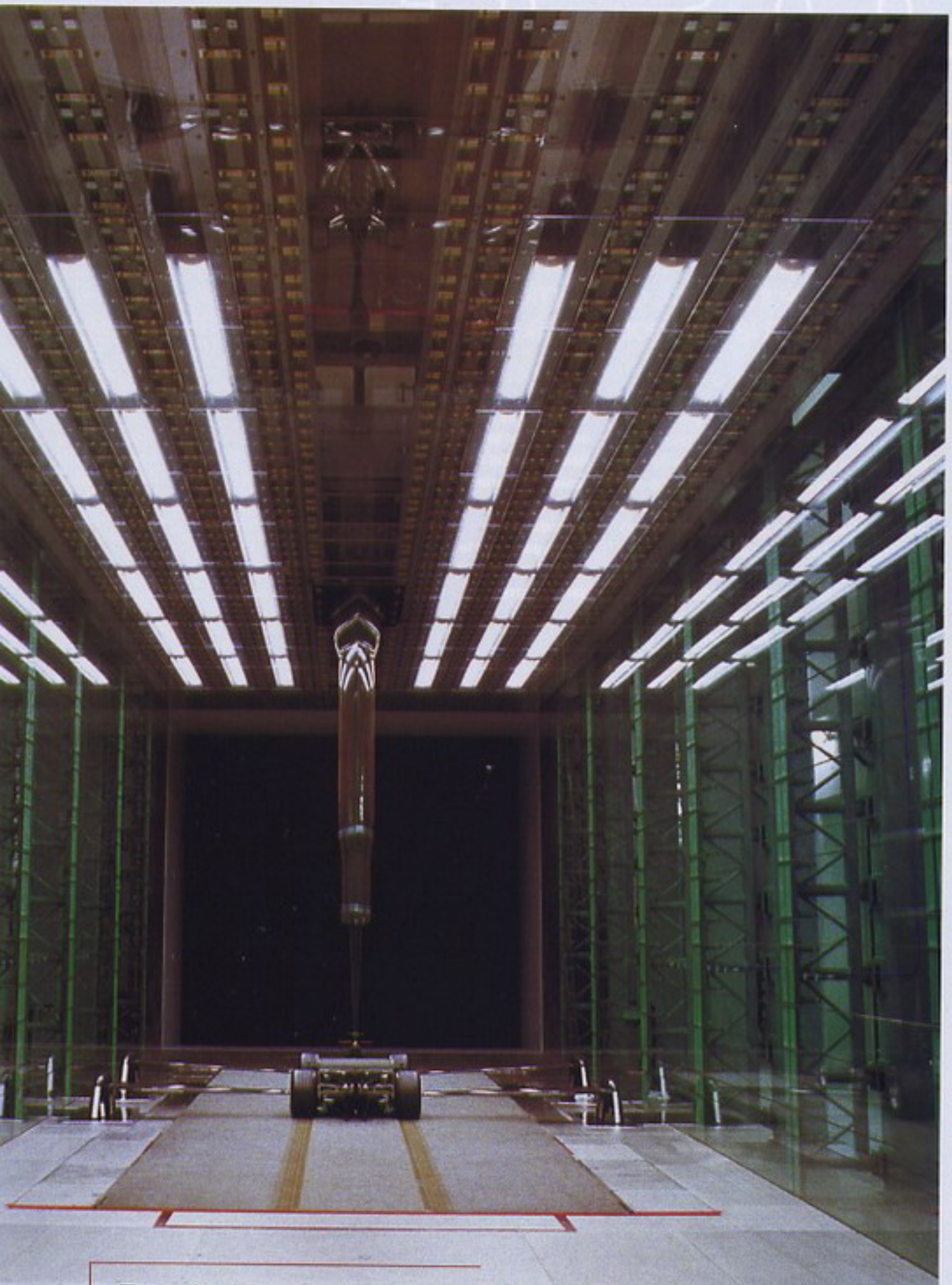
'¿Qué será de Jarno y Ralf cuando empiecen a correr? No va mucho de uno a otro en velocidad pura...'

Entonces, ¿qué será de Jarno y Ralf cuando empiecen a correr? No va mucho de uno a otro en velocidad pura. Los dos la tienen en su día. Es probable que las normas de neumáticos (calificación y carrera con un solo juego) favorezcan el estilo más suave de Jarno. A Ralf, con una entrada en curva y uso del acelerador más agresivos, le costará más conservarlos.

Quién empiece a dominar dependerá de quién resuelva más satisfactoriamente su problema de consistencia. Puede que la inconsistencia de Ralf sea de origen político, mientras que Jarno ha de aprender a seguir tirando en carrera. Según Gascoyne, esto los hace muy apropiados



FOTO GRANDE: ANTON WATTS, CHRISTOPHER LEE/GETTY IMAGES



Este vanguardista túnel de viento al 50% es la instalación que el director técnico Mike Gascoyne cree que dará a Toyota la posición de ventaja que tanto anhela.

>Por donde sople el viento...

La filosofía corporativa de Toyota es: 'Mejora continua'. Según la misma, dos años clavados en el octavo puesto de constructores no es muy Toyota. Y no hace falta ser un genio en Japón para ver que más vale que las cosas adopten pronto un cariz mucho más Toyota.

Para lograrlo, sus posibilidades pasan por su nuevo y flamante túnel de viento al 50% en su sede de Colonia (arriba). Funciona desde 2002, siete días por semana, a menudo las 24 horas del día.

No obstante, pese a su evidente brillantez técnica, el túnel de Toyota ha tenido algunos problemas de juventud. Aún el año pasado producía resultados que no se reflejaban en pista, y al final dicha inconsistencia se redujo a problemas con su calibración original. Y encima, Mike Gascoyne ha reestructurado completamente el departamento aerodinámico, que, después de su llegada al final de 2003, consideró inútil.

Todos en Toyota esperan que estas medidas sirvan de algo. Una de las muletillas preferidas de Gascoyne es: "Las carreras sólo se pierden en la pista. Se ganan en el túnel de viento".

como compañeros, porque se complementan. Él sabrá, pues trabajó con Ralf en Jordan en 1998 y con Jarno en Benettton/Renault en 2002-03.

"Estos últimos años, Ralf ha tenido un compañero algo espinoso. Ahora tiene un compañero agradable, apolítico, y creo que eso le ayudará. Jarno se enfrenta a un tipo muy rápido y consistente en carrera, así que va a tener que presionarse para cumplir. Pero, en el fondo, hemos de darles el material y el entorno adecuados. Y creo de veras que podemos hacerlo".

Con material adecuado o sin él, a menos que lleguen por separado al fondo de sus problemas de inconsistencia, volverán a presentarse esos mismos puntos débiles. Y parece que ninguno de ellos está dispuesto a meterse en esa clase de autoexamen.

"La verdad, no veo de dónde viene [lo de la inconsistencia]", dice Ralf. "Sin duda, a veces el coche se adaptaba mejor a mí que a Juan, y viceversa. Ésa podría ser una razón. Pero no lo sé. Especialmente durante el último año y medio, no veo de dónde puede haber salido eso".

Jarno tampoco cede: "En siete años de F1 he tenido mucha mala suerte. Pero el año pasado demostré ser prácticamente imbatible para mi compañero hasta que las cosas empezaron a degradarse en el equipo. De modo que me parece injusto decir que soy inconsistente. Pero no me importa. He ganado una carrera y marcado dos poles en un equipo que lo ha hecho bastante bien, y siempre lo he hecho mejor que mi compañero". Bueno, no, Jarno: Alonso te ganó a los puntos tanto en 2003 como en 2004, y en 2003 sumó cuatro podios (incluida una victoria) por uno tuyo.

¿No me importa? ¿Tuve mala suerte? ¿El coche se adaptaba mejor a Juan? ¿Siempre lo he hecho mejor? Vamos, chicos, ¿cuándo vais a entender que el único modo de mejorar es enfrentaros a vuestros defectos? Hacedlo y podríais hacer algo increíble en Toyota. Si no, esos demonios volverán a perseguiros antes de que caiga la bandera en Australia.

F1 OPINA

Seguramente Jarno lleva ventaja, no sólo por velocidad pura, sino porque es probable que sea más suave con los neumáticos. Y en 2005 eso será crucial. Pero el ritmo de Ralf en carrera mantendrá a tono a Jarno.

pasados de VUELTAS



La vuelta única no es una moda pasajera. Pero la han cambiado. Otra vez. ¿Qué tal es en comparación con el espantoso sistema del año pasado? Gary Anderson (izda.), que el mes pasado presentó su propia propuesta a la FIA, pondera sus pros y contras

Qué pasa con las calificaciones? Durante casi medio siglo utilizamos sin ningún problema el mismo sistema, un sistema que tenía sentido y que en 1996 fue retocado satisfactoriamente para la época moderna. ¿Y ahora dónde estamos? Entrando en el tercer año consecutivo de cambio, sopesando pros y contras de dos sistemas básicamente defectuosos, ninguno de los cuales debería haberse aplicado jamás a nuestro deporte. ¿Cómo se llegó a esto?

Un breve vistazo a la historia de las calificaciones revela lo atípicos que han sido los tres últimos años:

1950–1995 Tan bueno que duró 45 años
Dos sesiones cronometradas, una el viernes, la otra el sábado, sin límite de vueltas; la vuelta más rápida de cualquiera de las dos sesiones consigue la pole.

1996–2002 Equilibrio perfecto
Una sesión cronometrada el sábado, 12 vueltas (de hecho, cuatro vueltas lanzadas); gasolina justa, a por todas, la vuelta más rápida consigue la pole. Sencillo, brillante.

2003 La revolución del intento único
Dos sesiones a una vuelta, la primera el viernes con poca gasolina según orden del campeonato; la segunda con combustible de carrera según clasificación del viernes invertida; parque cerrado hasta la carrera.

2004 El estancamiento del intento único
Dos sesiones seguidas a una vuelta el sábado. La primera, en el orden del resultado de la carrera anterior, se convirtió en un ensayo para la definitiva. Ésta, según la clasificación de la primera invertida, decidía la pole. Entre ambas se permitía repostar y cambiar neumáticos y reglajes. Después de la segunda, parque cerrado.

2005 La revolución Ma-on
(Ma-on fue el tifón que aplazó la calificación del GP de Japón 2004 hasta el domingo, lo que produjo la ridícula idea de adoptar dicho programa de forma permanente). Dos sesiones a una vuelta; la primera el sábado, según orden de la carrera anterior invertido; la segunda el domingo cuatro horas antes de la carrera, según clasificación de la primera invertida. Parrilla por suma de tiempos en ambas sesiones.

Antes de la segunda sesión se permite repostar, pero no después. Después de la primera sesión no se permiten cambios de reglajes, a excepción de ajustes en el alerón delantero. Después de la primera sesión no se pueden cambiar neumáticos, a menos que estén dañados y la FIA los considere inservibles. Toda cubierta de recambio ha de haber sido usada durante un mayor número de vueltas que la dañada.

Nos guste o no, vamos a tener que cargar con este sistema, al menos de momento. Así pues, ¿qué tal es en comparación con el del año pasado? (Véanse pros y contras).

La parrilla de 2005 se decidirá por suma de tiempos de las dos sesiones, la primera de ellas un intento a por todas sin preocuparse por la carga de combustible para la carrera.

'Nos guste o no, vamos a tener que cargar con este sistema'

COMPETENCIA BRUTAL

CALIFICACION '04 vs '05

2004

Pros

+ En sábado, una hora lógica para la TV
+ Interés para el público el sábado
+ Cobertura TV para todos los equipos
+ Relativamente fácil de entender
+ Orden tras la primera sesión lógico
+ Primeros relevos de carrera cortos eran emocionantes

Contras

- Poca variedad en estrategias usadas
- Parrillas rara vez mezcladas
- Los viernes carecían de sentido
- Primera sesión, un ensayo inútil
- Laguna cuando las condiciones climatológicas hacían ventajoso ir lo más lento posible en la primera sesión, como en Silverstone 2004
- Sesiones seguidas demasiado largas para la TV
- Sesiones seguidas perjudicaban a los equipos pequeños (último en salir en una, primero en la otra)

2005

Pros

+ Primera sesión a por todas, gracias a la suma de tiempos
+ Adiós a la laguna de Silverstone 2004
+ Nuevo reto técnico para los equipos
+ Estrategias de combustible variadas e interesantes
+ Factor de caos, parrillas mezcladas
+ El sábado podría haber suspense hasta el último momento

Contras

- Domingo es nefasto para TV y público
- Sin pole en los periódicos dominicales
- Poca cobertura de la parrilla en los telediarios
- TV tal vez no emita la segunda sesión
- Menos TV enfurecerá a los sponsors
- Equipos tal vez se resientan de ello
- Suma de tiempos podría ser confusa
- Todo el sistema es demasiado complejo
- Primera sesión penaliza a los modestos
- El viernes sigue siendo un día de tests

F1 OPINA

Aunque Gary cree que el sistema 2005 es más interesante desde el punto de vista técnico, estratégico y también competitivo, el domingo por la mañana es una hora absurda. Por eso, 2004 era un compromiso menos malo.

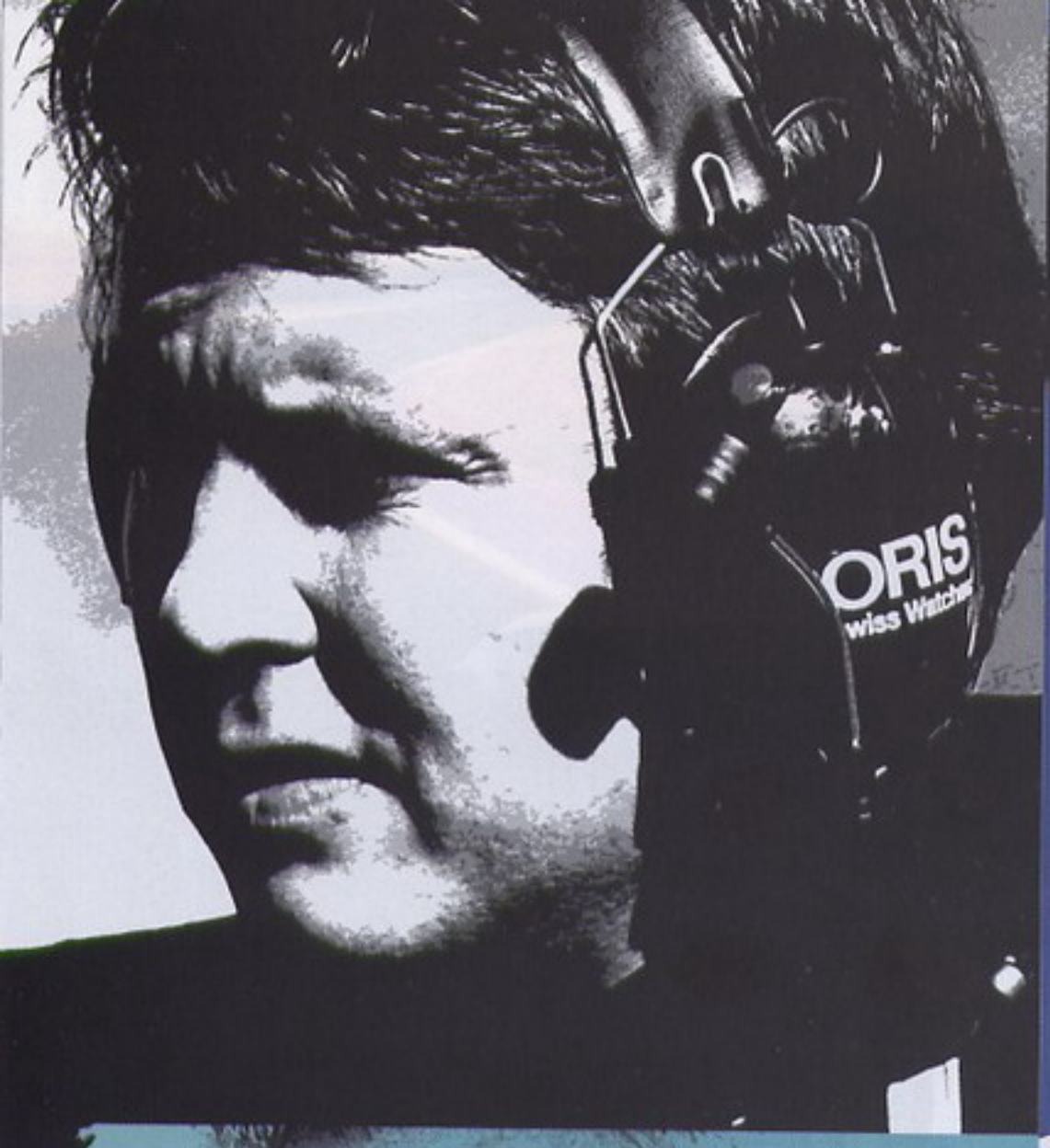


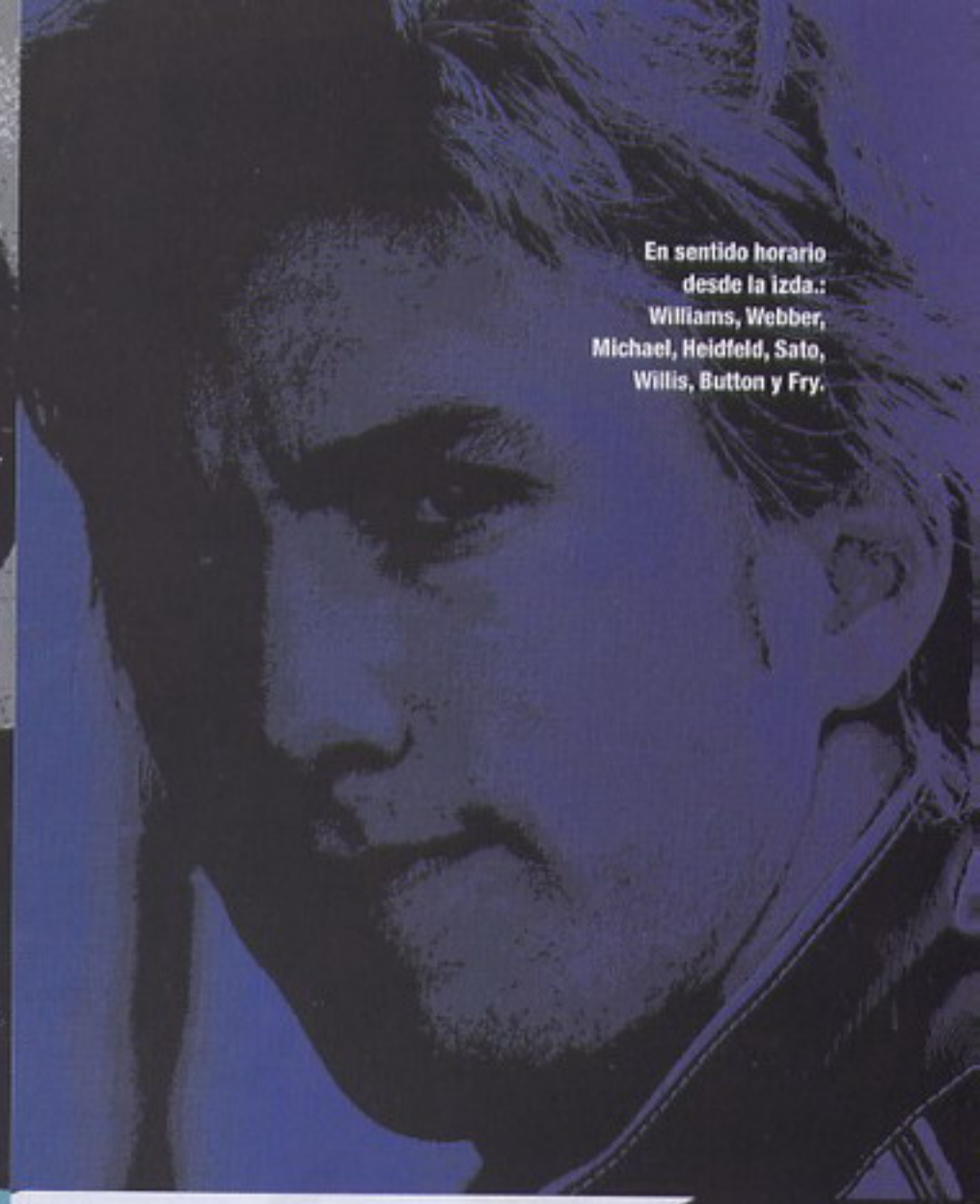
COMPETENCIA BRUTAL

BAR vs WILLIAMS

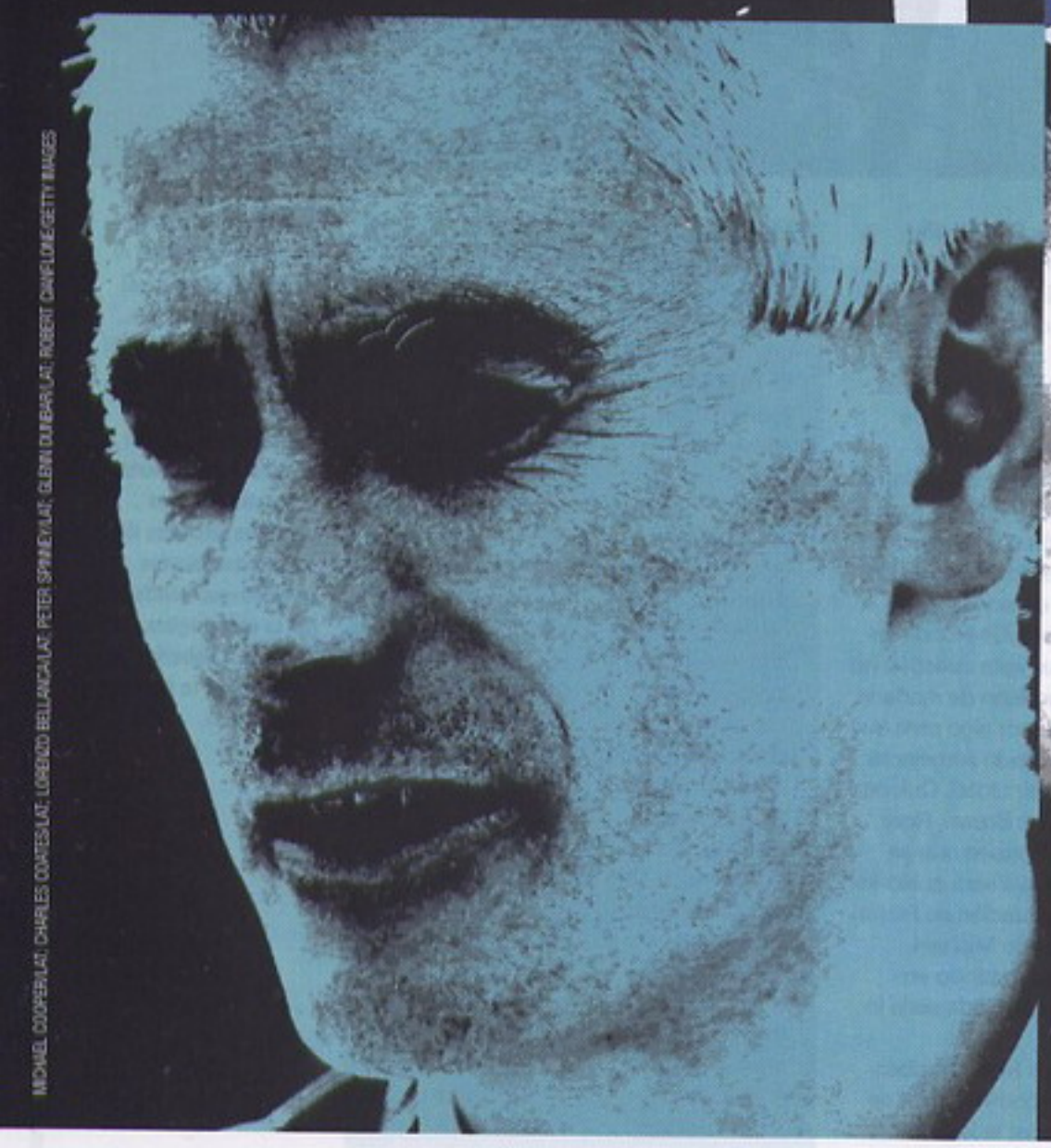


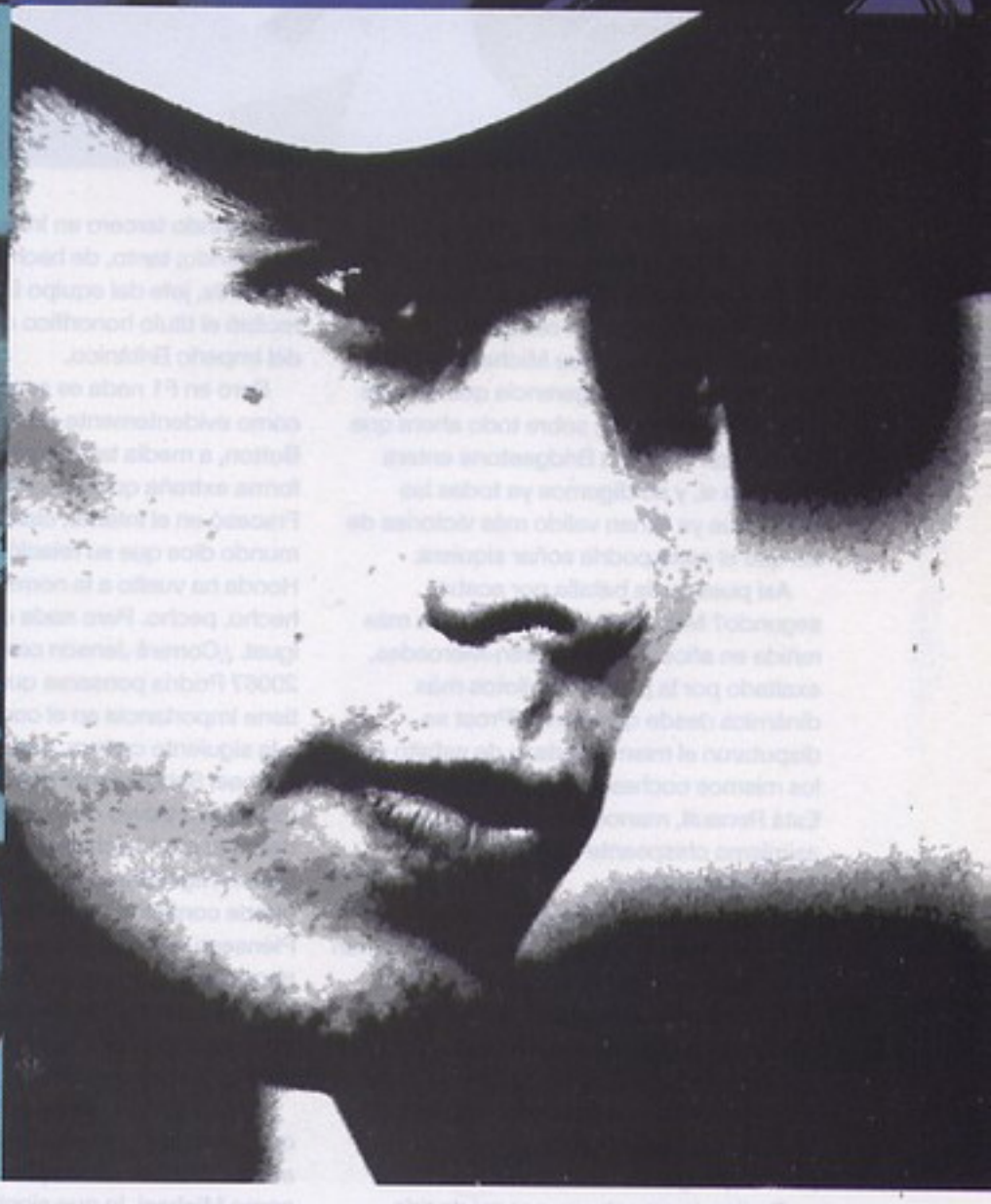
CARA A CARA





En sentido horario desde la izda.: Williams, Webber, Michael, Heidfeld, Sato, Willis, Button y Fry.





MICHAEL COOPER/LAT; CHARLES COATES/LAT; LORENZO BELLANCA/LAT; PETER SPINNEY/LAT; GLENN DUBAR/LAT; ROBERT CAN

Un enigma fascinante… BMW-Williams y BAR-Honda tienen abrumadores puntos fuertes y exasperantes puntos débiles, en su mayor parte autoinfligidos. Un año decisivo para ambos

Texto Peter Windsor



Tanto a BAR-Honda como a BMW-Williams les gustaría vencer a Ferrari en 2005; es un hecho reconocido. No obstante, pongamos por caso que Michael vuelve a ganar el título, una sugerencia que a nadie pillará desprevenido, sobre todo ahora que cuenta con la marca Bridgestone entera casi para sí, y no digamos ya todas las cosas que ya le han valido más victorias de las que el resto podría soñar siquiera.

Así pues, ¿y la batalla por acabar segundo? Muy posiblemente, será la más reñida en años. Está McLaren-Mercedes, exaltado por la pareja de pilotos más dinámica desde que Senna/Prost se disputaron el mismo pedazo de asfalto con los mismos coches a finales de los años 80. Está Renault, manos a la obra con la asimismo chispeante combinación Alonso/Fisichella.

Luego están BAR-Honda y BMW-Williams, dos equipos con mucho en común y mucho en lo que confiar. La lucha entre ambos no será de ningún modo definitiva, pero es muy posible que altere el modo en que uno u otro afronte los próximos años. Será una batalla de intensidad agotadora, en la que ambos tienen mucho más que perder que ganar.

Partiendo en cabeza, por así decirlo, hasta cierto punto BAR-Honda se enfrenta al mayor problema. Fueron los jóvenes presuntuosos de 2004, eclipsando a todos menos a Ferrari con una brillante exhibición de velocidad y fiabilidad. Jenson Button sumó 10 podios y dos poles; Takuma Sato mostró su talento desbancando a su compañero en parrilla en siete ocasiones y acabando tercero en Indy. Fue un año estupendo; tanto, de hecho, que David Richards, jefe del equipo BAR-Honda, recibió el título honorífico de Comandante del Imperio Británico.

Pero en F1 nada es sencillo. Tan buena como evidentemente era la situación de Button, a media temporada decidió de forma extraña que estaría mejor en Williams. Fracasó en el intento, claro, y hoy día todo el mundo dice que su relación con BAR-Honda ha vuelto a la normalidad, y que a lo hecho, pecho. Pero nada en la vida sigue igual. ¿Correrá Jenson con BAR-Honda en 2006? Podría pensarse que esta cuestión no tiene importancia en el contexto de mañana o la siguiente carrera, pero por algo será que Michael Schumacher ha forjado semejante fortaleza a través de la continuidad. Quienes trabajan para Michael –Ross Brawn, Rory Byrne, Nigel Stepney, etc.– saben que se puede confiar al 100% en que será quién es. Piénsese en cuál sería la situación en Ferrari ahora mismo si el año pasado Michael hubiera pasado tres meses tratando en vano de mudarse a McLaren. Nada sería lo mismo. Así es con Jenson.

En cambio, la imagen de Mark Webber, que corre por primera vez con Williams, es sólida. Webber sabe apreciar la lealtad como Michael, lo que significa que estaría tan dispuesto a abandonar un equipo que le apoyó como a animar a los ingleses en rugby. Además, esto producirá un efecto intangible sobre los mecánicos, ingenieros y chicos de la fábrica en Williams. Tras unos años sorteando de puntillas los frágiles egos de Ralf Schumacher y Juan Pablo Montoya, los de Grove encontrarán en la sinceridad ►

>Button vs Sato

Interesante batalla, ésta. Jenson salió de 2005 con lustre, consistencia, resistencia y agresividad (sus primeras vueltas en Brasil fueron impresionantes). Por contra, podría decirse que estuvo algo deslucido en el ataque final en Silverstone y tal vez demasiado cerca de una victoria para que una serie de segundos puestos sea suficiente. Pero todo hace pensar que en 2005 desarrollará sus aspectos positivos y resultará ser el próximo ganador británico en F1.

Una serie de roturas de motor no ayudó a la campaña de Takuma Sato, pero hubo varios aspectos positivos: se mostró capaz de desbancar a Jenson en parrilla; subió al podio; llevó el coche a la meta. En 2005, Taku ha de encontrar esa increíble consistencia que alcanzó en F3 con Carlin Motorsport. Especialmente con las nuevas normas, tiene que suavizar sus aportaciones iniciales de frenos y dirección y crear una estructura mental de la vuelta, que resista la presión del crono y de los pilotos a su alrededor. En Interlagos no corrió bien bajo presión… pero vamos, eso pudieron haberlo causado los problemas de cuello y espalda que arrastraba de cuando pasó sobre un piano en Bahrein.

Jenson ganará la batalla, pero no podrá permitirse olvidar que tiene a un piloto excelente a su lado…

Tanto Button (arriba, probando el 007 en el Circuit de Catalunya) como Webber (dcha., también en Montmeló) son los jefes de filas indiscutibles de sus equipos; por fin, con coches debidamente competitivos, nos haremos una idea de sus puntos fuertes respectivos; Heidfeld (en la otra página, recuadro) debería reencontrar la forma en Williams.

ESTA PÁGINA: STEVEN TEE/LAT; EN LA OTRA PÁGINA, FOTO GRANDE: MARK THOMPSON/GETTY IMAGES; DARREN HEATH

>Webber vs Heidfeld

Las diferencias entre estos dos son mayores que las que separan a Jenson de Taku. Mark Webber es auténtico, un gran piloto en todas dimensiones. Maneja el coche a la perfección, usando los frenos para colocar el morro y la dirección con suma precisión. También posee un tacto maravilloso para el agarre. Es uno de los que menos abusa del control de tracción, y montará slicks sobre pista semimojada si la jugada se pone a tiro. Además, tirará de la primera a la última vuelta… y protegerá sus gomas.

Nick es un piloto de vértice tardío y suave, capaz de actuar más o menos al mismo nivel que, digamos, Olivier Panis. Suelo pensar que pilotó mejor en sus primeros años en Sauber –cuando era muy rápido y conciso– que en los dos últimos, cuando se deslizaron una serie de errores menores. Ahora, en Williams, con cierta orientación mental, debería recuperar su equilibrio y aplomo.



'Webber posee un gran tacto para el agarre. Tirará de la primera a la última vuelta y cuidará sus gomas'



y fortaleza de Webber algo con que justificar la agonía de la vida en F1. Eso cuenta.

Pero mucho más importante para BAR es que durante el invierno quebrantaron por dos veces la regla de oro del automovilismo. A saber: "Si no está roto, no lo arregles". Primero, liberaron a David Richards, el hombre que llevó al equipo a la cabeza; segundo, Honda, el proveedor de motores, adquirió una participación mayoritaria en el mismo. Cambios tan fundamentales como el que más. Richards es un líder nato, un hombre que trajo de vuelta la macrogestión al pit lane. Su marcha es como poco un indicio de que no todo va bien a puerta cerrada en BAR-Honda (siempre hay que preocuparse cuando se echa la lógica por la ventana), y en el peor de los casos una gran pérdida para el equipo. Su sustituto, Nick Fry, parece la clase de tipo que adoptará las técnicas de gestión de Richards, pero ¿es el líder que era Richards... o que Frank Williams sigue siendo?

Cuando se pierde una carrera, todo el mundo ha de sentir el dolor: así es el automovilismo, y aún más la F1. Los chicos de la fábrica han de ver el dolor en los ojos del hombre que dirige el equipo; en eso consiste ser un equipo y competir al más alto nivel. Eso es lo que motiva a la gente. Los empleados de Williams ven eso y más en Frank Williams. Los de BAR lo veían en Richards, aunque no fuera el dueño del equipo. Pero era el hombre que respetaban, el líder que había ganado en otros ámbitos del automovilismo y estaba transformando este equipo, carrera a carrera. ¿Sentirán lo mismo los chicos de BAR con Nick Fry? Lo dudo. También esto tendrá su efecto.

Además, Honda ha conseguido hacer en BAR-Honda exactamente lo que hasta la fecha Frank Williams no ha pedido que hagan sus socios motoristas: adquirir el equipo. Lo irónico es que Williams llevó a





Webber (arriba) es un perfecto manipulador del coche; Davidson y Sato (extremo izda.) en la presentación del 007 en Barcelona; el alerón delantero de Willis (izda.) dará que pensar a los rivales.

Honda a la cima en F1 en 1986-87. Entonces Honda quiso más control –por ejemplo, quiso que Williams fichara a Satoru Nakajima– y Frank cambió a los motores Judd como respuesta. Podemos leerle el pensamiento: Frank cree que los motoristas son motoristas y los equipos de carreras son equipos de carreras. Y punto.

Por tanto, 2005 pondrá a prueba las dos filosofías de propiedad. Es posible que un BAR-Honda propiedad de Honda operara de manera más eficaz si DR siguiera mandando. Con Fry al timón, Honda tendrá más propensión a hacer lo que no necesariamente hace muy bien, es decir, dirigir un equipo de F1. Nadie debería dudar de la capacidad de Honda para construir motores ganadores; son las otras cosas –la tecnología de chasis, la política, la gestión de pilotos– las que hay que poner en duda. En Renault funciona porque Bernie Ecclestone moldeó la compra de Benetton: así, se quedó con actores clave como Flavio Briatore y Pat Symonds. Lo de Honda es muy diferente: un acuerdo surgido del caos que fue la asociación BAT-BAR allá en 1999.

En Williams, el ambiente es muy distinto. Sigue siendo *Frank Williams* el que está allí en la fábrica, azuzando a sus chicos. Por definición, el equipo tiene más personalidad, más aguante. BMW construye motores, lisa y llanamente; grandes motores. Pero Williams es sir Frank, mientras que BMW desempeña el papel que Honda y Renault han desempeñado tan bien antes.

En cuanto a perspectiva de futuro, en 2005 BAR tiene el trabajo más duro de todos. En 2004 rindió extraordinariamente bien, pero se podría decir que le ayudó el rendimiento 'bajo par' de McLaren, Williams y Renault. Al menos uno, si no dos, de esos

'Honda ha conseguido hacer en BAR lo que Frank no ha querido en Williams: adquirir el equipo'

ESTA PÁGINA: DARREN HEATH; STEVEN TEE/LAT; PETER SPINNEY/LAT; EN LA OTRA PÁGINA: PETER SPINNEY/LAT; STEVEN TEE/LAT; MARK THOMPSON/GETTY IMAGES



Es imposible sobreestimar la fuerza que Williams extrae de Frank (dcha.); Webber (extremo dcha.) debería inspirar una lealtad similar; Fry (arriba) ha de competir con el recuerdo de Richards.





tres se pondrán en orden en 2005, lo que significa que, en realidad, BAR-Honda tendrá que mejorar su rendimiento relativo. Eso es muy factible pero no será fácil, porque existe otro tópico de las carreras del que todos en Brackley deberían ser conscientes: "Es más fácil saber por qué eres lento que por qué eres rápido".

Atacar desde el centro del grupo es lo que equipos como BMW-Williams y McLaren-Mercedes hacen para desayunar. Hay un objetivo; no hay nada que perder. Supongo que ahora mismo el ambiente en Grove es de avidez y esperanza. Sencillo y efectivo. Sin embargo, la cuestión clave hace referencia a las armas: un coche rápido es un coche rápido, y a medio plazo puede compensar algunos otros defectos. Así pues, ¿cuál será mejor, el BAR-Honda 007 o el Williams-BMW FW27?

De nuevo, la comparación es irónica. El director técnico Geoff Willis ha obrado milagros en BAR-Honda desde que dejara Williams en 2002. Se mantiene firme en la lógica del concepto monoquilla; maximizó el 006 en todos los ámbitos (convencionales) y luego empezó a revelar su don imaginativo con elementos como el dispositivo de reparto del par delantero y el espectacular alerón trasero visto el año pasado en Barcelona. El coche de 2005 parece ser igual de eficaz. Willis no ha tomado rumbos que especulen con el rendimiento, pero aun así ya ha marcado pautas con un brillante diseño del alerón delantero. Parece que Willis sabe lo que hace, y junto a él tiene un equipo sólido y bien dirigido.

Por otro lado, Williams todavía se está ubicando. Monoquilla hasta 2003, pisaron un nuevo terreno en 2004 con el morro de morsa de doble quilla. En Magny-Cours llegaron enormes mejoras aerodinámicas (incluido un morro convencional); antes de final de temporada (Shanghai, Suzuka, Interlagos), el FW26 estaba a la altura del BAR. Pero ahora, tras recuperar el terreno perdido, Williams vuelve a la monoquilla. ¿Por qué? Casi con seguridad porque Ferrari y BAR-Honda están en cabeza con una disposición monoquilla. Puede que me equivoque –ningún equipo moderno de F1 dirá jamás la *verdad* acerca de su filosofía de diseño– pero cuesta ver alguna otra explicación.

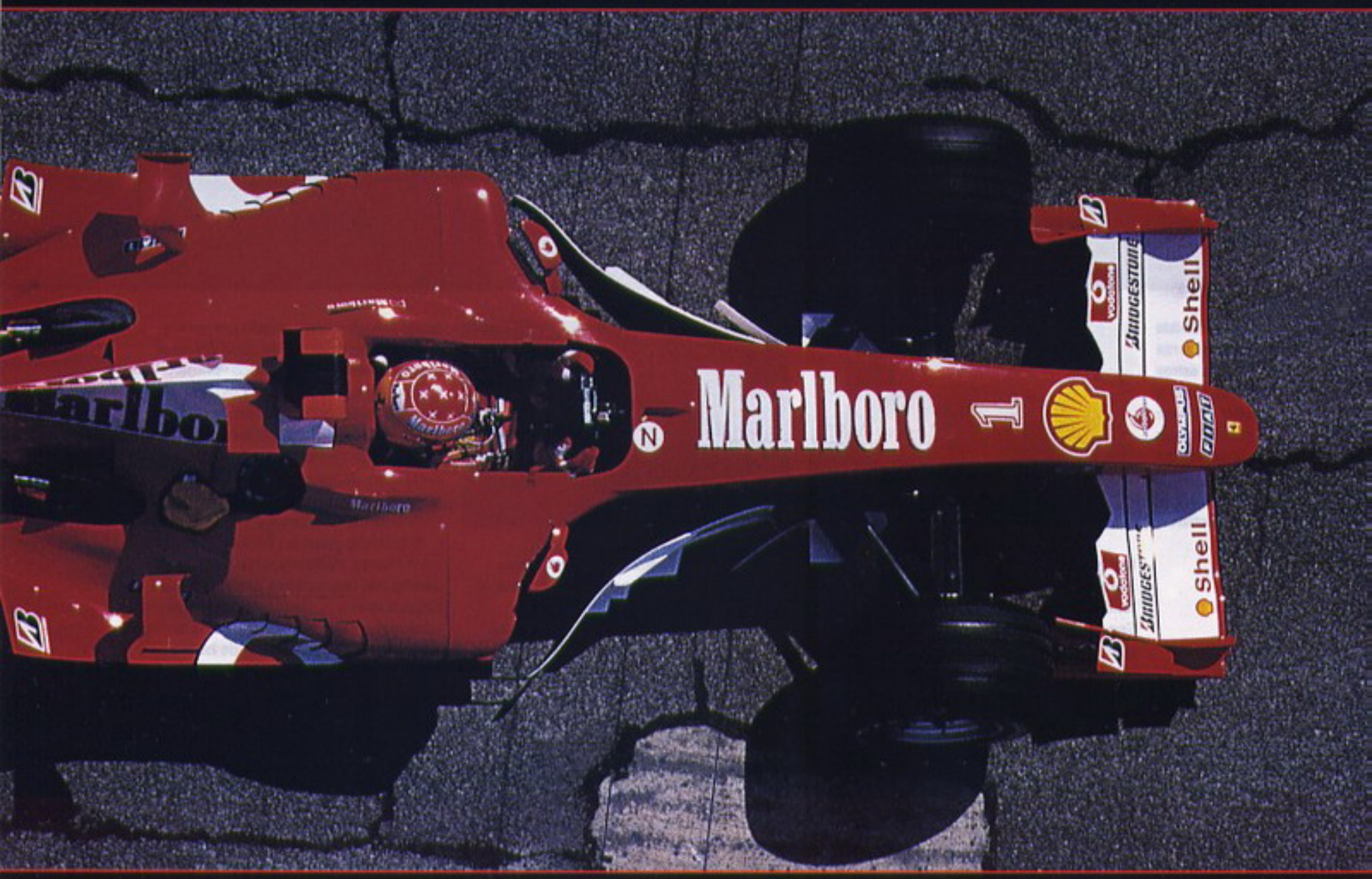
Si Williams sabe tanto, o más, de aerodinámica que, digamos, McLaren o BAR, ¿por qué han hecho cambios tan radicales durante los últimos 24 meses? De acá para allá. De acá para allá. En Ferrari, BAR, McLaren y Renault se adivina el ADN; estos coches evolucionan genéticamente, sin reparar en los cambios que la FIA haga al reglamento. Así era también en Williams. El FW07 nos dio el 10, que nos dio el 11, que engendró el 14 diseñado por Newey y con él el 18 motorizado por Renault. Hoy día –más o menos desde 1998–, el paradigma Williams es más difícil de tocar. Claro que no es de extrañar: han pasado por varios cambios importantes de personal en el departamento aerodinámico –primero Willis, luego Antonia Terzi, ahora Loïc Bigois– y en los últimos años la participación del formidable Patrick Head no ha sido tan intensa como en las tres décadas anteriores. Junto a eso, la continuidad en el departamento técnico de BAR-Honda es favorablemente parecida a la de Ferrari.

Entramos, pues, en 2005. Por un lado: BAR-Honda. Willis encabeza el equipo de diseño con el excelente Alastair Gibson dirigiendo el box. BAR cuenta con un gran equipo técnico de apoyo, tanto en la oficina de diseño como en el muro de boxes. Tienen dos pilotos y un coche muy rápidos. En el debe, nuevos directivos, el Buttongate todavía reciente y, siendo subcampeones, tienen más que perder que ganar.

Por el otro: BMW-Williams. El ambicioso Sam Michael da comienzo a su época con un coche que debería ser tan bueno como un BAR-Honda pero tal vez no esté en la misma órbita que McLaren. Varios ingenieros nuevos trabajan en nuevos puestos, pero Patrick Head y Frank Dernie siguen en la sombra, como el muy capaz *team manager,* Dickie Stanford. Hay ganas de remontar un flojo 2004, y ganar la última cita del año endulzó el invierno.

F1 OPINA

BAR ha 'arreglado' algo que no estaba roto y ha de defender una brillante hoja de servicios. Williams tiene otra pareja de pilotos nueva, pero la ventaja de tener que atacar para triunfar. Pero gana BAR por los pelos...


Marlboro
1
Shell
BRIDGESTONE
Marlboro

Las grietas empiezan a notarse, pero Ferrari no es consciente de que su insistencia en un estatus único dentro del sistema de la F1 en realidad perjudica el deporte.



ALERTA ROJA

La Fórmula 1 está en crisis. Las audiencias de televisión descienden, y las finanzas de la categoría reina están sesgadas a favor de Ferrari. La Scuderia dice que los demás han de recuperar terreno para alcanzarles, pero un escenario desigual no les favorece

Texto Joe Saward

Cuando a mediados de enero Ferrari hizo pública de improviso una nota de prensa anunciando su decisión de renovar el Pacto de la Concordia y conservar su lealtad a Bernie Ecclestone, la F1 se pegó un susto colectivo. Después de años de politiqueo, durante los que el presidente de Ferrari Luca Montezemolo confesó su disgusto por la tajada más que generosa de la tarta económica de la F1 de Bernie –y declaró con arrogancia su apoyo al 100% a la iniciativa del Grand Prix World Championship (GPWC)–, los campeones del mundo dieron rápidamente la espalda a todo el mundo e hicieron un trato con Bernie. Un acuerdo que potencialmente frustra las esperanzas de unificar la F1 y amenaza con agravar las divisiones en el deporte.

No es exactamente una jugada sucia, pero tampoco sorprende, dada la larga tradición mercenaria y egocéntrica del equipo. Después de todo, Ferrari también molestó a todo el mundo hace apenas nada, el pasado mes de octubre, cuando bloqueó deliberadamente una serie de medidas de reducción de costes desarrolladas por los otros nueve equipos. A pesar de ese 90% de acuerdo, Jean Todt dijo que no. Así que, naturalmente, no pasó nada.

Ferrari es poderoso porque siempre ha estado ahí. En comparación, todo los demás equipos son unos advenedizos. Su longevidad, el carisma de Enzo Ferrari, y los triunfos y tragedias que han disfrutado y padecido desde 1950, lo han ungido de una mística que todos admiten es de gran valor.

En resumen, Ferrari era el ingrediente clave en la 'batalla' entre Bernie Ecclestone y el GPWC, y ambos bandos lo sabían.

El equipo italiano siempre ha comprendido el poder que ejerce y siempre lo ha explotado, o negándose a pagar a los pilotos lo que valían en los años 60 o tratando de ganar batallas con la FIA. En algunos casos fue simplemente una maniobra para vengarse. El mejor ejemplo ocurrió en 1964, cuando la FIA se negó a homologar el Ferrari 250LM sport porque Ferrari no había fabricado la cantidad suficiente. A raíz de ello, el equipo Ferrari de F1 apareció en los GP de EE UU y México con coches blanquiazules en lugar de rojos, e inscritos por el North American Racing

El manipulador maestro Ecclestone une fuerzas con el ferrarista Montezemolo en presencia de Flavio Briatore, de Renault (arriba); primero Luca censuró a Bernie y luego le apoyó; la alianza de Ferrari con Marlboro (dcha.) también es un problema para la F1.

STEVE ETHERINGTON/LAT



Team de Luigi Chinetti. En los años 80, Ferrari desempeño un poderoso papel en la guerra FISA-FOCA para obtener el mejor trato posible para sí mismo. En un momento dado Ferrari parecía estar en ambos bandos a la vez, pero al final se quedó con la FIA, y se llegó a un arreglo con los demás equipos.

Después de eso, la Scuderia se enfadó con la FIA hasta tal punto que Enzo Ferrari amenazó con dejar la F1 y pasarse a la Indycar. En 1985 invitó a Maranello al jefe de Truesports, Jim Trueman, y a su jefe de mecánicos, Steve Horne, y unos meses más tarde se vio a Bobby Rahal probando un March-DFX Indycar en Fiorano. Cuando la FIA no dio muestras de echarse atrás, Ferrari lo hizo mejor todavía y encargó a Gustav Brunner que diseñara un Ferrari Indycar con un nuevo motor Ferrari V8 turbo de 2,65 litros. Corrió la voz de que Andrea de Cesaris pilotaría el coche en las 500 Millas de Indianápolis de 1987. Todo fue un elaborado farol. La FIA quería V8 de 3,5 litros; Ferrari, V12. La FIA cambió las normas y Ferrari, sin darse cuenta, abrió la puerta a su propia humillación en los años 90 a manos de los Honda y Renault V10.

Como siempre ha ejercido tanto poder, Ferrari también ha podido negociar más dinero para sí mismo que los demás equipos, en reconocimiento de su 'histórica contribución' al deporte. Este dinero llega a expensas de los demás equipos y, como era de esperar, hay mucho malestar acerca de los acuerdos, desde hace más de 10 años. Ya en 1993, el patrón de McLaren Ron Dennis se quejó de la pasta extra de Ferrari.

Pero, en aquellos tiempos, Ferrari no ganaba nada; hoy lo gana todo y también absorbe el patrocinio. La situación nunca ha parecido más injusta. Además, subsiste un descontento más comedido respecto a que Ferrari se propone continuar con el patrocinio del tabaco más allá de 2006, que, sostienen algunos equipos, implica que muchas grandes empresas se niegan a entrar en F1 porque no quieren asociarse con un deporte que, a su vez, está dispuesto a verse asociado con el uso del tabaco.

La F1 le debe mucho a Ferrari, pero al mismo tiempo Maranello le debe mucho al deporte, y la dirección actual haría bien en recordarlo. Han de velar por la F1 igual que la F1 ha velado por ellos y, les guste o no, ahora el deporte se resiente del extraordinario éxito de Ferrari. Esto acredita las dotes organizativas de Jean Todt y su capacidad para colocar la gente apropiada en los puestos adecuados y asegurarse de que se les da cuanto necesitan. Además, a finales de los años 90 se efectuó una enorme inversión en el equipo.

Puede que Todt no sea un tipo fácil, pero a nadie se le escapa que antes de llegar él, los resultados de Ferrari habían sido mediocres durante años. El equipo cometía los mismos errores una y otra vez y era humillado a menudo por los equipos británicos que Enzo Ferrari despachaba con desprecio como "garagistes". Con Todt al mando, ganar se ha vuelto casi rutinario, y sus espectaculares resultados han hecho irrelevantes todos los récords de la F1. Schumacher suma 83 victorias, y otras dos temporadas ganando podrían llevarle a 100 o más, el doble que su más inmediato rival, Alain Prost (51 victorias). Ya suma el doble que cualquier otro piloto de la historia. Ferrari ha ganado seis títulos consecutivos de constructores y Schumacher cinco títulos consecutivos de pilotos.

Ferrari aprovecha el temor a que el equipo *pudiera* desaparecer. Y detrás de los rumores subyacen realidades inquietantes que veteranos como Max Mosley y Ecclestone entienden del todo. La ironía de la presente actitud de Ferrari en contra de la reducción de costes es que, de todos los fabricantes involucrados en F1, es el que más necesita reducir costes. Ferrari es demasiado pequeño para luchar contra los grandes. Fabrica alrededor de 4.800 coches de calle al año y no quiere aumentar dicha cifra. Fabricar más minaría su exclusividad y política tarifaria. Ferrari está al copo y ganar carreras no le hace vender más coches. Un sólido argumento dice que Ferrari puede vivir durante años de las rentas de su fama y que ahora lo mejor sería que se retirara de la F1 y cediera su tecnología y conocimientos a su empresa hermana, Maserati. Sus coches son más baratos y quiere vender 10.000 al año. Si lo lograra, Ferrari/Maserati obtendría el doble de beneficios que ahora. En resumen, la F1 necesita a Ferrari más que Ferrari a la F1.

¿O no? Podemos maravillamos de la genialidad de Schumacher y de la preparación de Ferrari, pero su éxito ya hace demasiado que dura. Tanto que perjudica al deporte. Antes, cuando un equipo dominaba el campeonato, al menos dejaba que sus ►





Enzo cambió colores en EE UU 64 (superior).

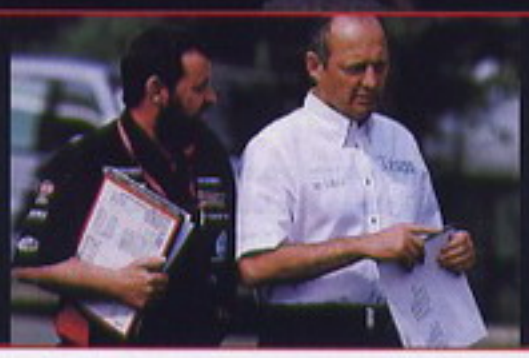
'Ferrari ha negociado más dinero para sí mismo, a expensas de los demás equipos'



ARCHIVO LAT, SCHLEEBUSCH PHOTOGRAPHY



El punto más bajo para el humillado equipo Ferrari fue en 1992, cuando Jean Alesi (izda.) apenas consiguió un par de podios en toda la temporada; al año siguiente, Jean Todt (en el centro, con Montezemolo) fue contratado para cambiar las cosas; el Ferrari actual (abajo) es el mejor equipo de la historia; pero otros patrones, como Paul Stoddart y Ron Dennis (abajo izda.) creen que Ferrari tiene demasiadas ventajas; así pues, muchos ven a Ferrari más como un dragón (dcha.) que como un Cavallino...







'Ferrari ha de aceptar que la guerra es una lucha de propaganda, además de técnica'

dos pilotos lucharan por la victoria: sucedió en los 80 con Alain Prost y Niki Lauda en McLaren, y luego con Prost y Ayrton Senna. En Williams, Nigel Mansell se enfrentó mano a mano con su compañero, Nelson Piquet.

En Ferrari, o Rubens Barrichello no es lo bastante bueno o acepta su papel de segundo piloto a cambio de una cuantiosa gratificación. Nunca vence a Michael Schumacher en una lucha limpia, al menos hasta que el título esté sentenciado. Muchos en F1 piensan que eso no es deportivo, pero olvidan que Montezemolo no contrató a Todt para que fuera deportivo. Lo fichó para que convirtiera a Ferrari en ganador.

La actual dirección de Maranello sostiene que, hoy día, el deporte es una guerra y lo único que importa es la victoria. Por tanto, el mejor modo de ganar es hacer la guerra total con las armas más avanzadas. Pero los más atentos también miran hacia delante y se preocupan por lo que quedará cuando acabe la guerra. ¿De qué sirve ganar si los daños causados son tan grandes que la reconstrucción llevará años?

Todt disfruta de su poder y no le gusta que le intimiden. Tal vez tenga razón al creer que algunos equipos no eran sinceros del todo en su apoyo al programa de reducción de costes, y lo usaban simplemente para atacar a Ferrari. Pero el que a hierro mata a hierro muere. Por tanto, Ferrari no debería quejarse cuando los demás equipos se unen en su contra en un intento de sobrevivir. Si se los representa como los chicos malos, los miembros de Ferrari han de aceptar que la guerra es una lucha propagandística, además de técnica. Tampoco deberían hacer grandes aspavientos por un supuesto espionaje. Ferrari ni se inmuta por llevarse los mejores ingenieros –por ejemplo, Brawn, Byrne, Iley– de los equipos rivales, de modo que reclamar razones morales parece un tanto fuera de lugar.

Hoy día no se da cuartel a Ferrari, y su cambio de bando sobre el Pacto de la Concordia no va a ser de ayuda. Si Ferrari quiere un juicio más comprensivo, ha de aprender a transigir y aceptar medidas sensatas de reducción de costes. El nuevo acuerdo vino acompañado de mucha palabrería acerca de la estabilidad futura en F1, pero la realidad es que la desigualdad en el reparto de la riqueza implica que Ferrari seguirá suscitando rencor.

El dominio de Ferrari no se puede anular de la noche a la mañana y, mientras Todt persigue con firmeza más éxitos, no cabe duda de que Ferrari tiene ciertas ventajas que no va a sacrificar: dos espléndidos circuitos de pruebas; una relación única con su proveedor de neumáticos, Bridgestone; y el talento de Michael Schumacher.

Todt sostiene que son los demás equipos los que tienen la culpa de la situación actual porque no hacen un trabajo lo bastante bueno, y hay una parte de verdad en eso. Asimismo, Todt y Montezemolo harían bien en admitir que el futuro peligra. Todo el mundo tiene problemas de dinero. Es hora de ser sensatos: el éxito de Ferrari ahuyenta a los telespectadores; las carreras se han vuelto demasiado predecibles.

Todo apunta a que el equipo resistirá en lo posible hasta que la dirección actual se disuelva al final de 2006. No les importa cómo les juzguen porque creen que la historia sólo recordará las estadísticas.

Tal vez tengan razón, y eso es triste.

F1 OPINA

Ferrari no transigirá; la FIA no actuará en su contra, y Bernie hará lo posible por ganarse al equipo en la batalla política. Así que los equipos rivales tienen que vencer a Ferrari en pista, cosa que no sucederá en 2005.

ESTA PÁGINA: CHARLES COATES/LAT; ARCHIVO LAT; XPB CC; EN LA OTRA PÁGINA: STEVEN TEE/LAT



PILOTO: MINARDI

Christijan Albers

Sobre Minardi y Jordan, sus posibilidades en F1 y los aficionados holandeses

En Minardi se le conoce bien, pues desde 2002 ha probado sus F1 y pilotado sus biplazas. ¿Está contento de haber convertido esto en un volante a tiempo completo?
Es genial, porque , desde siempre, mi objetivo ha sido ser piloto de F1. Por fin tenemos el contrato y aquí estoy.

¿Cómo de cerca estuvo de ir a Jordan en lugar de a Minardi?
Hablamos con Jordan, el test fue bien y estaban interesados, pero empecé con Paul [Stoddart, patrón de Minardi] y me gusta mucho el equipo; siempre me dieron la posibilidad de probar el coche, aunque llegué sin presupuesto alguno. El test que hicimos en Misano [en Italia] fue realmente bien y fui el más rápido de todos los que probaron. Aquí hay un buen ambiente; se siente uno muy a gusto, como con un traje hecho a mano.

¿Está preparado para una temporada de problemas con Minardi?
Sí. Claro que no estaremos en cabeza, pero lo intentaré todo, todos mis recursos, para sacar lo mejor de mí mismo y del coche. Cuando el ambiente es bueno los resultados llegan.

En el DTM alemán ha impresionado; ¿qué aportará a la F1?
Ya veremos. Lo más importante es acumular tests en mi haber. Ojalá podamos hacer algunos antes de Australia, luego ya veremos.

¿Podrá aceptar no ganar carreras ni rodar en cabeza?
Cómo no, siempre es difícil cuando no estás en cabeza, pero es lo mismo para todos. Estoy acostumbrado a luchar: en el DTM empecé con un coche viejo y me gané un volante de fábrica. Estoy acostumbrado a empezar desde atrás y eso me motiva. Es un trabajo duro, pero es lo que hago y el equipo ya sabe que no soy el primero en salir de la fábrica…

¿Ha pasado toda la noche en la fábrica?
¡No! Pero somos muy íntimos aquí y hago todo lo posible, que es lo que está en mi mano. Será difícil, pero todo es posible.

¿Cuáles son sus puntos fuertes y débiles?
En el DTM era consistente y muy bueno en carrera; más piloto de carreras que calificador. Tal vez eso me ayude esta temporada con los cambios en calificación. Pero la F1 es una categoría completamente distinta que plantea problemas diferentes. Por ejemplo, estoy trabajando de lo lindo en mi cuello, para hacer frente a las fuerzas G. Voy con tres años de 'retraso' en este campo porque pilotaba un turismo. Como dice Michael Schumacher: "Nunca estás lo bastante en forma".

¿Cuáles son sus esperanzas en Minardi? ¿Hacer un Webber, impresionar y que le fiche otro equipo?
Ése es un objetivo, de lo contrario me habría quedado en el DTM o en casa cuidando el jardín. Mi objetivo es entrar en un equipo puntero, pero siendo un piloto holandés es difícil entrar en este deporte porque, a diferencia de otros países, no somos grandes, no tenemos apoyos ni fábricas de coches. Así que hay que luchar por ello. Estoy dispuesto a luchar, eso no es ningún problema, ya que es lo que siempre tenemos que hacer. Por eso tengo la sensación de que podría acabar más arriba en F1, porque ya lo he hecho antes en el DTM. Pero primero he de demostrar a la gente lo que puedo hacer. Luego siempre hay posibilidades, no sólo para mí sino también para otros pilotos.

¿Cuánto dura su contrato con Minardi?
Tengo un contrato de un año, pero no pienso en ello. Sólo en el pilotaje. Quienes me asesoran solucionaron todo eso. El primer objetivo era llegar a la F1, el segundo es conseguir buenos resultados, y el tercero acercarse a otro nivel.

¿Qué reacciones ha habido en su país, ahora que ha sustituido a Verstappen como el piloto holandés en F1?
Ahora me cuesta conducir en Holanda porque todo el mundo me saluda. En las gasolineras me hacen montones de preguntas; es una locura. A los holandeses les encanta el deporte y son verdaderos aficionados que te apoyan siempre, sobre todo si eres un piloto holandés de F1. Además, son muy agradables, nada avasalladores. He de reconocer que es un país especial.

¿Ha hablado Verstappen con usted?
No, vive en la otra punta del país.

¿Cómo es Stoddart como jefe?
Un gran tipo. Admiro lo que trata de hacer y cómo lleva adelante Minardi. Me alegra conocerle como amigo y ahora, como parte del equipo, también desde la vertiente empresarial. Como hombre de negocios, a veces puede ser duro, pero eso es normal.

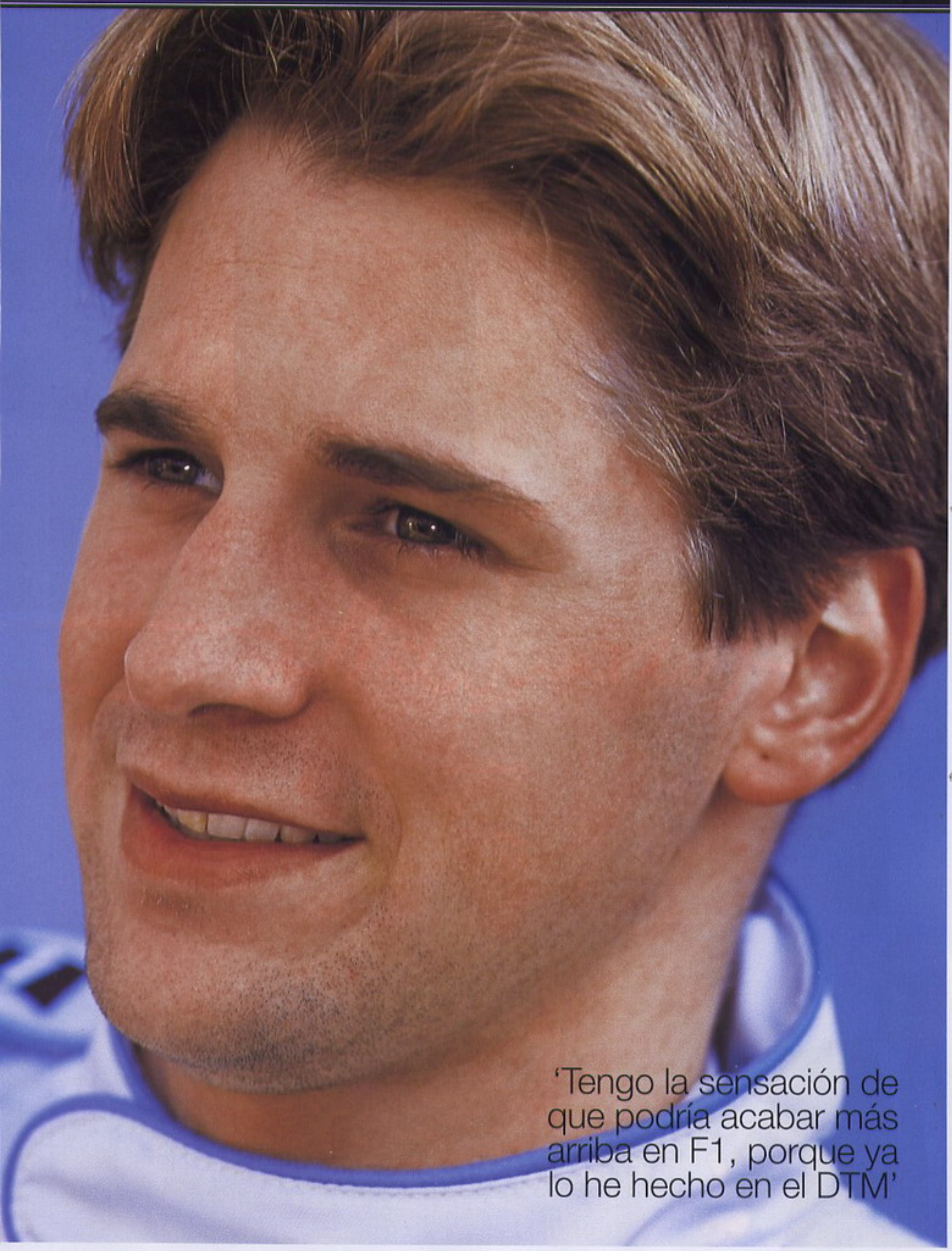
¿Qué carrera espera con más ilusión?
Quizá algún circuito que no haya visto antes acabe gustándome mucho, como Melbourne o Malaisia. Pero Mónaco será algo especial; Bélgica es casi mi carrera en casa –eso dicen los holandeses– y en el Nürburgring he ganado muchas carreras.

¿Está nervioso ante su debut en F1?
Creo que todo piloto que empieza en F1 está algo preocupado por cómo irá su primera carrera. Pero estoy confiado y entusiasmado por ver cómo va, si estoy en forma… Es un momento difícil pero emocionante.



Albers tiene ganas de empezar en F1, a pesar del papel de farolillo rojo que seguramente desempeñará en 2005; fue el más rápido de todos los novatos que probó Minardi en Misano (dcha.).

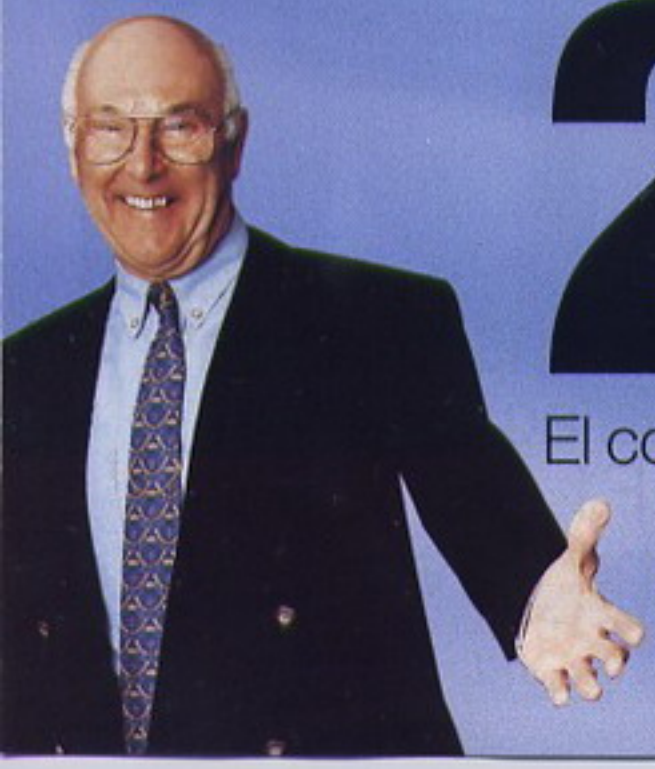
FOTO GRANDE: MALCOLM GRIFFITHS/LAT; RECUADRO: XPB.CC



‘Tengo la sensación de que podría acabar más arriba en F1, porque ya lo he hecho en el DTM’

PREVIO 2005

El comienzo de la temporada 2005 está a la vuelta de la esquina, y Murray Walker se une a *F1 Racing* para traeros toda la información necesaria



Qué queréis ver en 2005? ¿Carreras emocionantes y reñidas con adelantamientos y repasadas? ¿Distintos vencedores, tanto coches como pilotos? ¿Caras nuevas en el podio? ¿Algo diferente al dominio de Maranello de estos últimos cinco años? Sin intención de ofender a Ferrari, que se tiene bien merecido su éxito ganado a duras penas, pero ¿no es lo que queremos todos?

Bueno, este año tiene forzosamente que ser distinto, ¿no? Entre adaptarse a nuevas normas aerodinámicas y neumáticos y motores de larga duración, todos los equipos tuvieron que hacer borrón y cuenta nueva, y seguro que eso igualará las condiciones.

¿O no? He aquí mi previsión irrebatible con mi advertencia habitual de que yo no me equivoco; simplemente hago vaticinios que inmediatamente resultan ser incorrectos. Pero no os molestéis en mandar cartas para quejaros. Yo me doy el piro. A las Malvinas.

RETRATOS MURRAY FALL RIDER; FOTO GRANDE MARK THOMPSON/GETTY IMAGES

Pentágono de potencialidad

Se evalúa cada equipo según su rendimiento probable en cinco ámbitos –calidad de los pilotos, agarre mecánico, calidad del motor, aerodinámica y neumáticos–, con cinco niveles cualitativos dentro de cada uno (indicados por las líneas de puntos). El equipo perfecto sería el que alcanzara su potencial pleno en los cinco índices. En el ejemplo ilustrativo, abajo, el equipo se muestra relativamente flojo en un solo apartado: los neumáticos, que suman 4/5. En todo lo demás nuestro equipo teórico (vale, sí, Ferrari) saca 5/5 para un impresionante total de 24 puntos de 25 posibles. Es decir, cuanto más pequeña sea la zona roja, más apurado irá un equipo y menos competitivo será. Para observar los extremos, compárense Ferrari y Minardi.



SUMARIO

EQUIPOS

Ferrari 76
BAR-Honda 77
Renault 78
BMW-Williams 79
McLaren-Mercedes 80
Sauber-Petronas 81
Red Bull Racing 82
Toyota 83
Jordan-Toyota 84
Minardi-Cosworth 85

Circuitos 86

Novedades 2005 92



FERRARI ES COMO...
El Manchester: rojo, rico, exitoso y con montones de fans irritantes que nunca han estado en Maranello/Old Trafford (táchese lo que no proceda). Pero es muy bueno

FERRARI

COCHE F2005 **NEUMÁTICOS** BRIDGESTONE **MOTOR** FERRARI 054

¿Cómo vérselas con Ferrari? ¿Dónde está el punto débil? ¿Y la superioridad de los rivales?

Información del equipo

Fundado 1929, Enzo Ferrari
Primer gran premio Mónaco 50
GP disputados 704 Victorias 182
Poles 178 Vueltas rápidas 181
Puntos 4.248,27
Títulos de constructores 14
Títulos de pilotos 14
Ferrari Spa, Via Ascari 55-57,
41053 Maranello (MO), Italia
Tel.: 0039 0536 949450
Fax: 0039 0536 949049
Web www.ferrari.com
Club de fans ferrariclub@ferrari.it

Hombres clave

Luca Montezemolo *presidente*
Jean Todt *director general*
Ross Brawn *director técnico*
Rory Byrne *diseñador jefe*
Paolo Martinelli *director técnico motorista*
Nigel Stepney *responsable técnico de carrera*
Chris Dyer *ingeniero de pista (Schumacher)*
Gabriele Delli Colli *ingeniero de pista (Barrichello)*

Probadores

Luca Badoer (tercer piloto) y Marc Gené

Michael Schumacher (Coche Nº 1)



Nació 3 de enero de 1969 Lugar Hürth-Hermühlheim, Alemania Reside Vufflens, Suiza Estado civil Casado con Corinna (dos hijos: Gina Maria y Mick) Estatura 1,74 m Peso 75 kg
Web www.michael-schumacher.de

Historial en F1

1991 Jordan-Ford/Benetton-Ford: 4 pt, 12º (6 GP)
1992 Benetton-Ford: 53 pt, 3º
1993 Benetton-Ford: 52 pt, 4º
1994 Benetton-Ford: 92 pt, campeón del mundo
1995 Benetton-Renault: 102 pt, campeón del mundo
1996 Ferrari: 59 pt, 3º
1997 Ferrari: 78 pt, excluido del campeonato
1998 Ferrari: 86 pt, 2º
1999 Ferrari: 44 pt, 5º
2000 Ferrari: 108 pt, campeón del mundo
2001 Ferrari: 123 pt, campeón del mundo
2002 Ferrari: 144 pt, campeón del mundo
2003 Ferrari: 93 pt, campeón del mundo
2004 Ferrari: 148 pt, campeón del mundo

Estadísticas

Debut Bélgica 91 GP disputados 212
Victorias 83 VR 66 Puntos 1.186 Poles 63

Rubens Barrichello (Coche Nº 2)



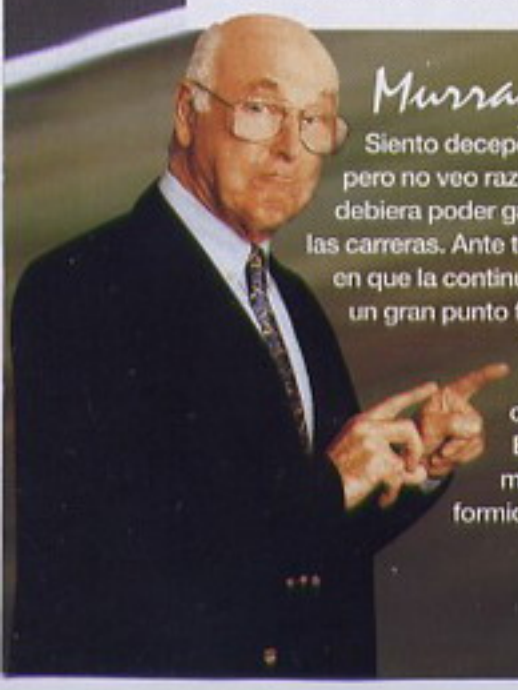
Nació 23 de mayo de 1972 Lugar Sao Paulo, Brasil Reside Sao Paulo y Mónaco Estado civil Casado con Silvana (un hijo, Eduardo) Estatura 1,72 m Peso 77 kg
Web www.barrichello.com.br

Historial en F1

1993 Jordan-Hart: 2 pt, 17º
1994 Jordan-Hart: 19 pt, 6º
1995 Jordan-Peugeot: 11 pt, 11º
1996 Jordan-Peugeot: 14 pt, 8º
1997 Stewart-Ford: 6 pt, 13º
1998 Stewart-Ford: 4 pt, 12º
1999 Stewart-Ford: 21 pt, 7º
2000 Ferrari: 62 pt, 4º
2001 Ferrari: 56 pt, 3º
2002 Ferrari: 77 pt, 2º
2003 Ferrari: 65 pt, 4º
2004 Ferrari: 114 pt, 2º

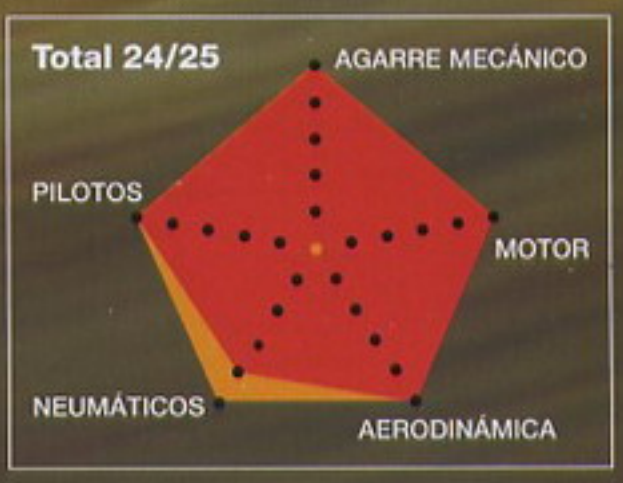
Estadísticas

Debut Suráfrica 93 GP disputados 196
Victorias 9 VR 15 Puntos 451 Poles 13



Murray opina...

Siento decepcionaros de entrada, pero no veo razón por la que Ferrari no debiera poder ganar de nuevo todas las carreras. Ante todo, en una situación en que la continuidad en la dirección es un gran punto fuerte, es el único equipo que conserva los mismos hombres clave desde hace años. En 2004 fueron los mejores, y con sus formidables instalaciones, enorme presupuesto, personal de aúpa (Todt, Brawn, Byrne, Martinelli, Simon, Domenicali, Stepney, etcétera) y gran experiencia, es mucho menos probable que las nuevas normas les hagan equivocarse. Añádase el piloto más grande de la historia, Michael Schumacher, que no ha perdido un ápice de avidez, y Rubens Barrichello, que no es ningún principiante, y es de cajón. El hecho de que sea el único equipo ganador con Bridgestone puede considerarse una ventaja o una desventaja pero, junto con el firme empeño de Ferrari de probar a placer, faltaría más, para mí es un punto a favor único. En fin, parece seguro que el Cavallino Rampante volverá a darles una buena coz.



DARREN HEATH, SELENE ETHERINGTON/LAT



BAR-HONDA

COCHE 007 **NEUMÁTICOS** MICHELIN **MOTOR** HONDA RA005E

¿Podrá BAR igualar sus proezas de 2004? En conjunto, no. Pero una victoria estaría bien

Información del equipo

Fundado 1997, Craig Pollock, Adrian Reynard, Rick Gorne (British American Racing)
Primer gran premio Australia 99
GP disputados 101 Victorias 0 Poles 1
Vueltas rápidas 0 Puntos 189
Títulos de constructores 0
Títulos de pilotos 0
BAR, Operations Centre, Brackley, Northants, NN13 7BD, GB
Tel.: 0044 (0)1280 844000
Fax: 0044 (0)1280 844001
Web www.barf1.com
Club de fans fanmail@barf1.com

Hombres clave

Nick Fry *director general*
Geoff Willis *director técnico*
Willem Toet, Mariano Alperin-Bruvera, Simon Lacey *aerodinamistas superiores*
Ron Meadows *director deportivo*
Craig Wilson ingeniero jefe de pista
Jock Clear ingeniero de pista (Sato)
Andrew Shovlin ingeniero de pista (Button)
Alistair Gibson jefe de mecánicos

Probadores

Anthony Davidson (tercer piloto)
Enrique Bernoldi

Jenson Button (Coche Nº 3)



Nació 19 de enero de 1980 Lugar Frome, GB Reside Mónaco y Londres Estado civil Soltero
Estatura 1,82 m Peso 72 kg
Web www.jensonbutton.com

Historial en F1

2000 BMW.WilliamsF1: 12 pt, 8º
2001 Benetton-Renault: 2 pt, 17º
2002 Renault: 14 pt, 7º
2003 BAR-Honda: 17 pt, 9º
2004 BAR-Honda: 85 pt, 3º

Estadísticas

Debut Australia 2000 GP disputados 84
Victorias 0 VR 0 Puntos 130 Poles 1

Takuma Sato (Coche Nº 4)



Nació 28 de enero de 1977 Lugar Tokio, Japón Reside Marlow, GB Estado civil Soltero
Estatura 1,63 m Peso 60 kg
Web www.takumasato.org

Historial en F1

2002 Jordan-Honda: 2 pt, 15º
2003 Probador BAR-Honda: 3 pt, 18º (1 GP)
2004 BAR-Honda: 34 pt, 8º

Estadísticas

Debut Australia 2002 GP disputados 36
Victorias 0 VR 0 Puntos 39 Poles 0

BAR ES COMO...
Clark Kent: andando a tropezones gran parte de su vida, pero también capaz de actos sobrehumanos de heroísmo

PETER SPINNEVALE, STEVE ETHERINGTON-LAT, LORENZO BELLANCALAT



Murray opina...

El equipo de David Richards hizo un trabajo sensacional en 2004, pasando repentinamente de ser una nulidad a casi ganar carreras. Liderazgo político inspirado de Richards, magnífica dirección de Fry; y, en el frente técnico, Geoff Willis, una transformación en la potencia de Honda (ya que no siempre en la fiabilidad), dos pilotos buenísimos, el cambio a los neumáticos Michelin y una moral por las nubes. Todo eso sirvió, pero ahora Richards se ha ido. ¿Importa? Pues claro, y yo apostaría a que el equipo se verá debilitado por su ausencia. Pero la vida sigue y lo que creó debería seguir siendo una fuerza poderosa, con tal que la mayor participación de Honda (dinero, motor, cambio, recursos, personal, ambición y mucho más) no haga olas. Sólo hay un piloto mejor que Jenson Button (véase Ferrari), y con el desestabilizador culebrón Williams ya atrás podría ser un ganador en 2005. Pero ¿también campeón del mundo? Me temo que no (véase Ferrari). Con una segunda temporada calzando neumáticos Michelin y una segunda temporada para el mejor piloto japonés de la historia, Takuma Sato, BAR-Honda parece la mar de impresionante y estará ahí arriba en la lucha por ser el mejor de los demás (véase Ferrari).



RENAULT

COCHE R25 **NEUMÁTICOS** MICHELIN **MOTOR** RS25

La rivalidad Alonso/Fisichella debería ser más fuerte y llevar en volandas a todo el equipo

RENAULT ES COMO...
Los franceses: peculiar, ingenioso, hábil, hedonista y demasiado listo para su propio bien

Información del equipo

Fundado 1975 (creación de Renault Sport)
Primer gran premio Gran Bretaña 77
GP disputados 174 Victorias 17 Poles 36
Vueltas rápidas 19 Puntos 528
Títulos de constructores 0
Títulos de pilotos 0
Whiteways Technical Centre, Enstone, Chipping Norton, Oxon OX7 4EE, GB
Tel.: 0044 (0)1608 678000
Fax: 0044 (0)1608 678800
Web/club de fans www.renaultf1.com

Hombres clave

Flavio Briatore *jefe de equipo*
Bob Bell *director técnico*
Pat Symonds *director de ingeniería*
Robert White *director técnico motorista*
Tim Densham *diseñador jefe R25*
Dino Toso *jefe de aerodinámica*
Steve Nielsen *director deportivo*
Jonathan Wheatley *jefe de mecánicos*
Alan Permane/Nick Chester *ingenieros de pista (Fisichella)*
Paul Monaghan/Rod Nelson *ingenieros de pista (Alonso)*

Probador

Franck Montagny (tercer piloto)

Fernando Alonso (Coche Nº 5)



Nació 29 de julio de 1981 Lugar Oviedo, España Reside Oxford, Inglaterra Estado civil Soltero Estatura 1,71 m Peso 68 kg Web www.fernandoalonso.com

Historial en F1

2000 Probador Minardi
2001 Minardi: 0 pt, no clasificado
2002 Probador Renault
2003 Renault: 55 pt, 6º
2004 Renault: 59 pt, 4º

Estadísticas

Debut Australia 2001 GP disputados 51
Victorias 1 VR 1 Puntos 114 Poles 3

Giancarlo Fisichella (Coche Nº 6)



Nació 14 de enero de 1973 Lugar Roma, Italia Reside Roma Estado civil Vive con Luna (dos hijos, Carlotta y Christopher) Estatura 1,72 m Peso 66 kg Web www.giancarlofisichella.com

Historial en F1

1996 Minardi-Ford: 0 pt, no clasificado (8 GP)
1997 Jordan-Peugeot: 20 pt, 8º
1998 Benetton-Mecachrome: 16 pt, 9º
1999 Benetton-Supertec: 13 pt, 9º
2000 Benetton-Supertec: 18 pt, 6º
2001 Benetton-Renault: 8 pt, 11º
2002 Jordan-Honda: 7 pt, 11º
2003 Jordan-Ford: 12 pt, 12º
2004 Sauber-Petronas: 22 pt, 11º

Estadísticas

Debut Australia 96 GP disputados 141
Victorias 1 VR 1 Puntos 116 Poles 1

GLENN DUNBAR/LAT, MALCOLM GRIFFITHS/LAT

Murray opina...

La primera vez, de 1977 a 1985, Renault no llegó a alcanzar la cima del campeonato con su coche turbo, pero ahora, encabezado por ese extravagante genio político, Flavio Briatore, se está acercando de veras. Está claro que la asociación Enstone/Viry Chatillon funciona bien y el equipo no pareció resentirse de la pérdida del director técnico Mike Gascoyne la temporada pasada. Este año ansiarán vengarse de BAR-Honda después de perder el subcampeonato de constructores, y tienen una pareja de pilotos muy sólida para ayudarles a conseguirlo. Fernando Alonso es un campeón del mundo en potencia, y éste también es el año para que el tan cacareado (y con razón) Giancarlo Fisichella nos demuestre que, con el coche adecuado, puede ganar carreras. De hecho, Renault cuenta con una de las parejas de pilotos más fuertes de todas. La pérdida del diseñador Mark Smith no debería perjudicarles este año, porque el coche ya está terminado, pero mi duda es que aún hemos de ver lo bueno que será el nuevo motor de Rob White. No obstante, eso es aplicable a todos. Eso sí, me encantaría que Renault lo hiciera bien porque el viejo ambiente del equipo Benetton sigue ahí y son los más divertidos.





WILLIAMS ES COMO...
La BBC: muy británico; con un buen personal; muy bien financiado... pero un poco anticuado y con rivales más pequeños que le pasan la mano por la cara

BMW-WILLIAMS

COCHE FW27 **NEUMÁTICOS** MICHELIN **MOTOR** BMW P84/5

Ojalá los problemas del año pasado sean historia y Webber tenga el coche que merece

Información del equipo

Fundado 1977, Frank Williams y Patrick Head (Williams Grand Prix Engineering)
Primer gran premio Argentina 78
GP disputados 433 Victorias 113
Vueltas rápidas 128 Poles 124
Puntos 2.423,5 Títulos de constructores 9
Títulos de pilotos 7
WilliamsF1, Station Road, Grove, Wantage, Oxon OX12 0DQ, GB
Tel.: 0044 (0)1235 777700
Fax: 0044 (0)1235 777739
Web bmw.williamsf1.com
Club de fans PO Box 111911, 20419 Hamburgo, Alemania

Hombres clave

Frank Williams *director general y jefe de equipo*
Sam Michael *director técnico*
Patrick Head *director de ingeniería*
Gavin Fisher *diseñador jefe*
Dickie Stanford *director deportivo*
Loïc Bigois *aerodinamista jefe*
Carl Gaden *jefe de mecánicos*
Tony Ross *ingeniero de pista (Webber)*
Xevi Pujolar *ingeniero de pista (Heidfeld)*

Probador

Antonio Pizzonia (tercer piloto)

Mark Webber (Coche Nº 7)



Nació 27 de agosto de 1976 Lugar Queanbeyan, Australia Reside Buckinghamshire, GB Estado civil Vive con Ann Estatura 1,84 m Peso 74 kg Web www.markwebber.com

Historial en F1

1999 Test con Arrows
1990 Test con Benetton-Playlife
2001 Probador Benetton-Renault
2002 Minardi-Asiatech: 2 pt, 16º
2003 Jaguar: 17 pt, 10º
2004 Jaguar: 7 pt, 13º

Estadísticas

Debut Australia 2002 GP disputados 50
Victorias 0 VR 0 Puntos 26 Poles 0

Nick Heidfeld (Coche Nº 8)



Nació 10 de mayo de 1977 Lugar Mönchengladbach, Alemania Reside Suiza Estado civil Soltero Estatura 1,64 m Peso 59 kg Web www.nickheidfeld.com

Historial en F1

1998 Probador McLaren-Mercedes
1999 Probador McLaren-Mercedes
2000 Prost-Peugeot: 0 pt, 20º
2001 Sauber-Petronas: 12 pt, 8º
2002 Sauber-Petronas: 7 pt, 10º
2003 Sauber-Petronas: 6 pt, 14º
2004 Jordan-Ford: 3 pt, 16º

Estadísticas

Debut Australia 2000 GP disputados 84
Victorias 0 VR 0 Puntos 28 Poles 0



Murray opina...

Mientras que Ferrari ha prosperado por la continuidad en la dirección, Williams se ha resentido de la falta de la misma. Su último coche campeón (en 1997) fue inspirado por Adrian Newey, que hace mucho que se fue. Le sustituyeron Geoff Willis y Gavin Fisher, pero luego Willis desertó a BAR y el accidente de moto de Fisher el año pasado no ayudó. Tampoco el trastorno en el departamento aerodinámico causado por la marcha de Antonia Terzi, sustituida por el ex de Prost Loïc Bigois. El talentoso Sam Michael afronta su primera temporada completa como director técnico, pero ¿dónde encaja ahora Patrick Head, cerebro técnico del equipo desde el comienzo? Todos sabemos que Mark Webber es bueno, pero nunca ha corrido con un coche capaz de ganar, así que, como jefe de filas de Williams, aún ha de entrar en la élite. Nick Heidfeld tiene experiencia y es rápido, pero también es nuevo en el equipo.





McLAREN-MERCEDES

COCHE MP4-20 **NEUMÁTICOS** MICHELIN **MOTOR** MERCEDES-ILMOR FO 110R

Peligrosísimos, especialmente cuando están tocados. Descártalos por tu cuenta y riesgo

Información del equipo

Fundado 1963, Bruce McLaren (Motor Racing Limited)
Primer gran premio Mónaco 66
GP disputados 577 Victorias 138
VR 113 Poles 115 Puntos 2.967,5
Títulos de constructores 8
Títulos de pilotos 11
McLaren Technology Centre, Chertsey Road, Woking, Surrey GU21 5JY, GB
Tel.: 0044 (0)1483 711117
Fax: 0044 (0)1483 711119
Web/club de fans www.mclaren.com

Hombres clave

Ron Dennis *jefe de equipo, presidente y consejero delegado, McLaren Group*
Martin Whitmarsh *director gerente, McLaren Racing*
Adrian Newey *director técnico*
Neil Oatley *director de ingeniería*
Mike Coughlan *diseñador jefe*
Stephen Giles *jefe de mecánicos*
Mark Slade *ingeniero de pista (Räikkönen)*
Phil Prew *ingeniero de pista (Montoya)*

Probadores

Alex Wurz (tercer piloto) y Pedro de la Rosa

Kimi Räikkönen (Coche Nº 9)



Nació 17 de octubre de 1979
Lugar Espoo, Finlandia Reside Espoo, Finlandia, y Zúrich, Suiza
Estado civil Casado con Jenni
Estatura 1,75 m Peso 62 kg
Web www.kimiraikkonen.com

Historial en F1

2001 Sauber-Petronas: 9 pt, 10º
2002 McLaren-Mercedes: 24 pt, 6º
2003 McLaren-Mercedes: 91 pt, 2º
2004 McLaren-Mercedes: 45 pt, 7º

Estadísticas

Debut Australia 2001 GP disputados 67
Victorias 2 VR 6 Puntos 169 Poles 3

Juan Pablo Montoya (Coche Nº 10)



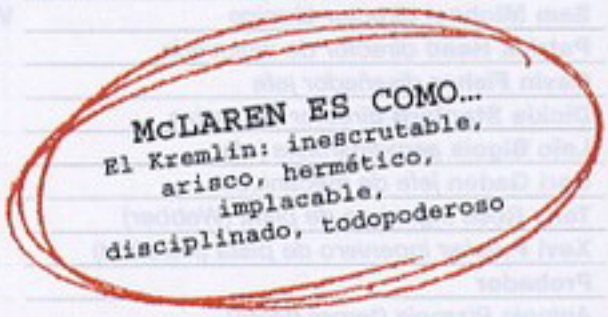
Nació 20 de septiembre de 1975
Lugar Bogotá, Colombia Reside Mónaco Estado civil Casado con Connie Estatura 1,68 m
Peso 66 kg
Web www.jpmontoya.com

Historial en F1

1998 Probador Williams-Mecachrome
2001 BMW.WilliamsF1: 31 pt, 6º
2002 BMW.WilliamsF1: 50 pt, 3º
2003 BMW.WilliamsF1: 82 pt, 3º
2004 BMW.WilliamsF1: 58 pt, 5º

Estadísticas

Debut Australia 2001 GP disputados 68
Victorias 4 VR 11 Puntos 221 Poles 11



STEVEN TEE/LAT, MALCOLM GRIFFITHS/LAT

Murray opina...

El año pasado McLaren acabó clasificado en el quinto puesto en el campeonato de constructores. *¡Quinto!* Pero el MP4-19B revisado por Newey fue un ganador, y el nuevo MP4-20 también debería serlo. Un punto a favor añadido será la posibilidad de servirse de un tercer coche, pilotado por el experimentado dúo Wurz/De la Rosa, para poner a punto sus reglajes de carrera. *Pero* –ya estamos otra vez– ¿son ciertos los rumores de que Ron Dennis, el hombre que hizo McLaren, se está relajando? Asimismo, ¿está Adrian Newey buscando nuevos horizontes?

Desde luego es verdad que el admirable Martin Whitmarsh ha tenido que dividir su tiempo de gestión entre McLaren y el fabricante de motores Ilmor. Según parece, pues, en Woking no reina una calma imperturbable a lo Maranello. Lo que me lleva a Kimi Räikkönen y Juan Pablo Montoya. No creo que su relación vaya a ser agresiva en el modo en que lo fue la de Senna y Prost. Kimi se limitirá a seguir adelante resueltamente, aventajado por el hecho de que ya cuenta con tres años de experiencia en el equipo. Yo apostaría a que pondrá en solfa a Montoya, pero, pase lo que pase... McLaren luchará por ganar carreras. Pero no los títulos.





SAUBER-PETRONAS

COCHE C24 **NEUMÁTICOS** MICHELIN **MOTOR** FERRARI 054

Con JV, Peter Sauber está decidido a arrancar al equipo de la autosuficiencia del centro del grupo

Información del equipo

Fundado 1993, Peter Sauber
Primer gran premio Suráfrica 93
GP disputados 197 Victorias 0
Vueltas rápidas 0 Poles 0 Puntos 175
Títulos de constructores 0
Títulos de pilotos 0
Sauber, Wildbachstrasse 9, CH-8340, Hinwil, Suiza
Tel.: 0041 (0)1937 9000
Fax: 0041 (0)1937 9001
Web/club de fans www.sauber.ch

Hombres clave

Peter Sauber *jefe de equipo y director general*
Willy Rampf *director técnico*
Osamu Goto *director motorista*
Beat Zehnder *director deportivo*
Jacky Eeckelaert *responsable de ingeniería del vehículo*
Urs Kuratle *jefe de mecánicos*
Giampaolo Dall'Ara *ingeniero de pista (Villeneuve)*
Mike Krack *ingeniero de pista (Massa)*

Probador

por definir

Jacques Villeneuve (Coche Nº 11)



Nació 9 de abril de 1971 Lugar St. Jean sur Richelieu, Canadá Reside Mónaco Estado civil Soltero Estatura 1,68 m Peso 67 kg
Web www.jv-world.com

Historial en F1

1996 Williams-Renault: 78 pt, 2º
1997 Williams-Renault: 81 pt, campeón del mundo
1998 Williams-Mecachrome: 21 pt, 5º
1999 BAR-Supertec: 0 pt, no clasificado
2000 BAR-Honda: 17 pt, 7º
2001 BAR-Honda: 12 pt, 7º
2002 BAR-Honda: 4 pt, 12º
2003 BAR-Honda: 16 pt, 6º
2003 Renault: 0 pt, 21º (3 GP)

Estadísticas

Debut Australia 96 GP disputados 133
Victorias 11 VR 9 Puntos 219 Poles 13

Felipe Massa (Coche Nº 12)



Nació 25 de abril de 1981 Lugar Sao Paolo, Brasil Reside Mónaco Estado civil Soltero Estatura 1,66 m Peso 59 kg
Web www.felipemassa.com

Historial en F1

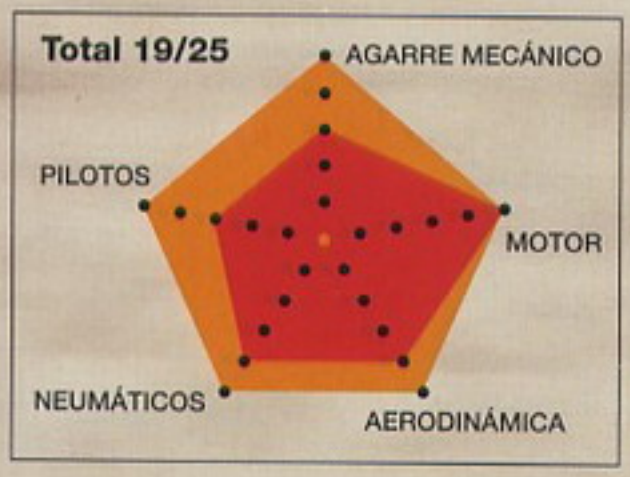
2002 Sauber-Petronas: 4 pt, 13º
2003 Probador Ferrari
2004 Sauber-Petronas: 12 pt, 12º

Estadísticas

Debut Australia 2002 GP disputados 34
Victorias 0 VR 0 Puntos 16 Poles 0

SAUBER ES COMO...

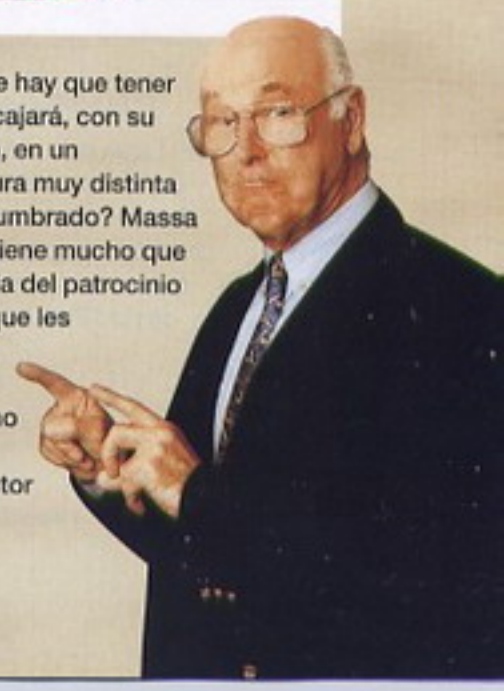
La selección española de fútbol: siempre se clasifica para los grandes torneos, pero todos sabemos que nunca rematará la faena



Murray opina...

Como equipo privado sin apoyo de un fabricante, Sauber es muy impresionante, y aún debería serlo más en 2005, su primera temporada completa apoyada por la aportación de su magnífico túnel de viento nuevo (el mejor del oficio). Pero, frente a eso, el cambio a neumáticos Michelin implica que van a tener que pasar por un proceso de aprendizaje rápido y les llevará tiempo sacar el máximo partido de sus gomas. ¿Y Jacques Villeneuve? Es un campeón del mundo, pero su regreso en 2004 con el delicado Renault fue, como mínimo, decepcionante.

¿Tiene todavía lo que hay que tener y, si es así, cómo encajará, con su fama de quisquilloso, en un equipo con una cultura muy distinta de la que está acostumbrado? Massa es rápido, pero aún tiene mucho que demostrar. La pérdida del patrocinio de Red Bull seguro que les perjudica, pero creo que Sauber puede hacerlo tan bien como en 2004. Y volver a ser el sexto constructor sería todo un logro.



PETER SPINNEVYLAS; MALCOLM GRIFFITHS/LAT; BRYN LENNON/GETTY IMAGES



RED BULL RACING ES COMO...
Los Verdes: aparentemente chiflados y llenos de nuevas ideas disparatadas pero, a la hora de la verdad, falta sustancia

RED BULL RACING

COCHE RB1 **NEUMÁTICOS** MICHELIN **MOTOR** COSWORTH CR-7

La tempestad del doloroso cambio de propiedad aún ha de pasar, pero DC es un buen activo

Información del equipo

Fundado Sept. 2004 (antes Jaguar Racing)
Primer gran premio Australia 2005
GP disputados 0 Victorias 0 VR 0 Poles 0
Puntos 0 Títulos de constructores 0
Títulos de pilotos 0
Red Bull Racing, Bradbourne Drive,
Tilbrook, Milton Keynes MK7 8BJ, GB
Tel.: 0044 (0)1908 279700
Fax: 0044 (0)1908 279711
Web/club de fans www.redbull.com

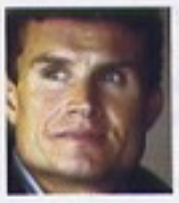
Hombres clave

Dietrich Mateschitz *directivo de RBR*
Helmut Marko *directivo de RBR*
Dany Bahar *directivo de RBR*
Christian Horner *director deportivo*
Günther Steiner *director técnico*
Dave Stubbs *team manager*
Gerry Hughes *jefe de ingeniería de carrera*
Ben Agathangelou *jefe de aerodinámica*
Ian Pocock *director de ingeniería*
Chris Hammond *jefe de investigación*
Rob Taylor *jefe de diseño del vehículo*
Stefano Sordo *ingeniero de pista (Coulthard)*
Ron Hartvelt *ingeniero de pista (Klien)*

Probador

Vitantonio Liuzzi

David Coulthard (Coche Nº 14)



Nació 27 de marzo de 1971
Lugar Twynholm, Escocia
Reside Mónaco Estado civil
Soltero Estatura 1,82 m
Peso 72,5 kg
Web www.davidcoulthard-f1.com

Historial en F1

1994 Probador Williams-Renault (ascendido a titular en el GP de España): 14 pt, 8º (8 GP)
1995 Williams-Renault: 49 pt, 3º
1996 McLaren-Mercedes: 18 pt, 7º
1997 McLaren-Mercedes: 36 pt, 3º
1998 McLaren-Mercedes: 56 pt, 3º
1999 McLaren-Mercedes: 48 pt, 4º
2000 McLaren-Mercedes: 73 pt, 3º
2001 McLaren-Mercedes: 65 pt, 2º
2002 McLaren-Mercedes: 41 pt, 5º
2003 McLaren-Mercedes: 51 pt, 7º
2004 McLaren-Mercedes: 24 pt, 9º

Estadísticas

Debut España 94 GP disputados 175
Victorias 13 VR 18 Puntos 475 Poles 12

Christian Klien (Coche Nº 15)



Nació 7 de febrero de 1983
Lugar Hohenems, Austria
Reside Hohenems, Austria
Estado civil Soltero
Estatura 1,69 m Peso 68 kg
Web www.christian-klien.com

Historial en F1

2004 Jaguar: 3 pt, 16º

Estadísticas

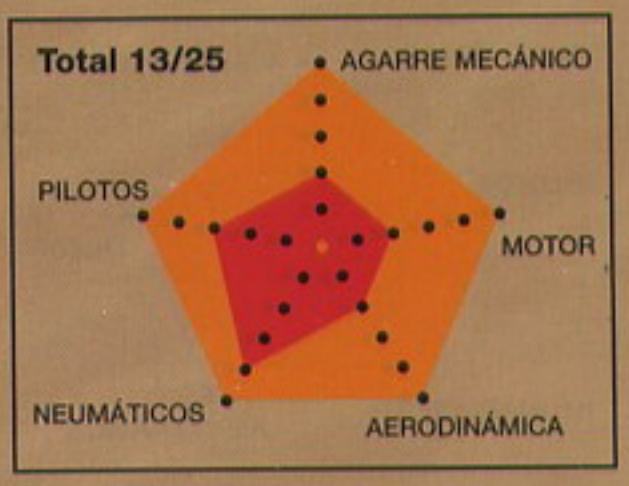
Debut Australia 2004 GP disputados 18
Victorias 0 VR 0 Puntos 3 Poles 0

DARREN HEATH, STEVE ETHERINGTON/LAT, BRYN LENNON/GETTY IMAGES



Murray opina...

La llegada del primer equipo nuevo de F1 desde 2002 me encanta y me deprime a la vez. Me encanta porque, de no ser por el entusiasmo y generosidad del magnate austriaco de Red Bull, Dietrich Mateschitz, lo que antaño fuera Stewart Racing y luego Jaguar Racing habría desaparecido. Pero me horroriza que haya sido a costa de Tony Purnell y Dave Pitchforth, los dos hombres que transformaron Jaguar Racing de fracaso absoluto en un equipo con considerable potencial. Pero qué le vamos a hacer. Es el dinero de Mateschitz y él manda. Una época tan preocupante aumentaba la necesidad de un primer piloto tranquilo, rápido y con experiencia, y en David Coulthard tienen precisamente eso. Pero ¿sabía David algo de los cambios cuando firmó? Con los inexpertos Klien y Liuzzi para apoyarle, ahora tiene que apechugar con una gran carga. Por último, ¿será lo bastante potente el Cosworth de Red Bull, teniendo en cuenta que también Cosworth ha cambiado de manos? En términos generales, eso está por ver.





TOYOTA

TOYOTA ES COMO...
La Iglesia católica: tremendamente rico; gobernado autocráticamente desde una remota guarida por ancianos burócratas, y ganando muy pocos conversos nuevos

COCHE TF105 **NEUMÁTICOS** MICHELIN **MOTOR** TOYOTA RVX-05

Por fin con pilotos de primera, y ya en su cuarto año, Toyota tiene cada vez menos excusas...

Información del equipo

Fundado 1999, Toyota Motor Corporation
Primer gran premio Australia 2002
GP disputados 51 Victorias 0 VR 0 Poles 0
Puntos 27 Títulos de constructores 0
Títulos de pilotos 0
Toyota Motorsport GmbH,
Toyota-Allee 7, 50858 Colonia, Alemania
Tel.: 0049 (0)22341823444
Fax: 0049 (0)2234182337
Web/club de fans www.toyota-f1.com

Hombres clave

Tsutomu Tomita *presidente y jefe de equipo de Toyota Motorsport GmbH*
John Howett *consejero delegado*
Yoshiaki Kinoshita *vicepresidente ejecutivo*
Keizo Takahashi *coordinador técnico*
Mike Gascoyne *director técnico: chasis*
Luca Marmorini *director técnico: motor*
Gustav Brunner *diseñador jefe*
Richard Cregan *director general F1*
Dieter Gass *ingeniero jefe de pista*
Ossi Oikarinen *ingeniero de pista (Trulli)*
Rémi Decorzent *ingeniero de pista (Schumacher)*

Probadores

Olivier Panis (tercer piloto) y Ricardo Zonta

Jarno Trulli (Coche Nº 16)



Nació 13 de julio de 1974 Lugar Pescara, Italia Reside Mónaco y Binfield, GB Estado civil Casado con Barbara Estatura 1,73 m Peso 60 kg
Web www.jarnotrulli.com

Historial en F1

1997 Minardi-Hart/Prost-Mugen Honda: 3 pt, 15º
1998 Prost-Peugeot: 1 pt, 15º
1999 Prost-Peugeot: 7 pt, 11º
2000 Jordan-Mugen Honda: 6 pt, 10º
2001 Jordan-Honda: 12 pt, 9º
2002 Renault: 9 pt, 8º
2003 Renault: 33 pt, 8º
2004 Renault/Toyota: 46 pt, 6º (17 GP)

Estadísticas

Debut Australia 97 GP disputados 128
Victorias 1 VR 0 Puntos 117 Poles 2

Ralf Schumacher (Coche Nº 17)



Nació 30 de junio de 1975 Lugar Hürth-Hermühlheim, Alemania Reside Salzburgo, Austria Estado civil Casado con Cora (un hijo, David) Estatura 1,78 m Peso 73 kg
Web www.ralf-schumacher.de

Historial en F1

1997 Jordan-Peugeot: 13 pt, 11º
1998 Jordan-Mugen Honda: 14 pt, 10º
1999 Williams-Supertec: 35 pt, 6º
2000 BMW.WilliamsF1: 24 pt, 5º
2001 BMW.WilliamsF1: 49 pt, 4º
2002 BMW.WilliamsF1: 42 pt, 4º
2003 BMW.WilliamsF1: 58 pt, 5º
2004 BMW.WilliamsF1: 24 pt, 9º (12 GP)

Estadísticas

Debut Australia 97 GP disputados 127
Victorias 6 VR 7 Puntos 259 Poles 5

DARREN HEATH; CHARLES COATES/LAT; STEVE ETHERINGTON/LAT



Murray opina...

La F1 es dura, difícil, despiadada; aquí se despedazan los unos a los otros. Para hacerlo bien has de tener cantidad de pasta, el personal adecuado, una ambición desmedida, una resolución entregada y, además, continuidad y experiencia. Aun así, te llevará años atrapar a tus muy competentes rivales, y no digamos ya vencerles... Y, en su cuarta temporada en la categoría reina, Toyota está muy lejos de hacerlo bien. Puede que la inexperiencia, los problemas de dirección y una ubicación inapropiada (las leyes laborales alemanas introducen obstáculos tremendamente frustrantes) hayan contribuido a su relativo fracaso. Y ahora el gran jefe Akihiko Saito exige al menos el primer podio del equipo en 2005. ¿Lo conseguirán? Con ganadores probados en el cockpit como Ralf Schumacher y Jarno Trulli, le tocará al primer monoplaza supervisado por el director técnico Mike Gascoyne llevarles hasta allí arriba y, contra semejante competencia tan poderosa, no creo que lo haga. Pero vamos, tengo fama de equivocarme y, por el bien del equipo, espero estar equivocado. Para Toyota supondría un desprestigio espantoso tener que abandonar, tocado y hundido.



JORDAN-TOYOTA

COCHE EJ15 **NEUMÁTICOS** BRIDGESTONE **MOTOR** TOYOTA RVX-05

El tierno equipo que se alzó al tercer puesto en 1999 se apresta a un final no muy cariñoso

Información del equipo

Fundado 1991, Eddie Jordan
Primer gran premio EE UU 91
GP disputados 231 Victorias 4
Vueltas rápidas 2 Poles 2 Puntos 279
Títulos de constructores 0
Títulos de pilotos 0
Jordan Grand Prix Ltd, Buckingham Rd,
Silverstone, Northants NN12 8TJ, GB
Tel.: 0044 (0)1327 850800
Fax: 0044 (0)1327 857993
Web www.jordangp.com
Club de fans clubjordan@f1jordan.com

Hombres clave

Alex Shnaider *propietario del equipo*
Colin Kolles *director gerente, Midland F1*
Trevor Carlin *director deportivo, Midland F1*
Adrian Burgess *director general*
John McQuilliam *jefe de diseño*
James Robinson *responsable de ingeniería de carrera y tests*
Andy Stevenson *team manager*
Ricky Taylor *jefe de mecánicos*
Dominic Harlow *ingeniero de pista*
Bradley Joyce *ingeniero de pista*

Probador

por definir

Narain Karthikeyan (por definir)



Nació 14 de enero de 1977 Lugar Chennai, India Reside Coimbatore, India Estado civil Casado con Pavarna
Estatura 1,64 m Peso 64 kg
Web www.narainracing.com

Historial en F1

2001 Test con Jaguar Racing y Jordan

Estadísticas

Debut Australia 2005 GP disputados 0
Victorias 0 VR 0 Puntos 0 Poles 0

Tiago Monteiro (por definir)



Nació 24 de julio de 1976 Lugar Oporto, Portugal Reside Oporto, Portugal Estado civil Soltero
Estatura 1,74 m Peso 64 kg
Web www.tiagoracing.com

Historial en F1

2002 Probador Renault (en el programa Renault F1 Driver Development)
2004 Probador Minardi-Cosworth

Estadísticas

Debut Australia 2005 GP disputados 0
Victorias 0 VR 0 Puntos 0 Poles 0

JORDAN ES COMO...
Walt Disney: su música es 'La estrella azul', y Mickey Mouse su patrono



Murray opina...

Hay buenas y malas noticias para Jordan en 2005. Malas, y muy tristes, porque el carismático Eddie Jordan, que tanto luchó para levantar un equipo ganador contra el adinerado poder de sus rivales apoyados por fabricantes, ha tenido que reconocer la derrota y venderlo todo. Como jefe de equipo, EJ era un entrañable, agudo, abierto y seductor contraste con la norma; y el equipo que levantó era cálido, humano y divertido. Dio la alternativa en F1 a Michael Schumacher y estuvo a punto de tener éxito en contra de todas las predicciones; pero ahora está en su última temporada llevando el nombre de su fundador. La buena noticia es que, con el dinero, influencia y determinación de Midland y Alex Shnaider, podemos asistir a un grato renacimiento. No este año, mientras el equipo reformado se pone al corriente y ya hará bien si no acaba último en el campeonato de constructores, sino en años venideros. Pero no volverá a ser lo mismo sin Eddie.





MINARDI-COSWORTH

COCHE PS05 **NEUMÁTICOS** BRIDGESTONE **MOTOR** COSWORTH CR-7

Otra temporada con Dios y ayuda, pilotos no probados y presupuesto mínimo. ¡Vamos, Paul!

Información del equipo

Fundado 1980, Gian Carlo Minardi
Primer gran premio Brasil 85
GP disputados 321 Victorias 0
Vueltas rápidas 0 Poles 0 Puntos 31
Títulos de constructores 0
Títulos de pilotos 0
Minardi, Via Spallanzani 21,
48018 Faenza (RA), Italia
Tel.: 0039 0546696111
Fax: 0039 0546620998
Web/club de fans www.minardi.it

Hombres clave

Paul Stoddart *jefe de equipo*
Gabriele Tredozi *director técnico*
Massimo Rivola *director deportivo*
Andrea Rochetto *aerodinamista jefe*
Gian Carlo Minardi *director general*
Mark Parrish *responsable de coordinación con el proveedor de motores*
Paolo Pincastelli *jefe de mecánicos*
Greg Wheeler *ingeniero de pista*
Alex Varnava *ingeniero de pista*

Probador

Chanoch Nissany

Christijan Albers (Coche Nº 20)



Nació 16 de abril de 1979
Lugar Eindhoven, Holanda
Reside Laren, Holanda
Estado civil Soltero
Estatura 1,76 m Peso 68 kg
Web www.christijan.com

Historial en F1

2001 Probador y reserva European-Minardi
2002 Probador Minardi-Asiatech

Estadísticas

Debut Australia 2005 GP disputados 0
Victorias 0 VR 0 Puntos 0 Poles 0

MINARDI ES COMO...
Una barcaza: lento, cómodo, agradable e imposible de cambiar completamente de rumbo

Zsolt Baumgartner (Coche Nº 21)



Nació 1 de enero de 1981
Lugar Budapest, Hungría
Reside Budapest, Hungría
Estado civil Soltero
Estatura 1,78 m Peso 74 kg
Web www.zsoltbaumgartner.hu

Historial en F1

2003 Jordan-Ford: 0 pt, 24º (2 GP)
2004 Minardi-Cosworth: 1 pt, 20º

Estadísticas

Debut Hungría 2003 GP disputados 20
Victorias 0 VR 0 Puntos 1 Poles 0

Nicolas Kiesa (Coche Nº 21)



Nació 3 de marzo de 1978
Lugar Copenhage, Dinamarca
Reside Oxford, Inglaterra
Estado civil Soltero
Estatura 1,78 m Peso 72 kg
Web www.kiesa.com

Historial en F1

2003 Minardi-Cosworth: 0 pt, 23º (5 GP)

Estadísticas

Debut Alemania 2003 GP disputados 5
Victorias 0 VR 0 Puntos 0 Poles 0

XPB CC: ANDRE FILHEBUAU, PAUL GILHAM/GETTY IMAGES, CLIVE ROSE/GETTY IMAGES

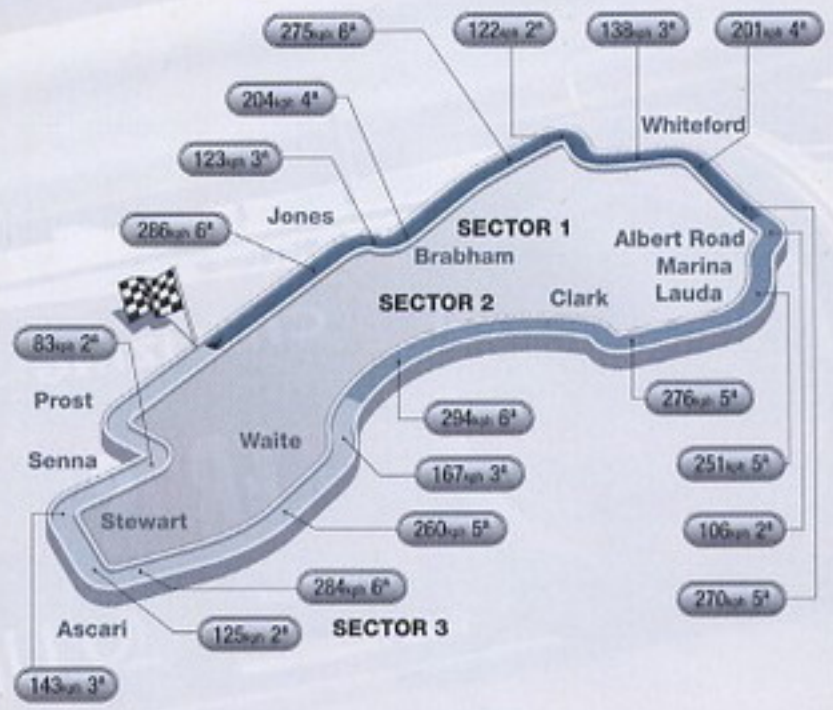


Murray opina...

Mi admiración y respeto por Minardi no conoce límites. Primero, bajo la dirección de Gian Carlo Minardi y en la actualidad bajo el liderazgo del extraordinario Paul Stoddart, que es como un soplo de humanidad y sentido común en un mundillo de politiqueo incesante, enrevesado y encarnizado. El equipo Minardi no sólo ha logrado sobrevivir andando en harapos grasientos, sino que también ha sido el jardín de infancia de la F1, presentando, entre otros, a Alessandro Nannini, Giancarlo Fisichella, Jarno Trulli, Fernando Alonso y Mark Webber. Nunca deja de asombrarme cómo se las arreglan para seguir adelante, pero la F1 necesita equipos como Minardi, y de algún modo hay que encontrar la manera de generar los fondos que aseguren su supervivencia. Sin embargo, de cara a 2005 vuelve a poderse sustentar apenas, como de costumbre, subiendo a pilotos de pago en el cockpit. Eso sí, Albers ha demostrado lo bueno que es en el DTM, de modo que a lo mejor Paul recibe una abultada indemnización por los servicios del holandés en un futuro próximo. La trágica muerte el pasado año del simpático y entregado John Walton fue un duro golpe, pero aguanta, Paul. Minardi hace falta.

Los Circuitos

En estas pistas se va a dirimir el campeonato. Y por primera vez en la historia de la F1, hay nada menos que 19 de ellas. He aquí todos sus datos y algún que otro consejo



> 1 Australia, Melbourne, Albert Park

Fecha 6 de marzo

Primer GP 1996

Longitud circuito 5,303 km

Récord de vuelta 1m 24,125s (M. Schumacher, Ferrari, 2004)

Podio 2004 M. Schumacher, Barrichello, Alonso

A *F1 Racing* le gustan los restaurantes en St. Fitzroy Street

A *F1 Racing* no le gusta marcharse de Melbourne

No olvides tomar algo en The Stokehouse, St. Kilda, cerca de la playa, ideal para pillar a alguna celebridad de la F1

Web www.grandprix.com.au

> 2 Malaisia, Kuala Lumpur, Sepang F1 Circuit

Fecha 20 de marzo

Primer GP 1999

Longitud circuito 5,543 km

Récord de vuelta 1m 34,223s (Montoya, Williams, 2004)

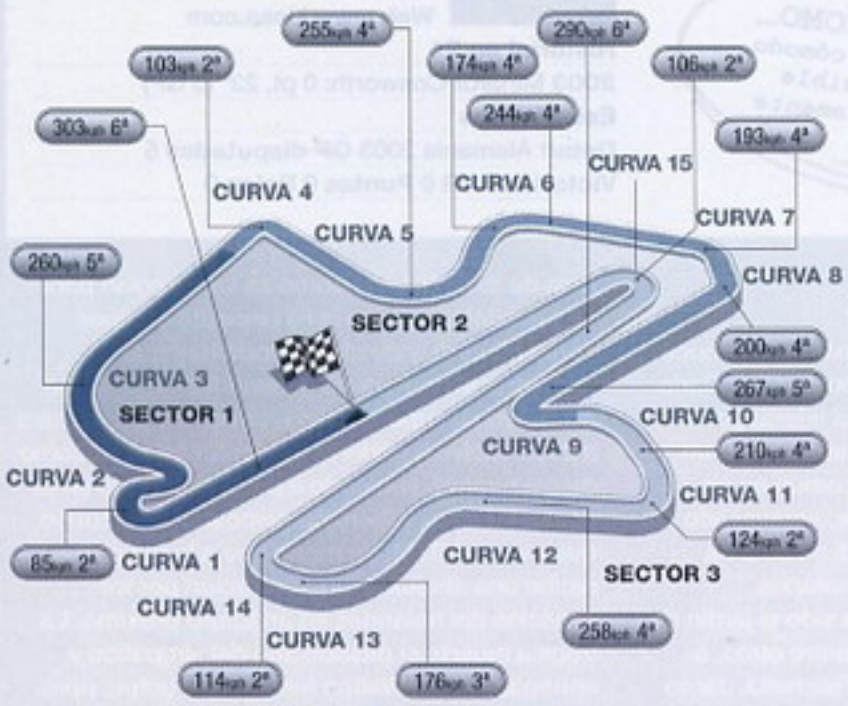
Podio 2004 M. Schumacher, Montoya, Button

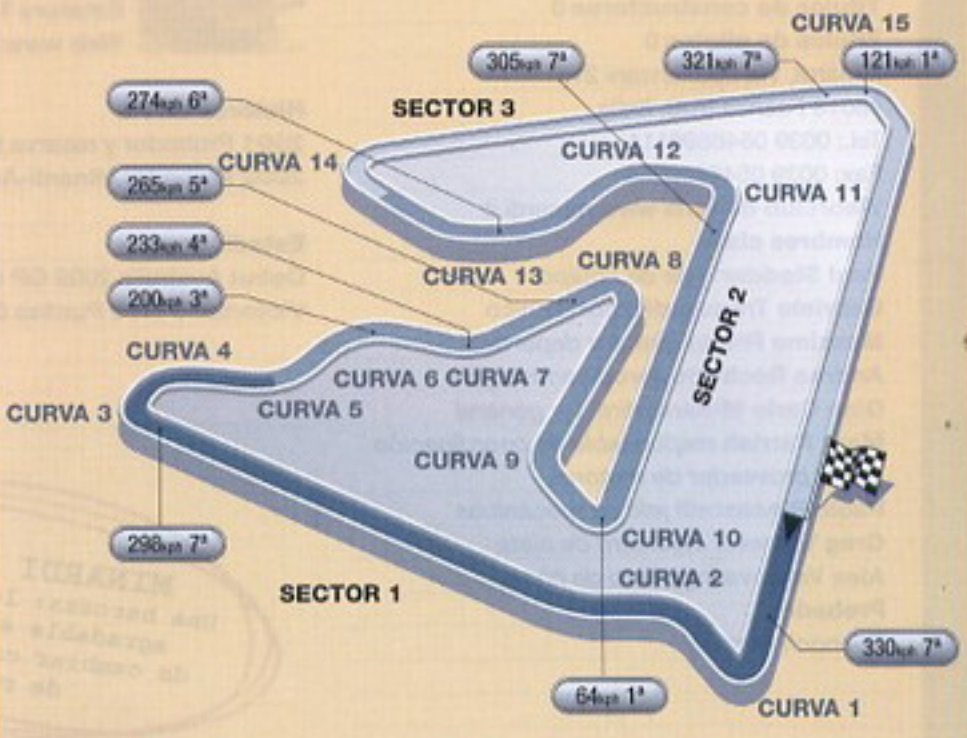
A *F1 Racing* le gustan las Eses de alta velocidad del trazado

A *F1 Racing* no le gusta el 90% de humedad; las autopistas atestadas

No olvides pasar por los mercados nocturnos del barrio chino de KL

Web www.malaysiangp.com.my





> 3 Bahrein, Sakhir, Bahrain International circuit

Fecha 3 de abril

Primer GP 2004

Longitud circuito 5,417 km

Récord de vuelta 1m 30,252s (M. Schumacher, Ferrari, 2004)

Podio 2004 M. Schumacher, Barrichello, Button

A *F1 Racing* le gusta la hospitalidad árabe; la emoción de un nuevo escenario

A *F1 Racing* no le gusta la arena que se mete en todas partes

No olvides dar una vuelta por el desierto; impresionante, pero no te pierdas

Web www.bahraingp.com

> 4 San Marino, Imola, Autodromo Enzo e Dino Ferrari

Fecha 24 de abril

Primer GP 1980

Longitud circuito 4,933 km

Récord de vuelta 1m 20,411s (M. Schumacher, Ferrari, 2004)

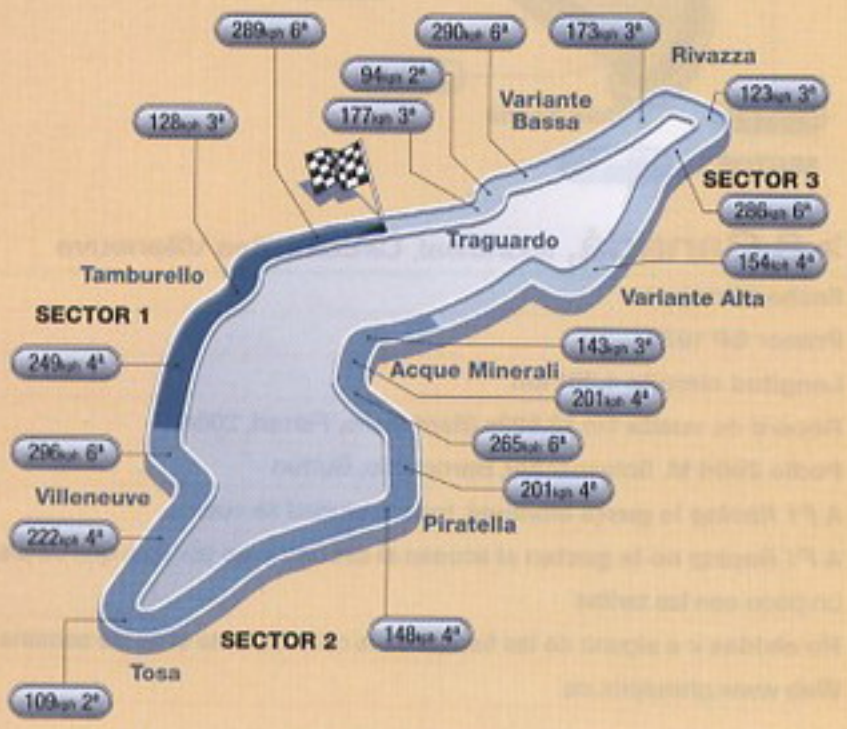
Podio 2004 M. Schumacher, Button, Montoya

A *F1 Racing* le gusta la pasta y conducir por la campiña italiana

A *F1 Racing* no le gustan unas instalaciones que se vienen abajo

No olvides visitar el monumento a Ayrton Senna

Web www.autodromoimola.com





> 5 España, Barcelona, Circuit de Catalunya

Fecha 8 de mayo

Primer GP 1991

Longitud circuito 4,627 km

Récord de vuelta 1m 17,450s (M. Schumacher, Ferrari, 2004)

Podio 2004 M. Schumacher, Barrichello, Trulli

A *F1 Racing* le gusta nuestra prueba en casa; la *Alonsomanía* en las gradas

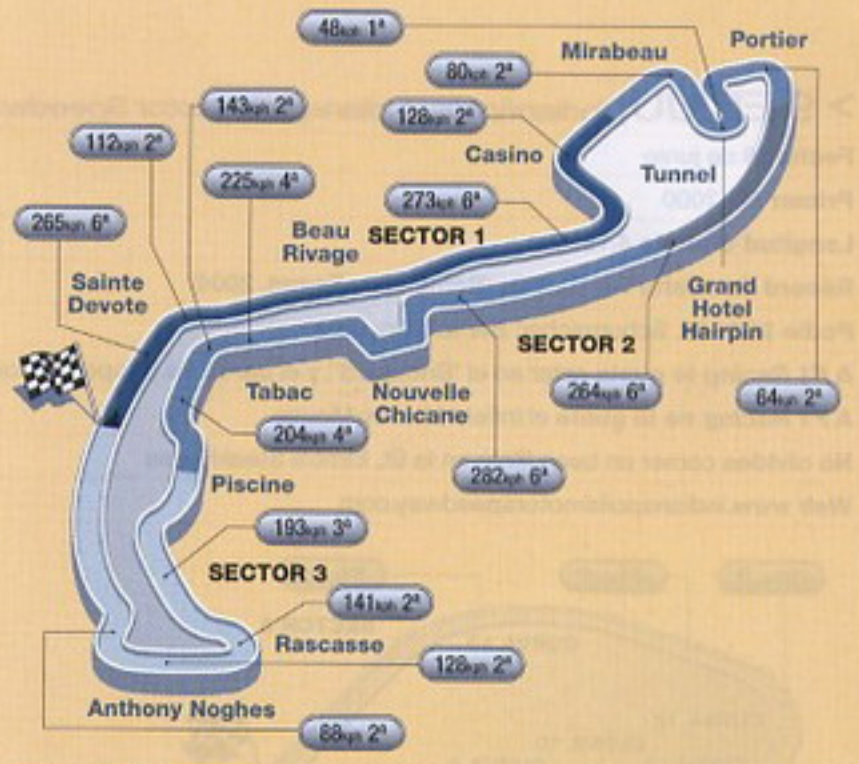
A *F1 Racing* no le gustan las carreras procesionales; pocos adelantamientos

No olvides ir al Trabuc, cerca de Granollers, para pillar a alguna celebridad

Web www.circuitcat.com



En Mónaco 2004, Kimi abandonó yendo quinto.



> 6 Mónaco, Montecarlo, Circuit de Monaco

Fecha 22 de mayo

Primer GP 1950

Longitud circuito 3,340 km

Récord de vuelta 1m 14,439s (M. Schumacher, Ferrari, 2004)

Podio 2004 Trulli, Button, Barrichello

A *F1 Racing* le gusta el hotel de DC, el Columbus; un trago en la Rascasse

A *F1 Racing* no le gustan las cacas de perro y los precios: ¡80 euros por una limonada en Jimmy'z!

No olvides comer en la Maison du Caviar, cerca de la Plaza del Casino

Web www.acm.mc

> 7 Europa, Nürburg, Nürburgring

Fecha 29 de mayo

Primer GP 1984

Longitud circuito 5,148 km

Récord de vuelta 1m 29,468s (M. Schumacher, Ferrari, 2004)

Podio 2004 M. Schumacher, Barrichello, Button

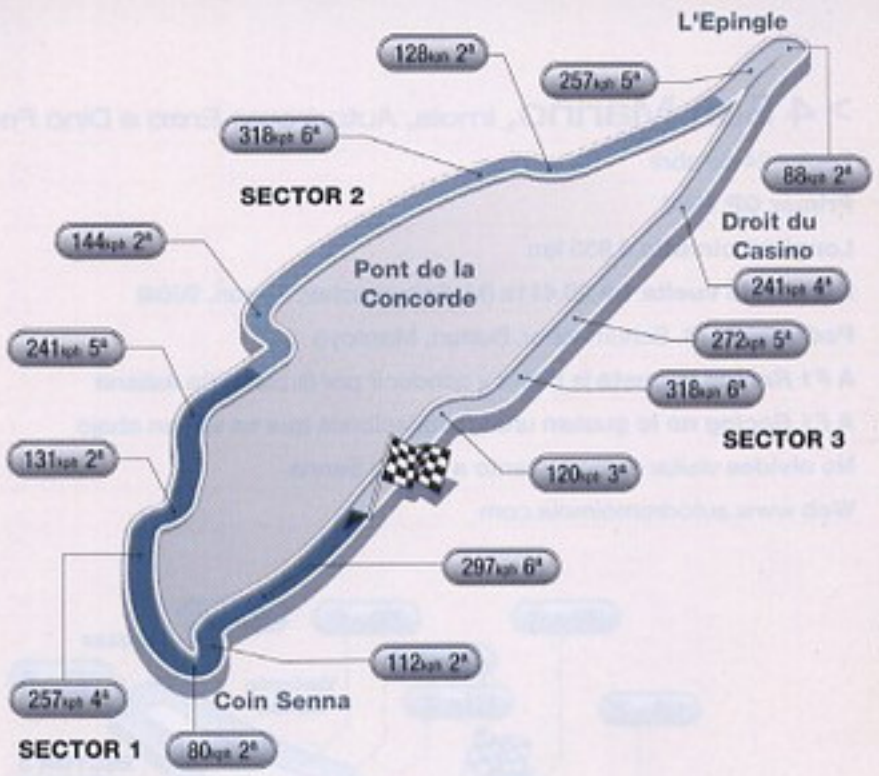
A *F1 Racing* le gusta la cerveza local; el paisaje

A *F1 Racing* no le gusta el tiempo inclemente en el Eiffel

No olvides rodar en un BMW M5 'Ring taxi' por el viejo Nürburgring

Web www.nuerburgring.de





> 8 Canadá, Montreal, Circuit Gilles Villeneuve

Fecha 12 de junio

Primer GP 1978

Longitud circuito 4,361 km

Récord de vuelta 1m 13,622s (Barrichello, Ferrari, 2004)

Podio 2004 M. Schumacher, Barrichello, Button

A *F1 Racing* le gusta Montreal: toda la ciudad se vuelca

A *F1 Racing* no le gustan el acceso al circuito y los taxistas que se pasan un poco con las tarifas

No olvides ir a alguna de las fiestas en la calle durante el fin de semana

Web www.grandprix.ca

> 9 EE UU, Indianápolis, Indianapolis Motor Speedway

Fecha 19 de junio

Primer GP 2000

Longitud circuito 4,192 km

Récord de vuelta 1m 10,399s (Barrichello, Ferrari, 2004)

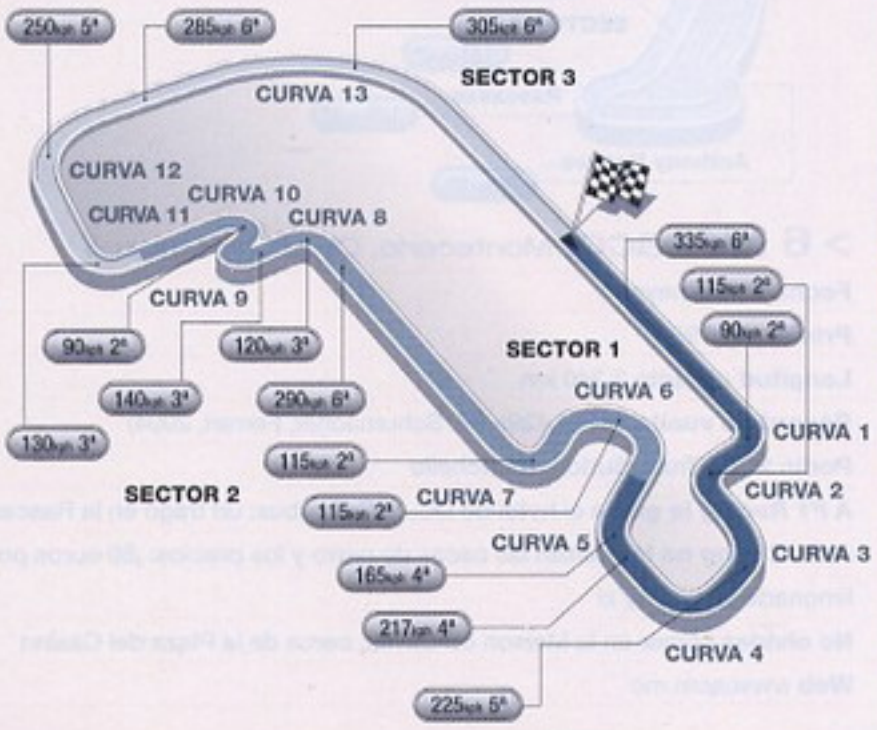
Podio 2004 M. Schumacher, Barrichello, Sato

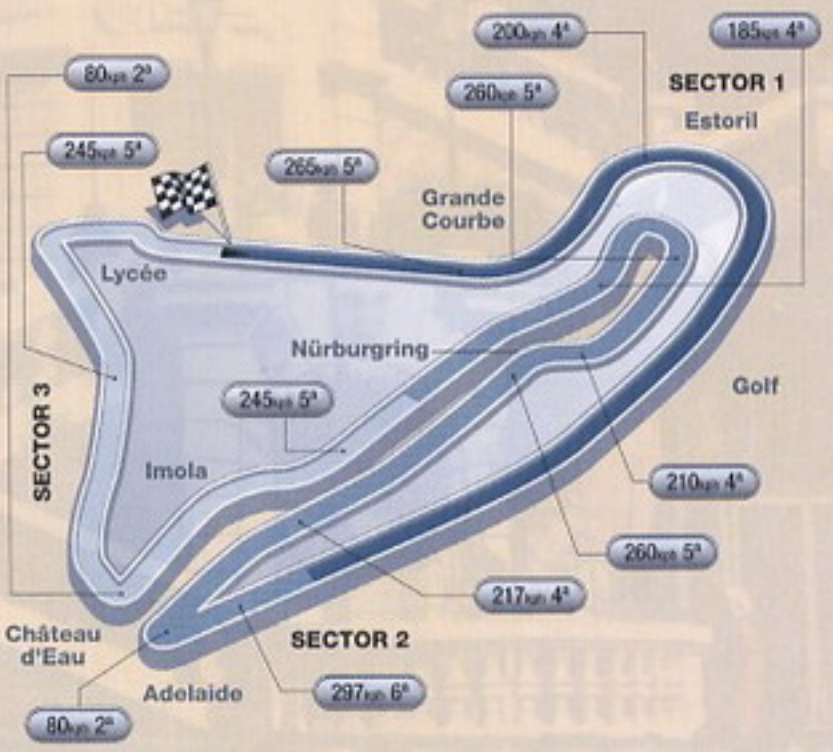
A *F1 Racing* le gusta estar en el 'Brickyard', y el bar blues Slippery Noodle

A *F1 Racing* no le gusta el *infield* Mickey Mouse

No olvides comer un buen filete en la St. Elmo's Steakhouse

Web www.indianapolismotorspeedway.com





> 10 Francia, Nevers, Circuit de Nevers Magny-Cours

Fecha 3 de julio

Primer GP 1991

Longitud circuito 4,411 km

Récord de vuelta 1m 15,377s (M. Schumacher, Ferrari, 2004)

Podio 2004 M. Schumacher, Alonso, Barrichello

A *F1 Racing* le gusta el atractivo campestre galo, los castillos, etc.

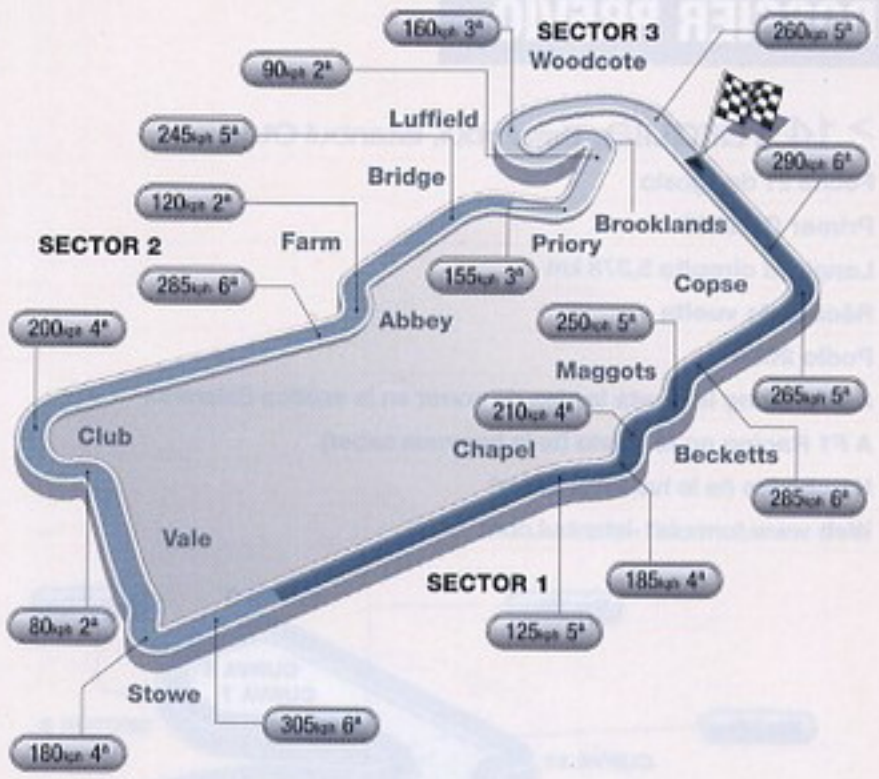
A *F1 Racing* no le gusta que esté en medio de ninguna parte

No olvides subir un poco más y recorrer el circuito rutero de Rouen para una dosis de historia del automovilismo

Web www.gpfrancef1.com



Hungría 2004, 12ª victoria de Schumi en 13 carreras.



> 11 Gran Bretaña, Silverstone, Silverstone

Fecha 10 de julio

Primer GP 1950

Longitud circuito 5,141 km

Récord de vuelta 1m 18,739s (M. Schumacher, Ferrari, 2004)

Podio 2004 M. Schumacher, Räikkönen, Barrichello

A *F1 Racing* le gusta su bagaje histórico; la mejora en los accesos

A *F1 Racing* no le gustan la lluvia ni las instalaciones anticuadas

No olvides llegar pronto el domingo

Web www.silverstonemotorsport.co.uk

> 12 Alemania, Hockenheim, Hockenheimring

Fecha 24 de julio

Primer GP 1977

Longitud circuito 4,574 km

Récord de vuelta 1m 13,780s (Räikkönen, McLaren, 2004)

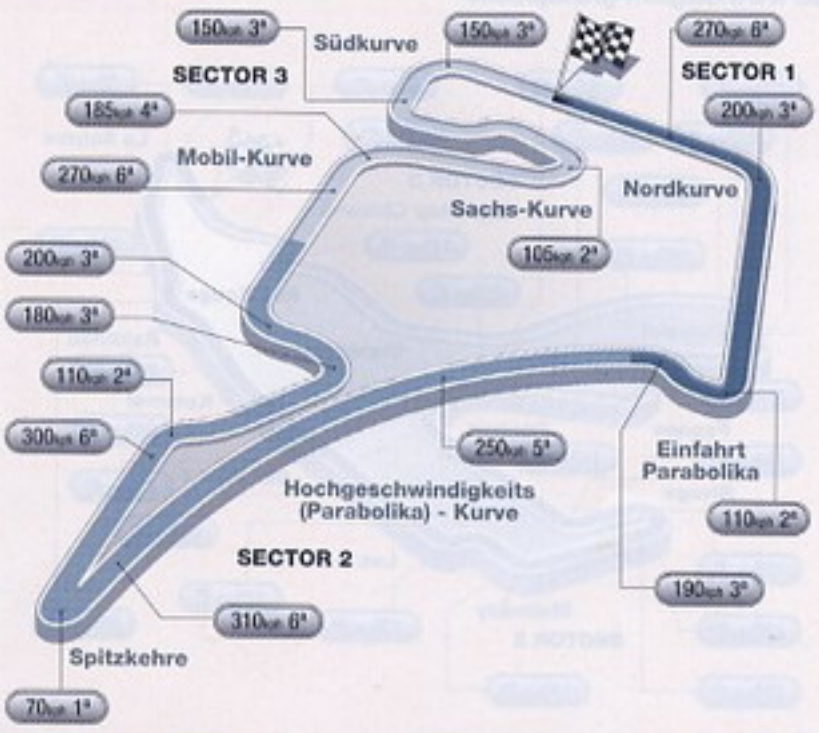
Podio 2004 M. Schumacher, Button, Alonso

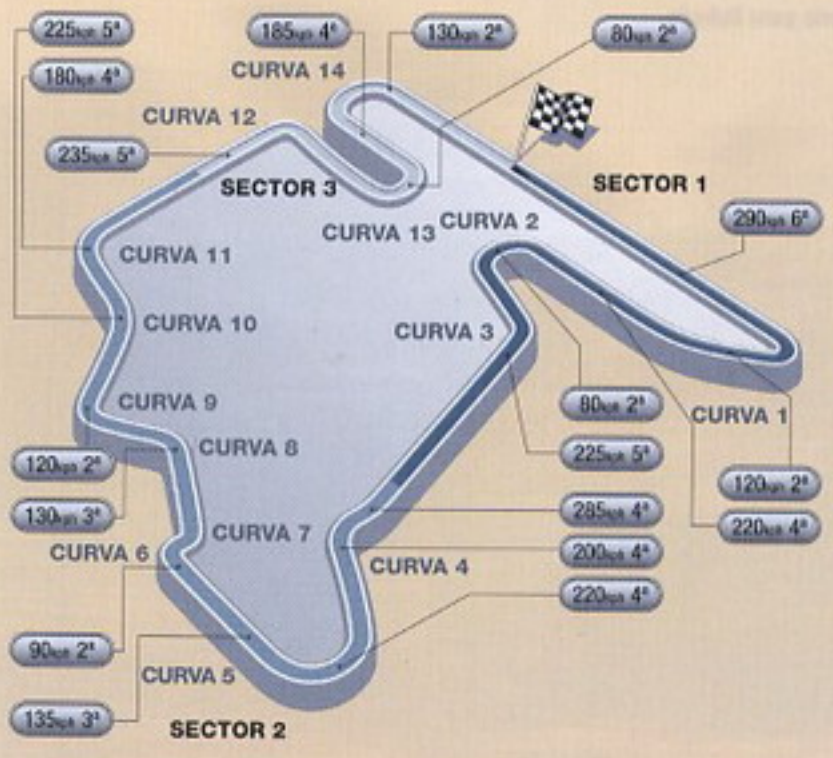
A *F1 Racing* le gustan los adelantamientos, la cerveza fría y el calor

A *F1 Racing* no le gustan los tecno cámpings alemanes

No olvides visitar el sepulcro de Jim Clark cerca de la antigua primera chicane

Web www.hockenheimring.de





> 13 Hungría, Budapest, Hungaroring

Fecha 31 de julio

Primer GP 1986

Longitud circuito 4,381 km

Récord de vuelta 1m 19,071s (M. Schumacher, Ferrari, 2004)

Podio 2004 M. Schumacher, Barrichello, Alonso

A *F1 Racing* le gustan las azafatas de la parrilla más guapas del año

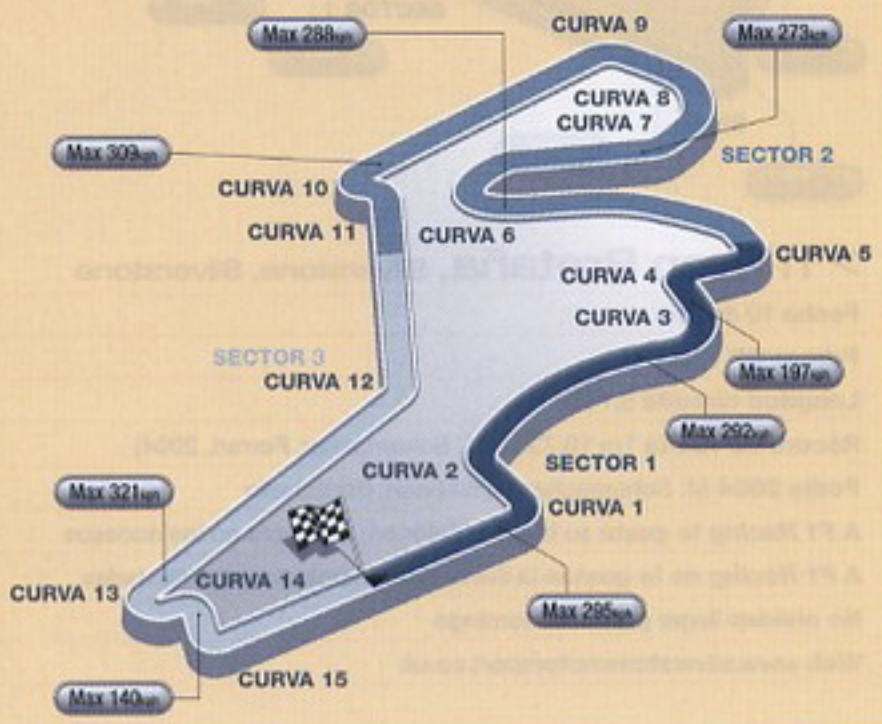
A *F1 Racing* no le gusta la carrera, una de las más monótonas del año

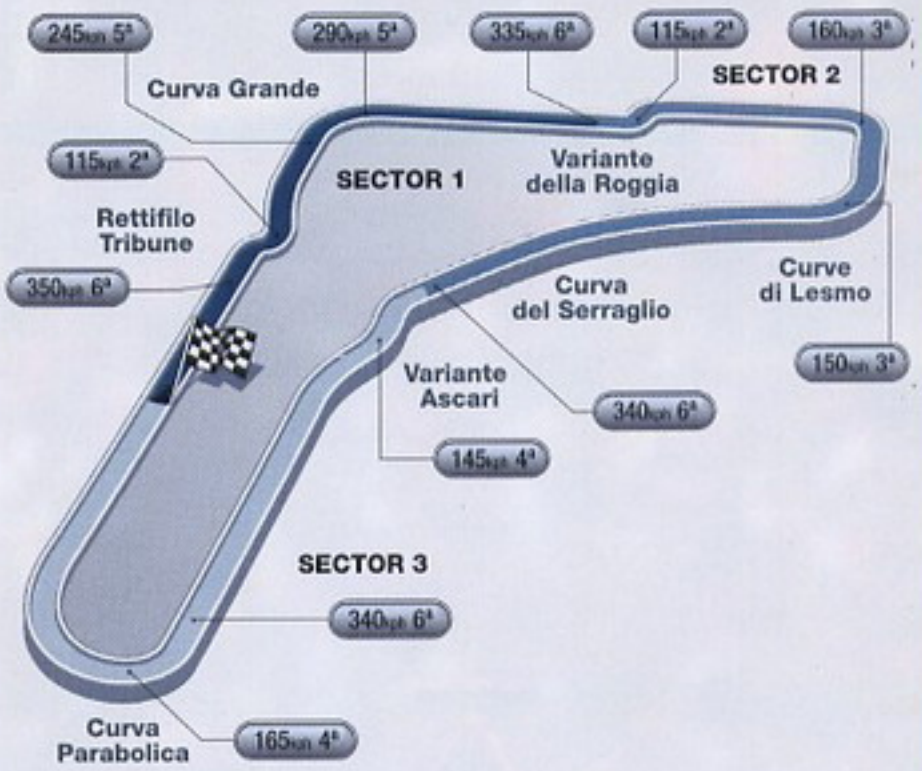
No olvides visitar Budapest y comer junto al Danubio

Web www.hungaroring.hu

> 14 Turquía, Estambul, Istanbul Otodrom

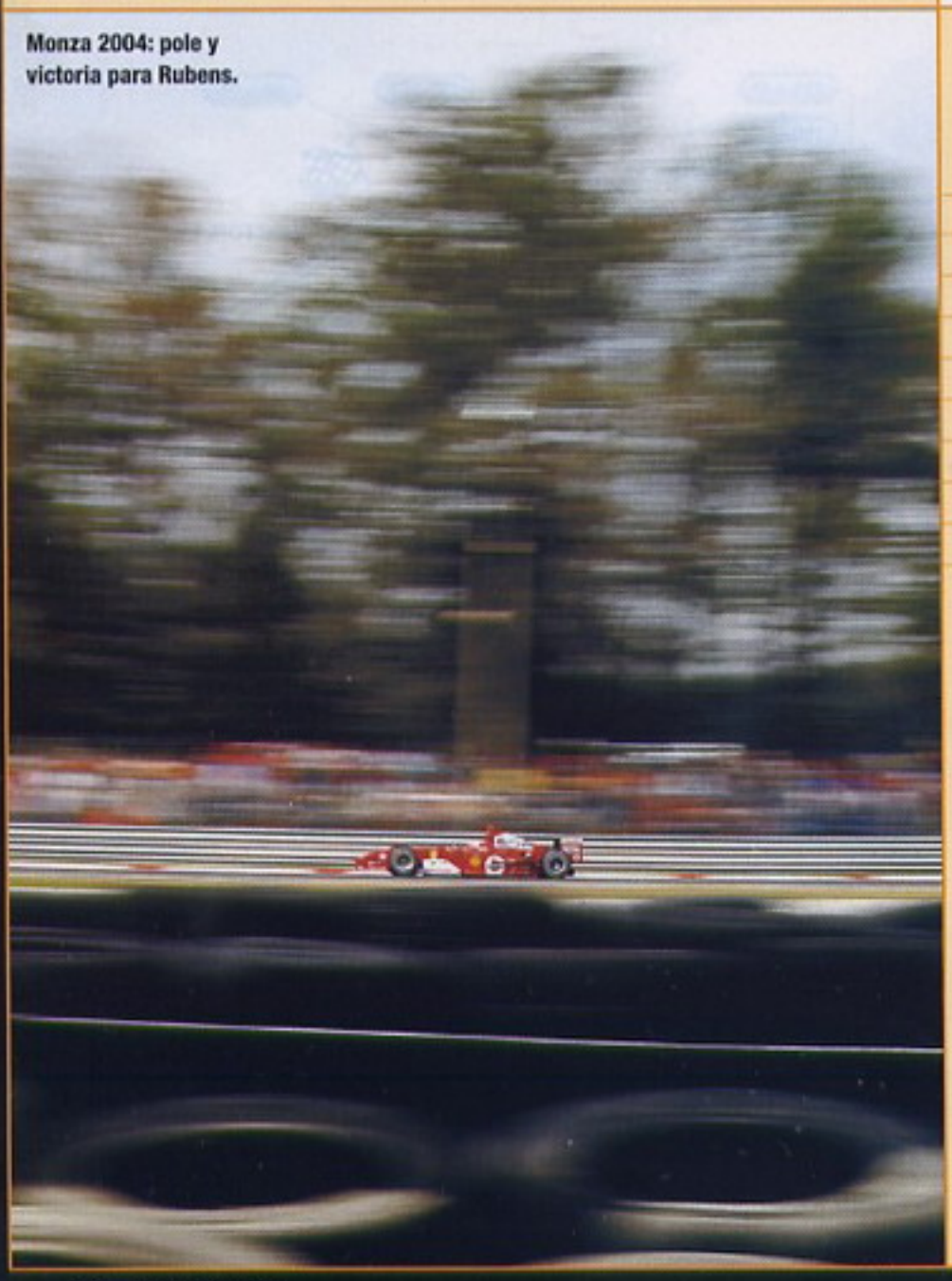
Fecha 21 de agosto
Primer GP 2005
Longitud circuito 5,378 km
Récord de vuelta -
Podio 2004 -
A *F1 Racing* le gusta la idea de correr en la exótica Estambul
A *F1 Racing* no le gusta (te lo haremos saber)
No olvides (te lo haremos saber)
Web www.formula1-istanbul.com





> 15 Italia, Monza, Autodromo Nazionale di Monza

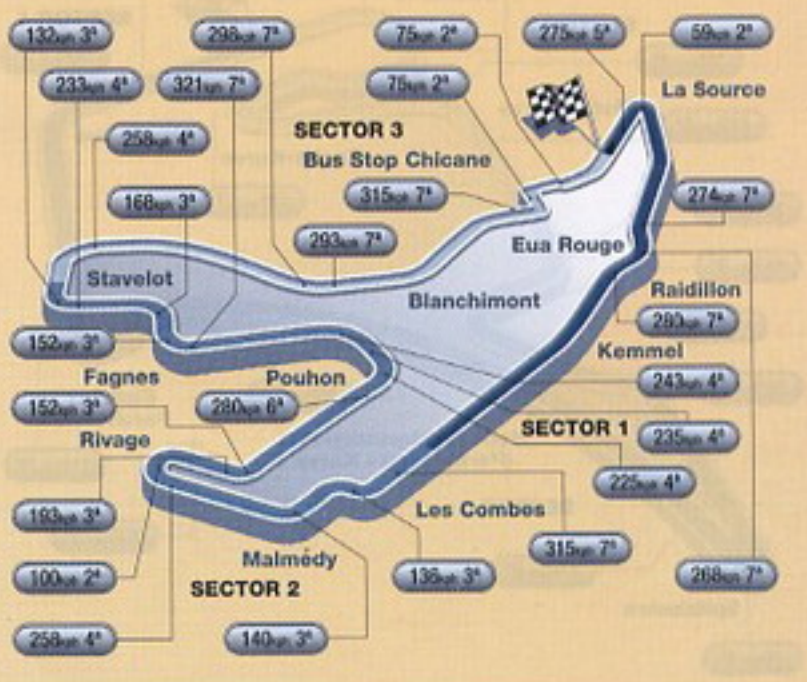
Fecha 4 de septiembre
Primer GP 1950
Longitud circuito 5,793 km
Récord de vuelta 1m 21,046s (Barrichello, Ferrari, 2004)
Podio 2004 Barrichello, M. Schumacher, Button
A *F1 Racing* le gusta oír los F1 por la mañana por el parque de la Villa Reale
A *F1 Racing* no le gusta el tráfico caótico en los accesos
No olvides visitar el teatro de la ópera de La Scala en Milán
Web www.monzanet.it



Monza 2004: pole y victoria para Rubens.

> 16 Bélgica, Francorchamps, Circuit de Spa-Francorchamps

Fecha 11 de septiembre
Primer GP 1950
Longitud circuito 6,973 km
Récord de vuelta 1m 45,108s (Räikkönen, McLaren, 2004)
Podio 2004 Räikkönen, M. Schumacher, Barrichello
A *F1 Racing* le gusta el impresionante circuito; la carrera impredecible
A *F1 Racing* no le gusta la policía belga y los celosos oficiales de pista
No olvides mirar las calificaciones desde Eau Rouge. Increíble
Web www.belgium-grandprix.be



> 17 Brasil, Sao Paulo, Autódromo José Carlos Pace

Fecha 25 de septiembre

Primer GP 1972

Longitud circuito 4,309 km

Récord de vuelta 1m 11,473s (Montoya, Williams, 2004)

Podio 2004 Montoya, Räikkönen, Barrichello

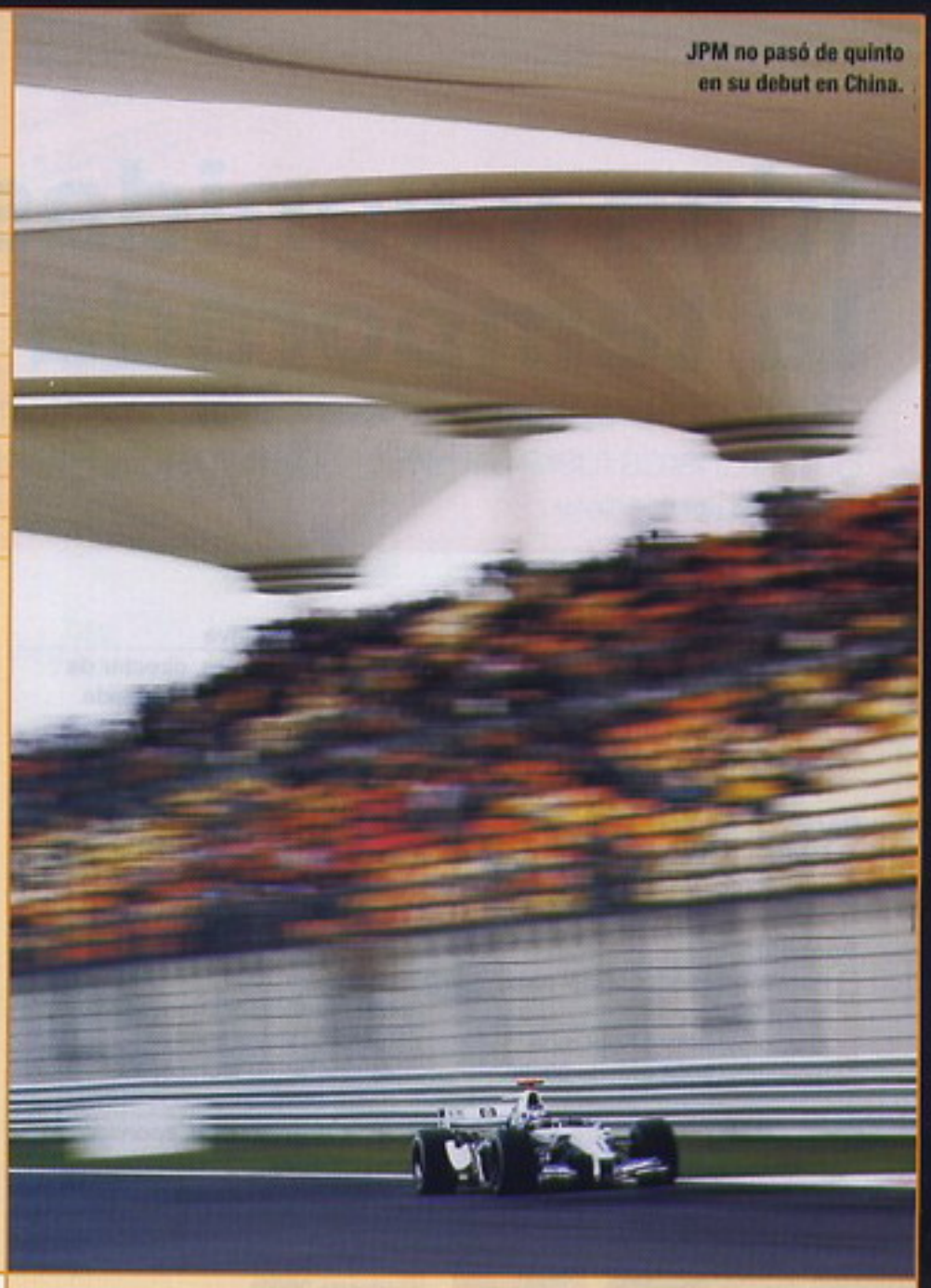
A *F1 Racing* le gusta el ambiente caótico y el inacabable optimismo de la torcida por Rubinho; las caipiriñas

A *F1 Racing* no le gustan los embotellamientos; la inseguridad

No olvides guardar el dinero en lugar seguro

Web www.gpbrasil.com





JPM no pasó de quinto en su debut en China.

> 18 Japón, Suzuka, Suzuka Circuit International

Fecha 9 de octubre

Primer GP 1987

Longitud circuito 5,807 km

Récord de vuelta 1m 32,730s (Barrichello, Ferrari, 2004)

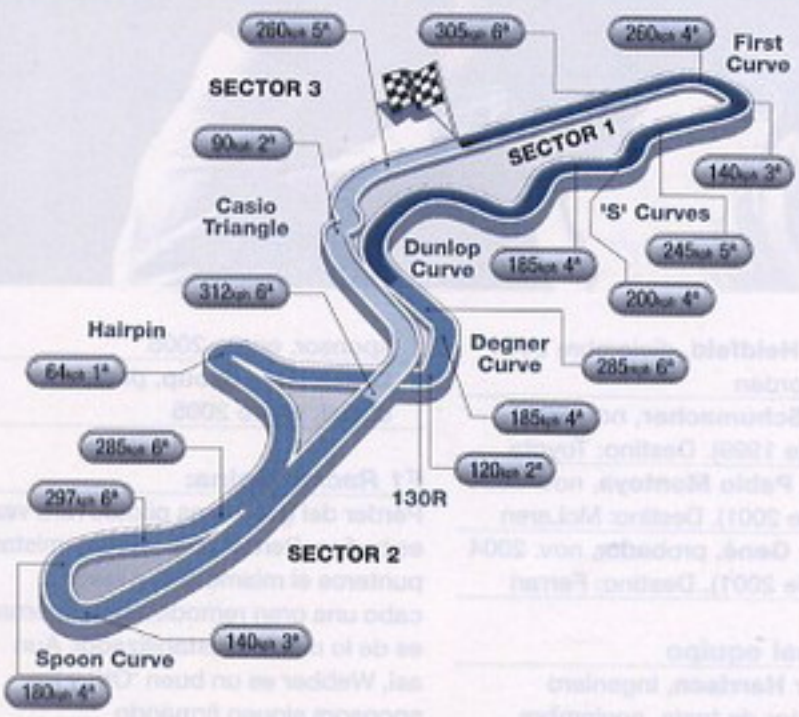
Podio 2004 M. Schumacher, R. Schumacher, Button

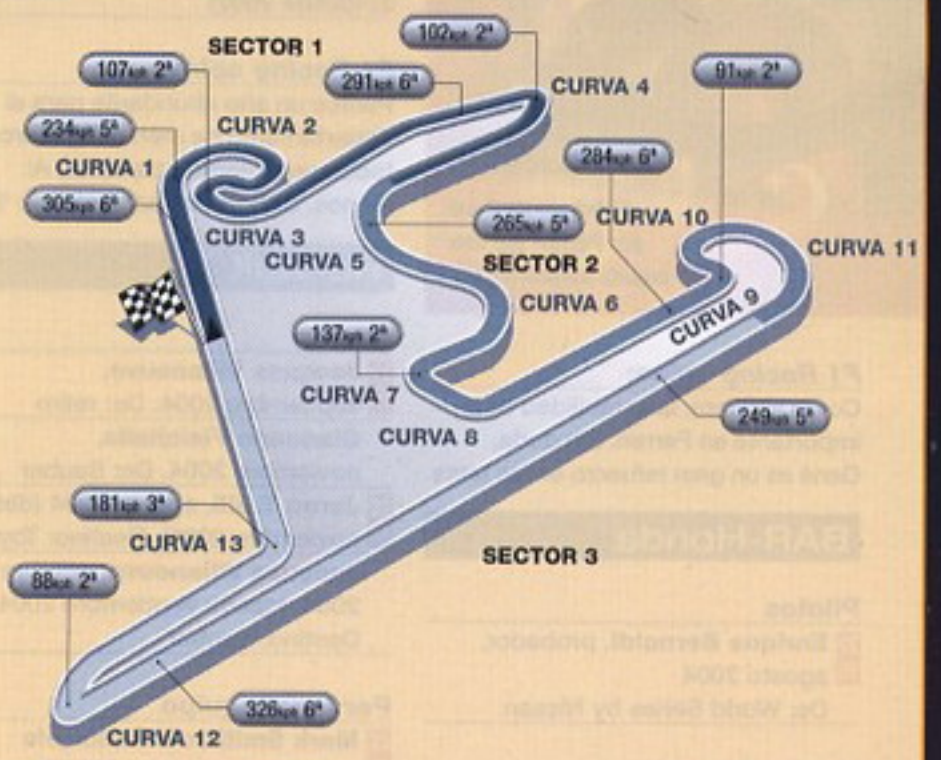
A *F1 Racing* le gusta el parque temático en el circuito; los fans japoneses

A *F1 Racing* no le gusta la inaccesibilidad; esperar el autobús al circuito

No olvides probar auténtica comida japonesa: te dejará alucinado

Web www.suzukacircuit.co.jp





> 19 China, Shanghai, Shanghai International Circuit

Fecha 16 de octubre

Primer GP 2004

Longitud circuito 5,451 km

Récord de vuelta 1m 32,238s (M. Schumacher, Ferrari, 2004)

Podio 2004 Barrichello, Button, Räikkönen

A *F1 Racing* le gusta la moderna arquitectura de la ciudad de Shanghai; grandes restaurantes, la impresionante calle colonial cerca del río...

A *F1 Racing* no le gusta la caminata de la ciudad al circuito; la pista un tanto sin alma; los chalados conductores locales

No olvides que te den un masaje 'Hong Kong'. No es nada sórdido, en serio

Web www.icsh.sh.cn

Idas y venidas en la temporada 2005

Como siempre, hay tanta acción entre bastidores como en pista. Lo más prominente –DC a Red Bull, Richards fuera de BAR– no es más que la punta del iceberg de cambios de personal en F1*

Compilado por Dom Taylor

**Nota: los cambios de personal cubren el periodo marzo 2004 a febrero 2005*

Ferrari

Pilotos

Marc Gené, probador, noviembre 2004. De: Williams

Personal equipo

Matteo Bonciani, agente prensa, ene. 2005. De: Ferrari producción

Sponsors

Puma, proveedor oficial ropa, enero 2005

Fila, proveedor oficial ropa, diciembre 2004 (desde 2003)



El fichaje de Gené por Ferrari fue una jugada sorprendente.

F1 Racing opina:

Como siempre, la estabilidad es lo importante en Ferrari. Sin duda, Gené es un gran refuerzo en los tests

BAR-Honda

Pilotos

Enrique Bernoldi, probador, agosto 2004
De: World Series by Nissan

Personal equipo

David Richards, jefe de equipo, nov. 2004 (desde diciembre 2001)
Destino: Prodrive

Hugh Chambers, director de márketing, nov. 2004 (desde enero 2002). Destino: Prodrive

Sponsors

JOBS, proveedor, marzo 2004

SAP UK, socio técnico, abr. 2004

Autoglym, proveedor, mayo 2004

Ray-Ban, sponsor, junio 2004

Asahi Soft Drinks, socio, diciembre 2004

Showa Corporation, socio técnico, enero 2005

Avaya, socio técnico, enero 2005

NTN Corporation, sponsor, enero 2005

Seiko Watch Corporation, socio relojero, enero 2005

Brunotti, sponsor, octubre 2004 (desde 2002)

F1 Racing opina:

Parece un año abundante para el departamento de márketing, pero todo son acuerdos menores. Al menos, Button no acabó siendo 'KO'

Renault

Pilotos

Jacques Villeneuve, septiembre 2004. De: retiro

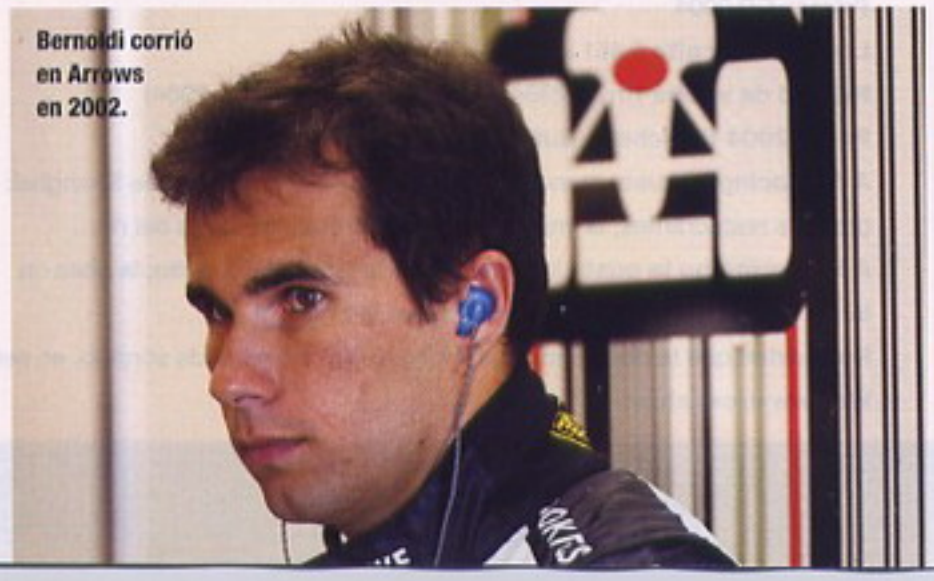
Giancarlo Fisichella, noviembre 2004. De: Sauber

Jarno Trulli, agosto 2004 (desde noviembre 2001). Destino: Toyota

Jacques Villeneuve, octubre 2004, (desde septiembre 2004) Destino: Sauber

Personal equipo

Mark Smith, diseñador jefe adjunto, noviembre 2004 (desde enero 2001). Destino: Jordan



Bernoldi corrió en Arrows en 2002.



Renault es la gran ocasión de Fisi.

Sponsors

Telefónica, sponsor, marzo 2004

Tridion, socio oficial internet, septiembre 2004

F1 Racing opina:

Fisi podría resultar ser un fichaje inspirado; sin duda, Villeneuve fue un error. Buena estabilidad comercial

Williams

Pilotos

Mark Webber, noviembre 2004
De: Jaguar Racing



El paso de Webber de Jaguar a Williams es su gran oportunidad.

Nick Heidfeld, diciembre 2004
De: Jordan

Ralf Schumacher, nov. 2004 (desde 1999). Destino: Toyota

Juan Pablo Montoya, nov. 2004 (desde 2001). Destino: McLaren

Marc Gené, probador, nov. 2004 (desde 2001). Destino: Ferrari

Personal equipo

Peter Harrison, ingeniero superior de tests, noviembre 2004. De: Jaguar Racing

Chris Chapple, director financiero, ene. 2005. De: SUAL

Tim Preston, ingeniero superior de tests, sept. 2004 (desde nov. 1999). Destino: desconocido

Antonia Terzi, aerodinamista jefe, noviembre 2004 (desde abril 2002). Destino: desconocido

John Davis, ingeniero desarrollo instalaciones aerodinámicas, diciembre 2004 (desde sept. 2002). Destino: desconocido

Jeremy Duckworth, director financiero, enero 2005 (desde enero 2003). Destino: Haymarket

Sponsors

Hamleys, sponsor, marzo 2004

Shanghai International Circuit y CCTV, socio promocional, marzo 2004. De: Jordan

Boysen, socio tecnológico, marzo 2004

Intelsat, socio promocional, junio 2004

Würth, proveedor oficial, septiembre 2004

WL Gore & Associates, proveedor oficial, enero 2005

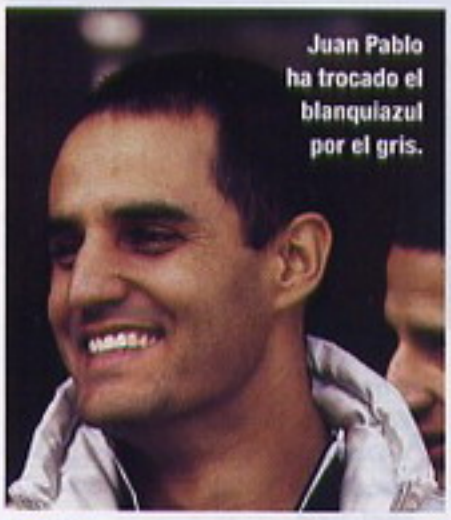
Royal Bank of Scotland, sponsor, enero 2005

Dräxlmaier Group, proveedor oficial, enero 2005

F1 Racing opina:

Perder del golpe tres pilotos rara vez es bueno. Perder dos aerodinamistas punteros el mismo año y llevar a cabo una gran remodelación interna es de lo más desestabilizador. Aun así, Webber es un buen 'OK' y los sponsors siguen firmando

MALCOLM GRIFFITHS/LAT; PETER SPINNEVYLE; MARK THOMPSON/GETTY IMAGES; RUSSELL BATCHELOR/WPB.CC


Juan Pablo ha trocado el blanquiazul por el gris.

McLaren

Pilotos

- **Juan Pablo Montoya,** enero 2005. De: Williams
- **David Coulthard,** octubre 2004 (desde 1996) Destino: Red Bull Racing

Sponsors

- **Technogym**, socio, junio 2004
- **Nescafé Express**, sponsor, octubre 2004
- **AT&T**, socio de comunicaciones, enero 2005
- **Johnnie Walker**, sponsor, febrero 2005

F1 Racing opina:

Montoya es un jugoso fichaje, pero el frente de los sponsors ha avanzado poco, salvo por Johnnie Walker

Sauber

Pilotos

- **Jacques Villeneuve,** noviembre 2004. De: Renault
- **Giancarlo Fisichella,** octubre 2004 (desde noviembre 2003). Destino: Renault

Sponsors

- **AdNovum**, socio tecnológico, marzo 2004
- **AMD**, socio tecnológico, junio 2004
- **DALCO**, proveedor superordenador, junio 2004
- **Michelin**, proveedor de neumáticos, noviembre 2004
- **Certina**, socio oficial, dic. 2004
- **Red Bull**, sponsor, octubre 2004 (desde 1995) Destino: Red Bull Racing
- **Sokhna Port**, sponsor, oct. 2004


El impresionante Sauber C24 cuenta con neumáticos Michelin y con el ex campeón JV.


La experiencia de Coulthard debería inestimable para Red Bull.

- **Bridgestone**, proveedor de neumáticos, nov. 2004 (desde 99)

F1 Racing opina:

Perder los 10 millones de dólares de Red Bull, por no hablar de Fisi, son grandes golpes. Pero la llegada de Michelin ha levantado la moral

Jaguar/Red Bull

Pilotos

- **Vitantonio Liuzzi,** noviembre 2004. De: Arden F3000
- **David Coulthard,** diciembre 2004. De: McLaren
- **Mark Webber**, octubre 2004 (desde 2003). Destino: Williams
- **Björn Wirdheim**, probador, noviembre 2004 (desde febrero 2004). Destino: Champ Car

Personal equipo

- **Dietrich Mateschitz,** propietario, octubre 2004
- **Helmut Marko**, asesor, octubre 2004
- **Christian Horner**, director deportivo, enero 2005 De: Arden F3000
- **Günther Steiner**, director técnico, enero 2005. De: Opel Motorsport
- **Malcolm Oastler**, ingeniero jefe, junio 2004 (desde 2002) Destino: desconocido, Australia
- **Nav Sidhu**, jefe de comunicación de F1, noviembre 2004 (desde enero 2001) Destino: Sidhu & Simon Ltd
- **Jane Stewart**, directora de comunicación y actividades públicas, noviembre 2004 (desde marzo 2002). Destino: Jaguar Cars
- **David Pitchforth**, director gerente, enero 2005 (desde marzo 2002). Destino: reposo
- **Tony Purnell**, jefe de equipo, enero 2005 (desde nov. 2002) Destino: vacaciones en Vietnam
- **Mark Gillan**, jefe de rendimiento del vehículo, febrero 2005 (desde mayo 2002). Destino: docencia en la Universidad de Surrey
- **Carrie Bond**, agente de prensa, febrero 2005. Destino: RR PP Volkswagen
- **Iain Brown**, jefe de márketing, febrero 2005. Destino: empresa propia

Sponsors

- **Ocean's Twelve**, sponsor aislado, Mónaco 2004
- **Steinmetz Diamonds**, sponsor aislado, Mónaco 2004
- **Alpinestars**, proveedor, oct. 2004
- **HSBC**, sponsor principal, octubre 2004 (desde 1997, Stewart GP)
- **Becks**, sponsor, octubre 2004
- **Castrol**, carburantes, oct. 2004
- **Lear**, socio técnico, octubre 2004
- **Du Pont**, socio técnico, oct. 2004
- **Rolex**, proveedor relojes, octubre 2004
- **AT&T**, socio de comunicaciones, octubre 2004
- **Pioneer**, proveedor, octubre 2004
- **Puma**, proveedor, octubre 2004
- **3D Systems**, socio técnico, octubre 2004
- **Ford**, propietario, octubre 2004

F1 Racing opina:

La lista más larga de lejos, en su mayor parte compuesta de bajas, algunas obligadas por el nuevo dueño, Red Bull, otras voluntarias

Toyota

Pilotos

- **Ralf Schumacher,** noviembre 2004. De: Williams
- **Jarno Trulli**, septiembre 2004 De: Renault



Muchos mirarán con interés cómo se adapta Ralf a Toyota.

- **Cristiano da Matta,** agosto 2004 (desde noviembre 2002) Destino: Champ Car

Personal equipo

- **Yoshiaki Kinoshita,** vicepresidente ejecutivo, enero 2005. De: Motor Sport Division, Toyota Motor Corporation
- **Nicolo Petrucci,** aerodinamista jefe, enero 2005 De: Jordan



Wilux, sponsor principal de Minardi, se fue tras una disputa contractual.

Ange Pasquali, *team manager,* agosto 2004 (desde 1999, Toyota Motorsport). Destino: desconocido

Norbert Kreyer, director de ingeniería, agosto 2004 (desde 1997). Destino: desconocido

Toshiro Kurusu, vicepresidente ejecutivo, dic. 2004 (desde feb. 2002). Destino: Toyota Japón

Sponsors

BMC Software, socio tecnológico, julio 2004

Toyoda Mitsui Europe, socio técnico, marzo 2004

F1 Racing opina:

Bien por la mejor pareja de pilotos que ha tenido nunca Toyota

Jordan

Pilotos

Robert Doornbos, probador, septiembre 2004. De: Arden F3000

Tiago Monteiro, febrero 2005 De: World Series by Nissan

Narain Karthikeyan, febrero 2005. De: World Series by Nissan

Giorgio Pantano, septiembre 2004. Destino: desconocido

Nick Heidfeld, nov. 2004 (desde nov. 2003). Destino: Williams

Personal equipo

Wayne Greedy, ingeniero, julio 2004. De: periodo sabático

Mark Smith, director técnico, diciembre 2004. De: Renault

Alex Shnaider, dueño, ene. 2005

Colin Kolles, director, ene. 2005

Trevor Carlin, director deportivo, enero 2005. De: Carlin F3

Adrian Burgess, director general, enero 2005. De: Carlin F3

Christian Geistdoerfer, director comercial, enero 2005

Ricky Taylor, jefe de mecánicos, enero 2005

Bradley Joyce, ingeniero de pista, enero 2005

Paul Monaghan, ingeniero de pista, enero 2005

Adam Carter, ingeniero de pista adjunto, nov. 2004 (desde 2003)

Tim Edwards, *team manager,* diciembre 2004 (desde 1991) Destino: Commonwealth Games, Melbourne 2006

Nicolo Petrucci, jefe de aerodinámica, diciembre 2004 (desde 2002). Destino: Toyota

Mike Hall-Taylor, jefe de márketing, enero 2005 (desde 1997). Destino: desconocido

Mark Smith, director técnico, enero 2005 (desde diciembre 2004). Destino: desconocido

Richard O'Driscoll, director financiero, enero 2005 (desde 1991). Destino: desconocido

Gerry Hughes, ingeniero de pista, enero 2005 (desde 2002)

Eddie Jordan, propietario, jefe de equipo, febrero 2005 (fundó Jordan en 1991). Destino: desconocido

Helen Temple, agente de prensa, febrero 2005 (desde abril 2001) Destino: Noruega

Sponsors

Reino de Bahrein, sponsor, marzo 2004

B&Q China, sponsor aislado, GP de China 2004

Shoulu-Huayuan Co, sponsor aislado, GP de China 2004

Rand Worldwide, socio tecnológico, abril 2004

Trust, sponsor, abril 2004 De: Minardi

ATI Technologies, socio tecnológico, octubre 2004

F1 Racing opina

Seguro que esta lista crecerá tras la adquisición por parte de Midland F1

Minardi

Pilotos

Bas Leinders, probador, marzo 2004. De: World Series by Nissan


Tiago Monteiro, probador, marzo 2004. De: Champ Car

Christijan Albers (dcha.), enero 2005 De: DTM

Gianmaria Bruni, octubre 2004 (desde 2003). Destino: GP2

Personal equipo

Andrea Rochetto, aerodinamista superior, verano 2004

Sponsors

Wilux, sponsor, marzo 2004

X-Drinks, proveedor, marzo 2004

Feedback Italia, socio técnico, abril 2004

Connect Communication, sponsor, abril 2004

Capital Union ECC, sponsor aislado, GP de Bahrein 2004

Golden Palace.com, socio comercial, junio 2004

Vure srl, socio promocional, julio 2004

Wilux, sponsor principal, julio 2004 (desde marzo 2004)

F1 Racing opina:

Minardi cambia continuamente (Wilux se enfadó por la decoración de Silverstone). Pero sobrevive. ¡Bravo!

FIA

Sid Watkins, delegado médico, enero 2005 (desde 1978) Destino: Instituto FIA

FOM

Michael Payne, jefe de márketing, junio 2004. De: Comité Olímpico Internacional

> Cambios de reglamento para la temporada 2005

AERODINÁMICA

OK Alerón delantero elevado 50 mm; altura del difusor limitada a 125 mm. Alerón trasero adelantado 150 mm


El objetivo de estas nuevas normas era reducir el apoyo en un 30%. En realidad, tras un invierno recuperando carga, los equipos punteros esperan perder sólo un 10-15%. Junto con las nuevas normas de neumáticos y motor, la FIA esperaba reducir los tiempos por vuelta en unos 3s, pero los equipos punteros creen que cederán sólo 1,5s. Aun así, menos apoyo significa menos agarre, así que se reducirá la velocidad de paso en curvas de media y alta velocidad. ¿Mejorarán el espectáculo los cambios aerodinámicos? Seguramente no. BAR (izda.) cree que haría falta una reducción del 90% para facilitar los adelantamientos.

NEUMÁTICOS

OK Un solo juego para calificaciones y carrera

KO Gomas blandas, cambios de neumáticos

Adiós al espectáculo de 19 mecánicos cambiando ruedas y repostando en menos de 7s. Las gomas de larga duración implican que los pit stops serán sólo para repostar. Más soso, imposible. Pero la pérdida de acción en el pit lane podría implicar más en pista. Se pondrá mucho más énfasis en la necesidad de que el piloto conserve sus cubiertas, para evitar


que se degraden. Quien castigue las gomas desde la salida se resentirá al final, así que no será de extrañar que a veces los líderes se vayan para atrás.

MOTORES

OK Motores para dos GP

KO Motores para un GP

Las dos carreras que ha de durar un motor las define el momento en que éste fue cambiado por última vez, no el calendario. Es decir, mientras los 10 equipos empiezan la temporada sincronizados (motores para Australia-Malaisia, Bahrein-San Marino, etcétera), un cambio de motor en Malaisia deja desincronizado al coche en cuestión; esto es, Malaisia-Bahrein, San Marino-España... Un cambio de motor durante un fin de semana de carrera implicará perder 10 posiciones en la parrilla únicamente de esa prueba. La siguiente carrera, sin tomar en cuenta su posición en el calendario, cuenta como la segunda carrera para el motor de repuesto, así que la penalización no se transmite. La FIA precintará los motores entre carreras para asegurar que "no puedan reconstruirse o sustituirse partes móviles importantes" (reglamento deportivo FIA, artículo 85). Un solo precinto roto contará como un cambio de motor. No obstante, un piloto que no acabe la primera carrera de su motor podrá cambiarlo, sin sanción, para la siguiente.



CALIFICACIONES

OK Dos sesiones a una vuelta, la primera el sábado, la segunda el domingo. La primera se disputará en el orden de la carrera anterior invertido. Se sumarán los tiempos de ambas sesiones.

KO Dos sesiones el sábado. La primera en el orden de la carrera anterior. Cambio de ruedas entre sesiones.

La suma de tiempos podría llevar a una parrilla más mezclada y estrategias emocionantes. Aun así, creemos que el nuevo sistema es flojo (véase página 58).



STEVE ETHERINGTON/LAT, LORENZO BELLANCA/LAT, ARCHIVO LAT, RUSSELL BATCHELOR/PB.CC, PETERS/WPB.CC

#1 Cosa rara: un circuito urbano veloz

El anticipo de 2005 puede ser toda una lotería, con nuevas combinaciones coche/piloto y bólidos de menor agarre

Así corrieron

Año	2000 parr.	2000 carr.	2001 parr.	2001 carr.	2002 parr.	2002 carr.	2003 parr.	2003 carr.	2004 parr.	2004 carr.
Michael Schumacher	3	1	1	1	2	1	1	4	1	1
Rubens Barrichello	4	2	2	3	1	R	2	R	2	2
Jenson Button	21	R	16	14	11	R	8	10	4	6
Takuma Sato	-	-	-	-	22	R	-	-	7	9
Fernando Alonso	-	-	19	12	-	-	10	7	5	3
Giancarlo Fisichella	9	5	17	13	8	R	13	12	14	10
Mark Webber	-	-	-	-	18	5	14	R	6	R
Nick Heidfeld	15	9	10	4	10	R	7	R	15	R
Kimi Räikkönen	-	-	13	6	5	3	15	3	10	R
Juan Pablo Montoya	-	-	11	R	6	2	3	2	3	5
Jacques Villeneuve	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Felipe Massa	-	-	-	-	9	R	-	-	11	R
David Coulthard	2	R	6	2	4	R	11	1	12	8
Christian Klien	-	-	-	-	-	-	-	-	19	11
Jarno Trulli	6	R	7	R	7	R	12	5	9	7
Ralf Schumacher	11	3	5	R	3	R	9	8	8	4
Narain Karthikeyan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tiago Monteiro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Christijan Albers	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
por definir	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-



Si buscas una vista panorámica de Melbourne mientras estás en la ciudad para la carrera, coge el ascensor y sube a la 55ª planta de las Rialto Towers en Collins Street: ¡la vista es espectacular!

Resultados 2004

Ocho primeros carrera

1 **Michael Schumacher**
Ferrari F2004
1h 24m 15,757s
(219,010 km/h)
2 **Rubens Barrichello**
Ferrari F2004 +13,605s
3 **Fernando Alonso**
Renault R24 +34,673s
4 **Ralf Schumacher**
Williams-BMW FW26
+1m 00,423s
5 **Juan Pablo Montoya**
Williams-BMW FW26
+1m 08,536s
6 **Jenson Button**
BAR-Honda 006
+1m 10,598s
7 **Jarno Trulli**
Renault R24 +1 vuelta
8 **David Coulthard**
McLaren-Mercedes MP4-19
+1 vuelta

Ocho primeros parrilla

1 **Michael Schumacher**
Ferrari F2004, 1m 24,408s
(226,172 km/h)
2 **Rubens Barrichello**
Ferrari F2004 +0,074s
3 **Juan Pablo Montoya**
Williams-BMW FW26 +0,590s
4 **Jenson Button**
BAR-Honda 006 +0,590s
5 **Fernando Alonso**
Renault R24 +1,291s
6 **Mark Webber**
Jaguar R5 +1,397s
7 **Takuma Sato**
BAR-Honda 006 +1,443s
8 **Ralf Schumacher**
Williams-BMW FW26
+1,517s

Vuelta rápida

Michael Schumacher
Ferrari F2004, 1m 24,125s
(226,933 km/h)

Horarios

Entrenamientos libres
2.00-3.00 viernes 4 de marzo
5.00-6.00 viernes 4 de marzo
0.00-0.45 sábado 5 de marzo
1.15-2.00 sábado 5 de marzo
Calificaciones
4.00 sábado 5 de marzo
1.00 domingo 6 de marzo
Carrera
5.00 domingo 6 de marzo

¿Quieres ir?

Información circuito
www.grandprix.com.au
Tel.: 0061 (03) 9258 7100

Según el piloto

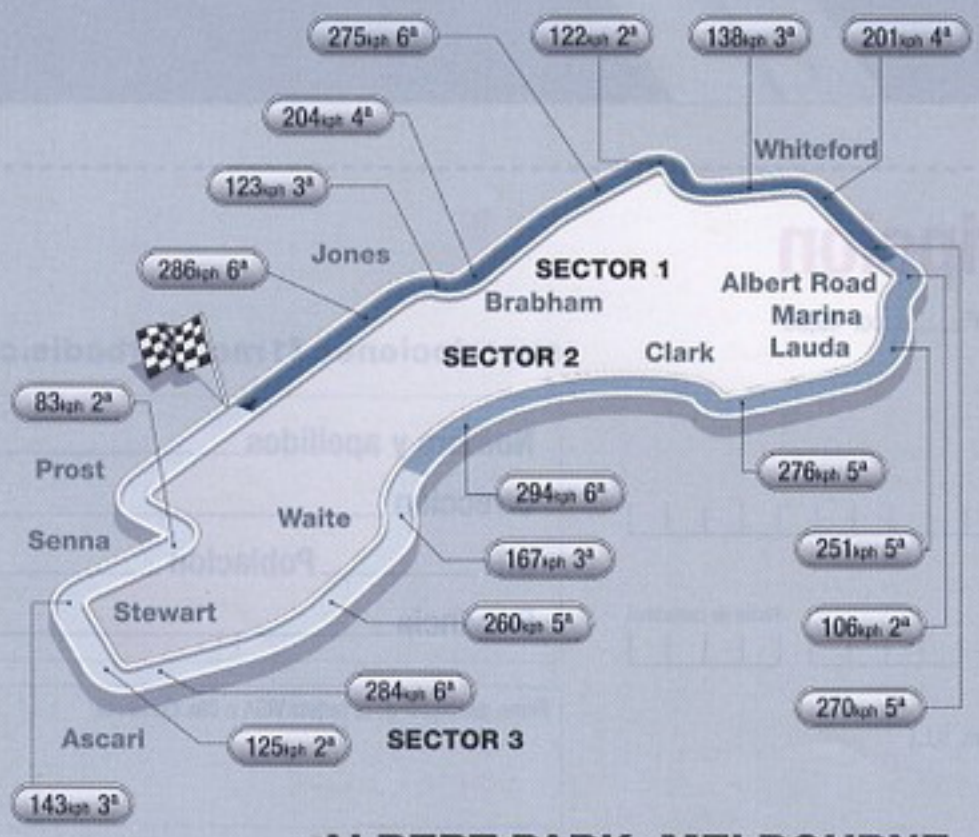


Mark Webber

"Correr ante mi público siempre es abrumador, pero también un placer.

"El circuito tiene muchas frenadas fuertes, así que es muy importante conseguir que el coche funcione bien en frenada. Es una pista lisa –una gran mezcla de circuito urbano y permanente– en la que es muy difícil adelantar. Puedes presionar a tu rival en la primera curva de modo que sacrifique la salida y luego tratar de rematar la maniobra en la curva 3, o por dentro o por fuera, si tienes suerte.

"Es un circuito de alta carga que por lo general no castiga los neumáticos. La clave en el Albert Park es la fiabilidad. Como es la primera carrera, suelen haber muchos abandonos, así que si consigues acabar tienes muchas posibilidades de puntuar".



ALBERT PARK, MELBOURNE

Longitud circuito 5,303 km **Número de vueltas** 58
Distancia de carrera 307,574 km



Hill va a por el banderazo en su FW17B en la última carrera disputada en Adelaida.

ARCHIVO LAT; MARK THOMPSON/GETTY IMAGES; SCHLEGELMILCH PHOTOGRAPHY

RINCÓN HISTÓRICO

De Adelaida a Melbourne...

... y Damon Hill ganó en ambas carreras. Ahora sólo quedan cinco veteranos de 1996...

Cuando Melbourne sustituyó a Adelaida como sede del GP de Australia, el circuito no fue lo único que cambió. Por tradición, Adelaida era la última prueba de la temporada, mientras que Melbourne se convirtió en la primera. Por tanto, cuando se produjo el relevo en 1996, Australia fue anfitriona de dos GP consecutivos, aunque separados por cuatro meses (y una temporada).

A primera vista pareció que en esos cuatro meses nada había cambiado. Damon Hill ganó ambas carreras para Williams, sólo que el chasis pasó de ser el FW17B al FW18. Pero su compañero en Melbourne era nuevo. David Coulthard había pasado a McLaren y el hombre que se iba a poner de moda en Williams era el campeón de la Indycar Jacques Villeneuve, que tuvo un debut en F1 casi perfecto. El francocanadiense marcó la pole en su primera carrera, uno de los cuatro pilotos que lo han logrado, y encabezó 50 de las 58 vueltas; un problema de aceite le obligó a conformarse con el segundo puesto.

Adelaida 95, siendo el último GP de una temporada, supuso el final de varias carreras. Bertrand Gachot, Roberto Moreno, Taki Inoue y Karl Wendlinger corrieron en F1 allí por última vez, y también bajó el telón del breve periodo de dos años del GP del Pacífico en la categoría reina.

Por suerte, una carrera que no acabó en Adelaida 95 fue la de Mika Häkkinen, que sufrió un accidente que casi le costó la vida. Pero cuatro meses más tarde, en Melbourne, volvió con su McLaren y fue quinto.

Sorprendentemente, el vigente campeón del mundo Michael Schumacher dejó Benetton por Ferrari en la pretemporada, y Gerhard Berger y Jean Alesi, compañeros en Ferrari desde 1993, hicieron lo contrario. En su primera carrera con la Scuderia, Michael abandonó.

Cuando se forme la parrilla para el GP de Australia de este año, Schumi, Giancarlo Fisichella, Villeneuve, Coulthard y Rubens Barrichello serán los únicos veteranos de Melbourne 96.

Stewart Williams

'EL ÚLTIMO GP EN ADELAIDA SERÁ RECORDADO POR EL ACCIDENTE QUE CASI LE COSTÓ LA VIDA A HÄKKINEN'

BOLA DE CRISTAL

Rápido, resbaladizo y traicionero

Nuevo año, nuevos coches, nuevas normas; ¡a disfrutar!

En el mejor de los casos, el Albert Park, con su combinación de curvas rápidas y lentas, ya sería lo bastante delicado. Con todos esos cambios en los coches y el hecho de ser la primera carrera de la temporada, se convierte en una pesadilla técnica.

No es raro ver trompos o salidas en los libres y oficiales (el año pasado Michael Schumacher se equivocó no menos de cuatro veces en los dos primeros días pero, cómo no, no cometió ni un error el domingo). Es el producto de un circuito polvoriento y de escaso agarre pero sorprendentemente rápido para ser una pista provisional. Añádanse coches nerviosos, debido al apoyo reducido y los neumáticos duros, y los comisarios tendrán que tener bien a mano sus banderas amarillas.

Será el primer gran test para los fabricantes de neumáticos y los pilotos, cuando se esfuercen por hacer durar 300 km de carrera las cubiertas con que se calificaron. No podría suceder en un lugar peor. Como el asfalto es liso, el problema permanente del subviraje comportará un inoportuno granulado, a menos que el comportamiento se haga más neutro.

Luego están las elevadas cargas laterales generadas por la rápida parte de atrás de este circuito plano de 5,3 km. La consiguiente solicitud sobre los neumáticos impondrá un nuevo enfoque a los pilotos. Ya no se tratará de esperar el momento y lanzar el coche para recuperar puestos en las primeras vueltas. Ahora los pilotos han de pensar en la distancia y no en tres o cuatro sprints con gomas frescas en cada pit stop.

También la estrategia de pit stops deberá adaptarse a los nuevos parámetros. Nadie sabe qué tal saldrá, así que cabe esperar tácticas distintas y suertes diversas. El error no forzado era una de las causas de abandono más comunes en Melbourne. Podría serlo aún más este año, especialmente durante la fase final de lo que viene a ser una carrera hacia lo desconocido.

Maurice Hamilton



Schumacher no cometió ni un error en 2004.

Querido Eddie:
Bueno, la hermandad de la F1 bromeó al respecto mucho tiempo, y ahora ha sucedido. Te has apeado y ahora, a vivir. Seguro que has apañado los detalles fiduciarios de tu retiro, y sé que se te echará de menos mientras pasas los fines de semana en Ikea, algo que Marie ha estado aplazando estos últimos 20 años o así.

Dicho esto, me asombra que te vendieras a este tío ruso, Shnaider. Francamente, Eddie, me quedo pasmado de que encontrara tiempo para involucrarse, entre disputar 19 carreras o así del DTM para los chicos de AMG-Mercedes y todo eso (oye, no nos confundamos con Bernd Schneider – N. de la R.). Aun así, si uno es la mitad de alto y el doble de rico que Bernie Ecclestone puede ganar tiempo para hacer lo que le plazca. Incluido comprar Jordan con la calderilla del bolsillo.

Sin embargo, es una lástima que todo acabara así. Parece que fue ayer que debutabas en las calles de Phoenix con Andrea de Cesaris y Bertrand Gachot al volante. Tal vez también te acuerdes de que le ofreciste una comisión a mi colega Alan Henry si podía persuadir a AT&T para que te patrocinara cuando pronunció un discurso ante algunos de sus ejecutivos. Huelga decir que no estuvo a la altura. Pero es lo que pasa cuando tratas de hacer negocios con los chicos de la prensa. Como David Niven dijo una vez de Errol Flynn, lo único que puedes tener por seguro es que te fallará.

Cómo no, se podría mantener que tu mayor logro fue darle la alternativa en F1 a esa máquina de ganar, Michael Schumacher, en Spa allá en 1991, una muestra de generosidad que todos los demás pilotos de la parrilla actual deben haber recibido con el mismo entusiasmo que la declaración de la renta. Según recuerdo, hubo una vacante en tu bólido con motor Ford porque a Gachot lo metieron entre rejas por rociar en la cara a un taxista londinense con una especie de aerosol defensivo, tras un altercado circulatorio en el centro de la ciudad. Sé que tu relación con el futuro pluricampeón mundial duró exactamente una curva, pues fundió el embrague y acto seguido salió pitando para Benetton a instancias de Flavio Briatore y Tom Walkinshaw. De allí en adelante, dio sus primeros pasos hacia la fama y fortuna, mientras como parte del pago tuviste que cargar con Roberto Moreno. Buen tipo y todo eso, pero no a la altura de Schumacher precisamente.



ARCHIVO LAT

Buena carrera para empezar una *ídem* en F1: en su primer GP, Bélgica 91, Schumi se quedó sin embrague en su Jordan 191 tras la primera curva.

También me cuentan que los soldados de infantería de la F1 echarán en falta tu humor surrealista. Tengo entendido que la acogida dispensada a esos gacetilleros ambulantes que se refugiaban de vez en cuando en tu motorhome podía ser calurosamente cordial o violentamente intimidante, según el chip de gestión cerebral que hubieras seleccionado mientras te afeitabas antes del desayuno. También oigo decir que eras un jefe de equipo que amaba el automovilismo aún más que el dinero, un concepto curioso desde cualquier punto de vista en el pit lane, del cual he de reconocer que no estoy del todo convencido.

Cuatro victorias en gran premio para Jordan no era precisamente el palmarés que esperabas, aunque lo bueno es que hubo muchas ocasiones en que nadie habría dado un céntimo porque subieras a un solo podio, y aún menos en el cajón más alto. Cuando corrías al volante de un monoplaza de F3, tal vez no fueras capaz de hacer subir un palo de escoba por un pasillo, pero si vamos al éxito en F1 harías palidecer a Alain Prost, Tom Walkinshaw e incluso Max Mosley por lo que se refiere a vuestros logros como dueños de un equipo. Y hay que recordar que Prost y Walkinshaw vivieron para ver a sus equipos irse a pique, algo que tú conseguiste esquivar una y otra vez. Hasta el señor Ecclestone no pudo infundir magia indefinidamente al antaño poderoso equipo Brabham y también vio irse al traste a tan célebre nombre. Después de haberlo vendido, claro.

Tengo entendido que es poco probable que te veamos mucho esta temporada, ya que el señor Shnaider ya ha optado por borrarte de la primera línea de la F1, igual que los jefazos de Red Bull fenecieron a manos de ese sujeto que produce ese curioso brebaje allá en Salzburgo. Triste, ¿verdad? Pero así es la F1. Una elección de alto octanaje entre tu bolsa y tu vida.

Te saluda cordialmente,

Mr Paddock

'La acogida dispensada a los gacetilleros ambulantes dependía del chip cerebral que hubieras escogido mientras te afeitabas'