

F1 RACING

F1

100%
FORMULA 1

**DOSSIER WILLIAMS
MONTROYA HA
PUESTO LA DIRECTA**
Así llegó el FW25
a ser el coche a batir

**7.700 MILLONES DE \$
LOS MILLONARIOS
DE LA FORMULA 1**
Revelamos cuánto
valen las 50 estrellas
más ricas de la F1

RACING

OCTUBRE 2003 - Nº56 - 4,5 €

**DOSSIER FERRARI
¿HA PERDIDO
SCHUMACHER
EL TREN?**
POR QUÉ SE LE
ESCAPA EL SEXTO
TÍTULO A SCHUMI

LLEGÓ EL GRAN DÍA

ALONSO ILUSIONA

Con 22 años, el español vence su primer gran premio a lo campeón y hace historia en la F1



Contenido

Octubre 2003



> Secciones

10 **Parade**
¿Es un pájaro? ¿Es un avión? No, es Alonso

14 **Joan Villadelprat**
Tres pilotos en liza por el título

16 **Javier del Arco**
Fernando Alonso sacude la F1

18 **Pitpass**
El final del campeonato se presenta turbulento

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

94 **Previo GP**
Italia y EE UU. Monza e Indianápolis. ¡Genial!

98 **Bandera negra: J. Villeneuve**
La cosa pinta un pelín negra, Jacques...

> Artículos

26 **Michael vs Juan vs Kimi vs Ralf**
A tres carreras del final, cuatro hombres luchan por el título. Veamos sus posibilidades.

EN PORTADA

30 **El gran hito de Alonso**
No fue un sueño. Fernando Alonso ya ha ganado un gran premio. El cielo es el límite.

EN PORTADA

34 **Montoya: ¿imparable?**
El FW25 era una bestia difícil de manejar; ahora es el coche a batir. He aquí cómo.

EN PORTADA

42 **Schumi: ¿demasiado tarde?**
Peter Windsor analiza que han de hacer Michael y Ferrari para renovar el título.

EN PORTADA

50 **¿Qué pasa con el F2003-GA?**
¿Cómo podían salirle las cosas tan mal a Ferrari después del gran F2002? He lo aquí.

62 **Ralf Schumacher en el tribunal**
F1 Racing asistió a la vista de la FIA acerca del accidente en la salida en Hockenheim.

EN PORTADA

66 **Los millonarios de la F1**
Estos 50 tipos se reparten 7.700 millones de dólares. ¿Quiénes son y a cuánto tocan?

74 **Los nómadas de la F1**
F1 Racing acompañó a la caravana de camiones de Jordan hasta el Nürburgring.

85 **Gran Premio de Hungría**
Una crónica histórica, la de la victoria de punta a (casi) punta de Alonso. Con datos y técnica.

42

Análisis del campeonato: ¿demasiado tarde?
La temporada de Michael Schumacher con el Ferrari F2003-GA se consume por momentos. Analizamos qué pasa exactamente y valoramos si Schumi puede hacerse con un inaudito sexto título.



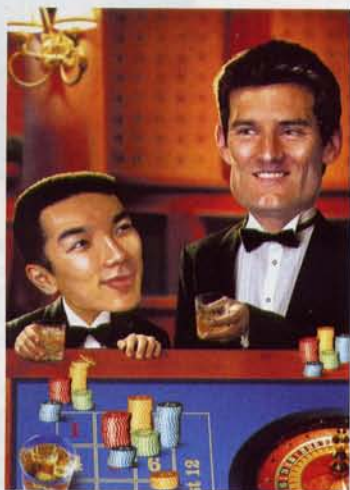


>86
Así llegó Fernando Alonso a entonar el himno en Hungría.

Historia

>66

¿Quiénes son los 50 personajes más ricos de la F1? He los aquí.



>26

En la recta final. ¿Podrán Kimi y Juan atrapar a Schumi?



>50

El Ferrari F2003-GA no ha replicado el éxito de su predecesor. ¿Por qué?

En la carretera con el equipo Jordan de camino a otro gran premio.

>74

En la carretera con el equipo Jordan de camino a otro gran premio.



>82

F1 Racing asistió a la audiencia de Ralf Schumacher en la FIA.

El 'nano' arrasa



Fernando Alonso avanza por la jungla del mundial a golpe de machete. Despeja su camino sin alterarse y sin remisión, como un felino orgulloso reparte zarpazos directos, secos e incontestables. Por eso se ha convertido en el piloto más joven de la historia en conseguir un podio, en marcar una pole position y en proclamarse vencedor de un gran premio.

Su actuación en Hungaroring fue magistral, pero quizá lo más importante no fuera ni el doblaje de Michael Schumacher, ni el de su compañero de equipo

Jarno Trulli, ni la tremenda ventaja que acumuló sobre el segundo clasificado. Lo trascendental es que Fernando es el nuevo jefe de Renault F1, le ha dado la vuelta al equipo, lo ha transformado espectacularmente porque les ha regalado una victoria impensable y les ha abierto los ojos con unos planteamientos de carrera más arriesgados.

El asturiano se ha erigido en el rey de su territorio, lidera la toma de decisiones y todos le escuchan. Ahora, si apuesta por una estrategia rompedora, todos le siguen y van con él hasta el fin del mundo. Este cambio vuelve a definir la pareja Renault-Alonso y le confiere una nueva dimensión con un potencial ilimitado, un futuro triunfador al que lo único que le puede faltar es el acierto del fabricante galo en diseñar un motor tan bueno como los rivales.

En su día se fraguaron los binomios Schumacher-Ferrari y Häkkinen-McLaren, ahora le ha llegado el turno a uno nuevo. Matemáticamente, a falta de tres carreras Alonso mantiene opciones al título de campeón del mundo (¿alguien lo hubiera imaginado antes de empezar el año?) aunque ciertamente la lógica indica que serán Montoya, Michael y Räikkönen quienes se lo van a disputar.

Pero este año ya se acaba y la próxima temporada va a ser diferente, porque por primera vez en la historia un piloto español saldrá desde el primer gran premio en la lista de aspirantes al título.

Xavier Guillén Elena

> Philip Beresford

Sólo un hombre posee los recursos e inteligencia financiera para atar la Lista de Ricos definitiva de la F1, y ése es Beresford. ¿Por qué? Porque él es también el cerebro de la Lista de Ricos del *Sunday Times*, una tarea monumental cuya trascendencia traspasa fronteras. A partir de la página 66, los 50 personajes más acaudalados de la F1.



> Dom Taylor

El nuevo corredor de fondo de F1 Racing es el joven Dom, quien, por cierto, este año corrió la maratón de Nueva York en menos de cuatro horas. Se licenció en filosofía y psicología en Oxford, una excelente preparación para su primera incursión en el periodismo de F1. Véase su primer artículo en la página 74.



> Richard Hart

Este mes aprovechamos apenas uno de los talentos de Richard: la primera de sus ilustraciones de la Lista de Ricos de la F1 aparece en la página 66. Vive en Suráfrica y dirige una tienda de diseño gráfico, un restaurante, una librería y una galería, pero nada le gusta más que una ración de lucha libre con un buen cocodrilo.



> Alex P

El as de la fotografía Alex Puczyniec adopta el nombre profesional de 'Alex P', ¡para alivio de este modesto redactor! Sus imágenes del Ferrari F2003-GA (véanse páginas 50-61) son sencillamente divinas, aunque no sabemos en qué pensaba el bueno de Stéphane Sarnson cuando sacó esta foto de Alex en plena faena.



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

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

gerente
C. Bonicel
editor y director
Franco Machado

redacción
Xavier Guillén
Valenti Fradera
colaboradores
Javier del Arco
Joan Villadelprat
Álvaro Rubio
Xavier Pérez
Javier Moncayo

jefe de producción
Guillermo Escudero
ayudante de producción
Maud Connan

maquetación
Montserrat Planas
Martín Sánchez
fotomecánica
Jéssica Cabana
Carolina Rodríguez

responsable comercial
Roger Roca
publicidad.f1racing@ixo.es

editor in chief
Matt Bishop
executive editor
Anthony Rowlinson
associate editor
Stéphane Sarnson
managing editor
Stewart Williams
chief sub-editor
John Lilley
staff writer
Dom Taylor
consultant editor
Peter Windsor
editor at large
Alan Henry
technical editor
Steve Matchett

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

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

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

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

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

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

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

PRINTED IN SPAIN
impresión Gesa-Fotographik
distribución Dispaña

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

8/10/2003
• F1 Racing se publica 12 veces por año.
© Haymarket Magazines Ltd. 2003.

22 años, 26 días y mucho talento

Falta poco para que Fernando Alonso haga historia en F1. Está a punto de convertirse en el primer español que vence un GP. Y en el piloto más joven que lo logra.

Circuito: Hungaroring, Hungría

Hora/fecha: 14.56 h, domingo 24 de agosto

Fotógrafo: Steven Tee/LAT, Canon EOS 1V, objetivo 300 mm, película Fuji Velvia, 1/50 a F22







Joan Villadelprat

Por primera vez en mucho tiempo, tres pilotos llegarán a Suzuka con opciones de ser campeón del mundo.

Faltan sólo tres pruebas para el final del campeonato y la lucha por el título de campeón del mundo está más emocionante que nunca. A pesar del fiasco de Michael Schumacher en Hungría (ser doblado por Alonso fue un golpe sangrante) y de lo que le pasó en Alemania (un neumático le privó de ser segundo y en condiciones normales hubiera recogido el máximo de puntos posibles) sigue siendo el hombre clave. Creo que a la hora de la verdad, y ya ha llegado ese momento, ni Michael, ni los técnicos, ni Ferrari se van a dormir.

Entre los constructores, Williams seguramente será campeón, sus pilotos están ahora muchos más motivados. Un ejemplo es el caso de Montoya, que es consciente con absoluta claridad que todo lo que intente le va a salir bien. Es difícil apuntar quien va a ser el campeón, pero yo aún apunto por Michael. Esto dependerá de como va la evolución de los neumáticos, si sigue dominando Michelin y los Bridgestone continúan igual, será mucho más complicado y cualquiera de los dos pilotos de Williams parte con ventaja. Ralf cometió muchos errores pero cuando ha estado delante se ha podido ir, Montoya está progresando mucho mejor aunque a veces muestra actitudes impropias de un experto. A falta de dos vueltas para acabar una carrera no es necesario marcar el mejor tiempo con pilotos doblados en pista. Le falta la picardía de saber dosificar el esfuerzo y lo que es evidente es que tiene la velocidad y la fuerza mental para ganar, debe mantener el material hasta el final de la carrera. Ralf en este sentido está más preparado.

(Abajo) Renault vuelve a ganar. Briatore y Alonso han colocado a la marca francesa de nuevo en el camino del éxito.

En estos momentos el mercado de pilotos anda un poco revuelto, respecto a los rumores sobre la marcha de Montoya a McLaren, Frank Williams debe estar bastante enfadado, porque el inglés siempre ha considerado que pilotar sus monoplazas es un privilegio, muchos pagarían por estar allí y no le sienta bien que sus pilotos se puedan marchar por una cuestión de

dinero. En McLaren están muy contentos con Räikkönen, a Ron Dennis le gustan más los pilotos nórdicos que no los latinos (excepción aparte claro está de Ayrton Senna) aprecia los 'tíos'



'Es difícil apuntar quien se va a proclamar nuevo campeón del mundo, pero yo aún apuesto por la reacción de Michael Schumacher'

elegantes, serios y comedidos. El perfil de Montoya acerca más al del típico piloto ferrarista, aunque también es cierto que estos estereotipos han cambiado mucho. Kimi tiene una gran posibilidad de estar delante, el equipo está funcionando bien y lo único que se le puede echar en cara es que McLaren sea un poco conservador.

A pesar de la renovación de Michael con Ferrari creo que no tardará mucho en retirarse. Las cosas pueden cambiar rápidamente, creo que puede continuar otros dos años al máximo nivel pero si supera el récord de Juan Manuel Fangio (cinco títulos mundiales) se pensará. Ahora mismo, aunque no lo reconozca es una de sus motivaciones principales y si lo consigue será muy complicado seguir pilotando sin una atracción poderosa. El equipo técnico acumula un desgaste muy fuerte, hay gente que lleva mucho tiempo junto a Michael hasta ahora los ha unido y los ha mantenido concentrados pero dudo mucho que sin el alemán este equipo muestre la misma cohesión. El 'grupo inglés' de Ferrari lleva muchos años fuera de las islas siempre quiere volver a casa.

Brawn ha realizado un trabajo excepcional y después de tantos éxitos quizá esté pensando en el regreso. Sus dos hijas estudian en Inglaterra y seguramente le gustaría pasar más tiempo con ellas. Si Michael se retira veremos como parte del equipo técnico cambian de aires o se toma una temporada de descanso.

De nuevo ha surgido el debate sobre el campeonato del mundo de Fórmula 1 organizado por los constructores, el famoso mundial paralelo. Todo parece indicar que continúa siendo un paso más en el pulso que mantienen equipos y Bernie Ecclestone, una nueva vuelta de tuerca. En el fondo se trata de un problema de dinero, bueno, para ser más exacto de reparto del dinero que generan los derechos de televisión. La disputa va a continuar y se van a tensar todavía más las posiciones pero estoy seguro que finalmente se llegará a un acuerdo, porque establecer un nuevo certamen y convenio a la FIA de ello es algo imposible. Y evidentemente la coexistencia de los dos es una quimera. Resulta bastante lógico que los equipos perciban una retribución más elevada, pero quizá lo que no piensan es que el aumento debería repercutir más en los pequeños que no en los grandes. Quizá por esta vía pueda venir una tabla de salvación para los modestos.

Si en este final de temporada la disputa del título y los movimientos políticos del campeonato cobran especial interés, aún existe otro polo de atención muy interesante para los aficionados españoles y no es otro que la excelente victoria de Fernando Alonso en el Gran Premio de Hungría. El piloto asturiano, siempre muy cauto, aventuró que Mónaco y Hungría eran pistas propicias para su Renault, pero la victoria tan clara y rotunda rompe todos los moldes. Su escudería ya ha cubierto con matrícula de honor el curso de 2003 y si sigue así quizá el próximo año no sólo esté en disposición de vencer carreras sino de conseguir metas más elevadas. **1**



Javier del Arco

“Sí, el primer español... ¡y el más joven vencedor de un gran premio puntuable de todos los tiempos!”.

Querido don Fernando:

Permíteme tutearte a pesar de no haber sido formalmente presentados y de ese título de Don que te ganaste en el Hungaroring ante el más inapelable de los tribunales examinadores: el formado por los otros 19 pilotos a los que dejaste detrás de ti al cruzar la meta. Bueno, si hemos de ser sinceros no son más que ocho los que tienen capacidad para juzgarte de tú a tú, pues los otros 12 están ahí porque, de lo contrario, un Gran Premio con ocho coches en parrilla no sería muy ‘taquillero’ en los tiempos que corren... Pero, de hecho –como las parejas...–, sois ocho los que podéis permitir os salir con una mínima esperanza de victoria. A no ser que ocurra un cataclismo climatológico entre sábado y domingo que ponga patas arriba la parrilla de salida tan aburridamente (para nosotros) construida durante los entrenamientos.

Bruce McLaren y su patrón John Cooper (abajo) celebran la victoria en Sebring 59. Hasta ‘anteayer’, Bruce era el vencedor más joven en F1...

Confieso que me defraudó un poco tu resultado de Canadá, donde te daba como vencedor a priori, basándome en que los resultados del circuito de l’*Île Notre-Dame* casi siempre han sido atípicos respecto del resto de la temporada; pero ahora, tras tu Rapsodia Húngara, vuelven a serlo: en Canadá ganó el que no debía, subieron al podio quienes le seguían y tú, el más veloz en aquellos momentos, te quedaste en tierra tras mostrar reiteradamente tu puño en alto. Y así constará en los anales, porque a la larga –mírate la Guía Marlboro...– lo que cuenta es eso: el resultado. Lo demás va quedando en letra cada vez más pequeña, convertido en poco menos que anécdota... hasta que llega un Fernando Alonso que sacude la estructura de la F1 hasta los cimientos y trastoca el orden establecido desde hace medio siglo.

Tendrás que ver los titulares de la prensa española del 15 de julio de 1956, ensalzando el segundo puesto



de Alfonso de Portago en Silverstone, que, aunque fue compartido con Peter Collins, creo haber comentado en estas páginas que hubiese sido igualmente segundo de haber continuado conduciendo él, pues le cedió el volante cuando iba 3º y el segundo abandonó poco después. Bueno, eso contando con que Alfonso hubiese acabado, pues –entre tú y yo...– era bastante bruto y maltrataba la mecánica. Y echar un vistazo a lo que dijeron, aquel mismo año, poco después, cuando Paco Godia quedó 4º en Nürburgring y Monza, de un tirón, izándose con su Maserati semiprivado a la 7ª posición (compartida) del Campeonato.

Lo que no recuerdo, tal vez porque yo era muy joven entonces, tal vez porque era una prueba exótica pero lejana, fue lo que dijeron cuando Troy Ruttman se convirtió en el más joven vencedor de la historia el 30 de mayo de 1952 al ganar las 500 Millas de Indianápolis. Me imagino el guirigay que debió armarse en la sala de prensa del Hungaroring a medida que se iba reduciendo el número de *laps to go* y tú te acercabas más y más a esa primera victoria española en un Gran Premio puntuable y alguien, probablemente en inglés, levantó la voz y dijo:

–“Sí, el primer español... ¡y el más joven vencedor de todos los tiempos!”.

¡Sálvese quien pueda! Guías Marlboro volando, preguntas a los tres o cuatro veteranos supervivientes de la época (si es que son tantos...) que siguen al pie del cañón, ‘el listo’ de turno que afirma con solemnidad que “las 500 Millas no cuentan”, sin reparar en que eso redundaba aún más en tu favor, pues el siguiente de la lista –Bruce McLaren– era 24 días más ‘viejo’ que Ruttman –y, en consecuencia, que tú...– cuando cerró triunfalmente el Campeonato del Mundo de 1959 ganando el I Gran Premio de Estados Unidos en Sebring. Y ese peculiar liderato, aunque la media de edad de los pilotos de F1 en activo tiende a la baja, implica dos cosas: tendría que ser un récord muy duradero y te da tiempo para hacerte con muchos más. Yo personalmente, espero verte algún día en Ferrari y subir muchas veces a lo más alto del podio.

Hace algunos años, en el Circuit de Catalunya, cuando volabas en ‘la Nissan’ y estabas parado en boxes, le pregunté a mi buen amigo Ermanno Cuoghi si podía decirte algo y, con su permiso, me aproximé al casco que emergía del cockpit y te dije: “Cuando has pasado por la ese de final de recta, he visto a Ayrton Senna”.

El otro día, cuando arrancaste desde la pole, Webber se colocó 2º entre tú y ‘los demás’ y tu ventaja sobre ellos empezó a crecer –1,9s, 3,1s, ¡7,4s!, 10,3s...–, pensé: “Estoy viendo a Fangio. Si mantiene el ritmo y sigue primero tras el primer repostaje, la carrera es suya”.

Y aunque al final no nos dejaron oír el himno español –¡qué le vamos a hacer, aquí somos así!– me senti triplemente feliz: por ti, que inicias una nueva época, por Adrián Campos, a quien se la debía desde hace años... ¡y por Jaime Alguersuari y Juan Porcar, que tenían razón.

Y, por supuesto, por mí. **!**

‘Lo demás va quedando convertido en anécdota... hasta que llega un Fernando Alonso que sacude la F1 hasta los cimientos y trastoca el orden establecido desde hace medio siglo’

GUERRA DE NEUMÁTICOS

La política mancha el campeonato 2003

La FIA envió un fax a todos los equipos el 27 de agosto. Sus efectos han sido devastadores. Habrá movida en Monza.

El 27 de agosto, el director de competición de la FIA, Charlie Whiting, envió un fax a los 10 equipos, con copia a los dos fabricantes de neumáticos, cuyo resultado fue una oleada de justa indignación entre los directivos de Michelin y de sus cinco equipos (BMW-Williams, McLaren-Mercedes, Renault, Jaguar y Toyota).

Hasta ahora, la anchura máxima de la banda de rodadura de los neumáticos delanteros (270 mm, tal y como figura en el reglamento deportivo de la FIA) se medía antes de la carrera, cuando las gomas son nuevas. A partir de ahora se medirá tras la carrera.

¿Por qué? F1 Racing sospecha que altos directivos de Ferrari se pusieron en contacto con la FIA y le hicieron saber que, a no ser que se emitiera inmediatamente una 'reinterpretación' de la norma, reclamarían contra todos los coches Michelin nada más concluir el GP de Italia, con la intención de que fueran excluidos de la clasificación de Monza por calzar neumáticos delanteros cuya banda de rodadura excedió los 270 mm en carrera. Como Bridgestone hace algunos años que produce neumáticos delanteros más estrechos (más ligeros y más eficaces aerodinámicamente) que los de su rival francés, el hecho de que inevitablemente las gomas se ensanchen durante el rodaje y por

acción del desgaste nunca iba a suponer un problema para ellos; de hecho, el ancho de la banda de rodadura de los actuales Bridgestone delanteros es de sólo 255 mm. Desde Imola 2001, Michelin ha utilizado un molde que produce neumáticos delanteros con una banda de 269 mm, gomas que los comisarios han verificado y considerado legales durante 44 GPs consecutivos.

Como suele ocurrir, el redactado relativo a la anchura máxima de los neumáticos delanteros no especifica cuándo deben realizarse las mediciones, porque, como el presidente Max Mosley reconoció en su día a F1 Racing, para la FIA es una ventaja que las normas estén redactadas de modo ▶ p20



Comparado con el ancho y cuadrado Michelin delantero, (extremo izda.), cuya banda de rodadura mide 269 mm sin usar, el penetrante y ligero Bridgestone de 255 mm (izda.) no tendrá problemas con la 'reinterpretación' por parte de la FIA del artículo 77(c) del reglamento deportivo; (recuadro) el fax de marras.



Cuestionario exclusivo al presidente de la FIA, Max Mosley

Como presidente de la FIA, Max Mosley tendrá que capear el temporal mediático tras su polémica 'reinterpretación' de la medición de la banda de rodadura. En su respuesta a este cuestionario, explica en exclusiva las razones de la FIA.

F1 Racing: ¿Por qué fueron usted y Charlie Whiting a Maranello el pasado martes 26 de agosto? Y, ¿hablaron del tema de la banda de rodadura del neumático delantero con miembros de Ferrari?

Max Mosley: La visita se concertó hace muchas semanas. Siempre estamos listos, es más, ansiosos, para entablar conversaciones unilaterales con los equipos. Ferrari mencionó el tema de la banda de rodadura, pero no se abordó.

F1 R: ¿Qué les diría a quienes creen que el hecho de que el fax de Charlie Whiting se enviase el día después de su visita (27 de agosto) indica que Ferrari estuvo implicado directamente en su gestación?

MM: Respondería que la primera oportunidad que tuvimos Charlie y yo de hablar de ese asunto (entre muchos otros) fue durante nuestro vuelo a Italia. Para cuando aterrizamos, ya habíamos acordado qué haríamos. Al final, todo cuanto Charlie puede hacer es expresar una opinión. Es lo que hizo en su fax a los equipos el 27 de agosto. Nos guste o no, Ferrari o cualquier otro equipo puede presentar una queja. Entonces los comisarios tendrían que tomar una decisión. No habría estado bien no hacer nada y limitarse a esperar la interposición de una queja en Monza.

F1 R: Si, como dice Charlie Whiting, "cualquier parte de un neumático delantero que juzguemos que ha estado en contacto regular o sistemático con la pista se considerará banda de rodadura", ¿consideran los bordes de los flancos de los Bridgestone como banda de rodadura en tanto estas partes del neumático Bridgestone se han perfilado deliberadamente para rodar en contacto con los bordes biselados de los pianos y por tanto conferir un agarre que mejore el rendimiento?

MM: Esto es algo que los comisarios estudiarían si hubiera una reclamación. El fax de Charlie simplemente muestra su opinión. Los comisarios pueden coincidir o no con él.

F1 R: Por la misma razón, si "cualquier parte de un neumático delantero que juzguemos que ha estado en contacto regular o sistemático con la pista será considerada banda de rodadura", entonces es de suponer que no se considerarán banda de rodadura los 'huecos' de las estrías. ¿Podría aclarar este punto?

MM: Véase mi respuesta anterior.

F1 R: Si el fax de Charlie Whiting no es más que "una interpretación más

rigurosa de una norma vigente", como nos ha informado un portavoz de la FIA, ¿cómo puede seguir siendo aceptable que la profundidad de las estrías se mida cuando los neumáticos son nuevos, como es de suponer que seguirá haciéndose, cuando "una interpretación más rigurosa" implicaría que todas esas mediciones deberían en lo sucesivo realizarse después de la carrera (como sucederá con el ancho de la banda a partir de ahora)?

MM: Los neumáticos se desgastan; por ende, también las estrías. Esto sería muy diferente del uso sistemático de una parte del neumático como banda de rodadura que aparentemente no lo era en el momento de someter a medición el nuevo neumático. Además, la norma específica que las estrías se medirán con el neumático nuevo. Se puede decir que este texto no cubre el ancho de la banda de rodadura.

F1 R: Es indudable que la anchura de la banda de rodadura de un neumático completamente nuevo es más fácil de medir que la de uno usado. ¿Le preocupa que de aquí en adelante veamos un torrente de disputas poscarrera con equipos



¿Se limita Mosley a hacer su trabajo?

y fabricantes de neumáticos cuestionando las mediciones de los comisarios? Si no es así, ¿por qué?

MM: Sí, pero si alguien fabricara un neumático que en apariencia tuviera una banda de rodadura de 270 mm pero que de hecho fuera mayor al usarlo, se trataría de un claro intento de burlar una norma y beneficiarse de ello. Los comisarios tendrían que intervenir, aunque sólo fuera para ser justos con quienes no hayan hecho algo así. Claro que esto es enteramente hipotético. El hecho de que una norma pueda ser difícil de hacer cumplir nunca puede ser una razón para no hacerla cumplir.

F1 R: ¿Está dispuesto a excluir de futuras carreras a los coches cuyos neumáticos delanteros excedan los 270 mm, con la mala publicidad que conlleva la anulación de resultados en las salas de comisarios y los



La línea de puntos muestra cómo se ensancha la banda de rodadura con el desgaste.

Tribunales de Apelación de la FIA, etc.? De ser así, ¿le preocupa la mala prensa que semejantes incidentes ocasionarán?

MM: Es un tema que concierne a los comisarios. Pero si, por ejemplo, se descubriera que 14 de 16 clasificados montan motores de 4.0 litros, no sería difícil saber qué hacer. Nuestro trabajo consiste en procurar que se cumplan las normas. No podemos permitir que la amenaza de una mala publicidad nos disuada de hacerlo.

F1 R: ¿Le preocupa la mala prensa ocasionada por la reinterpretación unilateral de una parte fundamental del reglamento sobre neumáticos justo cuando el campeonato está en su punto álgido?

MM: No. Nos han advertido de una clara anomalía. Debemos hacer cumplir las normas y hacer todo lo posible para asegurar la igualdad de condiciones.

F1 R: ¿Le preocupa que personalidades muy influyentes de los cinco equipos Michelin (y sus fabricantes asociados) utilicen la mala prensa que dicha reinterpretación unilateral ocasionará para desacreditar a la FIA como regulador imparcial de la Fórmula 1, con el fin de alimentar la creencia entre público y prensa por igual de que un campeonato y un organismo rector dirigidos por el GPWC serían menos susceptibles de ser objeto de presiones por parte de equipos individuales?

MM: No, ni lo más mínimo.

Simplemente piensen por un momento en las implicaciones del GPWC o de cualquier otro grupo de proveedores industriales, motoristas o propietarios de equipos intentando resolver entre ellos una disputa como la actual.

Por último, tengo una pregunta para **F1 Racing**. Si ustedes fueran el organismo rector y les advirtieran de una clara anomalía o violación de las normas, ¿qué harían? ¿Se limitarían a obviarla? De ser así, ¿qué responderían cuando otro equipo señalara que la última vez lo dejaron pasar?

F1 R: Las palabras clave de su pregunta son 'clara anomalía'. Sus comisarios han considerado en los últimos 44 GPs que los neumáticos Michelin se ajustan a las normas, y Michelin siempre ha diseñado sus neumáticos de cara a superar los tests de medición tal y como sus comisarios los han llevado siempre a cabo (o sea, antes de la carrera, cuando los neumáticos son nuevos). En consecuencia, **F1 Racing** no considera que el probable incumplimiento por parte de Michelin de una reinterpretación unilateral del modo y/o momento de tales tests de medición sea una prueba concluyente de una 'anomalía evidente'. Este asunto debería haberse dejado a juicio del Grupo Técnico de Trabajo para que fuera discutido a tiempo para el año próximo.

que puedan ser reinterpretadas con efecto retroactivo como respuesta a nuevos conocimientos o tecnologías (el ejemplo más famoso fue la prohibición del control de tracción, formada por apenas seis palabras: "El control de tracción está prohibido").

Por tanto, es una mera casualidad de sus distintas estrategias de diseño que los Bridgestone no corran el riesgo de incumplir la última 'reinterpretación' de la FIA.

¿O sí que lo corren? Hay miles de variables en juego a la hora de medir una goma después de una carrera, desde distintas presiones de los neumáticos hasta distintos índices de desgaste a izquierda y derecha (y no digamos delante y detrás), pasando por los daños causados por pinchazos lentos o el roce con los pianos. Con todo, la pregunta más importante es otra: tras una carrera y desgastada, ¿cuándo se convierte una banda de rodadura en un flanco? Es decir, ¿desde qué punto se mide exactamente la legalidad? El mismísimo fax de Whiting no lo aclara, pues estipula que la banda de rodadura es cualquier parte del neumático que esté en "contacto regular o sistemático con la pista". Tras la carrera, el contacto regular o sistemático con la pista suele dejar marcas de raspado que penetran hasta 30 mm en el flanco teórico (véase gráfico en la página 19).

'TRAS LA CARRERA, ¿CUÁNDO SE CONVIERTE UNA BANDA DE RODADURA EN UN FLANCO?'

Existe un precedente. Al principio de 2002, los dos fabricantes de neumáticos pidieron a la FIA que aclarara la norma de la profundidad de las estrias, y, tras mucho deliberar y discutir, la FIA respondió que las estrias sólo deben respetar la profundidad legal antes de la carrera. Tras la misma, en el parque cerrado, la FIA sólo ha de comprobar que el compuesto de los neumáticos sea uniforme. Había suficientes aspectos sin definir como para que la FIA hubiera sido más precisa.

Sigue habiéndolos. Y, por tanto, la situación es insostenible para Michelin. Como señala su nota de prensa: "En este momento, se desconoce el procedimiento para medir el ancho del área de contacto tal y como se exige ahora, lo que impide cualquier avance. Estamos dispuestos a debatir el cambio de reglamento y ayudar a definir un procedimiento de medición que pudiera ser impuesto en 2004. Sin embargo, creemos que no es realista exigirlo antes de Italia 2003".



¿Un impulso al GPWC a costa de Ecclestone?

> Júbilo en el GPWC

La reciente 'reinterpretación' de la FIA de las normas relacionadas con el ancho de la banda de rodadura de los neumáticos delanteros ha dejado consternados a los consejos de BMW, DaimlerChrysler, Ford y Renault, por el daño que podría infligir en el rendimiento de, respectivamente, BMW-Williams, McLaren-Mercedes, Jaguar Racing y Renault, que calzan Michelin.

Pero la jugada de la FIA, en apariencia perjudicial para los equipos Michelin, de hecho podría haber ayudado a la 'F1 paralela', el supuesto Grand Prix World Championship (GPWC) de estos fabricantes. A las marcas les interesa afirmar que su certamen alternativo, que esperan lanzar en 2008, será regido por una constitución que no permitiría semejante parcialidad descarada a favor de un equipo, Ferrari. (Los críticos de Ecclestone y Mosley siempre les han acusado de favorecer a Ferrari en detrimento de los demás equipos).

Pero Mosley opina de muy distinta manera. Califica de ridícula la idea de que equipos y fabricantes rivales sean capaces de ponerse de acuerdo en algo.

Pero, salvo Ferrari, que, a través de Fiat, es pro-GPWC (pero también pro-Bridgestone, a diferencia del resto del GPWC), los equipos GPWC ya están tratando de utilizar la disputa para desacreditar a Ecclestone y a Mosley.

Un asunto complejo, el de la política en F1. Continuará...

Con una degradación así, medir los neumáticos después de la carrera será casi imposible. Por cierto, esto es un Bridgestone.

> Los equipos intentan huir de la (falta de) garra de Bridgestone



Equipos Bridgestone como BAR han tenido problemas de agarre.

La falta de competitividad de los neumáticos Bridgestone en relación a los Michelin este año movió a los responsables de dos equipos 'Bridgestone' a informar a los periodistas de una posible retirada de la F1 de la marca. Esperaban que, de ser publicada esa idea, Bridgestone saldría avergonzada del deporte. Michelin sería entonces el proveedor único y, por tanto, los equipos Bridgestone que

no son Ferrari se librarían de la desventaja que creen tener.

De hecho, *F1 Racing* ha podido saber que a Bridgestone le ha herido tanto la superioridad de Michelin que han decidido fabricar un neumático de flancos cuadrados calzado para Monza y el resto de carreras. Esta decisión demuestra que al final han tenido que aceptar que el Michelin era superior. No ilegal. Superior.

Es más, como reveló *F1 Racing* el mes pasado (Pitpass, página 20), todos los equipos Bridgestone excepto Ferrari, cuyos vínculos con su socio japonés son estrechísimos, han intentado pasarse a Michelin. Y ésa, suponían, era su única posibilidad para poder vencer de nuevo a sus rivales calzados por Michelin. Luego surgió otra 'solución': el infame fax de la FIA del 27 de agosto...



FISI-SAUBER

La carambola de Fisichella

¿Qué razones últimas hay detrás del paso de Giancarlo Fisichella a Sauber para 2004? ¿Por qué pasar de un equipo en apuros a otro cuya velocidad apenas es mejor y que en 11 temporadas aún no ha ganado un GP? A duras penas el lugar idóneo para un as maduro (tiene 30 años) que busca dar el salto a uno de los cuatro equipos punteros. ¿Verdad?

Pero Fisi y su mánager Enrico Zanarini creen que los vínculos de Sauber con Ferrari (montan motores Ferrari con la marca 'Petronas') podrían ayudar a que Fisi se subiera en un coche rojo al final de la próxima temporada, cuando expira el contrato de Barrichello. Se dice también que Sauber podría hacer correr Ferraris de 2003 en 2004.



EL RUSO DE ORO

¿Un equipo ruso en F1?

Una observación de pasada del entrenador de Inglaterra, Sven-Goran Eriksson, dando a entender que el billonario benefactor del Chelsea, Roman Abramovic, estaba interesado en ampliar su cartera de inversiones hacia la F1, dejó a varios patrones sin aliento durante los prolegómenos del GP de Hungría. Abramovic visitó el box Minardi en el Nürburgring, donde su hijo subió a uno de los coches. Minardi negó haber hablado con la única persona que ha entrado en un paddock de la F1 con una cuenta corriente mayor que la de Bernie Ecclestone.

Preguntado sobre si había tratado con dicho magnate, Eddie Jordan dijo: "No puedo responderle porque a lo mejor tendría que mentirle".



No sólo 'motorizado por' sino 'propiedad de' Mercedes-Benz.

LA SUERTE DEL REINO DE RON

Mercedes absorberá McLaren

Puede que el nombre McLaren sea uno de los más celosamente custodiados en F1, pero es probable que sea absorbido por DaimlerChrysler en un plazo de tres años.

El gigante germano-americano ya posee el 40% de McLaren, y es el motorista del equipo, junto con Ilmor, desde 1995.

Desde hace algún tiempo corre el rumor de que Mercedes quiere aumentar su participación en McLaren, ya que ambas empresas avanzan cada vez más juntas mediante su asociación en proyectos como el superdeportivo Mercedes SLR. Este carísimo vehículo se fabricará en el nuevo Centro Técnico de McLaren.

La adquisición de una participación mayoritaria en Ilmor Engineering, fabricante de los motores Mercedes de McLaren, demostró el año pasado su deseo de meterse cada vez más en F1. Mercedes

piensa asumir todo el control de Ilmor.

Aunque haya quien se resista a la idea de que el nombre McLaren se diluya, o incluso desaparezca del todo, fuentes de McLaren creen que su compra por parte de Mercedes sería una evolución natural para la empresa. Al SLR le seguiría una serie de coches de calle de alta tecnología, que darían lugar a un rival anglo-germano de Ferrari y Porsche. El equipo de F1 continuaría como la división insignia.

En más de una ocasión, Ron Dennis ha descrito su era como "sólo un capítulo en el libro de McLaren", y una absorción por parte de Mercedes disminuiría su papel. Dennis, de 56 años, siempre pensó en reducir su implicación en McLaren a medida que se acercara a los 60. Como sucede con la mayoría de proyectos de Ron, su plan empieza a cobrar ahora todo su sentido.

IN FRAGANTI: HAY OTROS BÓLIDOS



Peter Sauber ha ensayado un nuevo estilo de gestión para sus dos pilotos, Heinz-Harald Frentzen y Nick Heidfeld: o corréis más, u os pongo a conducir ganado. Cabe esperar que de ahora en adelante se califiquen más arriba, aunque sólo sea para ahorrarse el 'modelito'...

Reportaje

▽ Montreal se cae de la F1

Una delegación canadiense se reunió en Hungría con Ecclestone en un intento de salvar el GP de Canadá, eliminado del calendario de 2004 tras la imposición de una severa ley antitabaco en aquel país. El acuerdo parece difícil, porque el gobierno canadiense no quiere modificar la ley para salvar la carrera.



▽ ¿Montagny a Renault?

Al cierre de esta edición nos llegaban rumores procedentes de Francia en el sentido de que Frank Montagny estaba a punto de fichar como probador de Renault. ¿Y qué haría Allan McNish (abajo)? Si Felipe Massa va a Sauber, habrá una vacante en Ferrari para un probador experto en los neumáticos Michelin.



▽ Dos podios más para Servià

"Me falta rematar", decía Oriol Servià el mes pasado. Ya lo hace. En Montreal y Denver acabó segundo y tercero, respectivamente, después de partir en primera línea de parrilla en ambas carreras. El primer triunfo del piloto del RACC en la CART está cada vez más cercano.



F1 RACING

De compras

La Biblia

Nueva edición actualizada del libro del gurú de las estadísticas Peter Higham. Una obra de referencia de gran valor, que en 900 páginas abarca desde los grandes premios de antes de 1950 hasta campeonatos nacionales, pasando por la F1, Le Mans, la Nascar...
Precio: 69 €. Inglés



DVD Stewart

Un nuevo documental en DVD para entusiastas de la F1 de los años 70. Casi tres horas de imágenes de archivo, entrevistas y también secuencias de su compañero, François Cévert. Incluye extras.
Precio: 24 €. 152 min.



Alonso es azul

La camiseta oficial del hombre de los récords, Fernando Alonso, en el color azul de Renault (¡y de Asturias, cómo no!).
Precio: 24,90 €



PARA MÁS INFORMACIÓN LA LLIBRERIA DEL MOTOR
Distribución oficial
Pole Sport España s.l.
tel. 93 454 67 63
info@llibreriadelmotor.com
www.llibreriadelmotor.com



PREMIOS F1 RACING HOMBRE DEL AÑO

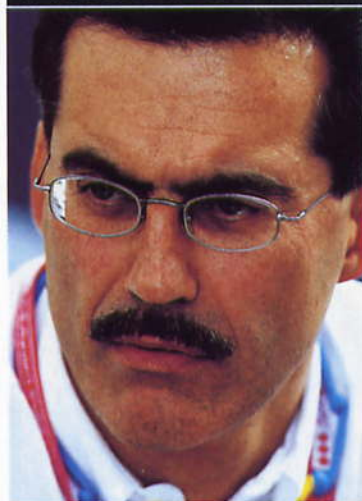
Equipo de Mecánicos del Año
Equipo más Mejorado del Año
Jefe de Equipo del Año
Salida del Año
Adelantamiento del Año
Carrera del Año
Debutante del Año
Calificador del Año
Coche del Año
Piloto del Año
Personaje del Año
Hombre del Año



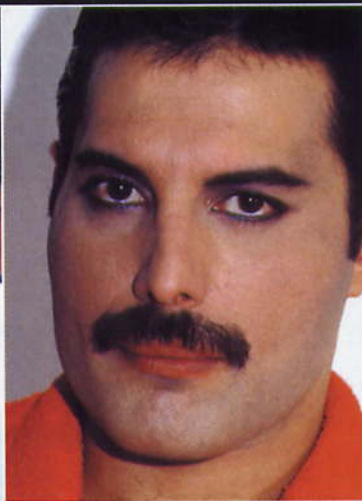
Los Premios F1 Racing Hombre del Año –considerados ya los más prestigiosos del automovilismo– ya están aquí, ¡y tú tienes que decidir quién gana!
Emite tu voto en www.f1racingawards.com. ¡No pierdas tiempo! ¡A votar!

www.f1racingawards.com

PARECIDO RAZONABLE: RAPSODIA BÁVARA



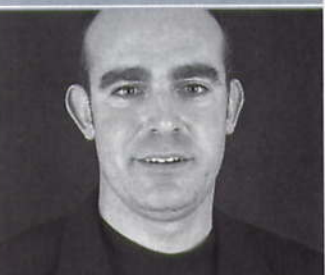
Freddie Mercury
"We are the champions"



Mario Theissen
Nosotros estamos en ello...

Punto de vista

Una victoria que es como el haz de luz de una farola.



Alonso, Alonso y Alonso. Por fin. Nunca, en todo el tiempo que llevo en F1 Racing, había vivido algo tan sensacional. Bueno, la victoria de Fernando en Bélgica en la F3000 en el 2000 también fue algo extraordinario pero, claro, comparado con lo acontecido en Hungría, muchos han olvidado ese éxito. Porque también lo fue.

La gesta del piloto español se ha elogiado en los cinco continentes. El portento, el genio y la habilidad del asturiano han sido claves en este primer triunfo del automovilismo español, pero no olvidemos que todo ello no habría ocurrido sin el trabajo de un buen número de personas que desde siempre confiaron en las cualidades como piloto de Alonso, le animaron y apostaron por él. Me refiero a Genis Marcó, el hombre que le tuvo en su equipo de karting; hay que recordar a Adrián Campos, su sombra y en algunos casos su válvula de escape, con el que triunfó en el Open Telefónica, esa magistral idea de Jaime Alguersuari; estoy hablando de José Luis, su padre, que a los tres años le metió literalmente en un kart para correr carreras; me refiero también a Marc Gené y Pedro de la Rosa que, sin duda, abrieron un camino que parecía cerrado a cal y canto; y, por supuesto, me refiero a todos los medios de comunicación que le siguieron desde sus primeros pasos en los karts, a los que le apoyaron con su cariño y arañando líneas en sus periódicos para contar lo prometedor que era este chico.

Hay tanta gente que ganó en el pasado Gran Premio de Hungría. La victoria de Fernando Alonso es como un haz de luz en la farola que ilumina las noches desiertas y solitarias del Gran Circo. Ahora que parece que todos quieren broncearse a la luz de esa farola (incluido Briatore) reconozcamos el mérito de los que alimentaron esa llama.

Porque ellos también ganaron.

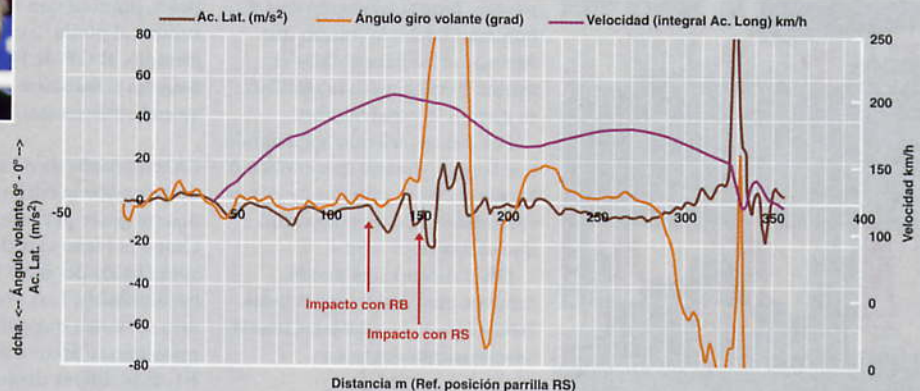
XAVIER PÉREZ

He aquí lo que pasó realmente en Hockenheim

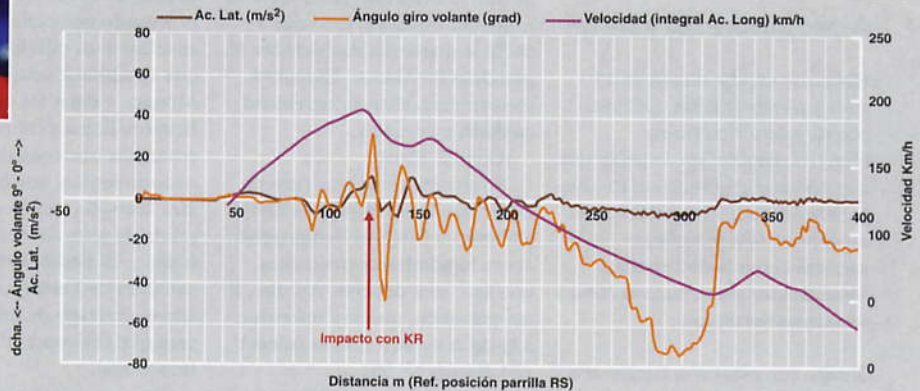
Primero, penalizaron a Ralf; luego también sentaron a Kimi en el banquillo; y finalmente los perdonaron a ambos. *F1 Racing* ha tenido acceso a la telemetría que lo explica todo.



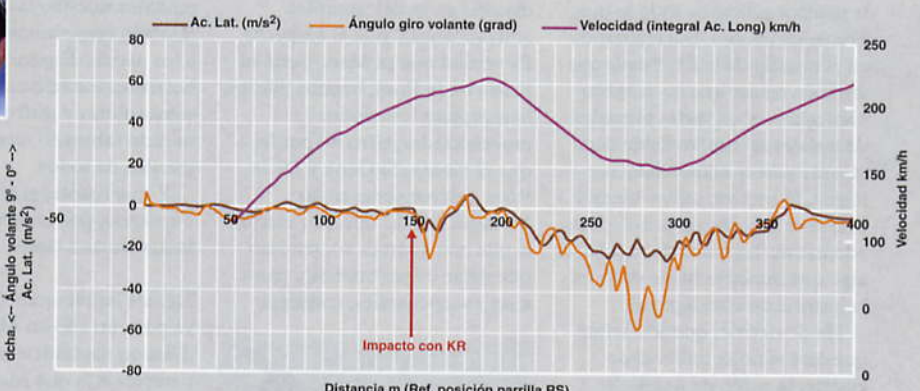
Räikkönen



Barrichello



Schumacher



Uno de los detalles más intrigantes que surgieron de la vista de la FIA sobre el accidente en la salida del GP de Alemania hace referencia al pilotaje de Räikkönen.

Los datos de telemetría presentados en el tribunal, reproducidos aquí en exclusiva, muestran que, una fracción de segundo antes de que el McLaren de Räikkönen colisionara con el Ferrari de Barrichello, movió su volante a la derecha, hacia Rubens. Antes se suponía

equivocadamente que Rubens fue lanzado hacia Kimi por el Williams de Ralf. La telemetría muestra el movimiento de Kimi como un pequeño y repentino 'pico' en la línea naranja en el gráfico del finlandés.

Los comisarios reunidos en Alemania y Hungría consideraron inocentes a Kimi y a Rubens, pero Peter Wright, asesor técnico y de seguridad de la FIA, dijo en la vista que Räikkönen era en parte responsable de la colisión, pues no la esquivó.

Además, dijo que Rubens, el único que frenó antes del accidente (véanse las líneas moradas en la telemetría) pudo haberlo evitado si hubiera frenado un instante antes.

Por tanto, se podría considerar que los tres pilotos fueron en parte responsables y que todos deberían haber sido penalizados.

Asimismo, cabría apuntar que ninguno fue 'responsable' ni merecía censura...

• Véase artículo exclusivo, página 62

Reportaje

▽ Firman, duda para Italia

Tras su espeluznante accidente en Hungría, Ralph Firman visitó el paddock de Hungaroring con muletas el domingo, con un fuerte golpe en el tobillo izquierdo. Ralph no tomó parte en los tests en Monza previos al GP de Italia, en el que esperaba correr, y en el que Zsolt Baumgartner volverá a estar presente.



▽ El 'pezqueñín' y el pez gordo

Eddie Jordan ha criticado a Ove Andersson, de Toyota, por declarar que los fabricantes no deberían dejarse llevar por obras benéficas (es decir, ofrecer motores a precio reducido) para equipos modestos como Jordan. "Creo que es muy irritante e irresponsable que alguien como Ove se descuelgue con un comentario así", dijo E.J.



▽ Cómo no ganar el título mundial

¿Recuerdan 1981, cuando hubo una lucha a tres bandas por el título? Carlos Reutemann era el favorito, pero, tras haber sido líder casi todo el año, Nelson Piquet le ganó por un pelo en la última cita. ¡Schumi, quedas avisado!





¡Y ganó! Fernando Alonso está regalando a la afición española toneladas de emoción.

A propósito de Alonso

Hola, soy un aficionado de 13 años y quería felicitar a Alonso por su pole y victoria en Hungría. Espero que la gente que aún no creía en Alonso se lo vaya pensando. Todos los aficionados esperamos más victorias o carreras como la de España.

Alfredo Sánchez Martín, Esquivias (Toledo)
alfredocrak@hotmail.com

Quiero con esta carta contestar a la que envié el mes pasado el señor Ademà. Puede que a él no le parezca suficiente todo lo que Fernando Alonso está realizando en el mundo de la F1. Puede que también piense que no es razón para aparecer en varias portadas de nuestra revista. Yo he de decir que me parece completamente lógico. El motivo, señor Ademà, es que es un piloto español, y eso, además de llenarnos de orgullo, es algo que nunca se había dado en la historia de este deporte.

He de decirle, querido señor, que, por si no se había dado cuenta, la razón de que no se haya hecho caso, tanto en televisión como en otro tipo de medios, a Marc Gené y Pedro de la Rosa, es lisa y llanamente que ninguno de los dos realizó ningún resultado siquiera semejante a los conseguidos por Alonso esta temporada.

Por otro lado, ambos carecían de material, ya que son grandes

pilotos. Tenga por seguro que si hubieran hecho lo mismo que Alonso, se les habría dado el mismo bombo, pero la realidad es que no lo consiguieron.

Por último, felicitar a Fernando por la gran victoria que confirmó lo que todos ya sabíamos y por la rotundidad con que demostró que el futuro es suyo.

Ojalá Alonso siga dando motivos para acaparar portadas.
Enrique Ballesteros, Alcobendas (Madrid)
ballesterosal1@mi.madridtel.es

Después de lo del 24 de agosto de 2003, fecha que ya no olvidará la afición española, creo que a nadie le quedarán dudas sobre la grandeza de Alonso. Exactitud, consistencia, eficacia, serenidad, cuidado y dominio.

¡Con 22 años!

No me pierdo ni una carrera de F1 desde la temporada 2001; y admiro a Michael Schumacher como lo admiraría cualquiera que ame este deporte. Así que, si me permiten, quisiera referirme a la carta de don Álvaro Ademà (*F1 Racing* N° 55).

Totalmente de acuerdo en lo que a TVE se refiere. Pero he de disentir en lo del 'complot anticatalanista' que él sospecha. Es verdad que ni Marc Gené ni Pedro de la Rosa, buenos pilotos, han copado los medios especializados, pero no por lo que él piensa. Si Gené y De la Rosa quieren verse en las portadas (en las que, por cierto, si que han aparecido), tendrán que dejar de ser buenos y pasar a ser excepcionales, conseguir



Un gesto que no deja lugar a dudas.

poles, puntuar con frecuencia, subirse al podio... y ganar... por ejemplo, el GP de Hungría.

Sebastián C. Bascuñana
sebascsbs@hotmail.com

La temporada de Alonso está despertando la curiosidad de mucha gente por este deporte. Como el Nano está de moda, la gente habla del tema y dice barbaridades. Los que saben de esto se tienen que callar ante la masa que se apunta al carro de F1. Este interés desemboca en un 'forofismo' en el cual Alonso es genial y el resto son basura, provocado por periodistas que enseñan a un público inexperto que Coulthard debería irse a Mónaco y dejar las carreras, que Briatore llama a los periodistas españoles borregos sin conocimientos, que Schumacher está acabado, que la culpa de una salida de pista de Fernando es de Kiesa... Si paseas con una camiseta de Ferrari o McLaren, corres el riesgo de que la gente crea que vas contra Alonso y se tomen mal.

Creo que los que amamos este deporte desde hace tiempo tenemos nuestro favorito, pero también respetamos y admiramos a los demás. Espero que la nueva hornada de aficionados aprenda estos valores y disfrute de este mundo sabiendo reconocer los méritos de todos.

Y que conste, gracias, Fernando, por hacernos felices.
Manuel Martínez, Oviedo

Hemos de recordar que Alonso ya pasó un año en Minardi y su difusión mediática creo que fue parecida a la que Marc Gené pudo tener en su momento. La cuestión es que los resultados de uno (Alonso) y otros (Gené, De la Rosa) son bien distintos y es normal que se hable más de uno.

Ojalá hubiera más españoles en la F1 para disfrutar aún más ¡Puxa Asturias y Alonso!

Rubén Menéndez, Gijón
campietso@telecable.es

a los lectores

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

- En mensajes de correo electrónico, indicar nombre completo, población y, si el lector desea que se publique, también su dirección electrónica.

Campeones para siempre

El próximo 12 de octubre, cuando finalice la temporada en Suzuka, se cumplirá una importante doble efemérides para la F1. Hará 10 temporadas que pudimos ver la última carrera de Alain Prost y la última victoria de Ayrton Senna. Curiosa coincidencia, sus trayectorias iban finalmente a acabar a la par, como si en la pista se necesitaran el uno al otro. Quién nos lo iba a decir por entonces.

Yo aún recuerdo algunas de sus luchas y sus victorias... 10 años ya, y 10 años tan sólo.

Y ahora, una reflexión. No me parece justa la expresión "ex campeón" refiriéndose a pilotos como Häkkinen, Hill, Jacques Villeneuve... Me parece casi una expresión despectiva, como diciendo "ya no eres el campeón, te ha ganado otro, ya no sirves". Pienso que sería más correcto decir el "bicampeón", el "campeón 96" o el "campeón de 1997", respectivamente, y así con todos los que han ganado alguna vez el Campeonato del Mundo. Esto no es el boxeo, que se pierde un título en favor de otro rival. Aquí se gana contra otros 19 pilotos, y hay muchos factores que influyen en la consecución de un título que se retiene para toda la historia. Aquí, quien es campeón, lo es para siempre.

Carlos Castillejo
mi288gto@hotmail.com

¿Son pilotos o son dioses?

No se me ofendan admiradores, fans, *tifosi* o lo que quieran que sean ustedes. Es cierto, la pandilla de amiguetes que se nos reúne últimamente para disputar los grandes premios cada dos semanas, llámense Schumacher, Räikkönen, Montoya o nuestro querido Alonso, no darían dos vueltas al viejo Nürburgring con un Alfa Romeo 158 de 1950.

Ahora, nuestros pilotos se suben al monoplaça el viernes, dan un par de vueltecitas y mientras sus mecánicos se ponen

manos a la obra, se van a dar una vuelta, a tomar un café o a revisar la cuenta de su banco en Suiza, no sea que en los diez minutos de duro trabajo hayan perdido algún dinerito jugando a la bolsa. Por supuesto, a nuestros simpáticos amigos no se les ocurre acercarse a la grada a regalar un saludo, una sonrisa o algún objeto personal a la afición que ha dormido allí durante dos días sólo para verles.

Luego llegan sábado y domingo; ruedas de prensa por aquí, saludos a las autoridades y famosos por allá. Y tras una dura jornada, encima, ceremonia en el podio, champán, etc. Duro, porque además se juegan la vida y están mal pagados, sí, porque para muchos el cheque que recibe Schumi Senior a final de año es poco para los beneficios que ha proporcionado a Ferrari. ¡Pobrecito, que pida la cuenta y se vaya, que le están explotando!

Sólo pido que sean más modestos y más sociables, que no son dioses por llevar un monoplaça a más de 300 km/h. Son de carne y hueso como nosotros, así pues, ¿qué les cuesta acercarse a la grada y regalar a la afición su casco? Alesi lo hizo en Canadá 95, pero supongo que ya no quedan caballeros como él.

Daniel Crespo de Lama, Madrid
merdannry@hotmail.com

¿Quién tiene Montjuïc 73?

Sigo la F1 desde el lejano GP de Italia del 70. La noticia de la muerte de Jochen Rindt en los entrenos del sábado, emitida en el Telediario nocturno, me animó a gastar mi modesta asignación dominical en *Autopista*; tenía once años, y desde entonces hasta ahora ha llovido mucho. Como los amores adolescentes son como son, jamás he vuelto a sentir por un piloto la admiración que tuve por Ronnie Peterson. Nunca olvidaré el GP de España del 73 en Montjuïc; me parece estar oyendo al comentarista televisivo de turno glosando la espectacular

cabalgada de ese "Paterson" de veintinueve años que le parecía salido de la nada, por más que ya tuviera en el morral un subcampeonato (aunque sin haber ganado todavía un GP). Me parecía demasiado bonito para ser verdad: iba a asistir en directo a la primera victoria de mi ídolo, y en Montjuïc.

Aún recuerdo cómo lloré cuando el Lotus 72 se quedó tirado al borde de la pista. Treinta años después, mis ansias de volver a ver esa carrera son enormes; de ahí mi petición de auxilio: si alguien tiene el video del GP de España del 73 en Montjuïc, por favor, que contacte conmigo; si no, cualquier reportaje de la época sobre esa prueba me consolaría.

Pedro Vilches Pacheco, Caravaca (Murcia)
pevilpa@terra.es

¿Otro cambio de normas?

Me pregunto si ahora que BMW-Williams es el equipo más fuerte, cambiarán alguna regla el año que viene. ¿O ahora que ya han conseguido poner a Ferrari y a su estrella contra las cuerdas ya se dan por satisfechos?

Xavier Borrell, e-mail

Una de cal y otra de arena

La de cal, señor Guillén... Enhorabuena por el editorial de *F1 Racing* N°55. Sin duda, el gran olvidado de la F1 es el aficionado de circuito. Supongo que somos unos privilegiados al poder asistir a las carreras y eso lleva implícito un coste, que no es otro que el abuso en precios y la falta de servicios.

La de arena, señor Guillén... Página 46 de dicho ejemplar: "De la Rosa, el tercer hombre". ¿Dónde? Si no me equivoco, el señor De la Rosa es el segundo piloto de pruebas, por debajo del excelente Alex Wurz. Así que, por favor, seamos un poco más rigurosos, que luego el señor Briatore dice lo que dice y nos quejamos.

Sergio Sabaté, e-mail

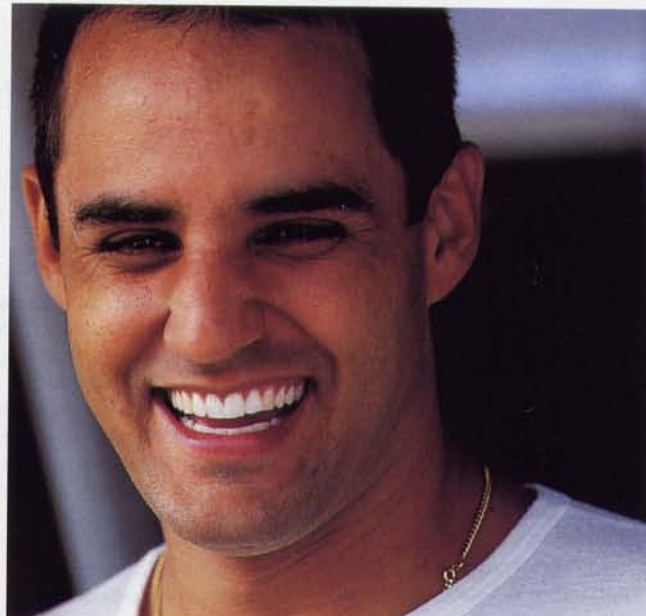


Peterson va en cabeza en Montjuïc 73.

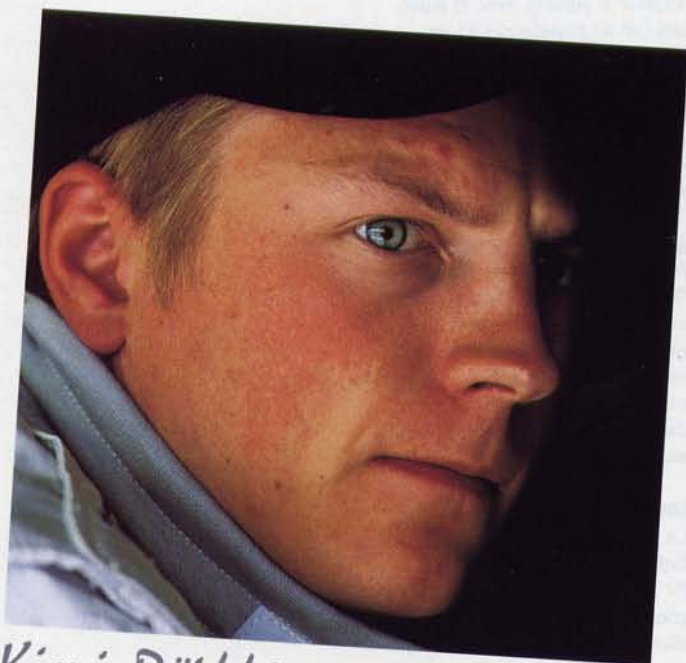
STEVE ETHERINGTON/LAT. ARCHIVO LAT



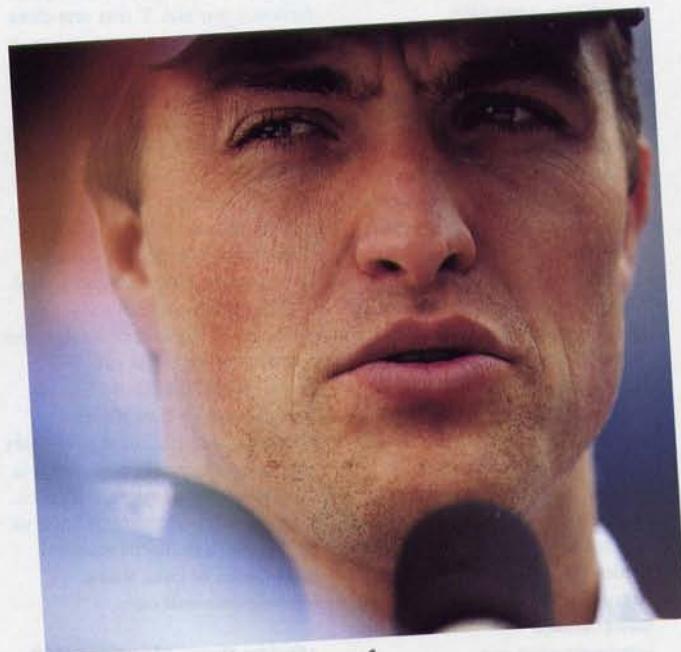
Michael Schumacher



Juan Pablo Montoya



Kimi Räikkönen



Ralf Schumacher

Se busca campeón

Bueno, ¿por quién apuestas? Tres carreras para el final, cuatro pilotos en pole position para el título y sólo dos puntos entre el trío de cabeza. Ferrari tiene problemas, pero ¿cuánto durarán? McLaren está al acecho. Y Williams es el equipo a batir...

Texto Peter Windsor

Hay algo más interesante que observar la genialidad en funcionamiento y es observar la genialidad cuando no funciona, observar a los grandes pilotos cuando tienen problemas, cuando tienen que arremangarse.

De Michael Schumacher hablamos con profusión en este ejemplar (véase página 42), pero quedan cosas por decir: mientras *F1 Racing* estaba en imprenta, bien podría estar probando una nueva generación de neumáticos Bridgestone –un Bridgestone influido por Michelin, si se quiere– de cara al GP de Italia en Monza. Y lo más probable es que le rechinen los dientes. Necesitaba gomas así en Magny-Cours, Hockenheim y el Hungaroring, no en Monza, Indianápolis y Suzuka. En estos circuitos –sobre todo en este último– debería irle bien con el paquete Bridgestone estándar, así que en cierto modo el daño ya está hecho. Abordando las tres últimas carreras con un punto de ventaja sobre Juan Pablo Montoya, dos sobre Kimi Räikkönen y una victoria y pico sobre su hermano Ralf, Michael necesita... ser Michael. A diferencia del conejo asustado que vimos en Hungría.

Michael no sólo fue lento en relación con sus grandes rivales; también fue más lento (por tercera carrera consecutiva) que su compañero en Ferrari, Rubens Barrichello. Y pasaban cosas raras: fue más rápido en el warm-up de lo que sería en calificación. Fue de lo más agresivo en la segunda curva tras la salida, superando a Juan Pablo... pero no pudo hacer nada ante un pálido Jarno Trulli en la última parte de la carrera. Michael partió octavo, acabó octavo y marcó la octava mejor vuelta, y nada de eso fue debido a que “todo lo que podía salir mal salió mal”, como dijo después de la carrera: se debió a que fue lento, lisa y llanamente. Cuando eres lento, todo se aclara: la mala salida, el pit stop frustrado, algún que otro retraso en el tráfico. Fueron el resultado del problema, no la causa.

¿Y qué hay de los pilotos que pueden vencer a Michael en el campeonato 2003? Montoya encabeza la caza con una racha de podios que se remonta a Mónaco, el día que Williams descubrió por fin cómo hacer correr el FW25. Pero con Juan hay gato encerrado, como se hizo evidente en Hungría. Dos de sus comentarios en notas de prensa dan una buena idea del modo en que funciona, o no, su cerebro.

‘MICHAEL ACABÓ OCTAVO PORQUE ERA LENTO, Y PUNTO. CUANDO ERES LENTO, TODO SE ACLARA’

“No me interesa hablar de títulos porque el único modo de ganarlos es concentrarse en cada carrera tal como venga”. Previo Hungría.

“Podría haber ido más rápido... pero fui conservador... porque estoy peleando por el título, especialmente con Michael, claro, y lo más importante es salir por delante de él mañana”. Hungría, sábado.

Si hubiera que escoger un piloto de la parrilla que siempre fuera a por el hueco, que nunca iba a comprometer una victoria, sería Juan Pablo Montoya, el piloto de carreras. Y sin embargo ahí estaba, reconociendo que había levantado después del primer sector de su vuelta lanzada porque en ese momento sabía que seguramente sería más rápido que Michael. Me pareció tan difícil de creer que más tarde le pregunté si había hecho algo así antes. ▶



El champán sabe mejor cuando ganas, ¿verdad, Kimi (izda.)? Juan Pablo suele hostigar a Schumi, y ha ganado dos veces (dcha. y abajo).





Michael (izda.) debe estar incómodo con Kimi (arriba) a sólo dos puntos. Su hermano Ralf (dcha.) también está a tiro, a 14 puntos del Ferrari.



"En realidad no", dijo. "En la CART intentaba ganar todas las carreras y casi la pifíé, así que ahora voy a tratar de arriesgar menos".

Lo cual significa que quiso decir lo que dijo, y que realmente dejó margen el resto de su vuelta. Eso está bien para un Niki Lauda o un Alain Prost pero no para Juan. Y no hacer lo que te dicta el instinto es jugar con fuego. Sobrevivió a las incidencias de la primera vuelta para acabar tercero, pero estuvo muy reñido.

Kimi Räikkönen corrió a la perfección en Hungría y superó a Juan con un coche que ahora tal vez sea un segundo por vuelta más lento que el Williams. Su actitud es la correcta -dice muy poquito y siempre va totalmente al límite- y desde luego en McLaren están muy motivados. Lástima que el desarrollo del MP4-17D se haya visto comprometido por los problemas con el 18A.

Aparte de eso, cabe pronosticar que en un buen día el Williams siempre va a ser más veloz que el 17D tanto en Monza como en Indy, y que estarán a la par en Suzuka.

'LA ACTITUD DE KIMI ES LA CORRECTA: DICE MUY POCO Y SIEMPRE VA TOTALMENTE AL LÍMITE'

A favor de Kimi están su actitud y su aplicación; en su contra, una pequeña desventaja de coche. Pero puede hacerlo, sobre todo si los pilotos Williams siguen complicando las cosas. A McLaren se le da bien adoptar una línea y mantenerse firme. Y, respecto a Michael, Kimi ya lleva la delantera: no tiene nada que perder y en ningún circuito su conjunto chasis/motor/neumático resultará lento.

¿Ralf? Ralf también debería/podría haber ganado en Hungría. Pero se le escapó la pole, y pagó por ello. Renault, con sus 'tests' en Hockenheim y Hungría en su haber, tenía los mejores reglajes.

Debería ganar en Monza, debería subir al podio en Indy pero casi seguro que también tendrá que ganar la última carrera para ser campeón. En Suzuka, contra Michael, Rubens, Juan, Kimi y tal vez incluso Fernando Alonso, eso no será fácil.

¿Quién ganará el título? Pierre Dupasquier, de Michelin, que debería saber un par de cosas, cree que será Michael, por la sencilla razón de que muchos de los pilotos Michelin se quitan puntos mutuamente. Es difícil que Michael vuelva a tener una carrera tan mala como Hungría; y, después de todo, es un gran piloto. Pierre bien podría tener razón.

¿Yo? Tanto como creo que Kimi se lo merece, creo que será Juan. Puede que parezca imposible, pero tal vez el piloto de carreras puede interpretar el campeonato a su propia y especial manera. Y eso desde un punto de vista pesimista. Si Juan hace lo que le sale sin esfuerzo -se divierte y corre para ganar- entonces, para los demás, será apaga y vámonos. 🚫

PRIMERA VICTORIA

Tornado Alonso

Ha irrumpido en la historia del automovilismo como un tornado, es un portento de precocidad, ganó en Hungría y convenció en todo el mundo.

Texto Xavier Guillén Fotografías Álvaro Rubio



"A MÍ NUNCA ME HA GUSTADO ESPERAR. SOY MUY IMPACIENTE NO DEJO ESCAPAR LA OPORTUNIDAD"



Cuando todos los analistas estaban pendientes de la evolución de Michael Schumacher en su lucha por deshacer el empate de cinco títulos mundiales con el argentino Juan Manuel Fangio, los expertos en estadística han girando en redondo para fijar su atención en otro fenómeno: Fernando Alonso. El asturiano se ha adueñado el papel de rompe-records y sigue destrozando hito detrás de hito. Es el más precoz de toda la historia en subir al podio, también en anotarse una pole position y recientemente en ganar una carrera (22 años y 26 días). Tres datos importantísimos que en el contexto del deporte español todavía lo son más, porque nadie había conseguido este triplete.

Y ahora, ¿qué? Pues de momento a acabar el año, pero está claro que lo siguiente es un título mundial. Aunque desde el equipo se espera ganar carreras en 2004 y aspirar al título en 2005, estén seguros que la próxima temporada Alonso ocupará un lugar de honor en la quiniela de los aspirantes. Él mismo, cauto dónde los haya, no lo descarta entre sus pensamientos.

"A mí nunca me ha gustado esperar ante nada. Soy muy impaciente, si tengo la oportunidad no la dejo escapar. Lo lógico sería intentar ganar carreras en el 2004 y esperar acontecimientos, pero la lógica últimamente no se impone mucho. Todos preveían a Schumacher sexto campeón del mundo y mira como lo está pasando. Puede ocurrir como en el Tour que se quedan en cinco, así que veremos que pasa. Soy impaciente y claro que me

gustaría intentar luchar por el título desde la primera carrera del año que viene, pero ya veremos. Si tengo la oportunidad seguro que lo intentaré".

Considera una utopía aspirar al título este año aunque matemáticamente tenga opciones. Aquí sí que la lógica es más tozuda que en lo ha acontecido hasta la fecha, pero cae por su peso que los podios conseguidos y el recital de Hongaroring lo han consagrado internacionalmente cómo una nueva figura. Un piloto que será capaz de generar el mismo entusiasmo que consiguieron Jacques Villeneuve o Michael Schumacher entre los aficionados. 'Nuestro Alonso' ya es de todos, el idolo español del automovilismo ha enganchado también a ingleses, italianos y por supuesto franceses. Si el dominio de Schumacher atenazaba los

deseos de muchos, Alonso los va a representar claramente. Este año vamos a disfrutar de su genio en pistas cómo Suzuka, escenario de grandes campeones como Senna, Prost o Michael.

"De aquí a final de temporada será difícil repetir un podio, podría ser en Suzuka, pero también va a ser complicado. Estoy seguro que después de Monza la euforia bajará un poco, porque Italia será la carrera más complicada. Si conseguimos allí un resultado discreto todo volverá a la calma rápidamente".

Desde luego la calma se quebró en mil pedazos al conseguir la primera victoria. Fernando se 'vacío' en la vuelta de honor celebrándolo, gozando de una sensación única.

"Desde la victoria de la F3000 en Spa no había ganado, nunca te imaginas como podía ser. Nunca me había parado a ▶

(Dcha.) Fernando Alonso celebra su primera victoria con los brazos abiertos. A su lado, en el podio de Hongaroring, otro joven talento, Kimi Räikkönen, se ajusta la gorra.



PRIMERA VICTORIA

pensar cómo sería el momento de ganar una carrera, y tampoco había pensado qué organizar para celebrarlo, y más vale porque si no...

"Lo que sí había imaginado la noche anterior a la carrera era el podio. Tenía confianza en mí, en el coche, que había progresado muy bien a lo largo del fin de semana, sin fallos y sin problemas, una vez solventado lo del viernes. Los neumáticos, todo estaba para ganar. Habíamos arriesgado un poco más de lo habitual en la elección de la estrategia, pero con unos riesgos muy calculados, para eso están los ordenadores y no había nada que perder. Quizás en otras carreras fuimos demasiado conservadores. Salir desde la pole te permite hacer algunos alardes, que después dan sus frutos, y si no, como mal menor te dejan en el podio o cerca. La realidad es que la victoria no se me había pasado por la cabeza, pero cuando vi la ventaja que tenía al principio antes de repostar, me dije Fernando no puedes dejar pasar esta oportunidad. La única preocupación era que el coche aguantase, el resto, como en el anuncio, lo ponía yo".

El resto y mucho más. Porque ahora el equipo pivota en torno al asturiano, condición indispensable para triunfar. Si Adrián Campos lo catapultó en España, Gabriele Rumi creyó en él y Flavio Briatore ha sido su descubridor internacional, ya había llegado el momento de que Alonso liderara los esfuerzos y directrices de su entorno, todos deben trabajar por y para él. La fábrica de Enstone está preparada y la única sombra recae sobre Renault, que trabaja a marchas forzadas en un motor que se acerque al potencial de BMW, Mercedes o Ferrari. La escudería italiana estuvo a punto de colocarlo en su órbita




(Izda.) Como creador de un monoplaça completo, motor y chasis, Renault llevaba veinte años sin saborear el triunfo. Por eso lo celebró por todo lo alto, todos se metieron en la foto gracias al pilotaje del asturiano, el héroe del equipo.

antes de que Flavio lo contratara, quizá Jean Todt ya sospechó que aquel joven campeón de la Nissan y genio de Spa-Francorchamps era un diamante tan brillante como su amigo Michael.

La victoria de Hungría ha dejado ver a un Alonso más espontáneo, más liberado de las declaraciones políticamente correctas y eso que ni pudo conversar tranquilamente con los periodistas ni celebrar el éxito con los suyos, porque un compromiso promocional de Renault lo arrancó del circuito para 'plantarlo' en una factoría polaca de la marca, donde por cierto, eso sí, fue recibido como un héroe.

"Fue un momento histórico para el automovilismo en España, que siempre nos tocaba estar ahí agachados, ahora vamos levantando cabeza. En algunos deportes siempre se llevaban la palma los extranjeros y por primera vez un español ha mandado en un Gran Premio, y la afición se

lo merecía. Me siento orgulloso de haber formado parte de ese momento histórico, que emocionó a tanta gente, incluyendo a nuestro monarca, que es un fiel seguidor de nuestro deporte y a quien no sé cómo agradecerle su apoyo, bueno, sí que lo sé, logrando más victorias, aunque quizás para la próxima tenga que esperar un poco. Ahora todo es distinto de cuando corría en Minardi, quizás entonces lo hacía para mí, para mis intereses. Ahora corro para los de un equipo que lucha por algo grande, y sobre todo me siento empujado por una afición y también corro para ellos. Siento a un país detrás de mí y eso me anima aún más a esforzarme para el futuro".

Lleva un país en la mochila, como el bueno de José Antonio Labordeta, aragonés ilustre y preclaro. Alonso lleva pegada como una lapa a su espalda a toda la afición, deseosa de apoyarlo y disfrutar con él. 





(Arriba) Todo el equipo, con Alonso al frente se colocó el super bigote que se ha convertido en el talismán de la escudería.

(Dcha. e izda.) Alonso, más expresivo que nunca, incluso con el casco puesto.

(Abajo) Con José Luis Alonso, el padre, y Adrián Campos, el descubridor.



DEL POLVO ALA GLORIA

Williams inició la temporada cual bailarinas con guantes de boxeo: capaces de luchar, capaces de bailar, pero el resultado global era incongruente. Luego, como de repente, llegó la armonía y una serie de KO. He aquí cómo lo solucionaron.

Texto Alan Henry **Fotografías** Darren Heath

Claro que lo irónico es que el FW25 podría haber ganado en su debut, si Juan Pablo Montoya no hubiera hecho un trompo por morder demasiado un plano en el Albert Park de Melbourne, poniendo el triunfo en bandeja de plata en las agradecidas manos de David Coulthard. Con todo, aunque esa primera victoria en 2003 no llegó hasta que Montoya tomó Mónaco por asalto, hacía un tiempo que los indicios eran halagüeños.

Se mire por donde se mire, el Williams-BMW FW25 era el patito feo que se convirtió en un cisne ganador. Tuvo un nacimiento turbulento en un momento en que parecía como si la alianza anglo-alemana pudiera venirse abajo. En las primeras carreras su pilotaje era de armas tomar, y sin embargo, carrera a carrera, a medida que el conjunto técnico y la aerodinámica se perfeccionaban, y se desarrollaban los neumáticos Michelin, el FW25 avivaba el paso.

Casi 12 meses antes, Patrick Head reconoció: "En Imola caímos en la cuenta de que en realidad no habíamos hecho lo suficiente". Entonces hablaba del aumento de rendimiento del FW24 sobre su antecesor, especialmente en comparación con el nuevo Ferrari F2002. Sabían que para 2003 las cosas tenían que cambiar, de modo que el equipo de diseño empezó de cero otra vez.

Así, ¿qué había que hacer? ¿Qué había que reconsiderar? Head, como siempre, es claro y realista al reflexionar sobre el FW24: "Es cierto que a mitad del año castigábamos nuestros neumáticos traseros, pero en el test de Monza McLaren ampollaba su compuesto blando y nosotros no teníamos problemas. Algún periodista que debería saber mejor lo que dice insinuó que el McLaren [de 2002] le iba mucho mejor a sus neumáticos traseros y que se nos acercaban rápidamente. Y digo yo: Después de Francia, le sacábamos 19 puntos a McLaren, y 27 a final de temporada. Entonces, ¿de qué hablaba esta gente?".

Pero Patrick no negaba que había sido un año decepcionante. El equipo tenía que hacerlo mejor en 2003. Y así iba a ser.

PRESENTACIÓN

El FW25 aparece en el Circuit de Catalunya. El habitual frenesí de cámaras; la cháchara de los gacetilleros reunidos. Pero, como de costumbre, la presentación es discreta; el práctico estilo Williams. El diseño del nuevo coche incluye un chasis de batalla más corta. Por tanto, un depósito algo más pequeño y una zaga mucho más compacta, alrededor de una nueva caja de cambios, más pequeña y ligera. Todo ello impulsado por el nuevo BMW P83, más ligero y mucho más potente, según los de Múnich. Veremos.

Head aborda las decepciones de la temporada 2002. Sólo una victoria para Ralf Schumacher en Malasia. BMW da a entender que una colaboración técnica más estrecha con el fabricante alemán podría ser una condición previa para prorrogar su asociación, que iba a expirar al final de 2004.

"No hay ninguna razón que haga pensar en que nuestra estructura organizativa sea intrínsecamente inferior a la de una marca de coches que lleve un equipo de F1 bajo su propio techo", afirma Head. Traducción: ¿qué saben los aerodinamicistas de coches de serie, preocupados por modificar los vierteaguas para reducir el ruido del viento, de la complejidad de un difusor de F1? A mí me parece un argumento razonable.

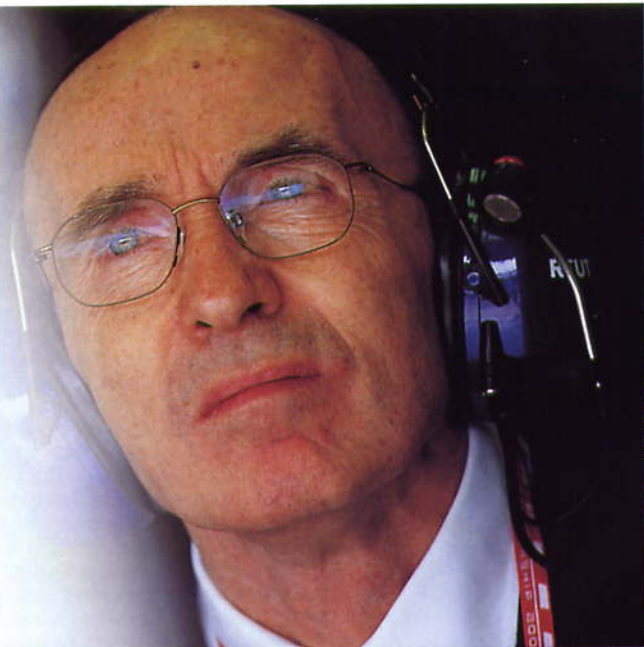
Frank Williams aprieta los tornillos a los pilotos. "Han de mejorar. No puedes quedarte cruzado de brazos y decir que les incumbe a los diseñadores que el coche sea más rápido".

Montoya sonríe: "Michael [Schumacher] gana porque tiene el coche para ganar. Y nosotros no". Nada nuevo aquí. Sin duda, el viejo manual de psicología del piloto de Williams sigue siendo un *best-seller* en Grove.

Una sensación de mesurado optimismo. Otra cosa sería inadecuada. Frank y Patrick son perro viejo. El FW25 mostrado en Montmeló es un punto de partida. Será ▶

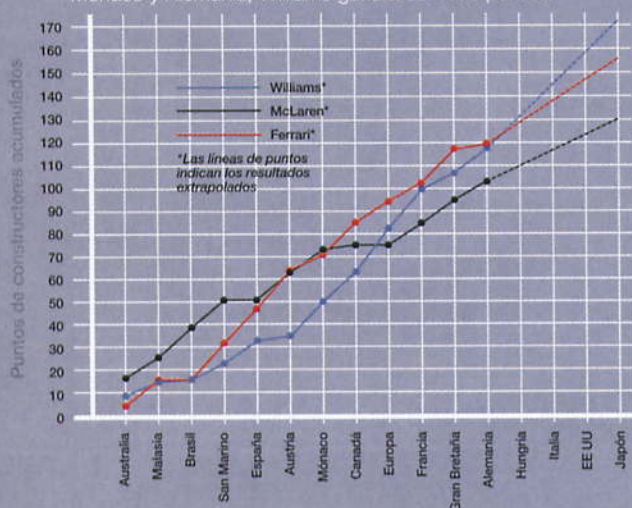
Sin duda no fue un indicio de lo que se avecinaba: en Melbourne, Ralf (abajo) se calificó noveno, hizo un trompo, tuvo un pit stop de 18 segundos y acabó octavo. Pero el equipo conocía su potencial.





> Progresión de puntos en 2003

Si en las pruebas restantes Williams, Ferrari y McLaren siguen puntuando al promedio que han registrado entre Mónaco y Alemania, Williams ganará con 173 puntos.



afinado mejorando cada elemento. No se tratará de ingeniería deslumbrante: sólo incrementos minuciosamente calculados.

25-28 DE FEBRERO

Test en Jerez. Ralf y Juan Pablo evalúan el FW25 en su especificación definitiva: con suspensión trasera por barras de torsión y cambio revisado. La zaga no es lo bastante competitiva, así que se desmonta y es devuelta a Grove para ser reconstruida antes de la primera carrera de 2003. Ralf se queda y prueba un FW25 con una zaga basada en el FW24. Informa a Head y al ingeniero jefe de operaciones, Sam Michael, de que así el coche parece un poco más estable y predecible. Se toma la decisión de llevarlo en esta especificación a Melbourne.

7-9 DE MARZO: AUSTRALIA

RS: Parrilla 9/Carrera 8, JPM: P3/C2
Montoya debería haber ganado. Un trompo ridículo, qué lástima. Pero a Juan Pablo no

le hace falta que se lo digan, sobre todo después de que penalicen a Räikkönen por superar el límite de velocidad en el pit lane y de que Michael Schumacher efectúe una parada adicional para arreglos provisionales en su Ferrari. Montoya no cambió las ruedas en su última parada, pues no quería alterar el equilibrio de su coche. Está hecho polvo, y no puede entender qué pasó. Tal vez el control de tracción entró con demasiada fuerza. Pero elogia el FW25: "Sé que todo el mundo decía que no es un gran paso adelante. Pero decididamente lo es".

21-23 DE MARZO: MALASIA

RS: P17/C4, JPM: P8/C12
Williams dice que los aerodinamicistas Jason Sommerville y Nick Alcock han dejado el equipo. La antigua experta de Ferrari Antonia Terzi está ahora al frente de la aerodinámica. Nadie quiere comentar si siguen las negociaciones para hacerse con el aerodinamicista de Ferrari Nicolas

Tombasis. El FW25 sigue montando la parte trasera provisional. Aún no ha corrido con los deflectores laterales definitivos vistos en la presentación. Terzi, por cierto, entró en Williams en mayo de 2002. No se le ofreció el puesto, bromea Patrick. Muy gracioso. Sólo respondió a un anuncio. Y Patrick decidió que era la candidata más cualificada.

A Montoya le golpean en la primera curva, pero en general es optimista acerca del FW25. Llevaba bastante combustible en calificación para disponer de la flexibilidad de una larga primera fase. Por tanto, calificarse octavo fue impresionante. Pero de nada sirve cuando le embiste el Jaguar de Antonio Pizzonia y pierde el alerón trasero. Ralf pasa de 17º a cuarto. Una carrera positiva. Pero el progreso real queda encubierto por las circunstancias.

3-6 DE ABRIL: BRASIL

RS: P6/C7, JPM: P9/Abandono, accidente
La introducción de la zaga definitiva del

La parte trasera definitiva del FW25 aparece en Brasil (superior), pero las condiciones ocultan su competitividad; Ralf (arriba) para en boxes cuando se saca la bandera roja; pero Frank (superior izda.) sabe que el coche va mejorando.

“SÉ QUE TODO EL MUNDO DECÍA QUE EL FW25 NO ES UN GRAN PASO ADELANTE, PERO SIN DUDA LO ES”

FW25, pospuesta hasta Imola, se adelanta a Interlagos. El equipo cree que podría ser de especial ayuda en la bacheada superficie del circuito de Sao Paulo. Los cambios en el alerón delantero aportan una mejor entrada en curva. La calificación parece decepcionante, pero con mucha carga de combustible los pilotos son optimistas. En carrera todo va mal. La lluvia torrencial complica la vida a los pilotos Michelin. Montoya se sale. Ralf para justo antes de la bandera roja. La primera evolución del BMW P83 -probada el viernes en Australia y Malasia- acaba su primera carrera.

16 DE ABRIL

Se anuncia un nuevo acuerdo de patrocinio con los parches sustitutos de la nicotina NiQuitin; un producto GlaxoSmithKline, por unos 2 millones de dólares anuales. Jim Wright, jefe de marketing del equipo, intentaba convencerlos desde Monza 2002. "Al menos nuestros rivales patrocinados por marcas de tabaco no iban detrás suyo", sonríe. Algo muy positivo, que ayuda a la sensación de bienestar en el equipo. Y todo en un momento en que el FW25 mejora de forma continuada.

18-20 DE ABRIL: SAN MARINO

RS: P2/C4, JPM: P4/C7

Carrera completamente fastidiada por el *graining* de los Michelin, que produce un bache de rendimiento de siete vueltas al principio de la carrera, cuando Ralf tiene problemas para mantener a Michael detrás de él. Cambios en el fondo y el difusor. Se montan salidas de aire asimétricas para maximizar la refrigeración de agua y aceite. Ambos van a tres paradas, una estrategia 5,0s más rápida que dos. Ralf acaba en un cuarto puesto un poco decepcionante, pero problemas con la máquina de repostaje arruinan la carrera de JPM: para cuatro veces en boxes y acaba séptimo.

23 DE ABRIL

Fuerte accidente de Montoya en un test en Silverstone. Se sale en Becketts y acaba debajo del muro de neumáticos. ¿Cómo diablos pudo ocurrir eso? También la FIA quiere saberlo. Dicen estar "preocupados", y se quedan cortos. Juan Pablo tan frío como quieras, teniendo en cuenta que además el coche empieza a arder por un momento: "Vi fuego a la derecha y, como no podía salir, bajé la visera y le di al extintor. Por suerte, todo funcionó". Los oficiales de pista actúan con rapidez y todo va bien.

2-4 DE MAYO: ESPAÑA

RS: P7/C5, JPM: P9/C4

Bastantes dificultades aquí. O así lo parece desde fuera. Montoya acaba cuarto, tras pasar a Ralf al principio. Éste se sale a la puzolana, dañando el difusor; al final logra

aguantar al Toyota de Da Matta. Head: "Sin duda, en cierto modo Barcelona se vio como un punto bajo, pero el hecho de partir con gasolina para una corta primera fase con una estrategia a tres paradas en mente, y luego pasar a dos paradas en el primer repostaje, nos hizo parecer peores de lo que éramos. Al principio, cuando llevábamos una carga de combustible parecida a la del Renault de Alonso, Ralf no perdía mucho terreno. Pero, sí, fue una decepción".

5 DE MAYO

Frank Dernie, el veterano ingeniero que levantó el primer túnel de viento de Williams, vuelve al cabo de 14 años, añadiendo más fuerza intelectual al reto de mejorar y explotar el FW25. ¿El baúl de los recuerdos o una jugada más astuta de lo que parece?

7 DE MAYO

Gerhard Berger, de BMW, pronostica que la marca alemana no ganará ningún campeonato del mundo mientras forme parte de la asociación BMW-WilliamsF1. Frank Williams quita importancia a dichos comentarios. Además, BMW parece indicar que se sacaron de contexto y se citaron como "algo más fuertes" que los pronunciados en un principio. Son parte de las artimañas políticas a medida que ambos bandos se acercan a un acuerdo. Entre bastidores, BMW trabaja duro en la mejora de su P83 V10. Fuentes de Williams se quejan de que el mejor motor muniqué que han visto fue el de Suzuka en 2001. Nadie quiere debatir más sobre el tema. Al menos, de modo oficial. ▶



Tras el GP de España, a Gerhard Berger (izda.), jefe de BMW Motorsport, se le atribuye pronosticar el fracaso de BMW-WilliamsF1; Montoya (abajo) es cuarto en Montmeló.





12 DE MAYO

El director de BMW Motorsport, Mario Theissen, vuelve a insistir en que quedan por resolver temas complejos y diversos. "No estamos contentos con nuestra posición y competitividad en este momento", dice. "Seguimos teniendo varias opciones si no prolongamos la asociación con Williams, pero mantenemos conversaciones [con Williams] para ver cómo habría que estructurar el equipo para llegar a lo más alto. La cuestión es cómo trabaja la gente, la capacidad del personal implicado y los recursos disponibles". La mayoría cree que se llegará a un acuerdo.

13-15 DE MAYO

Frank Williams vuela a Múnich; pasa dos días de reuniones con los jefazos de BMW. Luego va a Zeltweg. No hace comentarios, pero parece optimista. "Será cosa hecha cuando esté atado y bien atado", dice.

16-18 DE MAYO: AUSTRIA

RS: P10/C6, JPM: P3/Abandono, motor Montoya corre bien, haciendo trabajar de modo satisfactorio a su FW25 y rodando en primera posición antes de que su motor se rompa estrepitosamente. Ralf hace un trompo en los oficiales del viernes, se califica mal y corre bastante bien, sumando más puntos. "Después de la carrera vimos que un radiador se averió y, por separado, el motor tuvo una fuga de agua", dice Head. "Era imposible decir qué fue primero, así que no hubo acusaciones entre nosotros y BMW".

20 DE MAYO

Suena el teléfono. Es Frank Williams. "Te has pasado un pelín con nosotros esta mañana en el *Guardian* [un periódico en el que escribe AH], Alan", dice. Al grano, como siempre. Cuestiona mi especulación acerca de si Williams volverá a ganar el título.

"Bueno, estas últimas carreras ha

parecido algo un poco manido", acierto a decir en mi defensa.

"Entendido, pero aun así fuiste demasiado duro con nosotros", continúa.

Más tarde le cuento la conversación a Patrick. "Tienes razón, no lo estamos haciendo muy bien", dice. "Pero no vale la pena rasgarse las vestiduras. Simplemente tenemos que ponernos a trabajar en serio y mejorar las cosas. Y lo haremos". Ojalá.

29 MAYO-1 JUNIO: MÓNACO

RS: P1/C4, JPM: P3/C1

¿El punto clave de la temporada? Libres del jueves. El FW25 empieza a volar. Cambios sutiles de reglajes –posiblemente un aumento de caída negativa en la suspensión trasera, como observó nuestro Steve Matchett en su día– son indicación de una mejora crucial en el agarre de la zaga. Pero eso no es todo. Una suposición fiable es que cambios fundamentales en la distribución de pesos del FW25 son aún

Vuelven los días felices: Ralf marca la pole y Montoya obtiene la victoria en Mónaco (arriba izda.); Frank Dernie (superior) vuelve después de 14 años lejos de Williams; Sam Michael (arriba) no suelta prenda sobre las mejoras del coche.

más importantes, mejorando muchísimo el coche. Pero nadie lo dice. Típico de Williams. Saben mantener la boca bien cerrada.

En esta carrera también debutan los Michelin delanteros más anchos. Montoya gana después de que Ralf fuera el primer líder. "El neumático más ancho fue una ventaja", dice Head, "pero sólo mínima. Creo que uno de los problemas al evaluar nuestra temporada 2003 es que por alguna razón muchos comentaristas creen que empezamos a repuntar en Mónaco. En realidad, como desde ese momento en adelante nuestros resultados han tendido a ser en general sólidos, se considera que nuestra forma aumentó de pronto. Pero habríamos tenido posibilidades en Imola y Austria de no ser por pit stops malos y una rotura de motor, respectivamente".

3-6 DE JUNIO

Más retoques aerodinámicos en un test en Silverstone contribuyen al equilibrio a alta velocidad y el rendimiento en curvas largas. Ralf marca un 1m 19,790s. "La mayoría de partes del conjunto han vuelto a mejorar desde Mónaco y podemos hacer un gran papel en Montreal", dice.

10 DE JUNIO

Montoya va a Indianápolis, donde Jeff Gordon, leyenda de la Nascar, prueba un Williams FW24 y JPM el Chevy Monte Carlo. Gordon queda deslumbrado por el Williams del año pasado. Pero a Juan Pablo le sirve para recordar que ahora parece un cambio comparado con el FW25: "Parece lento de

reacciones". Así que el nuevo coche sí que supone la gran mejora que él decía, aunque se haya visto encubierta en ocasiones.

12-15 DE JUNIO: CANADÁ

RS: P1/C2, JPM: P2/C3

¿Cómo se les podía escapar? Primero Ralf y JPM copan la primera fila, luego dejan que una victoria dominante se les vaya de las manos. Ralf pierde la posición frente a su hermano Michael en la primera tanda de pit stops. Podría hacer como si intentara adelantar, ¿no? Parece hipnotizado por el alerón trasero del Ferrari. ¡Y Juan! Otro trompo. Vale, tuvo un fallo técnico al reducir, pero este año ya van dos victorias echadas a perder. Pero los coches se muestran fiables y rápidos. Canadá es muy duro con los frenos, recuerden. Así que es mejor darles el beneficio de la duda.

27-29 DE JUNIO: EUROPA

RS: P3/C1, JPM: P4/C2

Por fin Williams y BMW firman contrato hasta el final de 2009. A Frank Williams se le atribuye la habitual perorata acerca de "una fuente más profunda de recursos de BMW". ¿De veras habla así la gente fuera de las notas de prensa? Lo que Frank también dice es que BMW ha sido un socio motorista sumamente impresionante y motivado. Nadie lo discute. Todo parece indicar que bajo el nuevo contrato –negociado en una serie de tensas reuniones durante los últimos tres meses– BMW participará más en el modo en que se dirija el programa técnico. Por su parte, Williams se servirá de la estabilidad

"NO VALE LA PENA RASGARSE LAS VESTIDURAS. HAY QUE PONERSE A TRABAJAR EN SERIO. Y ESO HAREMOS"

augurada por el nuevo acuerdo para embarcarse en un nivel inaudito de inversión técnica, incluido un segundo túnel de viento de 20 millones de euros en su sede de Grove.

"Básicamente, se creyó que si Williams tiene 10 cerebros sobre un problema, en teoría con otros 10 deberíamos encontrar una solución mejor", dice Frank. "Aunque sólo sea un uno por ciento mejor debido a la ley del rendimiento decreciente, vale la pena intentarlo".

Ralf se hace con la victoria tras la rotura del McLaren-Mercedes de Räikkönen. Montoya se enfrenta al Ferrari de Michael y éste sale peor parado. Pero no se guardan rencor. Un broche de oro con el que celebrar el acuerdo con Múnich. Estaba cantado que iban a llegar a un trato.

Head justifica el resurgir de Ralf. "En este momento está llevando el coche más cerca de su nivel óptimo que Juan Pablo", dice. "Se trata de experiencia y aplicación, y saber qué hay que hacer. Juan es más rápido si el coche es difícil de pilotar –entonces hará un mejor trabajo– pero ahora el FW25 es más estable y Ralf es capaz de llevarlo más cerca de su límite". ▶



Tras un segundo y tercer puestos en Canadá, la buena forma de Williams quedó confirmada cuando Ralf (abajo) y JPM (izda.) lograron el doblete en Europa.



“¿CUÁNTO PUEDE DURAR ESTA RACHA? ÉSA ES SIEMPRE LA CUESTIÓN EN FORMULA 1”

4-6 DE JULIO: FRANCIA

RS: P1/C1, JPM: P2/C2

Otra primera fila para el FW25. Ambos coches están bien equilibrados y hacen trabajar a sus Michelin's a la perfección, en un circuito que combina curvas duras y lentas. Tensión en la radio entre Montoya y el equipo Williams después de que el colombiano se enfade porque Ralf anticipa su tercera parada. JPM sospecha que el equipo ha conspirado en su contra. En el calor del momento se suelta algún impropio y se crean desavenencias personales que llevará semanas curar. Montoya es llamado a Grove para entrevistarse con Frank acerca del asunto.

“¿Cuánto puede durar esta racha?”, se pregunta Ralf. “Ésa es siempre la cuestión en F1. Creo que si nosotros dos, incluido el equipo, seguimos trabajando así podemos hacer que dure. Claro que habrá circuitos en los que volveremos a tenerlo difícil, pero sin duda vamos en la dirección correcta”.

¿Podría Ralf luchar de verdad por el título? Le pregunto a mi viejo amigo Niki Lauda lo que piensa. “Por supuesto”, dice,

“pero con ese apellido siempre se le comparará con su hermano. Será un reto el doble de grande que si se llamara, pongamos, Müller. Eso sí, por la misma razón, si lo consigue, el logró también será el doble”. Ay, ¿por qué escribiría ese artículo crítico después de Austria? Maldita sea.

16 DE JULIO

Siguen llegando nuevos sponsors, y no es de extrañar dado el progreso del FW25. Esta vez es la cerveza Budweiser, célebre marca de la norteamericana Anheuser-Busch. Hablaron con Ferrari, pero no hubo acuerdo. Christian Vine y su equipo de adquisición de patrocinadores trabajaron duro en esto. Incluso le vendieron a Budweiser la decoración blanquiazul de BMW.WilliamsF1.

“Ha habido mucho pesimismo en F1”, dice el jefe de marketing Jim Wright, “pero sigue siendo un deporte muy visto con un gran atractivo televisivo internacional. Ha tenido sus problemas estos dos últimos años, pero está en una posición fuerte”.

18-20 DE JULIO: GRAN BRETAÑA

RS: P4/C9, JPM: P7/C2

Frank Dernie ayuda ahora al ingeniero de pista de Montoya, Tony Ross, en su coche. Supongo que eso tiene contento a JPM. Parece ser que tenía algo de celos de que Tim Preston, procedente del equipo de tests, ayudara a Gordon Day –sobrino de Patrick– con el FW25 de Ralf. Sam Michael cree que podría ser la carrera más dura de la temporada hasta ahora. Los coches montan un difusor revisado (de nuevo) y una aleta en

el capó motor para mejorar el flujo de aire y la estabilidad direccional. Montoya acaba segundo, gracias al error de Kimi. Ralf es noveno después de parar por un deflector suelto. Los dos coches se muestran fuertes. Todos esos tests con Marc Gené dan ahora sus frutos. El español va camino de acumular unos 22.000 km este año, un rodaje incesante que es la base de una fiabilidad a lo Ferrari.

1-3 DE AGOSTO: ALEMANIA

RS: P2/Abandono, accidente, JPM: P1/C1

De nuevo copan la primera fila. Ralf arranca lento y se desplaza a la izquierda frente a Barrichello. De pronto se arma la gorda. Ralf toca a Rubens y lo manda contra Räikkönen que, a su vez, es lanzado contra el FW25. Caos. La carrera no se detiene, ¿Sorpresa? Sí, porque fue interrumpida y reiniciada hace dos años en idénticas circunstancias. Salvo que entonces fue Michael el eliminado. Los comisarios deportivos penalizan a Ralf con 10 posiciones en la parrilla de su próximo GP. Williams dice que no apelará. Una hora después cambian de opinión: apelarán.

6 DE AGOSTO

Williams anuncia que Christian Vine, responsable de su equipo de adquisición de patrocinadores, ha firmado un contrato a largo plazo para seguir en el equipo. Durante los últimos años, Vine ha dirigido este departamento con gran éxito, culminado con la recientes incorporaciones como sponsors de Williams de GSK (NiQuitin), Western Union y Budweiser. 📍



Patrick (izda.) parecía pensativo y con razón, después de que Ralf fuera penalizado por 'provocar' el accidente en la salida de Alemania. Pero JPM (abajo) voló hacia la victoria.



¿CÓMO ES QUE ESTE HOMBRE SIGUE SONRIENDO?

A su material se le encuentran carencias, las normas combaten el instinto natural, la presión aumenta y se cometen errores, pero Michael Schumacher sigue siendo el talento característico de la F1 actual, el más capaz de maximizar los recursos a su disposición. ¿Cómo es eso? Peter Windsor analiza su temporada hasta ahora.

Retratos Neil Cooper

Si insisten en quejarse de la obsesión de *F1 Racing* con Michael Schumacher, háganlo; quéjense pero no se opongan. Les caiga bien o no, Michael es la F1 moderna. Si gana, si domina un campeonato más, la clave de lo esencial del deporte es saber por qué, saber por qué se sirve mejor de las variables que cualquier otro del planeta.

A la inversa, si no domina el podio, si otros se llevan la gloria, entonces la clave también es ver cómo reacciona, cómo reutiliza esas variables y vuelve a sacar buen partido de ellas. Puesto que Michael supera el nivel simplemente al llegar a un circuito dado, maletín en mano, marcado de cerca por un pelotón de cámaras. Ha ganado más carreras, sumado más puntos y marcado más vueltas rápidas que ningún otro piloto en la historia. Y, mientras la temporada 2003 llega a su fin, también va bien encaminado –fallo técnico más, fallo técnico menos– para ganar un sexto título sin precedentes.

Así pues, ¿cómo ha ido, esta temporada 2003? ¿Puede superar el récord de Fangio?

Lo primero que hay que recordar es que Michael salió mal parado este invierno 2002-03. Aburrida de paseos de Michael, harta de previsibilidad, la F1 consiguió dar una imagen de crisis y rehizo varias normas expresamente para perjudicar a Michael. Se podrían marcar más puntos por acabar segundo y tercero; los segundones podrían llevar sus coches ligeros en calificación y por tanto arrancar por delante de tipos como el campeón del mundo; el líder del campeonato tendría las peores condiciones de la pista el viernes; la célebre y excepcional habilidad de Ferrari de hacer correr dos coches con estrategias muy distintas se esfumaría, porque ahora todos tenían que calificarse con combustible para la carrera; y ahora todos los equipos podrían especificar sus propios neumáticos, permitiendo así especializarse a los equipos Michelin punteros.

¿En qué se ha traducido esto? En cuanto a calificaciones, Malasia sobresale como un ejemplo evidente de una victoria perdida. Renault copó la primera fila de la parrilla, dejando por tanto a Michael a

merced del accidente en la primera/segunda curva. Michael tuvo la culpa del toque con Jarno Trulli, pero no habría ocurrido de haberse calificado en la primera fila, como siempre. Por lo demás, no le ha ido tan mal, especialmente porque a los rivales más próximos de Michael también les han perjudicado estos cambios. Ralf Schumacher tardó en adaptarse a un único intento de calificación; Juan Pablo Montoya marcó siete poles en 2002 pero sólo una en 2003 hasta Hungría; y Kimi Räikkönen salió en la cola en España y Canadá.

En cuanto a puntos (hasta Hungría inclusive), Michael no ha acabado segundo en ninguna de las 13 carreras disputadas. Bajo el nuevo baremo de puntos, suma 72; bajo el antiguo tendría 57. Juan Pablo Montoya, segundo en el campeonato después de Hungría, tiene 71 puntos; en 2002 tendría 55. Así, aunque Michael gustaba de repetir después de Canadá que era sorprendente lo cerca que estaba Räikkönen de él en puntos pese a ganar sólo una carrera por las cuatro de Michael, el nuevo baremo no ha perjudicado ▶



deutsche
Vermögensberatung

vodafone™

vodafone™



BRIDGESTONE

REAL
PARIS



OMP

M. Schumacher



MICHAEL SCHUMACHER EN LA OTRA PÁGINA. CHARLES COATES/AT

'JACKIE STEWART CREE QUE MICHAEL COMETE MÁS ERRORES QUE CUALQUIER OTRO GRAN PILOTO'

exactamente al campeón del mundo. De hecho, dado el modo en que la temporada de Michael bajó de tono después de Canadá, debería alegrarse de los cambios. Una victoria no significa tanto, pero incluso Michael necesita puntos de puestos menores. Este año, entre el Nürburgring y el Hungaroring, Michael marcó 18 puntos; bajo el sistema del año pasado sólo habría marcado nueve.

No, es el reglamento de neumáticos el causante del perjuicio; eso y los demás factores que han favorecido a Michelin. Renault ha sido capaz de hacer correr sistemáticamente compuestos muy blandos; McLaren ya no tiene que montar los mismos neumáticos que Williams; y Williams, con su renovado y más dócil FW25, también parece ser capaz de calzar gomas muy adherentes. Y encima, Michelin no sólo se ha beneficiado enormemente de las dos horas de tests del viernes de Renault, sino que también ha recibido con agrado los cambios en varios circuitos: la

nueva superficie en Mónaco, los pianos más bajos en la chicane del Nürburgring y las dos nuevas curvas en Magny-Cours son buenos ejemplos. Tampoco el cálido verano europeo ha supuesto un inconveniente. Los Bridgestone de Ferrari siguen siendo magníficos si hace frío, en mojado, semimojado y sobre baches y pianos, pero nada de eso ha caracterizado el año hasta ahora. Más aún, Michael tuvo la oportunidad de ganar en condiciones difíciles en Melbourne y Brasil, pero en ambas carreras cometió graves errores: en Australia optó por salir con ruedas de agua, a pesar de ser el último en alinearse en la parrilla y tener por tanto la mejor ocasión posible de ver que la pista se estaba secando; en Brasil, con la victoria en el bote, se salió bajo banderas amarillas.

Ferrari alargó la batalla de su coche en 2003, en apariencia para encontrar más apoyo aerodinámico, pero el rendimiento actual del Williams, de batalla más corta, suscita un interrogante sobre esta decisión. El año pasado, con el FW24, más largo, Williams castigaba mucho sus neumáticos traseros. Este año, con más peso sobre el morro del coche, los tratan mucho mejor. Bridgestone sigue sosteniendo que fueron restos sobre la pista los causantes de los dos pinchazos traseros de Michael cuando el sol apretaba en Hockenheim, pero uno sigue preguntándose si el mayor peso del

Ferrari atrás también fue un factor. Combínese con la decisión de hacer correr el compuesto duro de Bridgestone lo más bajo posible (en cuanto a presión) y se obtiene un neumático al que se le exige por encima de sus límites.

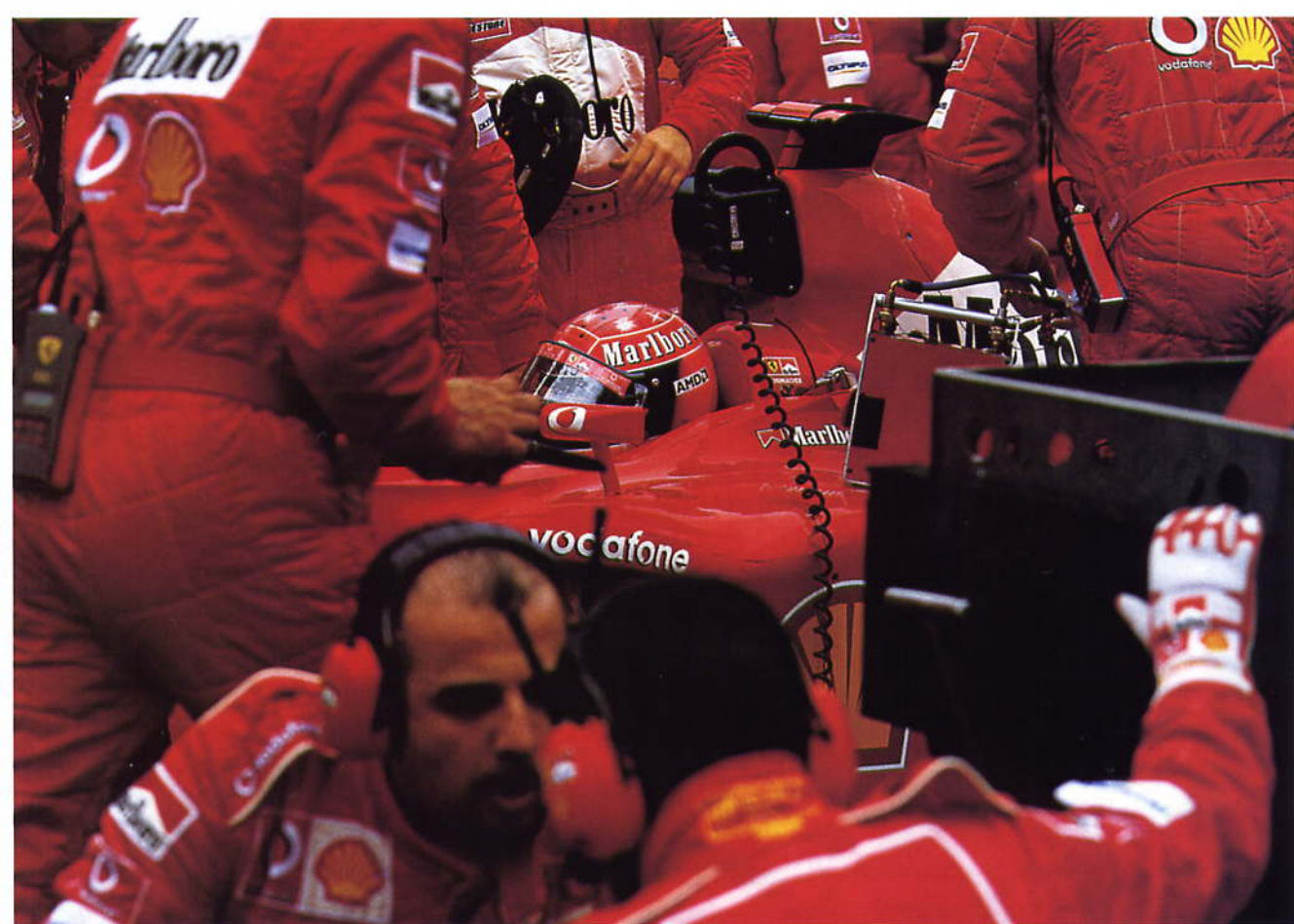
A fin de cuentas, pues, el nuevo reglamento no ha perjudicado tanto a Michael como podría; sí, Michelin ha sacado provecho; asimismo, Ferrari podría haberlo hecho mejor.

¿O es Michael quien podría haberlo hecho mejor? Michael es un gran administrador de conjuntos de carrera. Se rodea de gente brillante, especialistas con los que se siente a gusto, pero que no necesariamente se desarrollarían en otros ambientes. Se anticipa a las condiciones cambiantes; sabe exactamente qué necesita de su coche en un momento dado.

Entonces, ¿cómo es que tantos de los cambios de circuitos de este año han favorecido a Michelin? ¿Cómo es que el trabajo en boxes de Williams en Silverstone retrocedió a Michael de lo que habría sido al menos el segundo puesto al cuarto? Hace dos o tres años, Ferrari se habría reído en la cara de quien les insinuara que Williams iba a hacerlo mejor en boxes que ellos, pero seguían sin poder ver la ventaja de Williams semanas después de la prueba, despachando la caída de Michael al 15º lugar como resultado directo de "tráfico ▶

Canadá fue una obra maestra de gestión de la estrategia en boxes de Ferrari. El campeón también mostró astucia y entrega (arriba) al privar de la victoria a los dominantes Williams. Calma antes de la tempestad en la primera curva (dcha.): Michael en la parrilla en Hockenheim.





STEVEN UFFA/AT

en el pit lane". ¿Y cómo es que el propio Michael ha cometido al menos tres errores importantes en momentos decisivos? La elección de neumáticos en Australia, el accidente en Brasil y la vuelta de calificación arruinada en Silverstone no son el sello de un hombre que va a llevarse el título de calle.

Jackie Stewart cree que Michael comete más errores que cualquier otro gran piloto de la historia, con énfasis en 'gran'. Puede que no se equivoque, pero vamos, Michael también tiene la suerte de correr en la época más segura del deporte hasta ahora. En 2003 puedes cometer errores y salir impune, y Michael aprovecha al máximo esa libertad, como cabría esperar de él. Su estilo es producto del tipo de coche que pilota y el entorno en el que lo pilota, y maximiza sus ocasiones en toda dimensión. Es decir, si Michael hubiera corrido en los años 70, pueden estar seguros de que habría parecido muy distinto. Sin duda, habría sido grande; también habría pilotado con más margen.

Durante toda su carrera, Michael ha logrado restringir la mayoría de sus errores a momentos en los que no importaba; ése es su don. Muchos lo llaman suerte, pero está claro que tal cosa no existe. Todo en la vida, no digamos en las carreras, sucede a consecuencia de algún otro acontecimiento. Un buen ejemplo de ello fue el accidente en la salida del GP de Alemania. Ralf Schumacher tocó a Rubens

Barrichello y de este modo se eliminó a sí mismo, a Rubens y a Kimi Räikkönen. Pero en realidad, ese accidente no habría sucedido si Rubens hubiera arrancado mejor; penalizar a Ralf fue descabellado. Y otro piloto relativamente lento en la salida en Hockenheim fue Michael Schumacher. En este caso, se benefició indirectamente de ello. Pudo evitar el tumulto; por tanto, debería haber sido segundo sin problemas. A primera vista, Michael pareció tener suerte (y luego mala suerte, cuando pinchó la rueda). En realidad, Hockenheim puso de relieve otro tipo de problema.

Las salidas de Michael no han sido buenas. De hecho, el programa de simulación de McLaren muestra que Michael tiene un tiempo de reacción más lento en la salida que la mayoría de pilotos; mecánicamente, el sistema de arrancada Ferrari no parece tan efectivo como los de Renault, Williams o McLaren. Claro que podría ser que Ferrari volviera a salir perdiendo frente a Michelin, que el área de contacto más grande de las gomas francesas proporcione mejor tracción que los Bridgestone de hombros redondeados. Si es así, ¿cómo es que Ferrari se ha dejado superar por algo tan básico?

Asimismo, la simulación de McLaren podría ser acertada. Es difícil de creer, pero los indicios están ahí. Quizá haya un no sé qué en las luces que se apagan en lugar de

'EN LOS AÑOS 70, MICHAEL HABRÍA SEGUIDO SIENDO GRANDE, PERO HABRÍA CORRIDO CON MÁS MARGEN'

encenderse que a Michael le resulta esquivo. En los tiempos en que la luz roja se volvía verde, Nigel Mansell siempre miraba fijamente justo en el centro de la luz roja, presto a saltar en cuanto empezara a apagarse. Si Mansell lo hacía, cabría pensar que Michael también. Sigue haciendo los deberes, observando el procedimiento de salida de las pruebas teloneras, a lo Senna, el domingo por la mañana, pero este año ha sido superado en la aceleración hacia la primera curva cuatro veces en 12 carreras. De nuevo, para un hombre que intenta ganar un título, eso es un hándicap que no necesita. Michael dice que está "investigando" el problema, y Ross Brawn apunta que Ferrari ha estado estudiando una secuencia de arrancada distinta expresamente para Michael.

Así que tenemos varios interrogantes. El Michael de, pongamos, 2001-02, ¿habría previsto los cambios que tenían lugar en Mónaco y Magny-Cours? El Michael que se encontró casi en exclusiva con ▶

En la parrilla en Australia poco antes de la salida (arriba); ¿podía Schumi imaginarse siquiera remotamente lo apretada que estaría la lucha por el título seis meses después? Pero si eso le afecta, no lo parece (dcha.).

deutsche
Vermögensberatung

SCHUMI, EL PILOTO



SCHUMI, EL PILOTO

Bridgestone en 2002, ¿habría ejercido mayor presión el pasado invierno para impedir que los equipos Michelin se especializaran? ¿Se imaginaba Michael antes de que empezara la temporada que perdería el 33 por ciento de sus salidas? No conozco las respuestas a estas preguntas y no creo que Michael hablara de ellas aunque le fueran formuladas; como Tiger Woods, protege bien su arsenal. ¿Bajón? ¿Qué bajón? Después de todo, Michael sigue en cabeza del campeonato.

Hace poco charlé con Willi Weber, mánager de Michael, acerca de los cambios en los circuitos y los otros factores que se han combinado para ayudar a los equipos Michelin y asintió con la cabeza antes de señalar que Michael sólo era un piloto. "Ya sabes, resulta difícil para él meterse demasiado en política", dijo Willi.

No creo que sea —o haya sido— tan difícil para Michael gestionar plenamente el conjunto. Si tuviera que imaginar la actitud de Michael el pasado invierno, diría (a) que, como los cambios de reglamento eran tan numerosos, fue difícil para él centrarse en lo que iba a ser importante; (b) que, como el F2002 fue tan bueno, tal vez tenía demasiada confianza en el F2003 y los Bridgestone que calzaría; y (c) que pasó mucho tiempo relajándose con su familia y saboreando su vida, tal vez más tiempo que nunca. A su vez, eso es función de sus enormes logros y del crecimiento de su familia. Casi imperceptiblemente, estaba algo menos centrado en todos los posibles aspectos de su trabajo; necesitaba un tiempo muerto.

Por consiguiente —al no contar ya con la

mejor combinación coche/neumático— ahora tiene que pilotar más duro y correr más riesgos (no en cuanto a peligro sino en cuanto a reglajes, estrategia y posición en pista) que quizá en cualquier otro momento de su carrera. Ese error a dos tercios de su vuelta lanzada en Silverstone me dejó pasmado. El circuito era el último de los grandes medios Ferrari-Bridgestone antes de Suzuka y Michael rodaba a milésimas de la pole de Rubens. Entonces salió largo en Abbey. Sólo se calificó quinto.

Diez días más tarde le pregunté qué había pasado. ¿Fue una racha de viento? ¿Hubo un problema con el coche?

"No, sencillamente estaba atacando mucho", dijo tranquilamente.

"Pero la pole estaba ahí", contesté. "La vuelta prácticamente se había acabado".

"No, no. Te equivocas", dijo Michael.

"Estaba muy reñido con Rubens. Sabía que iba a tener que apretar duro para conseguir la pole. Y atacué demasiado".

Lo cual dice muchas cosas de Michael Schumacher: una, nunca deja de dar el 100 por cien, aunque la primera fila (ya que no la pole) ya estaba asegurada; dos, no busca pretextos; tres, en algunos tipos de curvas, Rubens puede ser tan veloz, si no más, que Michael; cuatro, a pesar de la presión, Michael sigue tranquilo y afable. Antes de Hungría, casi todos en el pit lane se imaginaban que ganaría el título, incluidos los capitostes de Williams.

Y tenían muchas razones para hacerlo. Michael ganó a la perfección en Imola, España y Austria (antes de que Williams lograra entender cómo reglar el FW25) y en Canadá se alzó con la mejor victoria de su temporada hasta ahora, dosificando un



"¿Cómo lo hiciste?". Michael, el vencedor, se inclina desde el escalón más alto del podio en Canadá para escuchar lo que le dice su hermano Ralf, segundo; en Europa (abajo) Schumi fue quinto.

pedal de freno blando y un menor agarre para contener a los Williams-BMW. Después de Hungría, había ganado el doble de carreras (cuatro) que cualquier otro, y veía como sus rivales se agolpaban detrás de él, en lugar de uno solo, como era el caso de Mika Häkkinen.

Pero Michael no querrá que esto se alargue hasta Suzuka; no después de una temporada como ésta. 2003 ha mostrado que demasiadas cosas pueden salir mal en una carrera, aunque sea un circuito Ferrari. El problema de Michael en esta recta final de la temporada es que sus rivales están seguros de ser fuertes en todos los circuitos restantes.

Lo único que lo salva es que sigue siendo el único e incomparable Michael Schumacher. Uno está de pie en la aproximación a una izquierda que se cierra y le ve frenar más tarde que nadie, casi buscando su ápice en línea recta, y cree que va a salirse por la tangente, que de ningún modo va a completar la curva.

Y entonces, con un uso perfecto del pie izquierdo, el control de tracción y el diferencial, pone la zaga donde la quiere y sale de allí, gas a fondo, haciendo que parezca ridículamente sencillo. 1

'MICHAEL TIENE QUE CORRER MÁS RIESGOS QUE EN CUALQUIER OTRO MOMENTO DE SU CARRERA'



SCHUMI, EL COCHE



Ferrari F2003-GA vs F2002

El Ferrari del año pasado tenía tanto margen que podían orquestar sus llegadas. Ahora se aferran a cada punto. ¿Qué ha salido mal? El diseñador jefe de Ferrari, Rory Byrne, lleva a *F1 Racing* a una exclusiva visita guiada por el F2003-GA.

Texto Stéphane Samson Fotografías Alex P

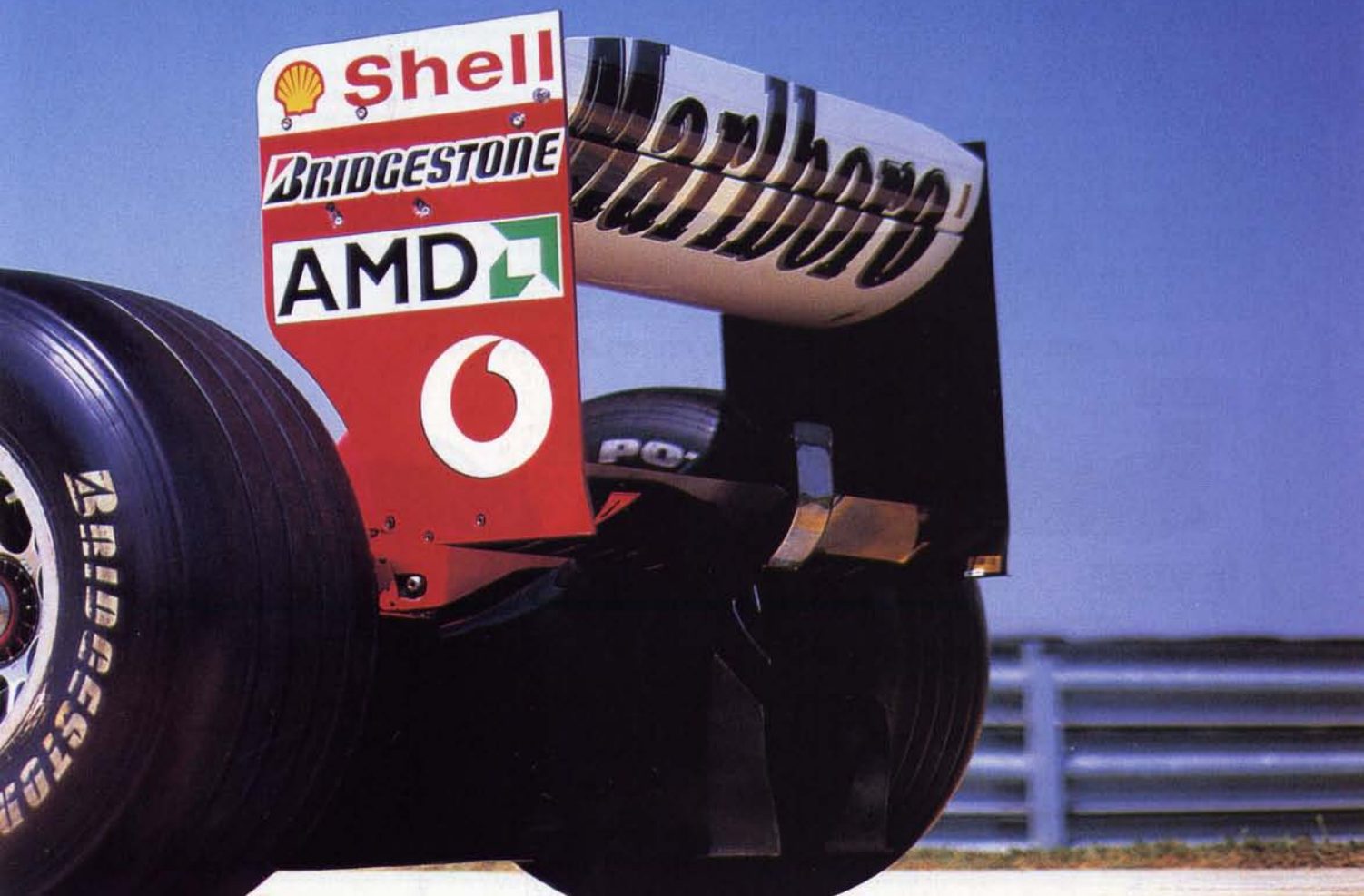
Febrero de 2003. Los ingenieros de Bridgestone de camino a Melbourne sonreían, relajados, mientras esperaban la primera carrera de la temporada. Por casualidad, en su vuelo de Malaysia Airlines también viajaban sus rivales de Clermont-Ferrand. Los japoneses llevaban un par de temporadas codeándose con los chicos de Michelin y los conocían bien. Las lenguas se soltaron.

"Creíamos que Ferrari había encontrado el coche perfecto en el F2002", dijeron, "pero el F2003-GA ha demostrado que estábamos equivocados. Es fantástico y ya es ocho

décimas más rápido que el anterior". Dicha afirmación hizo tambalearse a los ingenieros franceses, pero se consolaron con la certeza de que el F2002 tendría que seguir en activo durante las primeras carreras de 2003.

Seis meses después, la historia es muy distinta. El F2003-GA (abajo) afronta la recta final de la temporada en segunda posición en la tabla de constructores; la superioridad de 2002 no es más que un recuerdo. Después de Hungría, los rojos sólo contaban con cinco victorias de 13. Y en prestaciones puras, el Williams ha sido con mucho el coche más convincente desde Mónaco.

¿Qué ha salido mal? Después de todo, el brillante chasis 2002 no se perdió en un solo invierno, ¿no? Y aunque es evidente que los neumáticos son un ingrediente crucial en el rendimiento, todavía lo es más preguntar a los ingenieros de Ferrari si, en su búsqueda de mayores prestaciones, no han ido un poco demasiado lejos. Y eso es lo que hemos hecho. Y con lo que nos han contado en Maranello, y algo más cuidadosamente recopilado por nuestra cuenta, surge una imagen mucho más clara de lo que mantiene a la Scuderia en vela por la noche mientras contemplan el campeonato 2003. ▶



'EL PADDOCK FUE UNANIME: SIN DUDA, EL F2003-GA SERA EL COCHE A BATIR EN LAS PISTAS RAPIDAS'

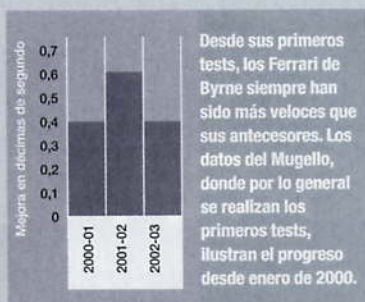
¿EVOLUCIÓN O REVOLUCIÓN?

El programa F2003 empezó en mayo de 2002, apenas unas semanas después de que el F2002 rodara en pista por primera vez. Y cuando Ferrari moldeó su filosofía para el nuevo coche, su enfoque sí que pareció un pelín temerario: modificar lo que hubiera dado problemas con el F2002, sí, pero también llevar el diseño al límite en todos los ámbitos.

"La temporada pasada no fue nada normal", reconoce el diseñador jefe Rory Byrne. "De acuerdo, nuestro coche era competitivo. Pero nuestros rivales tuvieron cantidad de problemas y no podían sino mejorar. Sabíamos que si queríamos seguir en cabeza en 2003, no podíamos ser prudentes con el capital de nuestro F2002, sino seguir adelante". Y al final, se efectuaron progresos satisfactorios tanto en el chasis como en el motor del coche nuevo.

Chasis Las diferencias más evidentes entre el F2002 y el F2003-GA correspondían a la aerodinámica. La forma de los pontones, aunque basada en el coche de 2002, requirió mucho trabajo y exigió radiadores totalmente nuevos. La parte posterior era igual de innovadora: se reelaboraron las chimeneas de escape y una aleta salía de los pontones hacia las ruedas traseras.

En la parte delantera, Ferrari volvía a emplear flaps con bordes complejos en el alerón delantero. "Tenemos alrededor de un 15% más de eficacia aerodinámica que en el F2002", afirmó el personal técnico de Ferrari en la presentación del coche. Los cambios incluyeron una distribución de pesos ligeramente modificada. La batalla del coche era 3 cm mayor (principalmente



por razones aerodinámicas), mientras que el morro estaba 1 cm más bajo que en 2002 y el cockpit 2 cm más atrás.

La dirección asistida era completamente nueva. "Además, hemos seguido ajustando nuestra suspensión para que se adapte a los Bridgestone", dice Byrne. "Eso quiere decir que hemos empleado nuevos materiales y métodos de fabricación innovadores". En la zaga, se reconsideró del todo la parte interior de la suspensión, que incluía un nuevo y exclusivo sistema de 'amortiguador giratorio' suministrado por Sachs. En el morro, Ferrari descartó el concepto 'doble quilla'. "Podría tener ventajas aerodinámicas, pero no estoy dispuesto a hacer los sacrificios que supondría para la geometría de suspensión y la rigidez", dice Byrne.

La caja de cambios de siete velocidades en fundición de titanio era más pequeña y ligera, mientras que el brazo anterior del triángulo inferior estaba anclado al motor, y contaba con un segundo anclaje en el cambio mismo. Por último, el equipo propuso un doble deflector lateral, abrió una rejilla de refrigeración en el capó motor, mejoró el sistema de frenos e instaló conductos de freno de tambor que carenaban la parte interior y ahora también la exterior de los discos de carbono.

Motor El proyecto del motor 052 tenía dos objetivos: mejorar el rendimiento y manejabilidad sin sacrificar la fiabilidad del

051. Era un 5% más ligero que el V10 del año pasado y contaba con un centro de gravedad más bajo. Los sistemas de refrigeración y lubricación se optimizaron, y los elementos auxiliares presentaban una nueva disposición. El bloque motor era nuevo y estaba fabricado por microfundición.

"Ferrari lo hace todo bajo el mismo techo, lo que nos permite avanzar mucho en cuanto a integración de chasis y motor", dice Byrne. De entrada, este V10 podía girar 300 rpm más arriba que el 051. Así que ahora Ferrari estaba a la altura de BMW en este apartado.

Un conjunto más rápido En sus primeros tests en Fiorano, el F2003-GA pulverizó el récord del circuito. Durante el invierno se había reasfaltado la pista y los ingenieros no tenían datos sólidos sobre su agarre. Así que pecaron de cautelosos, pero las prestaciones eran buena señal. Después de más tests en Mugello, Michael Schumacher estaba eufórico. "Este nuevo coche es algo muy especial", dijo. "Funciona a la perfección. Estoy enamorado de este coche. Lo que han hecho es sencillamente fantástico".

Pero el F2003-GA tuvo problemas de juventud: el motor 052 no era lo bastante fiable y algún que otro fallo mecánico hizo que el coche se saliera de pista de vez en cuando. No debutó hasta el GP de España, y ganó. Su velocidad punta en el Circuit de Catalunya demostró su eficacia aerodinámica. El paddock fue unánime: sin duda, el Ferrari será el coche a batir en los circuitos rápidos que favorezcan el rendimiento aerodinámico.

"En resumidas cuentas, es una evolución totalmente normal", concluye Rory. "Año tras año, el chasis ha rebajado alrededor de 0,5s por vuelta. Luego hay que combinar esa prestación con el rendimiento del motor y los neumáticos".

¿POR QUÉ TIENE PROBLEMAS EL 'GA'? "Lo he dicho antes y lo repito ahora", afirma Byrne, "el F2003-GA es el mejor ▶ p56

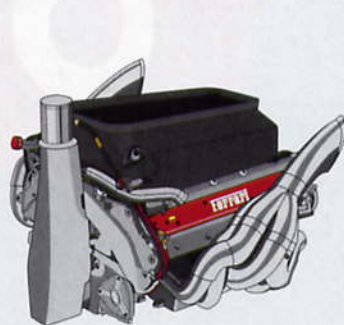
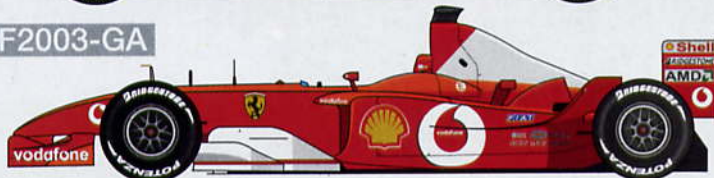
El diseñador jefe Rory Byrne (inferior izda.) ofreció a F1 Racing una percepción única de los pros y contras de su último diseño; el morro (inferior dcha.) no incluye la doble quilla preferida por McLaren, entre otros; la nueva dirección asistida (extremo dcha.) es del agrado de Schumi; la forma de la parte trasera (dcha.) contrasta con la del coche de 2002.

> Evolución extrema: cómo el F2002 dio origen al F2003-GA

F2002



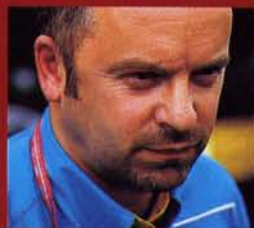
F2003-GA



Batalla 3 cm más larga, aerodinámica de lo más sofisticada y centro de gravedad más bajo: el F2003-GA (inferior) es, en algunos sentidos, un desarrollo genial del F2002 (superior), pero es mucho más delicado de reglar y pilotar. La zaga del coche nuevo es más estrecha y más baja, igual que los pontones. Los deflectores dobles dirigen mucho mejor el flujo de aire hacia los radiadores. Ahora el motor 052 está a la altura del BMW.



> Mike Gascoyne, director técnico de Renault



"Es muy difícil saber qué pasa exactamente con Ferrari. La temporada pasada fue fantástica; parecían haberlo hecho todo bien. Pero es más duro empezar el año como equipo a batir: el grupo perseguidor

te tiene en el punto de mira.

"Estoy seguro de que cuando presentaron el 'GA' pensaron que era una mejora; habrán visto los datos y ganancias aerodinámicas. Sin duda, se mostraron muy confiados.

"La cuestión es que hay tres equipos sólidos por detrás, todos con Michelin. Es evidente que Michelin ha mejorado, pero si se observa lo lejos que está Ferrari de los otros equipos

Bridgestone, se ve que el margen es igual de grande.

"No son sólo las gomas;

esos tres equipos, Williams, McLaren y Renault, lo han hecho mejor, pero Michelin ha podido recoger una gran cantidad de datos de calidad de ellos, mientras Bridgestone saca su información sólo de Ferrari.

"Además, la F1 es cíclica. Si un equipo se adelanta en ingeniería, los demás siempre lo alcanzan, como Williams este año. Y otros equipos han ido bien en distintos tipos de circuito. McLaren fue muy fuerte al principio del año; Renault, en Barcelona y Silverstone,

y ahora sobresale Williams. Eso implica que siempre hay alguien que le quita puntos a Ferrari.

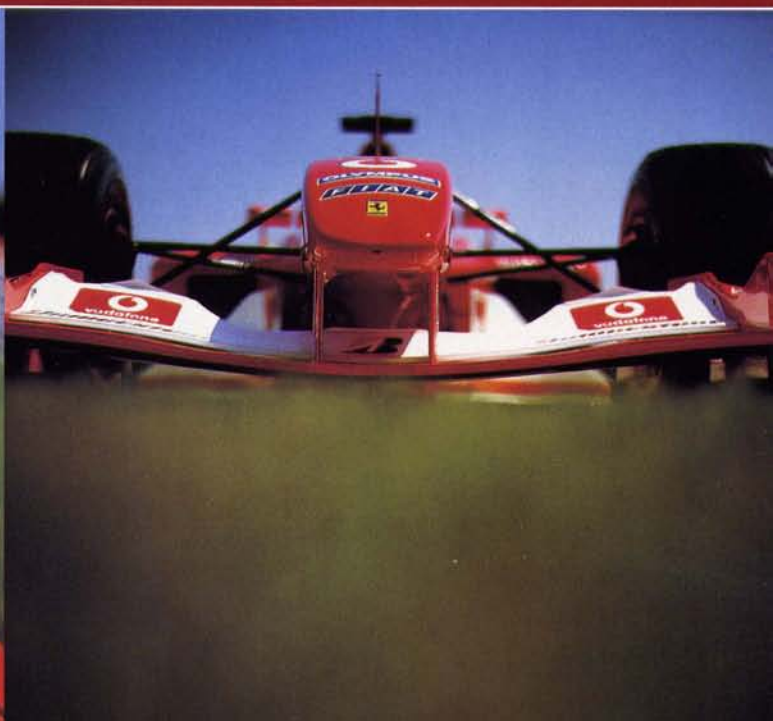
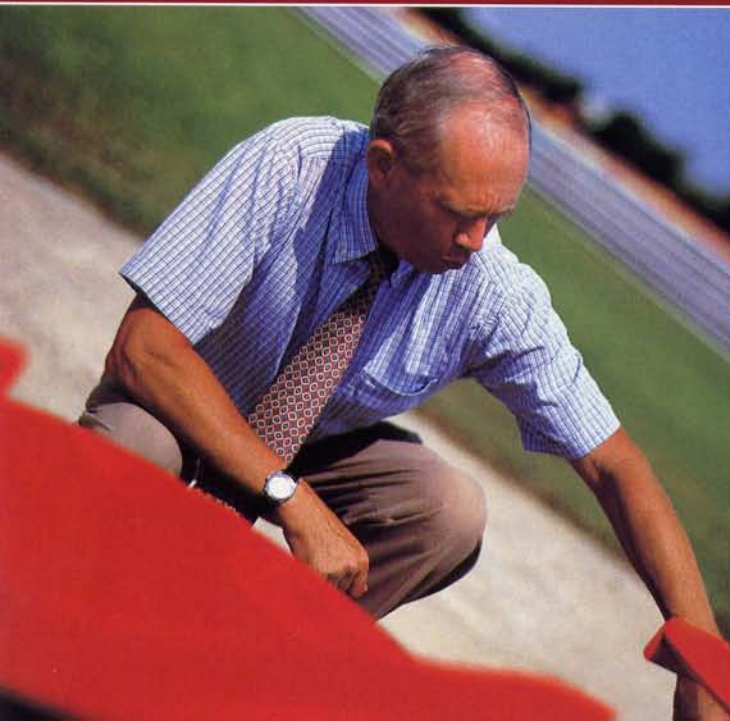
"Las normas también les han dificultado el dominio. El año pasado podían meter mucha gasolina y llevar una estrategia 'larga', y dejar rezagados al resto. Ahora no pueden hacerlo porque, si lo hacen, habrá cuatro, cinco o seis coches por delante de ellos que reducirán su marcha y fastidiarán la estrategia, aunque hagan un buen trabajo.

"Este año la fiabilidad entre

los cuatro grandes es tal que Ferrari tampoco puede contar con que las bajas les ayuden cuando la calificación no ha ido bien.

"La cosa se reduce a que Ferrari ha de tener un fin de semana perfecto para ganar, mientras que el año pasado disponían de un margen tal que podían ganar casi sin bajarse del autobús. Creo que han perdido el impulso necesario para ganar un título. Williams se ha recuperado y creo que Montoya ganará el título".

Anthony Rowlinson

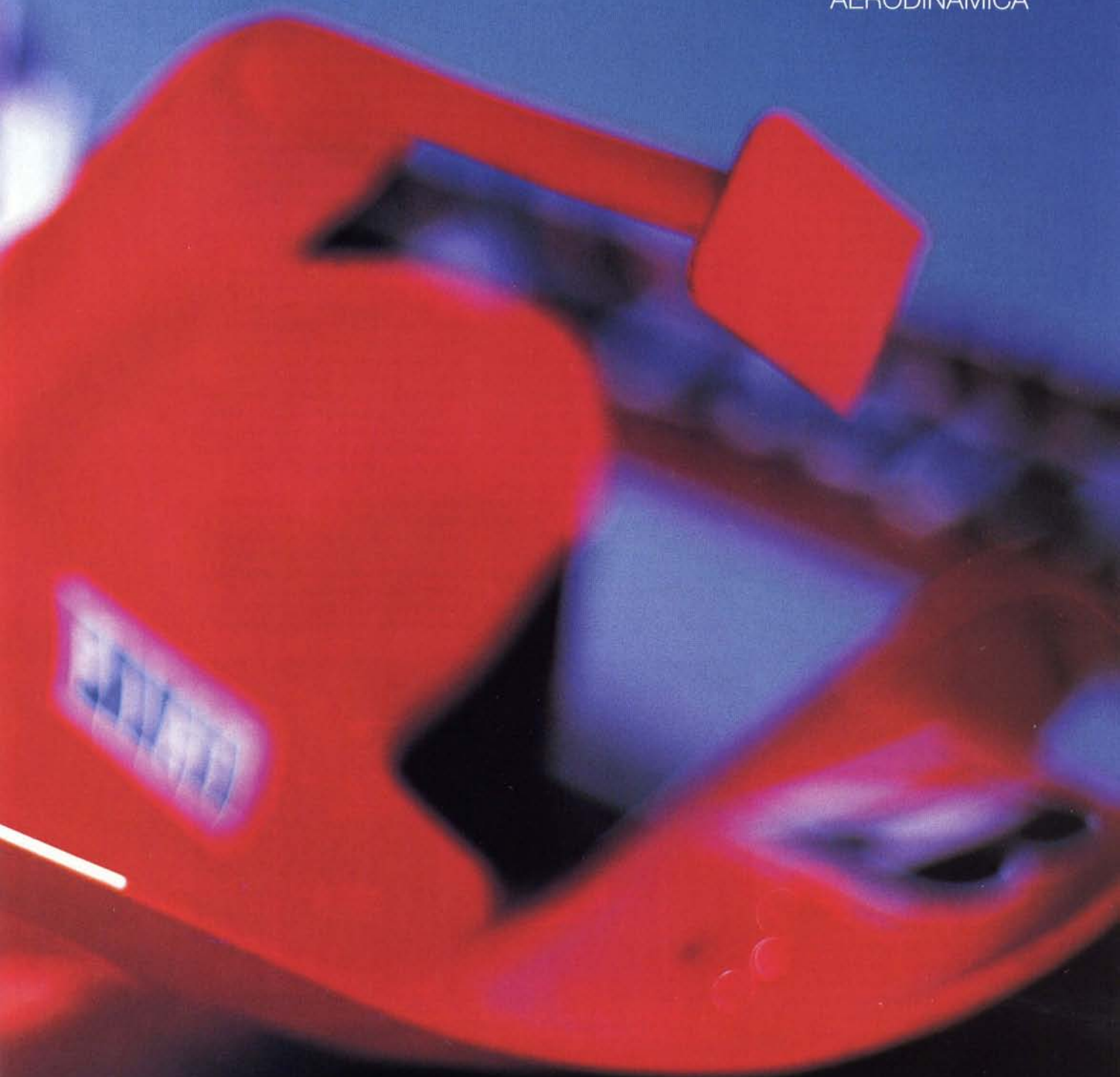




DATA

vodafone

'EL F2003-GA NO DEBUTÓ
HASTA EL GRAN PREMIO DE
ESPAÑA, Y GANÓ. SU
VELOCIDAD PUNTA EN EL
CIRCUIT DE CATALUNYA
DEMOSTRO SU EFICACIA
AERODINÁMICA'



“EL F2003-GA ES EL MEJOR FERRARI DE TODOS LOS TIEMPOS. NO CABE DUDA: ES MUCHO MÁS RÁPIDO”

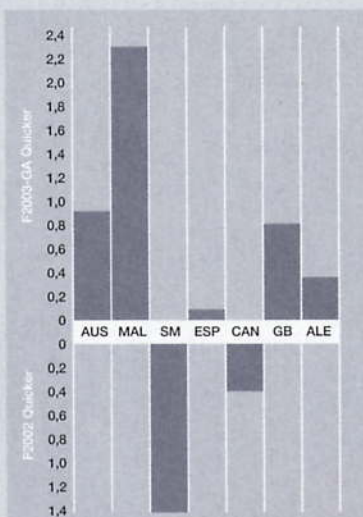
Ferrari de todos los tiempos. Hemos dado un paso adelante respecto al F2002 y no nos cabe duda: el nuevo coche es mucho más rápido que el viejo. Pero el hecho es que nuestros rivales han aumentado su rendimiento por un margen mayor que nosotros. Y eso explica en parte por qué el F2003 no es tan dominante como el coche del año pasado, para decirlo suavemente. Y por qué últimamente el Williams FW25 ha acaparado toda la atención.

¿Qué pasa? Los defectos del Ferrari se explican con facilidad. Primero, la salida. En todas las carreras, el F2003-GA es propenso a perder posiciones antes de la primera curva. En Hockenheim, Michael Schumacher –sexto en la parrilla– fue superado por el Toyota de Olivier Panis y el Renault de Fernando Alonso, mientras que la modesta aceleración de Rubens Barrichello contribuyó en parte a la colisión con Kimi Räikkönen y Ralf Schumacher. Si se comparan las plazas ganadas y perdidas en las 12 primeras salidas de la temporada pasada, el saldo es de +12 para el F2002. Este año, es –4 para el F2003-GA.

“Ferrari parece tener un software de control de arrancada muy malo”, dice un director técnico rival. “Puede que esto se explique por la calibración defectuosa del índice de deslizamiento de los neumáticos, o por datos incorrectos proporcionados por Bridgestone”. Y el resultado salta a la vista: mientras que un McLaren recorre 90 metros en los primeros instantes tras la salida, el F2003-GA sólo cubre 85.

Segundo, los tiempos parciales de ambos Ferrari en sectores lentos son relativamente pobres. En los dos casos, la culpa es del agarre mecánico, en momentos en que los puntos fuertes aerodinámicos están de más. “Resulta difícil identificar la causa del problema”, dice Byrne. “Claro que tiene algo que ver con los neumáticos, pero es más que eso. La geometría de la suspensión y la electrónica juegan su papel”. Claro está, el control de tracción no aumenta el agarre, sólo ayuda a maximizar lo que el neumático puede ofrecer. Y ahora todo el mundo sabe cómo diseñar una suspensión competitiva. De modo que el problema debe residir en otra parte.

“Durante cuatro años hemos mejorado la eficacia de nuestros coches en curvas rápidas”, dice el ingeniero jefe de pista Ignazio Lunetta. “Y el de 2003 no es una excepción. Es un poco mejor en este terreno y su velocidad punta es excelente. Por otro lado, adolecemos de un pequeño desequilibrio en curvas lentas y zonas tortuosas”. El F2003 frena de manera más eficaz que el F2002, pero no puede dar con la tracción necesaria para una óptima reacceleración. Es una primera pista.



Cambios en los circuitos o condiciones climáticas distintas este año hacen imposible las comparaciones en Interlagos, A1-Ring, Mónaco, Nürburgring y Magny-Cours, y en Melbourne, Sepang e Imola Ferrari usó el ‘viejo’ F2002. Eso sí, fue más rápido que el año anterior. Después, el F2003-GA también ha sido algo más rápido en promedio que su predecesor.

Guerra de neumáticos Desde el GP de Mónaco se ha visto claro que la guerra entre Bridgestone y Michelin ha entrado en una nueva fase. Ahora la marca francesa lleva claramente la ventaja. Pero si miramos más de cerca, el origen de esta situación puede percibirse en las estadísticas de la pasada temporada. Véanse los tiempos por vuelta en carrera, teniendo en cuenta los niveles de combustible y dejando a un lado las vueltas bajo el safety-car, y un resumen del rendimiento Michelin/Bridgestone muestra que en 2002 los franceses superaron a sus homólogos nipones en ocho ocasiones.

“La competitividad de Ferrari no dejaba traslucir este hecho”, dice Pascal Vasselon,

responsable del programa F1 de Michelin. “Por ejemplo, en 2001, a veces ganamos carreras a pesar de un producto que no reunía las condiciones. Ése fue el caso en Imola. En dichas ocasiones, fue Williams quien ganó, y no nuestros neumáticos”.

Es probable que lo mismo ocurriera en 2002 con Ferrari y sus gomas. El F2002 dio 15 victorias a Bridgestone aun cuando los neumáticos no siempre fueron superiores. Hasta ahora, los datos confirman el progreso de Michelin. Ni una sola vez esta temporada Bridgestone ha llevado ventaja. El déficit que los japoneses han de cubrir varía entre 0,1s (Melbourne) y 1,3s por vuelta (Hockenheim) en condiciones de carrera. Y eso sin tomar en cuenta siquiera el pobre rendimiento de Minardi.

Michelin y Bridgestone tienen filosofías de diseño muy distintas. Ése es el quid de la cuestión, y bien puede seguir siéndolo en un futuro previsible. Lo más importante para la marca francesa es maximizar el área de contacto del neumático sobre la pista. Por eso las ruedas delanteras anchas han pasado a ser lo normal y demostrado ser las más eficaces.

Bridgestone prefiere neumáticos delanteros más estrechos con una importante caída. “Cualquier cosa que permita al neumático trabajar bien es la prioridad”, dice Vasselon. “Aunque un neumático más ancho suponga un leve hándicap aerodinámico, o pese algo más, las ventajas lo compensan con creces”. Razón por la cual un juego de Michelins pesa 2-3 kg más que uno de Bridgestones.

Y todos los equipos Bridgestone, claro está, ven hacia dónde sopla el viento. Desde el pasado invierno, todos ellos, salvo Ferrari, han llamado a la puerta de Michelin.

El problema del centro de gravedad

Entonces, ¿por qué la excelente sinergia chasis-neumático de 2002 no ha cuajado esta temporada? Es probable que la respuesta pueda encontrarse en un error cometido en el departamento de investigación de Ferrari el pasado invierno. Con una parte delantera del chasis ▶ p60

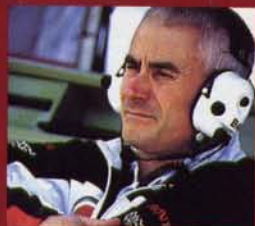
Byrne (inferior dcha.) explica el enfoque del ‘GA’ a nuestro Samsón; las chimeneas (inferior izda.) son un detalle importante de la zaga del coche, y dejan escapar el aire de los radiadores además de alojar los escapes; los termómetros (dcha.) en la suspensión trasera controlan la temperatura de los gases de escape sobre la misma; el morro (extremo dcha.) es crucial en el comportamiento.



Las líneas de puntos rojas indican el ángulo de caída negativa que requieren los neumáticos Bridgestone. Los Michelin van derechos (líneas blancas) y maximizan el área de contacto.



> Geoff Willis, director técnico de BAR-Honda



"Parece que han pasado dos cosas: Ferrari no ha sacado el mayor partido posible de su nuevo coche y los rivales han cerrado la brecha.

"Cuando el F2003-GA debutó en un test en Mugello, vimos claramente

que Ferrari había efectuado una gran mejora, seis o siete décimas. Pero han tardado más de lo esperado en hacer que el coche funcione como es debido.

"Hay que ser muy prudente con identificar una sola cosa que va mal. No sirve de nada decir sin más: 'son los neumáticos' o 'es el motor'. Hay que estudiar todo el conjunto.

"El coche de este año es más largo y sin duda más rápido, pero parece ser menos estable, y tal vez por eso Rubens tenía problemas

al principio comparado con Michael. Creo que es más difícil de pilotar, aunque sea mejor aerodinámicamente.

"Williams se ha recuperado del inicio de temporada, cuando iban algo perdidos con los reglajes. No se ha cambiado nada extraordinario en el FW25. Tiene buena tracción, pero sospecho que la batalla corta compromete su estabilidad, sobre todo en circuitos de cambios rápidos de dirección. Lo superan usando los Michelins más anchos posible y un reparto

de pesos muy desplazado hacia delante.

"El título depende en parte del desarrollo relativo de los neumáticos. En este momento, Bridgestone está apretando, y son muy conscientes de que Michelin también.

"Es muy duro: ganar un título en las dos últimas carreras significa mantener toda tu concentración en el diseño del coche de este año, sin que eso vaya en perjuicio del coche del año siguiente. Ferrari será capaz de hacerlo mejor que nadie.

Actualmente, McLaren corre peligro de concentrarse en tres coches distintos.

Sospecho que Williams haría bien en concentrarlo todo en este año, porque la situación con los neumáticos es tal que ahora tal vez sea su mejor oportunidad. Quizá les comprometa el año próximo, quizá no.

"Si tuviera que apostar por alguien, sería Juan Pablo. Si no gana él, será Michael. No creo que McLaren y Kimi sean capaces de remontar hasta ganar".

Dom Taylor





'EN 2002 FERRARI DIO 15 VICTORIAS A BRIDGESTONE AUN CUANDO LOS NEUMÁTICOS NO ERAN SUPERIORES. LOS DATOS CONFIRMAN EL PROGRESO DE MICHELIN. NI UNA SOLA VEZ ESTE AÑO BRIDGESTONE HA LLEVADO VENTAJA'



“EN INDIANÁPOLIS PODRIAMOS NO ESTAR EN PLENA FORMA, PERO EN SUZUKA SEREMOS COMPETITIVOS”

más larga y el cockpit retrasado, el centro de gravedad del F2003-GA está desplazado ahora más hacia atrás. Esto cambia las cosas en las secciones lentas de un circuito. En 2003, el reparto de pesos de un F1 es 40-45% delante y 60-55% detrás. Si, el centro de gravedad cambia para adaptarse a cada trazado, pero Ferrari no se ha concedido suficiente margen de maniobra en 2003. En algunos grandes premios, les ha resultado imposible desplazar el centro de gravedad hacia delante lo suficiente para asegurar que sus Bridgestones trabajaran bien.

El propio Ross Brawn presentó la prueba que corroboraba esta explicación. En una reunión del grupo técnico de trabajo acerca del uso de lastre, el director técnico de Ferrari parece que dijo: “Ando buscando cualquier componente pequeño y pesado que pueda desplazarse hacia el morro de mi coche”. Claro que a alta velocidad la aerodinámica elimina el problema, lo que explica por qué el F2003-GA es rápido en tales secciones.

La situación tampoco está tan clara en curvas medias. El uso de nuevos deflectores en la parte delantera a partir de Silverstone pone de manifiesto otro defecto potencial del Ferrari: la pérdida de apoyo aerodinámico cuando se giran las ruedas delanteras. Renault tenía el mismo problema hace unas temporadas. Lo resolvieron con deflectores en forma de onda que ahora Maranello ha copiado.

En curvas lentas, la solución podría ser optar, como hace Michelin, por neumáticos delanteros más anchos y pesados. Eso podría suceder ya en Monza.

El enigma de los reglajes Claro que el Ferrari sigue siendo competitivo. La



El elemento inferior de la deriva lateral impide turbulencias alrededor de las ruedas.

diferencia entre la Scuderia y otros equipos Bridgestone ha aumentado en 2003, lo cual debe demostrar algo. Por ejemplo, había más de un segundo entre Michael Schumacher y los BAR en Hockenheim, aunque los tres coches montaban exactamente el mismo tipo de neumático. Pero desde sus primeras carreras Ferrari ha tenido que lidiar con el problema del escaso agarre mecánico en curvas lentas, un problema que no han querido comentar públicamente.

Pero, como Ignazio Lunetta dijo a *F1 Racing*: “Desde 2000, nuestros coches han surgido de un proceso de evolución constante y se han mostrado cada vez más fáciles de reglar. Pero no ha sido así con el F2003-GA. Tenemos problemas a la hora de producir en pista los mismos datos que la simulación nos dio el pasado invierno”.

Tras haber optado por un equilibrio sensiblemente distinto esta temporada y otras modificaciones importantes, la Scuderia estaba lista para ligeros cambios en el modo de preparar el coche y dispuesta a reconsiderar sus costumbres. Pero Ferrari no comprendió que los cambios iban a ser tan amplios: el proceso de reglaje del F2003 es totalmente distinto de años anteriores.

Por tanto, los métodos de trabajo han de ser bastante diferentes. Ferrari trabaja en dicho problema desde marzo, sin lograr explicar del todo de dónde procede. El objetivo es dar con una correlación mejor entre la simulación y las condiciones reales. Cuando el equipo da en el clavo con los

reglajes, el coche es tremendamente eficaz. Pero eso no está resultando sencillo, tanto más cuanto que las normas limitan el rodaje en pista antes de una carrera.

A LA ESPERA DEL AÑO 2004

Ferrari pronto descubrió que tendrían que hacer un esfuerzo mucho mayor que la pasada temporada para hacerse con el título. Su incapacidad para desplazar el centro de gravedad hacia delante lo suficiente es un defecto de diseño sobre el que no pueden hacer nada hasta 2004. Antes de Silverstone, el equipo emprendió un intenso programa técnico: más de 4.000 km en tres circuitos distintos, probando más de 20 compuestos de neumáticos. Y en el GP de Gran Bretaña el F2003-GA ya lucía nuevos elementos. Después de Hockenheim, el equipo desvió su atención hacia la reelaboración del software del control de arrancada. Y está previsto que los elementos más importantes aparezcan en Monza. Tendrán que ver con el motor, la electrónica, la aerodinámica... y los neumáticos.

“Por lo que se refiere a Monza, todas las opciones son posibles en nuestra batalla contra Williams”, dice Byrne. “En Indy podríamos no estar en plena forma, pero seremos muy competitivos en Suzuka”.

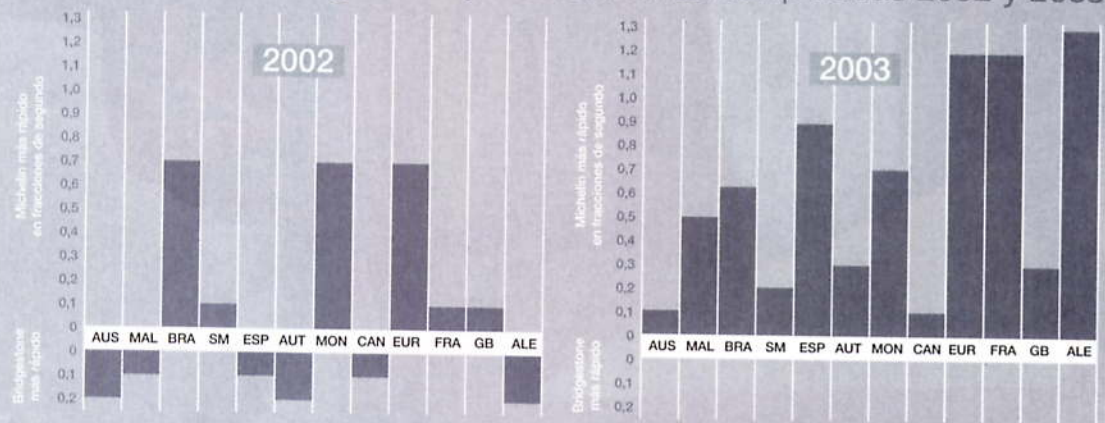
Evolución del F2003-GA Ahora mismo, Rory Byrne es un hombre muy ocupado. Lanzó el programa 2004 hace unos meses. “Hablamos de una evolución del coche actual”, dice. “Como siempre, nuestro objetivo será hacer el coche más ligero y más rígido, y corregir los errores de su predecesor”.

Lo que significa que tendrá que trabajar duro. Además, Nicolas Tombasis, aerodinamista jefe de Ferrari, ha regresado a Grecia oficialmente para cumplir su servicio militar, y estará fuera varios meses. ¿Volverá el año que viene? Los hay que tienen sus dudas, pues alegó lo mismo cuando dejó Benetton.

No cabe duda: a Ferrari le va a costar conservar su corona. En Suzuka y más allá.

Byrne (dcha.) asegura a Samson que el F2003-GA es el mejor Ferrari de todos los tiempos; Schumi sigue luciendo el número 1 (extremo dcha.), pero ¿por cuánto tiempo? La extensión de carrocería delante de las ruedas traseras (abajo) está inspirada en el Williams; la suspensión delantera del Ferrari (abajo dcha.) trata mejor los neumáticos que la trasera.

> Rendimiento de Bridgestone y Michelin en las temporadas 2002 y 2003



El gráfico muestra el mejor tiempo promedio por vuelta de todos los equipos Bridgestone (salvo Minardi) y Michelin (salvo pit stops y safety cars).



> Gary Anderson, director de ingeniería de Jordan



"Ningún equipo sabe al 100% por qué su coche es como es.

"Algunos equipos lo saben mejor que otros, pero lo que no sabes, no lo sabes y ya está. Diría que Ferrari sabe al 80% cómo hacer rápido el coche de este año, pero

están confusos acerca del último 20%. Este año han tenido muchas más salidas de pista que el anterior, clara señal de que no acaban de estar ahí.

"Me temo que como Ferrari era tan fuerte el año pasado, hasta cierto punto esperaban que volviera a suceder. Para cuando se dieron cuenta de que no, era demasiado tarde para hacer gran cosa al respecto.

"Los neumáticos son parte de ello. La relación entre Bridgestone y Ferrari no va tan bien como antes y

Michelin está muy fuerte. En este momento son tan buenos que Ferrari puede hacer un buen trabajo y aun así está sólo séptimo en parrilla, porque hay seis coches Michelin por delante.

"Otros factores han ido en contra de Ferrari: está la confusión de las nuevas calificaciones y los otros cambios de reglamento. Eso implicó que en las primeras carreras siempre surgiera algo que impedía que Ferrari se preguntara: '¿Es el coche lo bastante bueno?'

"Michael tuvo un par de

salidas de pista en Melbourne; Rubens se quedó sin gasolina en Brasil; siempre había motivos razonables para que las cosas no fueran como deberían. Luego, de repente, hubo una carrera normal y vieron que no corrían bastante.

"En cambio, Williams se presentó con un coche que sabían de entrada que tenía problemas, de modo que hincaron los codos y los arreglaron.

"Ferrari ha pasado por algo así. La semana antes de

Silverstone cubrieron un kilometraje enorme de tests y mejoraron el coche. Eso se vio enseguida porque de pronto Rubens estaba mucho más cerca de Michael. Cuando un Ferrari es difícil de pilotar, los compañeros de Michael se alejan. Él aún puede sacar un buen tiempo, pero sus compañeros tienen problemas. Yo seguiría apostando por él este año.

"Ferrari aprenderá mucho de este coche; se aprende mucho de los problemas".
Anthony Rowlinson





Cámaras... ¡acción!

Por primera vez, la FIA permitió que se televisara una de las audiencias de su tribunal de apelación. Dicha vista fue el recurso por la penalización de 10 posiciones en la parrilla impuesta a Ralf Schumacher tras el GP de Alemania. *F1 Racing* también asistió.

Texto Anthony Rowlinson **Fotografías** Lorenzo Bellanca/LAT

A Ralf Schumacher se le nota la tensión. Está sentado en el tribunal de apelación de la FIA, detrás de una larga hilera de mesas, con cinco personas a su izquierda, seis a su derecha. Es el 19 de agosto de 2003, día de la apelación de Ralf contra la penalización impuesta por su participación en el accidente de la primera vuelta del GP de Alemania, hace dos semanas.

Entre los personajes asistentes destacan Sam Michael, ingeniero jefe de operaciones de BMW.WilliamsF1; sir Frank; Dickie Stanford, director deportivo de Williams; Andrew Hunter, abogado de Williams; Rubens Barrichello; Stefano Domenicali, director de las actividades de Ferrari en F1; Kimi Räikkönen, y Peter Wright, asesor técnico y de seguridad de la Fundación FIA.

Sentados enfrente de ellos, cuatro jueces: el español Pedro Romero, el griego Vassilis Koussis, el holandés Harry Duijm y el belga Philippe Roberti de Winghe, su presidente. Ninguno de ellos es alemán o británico, para evitar acusaciones de

parcialidad pro-Schumacher o pro-Williams.

A su derecha, seis periodistas están sentados con Richard Woods, director de comunicación de la FIA; detrás de ellos, en cabinas insonorizadas, un puñado de traductores; delante están Charlie Whiting, delegado técnico de la FIA, y otros dos miembros de la FIA. Willi Weber, mánager de Ralf Schumacher, también está aquí, así como David Ward, secretario general del tribunal de apelación.

Cada uno contribuye a un pequeño fragmento de historia de la F1. Nunca antes se ha televisado una vista del tribunal

de apelación de la FIA. *F1 Racing* se cuenta entre los pocos medios admitidos a esta exclusiva reunión, en la sede de la FIA en Place de la Concorde, París.

La FIA hacía tiempo que tenía interés por mejorar su reputación en cuanto a la transparencia de su funcionamiento interno; la audiencia televisada de hoy es su respuesta a las críticas pasadas de que son demasiado herméticos, autocráticos e incomprensibles. En futuras vistas de la FIA, siempre se invitará a medios selectos. David Ward dice que, ahora que se ha establecido un precedente, es "difícil



Ralf Schumacher (arriba), pensativo durante la vista. A su izquierda (tapado) está el abogado Andrew Hunter; la presencia de sir Frank aportó seriedad (extremo izda.); la sombra de la autoridad sobre Ralf (izda.).

imaginar" circunstancias en que futuras vistas de la FIA no se televisen.

Veo que Ralf Schumacher taconeaba impacientemente y sacude sus rodillas, sin querer, luego sonríe, frunce el ceño, arquea las cejas, mientras se escuchan las pruebas tanto a favor como en contra de su conducción en Hockenheim. Igual de cautivador es el comportamiento de sus compañeros pilotos. Räikkönen, que interrumpió sus vacaciones para asistir, a regañadientes, parece demasiado joven para estar en esta sala llena de hombres en su mayoría serios y de mediana edad. Parece estar lejos de todo, lo más probable es que preguntándose por qué está aquí, cuando podría estar durmiendo, tomando el sol o pilotando.

Barrichello está más metido. Parece más en sintonía con la solemnidad de la ocasión, pese a un par de bostezos. Está tranquilo y atento. El resultado de esta vista determinará la suerte de Ralf en el GP de Hungría, a seis días vista. Dos semanas antes, tras el accidente entre Ralf, Kimi y Rubens en la salida del GP de Alemania, los comisarios deportivos Nazir Hoosain, Radovan Novak y Waltraud Wünsch penalizaron al alemán con 10 posiciones en la parrilla en su siguiente carrera (Hungría).

De hecho, tal penalización, que obligaría a Ralf a retroceder, en el mejor de



los casos, a una posición en mitad de la parrilla, habría acabado con su remota posibilidad de ganar el título. También habría comprometido la ofensiva de Williams por el cetro de constructores. Por tanto, la vista es importante.

Ferrari ha mandado a Rubens junto con un abogado de confianza; asimismo, Mark Hubbard, del departamento jurídico de McLaren, acompaña a Kimi. Como ambos pilotos se vieron envueltos en el accidente, se solicitó su presencia como testigos. A diferencia de Ralf, no tenían una posición que defender. En un principio, McLaren se mostró reacio a mandar a Räikkönen porque la FIA sólo podía pedir, no obligar, su asistencia. Un intercambio de cartas entre el director gerente de McLaren, Martin Whitmarsh, y David Ward resolvió el asunto.

El clima es parecido al de una auténtica sala de justicia, pero menos cohibidamente

autoritario y ritualista. Aquí se deciden los destinos de la gente y aunque el resultado nunca será lo bastante maligno como para mandarles a la trena, hay mucho dinero, orgullo e integridad en juego. Además, la decisión de los jueces bien puede influir directamente en el resultado tanto del campeonato de pilotos como del de constructores de este año.

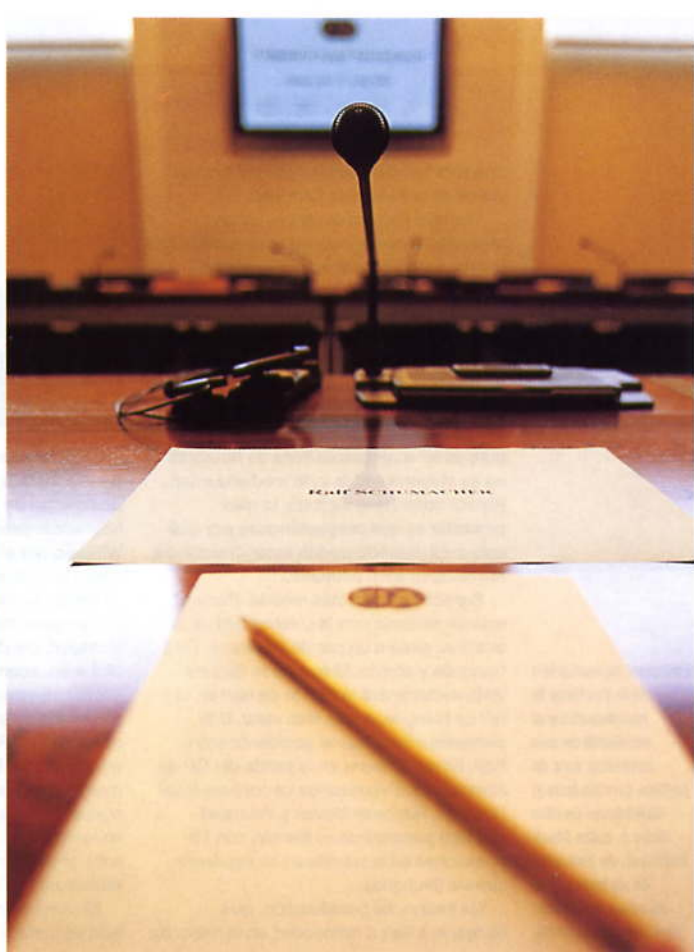
(Como ya sabemos, el día siguiente a la vista los jueces convirtieron el castigo a Ralf en puramente económico: un rapapolvo de 50.000 dólares, que no iba a poner en peligro su posición en el campeonato ni la de Williams).

El historial de Williams en el tribunal de apelación de la FIA no es bueno. "Somos un poco como un equipo de fútbol de sexta división", se lamenta Frank.

"Jugamos tres, perdimos tres". Por eso el equipo llegó con una representación tan ▶

El tribunal de apelación de la FIA tiene la parafernalia y el ambiente de una auténtica sala de justicia (arriba izda.); Räikkönen (arriba dcha.), entre Mark Hubbard, de McLaren (a su izda.), y el director de Ferrari Stefano Domenicali.





sólida. Como apelante, es Williams quien ha de abogar para no ser penalizado.

Se han preparado para esta su cuarta audiencia con especial rigor. Menos de 45 minutos después de que se anunciara la penalización, presentaron el aviso de su intención de apelar; la apelación misma, efectuada a través de la Motor Sports Association británica, como autoridad deportiva nacional de Williams, llegó un día más tarde. La FIA cobra a los apelantes una cuota de administración de 4.600 euros por el privilegio.

Durante los siguientes quince días, Sam Michael se vio obligado a consagrar su tiempo casi en exclusiva a ayudar a preparar la defensa de Williams. "Fue de lo más molesto", dice. "Sí, muy difícil, como es fácil imaginar, cuando intentas prepararte para el próximo gran premio".

Andrew Hunter conduce la apelación de Williams. Se centra en tres aspectos: que los comisarios se equivocaron al tomar su decisión porque Ralf no obró mal; que Ralf no podía saber dónde estaba Räikkönen en la pista; que la trayectoria de Ralf hacia la curva fue aceptable.

El equipo trae consigo un vídeo del accidente que muestra, sostienen, que Ralf, en el mejor de los casos, sólo pudo alcanzar a ver fugazmente a Räikkönen en los segundos posteriores a la salida.

"Ralf Schumacher no podía ser consciente de lo que pasaba detrás de él", dice Hunter. "Los otros dos pilotos tenían una mejor visión de lo que pasaba. Ambos tuvieron ocasión de tomar medidas evasivas. Esto no es repartir culpas, sino decir que los comisarios se equivocaron en su decisión. No criticaron a Barrichello y Räikkönen; tampoco deberían haber criticado a Ralf Schumacher".

Además, dice, los datos técnicos vistos por el tribunal (véase Pitpass, página 23)

"ESTO NO ES REPARTIR CULPAS, SINO DECIR QUE LOS COMISARIOS SE EQUIVOCARON EN SU DECISIÓN"

muestran que Räikkönen tuvo la oportunidad de evitar el accidente desplazándose a la izquierda, sobre el 'arcén' junto a la recta principal; y Barrichello –el único de los tres pilotos que frenó– pudo haber evitado el accidente frenando una fracción de segundo antes.

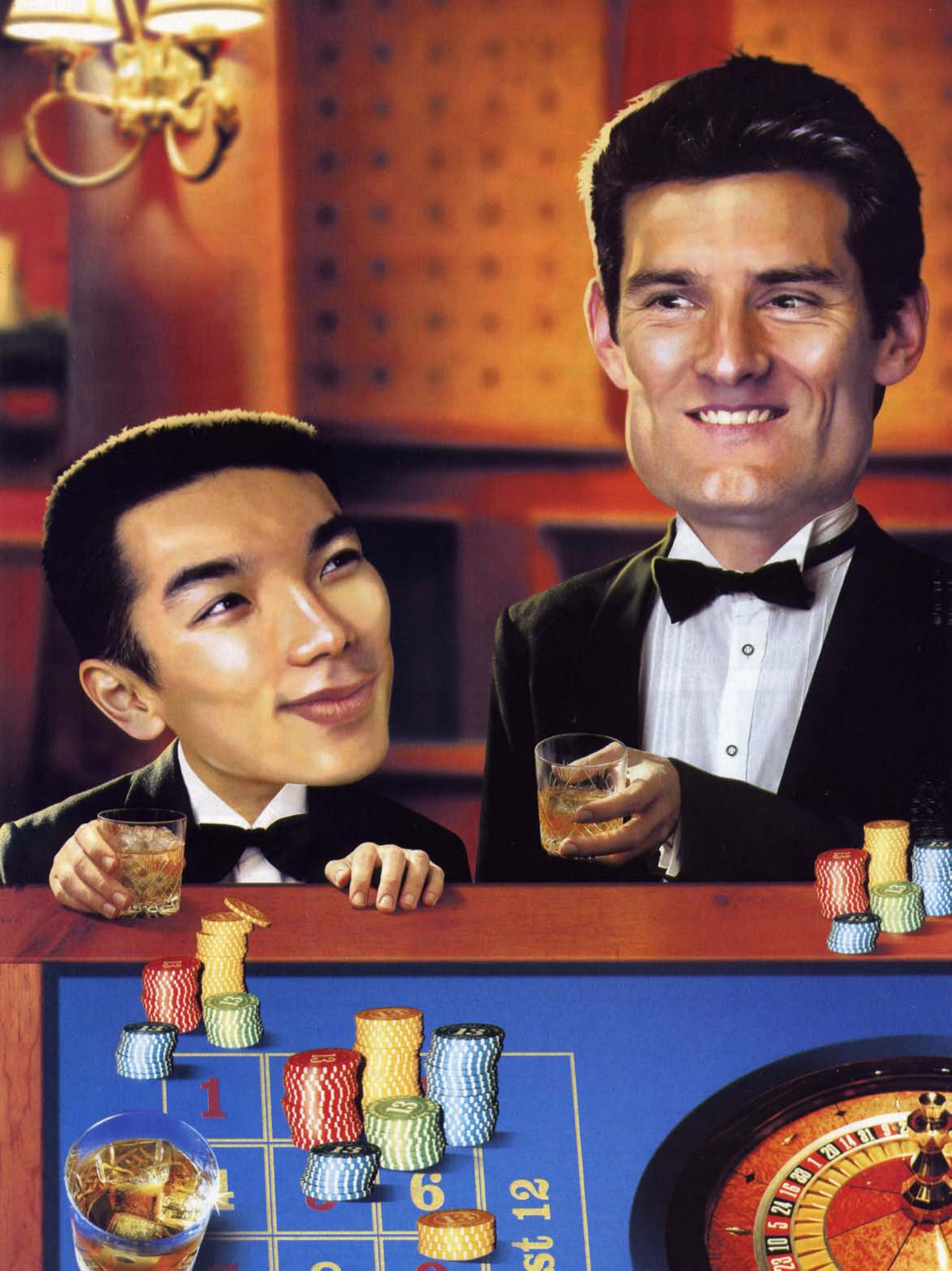
Sam Michael, cuya tranquilidad en la sala recuerda su seguridad en el muro de boxes, presenta diseños técnicos que muestran lo limitada que es la visión de un piloto a través de sus retrovisores.

Los argumentos son lúcidos y expuestos impecablemente. Como (casi) siempre en un juicio, parece que los abogados de una parte tienen el caso en el bolsillo... hasta que se escucha el testimonio en sentido contrario.

Por invitación de los jueces, Charlie Whiting, de la FIA, dice al tribunal que los pilotos tienen la obligación de ser más prudentes de lo normal en la salida de una carrera; que su campo visual no se limita a lo que puedan ver en sus retrovisores nada más; que los comisarios no hicieron mal en el sentido en que Williams ha alegado.

El resto es historia. **1**

Llega Barrichello (superior izda.); el puesto de Ralf ante los magistrados (superior dcha.); la retransmisión de la vista (arriba izda.); los documentos facilitados a todos los presentes (centro); Frank y Ralf comentan cómo ha ido la vista (arriba).



MILLONARIOS

El sonido del dinero que tintinea alrededor de la F1 ahogaría el alarido de un motor V10 a tope de vueltas. Y bien, ¿de cuánto estamos hablando y quién lo tiene? Philip Beresford, compilador de la Lista de Ricos del *Sunday Times*, lo revela.

Investigación adicional Valentí Fradera Ilustraciones Richard Hart Fotografías LAT, Getty Images

50 MARK WEBBER (26 años) 1,0 millones de dólares

Piloto, Jaguar



Australiano que corrió en F-Ford en su país en 1994-95. Subcampeón en el británico de F-Ford de 1996 y el campeonato FIA GT de 1998. Corrió para Mercedes en Le Mans en 1999 y fue subcampeón en F3000 en 2001. Debutó en F1 en 2002 con Minardi y pasó a Jaguar en 2003.

49 MARC GENÉ (29 años) 1,1 millones de dólares

Piloto probador, BMW-Williams



Gené ganó el primer Open Formula by Nissan en 1998 antes de entrar en F1 con Minardi en 1999-2000. Desde entonces, el catalán ha sido piloto probador de Williams.

48 FELIPE MASSA (22 años) 1,2 millones de dólares

Piloto probador, Ferrari



Competió en karting en Brasil entre 1990 y 1997, y debutó en monoplasas en la F-Chevrolet, que ganó en 1999. En 2001 ganó la Euro F3000 y debutó en F1 con Sauber en 2002. Ahora es probador de Ferrari.

47 TAKUMA SATO (26 años) 1,7 millones de dólares

Piloto probador, BAR-Honda



Piloto japonés que fue a correr a Inglaterra y en 2001 se anotó el récord de victorias en la F3 británica. Los equipos de F1 se fijaron en él y a finales de 2000 fichó por BAR como

probador. En 2002 debutó en F1 con Jordan, luego regresó a BAR como probador en 2003.

46 NICK FRY (47 años) 2,9 millones de dólares

Director gerente de grupo, BAR



Director gerente del grupo automovilístico Prodrive, dirige el negocio y el día a día del equipo BAR de F1. Con anterioridad, fue directivo de Ford y director gerente de Aston Martin. Suponemos que posee opciones sobre acciones de Prodrive, ya que el grupo se dispone a salir a bolsa.

45 LUCA BADOER (32 años) 3,0 millones de dólares

Piloto probador, Ferrari



Ostenta el dudoso honor de haber disputado el mayor número de GPs (50, entre 1993 y 1999) sin puntuar, aunque una avería del cambio en 1999 le privó del cuarto puesto en el Nürburgring a poca distancia de la meta. Probador de Ferrari desde 1998, este italiano también corrió en karting, F3 y F3000 (campeón en 1992).

44 ALLAN McNISH (33 años) 3,2 millones de dólares

Piloto probador, Renault



Ganó títulos de karting escoceses y británicos antes de pasar a la F-Ford y la F3. Debutó en F3000 en 1989 y entre 1990 y 1992 fue probador de McLaren en F1. Luego lo fue de Benetton, entre 1993 y 1996. Ganó en Le Mans en 1998 y fichó por Toyota en 1999, siendo piloto de desarrollo en F1 desde 2000. Ahora está en Renault.

43 JOS VERSTAPPEN (31 años) 3,3 millones de dólares

Piloto, Minardi-Cosworth



El holandés Verstappen fue campeón de la F3 alemana en 1993. Fichó por Benetton como probador en 1994 y sustituyó al lesionado JJ Lehto como piloto titular. Benetton lo plantó en 1995 y Verstappen fue de un sitio a otro, en ocasiones pasándose temporadas enteras sin volante. Fichó por Arrows en 2000 pero lo descartaron en 2002. Este año corre en Minardi.

42 CRISTIANO DA MATTA (29 años) 4,0 millones de dólares

Piloto, Toyota



El brasileño Da Matta ganó en karting, F-Ford y F3 en Brasil antes de pasar a la F3 británica en 1995 y la F3000 en 1996. El año siguiente pasó a la Indy Lights en EE UU y de allí a la CART en 1999. En 2001 fichó por el equipo Newman-Haas y Toyota, con quienes ganó el título en 2002. En 2003 debutó en F1 con Toyota.

41 MARTIN BRUNDLE (44 años) 4,5 millones de dólares

Mánager, David Coulthard



Tras luchar contra Ayrton Senna por el campeonato británico de F3 en 1983, debutó en F1 en 1984 con Tyrrell. Fue quinto en su debut en Brasil y segundo en apenas su octavo GP. Corrió para ocho equipos en una carrera que terminó en 1996, tras 158 GPs disputados y dos segundos puestos. Sus ganancias fueron de 4,5 millones de dólares. Ahora es comentarista de televisión y mánager de David Coulthard. ▶

Reglas de compromiso: Las ganancias, acciones y otros bienes se han calculado a partir de la información de periódicos financieros y de negocios, diarios e información disponible sobre contratos de patrocinio de los pilotos (menos el coste de la vida, impuestos y honorarios de los mánagers). Las valoraciones de los equipos también se basan en valoraciones financieras y análisis de cuentas del Registro de Sociedades. Las valoraciones de las empresas citadas se han extraído de los precios de sus acciones en bolsa a finales de mayo de 2003. Al cierre de esta edición, un dólar equivalía a 1,114 euros.

LOS CINCO PILOTOS MÁS RICOS: 1 MICHAEL SCHUMACHER (05) 285 millones;
2 JACQUES VILLENEUVE (11) 91 millones; **3 RALF SCHUMACHER (15) 44 millones;**
4 DAVID COULTHARD (16) 42 millones; **5 RUBENS BARRICHELLO (20) 35 millones**

40

RICARDO ZONTA (27 años)
6,0 millones de dólares
 Piloto probador, Toyota



El brasileño Zonta fue a competir en la F3000 europea a mediados de los años 90 y ganó el título en 1997 frente a Montoya. En 1998 ganó el campeonato FIA GT con Mercedes y debutó en F1 con BAR en 1999. En 2001 pasó a Jordan como probador y sustituyó al lesionado Frentzen en dos GPs. En 2002 ganó las Telefónica World Series y ahora es probador de Toyota.

39

RORY BYRNE (59 años)
6,5 millones de dólares
 Diseñador jefe, Ferrari



El sudafricano Byrne empezó como diseñador para Telemann y permaneció en su puesto cuando la empresa fue absorbida por Benetton. Pasó a Reynard para diseñar su abortado chasis de F1 y regresó a Benetton en 1992. Sus diseños se convirtieron en los todopoderosos Benetton de mediados de los años 90. Entró en Ferrari en 1996.

38

ROSS BRAWN (48 años)
6,6 millones de dólares
 Director técnico, Ferrari



Una de las razones del éxito de Ferrari. Este oriundo de Manchester es el cerebro detrás del pilotaje de Schumacher. Empezó con Williams y se unió a Tom Walkinshaw en 1988 para ayudar a diseñar el Jaguar XJR-14. Pasó a Benetton en F1 y formó equipo con Schumacher, que ganó los títulos de 1994 y 1995. Atraído por Ferrari en 1996, estimamos sus primas y ganancias en 6,6 millones de dólares. No apuntamos más alto porque ha dejado bien claro que lo que busca no es dinero y descarta la idea de fichar por otros equipos. Posee 450.000 dólares en bienes en su empresa del Reino Unido, llamada Hedera.

37

NICK HEIDFELD (26 años)
6,8 millones de dólares
 Piloto, Sauber-Petronas



En 1997 ganó el alemán de F3 e hizo sus primeros tests con McLaren. En 1998 pasó a la F3000 con el equipo West Junior de McLaren y ganó el título en 1999. Fichó por Prost en 2000 y por Sauber en 2001, equipo para el que sigue corriendo en F1. Un tercer puesto en Brasil 2001 es el mejor resultado de su carrera en F1.

36

FERNANDO ALONSO (22 años)
7,2 millones de dólares
 Piloto, Renault



Tras varios títulos regionales y nacionales de karting infantil, cadete y junior, en 1996 fue Campeón del Mundo Junior. En 1999 debutó en monoplazas, ganando el Euro Open MoviStar. Pasó a la F3000 en 2000 y debutó en F1 con Minardi en 2001. El año pasado ejerció de probador en Renault, antes de ascender a titular.

35

JULIAN JAKOBI (52 años)
8,0 millones de dólares
 Mánager de pilotos



Contable, Jakobi trabajó en el grupo de representación deportiva IMG. Después, desde 1992, fue mánager a tiempo completo de Ayrton Senna. Tras su muerte en 1994, dirigió la Fundación Ayrton Senna. En 1997 cofundó el Grupo Stellar Management, que se fusionó con CSS Promotions para formar CSS Stellar. Además de pilotos como Montoya, McNish y De la Rosa, CSS Stellar representa a actores de cine y TV. Jakobi es consejero delegado de la empresa, con una participación de 5 millones de dólares. Otros bienes y salarios anteriores deberían situarlo sin problemas en los 8 millones de dólares.

34

ALEX WURZ (29 años)
8,4 millones de dólares
 Tercer piloto, McLaren-Mercedes



Este piloto austriaco se convirtió en el ganador más joven de Le Mans en 1996, con 22 años. Fichó por Benetton F1 como probador en 1997 y sustituyó al lesionado Gerhard Berger en tres GPs. En 2000 se pasó a McLaren como piloto probador, equipo en el que continúa.

33

HUGH CHAMBERS (46 años)
9,8 millones de dólares
 Director de marketing de grupo, BAR



Directivo de Prodrive Holdings, que dirige el equipo BAR. Posee una participación en la empresa valorada en unos 6 millones de libras. Ahora desempeña un papel más importante en las operaciones de F1 del grupo.

32

ADRIAN NEWEY (44 años)
10,0 millones de dólares
 Director técnico, McLaren-Mercedes



Considerado el ingeniero más brillante de la F1, Newey se labró su nombre diseñando coches para March, que ganaron tres veces consecutivas la Indy 500. Después produjo coches Williams que ganaron 58 GPs. En 1997 se fue a McLaren, donde sus coches ganaron dos campeonatos. Se supo que en 2001 firmó un contrato de cinco años con Jaguar valorado en 5,7 millones de dólares, pero tras disputas legales y mucha confusión, Newey se quedó en McLaren.

31

PEDRO DE LA ROSA (32 años)
13,4 millones de dólares
 Piloto probador, McLaren-Mercedes



Tras imponerse en la F-Fiat y F-Ford españolas, ganó el británico y el europeo de F-Renault en 1992 y saltó a la F3 británica. En 1995 marchó a Japón, donde arrasó en la F3 y pasó a la F-Nippon, certamen que ganó en 1997. En 1998 fue probador de Jordan y fichó por Arrows en 1999, equipo que le descartó en enero de 2001. Tras un paso fugaz por Prost, entró en Jaguar de probador y pronto pasó a titular. Ahora está en McLaren.

30

JEAN TODT (57 años)
16,0 millones de dólares
 Jefe de equipo, Ferrari



Con Todt como copiloto, Talbot ganó el Mundial de Rallyes y luego el francés se convirtió en jefe de Peugeot-Talbot Sport, ganando dos títulos en 1985-86. En 1990 Peugeot se pasó a la resistencia, ganando dos veces en Le Mans y el Mundial en 1992. Fichó por Ferrari como jefe de equipo en 1993. Ferrari dio a Todt una bonificación de 3,3 millones de dólares en 2002.

29

MAX MOSLEY (63 años)
16,1 millones de dólares
 Presidente, FIA



Mosley sacrificó una carrera en la abogacía para probar suerte como piloto. Desde entonces ha sido la mano derecha de Bernie Ecclestone en la transformación de la F1 en un deporte de masas mundial. Su fortuna proviene de la venta en los años 70 de su 25% en el equipo March F1, negocios inmobiliarios y herencia.

28

KIMI RÄIKÖNEN (23 años)
16,3 millones de dólares
 Piloto, McLaren-Mercedes



Campeón de karting finlandés que en 2000 fue el vencedor de la F-Renault británica. Su dominio llamó la atención de Sauber, con quienes debutó en F1 en 2001, tras haber corrido apenas 23 carreras de monoplazas. En 2002 fichó por McLaren.

27

OLIVIER PANIS (36 años)
17,5 millones de dólares
 Piloto, Toyota



Vencedor del Volante Elf en 1987, ganó el francés de F-Renault en 1989, antes de pasar a la F3 y a la F3000, que ganó en 1993. Debutó en F1 con Ligier en 1994 y se anotó una victoria en el GP de Mónaco de 1996. Tras una temporada como probador en McLaren en 2000, fichó por BAR y ahora corre en Toyota.

26

JUAN PABLO MONTOYA (27 años)
18,5 millones de dólares
 Piloto, BMW-Williams



Participó en los mundiales de karting de Italia y Francia en 1990 y 1991, respectivamente. En 1996 corrió en la F3 británica, antes de pasar a la F3000, que ganó en 1998. Ese año firmó con Williams y fue enviado a EE UU en 1999, donde arrasó en la CART. Ganó 10 carreras de 40 en dos años, tras lo cual un impresionado Frank Williams lo llevó a la F1 en 2001. En EE UU, se calcula que Montoya tenía un contrato de al menos 13 millones de dólares al año, mientras que el de Williams estaría en 9,8 millones. Incluso descontados impuestos y su generosidad (solía repartir los premios de la CART entre hospitales infantiles de su Colombia natal y EE UU), la fortuna de Montoya debería estar en 18,5 millones. ▶





LOS CINCO INGENIEROS MÁS RICOS: **1 PATRICK HEAD** (12) 82,0 millones; **2 MARIO ILLIEN** (17) 41,0 millones; **3 ADRIAN NEWEY** (32) 10,0 millones; **4 ROSS BRAWN** (38) 6,6 millones; **5 RORY BYRNE** (39) 6,5 millones

25 MARTIN BROUGHTON (56 años)
19,6 millones de dólares
Presidente, British American Tobacco
Broughton, economista, preside BAT, la multinacional tabaquera, un gigante financiero de 21.000 millones de dólares que posee el equipo BAR. Percibe un salario de 2,5 millones, y su participación en la firma está valorada en 7,2 millones. A principios de 2003, vendió acciones por valor de 1,3 millones. Con sus opciones sobre acciones y salarios anteriores, su fortuna alcanza los 19,6 millones de dólares.



24 JARNO TRULLI (29 años)
21,8 millones de dólares
Piloto, Renault
El italiano Trulli ganó varios títulos de karting, incluido un Mundial, y en 1996 ganó el alemán de F3. Debutó en F1 con Minardi en 1997 y luego corrió para Prost, Jordan y Renault.



23 JENSON BUTTON (23 años)
23,0 millones de dólares
Piloto, BAR-Honda
Llegó a la F1 tras ganar el británico de F-Ford en 1998 y una temporada en F3. Aunque su actual compañero en BAR, Jacques Villeneuve, lo tacha de *playboy*, Button entrena duro y puntúa. Vive en Montecarlo, donde su contrato—estimado en 6,5 millones anuales—le permite satisfacer su pasión por los deportes acuáticos en su yate de 2 millones, *Little Missy*. Patrocinios y promociones, más su contrato con BAR, le han supuesto unos ingresos de más de 23 millones de dólares desde su debut en 2000.



22 GIANCARLO FISICHELLA (30 años)
33,0 millones de dólares
Piloto, Jordan-Ford
Ganó el italiano de F3 en 1994. Tras un año como probador corrió con Minardi en 1996 y pasó a Jordan un año después. De 1998 a 2001 corrió en Benetton y luego volvió a Jordan.



21 H-H FRENTZEN (36 años)
34,0 millones de dólares
Piloto, Sauber-Petronas
Debutó en F1 con Sauber en 1994, tras un difícil periplo por las F3000 europea y japonesa y haber formado parte del Junior Team Sauber-Mercedes. Volvió a Sauber a finales de 2002 tras la quiebra de Arrows.



20 RUBENS BARRICHELLO (31 años)
35,0 millones de dólares
Piloto, Ferrari
El brasileño está a la sombra de Michael Schumacher en Ferrari, pero está bien recompensado, con un contrato anual de alrededor de 6,5 millones de dólares. Debutó en 1993 con Jordan, tras ganar la GM Lotus Euroseries



en 1990 y la F3 británica en 1991. En 1992 fue tercero en F3000. Promociones y salarios anteriores deberían auparlo a Barrichello, que reside en Mónaco, hasta quizá los 35 millones de dólares.

19 PAUL STODDART (48 años)
38,0 millones de dólares
Jefe de equipo, Minardi-Cosworth
Compró el equipo Minardi F1 en 2001. Gastó unos 13 millones de dólares para mantenerlo a flote en su primer año, y la situación no ha mejorado. Antiguo vendedor de coches australiano, hizo su fortuna comprando material de aviación sobrante al gobierno de su país en 1989. Ahora posee una gran empresa de piezas de recambio en el Reino Unido, y su línea aérea, European Aviation, transporta más de un millón de pasajeros al año y obtuvo un beneficio de 5,2 millones de unos ingresos de 76 millones en su último año fiscal. La dirección podría comprar dicha empresa por 245 millones este mismo año, de forma que Stoddart pudiera concentrarse en Minardi. De ahí que seamos prudentes en nuestra valoración de Stoddart. Estimamos que sus bienes menos deudas le situarían alrededor de los 38 millones.



18 PETER SAUBER (59 años)
40,0 millones de dólares
Jefe de equipo, Sauber-Petronas
Del campeonato suizo de montaña de 1970 a Le Mans, que su equipo ganó en 1989 y 1990, Sauber lo ha hecho todo desde su fábrica de Hinwil, Suiza. Debutó en F1 en 1993, con un presupuesto menor que la mayoría de sus rivales, y acabó cuarto en 2001 y quinto en 2002. En 2000, *Investors Chronicle* valoró la firma en unos 100 millones. El 40% de Peter podría valer 40 millones.



17 MARIO ILLIEN (53 años)
41,0 millones de dólares
Director técnico, Mercedes-Ilmor
En 1983 cofundó Ilmor Engineering con el difunto Paul Morgan. Diseña y construye los motores de los McLaren F1. Con el respaldo de Mercedes y Roger Penske, dueño de un equipo en la Indycar, Ilmor alcanzó beneficios de más de 6,5 millones en 2000, que aumentaron hasta los 36 millones un año después, incremento debido en gran parte a la indemnización por la muerte de Morgan en accidente en 2001. Mercedes, a través de su casa matriz, DaimlerChrysler, tomó el control de la empresa—de ahí el nombre Mercedes-Ilmor—pero Illien continúa y su 25% podría valer 33 millones de dólares. Con otros bienes y salarios anteriores, la cifra subiría hasta los 41 millones.



16 DAVID COULTHARD (32 años)
42,0 millones de dólares
Piloto, McLaren-Mercedes
Tras debutar en F1 en 1994-95 con Williams, Coulthard corre para McLaren desde 1996. Sus ganancias totales como piloto se estiman por encima de 26,5 millones.



La ficha anual del escocés supera los 6,5 millones. Además, Coulthard, que reside en Mónaco, tiene un contrato de tres años con la cerveza Warsteiner, por unos 16 millones. Coulthard invierte hábilmente, como en el Hotel Columbus de Mónaco.

15 RALF SCHUMACHER (28 años)
44,0 millones de dólares
Piloto, BMW-Williams
El hermano pequeño de Michael debutó en F1 tras ganar la F-Nippon en 1996 y probar un McLaren de F1 ese mismo año. En 1999 entró en Williams. Sus ganancias en las carreras suman un total de 44 millones de dólares.



14 GERHARD BERGER (43 años)
65,0 millones de dólares
Director de competición, BMW
La carrera en F1 del austriaco Berger duró de 1984 a 1997. Corrió para cinco equipos, entre ellos Ferrari y McLaren, embolsándose 65 millones de dólares. Ahora es director de competición de BMW y vive en Mónaco.



13 WILLI WEBER (61 años)
81,0 millones de dólares
Mánager, Michael y Ralf Schumacher
Weber hizo su fortuna en 1991, cuando Michael Schumacher corrió su primer GP para Jordan. Como mánager de Schumi, se queda un 20%. También representa a Ralf y, entre ambos, recibe unos 12 millones al año. Weber, que también representa a supermodelos como Naomi Campbell, debe ganar al menos 16 millones al año. Otros intereses en automovilismo, propiedades, etc., lo auparán hasta los 81 millones.



12 PATRICK HEAD (53 años)
82,0 millones de dólares
Director técnico, BMW-Williams
Considerado un genio del diseño, dejó Wolf Racing con Frank Williams en 1977. Entre 1980 y 1997 ganó la mitad de los títulos de constructores de Williams con sus diseños. Con una valoración de Williams en 245 millones de dólares, el 30% que posee Head equivale a 74 millones. Propiedades y al menos 8 millones en salarios y dividendos sitúan a Head en 82 millones.



11 JACQUES VILLENEUVE (32 años)
91,0 millones de dólares
Piloto, BAR-Honda
Hijo de Gilles, el piloto canadiense fallecido en Zolder en 1982, pasó por las F3 italiana y japonesa antes de triunfar en EE UU, donde fue campeón de la Indycar en 1995. Debutó en F1 con Williams en 1996 y ganó el título en 1997. Fichó por BAR en 1999. Disfruta de un salario base de 19 millones. Sus ganancias en las carreras se estiman en unos 91 millones; un ático de 3,5 millones en Montecarlo y los ingresos por promociones lo sitúan en esa cifra sin problemas. ▶



LOS CINCO JEFES DE EQUIPO MÁS RICOS: **1 RON DENNIS** (04) 287 millones; **2 FRANK WILLIAMS** (06) 188 millones; **3 DAVID RICHARDS** (07) 135 millones; **4 FLAVIO BRIATORE** (09) 100 millones; **5 EDDIE JORDAN** (10) 99,5 millones

10 EDDIE JORDAN (55 años) 99,5 millones de dólares

Director general, Jordan-Ford



Campeón irlandés de karting, saltó a los monoplazas y al final montó su propio equipo, que debutó en F1 en 1991. Años de penuria económica

acabaron en 1998, cuando Warburg Pincus adquirió una participación del 49% por 58 millones que valoraba Jordan en 118 millones. En 2001, Jordan obtuvo un beneficio de 5,1 millones de unos ingresos de 111 millones. Con el clima actual, su valor ha de ser de unos 100 millones. Una compañía fiduciaria posee las acciones de la empresa de la Isla de Man, pero EJ es el dueño en última instancia. Ello valora su participación en 52 millones. La parte de la venta después de impuestos y otros bienes le acercan a los 100 millones.

09 FLAVIO BRIATORE (52 años) 100 millones de dólares

Director gerente, Renault



Briatore estableció la empresa Benetton en EE UU y no vio su primer GP hasta 1988. Se enganchó y en 1989 aceptó la dirección del equipo Benetton F1. A pesar de su falta de experiencia, llevó al equipo al título en 1994-95. Con su yate, primas y viviendas, su fortuna puede alcanzar los 100 millones.

08 LUCA MONTEZEMOLO (55 años) 102 millones de dólares

Presidente, Ferrari



Tras dirigir el equipo Ferrari de F1 de 1974 a 1976, trabajó para Fiat y Cinzano, y más tarde dirigió la primera incursión de Italia en la Copa América de vela. Organizó la

Copa del Mundo de fútbol Italia 90 y regresó a Ferrari a finales de 1991, transformando la marca y el equipo. Montezemolo recibió de Ferrari una bonificación de 20 millones en 2002, y la empresa estudia su salida a bolsa. Otras empresas, salarios y primas anteriores alcanzarían los 102 millones.

07 DAVID RICHARDS (51 años) 135 millones de dólares

Jefe de equipo, BAR-Honda



Podría ser el próximo Ecclestone. Dirige el equipo BAR y en 2000 compró los derechos del Mundial de Rallies a Ecclestone. El WRC se está convirtiendo en un rival de la

F1 en audiencia televisiva, la cual aumentó un 25% el año pasado. Como copiloto, Richards ganó el título en 1981. Tres años más tarde, fundó la consultoría de ingeniería Prodrive, campeona en Rallies y Turismos. En 1999 vendió una participación en Prodrive Holdings que valoraba sus acciones en 82 millones. En 2001, Prodrive registró beneficios de 6,9 millones de unos ingresos de 164 millones. Valoramos Prodrive en 150 millones de dólares y la parte de Richards en 50 millones. A ello hay que añadir 51 millones de salarios anteriores y las propiedades de Prodrive descubiertas este año (con 49 millones en bienes netos en 2001).

06 FRANK WILLIAMS (61 años) 188 millones de dólares

Jefe de equipo, Williams-BMW



No logró triunfar como piloto pero tuvo su propio equipo de F1 en 1969. En 1977 fundó Williams Grand Prix Engineering. Quedó paralizado tras un accidente de tráfico en 1986,

pero trabaja más duro que nunca. Posee el 70% de Williams F1 y el 30% restante es propiedad del director técnico del equipo, Patrick Head. En 1999, el *Financial Times* habló de una posible venta parcial o salida a bolsa, con una valoración de la empresa por parte de los analistas de 205 millones de dólares. Aunque puede que dicha valoración se quede corta y que una cifra de 245 millones sea ahora más adecuada. Eso valora a su vez la participación de Williams en 172 millones. Salarios y dividendos anteriores más intereses inmobiliarios lo sitúan en 188 millones.

05 MICHAEL SCHUMACHER (34 años) 285 millones de dólares

Piloto, Ferrari



Residente en Suiza, el cinco veces campeón del mundo ha ganado casi 230 millones de dólares sólo con sus contratos de piloto en F1, lo que le convierte en el piloto mejor

pagado de la historia de la F1. Su contrato con Ferrari le reporta 32 millones anuales hasta 2004. Además, 150 contratos de promoción y patrocinio suponen otros 25 millones, con lo que sus ganancias anuales totales alcanzan casi los 60 millones. Descontando el 20% de su mánager Willi Weber, la fortuna de Schumacher alcanzaría fácilmente los 285 millones de dólares. Invierte en propiedades inmobiliarias y, por ejemplo, el año pasado se gastó una pequeña fortuna en un complejo residencial de lujo en Mallorca.

04 RON DENNIS (56 años) 287 millones de dólares

Presidente, McLaren-Mercedes



El dominio de Ferrari en 2002 sacó de quicio a Dennis, pero TAG McLaren Holdings, la casa matriz del equipo, obtuvo un beneficio récord de 52,7 millones de dólares

sobre una facturación de 262 millones en el año fiscal hasta octubre de 2001. Dennis fue mecánico jefe en Brabham a finales de los años 60 y después fundó su propio equipo, que se fusionó con McLaren en 1980. Ahora posee el 30% de un negocio que puede estar valorado en 656 millones de dólares. Las ventas de acciones al reducir su participación, salarios anteriores y propiedades lo colocan en los 287 millones de dólares.

03 PADDY McNALLY (65 años) 410 millones de dólares

Presidente, Allsport



Un estudio reciente de la empresa suiza de McNally estimaba que sus dos áreas de negocio—publicidad estática en las carreras de F1 y el Paddock Club—generan alrededor

de 260 millones de dólares al año de beneficios netos. No está mal para un antiguo periodista de *Autosport* más conocido como un ex novio de la duquesa de York. Trabajando bajo la protección de Ecclestone, el tanto decisivo de McNally fue desarrollar un sistema de letreros que otorgó a los anunciantes la máxima publicidad en televisión. Seremos prudentes en nuestra valoración de 410 millones hasta que veamos cómo se perfila el futuro de la F1 y su papel en el mismo.

02 MANSOUR OJJEH (50 años) 1.300 millones de dólares

Accionista, McLaren International



Ron Dennis comparte el control mayoritario de McLaren con su viejo socio, Ojeh, que dirige el grupo suizo TAG (Techniques d'Avant-Garde). TAG invierte en empresas

que aúnan tecnología punta y un estilo y calidad excepcionales, y conforme a tales criterios Ojeh empezó a trabajar con Dennis a principios de los años 80. En 1984, TAG adquirió una participación del 60% en McLaren International. Aparte de esto, TAG tiene intereses en productos de consumo, aeronáutica, propiedades y finanzas. Aunque su participación en McLaren se redujo al 30% tras un trato en 1999 por el que DaimlerChrysler compró un 40% por una cifra entre los 245 y los 500 millones de dólares, Ojeh y Dennis votan en tándem (Dennis posee el 30% restante), lo cual les otorga el control. El trato con DaimlerChrysler valoró la participación de Ojeh en unos 330 millones de dólares. Pero otros intereses disparan su fortuna.

01 BERNIE ECCLESTONE (72 años) Y FAMILIA 3.900 millones de \$

Titular de los derechos comerciales



La muerte será el banderazo de Ecclestone, que asegura: "Nunca me retiraré. De hacerlo, me aburriría y seguramente moriría". Y a sus 72 años, todavía tiene cuerda para rato;

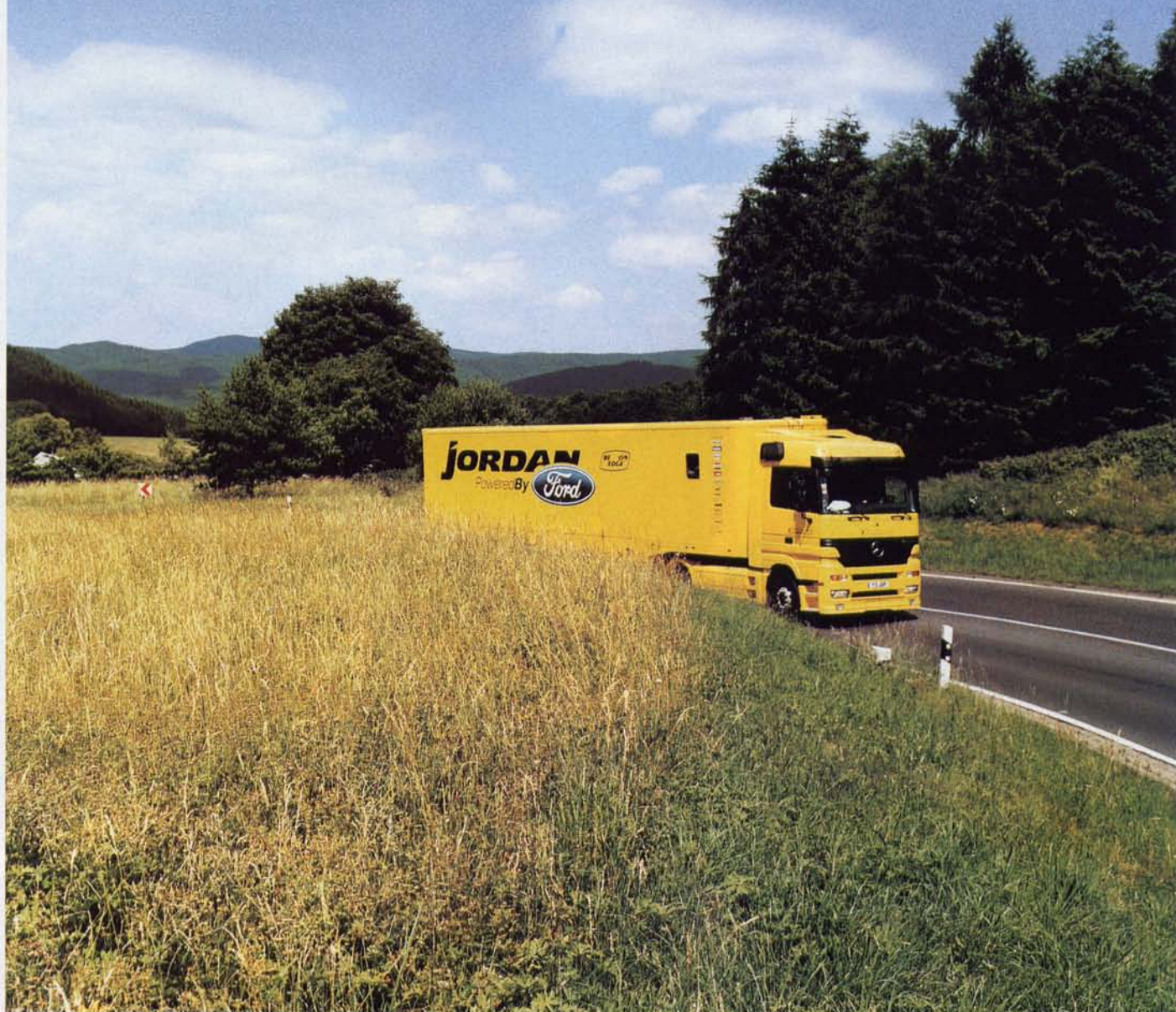
una intervención cardíaca hace tres años fue a la vez un aviso y una nueva puesta a punto. Sus dotes empresariales salieron a la luz cuando empezó a vender dulces en el colegio. Comenzó a correr en 1949, una carrera truncada por un accidente dos años después. Años más tarde se orientó hacia la representación de pilotos y la dirección de equipos, y al final se hizo con todo el espectáculo, que hoy día es una máquina de hacer dinero. Con la venta de parte del negocio y un bono emitido entre 1999 y 2001 el fondo fiduciario de la familia, en manos de su esposa Slavica, ingresó 3.400 millones y aun así él mantuvo un 25% de la F1. En 2002, la audiencia bajó debido a lo previsible del dominio de Ferrari, y los fabricantes amenazan ahora con un certamen rival. Por ello, hemos reducido nuestra valoración de la participación de la familia Ecclestone en F1 a 330 millones. De 1989 a 1996, Ecclestone recibió 216 millones en salarios antes de impuestos. Sus otros bienes—centros comerciales en Asia, un hotel en Suiza, jets, un chalet en Suiza de 6,5 millones y una casa en Londres—colocan su fortuna en 3.900 millones, aunque sus socios más allegados insisten en que vale mucho más que eso. ①



A TODO CAMIÓN

Sin sus camioneros, a la máquina de la F1 se le saldrían las ruedas. Mantienen el espectáculo en ruta, y llevan los coches a la pista. Y eso sólo es el comienzo.

Texto Dom Taylor **Fotografías** Neil Cooper





Si la F1 es un circo, aunque con una cuota de payasos menor a la habitual, entonces en algún rincón del paddock estarán los cirqueros de la F1, la gente del circo más rápida, tecnológicamente avanzada y abiertamente corporativa. Se deslizan entre las sombras, silenciosa y eficientemente, haciendo que todo esto sea posible. Levantan las 'carpas', las desmontan, las llevan a otro sitio y vuelven a erigirlas, ignorados por un público al que nunca se le ocurre preguntarse cómo funciona en realidad la compleja logística de este espectáculo ambulante.

Y bien, ¿quiénes son los cirqueros de la F1? Pues ni más ni menos que esos héroes anónimos, los camioneros. Hace poco pasé una semana con la gente de Jordan mientras transportaban todos los bártulos de su base en Silverstone al Nürburgring para el GP de Europa; una experiencia de lo más saludable, porque, sin duda, son los cimientos sobre los que toda la pirámide de la F1 se asienta. Sin ellos, el resto de la estructura –los Bernies, los patrones, los pilotos estrella y la melé

Neumáticos, coches, hasta el último tornillo, tuerca y llave se colocan en su lugar en los camiones Y3 e Y2 (abajo) del convoy. Chris y Carl meten el chasis (arriba). Más tarde, Carl (dcha.) se toma un descanso en ruta a bordo del Y3.

de periodistas, de quienes los demás recibimos nuestra dosis– no tendrían juguete alguno con el que jugar.

Prescindase de los camioneros y no sólo no habría coches, sino tampoco boxes en el pit lane. En efecto, el término 'camionero' es en realidad inexacto pues la conducción sólo ocupa alrededor de un cinco por ciento de su tiempo. Durante un fin de semana de carrera, trabajan a tope, organizando los neumáticos y el combustible, manteniendo el equipo y por lo general haciendo todo lo que los mecánicos (los 'aprietatornillos') les piden.

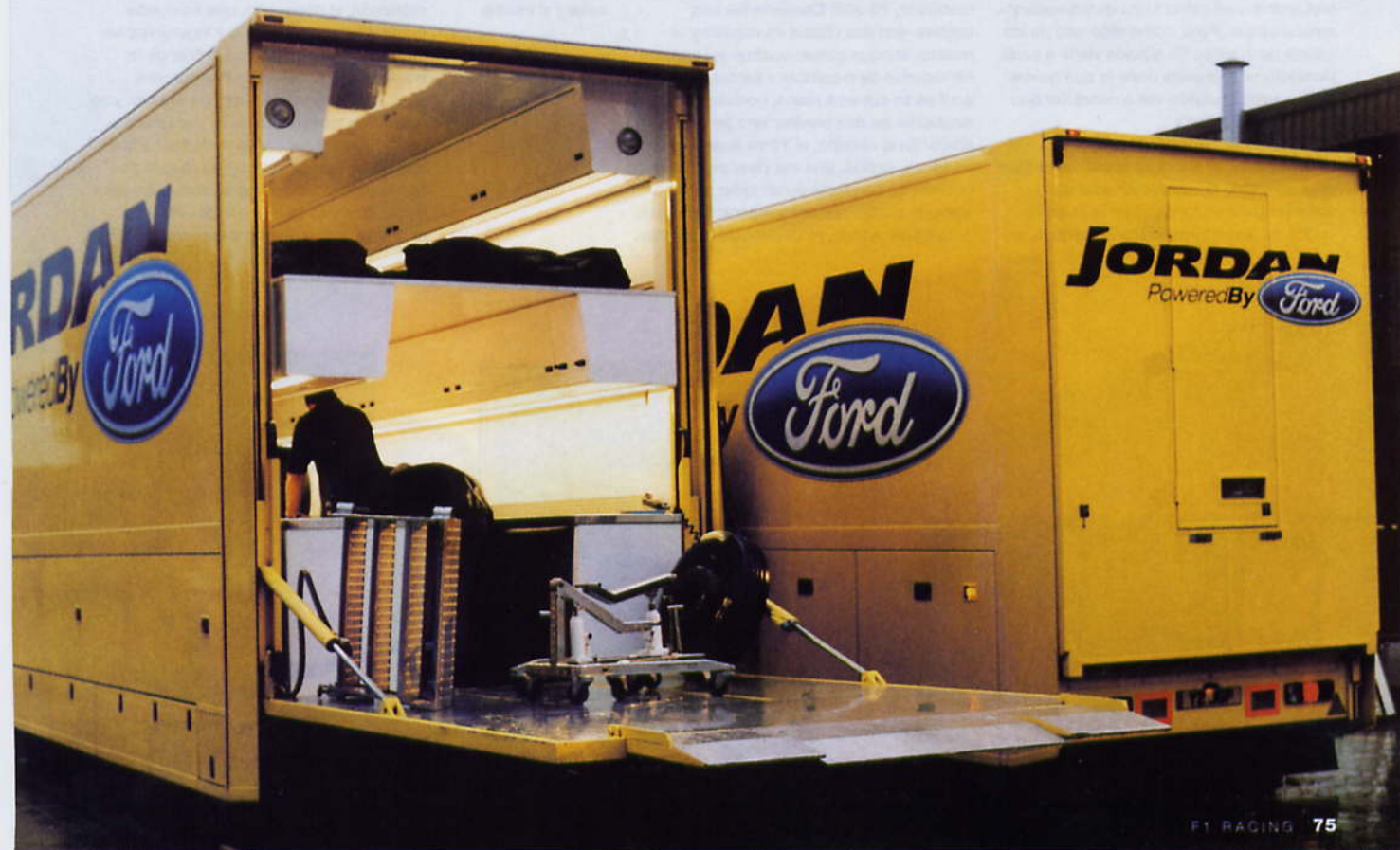
Y cuando hablamos de 'fin de semana de carrera' tampoco queremos decir eso. En cierto sentido, un gran premio ocupa una hora y media de la tarde de un domingo, pero en el mundo de un camionero de F1 el 'fin de semana' arranca a las 5 de la mañana del lunes anterior. En fin, a esa hora llegué a la sede de Jordan, justo a tiempo para ver cómo los camioneros (Chris, Carl, Nessie, Franco, Foggy, Hadley y Marcus 'el Cansado') y su *team manager*, Gerard O'Reilly, terminaban de cargar los tres camiones de carrera.

“CAMIONERO” ES UN TÉRMINO INEXACTO PUES CONducIR SOLO OCUPA EL CINCO POR CIENTO DE SU TIEMPO’

En realidad, el trabajo empezó una hora antes de mi llegada, y ésta era la última fase de un proceso iniciado el viernes anterior. Mientras miraba, los camioneros metían apresurada pero sistemáticamente todo el material de carrera en los tres tráilers amarillos. Apresuradamente, porque les caía encima un buen chaparrón inglés; sistemáticamente porque, bueno... hay que tener un sistema.

Todo lo que el equipo podría necesitar en pista se empaquetaba de un cierto modo, en un sitio y camión determinados, de modo que: a) todo cupiera; b) no se olvidara nada; y c) los mecánicos supieran dónde encontrar el material.

“Los 'aprietatornillos' siempre se olvidan de dónde están guardadas las ▶





cosas", me confió un camionero. Al parecer, los camioneros a menudo deben buscarles las cosas a los mecánicos, quienes "a estas alturas deberían saber perfectamente dónde buscar". Lo que no quiere decir que los propios camioneros no se olviden cosas de vez en cuando. Uno que ya no está en el equipo olvidó en una ocasión llevar llantas... a un test de neumáticos. De todas formas, cuando lo olvidado no es tan crucial, se producen bastantes 'préstamos' consensuados entre los equipos. Por ejemplo, en McLaren tienen cierta fama de prestatarios recalcitrantes. Pero, como dice uno de los chicos de Jordan: "Si alguien viene a pedir prestado, vale la pena darle lo que quiere. Nunca sabes cuándo vas a necesitar que te devuelvan el favor".

Finalmente, partimos en convoy, desviándonos al principio hacia Santa Pod para un último ensayo preliminar del software del control de arrancada en el coche de Ralph Firman. Por desgracia, en

nuestro pequeño equipo no estaba Paul Pinney, el camionero jefe de Jordan, pero resolvimos dar con el Nürburgring sin sus legendarias dotes para leer mapas. Sólo nos equivocamos tres veces de cruce.

De los tres camiones, sin duda el más seductor es el de transporte. Todos los equipos tienen al menos uno para las carreras. Los que disponen de un equipo de tests especializado tienen dos o más. Jordan, que no cuenta con un equipo de tests esta temporada, tiene un único camión de transporte llamado 'Y3', por su matrícula, Y3 JGP. Contiene los tres coches –los dos chasis de carrera y el muleto, aunque caben cuatro– así como carrocerías de recambio y llantas. Los coches se suben a mano, con motor pero sin morro, en dos niveles: uno arriba, dos abajo. En el circuito, el Y3 se aparca en el paddock, donde, una vez descargados los coches, se convierte en un taller para elaborar partes nuevas y reparar las viejas.

Cargado a tope, el Y3 pesa 36 toneladas.

Desvío a Santa Pod (arriba y abajo) para probar el nuevo control de arrancada del coche de Ralph Firman (arriba izda., Firman con nuestro Taylor). Pi Systems y Cosworth (arriba), a vueltas con algunos contratiempos en el motor y el cambio.

Sólo el remolque vacío vale más de 500.000 euros, y como cada tractora Mercedes vale más de 100.000 euros y los chasis de F1 cerca del millón y medio, el valor en orden de marcha del Y3 es de más de 5 millones de euros. Un dineral.

Los otros camiones son el Y2 y el Y5. El Y2 es el de apoyo, que transporta todas las partes que no son de carrocería, como cajas de cambios, recambios eléctricos y consumibles –tuercas y tornillos, grasa, aceite, etc.– para toda la semana. El Y2 también cuenta con una sección delantera separada, el despacho, que es donde Eddie Jordan, los pilotos e ingenieros se reúnen en el circuito para hablar de la estrategia y el precio de los motores.

El Y5 transporta el montaje del box y se lo conoce también como la 'caja vacía'. Aunque ha de ser cargado de forma tan compacta como una partida record de Tetris, una vez descargado no se usa para nada, de ahí lo de 'caja vacía'. No obstante, como su nombre oficial indica, el





> Todo sobre ruedas

Un gran premio supone una larga y exigente semana para el equipo de carrera, pero piensen un momento en los camioneros de los *hospitality*. Han de transportar y levantar los diversos motorhomes que ofrecen comida, bebida y refugio a los equipos y sponsors durante toda la semana.

Como tales, son los primeros y los últimos del paddock. Llegan al circuito el sábado por la noche, antes del montaje del paddock el lunes siguiente.

Pasquale Lattuneddu, la mano derecha de Bernie, coreografía este ballet articulado. Los motorhomes —cuya grandiosidad varía

según el equipo— se disponen a lo largo del paddock en el mismo orden que siguen los boxes en el pit lane.

El de Jordan es el típico: dos camiones y un autobús forman dos secciones centrales cubiertas donde la gente puede alternar con relativa comodidad. En cambio, McLaren utiliza seis camiones para su exclusivo 'communications centre'. De hecho, lleva tanto tiempo montarlo y desmontarlo que los camiones del motorhome McLaren no regresan al Reino Unido durante la temporada europea. Dejan una carrera, aparcan en la siguiente y vuelta a empezar.

"Maldita sea, según este mapa estamos en la autopista". Al final, el equipo llega al Nürburgring (arriba y abajo) y monta el chiringuito. Se preparan los coches, boxes (arriba dcha., tras varias horas de trabajo) y zonas de recepción VIP.

Y5 contiene todo lo necesario para montar los boxes del pit lane.

El montaje del box suele comenzar el martes, después de que los camiones se hayan lavado y lustrado de arriba abajo a su llegada al circuito. En esos momentos, el paddock no tiene nada que ver con el hervidero de RR PP en que se convertirá un par de días después. Los camioneros mandan y es un sitio donde se está muy a gusto. Todo el mundo trabaja duro, cómo no, pero el ambiente es relajado. Cada box hace sonar su música preferida; algunos muestran mejor gusto que otros.

La predilección de Sauber por la música techno europea y la popular suiza destaca por ser la más hortera del pit lane, sobre todo entre sus vecinos, los de Jordan. (Los equipos se disponen a lo largo del pit lane según el campeonato de constructores del año anterior. Cuanto más alta la posición del equipo, más cerca estará de la entrada al pit lane). Curiosamente, nadie parece saber qué música se escucha en Ferrari, tal es el aire de misterio que se gastan.

Igual de fieles a su duro estereotipo corporativo son los de McLaren, quienes, tras prohibir a su equipo escuchar música alguna en el box, hace poco rebautizaron a sus camioneros con el término más políticamente correcto de 'Operarios del Box'. Tampoco los camioneros de McLaren conducen ya. Viajan en avión,

'CADA BOX HACE SONAR SU MÚSICA PREFERIDA; ALGUNOS MUESTRAN MEJOR GUSTO QUE OTROS'

mientras que conductores de relevo se encargan de llevar los camiones. Más bien ingenuamente le pregunté al respecto a 'Tats', camionero jefe de McLaren, pero no se sintió con confianza para hablar conmigo porque yo no lo había acordado antes con su *team manager*.

En cada circuito, la especificación de los boxes difiere ligeramente, por lo que la instalación se hace a medida. Por ejemplo, en el Nürburgring son de los mejores: boxes grandes y modernos, llenos de enchufes e incluso lavabos limpios. No puede decirse lo mismo de Imola, donde tienen fama de antiguos e incómodos. En Mónaco, todo es mucho más improvisado.

El equipo ha de traerse absolutamente todo: los monitores de cronometraje, el cableado (más de 500 metros para un box normal), el aparejo en el cual colgar los pontones del coche, el estrado del muro de boxes ('la percha de los inútiles', como se lo llama a menudo), y no digamos ya todos los paneles publicitarios que ▶





“UN VIAJE A IMOLA O MONZA PUEDE CONLLEVAR VARIAS PARADAS EN BENEFICIO DE POLICÍAS CURIOSOS”

harán que parezca un box de Jordan.

Por lo general, el montaje lleva casi dos días. Y, cómo no, el domingo por la noche todo ha de estar empaquetado de nuevo. Pero, mientras tanto, los camioneros tienen mucho trabajo duro por hacer, sobre todo los chicos de los neumáticos, que deben reunir, hinchar, clasificar, cubrir, calentar y entregar gomas casi sin parar desde el jueves. La participación de Jordan en la sesión de tests del viernes exige la preparación de hasta 40 juegos de neumáticos, lo que no es moco de pavo.

Pero no todo es trabajo, trabajo, trabajo. Cada camionero tiene un día libre durante la semana de carrera, de modo que legalmente tengan derecho a conducir en el viaje de regreso. La ley de transportes de la UE es estricta, por lo que los camioneros de la F1 procuran no infringir



las normas de tiempos de conducción, descansos y límite de velocidad. Por lo general, cuando la policía para los camiones de la F1, es porque simplemente quieren ver los coches.

“Pueden llevarse un buen chasco si paran el camión del montaje del box”, ríe el camionero de Jordan Nesy McNess.

“Los italianos son los peores, pero también se las traen los franceses, aunque son muy educados. Un viaje a Imola o Monza puede conllevar cuatro o cinco paradas en beneficio de policías entrometidos, lo cual resulta frustrante cuando tratas de llegar a un sitio lo más rápido posible y no puedes pasar de 90 km/h. Antes solíamos llevar un montón de gorras y camisetas para cruzar pronto las fronteras, pero ahora que han abierto las fronteras de la UE ya no tenemos que hacerlo. Los de aduanas siguen siendo una pesadilla en Hungría, y para eso lo mejor es llevar gorras y camisetas”.

Así que si ven un camión de la F1 en la carretera, hagan sonar la bocina y saluden. No hay por qué tener miedo. Simplemente no se interpongan en su camino. Y dejen de pedirles *souvenirs*. Están en misión especial, a 90 km/h por el carril derecho. **1**

El pitlane y la tribuna principal desde el box Jordan (extremo izda.); nuestro hombre, con los chicos de Jordan y su preciada carga (izda); al llegar (abajo), la primera faena recae sobre la brigada de limpieza.

> Más allá del camión

La camaradería impera entre los camioneros de la F1. Tienen mucho en común, sea cual sea el color de la cabina. Pero ¿cómo es dicho puesto en Jordan respecto, pongamos, a Ferrari?

La diferencia más evidente es que Jordan no cuenta con un equipo de tests aparte. Los camioneros del equipo de carrera deben satisfacer ambos papeles, es de suponer en detrimento de sus vidas privadas. Tras dos carreras seguidas en el Nürburgring y Magny-Cours, los camioneros de Jordan enfilaron directamente a Barcelona para un test previo a Silverstone. Así que estuvieron fuera del Reino Unido durante más de tres semanas. Esa misma semana, Ferrari tenía a tres equipos de tests trabajando al mismo tiempo en tres circuitos (Montmeló, Mugello y Fiorano).

Es un ejemplo de lo

mucho que han de estirar sus recursos los equipos más pequeños. Con frecuencia, Jordan tendrá a un hombre haciendo trabajos para los que otros equipos pueden emplear a tres o cuatro. Por ejemplo, la mayoría de equipos tienen al menos tres camioneros para cuidar de los neumáticos durante el fin de semana. Jordan debe conformarse con dos.

En un paddock donde la brecha que separa a ricos y pobres crece cada día más -Ferrari quizá tenga al menos cinco veces más camiones que Jordan-, son los mecánicos y camioneros de los equipos pequeños los que, en cuanto a mayor cantidad de trabajo, sienten más la presión.

Puede que el EJ13 de Jordan no sea el coche de mayor eficacia aerodinámica de la parrilla, pero costaría encontrar un equipo más racionalizado que el amarillo.



Crónica GP

Un nuevo héroe entusiasmó a todos con una victoria de precisión y frialdad a lo Clark. Por P. Windsor

Contenido: Crónica GP de Hungría: página 86 • Previo GP de Italia: página 94

Previo GP de EE UU: página 96

> Alonso triunfa mientras Renault y Michelin aciertan en todo

Se oía a la legua: nuevas curvas más lentas, más zonas de frenada y tracción, una superficie más lisa. Hungría iba a favorecer a los equipos Michelin tal vez incluso más de lo que Silverstone había sido propicio para Ferrari/Bridgestone. ¿Qué haría Ferrari como respuesta? ¿Una distancia entre ejes más corta? ¿Los neumáticos más cuadrados probados el año pasado por Bridgestone? ¿Los neumáticos más cuadrados que se están ensayando ahora mismo? No tenían nada que perder, así que podían arriesgar: valía la pena intentar cualquier cosa.

En cambio, Ferrari vino a Hungría con su conjunto de confianza, algo que tampoco era ninguna estupidez, dado su historial en general y sus pasadas actuaciones en Hungría en particular, pero aun así resultaba arriesgado. No es que los Bridgestone sean de ningún modo malos: es que los Michelin de este año son mucho mejores, gracias (a) al cambio de reglamento que les permite especializarse dentro de los equipos y por tanto mejorar su tecnología, (b) a los tests de Renault los viernes de gran premio por la mañana, y (c) a las modificaciones de varios circuitos de maneras que se adaptan a Michelin. Con esa clase

de factores en tu contra en el que ahora era el clásico entre los clásicos circuitos Michelin, ¿por qué no probar algo distinto?

En cambio, Renault ofreció un estudio acerca de cómo hacerlo como es debido. Maximizaron su test del viernes en Hockenheim rodando sobre construcciones de neumáticos para Hungría; y, en condiciones que Pat Symonds, de Renault, calificó de "atroces", Allan McNish giró con el R23 de pruebas el viernes por la mañana en Hungría, con combustible de carrera, mucho más rápido de lo que haría Michael esa misma tarde en configuración ligera de calificación.

Y luego, el domingo, Fernando Alonso tomó las de Villadiego y se alzó con una victoria aplastante. Cualquiera hubiera dicho que se trataba de Jim Clark. Si Michael hubiera disputado esa carrera, como ha hecho en el pasado, se habría tildado el día de aburrido. Esta vez, al haberse vuelto las tornas, la carrera se recordará como memorable.

Claro que sólo es una montaña más que Michael tiene que escalar, otro obstáculo. Puede hacerlo; pero el pentacampeón tal vez nunca se haya enfrentado a una prueba más difícil.



Esto pasará a la historia: Fernando Alonso, con 22 años, el vencedor más joven de un GP, se escapa en solitario.

#13 Algo para recordar

Budapest 2003 tuvo un único dueño, Alonso. Así de simple. Un día que hizo historia en el automovilismo. Por P. Windsor

El Hungaroring estaba hecho para él, claro, sobre todo en su nueva forma. Si uno quisiera hacer un circuito propenso a Michelin aún más propenso a Michelin, le pondría un poco más de zona de frenada (como se hizo antes de la Curva 1), sustituiría un par de las curvas más rápidas por lentas (como se hizo en las Curvas 11 y 12) y mitigaría algunos de los baches con un asfalto mucho más liso (como se hizo en los lugares apenas mencionados).

Y Renault fue muy bien en Budapest. Fuera del Hotel Inter Continental, junto al Danubio, bajo un viento cálido y el sol que se ponía, entre los aficionados retenidos por un vallado provisional pero que aun así avanzaban hacia delante, había dos pequeños y lindos Clio's, uno bautizado 'F. Alonso', el otro 'J. Trulli'. Nada de Méganes sin nombre para estos chicos. Renault se hace notar. Ponen la música alta en el box, combinan la elegancia conservadora de Renault con el estilo de Flavio y cuentan con un gran grupo de chicos, desde Denis Chevrier en el lado del

motor a Mike Gascoyne y Pat Symonds en el lado 'Benetton'. Recuérdese que probaron los neumáticos para Hungría el viernes por la mañana en Hockenheim, en medio de la prohibición de tests en F1. La elección de Michelin era obvia, como lo ha sido desde que se introdujera la nueva generación de neumáticos en Magny-Cours, pero no hay nada como disponer de unos kilómetros adicionales para levantar la confianza. Renault probó su construcción para Hungría en Hockenheim; ese trabajo preparatorio fue inestimable.

Sin embargo, el 'test' de dos horas del viernes por la mañana en Hungría fue otra cosa. Esto fue lo que dijo Symonds después en la misiva oficial de Renault: "Esta mañana las condiciones del circuito eran atroces. Comprendemos que ésta es un zona tremendamente polvorienta, pero aun así parece sorprendente que los propietarios no puedan hacer que se limpie mejor el circuito. Por tanto, nos vimos obligados a concentrarnos en ámbitos de desarrollo no relacionados con

el comportamiento del coche, y seguimos teniendo mucho que aprender".

Para que conste, Fernando fue el más rápido esa mañana (1m 22,230s), Allan McNish fue el segundo con el Renault de pruebas cargado de combustible (1m 22,855s) y Jarno tercero (1m 23,092s).

Fernando tardó en salir a pista en la sesión libre de una hora (problemas de motor) pero los indicios ya eran buenos: tan malas como habían sido las condiciones esa mañana, nadie parecía ir más rápido a medida que la pista ganaba adherencia. El 1m 22,464s de Jarno fue el segundo mejor tiempo; Fernando, a pesar de completar sólo cuatro vueltas y marcar un 1m 23,214s, era décimo. Parecía que

Alonso se escapó solo en cabeza, con una ayudita de Webber, y al final dobló al Ferrari de Michael. Menudo golpe para tu primera victoria.



> Pilotos: 13ª prueba, Hungría

1	Michael Schumacher	72
2	Juan Pablo Montoya	71
3	Kimi Räikkönen	70
4	Ralf Schumacher	58
5	Fernando Alonso	54
6	Rubens Barrichello	49
7	David Coulthard	45
8	Jarno Trulli	24
9	Mark Webber	15
10	Jenson Button	12

11	Giancarlo Fisichella	10
12	Cristiano da Matta	8
13	Heinz-Harald Frentzen	7
14	Olivier Panis	6
15	Jacques Villeneuve	3
16	Nick Heidfeld	2
17	Ralph Firman	1

> Constructores

1	Williams-BMW	129
2	Ferrari	121
3	McLaren-Mercedes	115
4	Renault	78
5	BAR-Honda	15
6	Jaguar-Cosworth	15
7	Toyota	14
8	Jordan-Ford	11
9	Sauber-Petronas	9



(Dcha.) Alonso pone la directa y dice adiós al pelotón; (arriba) a pesar de una salida horrenda, Montoya subió al podio y marcó la vuelta rápida.



Renault podía ir rápido hasta con los ojos cerrados.

Y así fue. Jarno fue el más veloz en los oficiales del viernes; Fernando, pese a su falta de rodaje, fue sexto (1m 22,953s). ¿Sexto? ¿Después de haber girado en 1m 22,230s por la mañana, cuando el circuito era "atroz"? ¿Qué pasaba?

El circuito parecía estar manga por hombro. Soplaban un fuerte viento contrario por la recta principal, y vientos racheados escupían paletadas de arena sobre un ápice, o sobre una zona de frenada. El Toyota de Olivier Panis marcó 1m 21,770s en los libres del viernes pero giró 1,2s más lento en los oficiales de dicho día. Michael Schumacher, en búsqueda de agarre, marcó 1m 22,842s por la mañana pero fue 0,6s más lento por la tarde; y así todos. Sólo Jarno y Ralf Schumacher parecieron avanzar con una progresión lógica; todos los demás estaban desconcertados.

Entre la confusión, Fernando y su chicos (Paul Monaghan y Rod Nelson) mostraron gran resistencia. En estas condiciones, el equilibrio en el comportamiento pendía de un hilo, aunque tu punto dulce fuera grande. Eso fue lo que descubrieron en BMW-Williams, al igual que en McLaren-Mercedes. En Ferrari, que de todas formas tenía menos agarre, había caras largas. Michael o Rubens montaban neumáticos nuevos, parecían ser rápidos... y entonces un Renault les sacaba de repente un segundo.

En calificación Fernando fue majestuosamente veloz, a pesar de salir a pista el sexto desde la cola. Su 1m 21,688s quedaría como la vuelta más rápida del fin de semana, pese a llevar combustible para 16 vueltas; Jarno, que en teoría debería haber encontrado la pista más rápida, fue un segundo más lento. ¿BMW-Williams? Ralf Schumacher perdió agarre ▶

TECNOARCHIVO

La delicada ciencia de la Fórmula 1

El redactor técnico Steve Matchett cataloga un ramillete de roturas. Por lo general, el nivel de emoción en el GP de Hungría no raya a cotas muy altas. Pero vista desde una perspectiva técnica, la carrera de este año fue de todo menos aburrida. Para el domingo por la tarde, no menos de siete Cosworth V10 habían reventado. Jaguar, Jordan y Minardi, los tres equipos de Ford, presenciaron cómo uno o más de sus motores estallaban en medio de espectaculares columnas de humo azul y blanco. Un fastidio para los ingenieros de Cosworth, aunque los aerodinamicistas sabrán valorar las imágenes, contentísimos por poder estudiar los vórtices de humo sobre la carrocería y el alerón. Supongo que no hay mal que por bien no venga.

Mucho más preocupantes fueron las importantes roturas mecánicas sufridas por el Ferrari de Barrichello y el Jordan de Firman. Este último se descontroló al perder el alerón trasero en los libres del sábado, y golpeó duramente el muro de neumáticos. Las imágenes parecían indicar que las derivas laterales se desprendieron del plano inferior y el pilar de anclaje. Horrible. Gary Anderson no vaciló en hacer volver a Fisichella a boxes hasta que fuera identificada la causa del accidente, ya fuera un fallo de anclaje o del material composite.

El choque de Barrichello fue igual de espantoso. La rotura repentina de la suspensión y el semieje traseros del F2003-GA ilustró a la perfección el delicado instrumento científico que es un F1 moderno. Las imágenes sonaban más a escenas de archivo de la Nasa que a la retransmisión de una carrera de automovilismo.

Firman se estrella contra el muro de neumáticos.





‘LA MANIOBRA DE MICHAEL FUE EL SALUDO DE UN GRAN PILOTO A UNA NUEVA ESTRELLA’

misteriosamente en la segunda parte de su vuelta; Juan Pablo Montoya reconoció que levantó el pie después del primer parcial, para poder asegurarse un tiempo (véase análisis campeonato, página 26). Mark Webber estuvo ahí arriba con un sensacional tercer puesto para Jaguar, y desde allí podría servir de contraste el día de carrera; los Ferrari (y por tanto Bridgestone) fueron quinto y octavo; y el tiempo de McNish en las “atroces” condiciones del viernes, con combustible a bordo, le habría puesto noveno en la parrilla, justo por detrás de Michael. Si la fiabilidad lo permitía, podría ser un paseo para Fernando.

Esa noche, en el vestíbulo del hotel, Pat Symonds tuvo que admitir que tal vez las condiciones del viernes no fueron tan malas como creyeron en su momento. De hecho, en algunos puntos el circuito parecía estar volviéndose más lento, no más rápido. “Dados algunos de los problemas que se nos han planteado”, dijo Pat, “es de suponer que todos los demás están peor que nosotros...”. Charlábamos, hablando de la vuelta de Fernando,

cuando de pronto el vestíbulo entero rompió a aplaudir como un solo hombre. Fernando, con camiseta blanca y tejanos, que volvía de cenar, intentó rodear el vestíbulo, evitando el gentío y buscando el refugio de los ascensores. Pero algunos aficionados colombianos se fijaron en él, gritaron su nombre y todo el lugar enloqueció. Avergonzado y ligeramente sonrojado, Fernando saludó con la mano y sonrió antes de subir a su habitación.

El domingo por la mañana se despertó fresco y preparado para ganar su primer gran premio. El coche fue de fábula en su vuelta de pole; los dos Williams partían desde la parte más sucia de una parrilla vista esta año; Mark Webber, a lo mejor, estaba ahí para hacer de tapón y en Ferrari tenían mucho por hacer para estar cerca de él, pongamos, a media distancia. No llevaba una enorme carga de combustible para la primera fase (resultó ser cuatro vueltas menos que la de Michael y Ralf, tres menos que Juan Pablo y dos menos que Kimi). De hecho, la única preocupación de Fernando era la fiabilidad.

Michael estuvo entre los primeros en

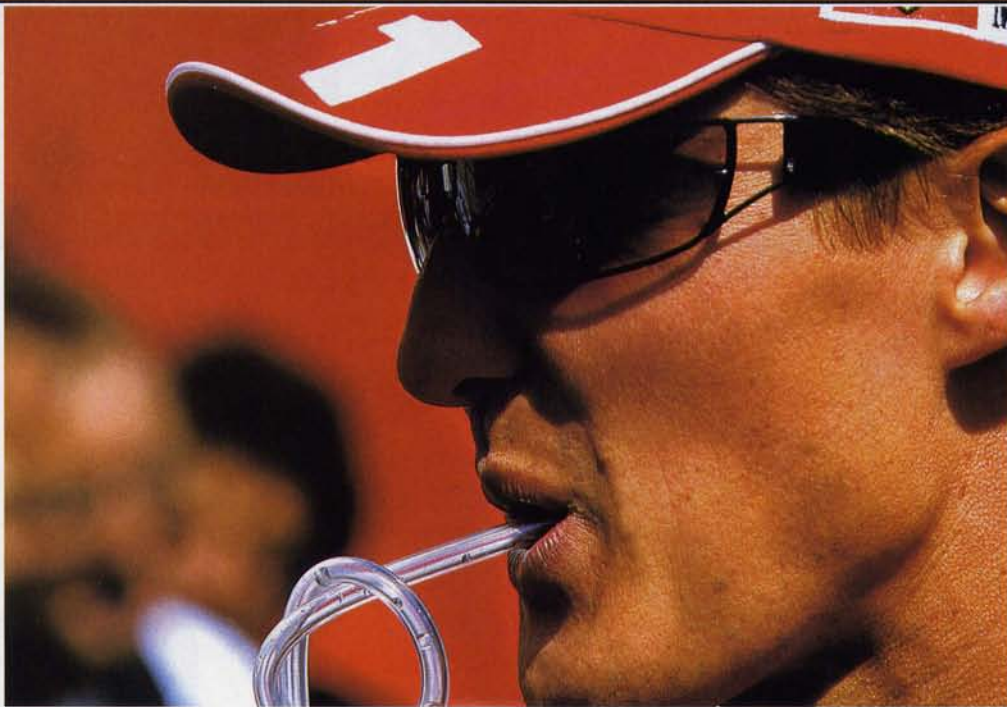
volver a subir a su coche en la parrilla; Fernando fue el último, cerrando la cremallera de su mono, abrochándose el casco azul con destellos plateados y acomodándose en el cockpit de su R23B cuando sus chicos ya estaban listos para arrancar la última evolución del Renault V10. Gracias a las modificaciones en alta, disponía de 200 revoluciones más para esta carrera, además de otra supermezcla de combustible Elf.

Todo fue según lo previsto. El lado izquierdo de la parrilla arrancó como de costumbre; el derecho, como dijo Juan Pablo después, parecía haber echado el ancla. (JPM se quejó antes de la carrera de la absurda diferencia de agarre entre los dos lados de la parrilla. Charlie Whiting, de la FIA, estuvo más o menos de acuerdo con él; los oficiales de pista trabajaron duro pero la limpieza de la pista supuso poca diferencia).

Así que en los retrovisores de Fernando se colocó Webber, como se había previsto. ¿O no? Después de tres vueltas, cuando ya llevaba siete segundos de ventaja,

Ralf hizo un trompo en la primera vuelta y cayó a 18º, luego remontó y acabó cuarto (izda.); Kimi fue segundo y redujo la ventaja de Michael a sólo dos puntos (abajo).





EL DATO: El podio Alonso-Räikkönen-Montoya fue el más joven de la historia. La edad media fue de 24 años, 7 meses y 12 días.



La introspección de Schumi antes de la carrera (arriba izda.) contrasta brutalmente con la alegría de Alonso en su primera aparición en lo más alto del podio (arriba); otro pit stop fluido para la joven estrella de Renault (izda.).

EN LA OTRA PÁGINA: LORENZO BELLANCA/AT; RED JACOBO; DARREN HEATH; ESTER PÁGINA; LORENZO BELLANCA/AT; STEVEN TEE/AT

a Fernando le resultaba difícil ver a *alguien* en sus retrovisores; después de siete giros, con 16 segundos de margen, preguntó por la radio acerca de los demás.

“Vas primero por 16 segundos. Sigue así. Sigue así”. Pocos pilotos, salvo Michael, se han visto en esta situación en años recientes. ¿Cómo la manejaría? ¿Qué podría salir mal?

“En la primera fase fui realmente a por todas”, dijo Fernando. “Disfruté de veras de esa parte de la carrera. Tenía toda la pista para mí y el coche iba perfecto. Cuando la ventaja llegó a los 23 segundos, pensé que esto podía salir la mar de bien”.

Sus pit stops fueron más o menos perfectos —hubo un leve tartamudeo al

arrancar del primero— y también su concentración: “En la Fórmula Nissan ya pasé por situaciones de este tipo”, dijo. “Cuentas con un liderato abultado y tu mente empieza a evadirse un poco, de modo que has de ser muy fuerte y decirte a ti mismo que hay que seguir adelante”.

Un “momento importante” —palabras de Fernando— fue cuando dobló a Michael Schumacher y Jarno a 10 vueltas del final. Importante porque tenía que mantener su aplomo, no cometer errores.

Claro que Michael se lo puso fácil, dejando paso a Fernando. Fue un saludo sin palabras de un gran piloto a una nueva estrella deslumbrante. En Hungría, Fernando se escapó, tanto más rápido que

podría pensarse que pilotaba un tipo de monoplaza totalmente distinto. Unos minutos después se convirtió en el primer español que gana un gran premio; arebató la etiqueta de ‘joven figura’ a Kimi, que se alzó con un gran segundo puesto; y se anotó la primera victoria de Renault en F1 desde Austria, 1983.

Después, sorprendentemente tranquilo y cabal, su casco limpio de goma y aceite, las viseras desechables todavía en su lugar, ya pensaba en mañana: “¡Fernando! ¿Habrás fiesta en las calles de Oxford esta noche?”.

“No, en realidad no. Ahora he de irme a Polonia para visitar una fábrica de Renault...”. 📍

En busca del frío

El calor de Hungría trajo novedades en la refrigeración. Por Stéphane Samson; ilustraciones de Patricia Soler



Los paquetes aerodinámicos 'frío' (extremo izda.) y 'cálido' (izda.) de BAR muestran diferencias evidentes. El orificio necesario para una mayor refrigeración cuesta 0,15s por vuelta.

▲ Refrigeración a toda costa

Como todos los coches, el BAR 005 presentaba una carrocería revisada para el calor reinante. Los pontones eran simétricos, pese a que la refrigeración del aceite está a la izquierda y la del agua a la derecha. Las diferencias entre el paquete 'frío' y el 'cálido' se aprecian en las

ilustraciones. Según el director técnico Geoff Willis, un orificio así en la carrocería cuesta 0,15s por vuelta. Aunque el chasis BAR 005 es muy competitivo, hacen falta mejoras en el apartado del motor. "En cuanto a potencia, sin duda sólo nos superan BMW y Ferrari", reconoce Willis, "pero hemos de

mejorar en tamaño y peso". El objetivo de Honda para 2004 no será aumentar la potencia sino reducir las dimensiones de su V10.

En Hungría BAR ensayó un ala adicional por encima del eje trasero, como la que usó Renault en Mónaco. Pero no encontraron la mejora en pista que mostró el túnel

de viento, y decidieron no utilizarla en carrera.

Está claro que el BAR 005 es un diseño capaz que se ve entorpecido respecto a sus rivales naturales, Toyota y Jaguar, por sus neumáticos Bridgestone. Como avanzó en exclusiva F1 Racing el mes pasado, BAR intenta pasarse a Michelin.

► Sauber imita a Williams

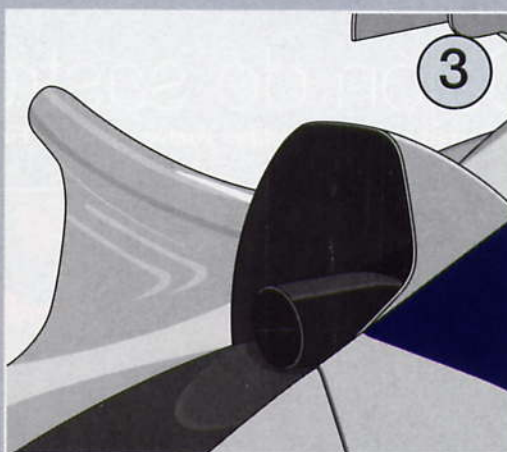
No es ningún secreto que el mayor punto débil del Sauber C22 es su aerodinámica, y el nuevo túnel de viento no será operativo antes de diciembre de 2004. Hasta entonces, el equipo tendrá que apañarse con lo que tiene. El C22 ha usado muchos elementos nuevos estas últimas tres carreras, resultado de sus dos semanas de tests en el túnel de Lola. En Budapest, los flaps del alerón delantero eran tipo Ferrari, las chimeneas de escape eran más grandes y apareció una pequeña aleta dorsal tipo Indy, copiada a su vez de Williams, que montó algo similar en Silverstone y Hockenheim, pero que no llevaban en Hungría.

'HASTA QUE SU NUEVO TUNEL DE VIENTO ESTÉ LISTO, SAUBER SEGUIRÁ CON PROBLEMAS'

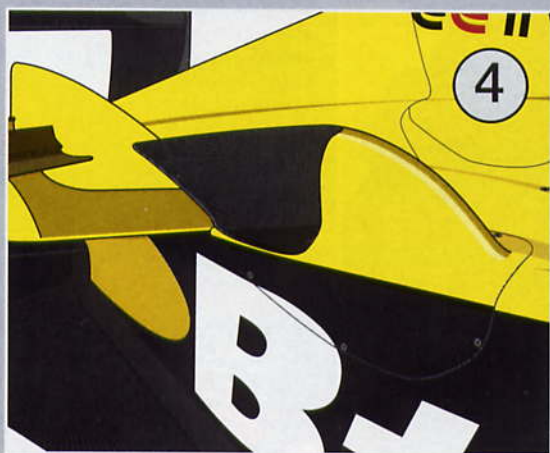


Los tests en el túnel de viento de Lola han hecho cambiar la carrocería del C22 durante las tres últimas carreras. En Hungría aparecieron nuevas evoluciones (izda.).

El Williams FW25 ha influido mucho en ciertas partes del Sauber C22 revisado. La aleta dorsal tipo Indy de este último en Hungría era parecida a la del FW25 en las dos carreras anteriores.



Las chimeneas de Ferrari (1), abiertas por el interior, siguen influyendo en las de equipos como Toyota (2). Williams (3), curiosamente, usa la misma idea, pero sólo en la parte izquierda. Jordan (4) también la emplea, pero con dos diferencias decisivas: no incorporan el sistema de escape y están abiertas por la parte exterior.



▲ Profusión de chimeneas

Con el F2003-GA, Ferrari fue el primer equipo que usó chimeneas abiertas en la cara interior (1). Este sistema optimiza el flujo de aire que sale de los pontones, y mejora la refrigeración sin alterar demasiado la aerodinámica. Muchos equipos siguieron este camino para el caluroso GP de Hungría. Por ejemplo, Toyota usó exactamente el mismo sistema (2), haciendo de su TF103 un candidato aún mayor para la sección Parecido Razonable de F1 Racing.

Williams, tras optar por la misma solución, la utilizó sólo en la parte izquierda del FW25 (3), aunque en la parte derecha también había una chimenea (mucho más pequeña).

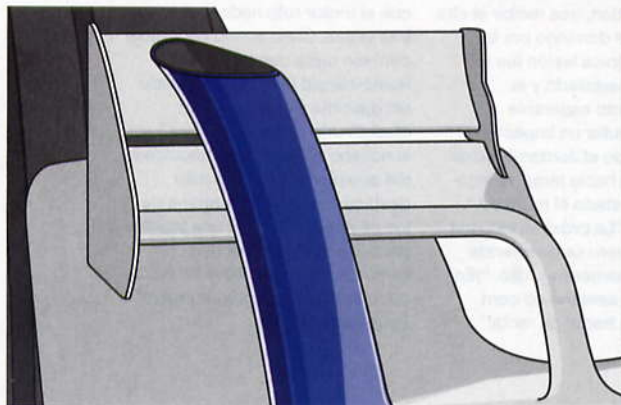
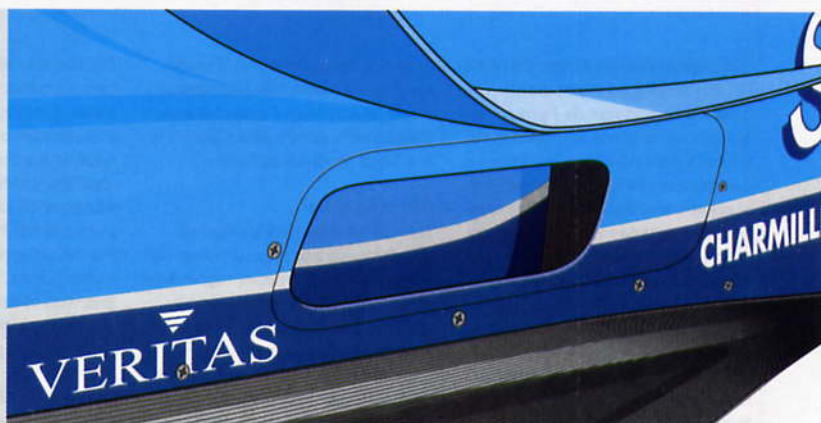
También Jordan probó una idea parecida, pero sus chimeneas (4) no incluyen los escapes, y están abiertas por fuera, al contrario que todos los demás equipos. Al final, esta solución no ayudó al motor Cosworth: Jordan rompió cuatro propulsores bajo el calor húngaro, por dos de Jaguar y 'sólo' uno de Minardi.



► El Renault imbatible en curva

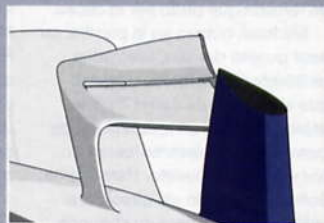
El R23B no presentaba muchas novedades, aparte de un sistema de refrigeración mejorado (dcha.) y un motor más potente, con un régimen de 17.800 rpm, 200 rpm más que antes. Aunque era 15 km/h más lento en la recta, los ingenieros de Enstone lo compensaron con unos reglajes que hacían imbatible el coche en la última curva. En carrera, Webber ayudó a Alonso a forjar un liderato de 20 segundos, pero Fernando habría ganado aun sin esta 'ayudita'.

Aunque el Renault R23B no presentaba muchas novedades en Hungría, el sistema de refrigeración fue modificado (dcha.).



◀ Williams despliega las alas

Los apéndices sobre los pontones son una de las partes que más cambian en el FW25. Después de la versión de Hockenheim (dcha.), se volvió a un diseño recto en Hungría. En cuanto a los escapes, el FW25 llevaba una gran chimenea a la izquierda y una más pequeña a la derecha, para las distintas necesidades de agua/aceite. También había una pequeña salida de aire caliente en el pontón izquierdo.



Williams volvió a cambiar la forma de sus apéndices sobre los pontones.

#13 Cajón de sastre

La peor carrera de Ferrari en siglos, Webber vuelve a brillar y Firman es baja por un accidente. Por Maurice Hamilton



El desafortunado Barrichello eclipsó a Schumi todo el fin de semana, pero acabó así (abajo e izda.); Mark Webber (arriba), que hizo de tapón detrás de Alonso, rubricó una buena carrera.



CHARLES COATES/AT, XRB/DC, DFI

Tiempos duros para Ferrari

Un fin de semana exasperante para los seguidores de Ferrari quedó resumido en un punto para Michael Schumacher y un dolor de cabeza para Rubens Barrichello y el equipo técnico después de que el coche del brasileño sufriera una rotura catastrófica a 290 km/h. La suspensión trasera izquierda se rompió y arrancó el semieje de cuajo. Rubens golpeó de frente el muro de neumáticos a final de recta. El equipo cree que cuando Rubens se tragó la chicane en la tercera vuelta al intentar pasar a Mark Webber el brazo anterior del triángulo superior sufrió un exceso de tensión que pudo ser la causa.

Michael, octavo en la parrilla, su peor puesto del año, tuvo tales problemas de tracción y agarre que el Renault de Jarno Trulli le dejaba clavado en la salida de las curvas lentas mientras luchaban por el séptimo puesto. Para colmo, Schumi se quedó sin gasolina al entrar en boxes para su segunda parada. Ello provocó mayor retraso, pues la tapa de llenado

tuvo que abrirse a mano y luego preparar el motor y la electrónica antes de arrancar. Ferrari ha tenido días peores, pero a Ross Brawn le era difícil recordar cuándo.

¡No pasarán!

Tercero en la parrilla y segundo tras arrancar por el lado bueno de la misma, Mark Webber representó un problema para el pelotón perseguidor. El *graining* de los Michelin delanteros del Jaguar creó una estela de coches detrás de él. Webber mantuvo la calma, resistiendo el ataque de Barrichello en la tercera vuelta y otras 10 vueltas presionado por Räikkönen hasta la primera parada. Luego Mark cayó por detrás de los McLaren y Williams, pero su sólida actuación le valió otro sexto puesto. Tres puntos que ponen a Jaguar en liza por el quinto lugar en el campeonato de constructores con BAR y Toyota.

Cosworth pierde pistones

Cuando se rompió el montante del alerón trasero del Jordan de Ralph

Firman al acelerar a la salida de la tercera curva en los libres del sábado, el motor subió de régimen y el irlandés pensó que iba a expirar: a veces los motores se 'sueltan' antes de romperse. Tal vez subconscientemente, Firman pensaba así tras ver motores Ford-Cosworth reventados por todas partes. Al final fueron siete (incluido el del Jaguar de Justin Wilson) debido a un presunto problema de pistones.

Volar sin alas

Firman presencié la carrera desde el box de Jordan, tras recibir el alta del hospital el domingo por la mañana. Su única lesión fue un tobillo muy magullado y el entumecimiento esperable después de sufrir un impacto colosal cuando el Jordan-Ford se salió de pista hacia atrás y luego golpeó de costado el muro de neumáticos. "La próxima vez que un alerón trasero se desprenda sabré a qué atenerme", dijo. "¡En todo el fin de semana no corrí tanto por ese tramo de recta!".

¡Hubo piloto local!

Hungría tuvo de pronto su propio héroe cuando Zsolt Baumgartner pasó de probador el viernes con Jordan a titular el domingo. El joven de 22 años sustituyó al lesionado Firman, no hizo nada estúpido y se mantenía estable en 15ª posición cuando su motor se rompió sin preaviso en la vuelta 35.

¿Dónde vas, Físico?

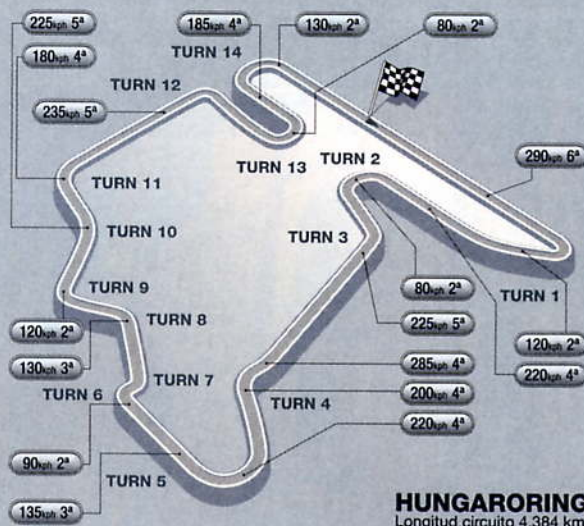
Si Giancarlo Fisichella tenía sus dudas sobre dejar Jordan por Sauber en 2004, es probable que se le disiparan al quedarse tirado con el motor roto nada menos que tres veces. Claro que lo de Sauber también daba que pensar: Heinz-Harald Frentzen se quedó sin gasolina y Nick Heidfeld disputó una prueba anónima hacia el noveno puesto. Un comunicado del equipo decía que lo más destacado del fin de semana de los pilotos Sauber fue una visita al parque Lazar para ver una exhibición de caballos y "disfrutar de una comida al estilo húngaro". Pues eso... ①

Todos los datos Hungaroring

Tiempo Cálido y soleado, 28°; **Temperatura asfalto** 44°; **Vueltas** 70; **Distancia** 306,873 km; **Espectadores** 70.000-80.000 (estimación oficial)

Parrilla de salida

Posición	Piloto	Tiempo
1	Fernando Alonso	1m 21,688s
2	Ralf Schumacher	+0,256s
3	Mark Webber	+0,339s
4	Juan Pablo Montoya	+0,492s
5	Rubens Barrichello	+0,492s
6	Jarno Trulli	+0,922s
7	Kimi Räikkönen	+1,054s
8	Michael Schumacher	+1,067s
9	David Coulthard	+1,372s
10	Olivier Panis	+1,681s
11	Nick Heidfeld	+1,933s
12	Justin Wilson	+1,972s
13	Giancarlo Fisichella	+2,038s
14	Jenson Button	+2,159s
15	Cristiano da Matta	+2,294s
16	Jacques Villeneuve	+2,412s
17	Heinz-Harald Frentzen	+2,881s
18	Jos Verstappen	+4,735s
19	Zsolt Baumgartner	+4,990s
20	Nicolas Kiesa	+7,219s



HUNGARORING

Longitud circuito 4,384 km

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

¿Lo sabías?

Fernando Alonso es el ganador más joven y el primero español en la historia de la F1, y dio a Renault su primera victoria como constructor desde Austria 83 (Alain Prost) y la primera para un motor Renault desde Luxemburgo 97 (Jacques Villeneuve).

Vuelta a vuelta

VUELTA 1 Los Williams salen lentos, Ralf hace un trompo en la Curva 2. Da Matta no arranca y sale desde el pit lane. Alonso líder por delante de Webber y Barrichello
VUELTA 13 Alonso le saca 21s a Webber cuando ambos paran en boxes
VUELTA 15 Räikkönen para y sale por delante de Webber. Trulli también para
VUELTA 16 Rubens y Juan Pablo paran
VUELTA 17 Michael para y sale por detrás de Montoya. Ralf también para
VUELTA 18 Coulthard para
VUELTA 20 Rubens rompe la suspensión trasera y se estrella en la Curva 1
VUELTA 30 Alonso para y sigue líder. Ralf adelanta a Michael a final de recta, 6°
VUELTA 43 Coulthard para y sale 7°
VUELTA 46 Ralf adelanta a Webber, 4°
VUELTA 49 Alonso para y sigue líder
VUELTA 54 Tras la tercera tanda de pit stops, Coulthard, a dos paradas, es 5°
VUELTA 61 Alonso dobla a Schumi, 8°
VUELTA 62 Trompo de JPM; sigue 3°
VUELTA 70 Alonso gana en solitario

Velocidades y paradas

VUELTA RÁPIDA

Juan Pablo Montoya
 1m 22,095s en la vuelta 37 (192,114 km/h)
VELOCIDAD MÁS RÁPIDA PUNTO MEDICIÓN
 Ralf Schumacher 306,9 km/h
VELOCIDAD MÁS LENTA PUNTO MEDICIÓN
 Nicolas Kiesa 289,6 km/h
PITSTOP MÁS RÁPIDO
 Jarno Trulli 27,472s
PITSTOP MÁS LENTO
 Michael Schumacher 34,054s

Clasificación final

Posición	Piloto y coche	Tiempo total	Pos. 1ª vuelta
1	Fernando Alonso Renault R23B (Michelin)	1h 39m 01,460s	1
2	Kimi Räikkönen McLaren-Mercedes MP4-17D (Michelin)	+16,768s	4
3	Juan Pablo Montoya Williams-BMW FW25 (Michelin)	+34,537s	8
4	Ralf Schumacher Williams-BMW FW25 (Michelin)	+35,620s	18
5	David Coulthard McLaren-Mercedes MP4-17D (Michelin)	+56,535s	6
6	Mark Webber Jaguar R4 (Michelin)	+1m 12,643s	2
7	Jarno Trulli Renault R23B (Michelin)	a 1 vuelta	5
8	Michael Schumacher Ferrari F2003-GA (Bridgestone)	a 1 vuelta	7
9	Nick Heidfeld Sauber-Petronas C22 (Bridgestone)	a 1 vuelta	9
10	Jenson Button BAR-Honda 005 (Bridgestone)	a 1 vuelta	17
11	Cristiano da Matta Toyota TF103 (Michelin)	a 2 vueltas	20
12	Jos Verstappen Minardi-Cosworth PS03 (Bridgestone)	a 3 vueltas	13
13	Nicolas Kiesa Minardi-Cosworth PS03 (Bridgestone)	a 4 vueltas	19

NO CLASIFICADOS

H-H Frentzen Sauber-Petronas C22 (Bridgestone)	sin gasolina - 47 vueltas	14
Justin Wilson Jaguar R4 (Michelin)	motor - 42 vueltas	12
Zsolt Baumgartner Jordan-Ford EJ13 (Bridgestone)	motor - 34 vueltas	16
Olivier Panis Toyota TF103 (Michelin)	cambio - 33 vueltas	15
Giancarlo Fisichella Jordan-Ford EJ13 (Bridgestone)	motor - 28 vueltas	11
Rubens Barrichello Ferrari F2003-GA (Bridgestone)	suspensión - 19 vueltas	3
Jacques Villeneuve BAR-Honda 005 (B)	sistema hidráulico - 14 vueltas	10

Resultados hasta la fecha

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

CLAVE: DS Descalificado/R Retirado/NS No salida

#14 Donde los F1 casi pueden volar

El GP de Italia, en el que chocan enormes velocidades, dramas y emociones, siempre ha producido un escalofrío especial.



De visita

- Monza está a sólo 15 kilómetros de Milán, una ciudad divertida, ya que no exactamente bonita, aunque el *duomo* (catedral, izda.) merece sin duda una visita.
- A buen seguro que las calles estarán a rebosar de *tifosi*, así que cabe esperar un ambiente animado.
- Si buscas una pequeña maravilla, ve al Lago de Como, a tiro de piedra en tren. Vistas increíbles, y aún más pijo y de moda que Milán.

Resultados 2002

Ocho primeros carrera

- 1 Rubens Barrichello**
Ferrari F2002, 1h 16m 19,982s
(241,090 km/h)
- 2 Michael Schumacher**
Ferrari F2002 +0,255s
- 3 Eddie Irvine**
Jaguar R23B +58,219s
- 4 Jarno Trulli**
Renault R202 +58,219s
- 5 Jenson Button**
Renault R202 +1m 07,770s
- 6 Olivier Panis**
BAR-Honda 004 +1m 08,491s
- 7 David Coulthard**
McLaren-Mercedes MP4-17
+1m 09,047s
- 8 Giancarlo Fisichella**
Jordan-Honda EJ12
+1m 10,891s

Vuelta rápida

Rubens Barrichello
Ferrari F2002, 1m 23,657s,
(249,289 km/h)
NUEVO RECORD

Número de vueltas
53

Distancia de carrera
306,720 km

Ocho primeros parrilla

- 1 Juan Pablo Montoya**
Williams-BMW FW24
1m 20,264s (259,827 km/h)
- 2 Michael Schumacher**
Ferrari F2002 +0,257s
- 3 Ralf Schumacher**
Williams-BMW FW24 +0,278
- 4 Rubens Barrichello**
Ferrari F2002, +0,442s
- 5 Eddie Irvine**
Jaguar R23B +1,342s
- 6 Kimi Räikkönen**
McLaren-Mercedes MP4-17
+1,448s
- 7 David Coulthard**
McLaren-Mercedes MP4-17
+1,539s
- 8 Pedro de la Rosa**
Jaguar R23B +1,696s

Horarios

Primera sesión oficial
14.00 viernes 12 de septiembre

Segunda sesión oficial
14.00 sábado 13 de septiembre

Carrera
14.00 domingo 14 de septiembre
Horarios sujetos a variación

Fernando Alonso



Así es Monza

"Monza es un circuito de baja carga aerodinámica; de hecho, se ha quedado casi como el único circuito de estas características del calendario. Esta configuración hace el coche nervioso a baja velocidad: la clave es dar con unos reglajes con los que te sientas confiado, porque se puede recuperar mucho tiempo en frenada si aciertas."

"Monza también es especial por ser la única pista en la que rodamos a más de 350 km/h más de dos veces en cada vuelta. Por eso todos los equipos apartan sus mejores motores para esta carrera, porque aquí se le exige mucho a la mecánica".



MONZA
Longitud circuito 5,793 km



GETTY IMAGES-ARCHIVO LAT

Jim Clark, por delante de Jackie Stewart, Graham Hill y Dan Gurney en Monza en 1965.

BOLA DE CRISTAL

Monza: espléndido y veloz

Poco alerón, mucha potencia y frenos asesinos para ganar.



Montoya: la pole más rápida en 2002.

Ahora que Hockenheim, con sus considerables cambios, se ha convertido en un circuito más, el temperamental autódromo en las afueras de Milán es el más veloz de la F1.

Monza ofrece velocidad a raudales. El año pasado, Juan Pablo Montoya rodó a un promedio de casi 260 km/h en la vuelta que le daría la pole. Y eso con un par de chicanes de las de echar el ancla. Pero claro, sin ellas los coches alcanzarían velocidades supersónicas y no habría quien los parara.

Debido a las nuevas normas, este año la pole no será tan rápida. Pero será lo bastante veloz, muchas gracias. Los coches alcanzan más de 350 km/h en las rectas y de algún modo disipan toda esa energía colosal en dos segundos, con los frenos a 1.000°C. Al combinar las velocidades más altas con algunas de las chicanes más lentas en F1, forzosamente se da más énfasis al motor, frenos, tracción y neumáticos. Y a las agallas.

Un paso al frente BMW-Williams, Michelin y Montoya. Es verdad que Ferrari se impuso el año pasado, cuando Michael dejó ganar a Rubens, pero hizo falta que Bridgestone preparara compuestos a última hora en Japón para dar con la respuesta a las altas temperaturas y las inevitables ampollas. Y eso cuando dominaban. Viendo su derrota aplastante a manos de Michelin en Hockenheim, Bridgestone tendrá que haber aprovechado bien las breves pausas entre carreras.

El enigma será decidir cuánto alerón cargar en los oficiales del sábado sin comprometer la posición en parrilla o la velocidad punta. En las últimas carreras se ha recuperado el antiguo arte del adelantamiento, pues los pilotos han entendido que esperar a los pit stops no es una opción, sobre todo porque ya no saben cuándo se consumirán los depósitos de sus rivales. El año pasado, la táctica mayoritaria fue una parada, aunque había poco donde elegir. En fin, será una tarde mágica en Monza. Y veloz.

Maurice Hamilton

RINCÓN HISTÓRICO

Rápido y reñido: así es Italia

Monza ostenta el promedio de carrera y la vuelta de calificación más veloces de la F1.

El GP de Italia posee una historia distinguida, pero la edición de 1971 fue especial. En primer lugar, supuso la única victoria de Peter Gethin, pero además los cuatro primeros entraron en sólo 0,18s, y el quinto a 0,61s, lo que constituye el final más apretado de la historia. El trazado de Monza, con sus largas rectas –por entonces el anillo peraltado había caído en desuso– también hizo que ese gran premio siga siendo el más rápido de la historia (promedio: 242,615 km/h).

Pero la edición de 1965 (arriba) fue igual de espectacular. No porque la llegada fuera especialmente reñida –Jackie Stewart ganó por menos de 4,0s– sino porque vivió muchísimos cambios de líder. Aunque en aquella época era frecuente que Monza

tuviera más de 20, la edición de 1965 fue casi como una prueba de la Nascar, pues el cuentavueltas registró 42 cambios de líder, entre Stewart, Jim Clark y Graham Hill. Stewart encabezó 40 vueltas en total, y aguantó el mayor tiempo primero, pero si Clark no hubiera abandonado con un problema en la bomba de combustible, el número de cambios bien podría haber sido mayor.

Aunque el circuito fue mutilado por la introducción de chicanes después de 1971, y desde entonces ha habido otros cambios, el circuito sigue siendo capaz de batir récords. En 2002, la pole de Montoya a 259,827 km/h batió el antiguo récord de Keke Rosberg al cabo de 17 años, y la propia carrera fue la tercera más veloz de la historia (241,090 km/h).

La prueba se ha disputado en Monza desde 1950, salvo en 1980, cuando pasó a Imola como resultado directo de un accidente mortal en la salida en 1978. Su fecha en septiembre implica que aquí se presencian pocos debuts, pero el fallido intento de Héctor Rebaque como constructor en 1979 es digno de mención. Tras hacer correr dos viejos Lotus en 1978 y la mayor parte de 1979, encargó a Penske que le construyera un chasis. Rebaque intentó debutar en Monza con el HR100 en 1979, pero no se calificó. Siguió un abandono en Canadá y otra no calificación en EE UU, y el coche terminó en el cubo de la basura; Rebaque volvió en 1980 como segundo piloto de Brabham. Stewart Williams

‘EN 2002, LA POLE DE MONTOYA A 259,827 KM/H BATIÓ EL RÉCORD DE KEKE ROSBERG AL CABO DE 17 AÑOS’

#15 A por todas en el 'Brickyard'

Menudo enigma para los ingenieros: Indy presenta el tramo a fondo más largo en F1, y algunas de las curvas más lentas.



De visita

- El Indianapolis Motor Speedway posee tribunas enormes, así que hay entradas desde 45 dólares disponibles a última hora. Visita www.usgpindy.com
- Una lanzadera especial une el circuito, el centro de Indy y el aeropuerto. Cuesta 30 dólares para los tres días. Visita www.indygo.net/F1
- Los lagos de la zona circundante (izda.) son muy hermosos. Pero si dispones de tiempo, dirígete a Chicago y el Lago Michigan.

Resultados 2002

Ocho primeros carrera

- 1 Rubens Barrichello**
Ferrari F2002, 1h 31m 07,934s
(201,475 km/h)
- 2 Michael Schumacher**
Ferrari F2002 +0,011s
- 3 David Coulthard**
McLaren-Mercedes MP4-17
+7,799s
- 4 Juan Pablo Montoya**
Williams-BMW FW24 +9,911s
- 5 Jarno Trulli**
Renault R202 +56,847s
- 6 Jacques Villeneuve**
BAR-Honda 004 +58,211
- 7 Giancarlo Fisichella**
Jordan-Honda EJ12 +1 vuelta
- 8 Jenson Button**
Renault R202 +1 vuelta

Ocho primeros parrilla

- 1 Michael Schumacher**
Ferrari F2002, 1m 10,790s
(213,182 km/h)
- 2 Rubens Barrichello**
Ferrari F2002 +0,268s
- 3 David Coulthard**
McLaren-Mercedes MP4-17
+0,623s
- 4 Juan Pablo Montoya**
Williams-BMW FW24 +0,624s
- 5 Ralf Schumacher**
Williams-BMW FW24 +0,797s
- 6 Kimi Räikkönen**
McLaren-Mercedes MP4-17
+0,843s
- 7 Jacques Villeneuve**
BAR-Honda 004 +0,948s
- 8 Jarno Trulli**
Renault R202 +1,098s

Vuelta rápida

Rubens Barrichello
Ferrari F2002, 1m 12,738s,
207,473 km/h
NUEVO RÉCORD
Número de vueltas
73
Distancia de carrera
306,016 km

Horarios

Primera sesión oficial
21.00 viernes 26 de septiembre
Segunda sesión oficial
20.00 sábado 27 de septiembre
Carrera
20.00 domingo 28 de septiembre
Horarios sujetos a variación

Fernando Alonso



Así es Indianápolis

"Resulta divertido pilotar en el circuito de F1 en Indianápolis, pero no demasiado emocionante. Cuenta con dos partes muy distintas: una formada por la curva peraltada del óvalo y la recta principal, y el *infield* que se construyó para la F1, con curvas lentas de primera y segunda. Lo difícil es alcanzar un buen compromiso en los reglajes para ambas partes.

"Eso sí, posibilita que se disputen buenas carreras, porque la larga y ancha recta con una apurada de frenada al final permite los adelantamientos. Lástima que no pasemos por la curva peraltada a la velocidad de los pilotos de las 500 Millas...".





De camino al triunfo en Long Beach 79, Gilles Villeneuve para a montar ruedas de mojado.

GETTY IMAGES; APOPHO LAT

BOLA DE CRISTAL

La F1 en el santuario de Indianápolis

Los americanos son tan apasionados como los tifosi.



Ferrari intentó un empate el año pasado.

Tras disponer de tiempo de sobras para prepararse para Monza, durante los días siguientes los equipos tendrán que dar un giro radical al tener que enviar más de 20 toneladas de material al aeropuerto para el viernes siguiente.

El Indianapolis Motor Speedway vale la pena. Aunque el circuito de F1 —una mezcla del óvalo y un trazado rutero— es relativamente nuevo, su colosal historia ha conferido un gran ambiente al gran premio en apenas cuatro años.

Abundan los retos técnicos, pues los ingenieros se enfrentan a 22 segundos seguidos gas a fondo —de lejos, el periodo más largo del calendario— y a la difícil sección de curvas lentas que sigue a la impresionante curva peraltada (la primera del óvalo en sentido inverso) y la recta.

El problema es dar con el mejor compromiso entre velocidad punta y tracción en curvas cerradas, en una pista en que hay una diferencia de 250 km/h entre las secciones más rápida y más lenta. Para los neumáticos, pese a las elevadas velocidades, el calor no supondrá el problema que fue en Monza y Hockenheim. Más difícil será hacer frente al liso *infield* y la abrasiva superficie del óvalo a la vez.

El año pasado, Michelin disfrutó de su mejor carrera de la temporada al producir un neumático ideal para la ocasión. Claro que no ganaron. Eso, como siempre, era prerrogativa de Ferrari. Michael Schumacher hasta se permitió armar un buen follón al intentar orquestar una fotofin, y lo único que consiguió fue entregarle la victoria a Barrichello, en gran parte porque Schumi no sabía dónde estaba exactamente la línea de meta.

Debe parecer que hace siglos de eso, ahora que Ferrari hace esfuerzos donados por mantenerse en cabeza. Indy presenta un pit lane muy largo y el combustible adicional supone una penalización en tiempos por vuelta relativamente baja. Por tanto, una parada parece lo ideal. Pero no por mucho.

Habrà una carrera reñida en Indiana.

Maurice Hamilton

RINCÓN HISTÓRICO

La F1 se asienta por fin en EE UU

Pocas pruebas de F1 han cambiado de sede tan a menudo como el GP de EE UU.

En la tercera temporada del retorno de la F1 a EE UU, tras una pausa de ocho años, el GP de EE UU ya se ha arraigado en su segundo periodo en el Indianapolis Motor Speedway. Una emocionante primera carrera sobre mojado/seco en 2000 fue seguida por un emotivo primer gran acontecimiento deportivo internacional después del 11-S en 2001, y por la farsa del intento de empate entre Michael Schumacher y Rubens Barrichello el año pasado.

Claro que Indianápolis, a través de las 500 Millas, ya puntuó para el Campeonato del Mundo durante los 11 primeros años del mismo, pero sólo de nombre. La prueba se corría bajo las normas USAC americanas; esto, y el peculiar mes de calificaciones, impidió que los

equipos habituales participaran, aunque Ferrari envió un coche para Alberto Ascari en 1952. Se calificó 19º y, aunque el coche distaba mucho de ser competitivo, llegó a rodar octavo antes de abandonar.

Pero en 1959 se estrenó un auténtico GP de EE UU en un circuito rutero, Sebring. Tras pasar por Riverside en 1960, la prueba recaló en Watkins Glen en 1961, el primero de 16 GPs de EE UU consecutivos en el circuito del estado de Nueva York. El año 1976 supuso el inicio de una confusa pero exitosa época para la F1 en EE UU. Durante cinco años hubo dos GPs, Oeste y Este. Watkins Glen retuvo el del Este, mientras que Long Beach albergó el del Oeste. Aunque a Ferrari eso le daba igual.

En 1978 Carlos Reutemann ganó

ambas pruebas para la Scuderia, rehaciéndose de un trompo tardío en Long Beach después del liderato inicial de su compañero Gilles Villeneuve. Un año después fue éste el ganador, con el nuevo piloto de Ferrari, Jody Scheckter, segundo. Scheckter ya había sentenciado el título cuando Villeneuve se hizo también con el triunfo en el Glen.

La racha de Ferrari no continuó cuando la F1 en EE UU empezó a vagar en busca de su identidad. Oeste y Este fueron Oeste y Las Vegas en 1981; Oeste, Detroit y Las Vegas en 1982; Oeste y Detroit en 1983; Detroit y Dallas en 1984. Detroit (1985-88) y Phoenix (1989-91) fueron las únicas sedes antes de que la F1 al otro lado del charco se desvaneciera.

Stewart Williams

'UNA EMOCIONANTE CARRERA EN 2000 FUE SEGUIDA POR UNA EMOTIVA PRUEBA DESPUÉS DEL 11-S EN 2001'

Querido Jacques:

¿Y ahora qué? Ya hace cinco años que Pollock te prometió una vía rápida hacia una tierra de paz y abundancia en British American Racing (o BAR, un nombre insulso donde los haya). Francamente, todo este asunto ha sido un redomado desastre. Darle la espalda a Williams siempre pareció, ejem, 'valiente', pero nadie pensó jamás que saldría tan mal.

Claro que ahora el problema es que las vacantes para ex campeones del mundo con predilección por cheques de 18 millones de dólares son un pelín difíciles de conseguir. Caray, si pensabas que la cosa no prometía mucho cuando sir Frank te ofreció seis millones para seguir en su equipo en 1999, era evidente que no sabías lo que tenías. Por lo que he oído decir, si no puedes agarrarte al Bar (vale, BAR) para 2004, lo más probable es que tengas que soltar algo cercano a dicha cantidad en patrocinio hasta para sentar tus reales en el cockpit de un Jaguar.

Apoquinar medio millón de dólares al mes para que el tal Webber te dé una paliza parece un modo idiosincrásico de pasar un domingo sí y otro no, cuando podrías relajarte dándote un baño caliente en Villars, contemplando los cercanos Alpes nevados, pero sobre gustos... Por cierto, ese chaval posee auténtico talento, y está sediento de éxito. Es más, Jaguar está efectuando un loable progreso esta temporada y salió de Hungría compartiendo el quinto puesto en el campeonato de constructores con, ejem, BAR. Pero los de Jaguar andan escasos de dinero y necesitan con urgencia un ingreso en su cuenta bancaria, y comprendo que no quieras hacer de piloto de alquiler en esta fase de tu carrera.

Hay quien dice que Jacques se va a quedar sin trabajo. Quién sabe, tal vez incluso tenga que alquilar su yate.



STEVEN HEAT/AT

Parece que ha llovido mucho desde esa tarde a finales de 1997 cuando el Schumacher lanzó su Ferrari sobre tu Williams FW18 en esa cita decisiva por el título en el GP de Europa en Jerez. Desde luego demostró que Patrick Head dio en el clavo cuando dijo que uno de los poquísimos pilotos a quienes Michael temía en el combate cuerpo a cuerpo eras tú (aunque, la verdad sea dicha, Patrick también añadió que deberías haber sentenciado el maldito título mucho antes). PH dijo todo esto a pesar de la brecha generacional que también le llevó a considerarte como un excéntrico estudiante discolo vestido como si fuera de excursión con la mochila.

Cuestiones relativas al vestido aparte, la idea de que los de BAR iban de algún modo a crear un Williams bis era de lo más descabellada. Supongo que resulta irónico que los tipos de BAT (ojo, no confundir) pensaron inicialmente en gastar su dinero en adquirir Benetton y poner a David Richards como consejero delegado. Viendo a Fernando Alonso machacando a todo quisque en Budapest, cabría concluir que Martin Broughton, el que firma los cheques en BAT, tomó un rumbo catastrófico al tratar de levantar su propio equipo.

El problema es que la F1 ha cambiado sobremanera desde que apareciste en Silverstone por vez primera en el verano de 1995 para hacerte con el puesto de David Coulthard en Williams. Por entonces, el negocio de la F1 rebosaba de pasta. Hoy es muy distinto. Salvo un puñado de superestrellas absolutas, lo más probable es que para el final de 2004 media parrilla viva del equivalente en F1 a la seguridad social. Espero que tú no.

Claro que dentro de BAR hay división de opiniones sobre si deberías seguir o no en 2004. Al departamento de marketing de Honda le pone a cien ese Takumika Salo que no paraba de plantar Jordans en el patatal en 2002 (¿o era Mikatoku Sato?). Estoy seguro de que sería una elección validísima, pero si lo tuyo es vender pitillos a la plebe, tener a alguien de quien hayan oído hablar (y cuyo nombre puedan por tanto recordar) supone una gran ayuda. De ahí la opinión de muchos en BAT: mejor un ex campeón renqueante que un nipón anónimo, aunque sea un buen jinete del gas y hable inglés mejor que muchos hijos de la Gran Bretaña del paddock.

No obstante, comprendo perfectamente tu frustración. Quedarte tirado por una fuga de líquido de frenos en Canadá y luego sufrir una avería hidráulica en Hungría no es lo que uno espera de un equipo que aspira a puntero. Algunas de tus carreras les habrán impresionado más bien poco, pero seguro que el sentimiento es mutuo.

En cuanto al regreso de Honda a la F1, no es ni la sombra de los años épicos con Williams y McLaren. Mis amigos en Japón me cuentan que eso es lo que sale de un programa dirigido por tipos de marketing en lugar de ingenieros testarudos. Eso es lo que parece.

Te saluda cordialmente,

Mr Paddock

'Si pensabas que la cosa no prometía mucho cuando sir Frank te ofreció seis millones para 1999, es que no sabías lo que tenías'