

DICIEMBRE  
2000 - Nº22  
595 Pts. 3,60 €



¡NUESTRA EXCLUSIVA ELECCIÓN MUNDIAL!

# HOMBRE DEL AÑO

Piloto del año • Coche del año • Debutante del año • Salida del año  
• Jefe de equipo del año • Adelantamiento del año -y mucho más  
**¡ADEMÁS! Marc y Pedro: análisis de su temporada • Escribe Joan Villadelprat:  
"por qué voy a Prost" • Montjuïc: el Libro, por fin • Schumi: los años Ferrari**



# Contenido

Diciembre 2000



96 La reproducción del 'penúltimo' Ferrari campeón, y más cosas...

## 8 Parade

Lo mejor de la última cita

## 18 Joan Villadelprat

Nuestro hombre vuelve a la acción

## 20 Javier del Arco

Por qué Montjuïc era... como era

## 22 Pitpass

Otra mirada a la temporada 2000

## 28 F1 a la una

Craig Pollock y la marejadilla en BAR

## 30 Correo

Nuestros lectores opinan

## 89 Crónica GP

GP de Malasia, última prueba de 2000

## 96 De compras

Se acerca Navidad; algunas cosillas

## 98 Bandera negra

Caro Enzo

### PREMIOS F1 RACING 2000

## 32 Hombre del Año

Bienvenidos a los primeros premios *F1 Racing*. Miles de vosotros votásteis por un ganador en 10 categorías, así que siéntate y disfruta se nuestro especial de 22 páginas. Te lo mereces.

### TUVE UN SUEÑO...

## 54 Schumi y Ferrari

Tras cinco años, Michael lo ha conseguido por fin. Revivamos todos los altibajos del período.

### EL SEGUNDO AÑO, MEJOR

## 62 Pedro de la Rosa

El segundo año de Pedro en F1 se ha saldado con muy buena nota. Él mismo nos lo cuenta.

### ENTRE EL CIELO Y EL SUELO

## 68 Marc Gené

Marc hace balance de una temporada que en su final le ha arrojado a un mar de incertidumbre.

### DE AQUÍ A LA ETERNIDAD

## 72 Montjuïc, el Libro

Javier del Arco, Montjuïc y 600 páginas; no es de extrañar que se le llame el Libro, con mayúsculas.

### LA GRAN EVASIÓN

## 74 Häkkinen habla claro

Privado del *hat-trick*, Mika fue elegante en la derrota. Nos relajamos con el ex campeón.

### SÓLO PARA TUS OJOS

## 78 Bakersville

La cobertura TV digital de la F1 avanza –explicamos exactamente cómo funciona.

### REVOLUCIÓN FRANCESA

## 82 Nuevo rumbo en Prost

Ha sido una pesadilla total y absoluta, pero Alain confía en que su equipo haya pasado página.

**F1**  
RACING

Fotografía Portada: Rip  
Fotografías Contenido:  
Neil Cooper, Rip,  
Jürgen Tap/Hoch Zwei,  
Alain Richaud/Best,  
Sandrine Haas,  
Darren Heath



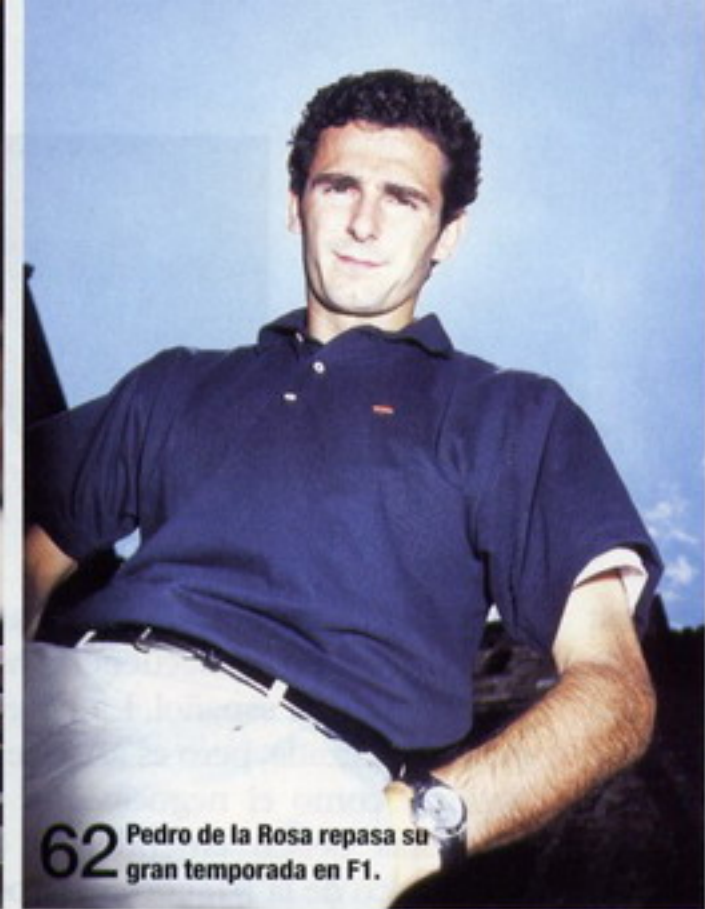
© Haymarket  
Magazines Ltd. 2000  
Publicado 12 veces al año



32 Uno de los dos fue Hombre del Año. Pero no era el único premio.



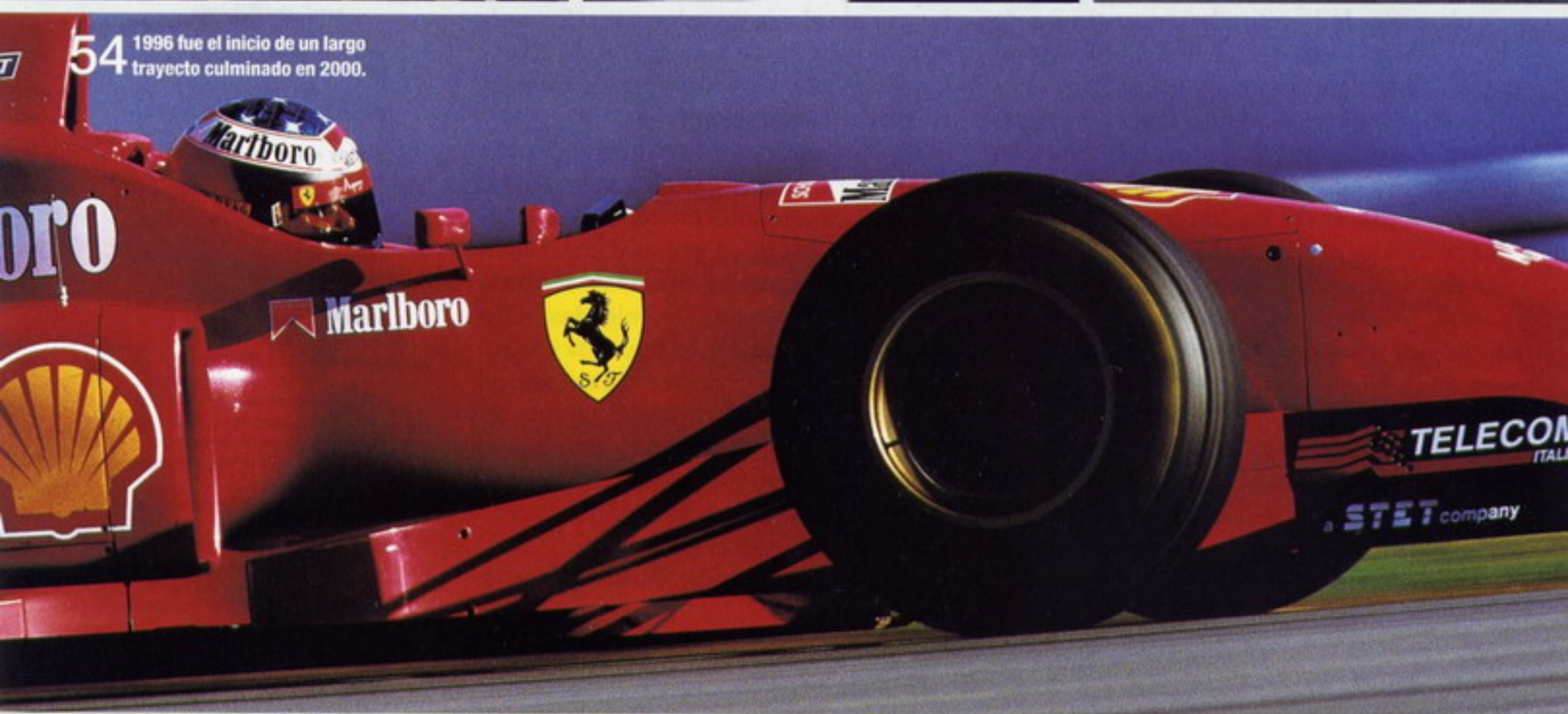




74 ¿Derrotado? Sí. ¿Vencido? Ni por asomo. Mika volverá.

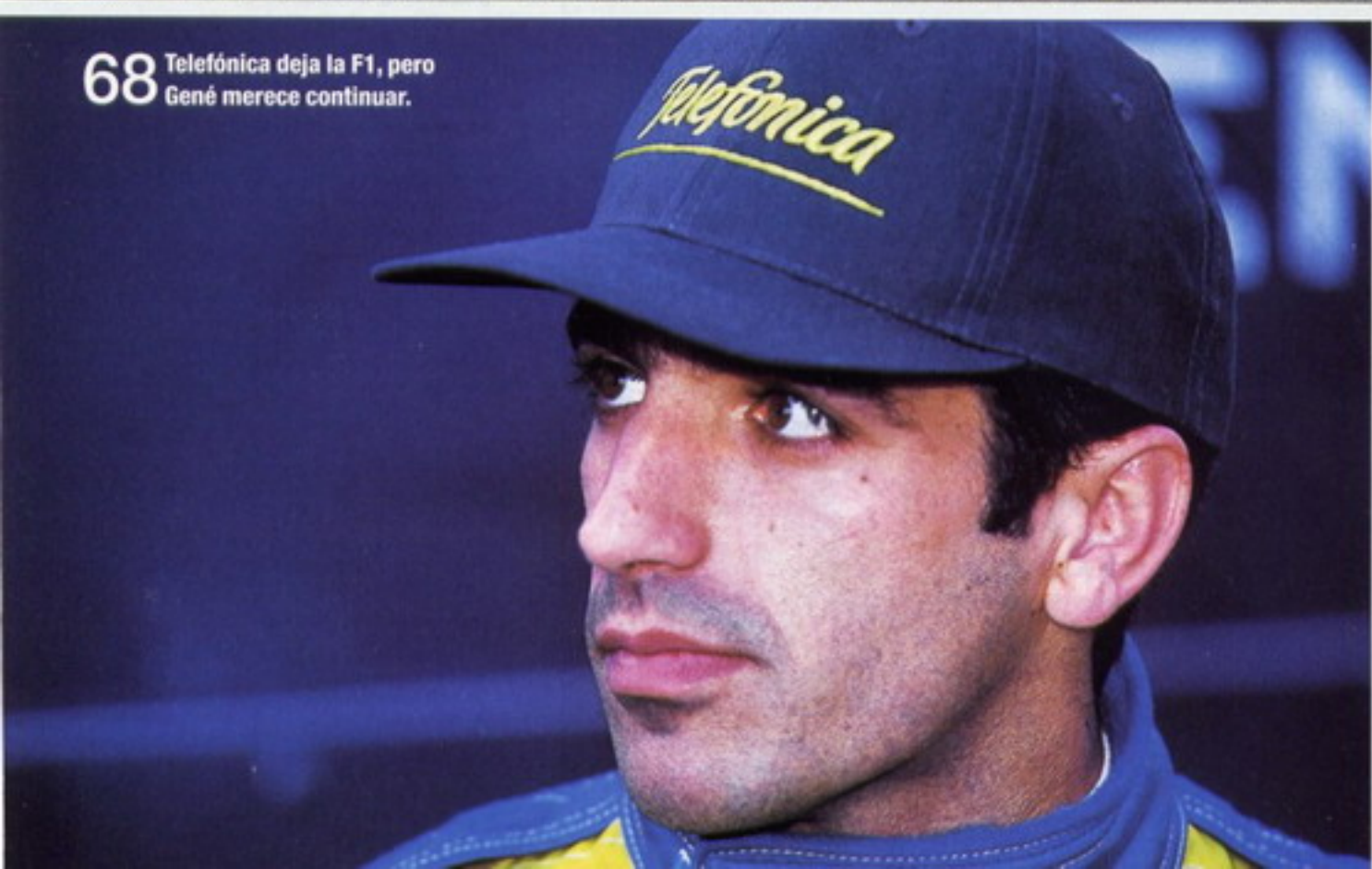
62 Pedro de la Rosa repasa su gran temporada en F1.

78 Bajo esta carpa hay un imperio TV, Bakersville.

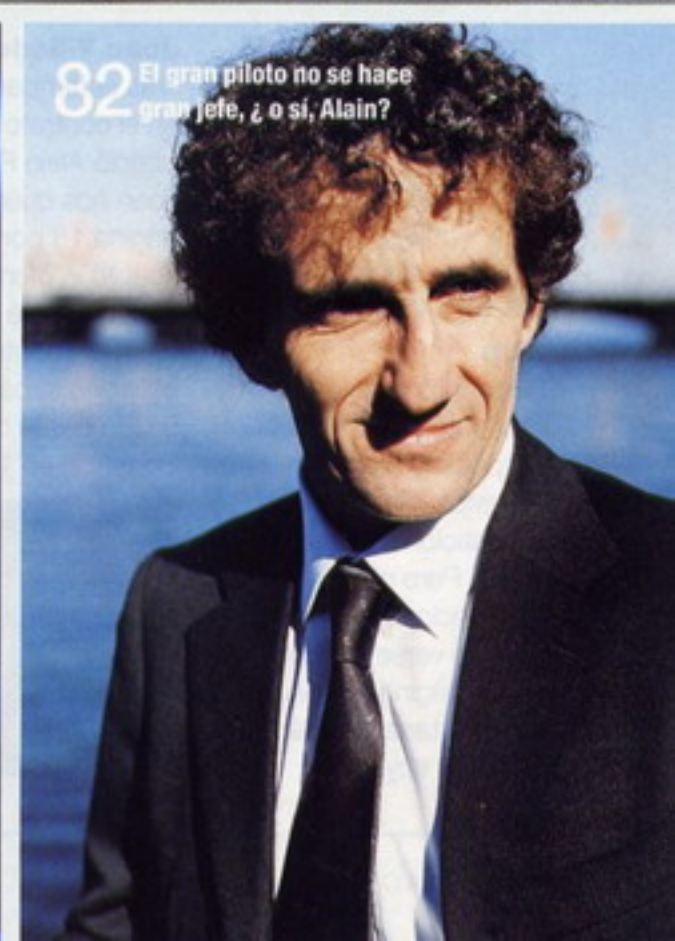


54 1996 fue el inicio de un largo trayecto culminado en 2000.

68 Telefónica deja la F1, pero Gené merece continuar.



82 El gran piloto no se hace gran jefe, ¿o sí, Alain?





## Invertir en F1

En este mismo número, Joan Villadelprat detalla su incorporación al equipo de Alain Prost, como director general. La F1 tendrá otro español, en su caso, la vuelta de un triunfador ausente durante 2000 que llega para levantar Prost GP.

Es una excelente noticia, sobre todo después de la retirada momentánea de las inversiones de Telefónica. España se está instalando, como puede, en nuestra complicada especialidad automovilística, en sus diferentes ámbitos: en la dirección siempre hemos tenido a Villadelprat; en el pilotaje, Pedro ha demostrado unas capacidades excepcionales, y Marc, si le dejan continuar, convertirá en una broma sus dos buenas temporadas al volante del modesto Minardi; en televisión, TVE (Televisión Española) y TVC (*Televisió de Catalunya*) han popularizado las carreras; en el patrocinio, Repsol y, hasta hace poco, Telefónica han apostado por reforzar su imagen internacional.

Estamos en un momento clave, casi histórico, hemos entrado pero hay que

apoyarse. Ahora, dar un paso atrás puede acarrear consecuencias negativas para el deporte español. La F1 está muy profesionalizada, pero es así, vale tanto el deporte como el negocio. Por eso, las empresas deben entender el carácter económico de la F1; correr en los circuitos guarda el mismo valor que reforzar la infraestructura de una empresa, gastar dinero en investigación o lanzar un nuevo producto al mercado.

Es una inversión en imagen, sobre todo internacional. Desde este punto de vista, el dominante en todos los estamentos de la F1, se impone un análisis serio, las compañías españolas no pueden quedarse fuera, descolgadas. Con pilotos de calidad y el buen momento que atraviesa la economía –al menos así se expresa el gobierno– conviene una reflexión por parte del mundo económico español para que sitúe a sus empresas en el escaparate del mundial de F1.

De momento, es el más vistoso.

**Xavier Guillén Elena**



C/ Mestre Nicolau 23, Entlo.  
08021 Barcelona  
Tel.: 93 241 81 00  
Fax: 93 414 45 34  
E-mail: f1racing@freeway-esp.com  
www.freeway-esp.com/f1

**gerente** Christophe Bonicel  
**editor delegado** Franc Machado  
**redacción**

Xavier Guillén, Valentí Fradera

**colaboradores**

Xavier Pérez, Javier del Arco  
Joan Villadelprat

**fotografía**

Alain Richaud/Best, Grafocopi  
Darren Heath, Archivo LAT

**traducción**

Elisenda Fornols, Friné Velilla

**jefe de producción** Guillermo Escudero

**maquetación**

Juan José Barrantes  
Juan Carlos P. Romero

**editor in chief** Matt Bishop

**international managing editor**

Stewart Williams

**international production editor**

Emma Read

**deputy editor** Oliver Peagam

**associate editor** Stéphane Samson

**grand prix editor** Tom Clarkson

**consultant editor** Peter Windsor

**chief sub-editor** John Leach

**art editor** Duncan Spires

**senior designer** Emma Gibbery

**international designer** Vicki Walton

**picture editor** Eddie Judd

**publisher** Pat Eggington

**sales director** John Chambers

**commercial manager** Tim Bulley

**advertising manager** James Watson

**account manager** Seumas Grey

**worldwide publishing manager**

Guy Nicholls

**european publishing manager**

Edward Marr

**publishing manager** Alex Woolf

**publishing executive**

Richard Eggleshaw

**production controller** Isla Ruano

**group production manager**

Mourig Evans

**group editor in chief** Steve Cropley

**design director** Paul Harpin

**publishing directors**

Peter Foubister, Jeremy Vaughan

**managing director** Tony Schulp

**fotomecánica** Punt Groc

**impresión** Giesse-Rotographik

**distribución España** Dispaña

**dirección comercial** Carina Barba

**suscripciones** Eva Santoveña

**e-mail suscripciones**

suscripciones@freeway-esp.com

F1 Racing es una marca comercial de Haymarket

Magazines Ltd. utilizada bajo licencia por Freeway

Ediciones en francés, italiano, español y holandés.

F1 Racing se publica cada mes en Alemania, Australia,

Brasil, China, España, Finlandia, Francia, Gran Bretaña,

Holanda, Hong Kong, India, Indonesia, Italia, Japón,

República Checa y Turquía por Haymarket Autosport

Publications Ltd., que es 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 España 595 Pts.

Precio para Islas Canarias 620 Pts.

**IMPRESO EN ESPAÑA**

La reproducción total o parcial de textos, fotos o

ilustraciones sin permiso por escrito del editor está

prohibida. Aunque el contenido de F1 Racing se revisa con

esmero, ni el editor ni el impresor pueden aceptar responsabilidad por errores u omisiones. Los artículos firmados expresan opiniones personales.

## nuestras firmas



### Rip

Este fotógrafo de escueto apodo, especialista en retratos, afrontó una sensacional tarea este mes. Pero no decepcionó, como puede verse a partir de la página 32. Ah, y la portada también es obra suya.

### Joan Villadelprat

Tras estampar su firma en el contrato que le ofreció Alain Prost, Joan nos cuenta en la página 18 por qué aceptó la oferta del francés y qué planes tenía en mente para este año sabático que se tomó tras dejar Benetton en 1999.



### Javier del Arco


El automovilismo español está en deuda con Javier, por todo lo que ha hecho en el pasado y por no cejar en su empeño de culminar la historia del circuito urbano de Montjuïc. Antes de leer el Libro, pásate por la página 20.

### Sandrine Haas

Conocida como 'reina de la chicane' por su habilidad para capturar coches saltando de forma espectacular sobre los pianos, Sandrine es también una buena fotógrafa de reportaje. Su cámara penetró en Bakersville. Página 78.







**p** a r a d e

### **Esperanzas cuadruplicadas**

Con el título de pilotos perdido, McLaren podía relajarse en Malasia, ¿no? No. El de constructores estaba vivo, así que trajeron cuatro -¡cuatro!- chasis.

**Circuito:** Sepang

**Hora/fecha:** 5.32pm, viernes 20 octubre

**Fotógrafo:** Darren Heath, Canon EOS 1V, lente 600mm, Fuji Velvia film, 1/1000 a F5







**p** a r a d e





**Cielo rojizo al atardecer...**

... el deleite de Ferrari. El sol cae sobre el paddock de Sepang, sobre otra pole de Michael Schumacher. Buenos augurios para el día siguiente.

**Circuito:** Sepang

**Hora/fecha:** 7.16pm, sábado 21 octubre

**Fotógrafo:** Darren Heath, Canon EOS 1V, lente 35mm, Fuji Velvia film, 1/60 a F7,1





**p** a r a d e







### **Deshechos**

Bridgestone llevó neumáticos tipo 2001 –blandos– a Sepang. Esto es lo que ocurre al pasar sobre residuos. Eddie Irvine tuvo suerte de que fuera la vuelta de honor.

**Circuito:** Sepang

**Hora/fecha:** 5.02pm, domingo 22 octubre

**Fotógrafo:** Paul-Henri Cahier, Canon EOS 3, lente 600mm, Fuji Velvia film, 1/500 a F5



**p** a r a d e







### **Testa rossa**

Vale, ya habéis visto las pelucas. Estáis hartos de ellas, además. Y a Ross Brawn le sentaba como un tiro. Pero en la toma de aire del Ferrari es otra cosa.

**Circuito:** Sepang

**Hora/fecha:** 5.22pm, domingo 22 octubre

**Fotógrafo:** Darren Heath, Canon EOS 1V, lente 600mm, Fuji Velvia film, 1/250 a F5,6





## joan villadelprat

Volver a la F1 ha sido una decisión meditada del español, con las miras en un futuro próximo.

Comienzo una nueva etapa en mi trayectoria profesional como director general de Prost Grand Prix. Escribo estas líneas ya desde París, donde voy a pasar los próximos tres años.

En agosto de 1999 se iniciaron las conversaciones con Telefónica con el objetivo de crear un equipo español de Fórmula 1; vi que ellos estaban interesados y decidí abandonar mi anterior escudería, venir a España, traerme a la familia y dedicarme en cuerpo y alma al proyecto, una de las ilusiones más grandes de mi vida. Todo estaba a punto para comenzar, pero la nueva dirección de la compañía de telecomunicaciones española ha optado por apartarse momentáneamente de la F1.

Este año ha sido muy duro, una experiencia muy fuerte, que no se debe desaprovechar, el proyecto está en la mesa y en un futuro se podrá relanzar. Tengo ganas de luchar, de seguir dentro del mundo de la F1, así que vuelvo al trabajo. Necesito estar en la competición, para poder lanzar algún día el equipo español de F1.

Ante esta situación, llegó el momento de tomar una decisión. Después de estudiar numerosas ofertas de diversos equipos, incluida mi anterior escudería, además de una proposición muy interesante para trabajar en Estados Unidos, decidí aceptar la propuesta de Prost. No era nueva, ya que Alain llevaba más de dos años intentando contar conmigo y, la verdad, creo que ahora el futuro que tenemos por delante es muy esperanzador.

El acuerdo ha sido muy rápido y me es grato volver a trabajar con la rapidez y la claridad de ideas que se vive en el ambiente profesional de la F1. Estoy con Prost por diversos mo-

tivos: le conozco desde hace mucho tiempo (juntos fuimos campeones del mundo). Es un hombre con ambición, con ganas de hacer las cosas bien, con ansias de triunfar, y la prueba de ello es el gran paso que ha dado, al disponer de los motores Ferrari. Con ello me ha demostrado que va a por todas.

Para mí, profesionalmente, supone escalar un peldaño más, ocupo la posición de mayor responsabilidad que nunca he tenido hasta ahora.

Es un reto muy importante, el equipo está pasando por un momento difícil, atraviesa una situación parecida a la que he vivido en otras formaciones como Tyrrell, Ferrari y Benetton, y voy a esforzarme al máximo para sacarlo adelante.

Prost me ha demostrado una confianza absoluta ofreciéndome el puesto de Director General de su empresa, Prost GP. Es un reto que me apasiona. Es un equipo con un gran potencial, se han realizado muchas inversiones en los últimos años en la fábrica de París, con 250 trabajadores y con Barnard trabajando, desde Inglaterra, como consultor, con su equipo de 40 personas.

Además, contamos con el motor Ferrari para los próximos tres años. Así que en cierto modo es como volver a casa, trabajar con gente que conozco, que respeto, que me respetan y que han venido a buscarme.

Ahora, los primeros objetivos son conocer la empresa, la gente, la estructura, y reforzarla en los aspectos que crea necesarios. Motivar a la gente, hacerles olvidar los malos momentos que han pasado y darles la esperanza de los buenos momentos que vendrán. Entender a todas las personas de Prost GP, sentirme en casa, y poco a poco, poner las cosas como tienen que estar. Reforzar lo que sea necesario y, sobre todo, dar motivación al equipo. Debemos ser conscientes del potencial que atesoramos, disponemos de todo lo necesario para estar muy arriba y el esfuerzo de Alain merece el respaldo de todos y cada uno de los que formamos parte de la escudería.

Alain cree en el futuro. Se ha integrado también el señor Henri Durand, un prodigioso experto aerodinamista, conocido en F1 por sus trabajos en Ferrari o McLaren, donde era el jefe aerodinamista y donde compartió trabajo con el genial Adrian Newey.

Me he incorporado enseguida al equipo (el día 2 de noviembre) porque estos momentos son muy importantes, ya que se crean las bases de lo que será el coche del próximo campeonato.

El equipo ha carecido de los resultados que se merecía y que le corresponden por inversiones y por trayectoria. Para ganar se necesita todo: dinero, buenos pilotos, estabilidad, buen motor, cambio, chasis... y entonces los resultados llegan solos.

Y, sobre todo, hace falta creer. Cuando la gente de dentro cree en lo que hace, ya tienes una gran parte ganada, y eso es algo que yo quiero imbuirles. Para triunfar en F1 necesitas lo mejor de todo y los pasos de Alain son los correctos. Afortunadamente lo tenemos todo, con un experimentado y rápido Jean Alesi, al que le buscaremos un buen compañero. **1**

**“Hace falta creer. Cuando la gente cree en lo que hace ya tienes una gran parte ganada. Eso quiero imbuir en Prost”**





## javier del arco

¿Qué tenía Montjuich que lo hizo ser diferente, único y permanente en el recuerdo de todos?

Es curioso: a veces pasan años sin que nadie hable de un tema y luego, en pocos días, el mismo sale a la luz de la actualidad desde diversos ángulos.

Me refiero al Circuito de Montjuich, que durante casi medio siglo centró la actividad deportiva del motor en España, compartiéndola con Lasarte en los años 30, con Pedralbes en los 40 y 50 y con el Jarama en los 60 y 70.

Hace ahora 12 años, empecé a escribir la historia del circuito de la 'Montaña Mágica', pero tuve que 'aparcarla' en 1990 porque los viajes y otros encargos me privaron de tiempo para continuarla. Y así quedó hasta que en 1997 pude volver a ella, acabarla, llegar a un acuerdo con el RACC para editarla y cuando estas líneas aparezcan el libro habrá sido presentado en Auto Retro Barcelona, el pasado 28 de octubre.

Pues bien, hete aquí que el 18, diez días antes, en el programa de TV-3 *Temps era temps*, evocador de pasados acontecimientos de la vida catalana, se planteó el tema del circuito de Montjuich. Y a la primera de cambio, decepción: ¿Qué tenía de especial para ser recordado 25 años después de haberse celebrado en él la última prueba automovilística, el trágico GP de España de F1, el 27 de abril de 1975? Pelotas fuera en las respuestas... y la pregunta sin contestar. Pero esta vez, a diferencia de la famosa cuestión de la bandera a cuadros planteada en esta misma página unos números ha, me sé la respuesta...

Montjuich era peculiar porque su trazado, su relieve y su entorno fueron resultado del choque frontal de tres planes urbanísticos independientes... y de los 'apañes' realizados para solventar los problemas que ello provocó.

Estaba, por una parte, el famoso Plan Cerdá de 1859 que dio a Barcelona su característica estructura vial en cuadrícula, tan avanzada en su planteamiento, que siglo y medio después sigue siendo moderna y confirma a Don Ildefonso como urbanista visionario. Pero cuando el Plan Cerdá llegó al Paralelo —la vía que comunica la Plaza de España con el puerto— no pudo seguir porque la

falda de la montaña era un caos que el proyecto de otro urbanista, Josep Amargós, aprobado en 1887, no pudo resolver y fue abandonado... hasta que en 1914 se inició un plan de ajardinamiento de la montaña desde la vertiente mar hasta la opuesta, que daba a la Gran Vía entonces en construcción. El Presidente de la Mancomunidad, Francesc Cambó, encargó el proyecto al francés Jean Claude Nicolas Forestier, famoso por sus Jardines de M<sup>a</sup> Luisa en Sevilla, y la ejecución del mismo a Nicolau M<sup>a</sup> Rubió i Tuduri.

Las obras, iniciadas en 1917, coincidieron en tiempo y lugar con las de construcción de un gran recinto ferial diseñado por Josep Puig i Cadafalch para una Exposición que, aplazada y rebautizada en varias ocasiones, fue, en definitiva, la Internacional de 1929. Y cuando ambos proyectos se encontraron, resultó que el uno 'pisaba' al otro y que el más rápido en actuar ejercía su derecho de "aquí estoy y aquí me quedo".

Y salió lo que salió: un parque magnífico, una Exposición sublime (pero ruinosa económicamente), una Fuente Mágica que dejaba boquiabiertos a los visitantes... y unas avenidas y paseos que no eran sino eso hasta que el gran piloto alemán Rudi Caracciola vino en 1931 a correr en La Rabassada y, tras su victoria en la misma, fue llevado a visitar el nuevo Montjuich, como se hacía con todos los visitantes ilustres de la ciudad, y al acabar la visita le comentó a su 'guía' Fernando de Vizcaya que aquellos parajes por los que circulaban podían configurar el trazado de un circuito urbano tan espectacular y selectivo como los de Mónaco y Pau, si no más...

De Vizcaya le tomó la palabra, emprendió una cruzada en pro del circuito, *El Mundo Deportivo* puso sus páginas al servicio de la causa, el Moto Club de Catalunya y el Automóvil Club iniciaron los procesos de organización y el 26 de diciembre de 1932 tuvo lugar la primera carrera, el Campeonato Motociclista de Cataluña en Carretera, con cinco mangas para otras tantas categorías. Penya Rhin tomó el relevo del Automóvil Club y el 25 de junio de 1933 celebró su IV Gran Premio y I Copa Barcelona, prueba con la que los automóviles —y no cualesquiera sino los de Gran Premio...— 'se estrenaron' en Montjuich.

Entre esta prueba y la de 1934 se llevaron a cabo los trabajos de ampliación de la calzada en el tramo de la bajada (Ángulo de Miramar - Teatro Griego) y Montjuich adquirió la fisonomía única en el mundo, entre palacios, fuentes y Estadio, que mantendría prácticamente inalterada hasta su doble final en 1975 (coches) y 1986 (motos, 24 Horas).

Eso es lo que tenía, por eso era como era y por eso permanece en el recuerdo de quienes allí tuvieron el privilegio de correr o de asistir a sus, a menudo, magníficas carreras.

Era asimismo mi propósito poner los puntos sobre las íes respecto al final del circuito, ya que en el programa de marras se dijeron cosas inexactas. Pero me temo que me he vuelto a comer el espacio disponible. De modo que lo dejamos para otra ocasión. Al fin y al cabo, tras un cuarto de siglo no nos va a venir de un mes... y, a lo mejor, para entonces ya has leído el libro —que tiene un precio increíble...— y ya te lo sabes. **1**

**“Era un circuito natural, fruto de las circunstancias, no era una pista ‘de diseño’...”**



SÓLO PARA TUS OJOS

## Renault investiga posible espionaje

**R**enault cree que datos técnicos secretos acerca de su motor Supertec pueden haber sido robados por otros fabricantes de motores de F1.

Tras ganar títulos con Williams y Benetton en los 90, el gigante francés compró Benetton al principio de 2000 y motorizará al equipo dirigido por Flavio Briatore el año que viene, que será una operación 100% Renault Sport en 2002.

Renault ha trabajado en su motor 2001 todo el año, pero en los últimos meses se ha inquietado por espionaje industrial. Por tanto, han aumentado espectacularmente el nivel de seguridad en sus dos bases -Enstone (sede de Benetton) y Viry-Châtillon (Renault Sport). Cámaras ocultas y estrictos controles en ambas plantas son ya operativos.

Días antes del GP de Malasia un selecto grupo de ingenieros de la Régie fue enviado a investigar cómo los rivales pueden interceptar datos de telemetría transmitidos desde sus coches, y cómo esos datos pueden criptarse para evitarlo. Renault incluso

pidió al equivalente francés del Cesid venir a Sepang -y un par de agentes hizo el viaje-. "Un posible asunto de espionaje contra Renault sería considerado una amenaza a la seguridad nacional en Francia", dijo un portavoz de Benetton.

Su motor 2001 será muy innovador. El ángulo de la V es de unos inauditos 111° -que 'tumbará' cada bancada de cilindros para mantener el centro de gravedad lo más bajo posible para mejor manejabilidad y agarre-. Viendo que Ferrari usa una V de 90° e Ilmor-Mercedes y BMW de 72°, el carácter radical de esta disposición es patente. Aunque un motor tan ancho puede dar algún problema de integración.

Aún más revolucionario, el nuevo motor podría no usar cigüeñal -contando con un sistema electromagnético en su lugar. Si es así, las 19.000rpm estarían a su alcance.

### Tres grados (de motor)

El nuevo Renault será el más ancho en F1

#### Mercedes: 72°

Como el BMW usado por Williams, el Ilmor-Mercedes posee una tradicional V estrecha.



#### Ferrari: 90°

Especialmente, el motor Ferrari 2000 es a 90° -para rebajar el centro de gravedad.



#### Renault: 111°

El Renault V10 2001 llevará el tema de la V ancha a niveles casi de 'boxer'. ¡Radical!



Benetton fue cauto en 2000 (ver cubierta posterior). Y tendrán más que esconder.



## Punto de Vista

La FIA parece confundida sobre las reglas 2001



La FIA no puede seguir así. Hace sólo seis meses, dijeron que los cambios técnicos para 2001 fijarían los tiempos a niveles 2000. Pero los equipos –y los nuevos coches aún no han rodado– ya esperan ser más veloces que este año. Mientras los constructores tengan que aceptar unánimemente los cambios técnicos, la situación será ésta. Hay demasiados intereses creados. Tomemos a Sir Frank Williams: su equipo técnico le ha dicho que el morro elevado y gomas de mayor agarre del año próximo harán los coches más fáciles de pilotar. Más fácil, pues, para Juan Pablo Montoya dar el paso desde la CART. ¿Por qué debería votar de modo distinto?

Este año, la FIA pidió al legendario John Barnard idear normas que mejoraran las carreras. Decidió reducir el apoyo aerodinámico en un 50% y aumentar el agarre de los neumáticos un 10%. Ha pasado lo contrario: el agarre va a elevarse por dos, anulando cualquier pérdida del alerón delantero.

“Creo que la FIA debería haber ido más lejos”, dice Barnard. “Los coches dependerán menos del alerón, lo que los hará menos críticos al seguir a otro coche, facilitando los adelantamientos”.

El reglamento de la F1 deja un amargo sabor de boca. El único modo de lograr un campeonato de raza es devolver los slicks, reducir el apoyo, prohibir todas las formas de control de tracción y frenos antibloqueo, y excluir a quienes violen las normas.

**Cambios superficiales, como los de 2001, muestran que la FIA no coge el toro por los cuernos. Lo que dará lagunas a los equipos. Otra vez.**

Esto no es F1, es el juego del gato y el ratón.

TOM CLARKSON



¿Fórmula 1? Será un paseo por el parque –haré lo que mi colega Mika.

¡SÓLO 23 CARRERAS!

## Räikkönen: el rookie de rookies

Kimi Räikkönen, de 21 años, que ha corrido en sólo 23 carreras de monoplasas, está a punto de ser el piloto más inexperto de F1 cuando se una al equipo Sauber en 2001.

El finlandés, que ya está siendo comparado con su compatriota Mika Häkkinen, ganó el británico de F-Renault este año, sacando 56 puntos a su más inmediato rival.

Este dominio impresionó al patrón Peter Sauber, quien ofreció a Räikkönen un test en el que superó al probador habitual de Sauber Enrique Bernoldi.

Räikkönen admite que será duro, pero le gusta el reto: “Me siento preparado para ello”, dijo, “pero desde luego me llevará tiempo aprenderlo todo sobre la F1”.



**Opinión: Martin Brundle**  
“Tras el excelente rendimiento de Jenson he tenido que reformular todo el asunto de la experiencia. Quizá los avances en ordenadores, simulación y telemetría hacen que la experiencia ya no sea tan crucial como antes. Kimi ha corrido en karts durante 12 años –aun así, es un acto de fe mayor de lo que fuera Jenson”.

11-14 ENERO 2001

## Autosport International

F1 Racing estará de nuevo en el Autosport International, el mayor salón de la competición del mundo, a celebrar del 11 al 14 de enero.

Si decides hacer el viaje, no te pierdas el Pitlane F1 Racing; tendremos el Lotus 97T de Ayrton Senna (derecha) y la ocasión de ganar un paseo en el Arrows biplaza de F1. Información sobre entradas disponible en [www.autosport-international.com](http://www.autosport-international.com).

¡Echa un vistazo!



Senna y el Lotus 97T con el que ganó el GP de Portugal 1985, su primer triunfo en F1.

## Repostaje



### △¿Oriente Próximo en F1?

La próxima nación sede de un GP volvió a ser noticia al decir Bernie Ecclestone en exclusiva a F1 Racing que sería “los Emiratos Árabes Unidos o Libano”. ¿Tomadura de pelo hacia Silverstone? Quizá, pero no olvides la crema solar.



### △Michelin teme a Prost

Michelin, a punto de firmar con Prost, teme un traspaso de datos a Bridgestone vía el contrato del equipo francés con Ferrari, así que la decisión está en suspenso. Dudas para Dupasquier (izda.)...



### △Fuji a Toyota

Toyota va a comprar un 67% (10 mil millones) del circuito japonés de Fuji (arriba, en 1977). Se cree que Toyota quiere llevar el circuito hasta el mismo patrón de GP que Suzuka, propiedad de Honda.



## Repostaje



### Sorteo Montjuïc

¿Quieres un ejemplar del recién publicado libro sobre Montjuïc (ver página 72)? Para entrar en el sorteo, contesta a la pregunta y completa la frase: ¿Cuántos GPs de F1 hubo en Montjuïc? Y: "quiero el libro de Montjuïc porque...". Escribid una postal a nuestra dirección.



### Por fin Dennis gana algo

El patrón de McLaren Ron Dennis recibió su CBE (título honorífico británico, arriba) de S.A.R. la Reina el mes pasado. El acto fue en Buckingham Palace, lugar casi tan suntuoso como Paragon, el nuevo centro TAG McLaren en las afueras de Woking.



### A lo campeón

Así ha ganado Antonio García (arriba) el Open Telefónica 2000, con la victoria en la última manga puntuable. Antonio probará un Minardi F1, como premio, en diciembre.



Fontana: Servià en paralelo con el campeón Gil de Ferran y Kanaan, que romperá el motor y eliminará al español.

## ACABÓ EL CAMPEONATO CART

# Servià ya piensa en 2001

El campeonato CART 2000 finalizó con Oriol Servià 15º clasificado y 2º rookie.

Pese a ello, las dos últimas carreras se saldaron sin puntos: en Surfers Paradise, Australia, fue multado económicamente y desposeído de sus cuatro puntos finales por su accidente con el aspirante al título Paul Tracy. "Quiero dejar claro que no hubo conducción temeraria. Hacía falta un mensaje y yo fui el mensajero", dijo.

En el óvalo de Fontana, Servià acabó contra el muro junto a Michael Andretti, ambos 'ciegos' al reventar el motor de Tony Kanaan delante suyo. "He tenido suerte de no haberme hecho daño", dijo.

Su futuro en la CART está aún en el aire; su equipo, PPI Motorsport, se retira para centrarse en la NASCAR, y Servià suena como sustituto de Adrian Fernández (subcampeón 2000) en Patrick Racing.

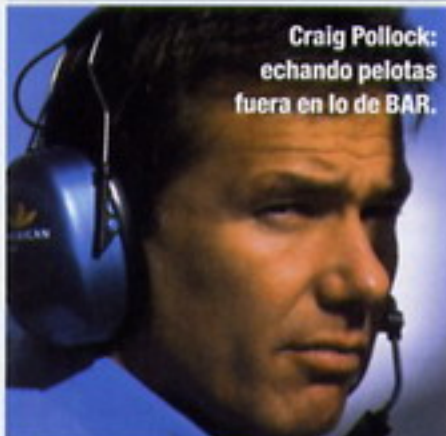
## IN FRAGRANTI: MICHAEL SCHUMACHER



¡Fenómeno, tío! Michael lleva el tema rojo a otro nivel con estas distintivas gafas de sol. Aunque asuste, parecería ir bastante a la moda —si fuera un guateque de los 70.

## Más que palabras

Leer entre líneas el lenguaje de las relaciones públicas



Craig Pollock: echando pelotas fuera en lo de BAR.

### Respuesta oficial de BAR a nuestra exclusiva sobre su compra (F1 Racing N.21)

"En cuanto al artículo afirmando que personal de BAR está implicado en un plan para comprar el equipo, podemos confirmar que nadie del personal actual nombrado ha [sic] aprobado apoyar tal acción" [La palabra clave aquí es actual —¿así el personal antiguo ha aprobado apoyar tal acción?] "Si bien estas historias pueden ser dañinas en esencia, no desviarán el centro de atención del equipo...". [... lo que no es un no, ¿verdad?]

### Alexander Wurz sobre ser el tercer piloto de McLaren

"Estoy entusiasmado y encantado por el reto y las oportunidades ofrecidas al formar parte del equipo West McLaren Mercedes... Formar parte del equipo West McLaren Mercedes es un gran paso en mi carrera y espero ser un factor decisivo en el éxito del equipo". [Wurz opta por el clásico 'dos pájaros de un tiro': (1) poner como un trapo a Benetton; (2) aprender la jerga de Ron para impresionar al jefe]

### Comunicado de Mugen en Sepang (errores incluidos)

"Mugen siempre ha trabajado en F1 con Honda desde que S. Nakajima ha pilotado un Tyrrell Honda. [?] Nuestra actividad fue durante 10 años. [¿Cómo?] Hemos trabajado sin parar como esto hasta ahora, pero la época es los mejores días de Todo. [¿Qué?] Con nuestro sistema particular, ahora intentamos hacer brillar nuestro buen punto fuerte, que es trabajo firme. [Perdón, Mugen, me he perdido. ¿Esto es au revoir o adiós?]



# Excluidos: ¡McLaren y Ferrari!

¿Qué hubiera pasado si los dos equipos punteros no hubieran participado en el campeonato 2000? Muy interesante.

Hecho: de los 49 GPs desde Jerez 1997, McLaren y Ferrari han ganado el 93,8%. Por lo que pueda valer, Jordan (Spa 98, Magny-Cours y Monza 99) y Stewart (Nürburgring 99) integran el restante 6,2%.




En la práctica, una vez los rojos y los grises en los cuatro primeros puestos, sólo quedan disponibles dos plazas en los puntos. Pero ha habido sensacionales carreras hasta séptimo y más atrás: ¿por qué la FIA no otorga puntos a las

posiciones uno a diez?

Con esto en mente, *F1 Racing* ha eliminado a los dos grandes del campeonato y hecho las cuentas por vosotros. En nuestro estudio (abajo), cada piloto (salvo el suplente de Jaguar en Austria,

Luciano Burti) puntúa –incluso el farolillo rojo Gastón Mazzacane se lleva un impresionante cuarto en Nürburgring– y BMW lleva las riendas entre los constructores.

¿No es hora de que la FIA deje de premiar a los de siempre?

Carrera	1º	2º	3º	4º	5º	6º
Australia	Ralf Schumacher	Jacques Villeneuve	Giancarlo Fisichella	Ricardo Zonta	Alexander Wurz	Marc Gené
Brasil	Giancarlo Fisichella	Heinz-Harald Frenzen	Jarno Trulli	Ralf Schumacher	Jenson Button	Jos Verstappen
San Marino	Jacques Villeneuve	Mika Salo	Eddie Irvine	Pedro Diniz	Alexander Wurz	Johnny Herbert
Gran Bretaña	Ralf Schumacher	Jenson Button	Jarno Trulli	Giancarlo Fisichella	Mika Salo	Alexander Wurz
España	Ralf Schumacher	Heinz-Harald Frenzen	Mika Salo	Ricardo Zonta	Giancarlo Fisichella	Alexander Wurz
Europa	Giancarlo Fisichella	Pedro de la Rosa	Pedro Diniz	Gastón Mazzacane	Jean Alesi	Jenson Button
Mónaco	Giancarlo Fisichella	Eddie Irvine	Mika Salo	Jacques Villeneuve	Nick Heidfeld	Johnny Herbert
Canadá	Giancarlo Fisichella	Jos Verstappen	Jarno Trulli	Ricardo Zonta	Alexander Wurz	Pedro Diniz
Francia	Jacques Villeneuve	Ralf Schumacher	Jarno Trulli	Heinz-Harald Frenzen	Jenson Button	Giancarlo Fisichella
Austria	Jacques Villeneuve	Jenson Button	Mika Salo	Johnny Herbert	Marc Gené	Pedro Diniz
Alemania	Jenson Button	Mika Salo	Pedro de la Rosa	Ralf Schumacher	Jacques Villeneuve	Jarno Trulli
Hungría	Ralf Schumacher	Heinz-Harald Frenzen	Jarno Trulli	Eddie Irvine	Jenson Button	Mika Salo
Bélgica	Ralf Schumacher	Jenson Button	Heinz-Harald Frenzen	Jacques Villeneuve	Johnny Herbert	Mika Salo
Italia	Ralf Schumacher	Jos Verstappen	Alexander Wurz	Ricardo Zonta	Mika Salo	Pedro Diniz
EE.UU.	Heinz-Harald Frenzen	Jacques Villeneuve	Ricardo Zonta	Eddie Irvine	Pedro Diniz	Nick Heidfeld
Japón	Jenson Button	Jacques Villeneuve	Johnny Herbert	Eddie Irvine	Ricardo Zonta	Mika Salo
Malasia	Jacques Villeneuve	Eddie Irvine	Alexander Wurz	Mika Salo	Giancarlo Fisichella	Jos Verstappen
Campeonatos Pilotos	 Ralf Schumacher 72pt	 Jacques Villeneuve 69pt	 Giancarlo Fisichella 52pt	 Jenson Button 45pt	 Heinz-Harald Frenzen 35pt	 Mika Salo 34pt
Constructores	BMW-Williams 117pt	BAR-Honda 84pt	Benetton-Playlife 67pt	Jordan-Mugen Honda 56pt	Sauber-Petronas 46pt	Jaguar-Cosworth 36pt





## Repostaje

### ▼ España tendrá su Fórmula 3

Novedad relevante en los mítings Racing & Festival de cara a 2001 es la reconversión de la F-Súper Toyota en Campeonato de España de F3, siendo una fórmula monomarca (Dallara-Toyota), que permitirá a los pilotos tomar parte en pruebas internacionales de F3, como Zandvoort (abajo) o Macao.



### ▼ Action (¿o es Schumi?) Man

¿A vosotros también os recuerda a alguien este Action 'Nomex' con su correspondiente vehículo (abajo)? ¡Esperemos que Schumi no tenga uno de estos cohetes en su Ferrari el año próximo!



### ▼ Todos felices

Cuando Arrows supo que habían sido elegidos 'Equipo Más Mejorado del Año' por los lectores de *F1 Racing*, enviaron *ipso facto* un comunicado (abajo). Averigua quién ganó qué desde la página 32.



## Turbio final para Coulthard

David Coulthard acabó la última prueba de 2000 con dolor –le salieron ampollas en el trasero, causadas por el calor generado desde los bajos del coche. “Es un problema que hemos padecido todo el año. Habrá que solucionarlo”, dijo. ¡Ay!

### PARECIDO RAZONABLE Nº 8



**Antoine de Caunes**  
Presentador francés de TV



**Luca Montezemolo**  
Rejuvenecido capo de Ferrari

## Sin Límite

### Guía a la Fórmula 1 para gorriones

¡Otra fiesta! ¿Qué me pongo? Perdona, amigo, no te invitaron. ¿Eh? ¿Qué quieres decir? Eso –sucedió en Malasia y era una fiesta ‘sólo Ferrari’ para celebrar su triunfo en los títulos de pilotos y constructores. Ya, muchas gracias. No me las des a mí, dáselas a Luca Montezemolo –él pagó y más tarde hizo una ‘aparición sorpresa’ para felicitar a las tropas. Un tipo encantador. Pero vayamos al grano: estaban todos los mecánicos junto a Todt, Brawn y demás. Y todos con las pelucas rojas. De locos. No me lo digas –habían ríos de vino tinto, también... Exacto. Chianti por un tubo.



¿Chianti, dices? Esos italianos son muy finos, ¿verdad? Bueno, no necesariamente. Un veterano relaciones públicas de Ferrari afirmó que ellos no festejaban como los ingleses –tragando cerveza, cantando y gritando–. Pero la marea de vino que vimos indica que no se estaba consumiendo de forma ‘normal’. ¿Y que se esperaba? Mecánicos reventados, con una edad media de, digamos, 25 años, y con el primer título de pilotos desde 1979 –¿por qué no deberían soltarse el pelo (rojo) un poquitín? Al menos se lo pasaron bien. ¿Estaban Michael y Rubens? No. Ya se habían largado de Malasia para unas merecidas vacaciones. Pero sí asistieron a Mugello la semana siguiente para felicitar a todo el personal de la fábrica – ¡y 60.000 tifosi! Esto de las pelucas rojas... –y si Jordan gana el título alguna vez, ¿llevarán ellos unas amarillas? No seas bobo. ¿De veras crees que Eddie ganará el título mundial? Tampoco captaría la indirecta...



TAL COMO ERAN

# Herbert: adiós a todo esto

Ahora que la carrera en F1 de Johnny Herbert ha tocado a su fin, rememoremos imágenes de sus inicios.



Pupilo estrella: Bill Sisley dirigió los primeros pasos del joven Herbert.

Estamos en 1973 y un Johnny Herbert de 9 años posa angelicalmente para la cámara (abajo) en una pista de karting en Tilbury, Essex, Inglaterra.

Aún muy joven para correr legalmente en karts, Herbert aprendió su oficio bajo la tutela de Bill Sisley (izda.), hoy jefe de Buckmore Park, Kent.

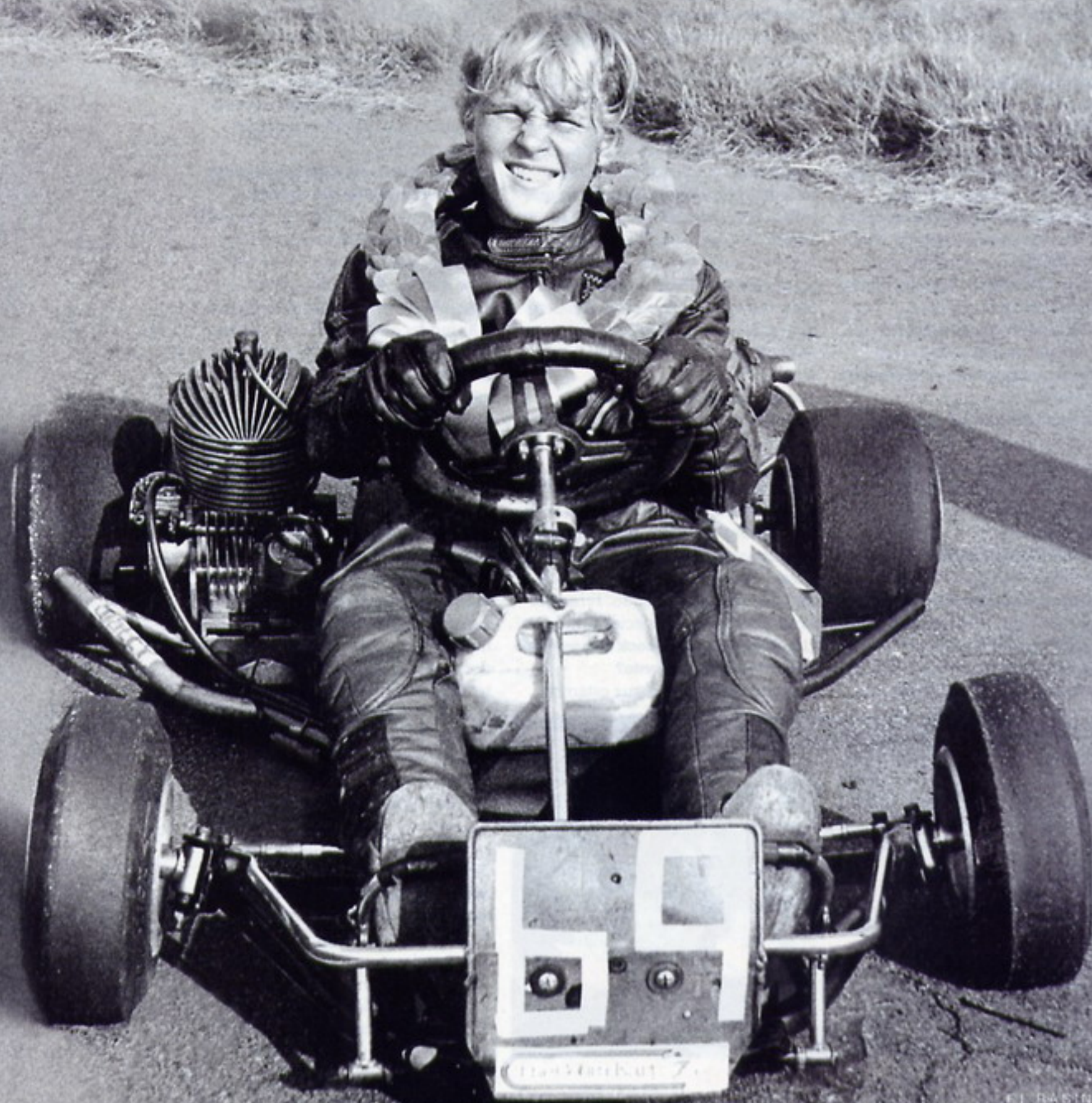
Sisley le recuerda bien: "Estas fotos son de una de las primeras salidas en kart de Johnny. Era muy joven para correr, así que antes practicó con nosotros."

"Era muy pequeño, honrado y muy tímido [¿será posible?], pero supe que era algo especial. Sólo hay un par en una generación que lo

consiguen, y él poseía talento natural, gran velocidad, sin miedo –los requisitos necesarios para triunfar”.

Johnny fue Campeón británico de Karting Junior en 1980 y Campeón británico de Karting en 1982, antes de pasar a la F-Ford en 1983.

El resto, como se suele decir, es historia.





# Craig Pollock

Sobre nuestra carta exclusiva, el rendimiento de BAR y compartir Honda con Jordan.

**Publicamos una carta con planes para comprar su parte de BAR. ¿Su reacción?**

Psicológicamente, algo así duele. También recibí ese documento anónimamente en mi despacho en Suiza y todavía no sé quién lo hizo, pero evidentemente es alguien que cree en hacer las cosas bien. Mi mayor problema es el efecto que tiene en el equipo y la desestabilización que provoca.

**¿Le preocupan los rumores de compra?**

No mucho. No importa lo que ocurra, cualquier forma de transacción de acciones exige acuerdo de todos los accionistas –soy un accionista, así que no veo adónde puede llegar esto.

**¿Ha hablado con el equipo de compra?**

Todos nos hemos confrontado. Me sorprenden algunos nombres de la lista, pero en realidad no es problema. Estoy enfadado por el efecto desestabilizador que puede tener –eso es lo que me preocupa.

**¿Cuál es su accionariado en el equipo?**

Controlo el 35%.

**¿Se le ofreció un trato por despido?**

Nada de eso. Esos rumores son simple especulación. No se trata de si me han sido ofrecidos tratos –y no se lo diría si lo hubieran sido, en cualquier caso.

**¿Quiere irse British American Tobacco?**

Eso habría que preguntárselo a BAT.

**¿Por qué hay tanta política en BAR?**

No llego a comprenderlo y no tengo explicación alguna porque no entiendo por qué. Sucedió al final de la pasada temporada y ha sucedido al

final de ésta. Es muy difícil de interpretar, aparte del hecho de que este equipo fue fundado como *joint venture* [negocio conjunto] y no propiedad de una única persona.

**¿Puede eliminarse la política?**

Tiene que desaparecer –nadie quiere trabajar bajo estas condiciones.

**¿Qué habría hecho de otro modo en BAR, con la perspectiva del tiempo?**

Me habría asegurado de que controláramos las relaciones públicas mucho más y entrado discretamente en vez de decir que íbamos a batir a los grandes. Deberíamos haber ido más por la fiabilidad. También habría mandado más en el conjunto, lo que nunca fue una posibilidad. Así se fundó de buen principio el equipo y no hay nada malo en ello.

**¿De quién fue la idea de crearlo?**

Mía. Para hacerlo necesitaba dinero y no sabía cómo levantar la parte técnica, que fue la contribución de Adrian Reynard.

**¿Cómo describiría a Reynard?**

Es bien parecido, un muy competente hombre de negocios. Digamos que siento que no haya salido bien.

**¿Está satisfecho con BAR este año?**

Lo único a hacer es comparar con el pasado año. En 1999, desarrollamos un nuevo equipo y desde Spa empezó a trabajar con espíritu de equipo. Este año, el equipo ha cuajado. Tenemos un ambiente muy especial aquí.

**¿La actitud en el paddock ha cambiado hacia Vd. personalmente?**

Tremendamente. Lo que estamos

empezando a hacer ahora, como equipo, es ganarnos nuestro lugar en el paddock y merecer respeto, y no esperar sólo estar allí. Como jefe de equipo, me invitan a las reuniones de propietarios y piden mi opinión, lo que no ocurría el pasado año.

**¿Subestimó ser un jefe de equipo?**

Creo que sí. Pensé que sería como dirigir cualquier otro tipo de negocio. Hasta que no llevas allí unos años, es difícil ser aceptado y eres aceptado no sólo por el trabajo que haces en negocios, sino por el trabajo que haces en pista.

**¿Le decepcionará si BAR no gana un gran premio el año que viene?**

Sí. Tenemos que reducir la diferencia con McLaren y Ferrari porque es enorme, pero creo que lo haremos. Este año ha sido de consolidación, aprender cómo trabajar con Honda y aprender a no esperar demasiado. La próxima temporada veremos el auténtico potencial de BAR.


**¿Por qué Olivier Panis para 2001?**

Porque quería dos pilotos expertos y juiciosos en el coche. Olivier tiene una muy buena reputación y viene de un equipo puntero, lo que fue otra consideración. Conocimientos así pueden ayudar tremendamente a acelerar nuestro propio programa.

**Eddie Jordan cree que su equipo será el número uno de Honda...**

Eso sería sorprendente porque nosotros estamos realizando el desarrollo del chasis Honda. Aunque tengamos el mismo motor que Eddie, y ha hecho un buen trabajo al conseguirlo, Honda se pegaría un tiro en el pie si desarrollaran nuestro chasis en común y fueran batidos por un chasis Jordan. En proporción, estaría muy decepcionado si BAR no estuviera por delante de Jordan en 2001.

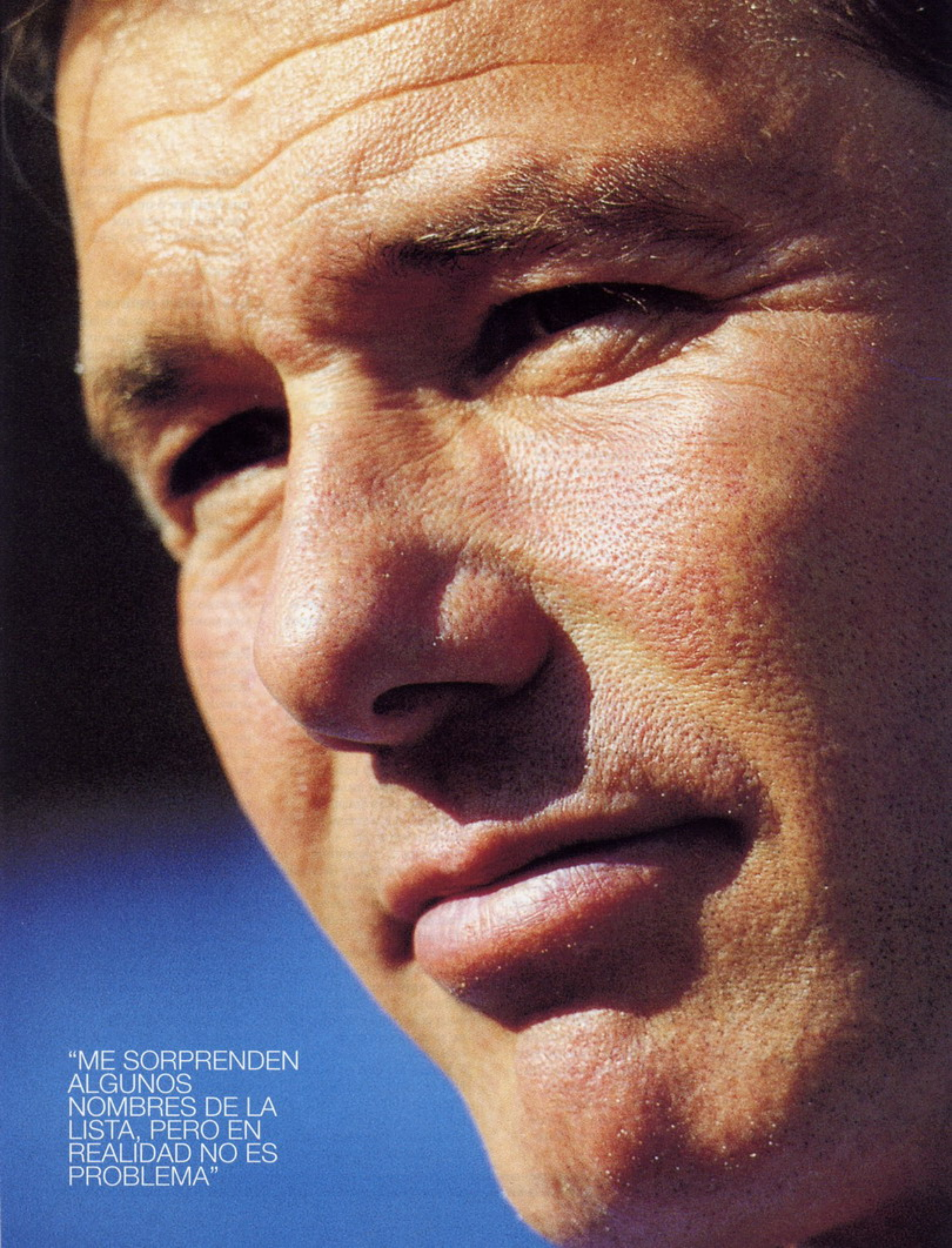
**¿Le preocupa que Ricardo Zonta lleve información de BAR a Jordan?**

No. Hemos tenido un coche sencillo. Sin grandes secretos. Todo lo que va a hacer es mostrar dónde están nuestras debilidades, no nuestras fuerzas. No diría que hemos sido ni mejor ni peor que Jordan este año. 

Tras un horrendo 1999, BAR se unió a Honda. Pero la controversia no está lejos del jefe de equipo Craig Pollock –ahora se enfrenta a una posible OPA interna y a fuerte competencia de los Jordan motorizados por Honda en 2001.





A close-up, high-angle portrait of a man's face, showing his eyes, nose, and lips. The lighting is dramatic, with strong highlights and deep shadows, emphasizing the texture of his skin and the intensity of his gaze. The background is a solid, deep blue.

“ME SORPRENDEN  
ALGUNOS  
NOMBRES DE LA  
LISTA, PERO EN  
REALIDAD NO ES  
PROBLEMA”





LAT Michael dirigiendo el himno...

### Cossiga da la nota

“Están locos estos romanos”. Esto al menos se me ocurre pensar después de leer las declaraciones del ex presidente Francesco Cossiga.

“La victoria de Schumacher es lo que menos importa en el mundo (?). Al fin y al cabo, fue la gloriosa casa Ferrari la que ganó este campeonato del mundo de F1, no un insolente bávaro, demasiado bien pagado.

“Eso es lo que me molesta, que un muchacho al que pagamos con el dinero de nuestro país haga el bufón, y no es la primera vez, cuando suena el himno nacional italiano”.

Pues bien, Sr. Cossiga, que usted es italiano, no lo dudo. Pero que entienda de F1, ... Si Schumacher no hubiera ganado el mundial, probablemente no lo hubiera ganado nadie para Ferrari, al menos de momento. Sólo hay que remontarse al año pasado y ver lo que hizo Eddie con todo a su favor.

Por otro lado, si Schumi está bien pagado quizás sea por ser uno de los mejores pilotos de la historia. No creo que ni Berger, ni Alesi, ni Prost, ni el propio Eddie, estuvieran mal pagados, pero no hubo títulos con ellos.

Lo que sí está claro es que, recurriendo a un chiste fácil, fueron un alemán, un inglés y un francés, los que viajaron a Japón a conseguir ese tan ansiado título que se le resistía a Ferrari desde que un surafricano lo ganase por última vez, y curiosamente el único italiano que coincide en el título es Montezemolo. Y es que, Sr. Cossiga, estoy seguro de que si Don Enzo levantase la cabeza, le hubiera gustado que un piloto italiano ganase el mundial, pero a falta de pan...

Otra cosa, las bufonadas de Schumi cuando suena el himno italiano son guiadas desde el parque cerrado por Domenicali y todos los mecánicos saltando de alegría y rapándose al cero mientras sonaba el himno. No sé, Sr. Cossiga, en el fondo, ¿le hubiera gustado que ganase Häkkinen en Japón?

También quiero animar a todos los interesados de Madrid, para organizar un Club de Fórmula 1. Enviar datos a [dzarate@mastersoluciones.com](mailto:dzarate@mastersoluciones.com)  
DARÍO M. ZÁRATE, E-MAIL.

### Más banderazos

Soy suscriptor de *F1 Racing* y tuve una gran alegría al volver a ver la firma de Javier del Arco como colaborador de la citada publicación. Sigo sus pasos desde los ya lejanos tiempos de *Fórmula, 4 Tiempos* y, posteriormente, uno de los suscriptores a ciegas del magnífico *Libro del Año 4 Tiempos*... Pero al grano.

A raíz de su columna en el N.19 de *F1 Racing* [bandera a cuadros], he aprovechado mi participación habitual en un par de foros *racing* –ingleses– para lanzar la pregunta al ciberespacio y he estado leyendo las respuestas... y seguimos cómo estábamos, es decir, sin saber *why is chequered?* Si queréis echar un vistazo, se trata de [www.ten-tenths.com](http://www.ten-tenths.com) (*Historic Racing & Racing History*) y [www.atlasf1.com](http://www.atlasf1.com) (*The Nostalgia Forum*), pero tras 5 respuestas en el primero y 8 en el segundo, poca cosa hemos sacado que no se escribiera en la columna.

Parece ser que en la Indy 500 de 1911 ya fue usada, y que en 1908 –GP Race of the A.C. of America, Savannah– la llegada estaba marcada por un *chequered*

*pattern*, aunque no sabemos si era una cinta transversal, una bandera o un trozo de tela de no se sabe qué dimensiones. O sea, poca cosa más.

CARLES BOSCH, E-MAIL.

### Las ruedas patinan

En el momento de la salida del GP de Japón, cuando enfocaron a Mika Häkkinen se vio claramente que no perdió nada de tracción; ¿será por el embrague misterioso de McLaren? ¿La FIA no toma medidas? ¿Es legal?

Soy fan de Schumacher y me gustaría saber qué coches tiene y cuántos.

Quisiera compartir opiniones con fans de Michael Schumacher y Pedro de la Rosa.

MIKEL GONZÁLEZ  
MAESTRO ARAMBARRI 4, 2º D  
20500 MONDRAGÓN (GIPUZKOA)

**Respuesta:** *Espinoso tema el que nos plantea. El reglamento técnico de la FIA, en su artículo 9.2.1, dice: “Ningún coche puede estar equipado con un sistema o dispositivo capaz de impedir que las ruedas motrices patinen al dar gas (...).” Ergo, control de tracción o cualquier sistema de diferenciales o embrague que pudiera cumplir esa función, están prohibidos.*

*Los constructores piden autorización a la FIA cuando diseñan un sistema nuevo, pero habida cuenta de la dificultad de controlar estos dispositivos, muchos reclaman una liberalización en el campo de la electrónica (si no puedes con tu enemigo...).*

*En Japón, el delegado técnico de la FIA Jo Bauer se apostó a la salida de la chicane para ‘escuchar’ a los coches y verificar a los que sonaran ‘raro’.*

*Schumi posee, entre otros, un Lancia Zeta, un Fiat Nuova 500 y varios Ferrari.*

### FE DE ERRORES

En *F1 Racing* N.21, página 6, se repitió por error el titular de la editorial del número anterior; en la página 51, el hombre junto a Bernie y Max en la foto no es Paddy McNally sino Sante Ghedini, hombre de confianza de Niki Lauda, como bien nos apunta Javier del Arco (y el ‘barbudo’ que asoma por detrás es Harald Ertl); en la página 92, Pedro de la Rosa adelantó a Trulli en Suzuka en la horquilla, no en la curva Spoon.



# HOMBRE DEL AÑO

Bienvenidos a los primeros Premios *F1 Racing* –¡elegidos por vosotros!

Fotografía de Rip/RipSyncoy

Primero, los antecedentes. Durante las pasadas semanas, más de 20.000 de vosotros habéis votado mediante la red en la primera elección mundial en F1 –otra exclusiva de *F1 Racing*–. Había diez categorías –Hombre del Año, Piloto del Año, Jefe de Equipo del Año, Equipo más Mejorado del Año, Debutante del Año, Equipo de Mecánicos del Año, Adelantamiento

del Año, Coche del Año, Salida del Año y Vuelta de Calificación del Año– y los ganadores recibieron su premio de manos de Matt Bishop durante el reciente GP de Malasia.

Algunos de los tipos fotografiados abajo son vencedores de alguno de los apartados, y otros no, pero todos ellos fueron votados. Enhorabuena a los que ganaron –más suerte la próxima vez a los que no.

Tan interesante como el resultado

final fueron las variaciones por país en la votación. En Finlandia, como no podía ser menos, el voto fue muy pro-Häkkinen. Pero cabría esperar que los alemanes pusieran su voz de lleno tras Schumi. Bueno, pues no. En la categoría Hombre del Año, Mika recibió luz verde por parte del doble de alemanes que Michael. En Italia, Villeneuve fue Piloto del Año. Y en España, Schumi se impuso en ambas categorías, Hombre y Piloto del Año.











“¡ES LO ÚNICO  
QUE HE GANADO  
EN TODO EL AÑO!  
FUE UNA VUELTA  
MUY CALIENTE”



# VUELTA DE CALIFICACIÓN DEL AÑO

Partir en primera línea equivale a medio GP ganado. Bueno, ¡casi, Jarno!

Texto de Tom Clarkson; fotografía de Rip/RipSyncopy



¿Hasta dónde puedes apretar? Es la pregunta que separa a los grandes de los buenos, y explica por qué Mónaco es aún el mayor desafío del calendario

de F1. Los railes, las crestas ciegas y los baches mantienen aparte los 3,370 kilómetros del Principado de otros circuitos. Jarno Trulli llegó a la carrera este año bajo presión. Era la séptima prueba y aumentaban los escépticos –¿por qué no había podido achuchar a su compañero en Jordan Heinz-Harald Frenzen?-. Sí, el EJ10 no era fácil de pilotar, pero ambos disponían del mismo material.

Era hora de dar un giro a la situación. Jarno recorrió la pista en su scooter desde su apartamento cerca de Portier hasta el paddock la mañana de la sesión oficial. Por el túnel, la chicane, Tabac, la Piscina –se sintió inspirado–. Era un día cálido, al disputarse la carrera tres semanas más tarde de lo normal, y, sentado en el motorhome del equipo antes de la sesión, pensó en 1996, cuando se hizo con la pole de la prueba telonera de F3 aquí, y había pilotado magníficamente hasta que le echaron fuera. Le gustaba el circuito. Una hora después, exprimió el Jordan en cada uno de sus cuatro intentos de vuelta lanzada y, en el último, arrebató la segunda plaza al McLaren de David Coulthard, dando quince y raya a Frenzen.

“Qué formidable prestación de Jarno”, dijo el patrón Eddie Jordan después. “Ha hecho lo que siempre creímos que era capaz de hacer”. Observé la vuelta de Jarno desde la chicane. La aproximación en bajada es difícil de calcular en vuelta lanzada; aprieta demasiado y bloquearás la interior delantera, arruinando el giro, no aprietes lo suficiente y no deberías estar en F1. Trulli puso el coche de costado para

frenarlo, como un kart, permitiéndole frenar más tarde que nunca.

“Fue una buena vuelta”, dijo, “y lograr una primera línea en Mónaco importa mucho, porque es muy difícil adelantar. Aunque el coche no es fácil de pilotar, es bastante sencillo obtener los reglajes correctos de calificación, y creo que llevé todo al máximo en esa vuelta. En Mónaco, eso significa besar alguno de los railes, ¡lo que hace muy excitante el pilotaje!

“Como vuelta individual, no creo que fuera tan buena como la de Spa este mismo año, donde también fui segundo, pero me hizo muy feliz, desde luego”.

En carrera, tuvo que ducharse antes de hora tras romper el cambio mientras rodaba segundo. Diecinueve vueltas después de retirarse, el líder Michael Schumacher abandonó; la primera victoria de Jarno no tenía dueño.

No, no estaba vencido por la frustración esa noche. Decepcionado, sí, pero pensando ya en el futuro. Es un campeón en ciernes, tal como lo reconocisteis los lectores de *F1 Racing* votándole.

## Qué dijo Jarno Trulli

“Esto es realmente fantástico –es lo único que he ganado en todo el año–. Calificarse en Mónaco es muy duro. Hay barreras por todas partes, así que no puedes permitirte el menor error. Este año el tráfico fue especialmente malo. No fue una vuelta perfecta, pero sí muy buena. ¡Una vuelta caliente, digamos!”.

## Qué dijo Flavio Briatore

“Jarno es uno de los buenos pilotos en F1. Aún es muy joven y precisa más experiencia en un coche competitivo. Tendremos que esperar y ver qué pasa el próximo año, su segundo en Jordan. Pero alguien que puede hacer una vuelta como la que hizo en Mónaco, y en Spa, es bueno porque fueron vueltas especiales. Si vendrá a Benetton en 2002, no puedo decirlo. No soy lo bastante bueno para leer el futuro”.

## Los mejores de los demás



**EDDIE IRVINE**  
Uno de los pocos momentos álgidos de Jaguar fue el 6º puesto en parrilla de Irvine en Francia. Tras varias paradas, acabó 13º.



**JEAN ALESI**  
Le encanta Mónaco, como demostró al calificar el terrible AP03 en el 7º puesto.



**MIKA HÄKKINEN**  
Pese a un compuesto más duro que Coulthard, una vuelta al límite dio la pole a Mika en Brasil.



**DAVID COULTHARD**  
Segundo en parrilla en Francia, David ganó la carrera. Un voto muy reñido –¡David superó a Alesi por sólo el 0,2%!



# SALIDA DEL AÑO

¿El mejor 'escapista' de la parrilla? Vuestro voto fue para Jacques Villeneuve.

Texto de Tom Clarkson; fotografía de Rip



La realidad de un GP es que tiene tres fases: la salida, los pitstops y la llegada. Sin embargo, es la primera de ellas de la que dependen la estrategia de repostaje y el resultado. Debido a ello, los equipos gastan millones de dólares al año perfeccionando el software del embrague. Es señal del progreso de BAR que hayan aprendido de su espantoso rendimiento en salida el pasado año, cuando su embrague era demasiado pequeño y arbitrario. Para este año pidieron a Honda comprometer el desarrollo del motor elevando la altura del cigüeñal, permitiendo cambiar el tamaño del embrague. Al probar se ha visto el mosto. Dicho todo esto sobre software y tamaño del embrague, aún es Jacques Villeneuve quien tiene que sincronizar acelerador y embrague en la arrancada, y ha demostrado que posee increíble coordinación y tacto pie-mano-ojo. Con una parte estaba dotado al nacer y la otra la ha desarrollado con la práctica. Piénsese por un momento en la cantidad de movimiento de acelerador del que dispone el canadiense. Sólo 1,6cm por los que descargar 800CV. Si una terminación nerviosa se crispaba al apagarse las luces, el régimen podría dispararse en 5.000rpm. Su probabilidad de padecer patinaje de ruedas es más alta que la de aquellos que usan un recorrido más largo del pedal.

"Así es como he pilotado siempre", dice. "Hay que recordar que eso funciona en ambos sentidos: si piso un milímetro de más, las revoluciones brincarán, pero caerán igual de rápido si levanto en la misma proporción".

Los votantes basaron su juicio de la mejor salida en lo que pudieron ver desde fuera, y la escapada de Jacques en Montreal fue de hecho magnífica. Saltó de sexto en parrilla a tercero en la primera

curva. Muy a menudo, sin embargo, y como tantas cosas en F1, es lo que *no puedes* ver lo más revelador. En Monza, por ejemplo, efectuó una salida incluso mejor que en Montreal. La telemetría de BAR mostró que estaba en marcha a menos de 0,4s de apagarse las luces. Parecía dispuesto a fumarse los gases de escape del Ferrari de Michael Schumacher en la primera chicane, hasta que Rubens Barrichello le bloqueó, obligándole a levantar y dejando que el telespectador creyera que había errado.

"Arrancar es cuestión de práctica", dice. "Si lo haces, normalmente saldrás bien, a no ser que tengas un problema. Para hacerlo bien del todo hay un elemento de anticipación, y por eso ves alguna gente que se salta el pistoletazo".

Los cercanos a Jacques dicen que ha trabajado más duro en sus salidas este año que nunca antes en su carrera en F1. Las practica en cada sesión de test y durante el warm-up al final del pitlane. Todo cuanto necesita ahora es un coche rápido.

## Qué dijo Jacques Villeneuve

"En Montreal, conseguí hacerlo todo bien -revoluciones, embrague, reacciones- y el resultado fue muy bueno, también. Siempre he trabajado en mis salidas, ¡y es agradable que los lectores de *F1 Racing* lo hayan reconocido! Gracias a todos los que me votaron".

## Qué dijo Jock Clear

"Cambiamos el embrague para este año porque el de la temporada pasada era muy pequeño y resultaba inútil. Ahora tenemos uno mayor. A principios de año, fuimos a Santa Pod y Jacques realizó 86 salidas en un día para perfeccionar su técnica. No creo que tenga un tacto increíble en sus manos, es que el embrague está logrado".

**'JACQUES HA DEMOSTRADO TENER INCREÍBLE COORDINACIÓN PIE-MANO-OJO'**

## Los mejores de los demás



### MIKA HÄKKINEN

Las salidas del líder del equipo McLaren han sido súper todo el año. Las mejores en Hungría y Nürburgring. Jacques le superó por poco.



### JENSON BUTTON

En apenas su segundo GP, Brasil, Jenson casó régimen y embrague a la perfección.



### GASTÓN MAZZACANE

El de Minardi se calificó último en Mónaco, pero al zafarse de la *mêlée* en Loews ganó cinco posiciones en la salida definitiva. Algo es algo.









# COCHE DEL AÑO

Trastocando lo sucedido en pista, McLaren venció a Ferrari por este título.

Texto de Stéphane Samson; fotografía de Darren Heath



Nuestro Matt Bishop echa un pulso con el jefe de McLaren Ron Dennis.

Nuestro Coche del Año no es el que llevó a Ferrari los títulos de pilotos y constructores. No. El voto de los lectores de *F1 Racing* fue al McLaren MP4-15. Fue una lucha increíblemente cerrada entre rojos y grises, y, aunque el McLaren venció a la conclusión, fue muy justo todo el tiempo. Quizá pensásteis que fue el talento de Michael Schumacher y no su chasis lo que marcó la diferencia.

Diseño, calidad de fabricación y velocidad en carrera hicieron del McLaren un gran coche. Propenso a algunos inconvenientes de fiabilidad a principios de temporada, empezó a ir

redondo después de tres carreras, y Mika Häkkinen puntuó 12 veces seguidas entre Imola y Monza.

En cuanto a rendimiento, una notable mejora fue alcanzada por el dos veces campeón del mundo de Austria en adelante, cuando su coche tuvo un motor mejorado y suspensión trasera revisada. Si el finlandés encontraba el MP4-15 difícil de pilotar antes de estas modificaciones, después cumplió ampliamente sus expectativas. De no ser por un motor reventado en Indianápolis, ¿quién sabe lo que habría acabado por lograr?

A primera vista, cuesta distinguir a los MP4-13, MP4-14 y MP4-15. Se basan en el mismo concepto, que ha sido perfeccionado continuamente desde 1998. Este año, el MP4-15 era singular sobre todo por un sistema de escape





que salía directamente por el difusor del coche (sistema con el que también experimentó Ferrari este año). Su propósito era hallar el modo de disipar los gases calientes del motor sin perjudicar el rendimiento de los muy sensibles al calor neumáticos Bridgestone.

Velocidad incrementada y fiabilidad ejemplar han hecho que el Ferrari compitiera casi en igualdad con el MP4-15 desde el inicio de la temporada. Incluso en calificación, que a finales de los 90 era la especialidad de Mika Häkkinen, los coches rojos fueron capaces de ganar la partida a McLaren. Y esta batalla a la milésima de segundo se reflejó en vuestros votos; la categoría Coche del Año fue de las más reñidas de nuestra elección.

**‘DISEÑO, CALIDAD DE FABRICACIÓN Y VELOCIDAD HICIERON DE ÉSTE UN GRAN COCHE’**

#### Qué dijo Ron Dennis

“Siempre es agradable recibir un premio, y éste en concreto, por supuesto, gustará al departamento de diseño –el director técnico Adrian Newey y todo su personal– así como al resto del equipo. Un coche tiene que ser diseñado, sí, pero también tiene que ser *fabricado*. Estoy seguro de que la opinión de los lectores de *F1 Racing* está formada por las prestaciones en pista –y eso significa que ha sido ganado por todos en McLaren–. Así que acepto este premio de parte de toda la empresa”.

#### Qué dijo Gary Anderson

“El MP4-15 ha sido veloz en todas partes –un merecido vencedor del título Coche del Año por encima de Ferrari–. Sería fantástico ver a Mika Häkkinen y Michael Schumacher en el mismo coche algún día, pero ¡nunca ocurrirá! Una gran ventaja de McLaren es que Adrian Newey, un tipo muy inteligente, está en una posición por la cual supervisa la creación de todo el coche. No es un vehículo de comité, y eso es importante”.

#### Los mejores de los demás



**FERRARI F1-2000**  
Si el McLaren fue el mejor, el Ferrari anduvo muy cerca. Un gran salto sobre el coche 99.



**WILLIAMS-BMW FW22**  
El motor BMW fue fiable y potente –aunque pesado–. El chasis Williams fue magnífico.



**ARROWS A21**  
Constantemente el más rápido en línea recta, el A21 fue muy eficaz aerodinámicamente.



**JORDAN EJ10**  
De anguloso diseño, el EJ10 fue a menudo veloz en calificación, pero no lo bastante fiable.







## ADELANTAMIENTO DEL AÑO

Desbordando a Schumi en Spa Mika Häkkinen hizo posible lo imposible.

Texto de Matt Bishop; fotografía de Rip



Según el protagonista fue "OK" —que no es decir mucho—. Fue también lo que los nostálgicos dicen que nunca ocurre hoy día. Un dechado, un arquetipo, un microcosmo de lo que nos hace a ti y a mí y a mis amigos y a vuestros amigos amar el automovilismo. Un hombre persiguiendo a su rival. Y superándole, en un gran circuito, al límite. El mejor *versus* el mejor.

Jarno Trulli y Jenson Button ejercitaron sus jóvenes músculos de modo impresionante en calificación, alineándose segundo y tercero respectivamente; pero no eran ellos quienes pegarían fuego a Spa al día siguiente. No; Mika Häkkinen se había hecho, como de costumbre, con la pole —y, aunque Michael Schumacher había tenido que conformarse con un decepcionante cuarto puesto, el domingo sería otro día. Sin lugar a dudas.

Y así fue. Como tan a menudo en Bélgica, el día de carrera rompió mojado-seco. Reglajes y estrategia, supusimos, resolverían el asunto. Y durante nueve décimas partes de GP tuvimos razón. Pero esta vez la partida de ajedrez no desembocó en una cómoda (aunque ganada a duras penas) victoria para uno u otro de nuestros dos bicampeones, sino en un emocionante rapapolvo de dimensiones épicas.

Durante unas doce vueltas, Mika redujo un déficit de ocho segundos a casi nada. Su McLaren era un poco más rápido que el Ferrari de Schumacher sobre la vuelta, pero Michael era más veloz en frenada para las curvas lentas —y en aceleración a la salida de ellas—. Häkkinen sabía que su ventaja estaba entre La Source y Malmédy —la ultrarrápida y amedrentadora sección de alta velocidad abarcando Eau Rouge, Raidillon y Les Combes.

"Sabía que tenía que intentar algo un poco especial", dijo Mika. "Salí bien de La Source y cacé a Michael en Eau Rouge. Mantuve el pie a fondo por allí —una gran decisión en condiciones de carrera y con gasolina a bordo—. El coche pareció volar

sobre en vez de *por* la curva. Iba totalmente al límite, realmente a tope. Luego estaba pegado a él, a rebufo, por Raidillon, y, cuando nos encaramos hacia Les Combes, vi un doblado. En medio de la pista.

"Me dije a mí mismo: 'Mika, hazlo a tu manera'. Podía ver que era un BAR, pero no sabía cuál. Michael fue a la izquierda —así que yo fui a la derecha—. La pista aún estaba mojada allí, e íbamos a unos 320 km/h. Mi corazón también iba a tope. Pensaba: 'Dios mío, ¿qué va a pasar ahora?'. Frené muy, muy tarde —el coche estaba en el límite, casi más allá— y tomé Les Combes en cabeza.

"Michael aún estaba justo detrás mío, y sabía que intentaría algo pronto. Me dije a mí mismo: 'Tranquilo, Mika, tranquilo. Relaja tu cuerpo'. Dije una y otra vez: 'Relájate, relájate, relájate'. Me mantuve tranquilo, y no apreté por encima del límite. Y tan pronto como vi que él estaba lo bastante atrás, sentí una gran sensación de alivio y realmente volví a la carga de nuevo. Fue OK".

Oh, sí, Mika. Más que OK.

### Qué dijo Mika Häkkinen

"Es genial que a los lectores de *F1 Racing* les gustara mi adelantamiento —fue fantástico, ¡sin duda!—. Pero es más fácil ser visto en cabeza. Sabes, hay bastantes maniobras emocionantes en el pelotón, que las cámaras de TV se pierden. Pero esa pasada en Spa fue algo especial. ¡Es la primera vez en toda mi carrera en F1 que he hecho algo tan espectacular como eso!

### Qué dijo Ricardo Zonta

"Fue una brillante maniobra de Mika porque ¡ni le vi! Vi a Michael y no pensé que necesitara ir más a la derecha porque creí que le había dado suficiente espacio. Estaba mojado en la parte derecha y no quería ensuciar mis neumáticos, pero con todo Mika hizo allí la maniobra. Probablemente fue bastante peligroso".

**'UN HOMBRE A LA CAZA DE SU RIVAL. Y SUPERÁNDOLE. EL MEJOR VERSUS EL MEJOR'**

### Los mejores de los demás



**MICHAEL SCHUMACHER**  
En Nürburgring, Schumi siguió a Häkkinen de cerca tras la salida, luego le atacó al caer la lluvia. Y luego se escapó, sencillamente.



**RUBENS BARRICHELLO**  
En Barcelona, Rubens superó a los Schumacher de una tacada. ¡Súper!



**DAVID COULTHARD**  
David desbordó a Schumi en Magny-Cours, mostrándole de paso un dedo.



**JOS VERSTAPPEN**  
Puede que Jos no luzca en parrilla, pero es duro. Su pasada a Wurz en Montreal fue magnífica.



**JENSON BUTTON**  
Jacques Villeneuve es, en el mejor de los casos, difícil de pasar, pero Jenson lo hizo en Brasil en sólo su segundo GP. Una estrella ha nacido.



## EQUIPO DE MECÁNICOS DEL AÑO

Buen trabajo en boxes puede ganar carreras –y títulos– como Ferrari demuestra.

Texto de Tom Clarkson; fotografía de Paul-Henri Cahier



Bishop con parte del equipo: Francesco Uguzzoni, Andrea Vaccari y Nigel Stepney.

a victoria que decidió el título mundial para Ferrari se ganó en el pitlane de Suzuka. 'Los chicos', como alude Michael Schumacher a su equipo de mecánicos, le despacharon más velozmente de lo que hizo McLaren con Mika Häkkinen. Schumi tomó la cabeza y nunca miró atrás. Después de todos los cambios técnicos que Jean Todt ha realizado durante sus siete años como director deportivo de Ferrari, fue irónico que trabajo en equipo y humanidad ganaran la victoria.

Los mecánicos de la Scuderia se han sometido a reforma en años recientes. Ya no son extrovertidos tragadores de

Chianti, con imagen de *playboy*. En un intento por mejorar la atlética, su edad media ha caído de más de 30 años a más de 20, y hay muy pocos de más de 40. La crianza y estímulo de estos jóvenes ha sido responsabilidad del director técnico Ross Brawn. Asiste a las 7.45am cada mañana de carrera para practicar pitstops, crono en mano. Ningún otro jefe técnico hace esto de forma regular.

"Creo que nuestros chicos son los mejores", dice Brawn, "y se han mostrado totalmente impecables durante todo el año. Ferrari tiene imagen de ser un grupo dispar, pero nada podría estar más lejos de la verdad ahora. Hace diez años, quizá, pero no ahora; éste es un grupo de gente muy equilibrado".

Evidencia perfecta de su fortaleza de carácter se vio en el GP de España,









# DEBUTANTE DEL AÑO

Sin rival. Jenson Button superó las expectativas de todo el mundo en su debut.

Texto de Peter Windsor; fotografía de Rip



El viejo saluda al joven: Matt Bishop con Jenson.

No era difícil, ésta, aunque Nick Heidfeld se mostró buenísimo cuando su Prost-Peugeot iba al menos algo bien. Jenson Button, sin embargo, es muy especial. Incluso en su temporada debut, ya está entre los seis primeros. Muéstrale algo de lluvia en el Benetton-Renault del año que viene, o ponle en alguna extraña situación de neumáticos, y será muy capaz de ganar, incluso contra Mika y Michael. Tiene mucho talento, y ha sido criado de modo tan equilibrado que no necesita convencer a nadie de lo bueno que es. Sencillamente lo es. Fin de la historia.

Lo mejor es que su carrera está perfectamente preparada, también: no va a tener que desperdiciar años con equipos poco competitivos, o probando para grandes equipos. Ha aprendido rápidamente su oficio con uno de los mejores de todos ellos -BMW.WilliamsF1- y ahora cuenta con un Benetton-Renault con el que correr. Será divertido observar, y ver quién marca más puntos -Button o su sustituto en Williams, Juan Pablo Montoya.

Es difícil escoger aspectos notables del año de Jenson. Corrió bien en Melbourne, en su debut, pese a un accidente el sábado por la mañana. Estuvo magnífico en Interlagos, pasando a Jos Verstappen cuando Jos menos lo esperaba, y en Silverstone respiró el aire de Mika por primera vez. Dicen que cayó en un bache después de esto, pero su pilotaje sobre mojado en Nürburgring y Canadá fue, para mí, poco menos que vertiginoso. Se creía que Williams no iba a tener un gran año 2000, no en su primer año con motores BMW, así que Jenson no iba a correr siempre para puntuar. A pesar de todo, siempre pilotó totalmente al límite, rara vez cometiendo errores. Abordó nuevos circuitos como si hubiera corrido en ellos

toda su vida -lo cual es un auténtico indicio de grandeza.

Estuvo tranquilo bajo presión en Austria -y en Hockenheim, donde llevó el coche bajo varias condiciones, explicó que había llegado a saber algo del FW22 por vez primera. Spa, Japón e Indianápolis fueron golpe por golpe; hacia final de temporada, incluso Ralf empezaba a parecer mellado.

Hubo un momento tenso tras la sesión oficial en Melbourne, cuando la prensa insistió en saber si estaba siendo aplastado por la presión de tener sólo 20 años, pero por lo demás Jenson fue un modelo de serenidad, simbolizado por su intento de calificación en el último minuto en Suzuka. Todos en Williams lamentan ver a Jenson partir -igual que todos en Benetton deberían ser conscientes de que van a trabajar con alguien muy, muy especial.

## Qué dijo Jenson Button

"Este premio es fantástico. Cuando estás metido en F1, en realidad no captas la perspectiva más amplia, así que es realmente genial que los lectores de *F1 Racing* me hayan elegido Debutante del Año -aunque creo que me ayudó, comparado con los otros rookies, contar con un coche mucho mejor. Ha sido un gran año. BMW.WilliamsF1 me ha enseñado muchísimo -como ha hecho Ralf [Schumacher]-. Frank [Williams] y Patrick [Head] también han sido fantásticos".

## Qué dijo Gerhard Berger

"Para ser Debutante del Año primero hay que ser talentoso por naturaleza, y Jenson lo es. También es muy fiable -no alterna con el muro- y da a nuestros ingenieros información técnica muy buena. También es un chico muy agradable. Así, sabes, diría que es un conjunto muy completo. Sin duda, pues, fue el Debutante del Año".

'INCLUSO EN SU TEMPORADA DEBUT, YA ESTÁ ENTRE LOS SEIS PRIMEROS'

## Los mejores de los demás



### NICK HEIDFELD

Casi invisible en el paddock, y muy tímido, Nick a veces ha pilotado el abominable Prost mejor que su compañero Jean Alesi.



### GASTÓN MAZZACANE

Bien, siempre iba a tener que bregar, ¿verdad? No se puede comparar con Jenson.



### LUCIANO BURTI

Sólo una carrera, por enfermedad de Eddie Irvine. ¡No sorprende que el 93% de vosotros votara por Button!







## EQUIPO MÁS MEJORADO DEL AÑO

En pistas de alta velocidad, el ritmo del Arrows A21 ha sido una revelación.

Texto de Matt Bishop; fotografía de Darren Heath



"¿Por qué una foto suya?", pregunta Jos. Pedro y el 'dire' creen que bromea, pero parece muy serio.

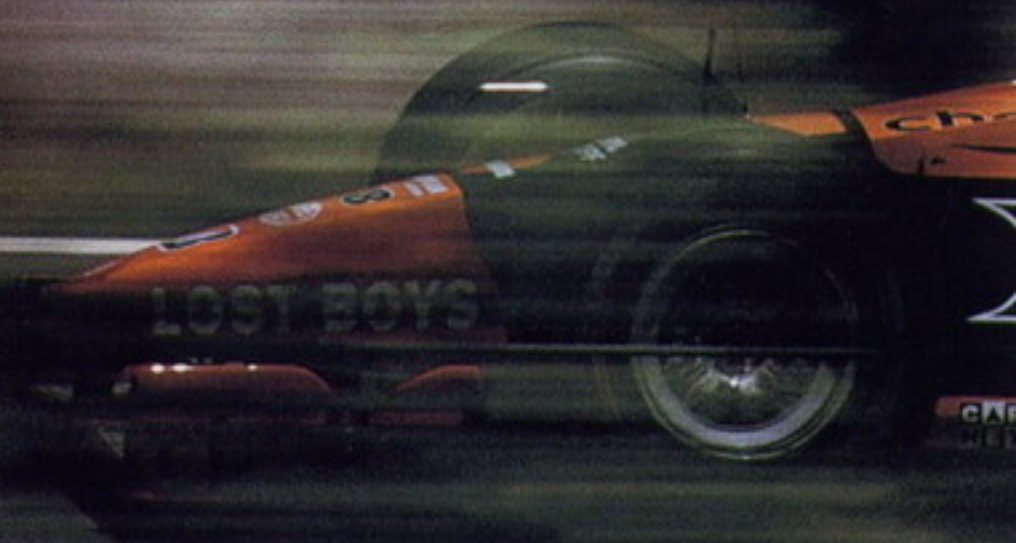
De los 10 premios *F1 Racing*, ninguno fue recibido con más entusiasmo que éste. Al saber que su equipo había ganado, la secretaria de prensa de Arrows, Fiona Cole, insistió en que todos —mecánicos, ingenieros, los tipos de marketing, las chicas de catering, etc.— se reunieran en el paddock, donde pronuncié unas palabras y ofrecí el trofeo a Pedro de la Rosa y Jos Verstappen.

Ambos se mostraron sinceramente encantados. El jefe de equipo Tom Walkinshaw, que pasó el fin de semana del GP de Malasia en Inglaterra, ultimando contratos de patrocinio para 2001, llamó al conocer el resultado: "Es una gran noticia y es gratificante saber que es el

público quien nos ha votado", dijo.

Una moral inexpugnable ha sido sin duda uno de los factores que ha hecho posible el renacimiento de Arrows. Empezaron el año desde la línea de bajamar. "Sólo llevo aquí un año", me dijo el team manager Steve Nielsen, "pero cuando llegué sabía que 1999 había sido un año difícil. No estábamos muy bien financiados y aún nos recuperábamos de lo de Malik [el rimbombante Príncipe Malik Ado Ibrahim había llegado como co-jefe de equipo a principios de 1999, prometiendo la luna, y se esfumó misteriosamente unos meses después]. Pese a ello, el espíritu de equipo de los chicos ha sido extraordinariamente bueno. Son un sólido grupo".

Pero ser 'sólido' (o incluso 'bueno') no basta. Coincidencia o no, la prosperidad de Arrows empezó a mejorar tan pronto como el Príncipe salió de escena. Walkinshaw rubricó un oportuno contrato





de motor con Supertec y fichó al dotado Eghbal Hamidy como diseñador jefe; el resultado, bajo el mando del director técnico Mike Coughlan, fue el A21. Se quedaron con el excelente De la Rosa para 2000, y ficharon al experto Verstappen. El coche rindió favorablemente en pretemporada –tanto que cuatro nuevos sponsors fueron atraídos al equipo: Orange, Eurobet, Chello y Lost Boys.

Hamidy ha sido después pescado por Jordan, lo que será un golpe. O no, si preguntas a cualquiera en Arrows.

"Eghbal era bueno", me dijo De la Rosa, "pero la intensidad del talento en ingeniería es mucho mayor que Eghbal. Hizo un trabajo súper –pero el crédito que se le ha atribuido ha sido algo excesivo".

El próximo año el equipo montará el 'nuevo' V10 AMT –una versión modificada del motor usado por Prost

**'UNA MORAL INEXPUGNABLE HA PROPICIADO EL RENACIMIENTO DE ARROWS'**

este año—. Ya que los azules no lograron ni un punto, puede que no todo sean buenas noticias. "No, no", dijo De la Rosa. "He pilotado un A21 con el motor AMT, y es impresionante –al menos igual al Supertec". Si es así, el Prost AP03 debe haber sido *realmente* malo.

Ojalá.

#### Qué dijo Pedro de la Rosa

"La mejoría empezó a mediados de 1999, cuando detuvimos el desarrollo del A20 [el coche 99] para concentrarnos en el A21. Tom [Walkinshaw] ha hecho una gran inversión y todo el equipo ha trabajado muy duro. [El director técnico] Mike Coughlan ha creado un conjunto muy bueno y ahora tenemos una buena base para seguir trabajando".

#### Qué dijo Jackie Stewart

"Arrows lo ha hecho muy bien últimamente, y Eghbal Hamidy tiene mucho que ver en ello. El coche tiene una velocidad en recta muy alta e inmenso agarre, lo que indicaría que el motor Supertec es mejor de lo que cree la gente. Tom Walkinshaw padeció con Arrows los primeros años, pero esta temporada ha sido buena. También los pilotos lo han hecho bien".

### Los mejores de los demás



#### WILLIAMS

El renacimiento del equipo está casi listo. Espérese que ganen de nuevo el próximo año.



#### BAR

Cero puntos en 1999; 20 puntos en 2000. El año que viene, con Panis, será aún mejor.



#### MINARDI

Sin puntos, pero han puesto en aprietos a rivales más ricos. Duros tiempos por delante.







'FERRARI PODRÍA  
DECIR QUE TENÍA  
AL HOMBRE  
IDÓNEO Y SE  
AFERRO A EL'



# JEFE DE EQUIPO DEL AÑO

Después de siete largos años, misión cumplida para Jean Todt.

Texto de Stéphane Samson; fotografía de Rip



Cosa de jefes: Matt Bishop, de F1 Racing y Jean Todt, de Ferrari.

Si uno tuviera que resumir a Jean Todt en una frase, tendría que ser la que él mismo usa cuando intenta hacer entender qué hace falta para triunfar en F1: "Sólo los mediocres pueden satisfacer su potencial". Una coletilla que repetirá hasta que las ranas críen pelo, y que ofrece un verdadero reflejo de sí mismo: orgullo, abnegación, no parar de batir el yunque.

El francés, que asumió el mando de la Scuderia el 1 de julio de 1993, es como una sanguijuela que no cesa. Le ha costado siete años dar a Ferrari lo que prometió, pero al final lo logró.

"Una jornada laboral de 14 horas y casi inaguantable presión... Dirigir la Scuderia es un trabajo que acapara totalmente tu vida", revela. E incluso si algunas decepciones por el camino casi llevaron, en más de una ocasión, a su destitución, los directivos de Ferrari podrían decir que tenían al hombre idóneo para el puesto y se aferraron a él. Trajo consigo orden, calma, organización. Encontró a Schumacher, Brawn y Byrne. Construyó uno de los túneles de viento más eficaces -y hermosos- que existen.

"Cuando llegué a Ferrari, el equipo era una obra maestra en peligro de ruina", explica. "Tuve que reclutar a la gente adecuada, crear un buen ambiente de trabajo, infundir ánimo a las tropas. Fue una enorme tarea".

Para este hombre supersticioso, que pone "la lealtad en el primer lugar de la lista de valores", el título que Schumi sentenció en Suzuka fue "el sueño de una carrera". Una carrera que le ha llevado de copiloto de rallies (contribuyó a que

Talbot ganara el título de marcas de 1981) a director de competición en Peugeot, logrando victorias y títulos en rallies, 24 Horas de Le Mans y el París-Dakar. Dejó Peugeot por el Cavallino después de que la dirección rechazara su propuesto proyecto F1. "Tomé un gran riesgo eligiendo Ferrari, pero valió la pena".

Amado u odiado, no hay indiferencia ante Jean Todt. Dice que no podría importarle menos su imagen. "Lo que cuenta son los resultados. Lo demás sólo es escoria".

El futuro es incierto. Ha cumplido su misión. "Quería dejar Ferrari antes de 2000. Amplié mi contrato hasta el final de este año y luego otra vez hasta el final de 2001. Después de eso, veremos. Pero me gustaría un poco más de tiempo para mí", dice el francés con una sonrisa.

## Qué dijo Jean Todt

"Estoy muy orgulloso de mi logro: construir el equipo Ferrari, dirigirlo, tener a los mejores individuos a mi alrededor y asegurar que esa gente disponga de los recursos apropiados para lograr lo que se les exigió hacer. Para mí es un sueño hecho realidad -ganar el título de pilotos con el mayor equipo-. Y, por supuesto, Michael es un fantástico piloto".

## Qué dijo Mika Salo

"Jean tiene el trabajo más difícil de todos los jefes de equipo porque recibe un montón de porquería de la prensa italiana siempre que algo sale mal. Si Ferrari tiene una mala carrera, hay un guardaespaldas en su casa la semana siguiente. Debería impartir lecciones sobre cómo dirigir un equipo de F1 -¡habría diez jefes de equipo en su clase, sin duda!".

## Los mejores de los demás



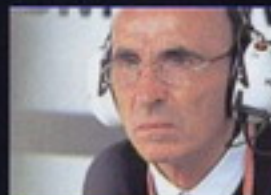
### RON DENNIS

Un reñido segundo en votos, Dennis ha hecho de la búsqueda de la perfección un fino arte. Impone un gran respeto en su empresa.



### FLAVIO BRIATORE

La antitesis de Ron, extravagante y voluble -pero más astuto de lo que cree la gente.



### SIR FRANK WILLIAMS

Totalmente entregado a ganar y fiel a su equipo, Frank es tan perspicaz como siempre.



### EDDIE JORDAN

'Eejay' trae un toque de rock 'n' roll al paddock. Pero posee un inflexible cerebro comercial además de simpatía por tomar el pelo.



# PILOTO DEL AÑO

En mojado, nadie puede con él; Schumacher es un maestro de su oficio.

Texto de Peter Windsor; fotografía de Darren Heath



Schumi recibe su premio del subdirector Stéphane Samson.

**M**ichael Schumacher es el Piloto del Año 2000, como si no lo supieras, y justificó el premio de casi todas las formas posibles. No puedo evitar preguntarme qué habría ocurrido con vuestros votos de haber ganado Mika en Monza e Indy, y luego el título, pero me gusta pensar que os habríais mantenido fieles a Michael. Ganó GPs, y el título, como deberían ganarse –en difíciles condiciones de semimojado, cuando todos iban aún sobre seco.

Me pregunté, tras Spa, cómo iba Michael a hacerlo. Tal vez cometiera un error allí al no empezar sobre seco –sólo él podría haber pasado de puntillas por esas primeras vueltas, no perdiendo demasiado terreno– pero por lo demás pilotó impecablemente, aguantando su Ferrari en cabeza en un día en que el McLaren era a las claras mejor, sobre todo en Eau Rouge.

El mundo enloqueció cuando Mika pasó a Michael, pero la maniobra pareció más sensacional de lo que fue. En esa fase, el Ferrari había liquidado sus gomas traseras. Era inevitable que Michael iba a acabar segundo.

Entonces, ¿qué podría hacer en Monza? Concentrarse en la sesión oficial, eso es. Él y Ferrari aparecieron con reglajes y motores de calificación que le permitirían acabar al menos segundo –y ganar si Mika topaba con problemas–. Por encima de todo, Michael necesitaba estar lejos de los accidentes de primera vuelta.

Fue una jugada brillante. Mika misteriosamente padeció sobreviraje en Monza, rompió un motor en Indy y le afectó el semimojado en Suzuka. Juego, set, partido y campeonato.

Criticar a Michael Schumacher es desconocer lo que pasó en Austria y Hockenheim, donde se encontró metido en accidentes en la parte alta de parrilla. Era difícil recordar la última vez que efectuó una salida realmente rápida, así que ahí estaba, rueda a rueda con tipos como Trulli, Zonta y Fisichella. Como dije en su día, quizá sobrestimó el oficio de la próxima generación: unas discretas palabras antes de la salida habrían hecho mucho más por su campeonato que las ineludibles entrevistas en parrilla para la TV alemana.

Fue superado claramente por Häkkinen en Hungría, también. Si se hubiera impuesto en la salida –en la primera curva– Michael podría haber tenido a raya a Mika hasta la meta, a lo Gilles Villeneuve. La maniobra de Mika ese día fue a mi parecer el Adelantamiento del Año –pero, dicho sea en honor de Michael, y en beneficio de su campeonato, dio espacio a Häkkinen y después corrió para ser segundo–. Y segundas posiciones, junto con algo de lluvia, es de lo que tradicionalmente tratan los campeonatos del mundo.

## Qué dijo Michael Schumacher

“Ser premiado por los lectores de *F1 Racing* es un sincero honor. Estoy realmente contento. Viene a mostrar que han seguido mi larga asociación con Ferrari y han decidido que esta temporada fue, parece, la mía. Gracias. Muchas gracias. ¡Ahora depende de mí que la distinción no se me escape el próximo año!”.

## Qué dijo Alain Prost

“Es el premio lógico. Creo que ya ha sido Piloto del Año durante las últimas temporadas. Su trabajo junto a Jean Todt desde 1996 ha sido extraordinario. Ahora que ya tiene 44 victorias en su haber, puede aspirar a batir mi récord. Y se lo merece, como Ayrton Senna se lo habría merecido. Estaré algo triste, pero no hay nada de que apenarse al ser superado por tan grandes campeones”.

## Los mejores de los demás



**JACQUES VILLENEUVE**  
Su BAR-Honda puede no haber sido capaz de desafiar a Ferrari o McLaren, pero Jacques se entregó tanto como cualquiera en su día.



**RUBENS BARRICHELLO**  
RB ganó una vez, MS nueve. Pero esa victoria en Hockenheim fue una joya de carrera lluviosa.



**DAVID COULTHARD**  
Ligeramente a la sombra de su compañero, David pilotó bien todo el año. Constante y rápido.



**MIKA HÄKKINEN**  
El único en la misma órbita que Schumi, Mika fue tan veloz como siempre y podría haber ganado un tercer título con algo más de suerte.





'MICHAEL GANÓ  
CARRERAS, Y EL  
TITULO, COMO  
DEBERÍAN  
GANARSE'



PREMIOS F1 RACING 2000

SCHUMACHER

'TENEMOS ENTRE  
NOSOTROS UNO  
DE LOS GRANDES  
TALENTOS DE LA  
HISTORIA'





# HOMBRE DEL AÑO

Michael Schumacher ha reescrito la definición de 'clase estelar' este año.

Texto de Matt Bishop; fotografía de Rip/RipSyncopy

## Los mejores de los demás



### MIKA HÄKKINEN

Tras ganar dos títulos seguidos en 1998 y 1999 y presionar duro a Michael este año, Mika finalmente ha tenido que ceder.



### JEAN TODT

Una nación esperaba y Todt cumplió. Presentó su dimisión varias veces en el proceso.



### DAVID COULTHARD

Candidato al título al principio; segundón al final. De nuevo. ¿El año que viene, David?



### ROSS BRAWN

El 'otro influyente' (con Todt y Byrne), mostró su valía en muchas ocasiones. Un talento imprescindible.



### ADRIAN NEWEY

Una vez más, el McLaren de Newey fue un coche ganador –pero esta vez no bastó–. ¿Le tentará Jaguar?



Podía relajarse en Malasia, por supuesto. Era su 144° GP; y, de ellos, sólo tres no importaron –en el contexto de la campaña por el título de pilotos, eso es–.

En 1995, tenía el título en el bote en Aida –convirtiendo las carreras en Suzuka y Adelaida, como la de Sepang este año, en 'no puntuables' para él.

Pero no se relajó, claro. No sólo fue su rendimiento en pista tan entregado como siempre; también lo fue su *preparación*. A las 4.30pm del viernes, el fotógrafo Darren Heath y yo nos presentamos en el box Ferrari para una cita con Jean Todt. Íbamos a entregar el premio *F1 Racing* Jefe de Equipo del Año al pequeño gran hombre de la Scuderia (ver página 48). Como siempre cuando se trata con los *grands fromages* de la F1, tuvimos que esperar. Pero rondar dentro del box Ferrari nunca es rutinario; observamos y escuchamos, y lo que vimos fue tan impresionante como revelador. Sobre todo cuando Schumi entró. Se detuvo y charló un rato con 'el chico de las gafas' Harry Gibbins, representante de Oakley cuya tarea es posar las gangas de su empresa sobre las narices de tantos ases de la F1 como sea posible.

Harry dejó a Michael con un par de gafas de sol a medida con lentes rojas, tras lo cual el campeón se sentó en un cajón de embalaje, extendió una docena de hojas de intimidatorios datos de telemetría y las estudió diligentemente. Todt nos tuvo esperando 45 minutos –tiempo durante el cual la actividad devoradora de números de Michael jamás flaqueó visiblemente.

Así que no se relajó, pues. Al contrario. Es quizá el rasgo de Schumi que Todt más aprecia: "No sólo es Michael el piloto más veloz", dice su jefe, "sino el más trabajador. Está totalmente entregado, completamente concentrado". Y su capacidad sin par para *trabajar* se ha convertido ahora en un hábito, una rutina. Michael se rompe los cuernos incluso cuando no lo necesita.

Pero no es por su prodigioso ritmo de trabajo que se le recordará –como no se reserva un lugar en el corazón para Jim Clark por su inteligente planteamiento de los tests–. No; en Michael tenemos un genio, uno de los grandes talentos de la historia del deporte. Un Tiger Woods, un Carl Lewis, un Maradona, un Muhammed Ali, un Don Bradman. Un hombre que puede avivar la victoria de las cenizas de la derrota. Un atleta cuya acrobacia hace cuestionar la comprensión de las leyes del movimiento. Un héroe que puede sacudir la ñoña de mil millones de haraganes del sofá por vía de un contravolante de lo más diestro. Un campeón. De nuevo.

Tras acabar con 21 años de sequía de Ferrari, volverá a saborear la gloria de lucir el número uno sobre un morro rojo. ¿Y por qué no? En su tiempo muerto, su mente divagará cada vez más a menudo sobre su próximo reto: el retiro. Le echaremos de menos. Disfrutad de él mientras podáis.

## Qué dijo Michael Schumacher

"¡Otro trofeo! Para ser franco no sé qué decir, salvo gracias otra vez a vuestros lectores. Este año ha sido fantástico –para mí y para Ferrari–. Juntos, hemos batido todos nuestros viejos récords y alcanzado todo lo que nos propusimos. Sólo puedo atribuir este resultado al trabajo de todos los miembros del equipo. Todos han trabajado muy duro y este éxito es en parte debido a cada uno de ellos".

## Qué dijo Eddie Jordan

"Cuando dejó Benetton, Michael lo puso todo en crear un nuevo método en Ferrari –trajo su propia gente, trabajó sin descanso–. Persistió en ello, también, incluso a través de épocas difíciles. Ha sido sensiblemente más veloz que sus compañeros de equipo, y este año por fin lo ha rubricado. Un merecido campeón, sobre todo pudiendo decirse que el McLaren era un coche mejor".





El primer año de Michael en Ferrari fue de altibajos. Puntos en Alemania (arriba dcha.) y una ristra de abandonos.



# ‘Tuve un sueño...’

... pero ganar el primer título de pilotos para Ferrari desde 1979 adquirió para Michael Schumacher tintes de pesadilla antes de cumplirse por fin.

Texto de Peter Windsor; fotografías de Darren Heath



No fue difícil para Michael Schumacher aceptar la oferta de Ferrari –y no sólo por el dinero–. A mediados de 1995 ya sabía que era más que otro simple campeón del mundo. Alain Prost, Nigel Mansell y Ayrton Senna se fueron, y Damon Hill nunca sería una amenaza –no a largo plazo–. Un vacío le rodeaba como ningún vacío ha rodeado jamás a un piloto tan joven en edad y rico en talento. Si invertía ahora, si trocaba su éxito en Benetton por algo más profundo, podría convertirse en el piloto de F1 más exitoso de todos los tiempos.

Michael nunca ha sido un entusiasta de la historia; no le educaron así. Era un hacedor, no un observador, y el automovilismo aconteció para él de la ▶



## SCHUMACHER: LOS AÑOS FERRARI

manera en que caminar, y luego correr, acontece para la gente normal. Primero los karts y luego –impulsado casi de inmediato por el propietario de un equipo puntero en el alemán de F3, Willi Weber– los monoplazas. Fue rápido al instante, un genio por lo que se refiere a su equilibrio, reflejos, oportunidad y coordinación mano-ojo. Nunca tuvo tiempo para ver automovilismo, no digamos para leer sobre ello: estaba demasiado ocupado haciéndolo él mismo.

A mediados de 1995, sin embargo, era consciente del poder de Ferrari en el deporte. Era consciente de sus recursos económicos y técnicos; de la histeria que Ferrari suscitaba siempre que corrían en Italia. De que no habían sido capaces de sumar un título por más tiempo del que la mayoría del pítlane podía recordar.

Gracias a sus años en Benetton, también era muy consciente de lo que Ferrari podía haber estado haciendo mal. Habló mucho de ello con los hombres en quienes había venido a confiar –con Ross Brawn, director de ingeniería de Benetton, y con Rory Byrne, su diseñador jefe–. El problema en Ferrari, razonaron, no era la sentencia de moda de que era imposible construir tu propio motor y chasis: juntos o por separado, chasis, motor y cambio de Ferrari habían mostrado en años recientes suficiente nivel para ganar un campeonato.

## ‘ENSEÑARÍA A FERRARI, EL GRAN NOMBRE DE LAS CARRERAS, CÓMO GANAR’

*Aplicación* era lo que faltaba en Ferrari –aplicación en el sentido que la F1 da a la palabra–. Una estricta línea de mando. Menos burocracia. Más disciplina.

Y libertad para pensar por ti mismo. Ferrari parecía a menudo hacer cosas –tomar decisiones estratégicas de carrera– porque así se habían hecho siempre.

Sobre esto hablaba Michael Schumacher mientras el verano de 1995 daba paso al otoño. Por sí solo no estaba muy seguro del éxito, porque ganar títulos trata de mucho más que de tener el mejor piloto. Todo el mundo pondría manos a la obra –y sería su gente en quien confiaría, no en los titulares de Ferrari–. Hazte con Michael y te harás con la gente que ya le conoce bien –Brawn, Byrne y un par más.

Michael también razonó que Ferrari necesitaba además un director de equipo meticulosamente disciplinado –un anti Briatore que hiciera por escrupuloso detalle lo que Flavio hacía con la gorra vuelta del revés–. Jean Todt, que había ganado rallies como copiloto y Le Mans para Peugeot (y se había unido a Ferrari hacía sólo un par de años) era así. Su mayor atributo, viniendo como venía de fuera de la F1, era una mente aún abierta.

Rápidamente se sumaría en el método Schumacher-Brawn.

Como compañero, Michael necesitaba un piloto que no nadara nunca a contracorriente, que viera un puesto en Ferrari como un gran paso adelante y que por tanto aceptara el papel de número dos sin chistar. Las dotes de probador no eran problema: Michael tomaría las principales decisiones basado en el rendimiento; las tareas de fiabilidad, sin embargo, estaban al alcance de casi todos los pilotos de la parrilla. Así que se mencionó el nombre de Eddie Irvine. Ferrari se resistió; Michael insistió.

Con todo esto convenido, y con Brawn y Byrne detrás, Michael dijo sí. Pasaría de Benetton a Ferrari –al nombre más grande de la competición–. Y enseñaría a Ferrari, y al mundo, cómo ganar.

No fue fácil al principio. Las piezas se hacían según el modelo, pero de repente la norma cambiaría. Capas críticas se pasarían por alto en los entramados de carbono –porque nunca antes se habían incluido–. En los primeros meses, en el invierno de 1995 y parte de 1996, el tema del día era más administrativo que directamente competitivo. Era época de ponerse al día, y Williams-Renault, con sus pilotos Damon Hill y Jacques Villeneuve, se estaba distanciando claramente del resto.

No hay lugar como el hogar: nada menos que la victoria colmaría a los tifosi en casa. Schumi gana en Monza 98.







El maestro comete pocos errores, pero cuando llegan, a menudo son de aúpa. Éste fue en los libres del viernes en Spa 96.

En el torneo de esgrima de las tácticas de equipo Ferrari, Eddie Irvine (izda.) fue el florete perfecto para su N°1.

'MICHAEL EXIGÍA UN COMPANERO QUE NO NADARA CONTRA LA CORRIENTE'



## SCHUMACHER: LOS AÑOS FERRARI

Si hubo un momento fundamental para Michael y Ferrari, fue éste. Fue el instante con el que otros –Prost y Mansell en el pasado reciente– no habían podido. No con las presiones, como tales, sino con las insinuaciones, con las frases a medio terminar, con los aires y miradas de aquellos que importan. No afectaba a su pilotaje, pero sí a los hombres con quienes más próximamente trabajaban. Y, con su pérdida de confianza, los pilotos, también, eran hechos sufrir. Michael, frío y eficaz, parecía no tomar a los escépticos en serio. Además, tenía a sus chicos a su alrededor y estaba perfectamente situado para desbaratar las críticas. Más que nunca en su vida, Michael Schumacher puso cuerpo y alma tras el trabajo de los ingenieros en quienes confiaba. Su lealtad era total.

Y poco a poco llegaron las victorias. Llovería, y Michael y Ross desbancarían a la oposición. Luego, sobre seco, cuando el resto optara por dos paradas, Michael consideraría tres. Sólo tuvo que funcionar una o dos veces y de repente todo el box Ferrari estaba encendido. Michael podía verlo en sus ojos cuando se detenía en sus marcas del pitlane. Había chispa. Estaban aprendiendo cómo ganar. Tarde para 1996, pero a tiempo para 1997, podía notar que las cosas se arreglaban.

La temporada 97 no fue fácil, sin embargo. Por segundo año consecutivo el conjunto chasis-motor Ferrari era inferior al de Williams-Renault. Michael tenía que aprovechar las variables, burlarles en el pitlane, para arrancar una victoria. En la final en Jerez, entre Villeneuve y Schumacher, el ganador se lo lleva todo.

Sería el punto más bajo de Michael. Líder desde la salida, parecía tener la carrera ganada. Luego sus temperaturas empezaron a subir y se vio obligado a levantar. Villeneuve le cazó –y entonces le atacó súbitamente en la curva Dry Sack–. Sorprendido, Michael se cerró sobre Jacques desde el exterior, aparentemente resuelto a sacarle de pista. Por su acción fue descalificado del campeonato.

Podría sostenerse que fue sancionado en exceso. Casi ninguna carrera acaba sin algún piloto chocando con otro. En

general, las consecuencias son benignas y los incidentes se despachan como 'de carrera'. Pero nada, en las carreras, es benigno y alguien, de alguna manera, siempre tiene la culpa: la diferencia llega cuando la atención pública se concentra en no más que dos pilotos. Entonces la culpa es una necesidad, un derecho.

Michael intentó agravar una colisión que Jacques inició. Michael no se pasó su punto de frenada ni bloqueó sus ruedas traseras. Frenó y giró como había hecho desde la salida. Y la de Villeneuve no fue una maniobra limpia: ataques desde tan atrás en una horquilla nunca son 'limpios'. Lo que exigen es conformidad de la otra parte –y Michael, piloto Ferrari o no, nunca iba a ceder–. Villeneuve lo sabía al entrar a matar, y Michael le hizo un favor.

El incidente tuvo un efecto más trascendental que una pérdida

'DE REPENTE EL BOX TENÍA CHISPA. ESTABAN APRENDIENDO CÓMO GANAR'







**Hockenheim 97: un segundo trae más gloria para el héroe local (izda.). 'Físico' saluda a hombros.**

**Ganar en Japón 97 (dcha.) pareció poner al alemán en pole para el título. Luego vino Jerez.**

**Tras cinco años, el champán de Suzuka tuvo un dulce sabor para Schumacher y Jean Todt (abajo.)**



**'MICHAEL INTENTÓ AGRAVAR UNA COLISIÓN QUE JACQUES INICIO'**



retroactiva de puntos. Disgustado por la reacción del público, Michael no asomó la cabeza ese invierno, saboreando la seguridad de su nueva familia. Tras un tiempo solo, saldría de nuevo a luchar.

Funcionó para Michael el piloto. Para Michael el táctico, no obstante, fue una oportunidad perdida. Mientras Ferrari se reorganizaba, sin reparar en lo principal, Ron Dennis cerró en secreto un acuerdo casi en exclusiva para que McLaren montara neumáticos Bridgestone en 1998. Éste debería haber sido el acuerdo de Schumacher. Era consciente de lo fuerte que Bridgestone iba a ser, y de lo difícil que sería la última temporada de Goodyear, y desde luego sabía el criterio de Dennis (que todos los contratos Goodyear eran nulos porque Goodyear, al retirarse de la F1, incumplía su propio contrato). Con todo, Michael, distraído, perdió la ocasión.

Y con eso llegó 1998. El nuevo McLaren de Adrian Newey y Mika Häkkinen iban a

ser lo bastante difíciles de batir con Goodyears, no digamos con Bridgestones. Michael pilotó brillantemente para Ferrari, pero realmente perdió el campeonato en Spa, en mojado, cuando lo tenía facilísimo. Con Häkkinen y Coulthard fuera de juego, por incidentes desatados por Ferrari, Michael rodó demasiado cerca del McLaren doblado de Coulthard. David mantuvo un aceptable diferencial de velocidad en el mismo borde de pista –y Michael le golpeó duramente desde atrás–. La culpa, por primera vez en dos años y medio, fue del muro de boxes Ferrari. Todo lo que Michael hubiera necesitado, mucho antes de alcanzar a David, eran las palabras obvias: "Mantente lejos de Coulthard. Está a una vuelta. Déjale mucho espacio". Tal como fue, los pensamientos de Michael eran sobre cosas más mundanas. Como ganar.

Un descuido semejante le costó el título en 1999. Ambos McLaren levantaron a media recta del Hangar en la primera vuelta

en Silverstone, en respuesta a los mensajes por radio de Dave Ryan y Steve Hallam: se había sacado bandera roja por un incidente en parrilla. Michael, sin embargo, no oyó nada. Presionó los frenos a velocidad de carrera, el pedal bajó –y atravesó la puzolana–. Milisegundos antes de que Michael golpeará la barrera, rompiéndose la pierna, la voz de Brawn crepitó en la radio: "Bandera roja, Michael, bandera roja".

Lo que no es decir que los años de Michael en Ferrari, antes de 2000, estuvieran plagados de errores; al contrario, debería, podría y habría ganado el título en 1997, 1998 y 1999 de no ser por los matices de mensajes de radio, contratos de neumáticos y muy frenéticas finales de campeonato. Lo que Michael necesitaba era una base de campeonato más sólida –que pudiera aguantar el error ocasional, la poco frecuente pérdida de criterio.

Lo que Michael necesitaba era empezar con tres victorias seguidas. **1**



# Viaje al título en cinco años

Nadie puede acusar a Schumacher de tomar una ruta fácil hacia la cima.

## 1996

**Posición campeonato:** 3º  
**Victorias:** 3  
**Poles:** 4  
**Vueltas rápidas:** 2  
**Abandonos:** 7  
**Lo más significativo**  
**GP de España:** Gana su primer GP con Ferrari en un inundado Circuit de Catalunya. Supera en 45s a Jean Alesi (Benetton).  
**GP de Francia:** Motor roto en la vuelta de formación. El jefe, Jean Todt, lo declara el punto más bajo.  
**GP de Italia:** Primera victoria ante los tifosi.  
**GP de Portugal:** Es superado por Jacques Villeneuve (Williams) por el exterior de la Parabólica.



(Arriba) Ferrari no tuvo que esperar mucho para un primer retorno a su inversión. El primer GP llegó en Barcelona 96. Jerez (dcha.) fue escenario de la infame maniobra sobre JV de 1997.



## 1997

**Posición campeonato:** 2º, luego descalificado  
**Victorias:** 5  
**Poles:** 3  
**Vueltas rápidas:** 3  
**Abandonos:** 4  
**Lo más significativo**  
**GP de Japón:** Villeneuve descalificado por una infracción en entrenos; Michael gana y encabeza la tabla antes de la prueba final.  
**GP de Europa:** Michael es líder en Jerez hasta la vuelta 47, cuando Jacques ataca por el interior y el alemán se le cierra. Schumi abandona, Villeneuve continúa y es campeón.  
**FIA:** Como castigo por Jerez, la FIA excluye a Schumi de la clasificación final por puntos, pero le permite mantener sus victorias. También se le imponen 60 horas de servicio comunitario.



(Arriba) Paro forzoso: la apuesta por el título 99 acabó en las barreras de Stowe. Una pierna rota dejó KO al alemán por 6 GPs. (Izda.) El nuevo campeón no da crédito al logro por fin alcanzado.

## 1998

**Posición campeonato:** 2º  
**Victorias:** 6  
**Poles:** 3  
**Vueltas rápidas:** 6  
**Abandonos:** 3  
**Lo más significativo**  
**GP de Mónaco:** Es 10º tras una colisión con Alexander Wurz (Benetton) en la horquilla Loews.  
**GP de Gran Bretaña:** Gana la carrera en el pitlane mientras cumple un stop-go por doblar a Wurz con bandera amarilla en la vuelta 43.  
**GP de Bélgica:** Choca con David Coulthard (McLaren) bajo lluvia torrencial cuando va primero. Michael vuelve a boxes a tres ruedas e increpa a David en el box McLaren.

## 1999

**Posición campeonato:** 5º  
**Victorias:** 2  
**Poles:** 3  
**Vueltas rápidas:** 5  
**Abandonos:** 2  
**Lo más significativo**  
**GP de Gran Bretaña:** Se rompe la pierna derecha en Stowe en la primera vuelta. Baja durante tres meses.  
**GP de Alemania:** Se pierde su primer GP en casa en siete años. Habla a los fans desde su residencia suiza mediante un enlace vía satélite antes de la salida.  
**GP de Malasia:** Permite ganar a su compañero Eddie Irvine, manteniendo a raya a su rival, Mika Häkkinen (McLaren) en la carrera.  
**GP de Japón:** Es 2º tras Häkkinen, pero Irvine es un lejano tercero y el finlandés se lleva el título.

## 2000

**Posición campeonato:** 1º  
**Victorias:** 9  
**Poles:** 9  
**Vueltas rápidas:** 2  
**Abandonos:** 4  
**Lo más significativo**  
**GP de Mónaco:** Presenta un nuevo diseño de casco y lidera la carrera hasta que abandona por rotura de suspensión.  
**GP de Canadá:** Su compañero Rubens Barrichello es más rápido en la fase final, pero deja a Michael acabar primero en un doblete Ferrari.  
**GPs Austria y Alemania:** Abandona en ambas carreras por colisiones en la primera curva.  
**GP de Japón:** La victoria en Suzuka sentencia el título.







# El segundo año, mejor

Pedro ha saldado el año con dos puntos en su cuenta

Texto de Xavier Guillén; fotografías de Alain Richaud/Best

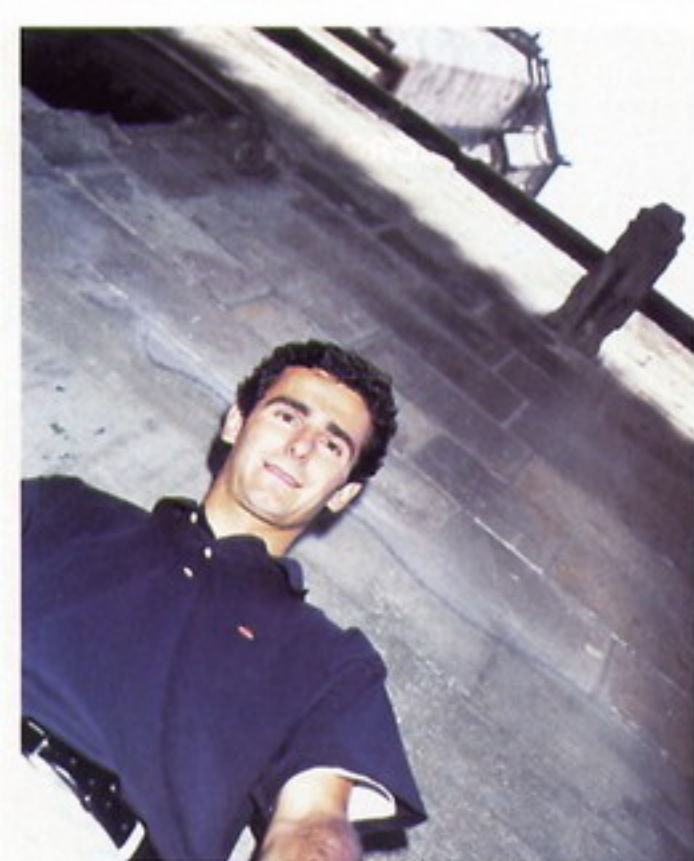




PEDRO DE LA ROSA

y brillando ante pilotos más expertos y equipos más ricos.





(Desde la izquierda) Gigante: Pedro es un 'muro' para sus rivales; vista superior del depurado diseño de Hamidy –que aún diseñará el modelo para 2001: el Arrows era una 'flecha'; (abajo) en Nürburgring llegó el primer punto del año.

“TENGO GANAS DE DESCONECTAR. CON DIEZ DÍAS AISLADO AL 100% TENGO BASTANTE”



Está tirado en el suelo, sobre una alfombra amarilla, una pierna doblada le tapa la cara, la otra pierna está mirando, como mínimo, contra el gobierno. En el gimnasio Sport Evolució dicen que es De la Rosa, pero parece una caracol gigante escondido y enfadado con el mundo. Por fin abandona su postura de contorsionista y se levanta para estirar todos sus músculos, una cadena de sudor marca el chandal azul que viste.

“Buenas tardes, enseguida acabo, llevaba un par de días sin venir al gimnasio y me ha entrado el mono, esto del deporte crea adicción”. De la Rosa necesita estar activo en todo momento, aunque después de una temporada larga y dura, lo que más le apetece es disfrutar de unas vacaciones, tiempo libre en casa, arena de playa y sol, perdido en una isla, aunque sea persiguiendo a *Curro*.

“El día a día en Barcelona es algo que echo de menos, ver pasar las estaciones –aunque suene raro, después de tanto cambio de países, de continentes, llegas a perder la noción de la estación en que estás–. Echo de menos el día a día, estar tranquilo en casa y planificar un fin de semana con los amigos [se ríe, se le notan las ganas de jugar que tiene]. Sólo puedo hacer planes con mis vacaciones en noviembre, y entonces me paso todo el día solo, buscando a mis amigos que

están trabajando, es una mala jugada, tú estás de fiesta pero tus amigos trabajan, así que aprovecho para pasear, ir por ahí, al cine. La última ‘peli’ que he visto es ‘Xmen’, y en vídeo ‘Torrente, el brazo tonto de la ley’ [se parte de risa recordándola y duda a la hora de definirla]. Es curiosa, peculiar, mucho humor español. Me gusta disfrutar con películas entretenidas, que me diviertan”.

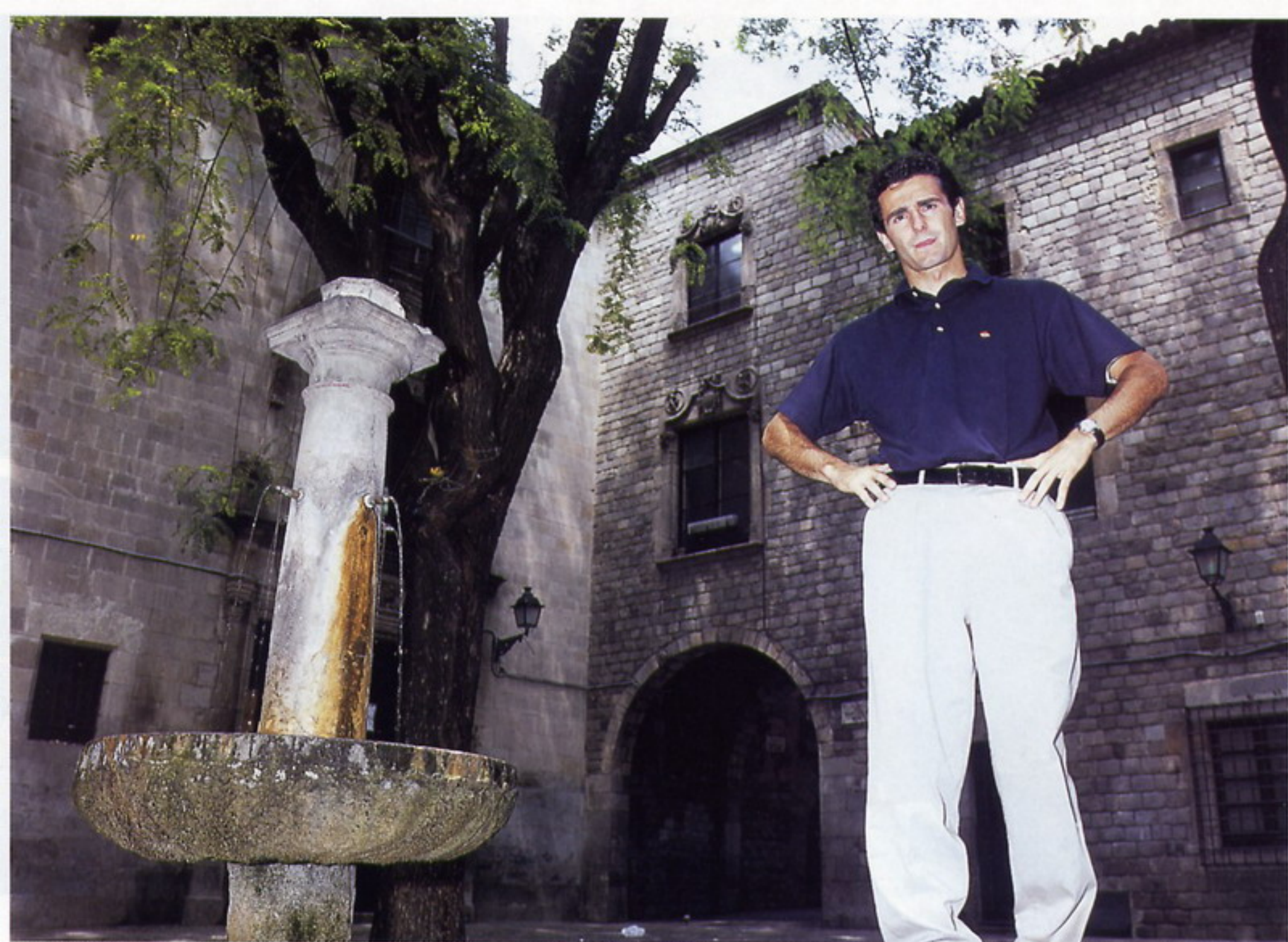
Muy amigo de vivir el tiempo libre entre amigos, con la gente de casa, sin recorrer muchos kilómetros, necesita apartarse del trabajo y de los compromisos de manera efectiva. Por eso, lo mejor es buscar un destino lejano, ir en buena compañía y tostarse al sol. Las Maldivas le esperan, junto a su novia Reyes, ¡qué envidia!

“Ahora tengo ganas de desconectar, irme fuera de España, apagar el móvil, no ver a la prensa, no ver la tele, olvidarme de todo. No por mucho tiempo, realmente con diez días desconectado al 100%, ya me doy por satisfecho. Estar tranquilo para poder descansar, leer y estar con mi novia, y así volver con muchas ganas de empezar de nuevo. El año pasado me quedé todo el mes de noviembre en Barcelona, porque estaba cansado de viajar y no tenía ganas de moverme, pero fue un error, porque no descansé, y para mí es muy importante empezar un nuevo año con ‘el disco duro’ descargado y las baterías llenas”, dice.

“No me noto cansado física ni psicológicamente, pero no quiero llegar a enero o febrero y sufrir un bajón, cuando estemos en plena pretemporada. Por eso es mejor irse ahora de vacaciones. Este fin de temporada, con desplazamientos a EE.UU., Japón y Malasia, volviendo entre GP y GP a Barcelona, me ha agotado bastante, me ha costado acostumbrarme al cambio horario, ha sido un poco pesado, y además volví resfriado”.

El último ejercicio antes de limpiar la memoria del ordenador es pasar balance a la temporada. Pedro ha acabado muy pocas carreras, 6 de 17, pero mientras ha estado en pista ha asombrado, se ha ganado el respeto del paddock anglosajón, que hasta ahora no se había fijado en él. Si Naomi Campbell regresa por los circuitos, es posible que le vuelva a confundir con Pedro Diniz, y seguramente a De la Rosa no le importe mucho, con tal de explicarle el craso error que comete, pero el marido de la top model, Flavio Briatore, y cualquier otro director de equipo ya saben que ahora al nombre de Pedro, el apellido más rápido que le corresponde es el de ‘De la Rosa’. Se ha puesto de moda y quizá si hubiera acabado alguna carrera más, Pedro, hoy, en lugar de esperar sin ninguna preocupación el anuncio oficial de su renovación por Arrows de boca de Tom Walkinshaw, se estaría devanando los





sesos para elegir entre los tres equipos que le han seguido con mucha atención.

Los dos puntos conseguidos este año son un buen resultado, el doble que el año pasado, pero además los ha ganado con todas las de la ley. Uno de los parámetros más importantes para conocer la competitividad de un piloto es compararle con su compañero de equipo. Pedro gana por goleada a Verstappen si observamos la posición de los dos en parrilla. De 17 carreras, en 11 (11+1, si incluimos Barcelona, donde el problema con la gasolina le llevó a la última fila) el piloto español ha sido más rápido que el holandés.

"Yo creo que el balance final es bueno, no muy bueno, porque hemos dejado escapar puntos; es la sensación que tengo ahora. Por dos motivos, sobre todo por falta de fiabilidad, un tema que tenemos que mejorar de cara al año que viene, porque no basta con ser rápidos, hay que acabar más carreras. Por ejemplo, Austria: rodaba tercero, perdimos cuatro puntos que en F1 significan mucho y para mi carrera, más.

"El segundo motivo ha sido algún error que he cometido; me gusta ser crítico conmigo mismo, no estuve acertado en Hockenheim, con la salida de pista en la última vuelta, cuando iba cuarto y empezó a llover. El balance general es bueno, pero podía haber sido mejor.

"En el plano personal ha sido una temporada de consolidación en la F1 y noto por primera vez que la gente me respeta. El año pasado, tener a Takagi en el equipo no me ayudó, no se sabía realmente lo bueno o malo que era yo, porque la referencia del japonés era incierta, al ser un piloto poco valorado en el paddock. En cambio, este año he tenido la suerte de compartir equipo con Verstappen. Creo que en los oficiales he rayado a gran nivel. Muy concentrado, normalmente me he esforzado en sacar una vuelta buena y éste es el quid de la cuestión; he aprendido a cambiar bastante el coche para tener reglajes de carrera o entrenamientos, para sacar la vuelta rápida. Si he estado delante de él es porque he hecho el coche más nervioso para una vuelta. En carrera, el coche debe ser más regular. En cuanto a las carreras, las que he acabado lo he hecho en buenas posiciones.

"Esta temporada he aprendido mucho, vaya, las tres primeras carreras me han servido más que todo el año pasado, al estar en un grupo muy competitivo, diez o doce pilotos en 4 o 5 décimas. Eso me ha permitido luchar mucho más, me ha curtido más como piloto".

Once abandonos es como para volverse loco. Demasiadas decepciones para que no le afecten, pero a De la Rosa no le han quitado ni un ápice de

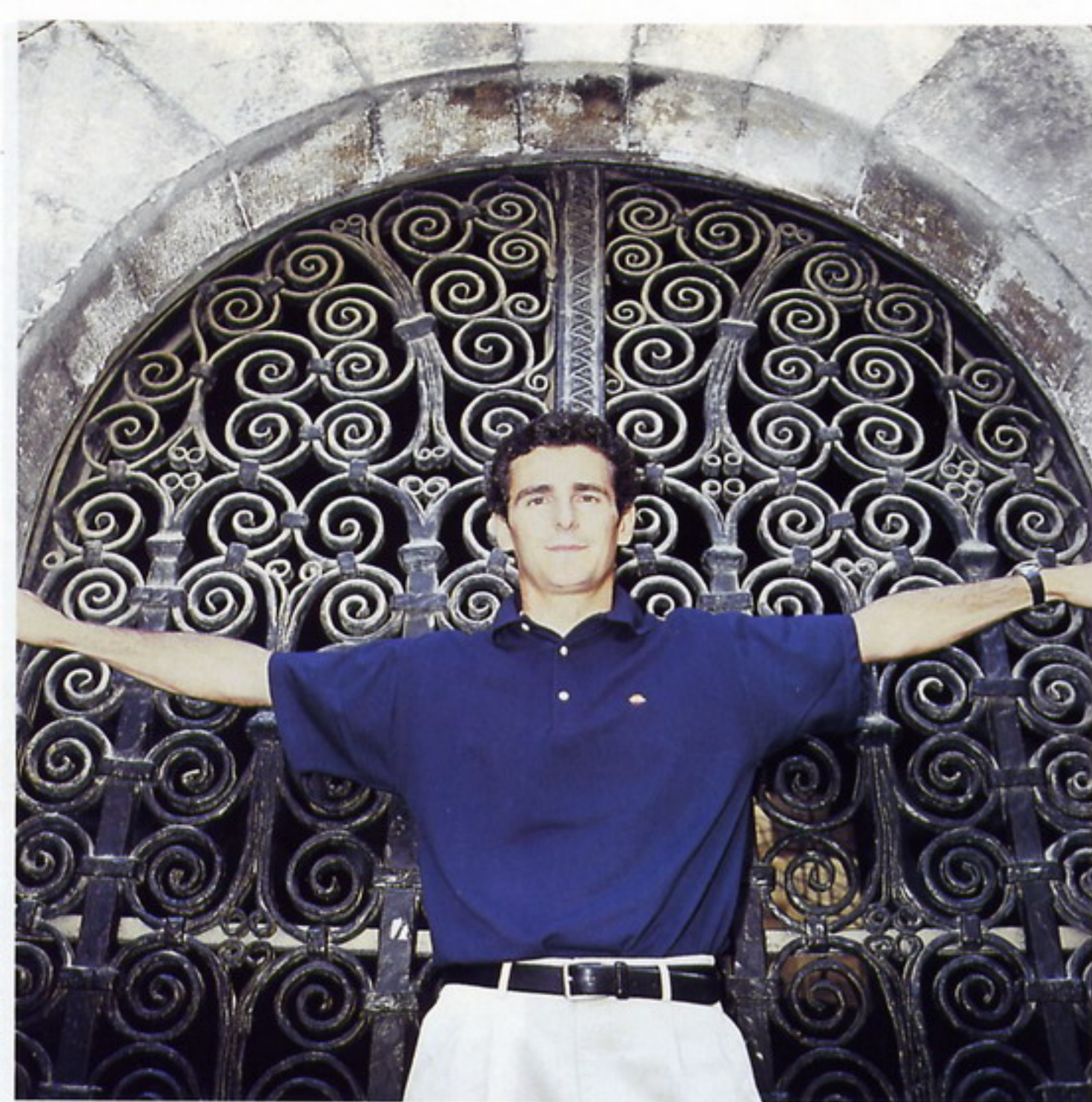
agresividad; al revés, le han servido de motivación, y eso que cada vez que el Arrows humeaba como una locomotora de vapor o se paraba en seco, debía oír comentarios críticos para su equipo, que ciertamente ha pecado de una falta de fiabilidad muy preocupante.

"No va con mi carácter venirme abajo, y menos cuando el equipo, comparando con la temporada pasada, va hacia arriba. La motivación que se ha vivido en la escudería es impresionante, creemos que podíamos ir mejor se ha notado. Poco a poco el equipo ha visto que se podía luchar contra Benetton, contra otros equipos, cuando antes lo máximo que nos planteábamos era superar a Minardi. Sólo nos ha faltado rematar, nos ha faltado definición en los metros finales, pero hemos creado las ocasiones, que es lo más difícil. Con un poco más de continuidad en la estructura del equipo el año que viene, completaremos la faena".

El símil futbolístico es uno de los preferidos del piloto de Santa Agnés de Malanyanes, un pueblecito cercano a Barcelona. Debe soñar con entrar en el sorteo de la Copa de la Uefa, entrar en la *Champions League* y un día, vivir su propio Wembley. Mientras llega el gol histórico de su carrera, éstos son los pases, asistencias y goles que mejor recuerdo le traen de la reciente 'liga'. ►

**(Arriba)** Nuestra sesión de fotos se llevó a cabo en el céntrico Barrio Gótico barcelonés, un laberinto encantador de calles estrechas y edificios de piedra.





“LO MEJOR DE TODO EL AÑO, EL QUINTO PUESTO EN PARRILLA DE HOCKENHEIM”



(Arriba) Brazos en cruz cual pescador indicando el tamaño de su presa –pero Pedro no exagera sobre su excelente año 2000; (arriba dcha.) los dos puntos de Pedro en 2000 han llegado en carreras pasadas por agua.

“Diría que son tres: rodar tercero en Austria fue inigualable; mis dos puntos, porque llegaron en carrera muy bonitas, complicadas, difíciles, empezaron en seco y acabaron en agua; y, quizá, el mejor de todos, el quinto puesto en parrilla en Hockenheim. Creo que calificar un Arrows en quinto lugar de un GP, eso tiene... [‘eso tiene’ lo repite varias veces; Pedro no parece decidido a evocar a Federico Trillo con su ya famoso, ‘manda huevos’, pero con el semblante, de alguna forma, lo dice] Sabiendo que hay cuatro coches invencibles, es algo muy especial, salir ahí y ver que casi no tienes coches delante es muy, muy excitante”.

En el plato oscuro de la balanza, aunque parezca mentira, lo que más pesa no es ni el asunto de las gasolinas en el GP de España, ni Barcelona, ni el ‘vuelo 747’ de Monza, impulsado como una peonza. El peor recuerdo es bien reciente, Malasia, porque se quedó con muy mal sabor de boca y sin poder reaccionar en la siguiente carrera, al haberse acabado el mundial. Un campeonato con un nuevo rey, Schumi, que según Pedro se ha ganado el reino a pulso.

“Schumacher se merecía ser campeón, ¡por fin he acertado después de dos años diciendo que ganaría! Yo le felicite personalmente. El próximo año será complicado, porque creo que McLaren sigue siendo el mejor equipo y Häkkinen está a un gran nivel, es un piloto que está infravalorado, creo que no

se le tiene mucho en cuenta, cuando su calidad es impresionante. En equipos tan grandes como McLaren, el perder aún motiva más y su reacción será fuerte”.

El espectacular progreso de Arrows en 2000 se ha debido, entre otros factores, a la conducción de Pedro, al diseño del aerodinamista Eghbal Hamidy, a la potencia del motor Supertec y a una organización más profesionalizada. El cambio al propulsor AMT y la marcha de Hamidy plantean, como mínimo, una duda razonable sobre la competitividad del coche en 2001.

“El nuevo motor AMT presenta puntos mejores y peores que el Supertec, pero en general está a la par. En circuitos muy rápidos podemos perder un poco de velocidad punta, porque sube menos de vueltas, pero por contra es más ligero y con el centro de gravedad más bajo. Y con una ventaja, ya que AMT nos asegura disponer de evoluciones a lo largo del año para ir mejorando, y eso es algo que con Supertec no ocurría. Creo que es la mejor salida que existía al alcance del equipo, quedarse con Supertec era condenarse al estancamiento. Por otro lado, Hamidy todavía está con nosotros, no quiero decir que se quede, pero aún tiene contrato con el equipo, hasta que no llegue a un acuerdo con Arrows –económico, se entiende– para marchar a Jordan, trabajará en nuestro equipo. De hecho, el coche del año que viene ya está diseñado, también va a ser suyo.

“Su marcha no me preocupa mucho porque Egbal el año pasado era muy importante, pero ahora no todo depende de él. El equipo ha crecido, de 220 personas a principios de 1999 a 280, y para esta temporada aun crecerá más, hasta 320. Ahora, nuestro objetivo es ganar en fiabilidad y consistencia. En circuitos rápidos vamos bien, pero en los lentos no; debemos ir bien en cualquier trazado. En 2001 debemos mejorar, trabajar más horas en el túnel del viento y buscar una configuración de alerones que funcione en las pistas lentas. Espero que el coche sea más fiable y con un chasis más completo”.

DLR se marcha unos días, cuando regrese a mediados de noviembre volverá nuevo, habrá recibido una pátina de ‘rally’ en el disco duro, como dice él.

Sólo estará pendiente del anuncio oficial de la renovación, pero todo está muy atado. Es de esperar que la petrolera Repsol concrete con celeridad su aportación para evitar la incertidumbre que se vivió el año pasado, hasta que se aclaró el tamaño de la ‘pegatina’ sobre el monoplaza.

Aunque la presencia de Repsol como sponsor de carácter técnico está asegurada (no hay nada que indique lo contrario), el ‘efecto Telefónica’ planea como un ave rapaz por todo el panorama automovilístico y sería un alivio y una seguridad contar con la continuidad de Repsol, al lado de Pedro. ❶



# Pedro vs. Jos

Batir al compañero de equipo es esencial en F1. Veamos el balance de las 'flechas' cara a cara.

Compilado por Valentí Fradera

Carrera	Tiempo/ puesto JV en parrilla	Tiempo/ puesto PR en parrilla	Puesto JV en carrera	Puesto PR en carrera
<b>AUSTRALIA</b>	1:32,477/13	1:32,323/12	Ab	Ab
Roturas de suspensión provocan el accidente de PR y la retirada de JV.				
<b>BRASIL</b>	1:15,704/14	1:16,002/16	7	8
Gran remontada de JV, que rodó 3º antes de repostar; luego el estado físico le pasó factura. PR fue más constante y acabó a 14s de JV.				
<b>SAN MARINO</b>	1:26,845/16	1:26,349/13	14	Ab
Problemas de cambio y accidente por rotura de suspensión para PR. JV acaba a 3 vueltas por un cambio de alerón delantero y un stop-go.				
<b>G. BRETAÑA</b>	1:26,793/8	1:28,135/19	Ab	Ab
La lluvia en calificación hunde a PR. Ambos KO por la electrónica.				
<b>ESPAÑA</b>	1:22,421/12	1:22,185/22	Ab	Ab
PR se califica 9º, pero sale último por gasolina irregular; en la vuelta 2 choca con Alesi. El cambio deja tirado a JV durante su primer pitstop.				
<b>EUROPA</b>	1:19,190/13	1:19,024/12	Ab	6
Un gran punto para PR, a base de adelantamientos y un acertado cambio a gomas de agua. JV se sale tras un toque con Irvine.				
<b>MÓNACO</b>	1:21,738/15	1:21,832/16	Ab	Ns
PR inédito al no poder tomar la segunda salida. Accidente de JV.				
<b>CANADÁ</b>	1:20,107/13	1:19,912/9	5	Ab
Espléndido fin de carrera de JV, tras acertar en el cambio a mojado. Muy buen inicio de PR, pero más tarde es echado de pista por Diniz.				
<b>FRANCIA</b>	1:17,933/20	1:17,279/13	Ab	Ab
Carrera a olvidar para Arrows. El cambio traiciona a ambos pilotos.				
<b>AUSTRIA</b>	1:11,905/10	1:11,978/12	Ab	Ab
PR sacó partido del enredo en la primera curva y rodó 30 vueltas como sólido 3º; luego se rompió el cambio. Pero ahí quedó eso.				
<b>ALEMANIA</b>	1:48,321/11	1:47,786/5	Ab	6
Sobre seco PR era 4º, pero una leve salida en mojado le hizo ser pasado por Salo y Button. JV acabó fuera de pista tras un trompo.				
<b>HUNGRÍA</b>	1:20,609/20	1:19,897/15	13	16
PR es embestido en la primera vuelta por Villeneuve y acaba último.				
<b>BÉLGICA</b>	1:53,912/20	1:53,237/16	15	16
A PR le cae un stop-go y luego pincha. JV tiene que cambiar el morro.				
<b>ITALIA</b>	1:24,820/11	1:24,814/10	4	Ab
PR sale mal y se ve involucrado en el choque múltiple de la primera vuelta. JV vuela y sólo un lento pitstop le hace perder el 3º puesto.				
<b>EE.UU.</b>	1:15,808/13	1:16,143/18	Ab	Ab
JV se sale por un fallo en el reparto de frenada. PR rompe el cambio.				
<b>JAPÓN</b>	1:37,674/14	1:37,652/13	Ab	12
PR cambia el morro para solucionar el subviraje y acaba a lo grande, pasando a Fisichella y Trulli. JV abandona por problemas eléctricos.				
<b>MALASIA</b>	1:39,489/15	1:39,443/14	10	Ab
PR no pasa de la segunda curva. Buena carrera de JV tras un trompo.				

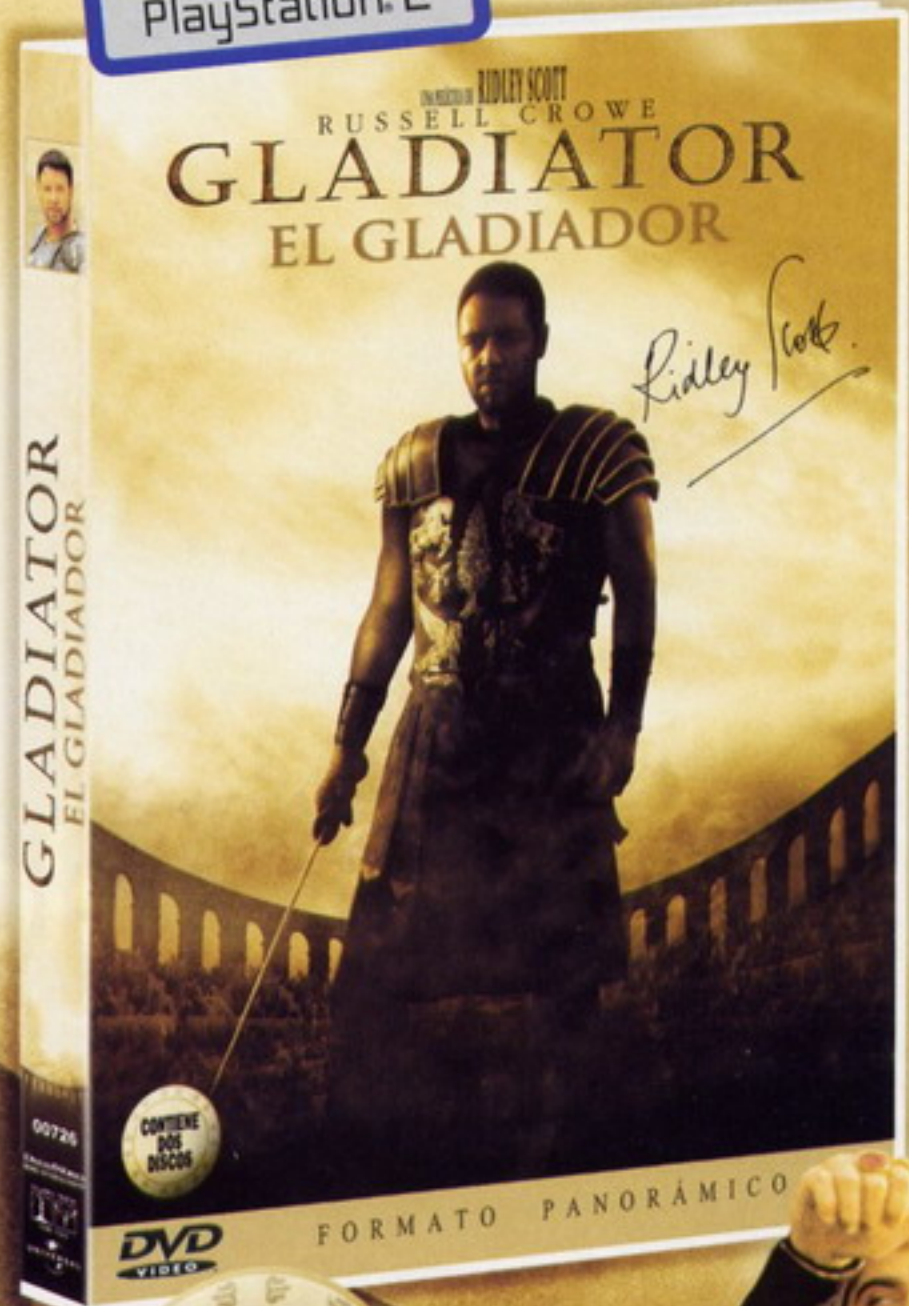
PR: Pedro de la Rosa  
JV: Jos Verstappen

Ab: Abandono  
Ns: No salido

# YA A LA VENTA

## EN DVD VIDEO

Este DVD lo puedes ver en tu PlayStation 2



**DISCO 1 (DVD 9)**  
Película y Comentarios  
con el Director

**DISCO 2 (DVD 9)**  
Material Adicional



www.columbiatristarvideo.es





# Entre el cielo y el suelo

Con un motor 'bajo mínimos', los resultados no han sido muy vistosos, pero con todo...

Texto de Xavier Pérez; fotografías de LAT

Cuando compartimos sus sesiones de pretemporada no estábamos lejos de imaginar que este año iba a ser de lo más duro.

Marc empezó trabajando con ahínco para sacarle el máximo partido a un Minardi que, de entrada, ya partía en clara inferioridad con respecto a los demás. Los resultados no han llegado, pero eso no es extraño. En el momento de subirse al monoplaza en el GP de Australia, Marc ya sabía que su Mundial estaba en otra dimensión. O mucho cambiaban las cosas o el Minardi seguiría pegado al suelo mientras el resto de equipos despegaban rumbo al cielo.

Así fue como el catalán empezó una de las temporadas más complicadas de su vida, en la que –pese a no obtener resultados estridentes– ha demostrado una impresionante regularidad (dentro de lo que implica ser el último equipo de la parrilla), convirtiéndose en el piloto español de la historia que más carreras de F1 ha acabado.

Desde mediados de julio su nombre empezó a sonar fuera de Minardi (con quien todavía le ligaba un contrato de un año en función de los 'resultados'). Prost y Sauber aparecían como sus mejores opciones de futuro, siendo los galos los

principales interesados en la llegada del español (que traería consigo el patrocinio de Telefónica). Sin embargo, eso no sucedería –por la sencilla razón de que Telefónica anunciaba poco antes de acabar la temporada que no pensaba seguir patrocinando a ningún equipo en F1–. Marc quiso mantenerse al margen de comentarios y fichajes y sólo piensa en hacer un buen trabajo esté donde esté. Además de las dos opciones que antes se anunciaban también corría el rumor de que podría recalar en algún equipo puntero como probador. Algo que está de moda y que Panis ya hizo esta pasada temporada –y que Alexander Wurz, Ricardo Zonta y Mika Salo harán en la que viene.

Conversamos con él tras la última carrera del Mundial y, la verdad, parecía muy relajado. Sabe que su futuro no está ahora mismo en sus manos, por lo que sólo podía hacer una cosa: correr lo más rápido posible.

Desde que llegó a la F1 su vida ha cambiado. Podría decirse que a nivel personal ha encontrado la felicidad, "al menos en cuanto al aspecto deportivo se refiere. Llegar a la F1 era uno de los objetivos más difíciles en mi vida y podría decir que aún no se ha completado por cuanto faltan los éxitos deportivos. He

logrado la felicidad de cualquier piloto por lo que significa estar en F1, aunque no tengo la felicidad absoluta. No se llega a la F1 sólo para correr".

Marc Gené sabe que los resultados son muy importantes en el mundo del deporte. "Mi mejor resultado hasta ahora llegó en un momento en el que no me lo esperaba. Este año, por el contrario, sabía que iba a ser mucho más difícil. En el segundo año en la F1 se te exige mucho más, pero viendo el trabajo realizado puedo decir que este 2000 ha sido mucho mejor a nivel profesional que el 99. Desde el exterior puede parecer una cosa, pero desde dentro del habitáculo es otra. La gente quiere ver resultados, pero eso es lo único que pueden ver, no se puede apreciar realmente todo lo que haces dentro del equipo", argumenta el piloto catalán.

Ser el hombre que más carreras de F1 ha acabado en la historia del automovilismo español no es algo que le llene de orgullo total: "En cierta manera estoy algo triste por ello, por que ser el que más carreras ha conseguido finalizar significa que en la historia del automovilismo español hay algo que no ha funcionado correctamente en todos estos años. Yo pensaría que se ha ido realmente mal. La culpa, además, no ha ▶





(Superior) Gené 'se aleja' en Hungaroring y (arriba) 'se acerca' en el Circuit de Catalunya. Veremos qué ocurre en 2001.



## MARC GENÉ

sido de los pilotos que había en el pasado, que eran buenos, sino de la ausencia de patrocinadores dispuestos a asumir el riesgo necesario para estar en la F1. Afortunadamente, tanto Pedro como yo, o los pilotos que siguen –ya sea Oriol Servià, Fernando Alonso o Antonio García– parece que tenemos un futuro mucho más esperanzador”.

El de Minardi siempre se ha caracterizado por ser una persona cabal y no se deja arrastrar por las supersticiones: “No creo en los milagros ni en eso de tener suerte. Tampoco niego que existan, pero ambas cosas hay que buscarlas. Debo reconocer que en los tres últimos años de mi vida se han dado algunos, pero es difícil creer siempre en situaciones rocambolescas. Creo mucho más en el esfuerzo del día a día. Objetivamente, creo que he hecho un buen año, con pocos errores y buscando siempre mejorar”.


Y hablando de milagros, Marc cree que con las herramientas de trabajo de las que ha dispuesto este año poco más se puede hacer. Muchos dicen aquello de: “con un Ferrari ya verías”, pero Marc hace la reflexión a la inversa: “Me gustaría ver hasta dónde llegarían Mika Häkkinen o Michael Schumacher con un Minardi, y dónde estaría yo con respecto a ellos si fuera su compañero de equipo. Está claro que con un Minardi no ganarían y que yo estaría mucho más cerca de ellos de lo que estoy ahora. Espero que algún día esta pregunta obtenga una respuesta”.

El trabajo de Minardi no ha sido malo, al menos así lo ve Marc en sus reflexiones. “Su mejor baza ha seguido siendo el equipo humano del que disponen. La mejor prueba está en que en varias carreras de esta temporada hemos sido unos de los equipos más rápidos en el cambio de neumáticos

y eso exige una gran coordinación en el equipo”, afirmó el piloto catalán.

“Si hablamos de lo que más me ha sorprendido este año, ha sido la caja de cambios de titanio, ya que casi sin tener tiempo de ponerla a punto no nos dio ningún problema. Creo que, excepto Minardi, no hay ningún equipo de F1 capaz de hacer algo así en tan poco tiempo. Jamás se habría visto algo así en el campo de los ‘milagros mecánicos’ (que parecen existir) con los pocos recursos económicos de los que se disponía. También me sorprendió lo referente al diferencial electrónico. En una carrera (Monza) probamos lo que se tenía que haber desarrollado en seis meses. Digamos que es increíble”.

Las preferencias de Marc para este año ya eran claras en cuanto a favoritos se refiere. El de Sabadell veía en Michael Schumacher al hombre que merecía más el título: “Tanto él como Häkkinen son los mejores pilotos de F1, los más regulares. Siempre están por delante de sus compañeros (que muchas veces son muy difíciles, como es el caso de Rubens Barrichello), pero creo que Michael se merecía más la victoria final. O Ferrari ganaba este año o no lo haría nunca más. No es que sea pro-Ferrari, pero la verdad es que se lo merecen. Llevaban muchos años estando muy cerca de ello, se han mostrado como el equipo que mejor estrategia ha demostrado, y Michael también llevaba tiempo persiguiendo de nuevo la corona. Ambos se lo merecían”.

Sí, Marc, y tú también te mereces seguir aquí. 



## Sus números en F1

1999 Minardi-Ford  
2000 Minardi-Fondmetal  
GPs disputados 33  
No calificaciones 0  
Abandonos por accidente 5  
Abandonos por rotura 8  
GPs acabados 20\*  
Puntos 1  
Mejor clasificación Campeonato del Mundo 17° *ex aequo* (1999)  
Mejor resultado en carrera 6°, Europa 99 (Nürburgring)  
Mejor posición en parrilla 15°, Alemania 99 (Hockenheim)  
Mejor vuelta rápida en carrera 9°, Australia 2000 (Melbourne)  
Mejor posición en warm-up 8°, Brasil, San Marino y Canadá 2000  
Mejor posición en entrenamientos libres 9°, EE.UU. 2000 (viernes)  
\* incluye Francia 2000 (clasificado a 5 vueltas tras hacer un trompo)  
Compilado por Valenti Fradera







(Desde la izquierda)  
El Minardi de Marc  
fondo sobre el peralte  
de Indianápolis y  
abandonando el  
monoplaza en  
Mónaco, una prueba  
de las más agitadas  
del año; (abajo) la  
mano asoma en una  
curva de Suzuka.

“LA MEJOR BAZA  
DE MINARDI SIGUE  
SIENDO EL EQUIPO  
HUMANO DEL  
QUE DISPONEN”



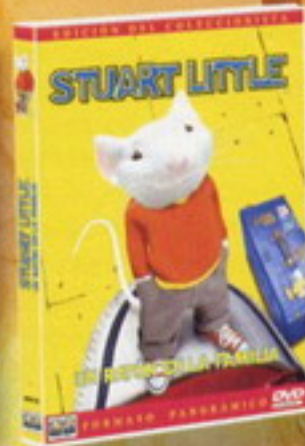
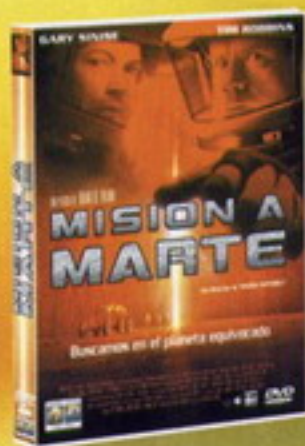
## COLUMBIA TRISTAR HOME VIDEO

te presenta sus mejores éxitos  
ya a la venta en



**CON LOS MEJORES EXTRAS:**

- CÓMO SE HIZO.
- ESCENAS ELIMINADAS.
- COMENTARIOS CON EL DIRECTOR Y CON EL REPARTO.
- JUEGOS.
- TRAILERS DE CINE.
- NOTAS DE PRODUCCIÓN...
- TOMAS FALSAS.



**DESCUBRE EL MAGNÍFICO MATERIAL  
ADICIONAL DE CADA UNO DE ESTOS DVD'S.**



Para más información, consulta: [www.columbiatristarvideo.es](http://www.columbiatristarvideo.es)





# De aquí a la eternidad

El legado de Montjuïc ya es patrimonio de la afición española y mundial.

Texto de Valentí Fradera; fotografías de Best

Un tópico citado con, a veces, molesta frecuencia reza que ser aficionado al automovilismo en España es como pretender ser torero en Suiza. Tal vez, pero hechos como éste –la publicación, *in Spain*, de un libro sobre automovilismo deportivo tan bien 'hecho' (documentado, escrito, ilustrado, editado)– hacen que uno levante la cabeza por encima del hombro con un aire de "ahí queda eso" que compensa con creces penurias pasadas –y futuras.

El 'culpable' de este arranque de orgullo es Javier del Arco, personaje que parte de los lectores de *F1 Racing* ya conocía y admiraba de tiempo atrás, y parte le ha descubierto a través de su particular crónica en nuestras páginas (deferencia que aprovechamos para agradecerle desde aquí).

El Libro –con mayúsculas– versa sobre Montjuïc. ¿Les suena? Sentenciar que es la obra de toda una vida resulta un eufemismo. Si me permiten personalizar, ya cuando conocí a Del Arco, allá por 1988, me mostró varios pliegos de folios encuadernados; "son capítulos de mi libro sobre Montjuïc", me dijo. En verano de 1992, anticipaba a los intrépidos suscriptores de su boletín informativo sobre la temporada de F1:

"Este invierno, cuando se acabe el Campeonato del Mundo (...), quiero dedicarme con intensidad inaudita a terminar el libro sobre Montjuïc (...)"

Debe de haber sido una tarea de titanes (titanes, como los bólidos alemanes que le cautivaron tras la lectura de *Hombres, Mujeres y Motores*). Si ya resultaría difícil, hoy en día, con ordenadores y demás, plasmar todo lo devenido en, digamos, el Circuit de Catalunya –que aún no tiene diez años de vida– imaginen lo que habrá sido

reconstruir el legado *racing* de Montjuïc (sobre cuatro ruedas; las dos quedan para algún otro 'valiente'), que arranca en 1933 y del que a veces no ha quedado mayor constancia que la memoria y el testimonio de los protagonistas.

Tarea de titanes... por partida doble, pues, ¿qué es un escritor sin editor? Estaba claro que iba a ser una obra 'cara' de llevar a imprenta –la Montaña Mágica no se merecía menos– pero la historia de la edición del Libro ha tenido final feliz: el RACC y la Fundació Can Costa, de la mano de sus respectivos presidentes, Sebastià Salvadó y Joaquim Folch, aunaron esfuerzos y recursos para unirse a Del Arco en esta labor, primero "profesional y vocacional" luego "auténtico desafío". El afán casi altruista de los primeros ha tenido una repercusión que los compradores del Libro agradecerán *ad infinitum*: el precio es de 7.800 pesetas (siete mil ochocientas, no hay error tipográfico), cuando podría costar tranquilamente el doble y seguir siendo un 'precio justo'.

Bien, ¡el espacio se acaba y aún no hemos hablado del Libro! De su contenido puro y duro. No ha lugar. Una imagen vale más que mil palabras; y la tienen en la página derecha, en la reproducción de un original de Juan Carlos Ferrigno con Jackie Stewart (uno de los tres prologuistas de lujo, junto a Sir Frank Williams y Salvador Cañellas) en Montjuïc 69, que ha sido el motivo elegido para ilustrar la portada. '40 años de automovilismo en el circuito de Montjuïc'. Ese es el contenido. Estilo Del Arco, es decir, "cosa fina, exhaustivo, tópe datos, historias y fotos..."

Empero, una obra así nunca está a salvo de 'duendes'. Por confesión expresa del autor, el único flagrante es el 'extravío' de la dedicatoria por algún rincón de la imprenta. Para hacer justicia a sus destinatarios y aportar un pequeño granito de arena al rigor del Libro, aquí está: "A todos cuantos hicieron posible que Montjuïc llegara a ser lo que fue. Desde Tazio Nuvolari hasta el mecánico del coche más lento y 'los banderas' del último control en pista. Y muy en especial a Salvador Fábregas Bas, XII Presidente del RACC (1957-1985)". 1



Sobre estas líneas, un ejemplo de lo que el lector encontrará cuando se conceda el supremo placer de ojear el Libro...

'UNA LABOR PROFESIONAL Y VOCACIONAL, PRIMERO; LUEGO UN DESAFÍO'



40 AÑOS DE HISTORIA  
DEL AUTOMOVILISMO  
EN EL CIRCUITO DE

# MONTJUÏC

40 YEARS OF MOTOR  
RACING HISTORY AT  
THE PARK CIRCUIT

33  
75

EL CIRCUITO DE MONTJUÏC

ACC

Por / by

Javier del Arco de Izco

Prólogos de / Forewords by

Salvador Cañellas, Frank Williams, Jackie Stewart

FERRIGNO



# La Gran Evasión

Para Mika Häkkinen el GP de Malasia fue un crisol: caliente, frustrante, purgante. Y ahora que la temporada se acabó, estaba cansado. Cansado y algo triste. El campeonato, *su* campeonato, había sido para el viejo enemigo. Así que tocaba relajarse, haraganear en las playas del Sur de la China, degustar algunas cervezas. Matt Bishop se trajo la botella abierta.

**M**ichael Schumacher es arrogante, ¿no? Y Jean Alesi está loco. Jacques Villeneuve tiene deseo de muerte, y Johnny Herbert es un tipo alegre y afable. Tonterías, por supuesto, pero ya véis adónde voy. Nos gusta que nuestras superestrellas se ajusten a estereotipos de prensa amarilla estos días –y, una vez encasillados, no pueden ser redefinidos con facilidad.

Así, ¿qué manido epíteto es el más usado de Mika Häkkinen? Respuesta: que es 'corto'.

No lo es, claro. Está muy lejos de ello. Pero la gente que se contenta con juzgar a una ciudad por sus taxistas –“París es un lugar horrible”– también está dispuesta a evaluar la inteligencia de un hombre partiendo de la base de su voluntad por ofrecer respuestas chispeantes a preguntas aburridas planteadas en

ruedas de prensa. En realidad, la negativa de Mika a brillar durante interrogatorios protocolarios con la prensa es una táctica –y muy inteligente, además.

¿No me crees? Vale, a ver qué te parece esto. La mañana del sábado 21 de octubre, Max Mosley escribió una severa, altiva y muy conflictiva carta al jefe de McLaren Ron Dennis, y ordenó que fuera repartida por la sala de prensa de Sepang. En la conferencia de prensa tras la sesión oficial, celebrada sólo dos horas después, con la asistencia de los tres primeros, un intrépido periodista pidió a nuestro trío cautivo su opinión sobre la misiva del presidente de la FIA. David Coulthard pasó a pronunciar un vacilante solloquio, se calló, pareció cambiar de chip, y se dejó caer en el silencio sin rematar. Michael Schumacher frunció el ceño, entornó los labios (como hace cuando va a soltar un tópico), y divagó hasta reconocer que era



El relajado estilo entrevistador de Bishop.

“un asunto privado”. ¿Y Mika? “No la he leído”, dijo, y allí lo dejó.

La verdad es que Mika usa las ruedas de prensa para sus propios fines: poner nerviosos a sus rivales. No va a alterar su equilibrio para pronunciar una cita, y eso puede hacerle un espinoso entrevistado. Hay que pasar tiempo con él, relajarse, descansar. Y eso, en la tarde del domingo 22 de octubre, en el lujoso Hotel Avillion en Port Dickson, a 100 kilómetros al sudoeste de Kuala Lumpur, es lo que hice. ►







## EL AUTÉNTICO HÄKKINEN

Mika Häkkinen acaba de pilotar de firme –“a fondo” en jerga Häkkinen– para un cuarto puesto en el GP de Malasia. Su estrategia de una parada podría haberle dado la victoria de no ser por saltarse la salida y caerle un stop-go, pero no se queja. “Perder el campeonato fue un pequeño desastre”, dice, sonriendo y sorbiendo de un vaso de Warsteiner. “Pero en una larga carrera como la mía, tropiezas con muchos fracasos y muchos éxitos. Nos esforzamos mucho, el equipo y yo, e hicimos un buen trabajo. Estamos seguros del futuro, y vamos a empezar a trabajar ahora para ganarlo de nuevo el año próximo”.

La frase clave es ‘el equipo y yo’; 2001 será el noveno año consecutivo de Mika como hombre McLaren, y resulta inconcebible que pilote para otro equipo. No suele contar viejas historias –“no me acuerdo”, es su salida habitual en ruedas de prensa, si se le pide recordar– pero, mientras miramos al Estrecho de Malacca, la franja del Mar del Sur de la China que separa Malasia de Indonesia, quizá lo haga.

Lo hace. “Conocí a Ron [Dennis] en 1992, en una estación de esquí. Yo estaba con Keke [Rosberg, manager de Häkkinen] y charlamos de carreras, y en el fondo enseguida me di cuenta del tipo de persona que era Ron. Me convencí de que siente esta necesidad de ganar carreras, de seguir ganando carreras,

# “SIN RON DENNIS, NO PODRÍA HABER SIDO NUNCA CAMPEÓN DEL MUNDO”



(Principal) Ganar en Mónaco 98 le dio la mayor satisfacción; (izda.) Dennis ha sido una luz guía; (abajo) Estoril 96: Mika y su compañero de equipo Coulthard inician su relación.



para realizarse. Y estos años, desde que trabajo con él, ha hecho un trabajo fabuloso. Sin él, nunca podría haber sido campeón del mundo.

“Adrian [Newey], también. Adrian llegó a McLaren en 1997, y hemos vivido experiencias maravillosas juntos. Recuerdo muy bien Nürburgring ese año, cuando logré mi primera pole. Fantástico. Trabajo muy atentamente con Adrian a lo largo de un GP. Adrian es fabuloso.

“Y luego está David [Coulthard]. David y yo empezamos a trabajar juntos en 1996. Fue un inicio bastante negativo, sabes. ¿Recuerdas Estoril ese año? Ambos éramos muy ambiciosos. Queríamos ganar. Yo aún no había ganado en ese momento, claro. De todas formas, fue increíble –¡chocamos entre nosotros!–. Y después mantuvimos una discusión muy fuerte sobre ello. Pero luego, después de llegar a conocerle más tiempo y comprenderle mejor, las cosas empezaron a ir muy bien. Mira, aprendimos más sobre qué es ser compañeros; qué es trabajar para un equipo”.

Uno de Woking, pues, por los cuatro costados. No es de extrañar que el rigor competitivo que ha caracterizado el genio de McLaren durante las últimas décadas se haya filtrado irreversiblemente en el *modus operandi* de Mika. Su capacidad técnica es de lo más constante, el equipo lo atestiguará, así como su desempeño en transmisiones por radio. A lo largo del viernes y el sábado por la mañana de un GP, dará descripciones precisas y escrupulosas del subviraje o sobreviraje o falta de tracción o lo que sea, y localizará estos casos dinámicos meticulosamente en cuanto a zonas de frenada, puntos de inserción, ápices y demás. Los pilotos lerdos no pueden hacerlo.

Dadle una pista seca y una hora entera –circunstancias que imperan a la 1.00pm





# Marlboro

Hakkinen  
BOSS  
HUGO BOSS



la mayoría de sábados de GP- y nadie en el mundo puede generar mayor velocidad que él. Michael puede que sea mucho más veloz en condiciones cambiantes mojado-seco; Michael puede que incluso sea, las más veces, un poco más rápido en los tres sprints de 100 kilómetros que integran la mayoría de pruebas de la F1 moderna; pero si, digamos, 1m50,646s es la vuelta más rápida que un F1 cosecha 2000 es capaz de registrar alrededor de las intimidatorias curvas de Spa, entonces Mika sacará una vuelta de 1m50,646s.

"Aprendí mucho de Ayrton [Senna]", dice, tras otro sorbo de cerveza. "Era probador de McLaren en 1993. Ayrton y Michael Andretti eran los titulares, y yo solía observar a Ayrton muy de cerca. Intentaba entender qué estaba haciendo. Intentaba observarle todo el tiempo. La dedicación de Ayrton a las carreras era increíble, y eso era lo que le daba la habilidad para hacer lo que hacía.

"Pero no era una persona fácil con la que trabajar. Corrí con él tres veces en 1993 -de Estoril en adelante- y fue muy difícil, difícilísimo. Aprendí muchas cosas buenas y muchas cosas malas. Ese año él fue sumamente bueno, extremadamente profesional, rápido sobremanera. Él ya había escarmentado. Era un auténtico profesional. Así que trabajar con él, u observarle, me dio una gran comprensión de las carreras, de la F1 -y de trabajar con el equipo McLaren.

"Esa sesión oficial en Estoril fue la primera vez que tuve una oportunidad de correr para McLaren en vez de probar para ellos -y tener a Ayrton como compañero lo hacía aún más increíble-. Una experiencia fantástica. Y, sí, fui más rápido que Ayrton en calificación. Fue sumamente reñido, pero le batí. Una gran sensación. No me alboroté por ello -yo estaba allí haciendo mi trabajo-. Pilotar tan rápido como fuera posible era mi trabajo. Él y yo tuvimos una discusión después. Él no estaba muy contento. Estaba molesto. Y no quiero ahondar en lo que le dije. Todo lo que diré es que lo que le dije no le hizo

## "APRENDÍ MUCHO DE AYRTON SENNA, PERO NO ERA FÁCIL TRABAJAR CON ÉL"



(Principal) Mika lleva en McLaren desde 1993 y ahí sigue; (izda.) intentando asimilar a Senna; (abajo) equipo de apoyo: el jefe de Mercedes Norbert Haug y su mujer, Erja.



muy feliz. Pero era genial. Genial. Fantástico. Hola, cariño. ¿Cómo estás?".

Levanto la vista, algo alarmado por el último comentario de mi interlocutor -y veo a Erja, su mujer, acercándose. Espera su primer hijo para el 26 de diciembre, y Mika está palpablemente emocionado ante la perspectiva de ser padre. "La vida familiar, Erja dando a luz, va a ser genial. Y, sabes, ayudará a mi carrera en el futuro, porque cuando esté cambiando pañales o el bebé llora a las tres de la madrugada, ¡no voy a preocuparme de la F1! Fabuloso. Tengo muchas ganas de ello. Será genial".

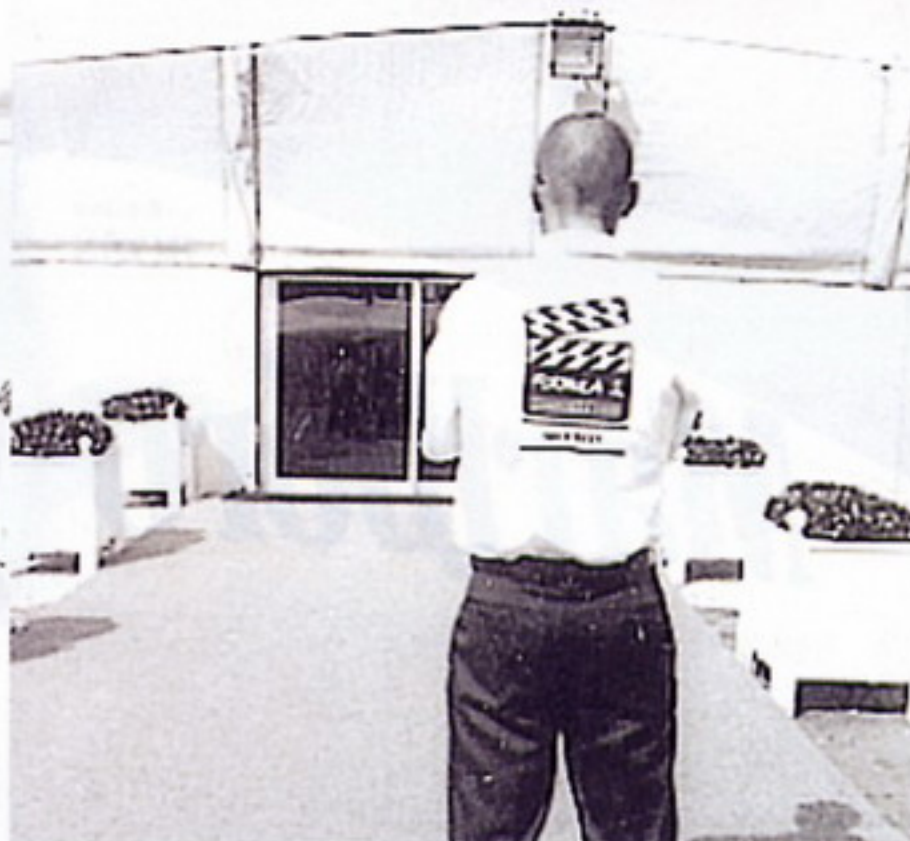
Lo que nos lleva a Erja, la esposa racing que chupa más cámara y parte integrante del equipo de Mika. "Bien, evidentemente, la F1 es el mundo en el que vivo", dice Mika. "No es un lugar para mujeres, por lo general. Es un lugar donde los hombres trabajan muy duro -mecánicos y pilotos y jefes de equipo y todo eso-. Así que en su mayoría son hombres. Y eso es duro. He experimentado muy diferentes sensaciones en mi carrera. Como piloto, luchas por tus propios resultados, pilotando tu coche, bregando. Trabajas para tu equipo, pero también trabajas para ti. Es una difícil combinación. Y durante todos estos años, me he dado cuenta de que no puedes hacerlo solo. Necesitas una pareja. Para mí, el equipo McLaren es un gran amigo. Un gran equipo, que me apoya al máximo. Pero necesitas más. Y Erja, y la ayuda y apoyo que me ha dado durante los años... bien, no encuentro las palabras. Sin ella, nunca podría haber sido campeón".

Así pues, ahí lo tenéis: Erja y Ron. Las dos personas sin las que nada de esto habría sido posible. No sorprende, en realidad. Pero es bonito oírle decirlo, de todas formas.





Left to right: the centre's unassuming exterior includes a sliding-door entrance; Bernie shows VIP guests around; security is always tight



# For your eyes only

Bernie has invested millions in digital TV, the pictures beamed from an enormous digital 'village'. Here, for the first time, cameras venture behind all its closed doors

Words by Tom Clarkson; photographs by Sandrine Haas

They seem pleasant enough fellows when you first meet them, and in the art of small talk they are second to none. Until you try to step past them. Then Mike and Gary, both Austrian, start shouting; and if that doesn't work, they get physical.

"No, sir, you cannot come any further," is their warning shot, before shuffling sideways to block your path.

The security guards outside Bernie Ecclestone's digital television broadcast centre are not to be messed with. Only Bernie's boys – and you can spot them a mile away in their grey flannel trousers and white shirts with the legend 'FOCA' embroidered on them – are allowed through the black sliding door that lies just 10 yards beyond the sentry post.

The broadcast centre, dubbed 'Bakersville' in deference to its boss Eddie Baker, is the high-tech world where Formula 1's digital television footage is produced; it's also the brain power behind race control. It's a self-sufficient, clinically-clean 1400-square-metre grey monstrosity in which 280 people ply their trade at each race behind endless banks of computers and television screens.

Anyone who watches Bernie's digital television footage will tell you that it's a whole load better than that of the free-to-air terrestrial broadcasters. According to a

source at ITV, the camera and editing equipment used in the broadcast centre is the best there is. "It's as if they have a pre-production run on all the latest editing and filming equipment on the market," he says.

Eddie Baker is the man I have come to see and, in many ways, he's a Bernie clone: same height, same-colour hair and, like Mr E, he's up front in his dealings. Before showing us around, he makes it clear that he doesn't want to be photographed or quoted. He has direct access to Bernie (whom he always refers to as Mr Ecclestone), and together they plan ahead. Eddie isn't hands-on with the day-to-day running of Bakersville and, to that end, he has split it into 17 different departments, each with its own manager.

Each of these section managers has to ensure that their part of the operation is up and running prior to the event, which is no small task, given that there are more than 100 containers and over 300 tonnes of equipment being freighted from race to race, in 28 trucks around Europe and three 747 Jumbos for the fly-away races.

The itinerary in the lead-up to a race goes something like this: the first pieces of equipment arrive at the track on the Thursday of the preceding week, and the build process of Bakersville lasts from Thursday through Saturday. The outside walls of the travel containers double-up as the sidewalls of the building and the

uprights are made up of 55 containers, each bursting with computers and TV screens within.

From Saturday through Monday the infrastructure is laid around the track, and Tuesday and Wednesday are spent doing systems checks; the first full test takes place on Thursday afternoon at 2.00pm when the Official FIA Safety and Medical Cars, laden with technology from FOM (Formula One Management) – the administrative engine behind F1 – lap the track for an hour. During this time, every camera and timing beam is tested.

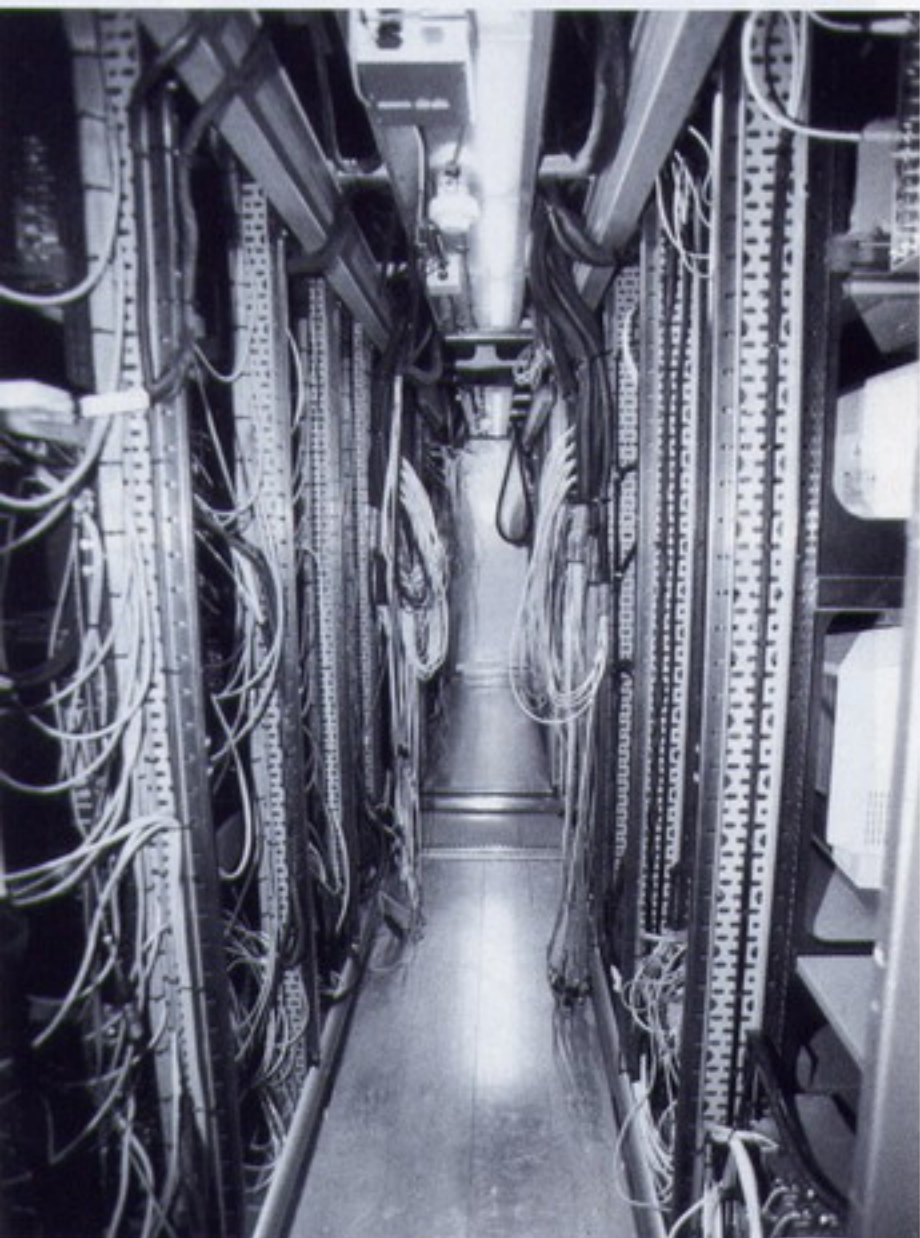
As you might expect, given its enormity, Bakersville is now much more than just a TV compound. FOM took over the timing of the races in 1994, when Olivetti pulled out; since the broadcast centre was introduced at Silverstone in 1996, its job description has multiplied in importance, to the extent that a race could no longer be staged without it.

All the telemetry gathered by the compound is fed to race control, be it the timing at each of the official splits around the track, jumped starts or pitlane speeding. Although the track is officially divided into three splits, FOM installs 40 different sectors around the track, at 200-metre intervals, which are used for a myriad of different purposes. The new-for-this-year in-car lights system, which tells the drivers when they are entering and ▶

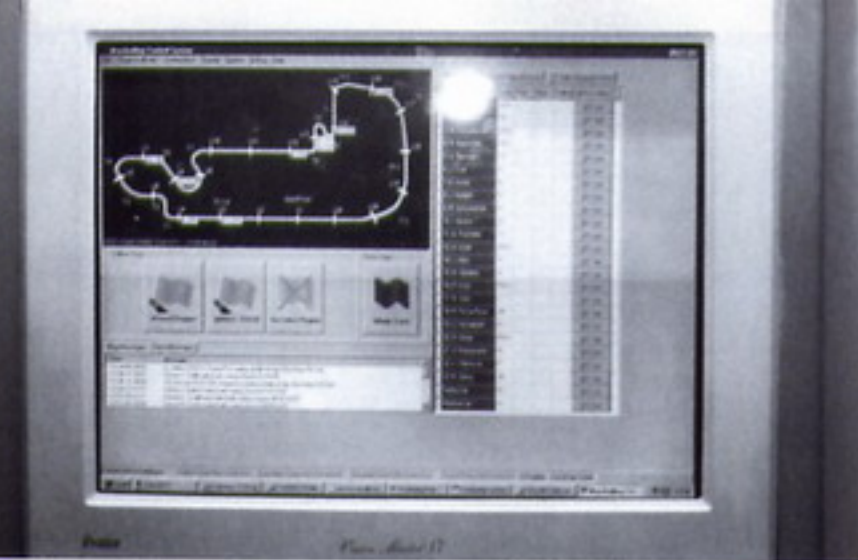




Arriba: la sala de editaje es el punto neurálgico; abajo: las parabólicas emiten imágenes a siete países; abajo izda.: por eso lo llaman TV por cable.







Superior izda.: estudio de audio; desde arriba: se sigue la posición de cada coche; un pasillo separa los estudios del área técnica; directores en acción.

entrando y saliendo de una zona bajo bandera amarilla, por ejemplo, es hecho funcionar por estos sectores. Esto elimina lo caprichoso de la señalización con banderas.

Todos los espectadores de la TV digital tienen acceso a este tipo de información pero, hasta ahora –cuatro años después de su introducción– sólo siete países [entre ellos España] reciben la señal y Bernie deja de ganar miles de millones al final de cada año. La tecnología está al alcance de otros, pero su adopción está bloqueada por asuntos comerciales. A la luz de ello Bernie sigue siendo optimista, si bien algo prudente.

“Creo que hacemos un trabajo de primera”, dice Ecclestone. “Los programas que producimos son estupendos –mucho, mucho mejores que los gratuitos– pero no estoy seguro de que las cadenas hayan mirado de veras detrás de ello como deberían. No es que seamos superlistos, es que gastamos muchísimo más dinero que los ‘huéspedes’ en abierto. Pero es difícil saber si el pago por visión es realmente lo que quiere la gente o no”.

Los seis canales confluyen en un ‘Súper’ atracción que emite lo mejor de éstos: un canal de cámara subjetiva, que tiene acceso a todos los coches de la parrilla y no sólo a los cuatro por carrera que les está permitido a las cadenas en abierto; dos canales de pista, uno concentrado en cabeza de carrera y otro en el mejor duelo entre el pelotón; un canal de boxes y uno de datos.

Sólo dos de las siete cadenas (la alemana PremiereWorld y la italiana Tele+) optan por establecer sus propios estudios en el circuito. Los demás pueden emitir desde estudios fijos en cualquier parte del mundo. El material es tan sofisticado que el ex piloto de F1 Patrick Tambay, comentarista para Canal+ con base en París, podría entrevistar en directo a un piloto por videoconferencia en cualquier momento. Para este fin, cada equipo monta estudios especiales,


parecidos a los usados en el fútbol, en la parte posterior de su box.

La posibilidad de que Bakersville tenga una sede fija en Gran Bretaña está siendo ahora discutida –lo que significa, por definición, que dirección de carrera podría también establecerse lejos del circuito.

Todas las imágenes son transmitidas por un sistema de recogida terrestre, eliminando la necesidad de helicópteros (que dependen del clima y del control de tráfico aéreo). Y toda la operación está impulsada por generadores, que producen un megavatio de energía (suficiente para suministrar a una ciudad pequeña). Ello significa que no depende de la fuente de energía central, que puede ser intermitente en algunos países.

El centro emisor no se limita a la F1. También cubre las carreras soporte de cada GP. Se contaba en el paddock de Spa este año que cuando la prueba de la Porsche SuperCup fue anulada tras los entrenamientos debido a problemas de neumáticos, el único interrogante del que Bernie quería respuesta era si, a pesar de todo, Porsche iba a pagar por la cobertura de todo el fin de semana o no. Pagaron, por supuesto.

Como cabría esperar de Bernie, hace trabajar duro a sus chicos. Parten hacia las carreras desde el aeropuerto Biggin Hill de Kent, propiedad de Bernie, en un jet BAE146 color gris F1. Todo está adornado con los colores F1 –azafatas y servilletas incluidas–. Luego son llevados en autobús durante el resto del fin de semana. Los días son largos. Recogida en el hotel a las 5.30am; rara vez vuelven antes de las 8.00pm. Todos son entusiastas; es un requisito previo.

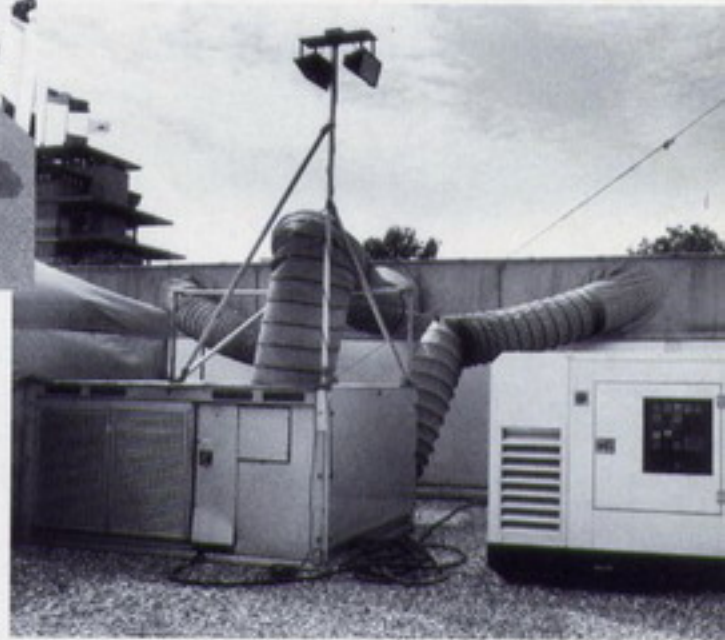
Aunque no quería ser citado, espero que Baker me permita lo siguiente, porque dice mucho de su ‘villa’: “A todos les encanta trabajar aquí. Todavía me levanto por la mañana y me digo a mí mismo: ‘Esto es muy especial’”. Lo es. Lo manda el jefe. 







Izda.: equipo de videoconferencia; arriba: el amable pero firme rostro de la seguridad; dcha.: ocho generadores aseguran el suministro de energía.



Abajo izda.: estudio de entrevistas en la parte posterior de los boxes. Abajo: un montón de ordenadores controlan el sistema de cronometraje de la F1.



Izda.: el ejército de empleados especializados de Ecclestone trabaja de 12 a 14 horas diarias; abajo: Bakersville dispone de aire acondicionado.



# Revolución francesa

Vilipendiado e instado a dimitir por el fracaso del equipo nacional francés, ¿está Alain Prost dispuesto a irse? No hasta demostrar quién tiene razón.

Texto de Stéphane Samson; fotografías de Neil Cooper

**G**inebra. Primeros de noviembre, el tiempo es espléndido. A unos cien metros del lago, que parece un espejo gigante, es donde Alain Prost ha decidido pasar la jornada. El cuatro veces campeón del mundo, lejos de relajarse, se permite una pausa y, como la propia ciudad, no desaprovecha los rayos de sol que se cuelan por los árboles.

"Bonito, ¿verdad?", dice, mirando las embarcaciones meticulosamente alineadas en el muelle y, a lo lejos, las fachadas de color claro de los hoteles de cuatro estrellas. "Es el único lugar donde me siento realmente bien. Aparte de la niebla en invierno, es un lugar mágico".

Cierto. Perder el avión de vuelta a casa y pasar unas horas más en esta ciudad no sería muy angustioso. A nuestro alrededor ya se ha formado un grupo de curiosos. "¿Es Prost? ¿Es él?", pregunta uno. "Dígale que estoy dispuesto a romper mi hucha para echarle una mano".

Prost suelta la carcajada. "¿Un donativo? ¿Por qué no?", bromea. Sonríe y seguimos nuestro camino. La

temporada que acaba de finalizar aún duele. El peor campeonato de su -corta- carrera como jefe de equipo no le ha tratado con indulgencia. Dimisión de su director técnico, choques de sus dos pilotos entre sí, huelga sorpresa de su motorista y, finalmente, última posición entre los constructores. Nada bueno.

El recuerdo del francés de la campaña recién pasada está aún tristemente fresco y no pone excusas. "Imposible decir que hemos sido buenos, ¿no?". Es realista. Deambula por el puerto, maletín en mano, traje impecable, y en su mente pasa revista a esas diecisiete carreras a olvidar. Luego rompe el silencio y va directo al grano. Primera revelación: "Desde la presentación oficial del AP03 en enero, sabía que 2000 iba a ser una pesadilla".

El tono es sincero. Es el momento de las confidencias. "¿Cómo estoy? Pues no muy bien", continúa. "Uno no sale ileso de un campeonato como el que hemos vivido este año. Físicamente, y a nivel personal, ha sido agotador. Imposible tomarse ni un solo día de vacaciones, o algo que amainara la presión. Y sólo ►









¿Quién mejor que un francés para indagar en la mente de otro francés? Tras una larga plática en la lengua de Molière, el subdirector Stéphane Samson compuso este relato.



porque la temporada haya acabado no voy a estar mejor de repente".

Alain Prost acusa el golpe. Se queja de no pasar tiempo suficiente con su familia. Echa de menos a sus hijos –"por más que ellos están acostumbrados a que esté fuera a menudo, y que siempre he preferido la calidad de los momentos que paso con ellos más que la cantidad"–. Su equipo le devora. Parece cansado. "Pero no me arrepiento de nada", precisa, "ya que si no hubiera montado este proyecto, la idea me habría seguido machacando en la cabeza el resto de mi vida".

Dicho esto, reconoce que su calidad de vida va a la baja. Puede que Prost Grand Prix sea a largo plazo una buena operación financiera, pero el patrón todavía no ha visto los dividendos. "Desde luego, vivo mucho peor ahora que antes", dice, antes de colorear su discurso con una nota optimista. "Me espera un invierno complicado y cargado. Después será más divertido. Lo que echo de menos en este momento es disfrutar con lo que hago. Es un trabajo muy duro y complicado. Y me siento muy solo". Tan solo que pensó en arrojar la toalla este verano, no porque quisiera sino por coacción.

Este año es su cuarto al mando del equipo: 1997, 1998, 1999 y 2000, o, dicho de otra forma, JS45, AP01, AP02 y AP03. "Espero que vaya rápido –y lejos", dijo durante la presentación del primer coche que lució su nombre, hace tres años, pensando entonces poder luchar por la victoria en dos años. ¡Qué cruel desilusión debe haber sido el año 2000!

La apuesta era arriesgada, pero magnífica. "Mi proyecto era tan Peugeot como Prost", explica. "Lo elaboramos

juntos. Ha sido presentado a menudo como 100% Prost, porque tengo una imagen y el equipo lleva mi nombre". He aquí el asunto Peugeot, pues. Y se niega a hablar más de ello ahora. Está harto de la incesante polémica. Pero es imposible pasar en silencio por esta increíble asociación, hecha de cartas certificadas, puñetazos sobre la mesa y confidencias entre bastidores. Ya bajo gran tensión en 1999, cuando los dos socios se plantearon separarse, la relación se volvió inaguantable desde el principio de esta temporada. "Relaciones humanas como nunca había visto en toda mi carrera", dijo Prost categóricamente en Sepang.

Concebido para aspirar al quinto puesto en el campeonato de constructores, el AP03 no estuvo a la altura. Fue un desengaño de más para el tándem francés. Una electrónica completamente nueva (Sistema TAG300), incierta fiabilidad, limitados tests de pretemporada: a menos de una semana de la primera carrera, el monoplaza aún no había completado ni una sola simulación de gran premio. Sus tres padres –Alan Jenkins, John Barnard y Loïc Bigois– se tiraban del pelo y se pasaban la pelota. Rápidamente la situación se convirtió en explosiva. Pánico en el departamento de diseño, exacerbación de las tensiones Prost-Peugeot: el equipo francés era un

**"LO QUE ECHO DE MENOS ES DISFRUTAR CON LO QUE HAGO. ME SIENTO SOLO"**

polvorín. Así que el jefe decidió dejar marchar a Jenkins antes de Mónaco.

"Quise que se fuera porque era imposible para el equipo seguir así. Los problemas interpersonales eran demasiado grandes. La mezcla de personalidades no funcionaba y fue una decisión inevitable", dice Prost antes de seguir con su opinión del coche 2000. "En cuanto al AP03, estoy muy descontento con las decisiones técnicas que concierne al chasis y con la estrategia de motor, sobre todo en la electrónica. Los problemas de fiabilidad nos han retrasado al menos seis meses. Así, aunque el coche hubiera sido rápido, ¡habríamos hecho una mala temporada! El AP03 era un paso demasiado largo. Las decisiones técnicas eran demasiado forzadas. A diferencia de Sauber o Arrows, nunca tuvimos momentos brillantes. Acabamos el año últimos. Con un mínimo de fiabilidad, habríamos sumado 10 puntos. Las cosas, entonces, habrían parecido muy diferentes. Deberíamos haber conservado más componentes del AP02, que era eficaz y fiable".

Algunos de sus colaboradores dicen que Prost es demasiado blando y que no sabe cómo dar puerta a los malos elementos. Está de acuerdo a medias. "Soy muy sensible y esa es quizá una de mis debilidades", reconoce. "Siempre pienso que la gente puede mejorar. Desgraciadamente, no es así. Echar a alguien es muy difícil, sobre todo la primera vez".

El momento más horrible de todos estos años, dice, ha sido despedir a Bernard Dudot. "No quería perderle, pero fue Peugeot quien me pidió que le echara. Siento mucho esa decisión". ▶

Prost ha 'patinado' en más de un sentido este año. Una de las situaciones a evitar fue en el GP de Francia, cuando los compañeros Nick Heidfeld y Jean Alesi se tocaron.





## CAMBIO DE RUMBO DE PROST

Prost reconoce que hay que esperar el momento idóneo para reorganizar una estructura. Promete que su perfil el año que viene no tendrá nada que ver con la falta de disciplina constatada a veces estos últimos meses. "Un grupo de personas decidió que podían actuar por su cuenta. Hablaron con la prensa y nos ha costado mucho mantener algo en secreto. Esto va a cambiar".

También ha reclutado personal. Admite haber concentrado demasiado poder y responsabilidad en sus propias manos y ahora quiere dar un paso atrás. "Sabía dónde tenía que ir, veía los problemas, pero no podía hacerlo todo a la vez. Tengo que poder dar órdenes a alguien sabiendo que lo hará. No puedo perder el tiempo apagando incendios". Es en esta óptica que ha contratado a Joan Villadelprat, ex team manager de Benetton. "Será el director general y me permitirá centrarme en temas esenciales. No va a ser fácil para nadie, ya que es bastante duro, pero es quien necesitamos".

Alain ha estado ocupado preparándose para 2001. Además de Villadelprat, la llegada de Henri Durand es otra buena noticia. Colaborador de John Barnard en Ferrari de 1987 a 1990, luego fue jefe de aerodinámica en McLaren durante diez años. Ahora asume el cargo de director técnico y empezó a trabajar para los azules en noviembre.

"Henri es un fichaje ideal para nosotros", dice Prost con una sonrisa. "Hoy está a la altura para ocupar el papel que le proponemos. Ha trabajado con los mejores equipos, Ferrari y McLaren; colaboró con Adrian Newey; y forma parte de la nueva generación de ingenieros, junto a [Mike] Gascoyne y [Eghbal] Hamidy. Lo que es más, posee

cultura y disciplina anglosajonas —excelente para nosotros, desde un punto de vista técnico y organizativo".

El AP04 va tarde, pero va progresando, y la nueva asociación con Ferrari hace muy feliz a Prost. "La firma tardía del contrato dificultó un poco el programa 2001, pero, con Ferrari, estamos estudiando todas las posibilidades para ganar tiempo", subraya. Verbigracia: considerar la oportunidad de recuperar planos y consejos sobre la caja de cambios y el tren trasero. El AP04 obedecerá a conceptos "clásicos", con tendencia hacia una "innovación controlada". Debería ser desvelado "sobre el 20 de enero".

¿Y cómo va el presupuesto? Prost dice estar satisfecho. Mantiene aún diversas negociaciones y confiesa que el nombre de su próximo sponsor principal podría no hacerse público antes de la presentación del nuevo monoplaza. La decisión de Telefónica de dejar la F1 no le preocupa. Piensa, quizá, que no sea definitiva. Admite por fin estar negociando con Abilio Diniz, padre del piloto brasileño, que podría unirse a ellos el próximo año. ¿Suma necesaria para el equipo francés? 17.500 millones de pesetas, que incluyen la factura del motor Ferrari. Prost no ve la marcha de Gauloises como un gran problema. Según fuentes oficiosas, los 3.000 millones anuales que ofrecía la tabaquera francesa no estaban en

**"LLAMARSE PROST HA SIDO UNA DIFICULTAD. HE SIDO VÍCTIMA DE ATAQUES"**

proporción con la visibilidad en los coches. Prost sólo habría aceptado renovar el contrato si la cifra se hubiera doblado. Gauloises, al contrario, pensaba reducirla: la separación era inevitable... y previsible.

¿Es Prost optimista hoy? Sí, es probable. ¿Feliz? No, seguro. Antaño piloto bañado de gloria, hoy hazmerreir de algunos, no puede conformarse con su situación actual. Y aún quedan temas que no traga. Sus relaciones con los medios de comunicación no han sido nada tranquilas. Y lo que se escribe sobre Prost, él lo lee. Lo juzga. Y, a veces, le pone enfermo. "Llamarse Prost desde luego ha sido una dificultad", dice. "La gente me desacredita con una facilidad desconcertante. El placer del rumor es muy francés y muy parisino. Muy irritante". Cree que ciertos artículos contra él en la prensa francesa han tenido trasfondo político y comercial. "Nunca olvidaré y nunca perdonaré", sentencia. "He sido víctima de ataques premeditados, meticulosos y demostrables. Había un auténtico deseo de perjudicarme y no puedo aceptarlo. ¿Ir a los abogados? Me lo estoy pensando. Tengo algunos expedientes...".

Habla con sus colaboradores y te dirán que varios constructores franceses implicados en F1 han hecho algunas llamadas a proveedores con un claro mensaje —no trabajar con Prost—. Lo mismo con algunos grandes sponsors. ¿Paranoia? Vaya Vd. a saber. Alain, en todo caso, cree que llegará su día. "Si somos competitivos en 2001, podré permitirme hablar y demostrar ciertas cosas que no gustarán a todo el mundo. La revancha será primero en la pista... y luego daré explicaciones. La verdad podría amargar a más de uno...".

## Los coches de Alain



**'97 Prost JS45**  
Dir. téc.: Loïc Bigois  
Pilotos: Olivier Panis, Shinji Nakano, Jarno Trulli  
Puntos: 21



**'98 Prost AP01**  
Dir. téc.: Loïc Bigois  
Pilotos: Olivier Panis, Jarno Trulli  
Puntos: 1



**'99 Prost AP02**  
Dir. téc.: Loïc Bigois  
Pilotos: Olivier Panis, Jarno Trulli  
Puntos: 9



**2000 Prost AP03**  
Dir. téc.: Alan Jenkins  
Pilotos: Jean Alesi, Nick Heidfeld  
Puntos: 0





# CRÓNICA GP

Peter Windsor estuvo en Sepang para presenciar la hora de gloria del Cavallino.

**Contenido:** Crónica Gran Premio de Malasia p90

SCUDERIA FERRARI MARLBORO

SCUDERIA FERRARI MARLBORO



## Ferrari ganó su campeonato sin bajarse del autobús

Al final han sido cuatro seguidas, lo que significa que Michael Schumacher y Ferrari acabaron el año incluso más triunfalmente de lo que lo empezaron. McLaren pudo haber ganado en Malasia, pero fueron vencidos por la salida robada de Mika y luego por el increíble hecho de ser incapaces de ayudar a su compañero. David, también, cometió un error, pero aun así podía haber ganado, con hierba en el radiador o sin ella.

Saludemos, pues, a los campeones: Michael Schumacher –Piloto del Año–. Venció cuando las condiciones estaban en el peor momento; ganó nada menos que nueve carreras. Coche del Año –McLaren-Ilmor Mercedes–. De haberlo pilotado Michael, es probable

que se hubiera proclamado campeón a tres carreras del final. Luego, en mi opinión, ya que no en la de los lectores de *F1 Racing*, Equipo del Año –Williams-BMW–. Desde el Cosworth DFV un nuevo motor no había sido tan exitoso en su primer año. Jefe de Equipo del Año –Flavio Briatore–. En pocos meses, se hizo con un importante contrato con Renault y con Jenson Button, que es exactamente lo que se supone que un patrón debería hacer. Adelantamiento del Año –el pasmoso ataque de Mika Häkkinen en la primera curva de Hungría, con él y Michael con gomas nuevas–. Y Mejor Debutante, claro, Jenson Button.

Para mí, no obstante, el momento más memorable vino cuando sólo Rubens Barrichello se quedó sobre neumáticos de seco en Hockenheim. No fue apostar con el tiempo. Fue mantenerse sobre seco pese a la lluvia y batiendo a los McLaren. Fue una victoria –una primera victoria– de la que incluso Michael se habría enorgullecido.

Peter Windsor



“¡Lo hicimos!”.  
La victoria de  
Schumacher da a  
Ferrari la corona  
de constructores.



# El Octubre Rojo del Cavallino

Ferrari sumó el título de constructores a su botín en Sepang. Por Peter Windsor.

Ya en el momento de subir marchas, Mika intuyó que la había fastidiado. “Creo que tanto Michael como yo nos saltamos la salida”, dijo. Con todo, salió del tema lo mejor posible, frenando exactamente en el momento oportuno para las Curvas 1 y 2 –ni muy tarde ni muy pronto– y tirando perfectamente al precipitarse a la zona más rápida. Michael, demasiado impaciente por tomar el interior, la parte más segura en el embudo de la primera curva, fue cazado por el exterior por un brillante Coulthard. Dos McLaren y dos Ferrari, Mika en cabeza.

Salvo que no lo estaba.

“Mika, deja pasar a David. Tienes un stop-go de 10 segundos”.

Y luego salió el Safety Car, porque un puñado de coches ya eran baja. Pedro Diniz

empujó a Alesi y éste a Heidfeld y al otro Pedro, De la Rosa. A Ralf le sacaron de pista. Jos hizo un trompo. Y Trulli le dio a Irvine por detrás, rompiendo el alerón del Jordan.

McLaren, pues, tuvo tiempo para dirigirse a Mika: “Mika. Vas a tener que parar para un stop-go. Deja pasar a David tan pronto como sea posible. Y luego intenta retener a los Ferrari lo mejor que puedas”.

Si yo fuera David, informado del plan como estaba, llegado a este punto habría esperado que Mika me dejara pasar por el interior de la Curva 1 en la reanudación. Entonces Mika habría aguantado a Michael a través de la serie de curvas ‘intransitables’ de la primera parte del trazado y luego intentado mantenerle detrás durante unas curvas –o vueltas– más.

Inesperadamente, sin embargo, Mika se aferró al liderato por la primera ‘S’. David hizo cola tras él, ocupando sus retrovisores.

Curva 3, Curva 4, Curvas 5 y 6 –y entonces Mika levantó visiblemente, abriendo un hueco.

¡Fue demasiado! David pasó, claro –¡pero también lo hizo Michael, casi como si le hubieran invitado!–. Y Mika, sin impulso, tenía ahora una recta bastante larga por delante y luego una fuerte frenada. Era exactamente la parte del circuito donde no necesitaba activar el modo ultradefensivo. Rubens estaba pegado a él, ganando revoluciones, y de repente el Ferrari tenía el interior, dominando la zona de frenada. Mika también le dejó pasar.

En cabeza, David no podía creer lo que estaba pasando. Él había retenido a Michael lo suficiente en Indy para permitir a Mika, quizá, ganar la carrera. Y sin embargo, aquí, incluso antes de acabar su segunda vuelta real de carrera, David tenía a ambos Ferrari justo detrás suyo, echándole presión.

STEVEN TEE/JAT; DARREN HEATH; CHARLES COATES/JAT; STEVEN TEE/JAT





El lío en el grupo en la primera vuelta eliminó a De la Rosa, Heidfeld y Diniz.

Como muy a menudo este año, Häkkinen se escapa en la salida (izda.), pero esta vez fue demasiado buena para ser verdad.

El periplo de Zonta en BAR se hizo humo (abajo). Rodaba bien en su última carrera para el equipo cuando su Honda se asó a la barbacoa.



Peor, las temperaturas de su motor estaban subiendo. Se había salido en la Curva 6 en la vuelta 12, llenando la toma izquierda del radiador de hierba. ¡Mayor razón para haber necesitado un colchón!

Aun así, David se escapaba. McLaren había sido batido en parrilla por casi medio segundo, pero ahora, en condiciones de carrera, parecían llevar ventaja. Habían repartido sus opciones para la carrera, Mika con un solo repostaje previsto y David con dos; en su Ferrari, sin embargo, pilotando totalmente al límite, Michael empezó a dudar. ¿Rodaba David superligero para escaparse?

Ferrari creyó ver respondida esa pregunta cuando David entró para un temprano pitstop, mucho antes del primer tercio. En realidad, a McLaren le preocupaba la temperatura y quería limpiar la hierba. Bajo el todo rojo, no obstante, Ross Brawn dio por

sentado que Coulthard simplemente había estado rodando ligero —opinión que aún sostenía mucho después de la carrera, hablando con la prensa. “No previ la táctica de McLaren con David y quedamos un poco al descubierto en aquel momento”, dijo.

Lo que suscita de nuevo el asunto del equilibrio velocístico Ferrari-McLaren. Michael estuvo sobresaliente en los oficiales, no sólo por el margen que logró sino también por su implacable precisión. Como Trulli, Buiton y Herbert, Michael destaca en escudriñar un circuito, sus baches y pendientes, los muros y arrugas. Los matices eran minúsculos, pero eran matices: incluso en las rectas, usaba partes ligeramente distintas del asfalto que otros pilotos, ganando una revolución por aquí, reduciendo algo la resistencia por allí.

De nuevo, Bridgestone trajo neumáticos 2001 —un compuesto nuevo y costoso ▶

Por segunda vez en este fin de año, Häkkinen luchó con un Minardi (arriba dcha.) por posición, esta vez el de Gené.

### ‘David se escapaba. McLaren fue batido en parrilla por Michael, pero ahora, en condiciones de carrera, parecían llevar ventaja’

**EL DATO:** la última vez que Schumi fue campeón del mundo —con Benetton en 1995— también consiguió nueve victorias.





A Coulthard no le costó seguir a Schumacher (abajo) y podría haber ganado de no ser por la hierba.

Un mecánico Ferrari (inferior) se las promete muy felices para la juega nocturna, pero le va a durar poco.



## ‘Michael ganó. Levantó un poco al final porque sabía que sólo un error podía vencerle. David perdió por un exiguo margen’

unido a construcción especificaciones 2000-. En Sepang, como en Suzuka, sin embargo, se insinuó que esta banda de rodadura era demasiado buena para el flanco. Incluso hubo rumores desde el box Ferrari de que las llantas topaban con las manguetas, tan enérgica era la flexión, sobre todo atrás. Y pocos fueron los pilotos que no informaron en algún momento sentir la zaga a punto de descomponerse antes de rehacerse de repente otra vez cuando el flanco recuperaba la forma en un plis-plas.

Así, viéndoles desde atrás por las Curvas 5 y 6 -donde cambian de dirección, izquierda a derecha, en quinta- el calor relucía; los

ángulos de deslizamiento pasmaban; y el nivel de agarre, por supuesto, aturdió.

El resultado de ello, como en Suzuka, era que la nueva goma ayudaba más a los coches inferiores que a los más eficaces. Todo ese movimiento de los flancos no hacía mucho por la sutil aerodinámica del McLaren -sobre todo en calificación, con neumáticos nuevos y alto agarre.

Michael ganó, claro. Levantó un poco al final porque sabía que sólo un error podía vencerle. Pero David perdió por un margen de lo más exiguo. No debería haber pisado esa hierba; y fue algo más lento en su parte central al montar ‘nuevos delante/usados detrás’ en vez de los más equilibrados ‘usados/usados’ de las partes uno y tres.

Todo esto podía haber sido cubierto si Mika hubiese dado a David un colchón de siete a diez segundos (el tiempo que Mika perdió por sí solo incluso antes de parar para su castigo).

Mika no es desconsiderado adrede, y desde luego no es estúpido. Tal vez, con su salida robada, el Safety Car y la radio, sólo estaba algo despistado.

Lástima, porque David podía haberse llevado ésta: habría sido un bonito gesto por Melbourne 1998. ❶

Un peleado quinto puesto de Villeneuve (arriba) dejó a BAR por delante de Jordan y empatado con Benetton.

### Pilotos

#### 17ª Prueba, Malasia

1	Michael Schumacher	108
2	Mika Häkkinen	89
3	David Coulthard	73
4	Rubens Barrichello	62
5	Ralf Schumacher	24
6	Giancarlo Fisichella	18
7	Jacques Villeneuve	17
8	Jenson Button	12
9	Heinz-Harald Frentzen	11
10	Jarno Trulli	6
=	Mika Salo	6
12	Jos Verstappen	5
13	Eddie Irvine	4
14	Ricardo Zonta	3
15	Alexander Wurz	2
=	Pedro de la Rosa	2

### Constructores

1	Ferrari	170
2	McLaren-Mercedes	152
3	BMW-Williams	38
4	Benetton-Playlife	20
=	BAR-Honda	20
6	Jordan-Mugen Honda	17
7	Arrows-Supertec	7
8	Sauber-Petronas	6
9	Jaguar Racing	4

**EL DATO:** el último GP de Herbert fue su 161º. Corrió para ocho equipos en 12 años.



# Cajón de sastre

Halago para Todt; impacto para Herbert; nota para Gené. Por T. Clarkson y V. F.



A Wurz le faltó poco para sumar algún punto en su última carrera con Benetton.

muy dura. "No me preocupa el calor, pues estoy en forma", dijo el sábado.

Por desgracia, una mala salida le colocó en situación de riesgo, y en la segunda curva se vio involucrado, sin comerlo ni beberlo, en la colisión provocada por Pedro Diniz.

"Creo que los espectadores han podido ver mejor que yo lo que ha pasado", dijo Pedro. "Es una manera triste de acabar, y más viendo cómo ha ido la carrera: todos iban a dos paradas y nosotros a una, y creo que ha sido la mejor estrategia", concluyó.

## Caras rojas en Ferrari

¿Asombrado por las pelucas rojas del equipo Ferrari al final del GP? Bien, el plan original era rociar de rojo el pelo de Michael Schumacher y Rubens Barrichello antes de la carrera, hasta que un tipo listo se dio cuenta de que el tinte se desteñiría debido al sudor dentro del cockpit.

## Falta de espíritu de equipo

Si Mika Häkkinen hubiera dejado pasar a su compañero en McLaren David Coulthard en la vuelta 3 y luego retenido al Ferrari de Schumacher, es concebible que el escocés podría haber ganado el GP.

"Naturalmente, esperaba que así fuera", dijo David, "pero, por alguna razón, eso no ocurrió".

## Gené los mantiene a raya

Marc Gené abandonó al romper un cojinete de rueda en su Minardi, pero no sin antes ofrecer su actuación más impresionante en F1.

El sábado, Marc disputó una gran sesión oficial: "He mejorado mi tiempo de esta mañana en 1,2s y el del año pasado en 3s, pese a disponer del mismo motor", comentó.

En carrera, mantuvo al Williams de Ralf Schumacher detrás suyo durante 20 vueltas, y al McLaren de Häkkinen durante dos. "Hasta mi primer pitstop, el coche era realmente competitivo", dijo Gené.

## Luca lejos de los focos

El presidente de Ferrari Luca Montezemolo estaba en Malasia, pero no se acercó al circuito hasta después de que el equipo rubricara el título de constructores.

"No quería estar durante la carrera porque éste es el triunfo del equipo", dijo, "y no quise acaparar la atención. Quien se merece la victoria es [el director deportivo] Jean Todt; es único. Si Enzo [Ferrari] está mirando, debe sentirse orgulloso".

## Ablandando el terreno

Bridgestone llevó un nuevo compuesto blando a Malasia. Tenía flancos más rígidos que el presentado en Japón, y era más rápido que el 'superblando' disponible también en Sepang. Todos los equipos lo usaron en carrera.

## Sueño o pesadilla de Wurz

Malasia fue el último GP de Alex Wurz con Benetton, y describió su tiempo en el equipo como "cuatro años de paraíso e infierno".



Parecía que el austriaco saldría por la puerta grande en Sepang. Arrancaba quinto tras disponer del coche 'de calificación' del equipo por primera vez. En carrera, llegó a rodar cuarto antes de que problemas con el pedal de freno le retrasaran a séptimo en la meta.

## Final teatral de Herbert

"Empecé mi carrera en F1 siendo llevado al coche, y la acabo siendo sacado del mismo", dijo Johnny Herbert tras magullarse el muslo en un

Todos los equipos se decantaron por la más reciente ofrenda de Bridgestone.



¡Vaya forma de dejar la F1, Johnny!

gran accidente en la vuelta 48 de su último GP.

"Una barra de la suspensión trasera se rompió", dijo Gary Anderson, director técnico de Jaguar. "[El probador] Luciano Burti tuvo una avería similar en un test, así que lo reforzamos por tres. Tenemos que estudiar por qué cedió de nuevo".

## Pedro con las ganas

Pedro de la Rosa podía haber aprovechado su excelente condición física para realizar un buen papel en una carrera que el calor iba a convertir en



# Todos los datos Sepang

Tiempo Cubierto: Temperatura asfalto 35°; Vueltas 56; Distancia 310,408 km; Espectadores 90.000

## Parrilla de salida

Posición	Piloto	Tiempo
1	Michael Schumacher	1:37,397
2	Mika Häkkinen	+0,463
3	David Coulthard	+0,492
4	Rubens Barrichello	+0,499
5	Alexander Wurz	+1,247
6	Jacques Villeneuve	+1,256
7	Eddie Irvine	+1,299
8	Ralf Schumacher	+1,342
9	Jarno Trulli	+1,512
10	Heinz-Harald Frentzen	+1,591
11	Ricardo Zonta	+1,761
12	Johnny Herbert	+1,934
13	Giancarlo Fisichella	+1,990
14	Pedro de la Rosa	+2,046
15	Jos Verstappen	+2,092
16	Jenson Button	+2,166
17	Mika Salo	+2,194
18	Jean Alesi	+2,668
19	Nick Heidfeld	+2,751
20	Pedro Diniz	+3,124
21	Marc Gené	+3,265
22	Gastón Mazzacane	+4,681



**SEPANG**  
Longitud circuito 5,543 km

## Vueltas rápidas

Posición	Piloto	Tiempo (vuelta)
1	Mika Häkkinen	1:38,543 (34)
2	Michael Schumacher	+0,521 (21)
3	Rubens Barrichello	+0,759 (23)
4	David Coulthard	+0,986 (36)
5	Jacques Villeneuve	+1,617 (20)
6	Eddie Irvine	+1,749 (18)
7	Alexander Wurz	+1,769 (19)
8	Ricardo Zonta	+1,955 (21)
9	Johnny Herbert	+2,221 (27)
10	Mika Salo	+2,353 (14)
11	Giancarlo Fisichella	+2,382 (53)
12	Jos Verstappen	+2,561 (27)
13	Jarno Trulli	+2,719 (33)
14	Jean Alesi	+3,091 (34)
15	Ralf Schumacher	+3,186 (42)
16	Marc Gené	+3,385 (27)
17	Jenson Button	+3,683 (17)
18	Gastón Mazzacane	+4,604 (24)
19	Heinz-Harald Frentzen	+6,014 (3)
20	Pedro Diniz	sin tiempo
21	Pedro de la Rosa	sin tiempo
22	Nick Heidfeld	sin tiempo

Sabías que... ofrecido por...  
La pole de Sepang este año fue 2,5s más rápida que en 1999. Una nueva tribuna se construyó para este GP; el total es de 75.000 asientos cubiertos. La humedad durante la carrera fue 40 bares más baja que en 1999.



## Clasificación final

Posición	Piloto y coche	Tiempo total	Pos. 1ª vuelta
1	Michael Schumacher Ferrari F1-2000	1:29:53,435	3
2	David Coulthard McLaren-Mercedes MP4-15	+0,732	2
3	Rubens Barrichello Ferrari F1-2000	+18,444	4
4	Mika Häkkinen McLaren-Mercedes MP4-15	+35,269	1
5	Jacques Villeneuve BAR-Honda 002	+1:10,612	6
6	Eddie Irvine Jaguar-Cosworth R1	+1:12,568	7
7	Alexander Wurz Benetton-Playlife B200	+1:29,314	5
8	Mika Salo Sauber-Petronas C19	a 1 vuelta	11
9	Giancarlo Fisichella Benetton-Playlife B200	a 1 vuelta	13
10	Jos Verstappen Arrows-Supertec A21	a 1 vuelta	18
11	Jean Alesi Prost-Peugeot AP03	a 1 vuelta	19
12	Jarno Trulli Jordan-Mugen Honda EJ10	a 1 vuelta	16
13	Gastón Mazzacane Minardi-Fondmetal M02	a 6 vueltas	17
<b>NO CLASIFICADOS</b>			
	Johnny Herbert Jaguar-Cosworth R1	accidente - 48 vueltas	9
	Ricardo Zonta BAR-Honda 002	motor - 46 vueltas	12
	Ralf Schumacher Williams-BMW FW22	suministro aceite - 43 vueltas	14
	Marc Gené Minardi-Fondmetal M02	rodamiento de rueda - 36 vueltas	15
	Jenson Button Williams-BMW FW22	motor - 18 vueltas	10
	Heinz-Harald Frentzen Jordan-Mugen Honda EJ10	embrague - 7 vueltas	8
	Pedro de la Rosa Arrows-Supertec A21	accidente - 0 vueltas	
	Nick Heidfeld Prost-Peugeot AP03	accidente - 0 vueltas	
	Pedro Diniz Sauber-Petronas C19	accidente - 0 vueltas	

## Tiempos del viernes

Posición	Piloto	Tiempo
1	Mika Häkkinen	1:40,262
2	Michael Schumacher	+0,014
3	David Coulthard	+0,236
4	Rubens Barrichello	+0,615
5	Jarno Trulli	+1,042
6	Ralf Schumacher	+1,231
7	Ricardo Zonta	+1,235
8	Giancarlo Fisichella	+1,331
9	Alexander Wurz	+1,417
10	Heinz-Harald Frentzen	+1,489
11	Jos Verstappen	+1,652
12	Jenson Button	+1,750
13	Johnny Herbert	+1,851
14	Eddie Irvine	+1,879
15	Pedro de la Rosa	+1,922
16	Pedro Diniz	+2,195
17	Jacques Villeneuve	+2,387
18	Jean Alesi	+2,606
19	Mika Salo	+3,022
20	Gastón Mazzacane	+3,162
21	Marc Gené	+3,393
22	Nick Heidfeld	+3,524

## Vuelta a vuelta

**SALIDA** Häkkinen salta la salida y es 1°. Coulthard pasa a Schumi y es 2°.  
**VUELTA 1** Diniz toca a Alesi y chocan con Heidfeld y De la Rosa -trompo de Alesi y abandono del resto-. Trulli para a cambiar el morro. Trompo de Verstappen. Sale el Safety Car  
**VUELTA 3** Entra el SC. Mika deja pasar a David; Schumi y Rubens también le pasan  
**VUELTA 5** Stop-go para Häkkinen por saltar la salida, sale 19°.  
**VUELTA 10** David se sale a la hierba, ensuciando las tomas de aire  
**VUELTA 15** Tras dos vueltas y media detrás, Häkkinen pasa a Gené, 14°.  
**VUELTA 17** Temprano pitstop de David para limpiar los radiadores, sale 6°.  
**VUELTA 24** Schumi para, sale 2°.  
**VUELTA 25** Barrichello para, dejando a Schumi en cabeza, 5s delante de David  
**VUELTA 35** Häkkinen para, sale 6°.  
**VUELTA 38** Coulthard para, sale 3°.  
**VUELTA 39** Schumi para, sale 2°.  
**VUELTA 41** Barrichello para, sale 3°.  
**VUELTA 49** Herbert se estrella tras la rotura de la suspensión trasera.  
**VUELTA 56** Schumi cruza la meta.

## Los más y los menos

**VELOCIDAD MÁS RÁPIDA PUNTO MEDICIÓN**  
David Coulthard 305,506 km/h  
**VELOCIDAD MÁS LENTA PUNTO MEDICIÓN**  
Pedro Diniz 236,504 km/h  
**PITSTOP MÁS RÁPIDO**  
Alexander Wurz 32,904s  
**PITSTOP MÁS LENTO**  
Johnny Herbert 50,020s



## decompras

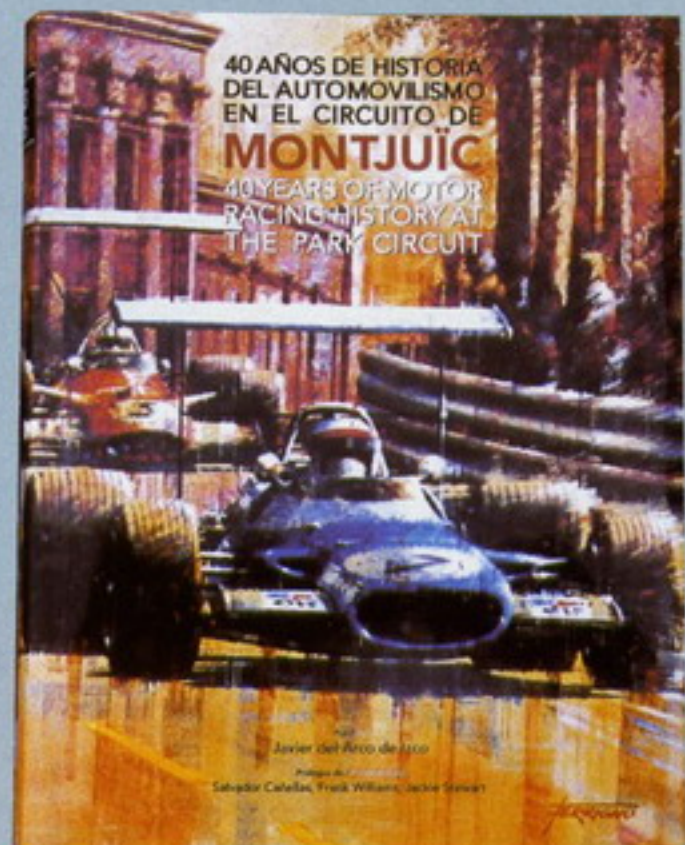
Para más información:  
LA LLIBRERIA DEL MOTOR  
tel.: 93 454 67 63  
e-mail: info@lallibreriadelmotor.com

Miniatura cedida por:  
KIT CAR 43  
tel.: 93 207 63 10  
e-mail: kitcar43@kitcar43.com

# De todo un poco

El Libro, la reproducción del último Ferrari campeón hasta anteayer, el álbum de todos los sellos con ruedas, y más cosas.

Fotografías de Best

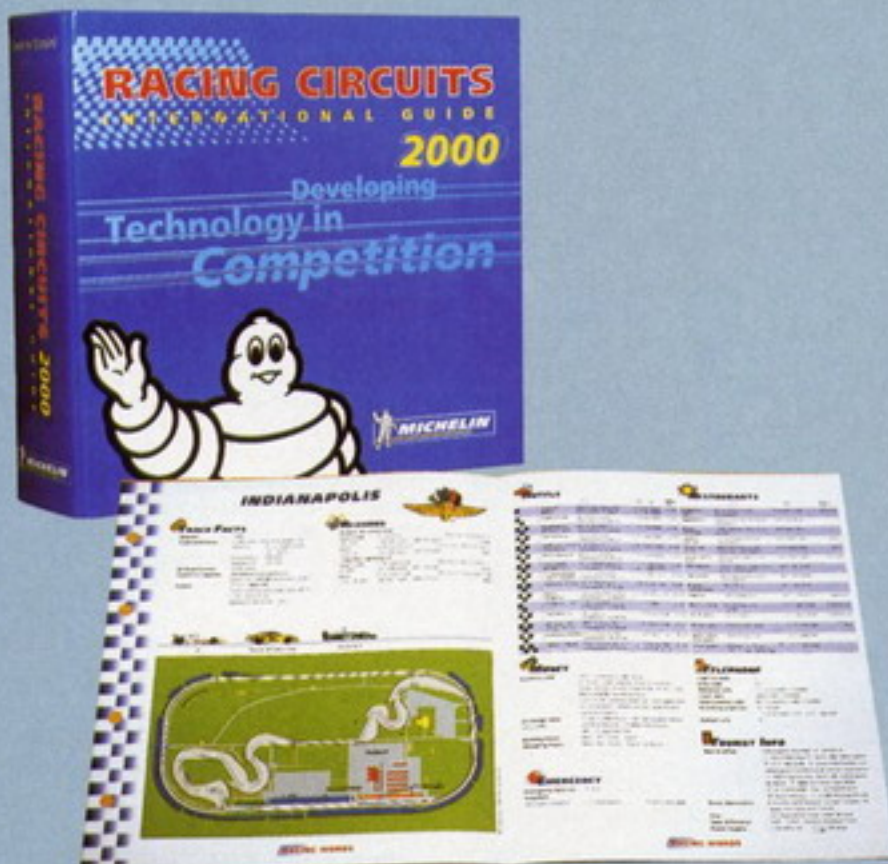


## Montjuïc, el Libro

¿Un piloto que sólo participó en entrenamientos y no en carrera? Da igual. Sale. Salen todos –de los primeros– y todas –de las segundas–. Por eso esta obra supondrá una nueva referencia, no sólo en su tema (y Del Arco repite, pues él editó el *Ricart-Pegaso*, que en su día sentó cátedra sobre este coche español), sino también en cómo se hace un buen libro de automovilismo. Y todo el mundo podrá dar fe, pues el autor no ha descuidado ni siquiera la elaboración de un texto paralelo en inglés pensado para el lector no hispano. Fuera de serie. En serio. Precio: 7.800 Pts. Páginas: 588. En castellano e inglés. Ver p72-73.

## Todo un mundo de circuitos

Guía práctica que recopila los circuitos más importantes del mundo –más de cien–, pensada tanto para ayudar a los equipos como a los aficionados. Supone la culminación de tres ediciones anteriores, la última de 1998, y se presenta ahora en un cómodo sistema de fichas, que permitirá, por una parte, llevar de viaje sólo la que interese y, por otra, añadir con comodidad futuras actualizaciones. De cada circuito se ofrecen datos, historia, trazado, mapa de acceso, hoteles y restaurantes, información del país. Y mucho más. Precio: 10.500 Pts. Páginas: sin numerar. En inglés.

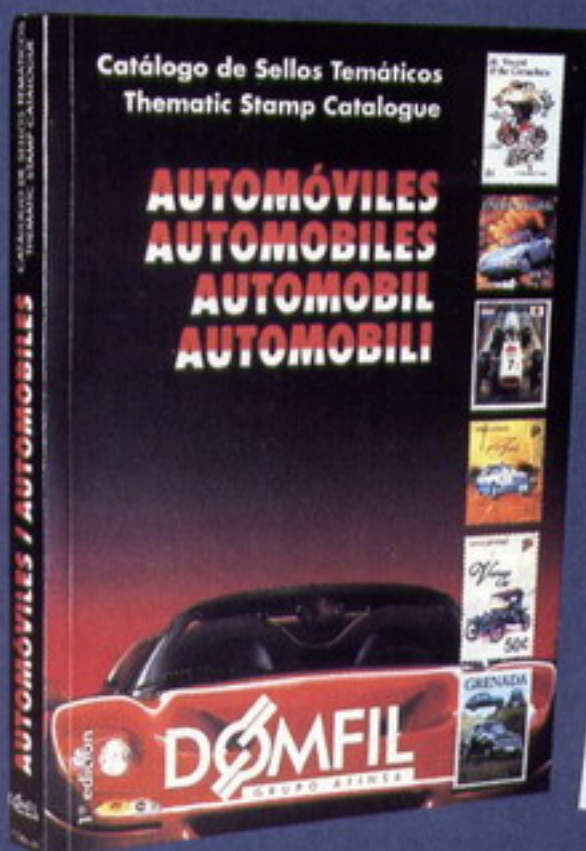


## Guía técnica a la F1

De la mano de los diseños de Giorgio Piola, una introducción a los diversos aspectos técnicos de la F1, con voluntad divulgativa. Su gran interés, y que garantiza su vigencia pese a ser publicado en 1995, es que de cada apartado (reglamentos técnicos, aerodinámica, suspensiones, chasis, motor, electrónica, carburante, etc.) se ofrece una perspectiva histórica, detallando los pasos más importantes en la evolución del aspecto tratado, con sus correspondientes dibujos. Fácil de consultar y entender (el italiano es una lengua 'amable'). Precio: 3.495 Pts. Páginas: sin numerar. En italiano.







## Sellos con cuatro ruedas

La empresa editora de catálogos y álbumes de sellos temáticos más importante del mundo es española, de Sabadell, y acaba de publicar su primer catálogo de automóviles, compendio de todos los sellos de coches editados en el mundo. Imprescindible para el filatélico y también curioso e interesante para el lector de *F1 Racing*, pues se cuentan muchísimos sellos de carreras en general y F1 en particular, de los países más inimaginables. Y el prólogo es de Marc Gené.

Precio: 6.240 Pts. Páginas: 496. En castellano e inglés.

Para más información: Domfil, tel: 93 715 51 98; [www.domfil.com](http://www.domfil.com)

## Alesi y Ferrari: *forza!*

Los trabajos de Alan Kinsey, pintor e ilustrador inglés afincado en Francia, rezuman una evidente pasión por la mecánica. De ejecución técnica perfecta y desbordante humanidad, suponen un magnífico elemento decorativo para el entusiasta de la velocidad. Traemos a estas páginas esta interpretación de Jean Alesi con el Ferrari 412T2 de 1995, de la cual está disponible una serie de impresiones de precio muy asequible. Kinsey también realiza trabajos bajo pedido.

Precio: 10.000 Pts. Tamaño: 60 x 40 cm.

Información y pedidos: Alan Kinsey, tel./fax: 00 33 (0)4 67 78 46 05



## F1 Championship Season 2000

Versión corregida y aumentada del simulador 'F1 2000' presentado a principios de temporada. Los desarrolladores de EA Sports han rizado el rizo y el 'juego', por ejemplo, permitirá recrear las parrillas de salida reales de los 11 primeros GPs del año 2000, con una dinámica avanzada de los incidentes de carrera y efectos climatológicos. Ya disponible para PC (ojo a los requisitos del sistema) y PSX, lo estará desde finales de diciembre para la nueva consola PS2.

Precio: 5.990 Pts (PC), 7.990 Pts. (PlayStation), 10.490 (PlayStation2).

En tiendas de informática. Para más información: [www.easports.com](http://www.easports.com)

## Ferrari 312 T4 Exoto 1:18

Hasta hace muy poco, seguía siendo el último Ferrari en alzarse con el título de pilotos de F1. Su largo reinado ha tocado a su fin, pero ello no disminuye el atractivo de esta reproducción a escala 'grande' del coche campeón con Jody Scheckter en 1979. Ni el mismísimo Giorgio Piola sería capaz de hallar detalle alguno que desluciera el realismo de esta miniatura en metal Zamak, montada a mano y de serie limitada y numerada. La carrocería escamoteable deja a la vista sus entrañas, realizadas con piezas de fotograbado.

Precio: 27.500 Pts. aprox. Escala: 1:18.





Caro Enzo,

Siempre tuve mis dudas sobre esto del espiritismo, pero cuando todo el mundo se estaba emborrachando tras Suzuka, mis compinches insinuaron que sería una gran idea contactar con el Paddock Club celestial para unos comentarios sobre el gran éxito de Schumi de parte de tu querida Scuderia.

Debo confesar que cuando alguien dijo "qué te parece contactar con el otro lado", creí que hablaba de los comisarios de la FIA. Sólo es una broma, entiéndelo. Quiero decir, ¿recuerdas los buenos viejos días de 1964 cuando la CSI (como el órgano rector era llamado entonces) se negó a homologar tu Ferrari 250LM como GT?

Mucha indignación farfullada en aquella época, cuando subiste a tu alto caballo (rampante) y les dijiste que era del todo escandaloso indicar que había sido construido un número insuficiente de coches para cumplir los requisitos de homologación. Nunca me habían insultado tanto, honra-  
dez impugnada, nunca volveré a correr en Italia, pintaré los coches de azul y blanco mientras dure la guerra, puede que incluso cierre todo el negocio y lleve una tienda de pasta en Reggio Emilia.

Cielos, eso surtió efecto. Tipos de la CSI corriendo por todos lados, murmullos más comprensivos desde los pasillos del poder deportivo. Entretanto, el Viejo Pica-ro de Maranello espera hasta que el humo se haya disipado antes de volver con sigilo a su posición original, riendo satisfecho.

De todos modos, por si no has seguido las cosas últimamente, un rápido resumen. ¿Te acuerdas de ese elegante joven, Luca 'Montezemuela', el hijo de dentista que empleaste en 1973? Te gustará saber que lo ha hecho la mar de bien. Después de dirigir Cinzano, dejó lo de las bebidas por la Copa del Mundo Italia 90 antes de ocupar tu vacante en Maranello en 1992.

Luca desplegó todos sus recursos para restituir tu apellido a la luz. En primer lugar, fichó a un pequeño francés llamado 'Tot', o algo así, para dirigir el equipo. Terriblemente bueno, eso me dicen, fue copiloto de rallies y más tarde director del equipo Peugeot en sport-prototipos, pero supongo que no puedes tenerlo todo. De primera clase cuando se trata de la infraestructura gerente, sea eso lo que sea, y probablemente el mayor responsable por arrancar todo el negocio del apartadero en que estuvo sumido desde que ese tal Scheckter ganara por última vez el título en 1979.

Por supuesto, la mar de británicos en el campo del diseño, debo decirte. El primero a bordo fue ese tipo, Barnard, a quien creo que recordarás nombrando la primera vez. Trasladó todo el tinglado de diseño a Inglaterra y ello funcionó bastante bien. Fi-

chaste a uno de Birmingham llamado Mansell para correr en 1989 y ganó en Brasil, tras lo cual la plebe de tu rincón del mundo aludió a dicho sujeto bigotudo como *Il Leone*.

Abreviando una larga historia -o, en el caso de Mansell, alargando una corta historia- se marchó al final de 1990 después de reñir con un diminuto gabacho (*otro* diminuto gabacho. ¿Hay una fábrica en alguna parte estampándolos?) de nombre 'Post', quien luego se largó -o le largaron- antes del final de 1991, tras un encontronazo con los 'cocos' que por aquel entonces dirigían tu operación. No valió de nada a-Post-ar, supongo. Si me permites este horrible conato de humor.

Todo lo cual me trae de vuelta casi a donde empezamos. El hijo de dentista tomó el control, reclutó a Tot y a un pedazo de hombre, llamado 'Brown', para montar la organización. Sigue conmigo, sé que es complicado. En esto, entró en escena un pulcro y bien peinado empresario de Stuttgart, llamado Weber, con un as por el que matarías. Al parecer tenía a este muy talentoso chico alemán, 'Zapatero', en sus registros. Abracadabra, antes de que puedas decir *tortellini alla panna*, un cheque de \$20 millones es apretujado en la palma tendida de Weber y el chico Schumi es rociado al instante con un atractivo tono de rojo.

Y eso es, más o menos. Schumi es un brillante jinete del gas que tú admirarías por su genio sin par, pero ¿vale \$20 millones? Debe dolerte pensar que dabas a Phil Hill y Richie Ginther un par de cientos de pavos al mes allá en los años 60. Mucho mayor sentido de los cánones sociales en esos días, por supuesto, no pudiendo la clase baja darse aires de superioridad. Aires de Stuttgart, en este caso.

Para acabar, los chicos de Mosley también lo han hecho de fábula desde que te fuiste. Presidente de la FIA. Lo sé, asombroso, ¿verdad? Sobre todo cuando piensas en el March 701. Su compinche lo ha hecho bien, también. 'Benny' Ecclestone (el próximo Rupert Murdoch de la F1, oigo decir). ¿Le recuerdas?

Un tipo pequeño y apuesto que una vez se quitó sus gafas de sol al llegar a una reunión de constructores en tu despacho de Maranello porque le preocupaba que pensaras que se estaba cachondeando. Y supongo que habría tenido razón.

Te saluda cordialmente,



**'Schumi, un brillante jinete del gas que admirarías por su genio sin par, pero ¿vale \$20 millones?'**

*Mr. Paddock*