FERNANDO ALONSO EL 'STAGE' INVERNAL DE RENAULT EN KENIA

F1 RACING

FEBRERO 2005 - Nº 72 - 4,95 €

ESTUDIO FOTOGRÁFICO

FERRARI F2004

TRES GRANDES ENTREVISTAS

#1 DAVID RICHARDS
"Hay que defender las opiniones"

#2 PAUL STODDART
"A Eddie lo llamo 'Judas Jordan'"

#3 JENSON BUTTON
"Voy a Melbourne a ganar"

REPORTAJE

GIANCARLO FISICHELLA
El nuevo compañero de Alonso en Renault



73 MONOPLAZAS DE F1 MÁS BELLOS DE LA HISTORIA
ELEGIDOS POR NUESTRO JURADO DE EXPERTOS

00072
8 424094 007851

El espectáculo –y la vida– siguen

La tragedia del tsunami recuerda que es más lo que nos une que lo que nos separa



'Phuket es tristemente célebre desde las pasadas Navidades'

El mes pasado Rory Byrne pasó por nuestra 'Gran Entrevista' y nos desveló interesantes pormenores de la filosofía técnica actual de Ferrari. En la respuesta que ponía fin a dicho artículo, el ingeniero surafricano nos comentaba que su vida 'después' de la F1 estaba en la isla tailandesa de Phuket, donde había adquirido una propiedad y planeaba construir chalets para alquilar.

Releer esas palabras es un ejercicio doloroso y conmovedor. Phuket –y muchos otros topónimos del sureste asiático– son tristemente célebres desde las pasadas Navidades, cuando un tremendo maremoto asoló el golfo de Bengala segando miles de vidas a su paso.

Vidas que, no por lejanas y desconocidas, son menos próximas y reales. Nuestro compañero Munawar Chalil, el hombre que firma esta modesta tribuna en la edición indonesia de *F1 Racing*, perdió a 18 miembros de su familia en el desastre. La misma globalización que ha permitido un alud de solidaridad con los damnificados jamás visto hace que los tres millones de lectores de *F1 Racing* en todo el mundo acompañemos en estos duros momentos a Munawar, su familia y sus millones de convecinos.

• Pocos días después de encajar esta bofetada en forma de catástrofe humanitaria, nos enteramos por la revista *Autohebdo Sport* del fallecimiento de José Juan Pérez de Vargas, el ilustre personaje de las carreras de quien en el editorial del mes pasado citábamos unas palabras cuya sabiduría había hecho eternas.

Pérez de Vargas contaba con 82 años de edad y se nos fue de forma natural y discreta; valga su recuerdo aquí como homenaje a uno de los artífices de la buena salud actual del panorama automovilístico nacional. Hasta siempre, maestro.

Valentí Fradera

nuestras firmas

>Gary Anderson
Este mes aprovechamos al máximo la experiencia de todo un veterano. Gary diseñó el primer Jordan de F1, el precioso 191, que fue con el que Schumi debutó en la categoría reina (calificándose séptimo en Spa en 1991). Por eso pedimos a Gary que nos dieran su opinión sobre el último bólido del alemán, el F2004 (página 52).



>Steve Matchett
La F1 afronta en 2005 "la mayor restructuración desde que en 1998 se introdujera el formato de vías estrechas y neumáticos estriados". Razón más que suficiente para que Steve nos explique en su habitual sección (Pitpass Técnica, página 18) qué efecto van a producir realmente estos cambios técnicos.



>Matt Bishop
La grabadora de Matt ha sacado humo este mes. Por si una 'Gran Entrevista' con Paul Stoddart fuera poco (página 58), también habló con Jenson Button (página 32) y su antiguo jefe David Richards (página 68), protagonistas del culebrón de 2004. Y volvió a reunirse con el aspirante a patrón de F1 Alex Shnaider (página 80).



>Alex P
Habitual retratista de Ferraris de F1 en *F1 Racing*, ahora mismo Alex está ocupado dando los toques finales a su estudio especializado para fotografiar automóviles. ¿Qué tipo de coches? "Los de cualquiera que pague". Después de ocuparse del F2004 (página 52), partió para Estambul para una exótica sesión con Fiat.



F1 RACING

Avda. Diagonal 491, 2º 1ª 08029 Barcelona

STAFF

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

STAFF INTERNACIONAL

editor in chief
Matt Bishop
executive editor
Oliver Peagam
managing editor
Stewart Williams
news editor
Steve Cooper
chief sub-editor
John Lilley
staff writer
Dom Taylor
grand prix editor
Peter Windsor
editor at large
Alan Henry
technical editor
Steve Matchett
art editor
Frank Foster
picture editor
Eddie Judd
senior designer
Jody Hockley
fotógrafo principal
Darren Heath
agencias
LAT, Getty Images
secretaria
Bianca Stephens
publishing director
Karl Penn
publisher
Steve Coombes
commercial manager
Ben Guynan
advertising manager
Alastair Lewis
senior sales executive
Neil Mallett
publishing manager
Jonathan Haines
production controller
Lara Piercy
licensing director
Tim Bulley
sales director
John Chambers

SUSCRIPCIONES **teléfono** 93 448 49 71
e-mail suscripciones.f1racing@bcdis.com

F1 Racing es una publicación de Ediciones B&B Media Ibérica S. L. Consell de Cent 266 08011 Barcelona

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

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

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

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

© Haymarket Corporate Media 2004

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

haymarket

Sumario

Febrero 2005

¡OFERTA DE SUSCRIPCIÓN!
EN LA PÁGINA 85





EN PORTADA

Jenson habla 32

¿Cómo se ve todo desde su punto de vista? Dice que no detesta a David Richards. Dice que Schumi "no es excepcional". Bueno, sigamos leyendo...

>Secciones

3 **Editorial**
El espectáculo –y la vida– siguen

6 **Parade**
Imágenes de la pretemporada en Jerez

10 **Pitpass**
Un mes cargadito de noticias y análisis

24 **Javier del Arco**
Acerca de los Programas Oficiales

26 **Correo**
Nuestros lectores escriben sobre la F1

98 **Bandera negra: Ecclestone**
Todavía tiene cuerda para rato

>Artículos

EN PORTADA
28 **Alonso en Kenia**
Las imágenes más refrescantes del as español en el *stage* 'invernal' de Renault

EN PORTADA
32 **Button habla tal cual**
Los altibajos de 2004 y los triunfos que cree que obtendrá BAR en 2005

38 **Entrevista: David Coulthard**
El veterano escocés pondrá su experiencia al servicio de Red Bull

EN PORTADA
40 **Los 73 F1 más hermosos**
El jurado de *F1 Racing* elige los monoplazas más bellos de la historia

EN PORTADA
52 **F2004: genes de diseño**
El artífice del primer F1 de Schumi analiza el magnífico Ferrari F2004

EN PORTADA
58 **Stoddart pega fuerte**
El patrón de Minardi sufre como nadie, pero sus palabras son una revelación

EN PORTADA
68 **Adiós, David Richards**
Le han despachado, pero BAR-Honda está donde está gracias a él

EN PORTADA
74 **Fisi 'debuta' con Renault**
F1 Racing acompañó a Giancarlo en Montmeló en su inicio de campaña

80 **Midland F1: a por el 2006**
Saben que será difícil, pero poseen los recursos y el talento para lograrlo

86 **McLaren: el tiempo corre**
Presentamos a los tipos que harán que Kimi y Juan Pablo corran de lo lindo

90 **McLaren: casa de altos vuelos**
La nueva sede de Ron Dennis es tan avanzada técnicamente como sus F1

F1 RACING

Fotografías portada: Alex P. **Fotografías sumario:** Andy Earl, Nicole Haynes, Getty Images, Archivo LAT, Laurent Charniaux/WRI. **Agradecimiento especial a:** Nicola Armstrong, Claire Bateman, Emma Bearpark, Pat Behar, Ian Brown, Wayne Bruce, Steve Burgess, Stuart Codling, Bob Constantinou, Stuart Dybie, Rosa Gregory, Hannelore Gude Hofmeister, Graham Jones, Ellen Kolby, Jules Kulpinski, Bradley Lord, Ruth Matheson, Tracy Novak, Alan Permaine, Christel Picot, Claire Robertson, Patrizia Spinelli, Didier Stoessel, Richard Woods

Próximo número El próximo número de *F1 Racing* saldrá a la venta el día 24 de febrero



>28

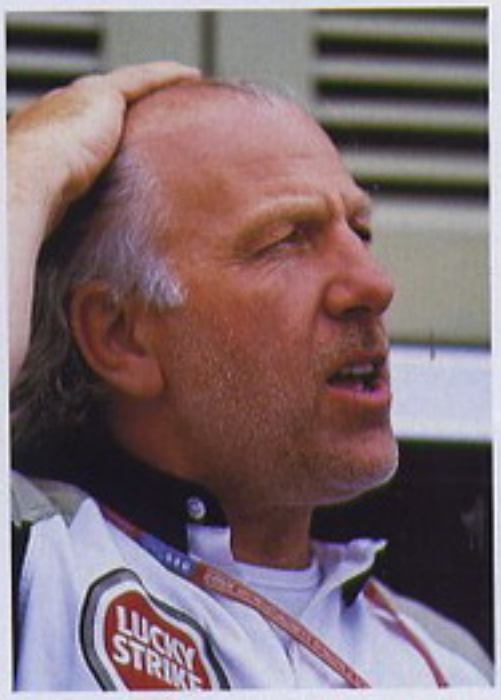
CALMA ANTES DE LA TEMPESTAD

Fernando Alonso se prepara y se relaja en el *stage* de Renault en Kenia

>68

RICHARDS DEJA BAR

Los llevó arriba y ahora se(lo) larga(n)





>74

'FISICO' ATÓMICO

¿Cómo se presenta la vuelta a Renault de Giancarlo?



>58

STODDART TIENE REMEDIO

No hay mucho que no pudiera arreglar



>40

LOS F1 MÁS HERMOSOS

La velocidad es lo principal, pero a veces hay coches malos con un aspecto soberbio



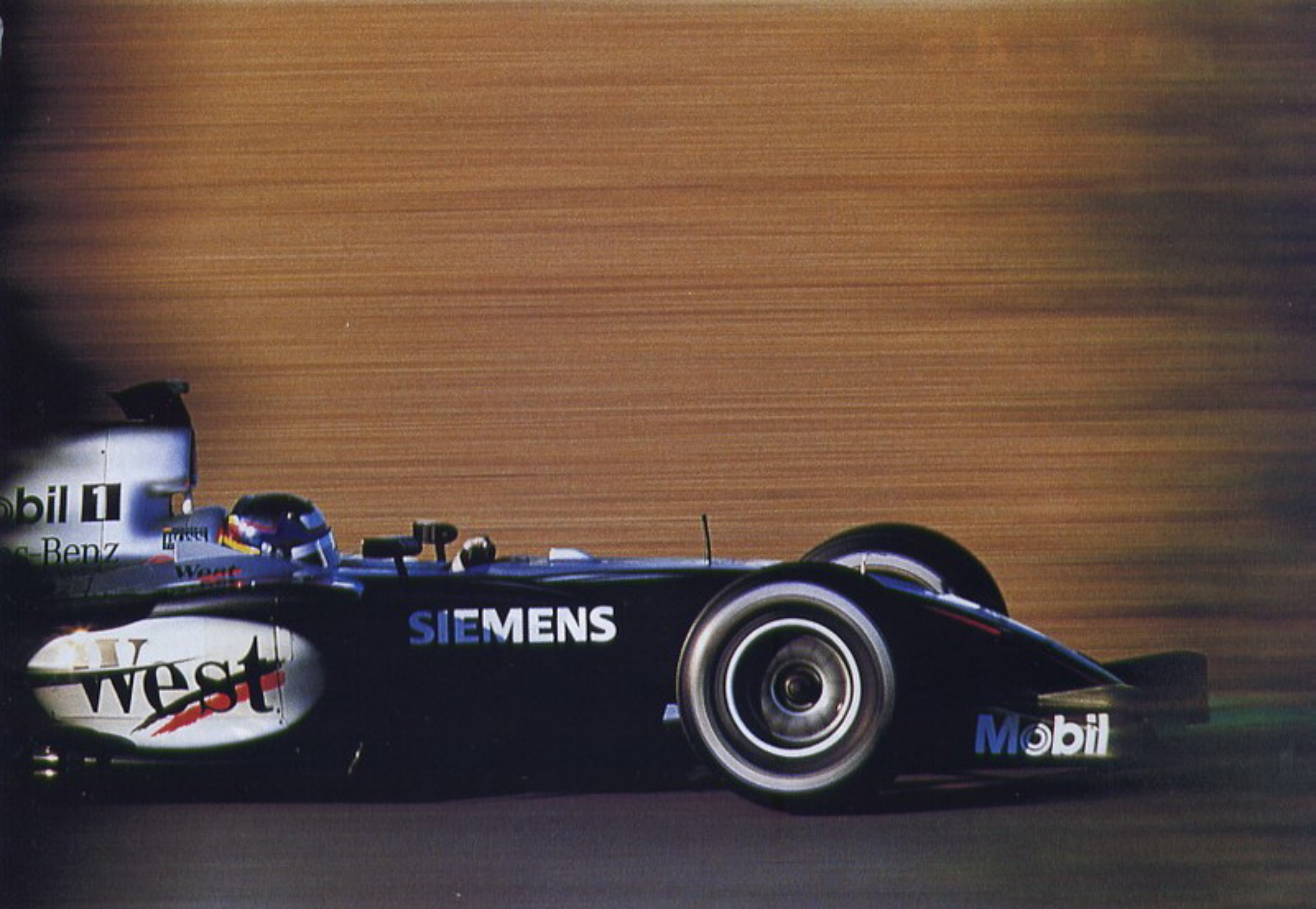
>38

DAVID COULTHARD

¿A qué aspira en 2005 con Red Bull?

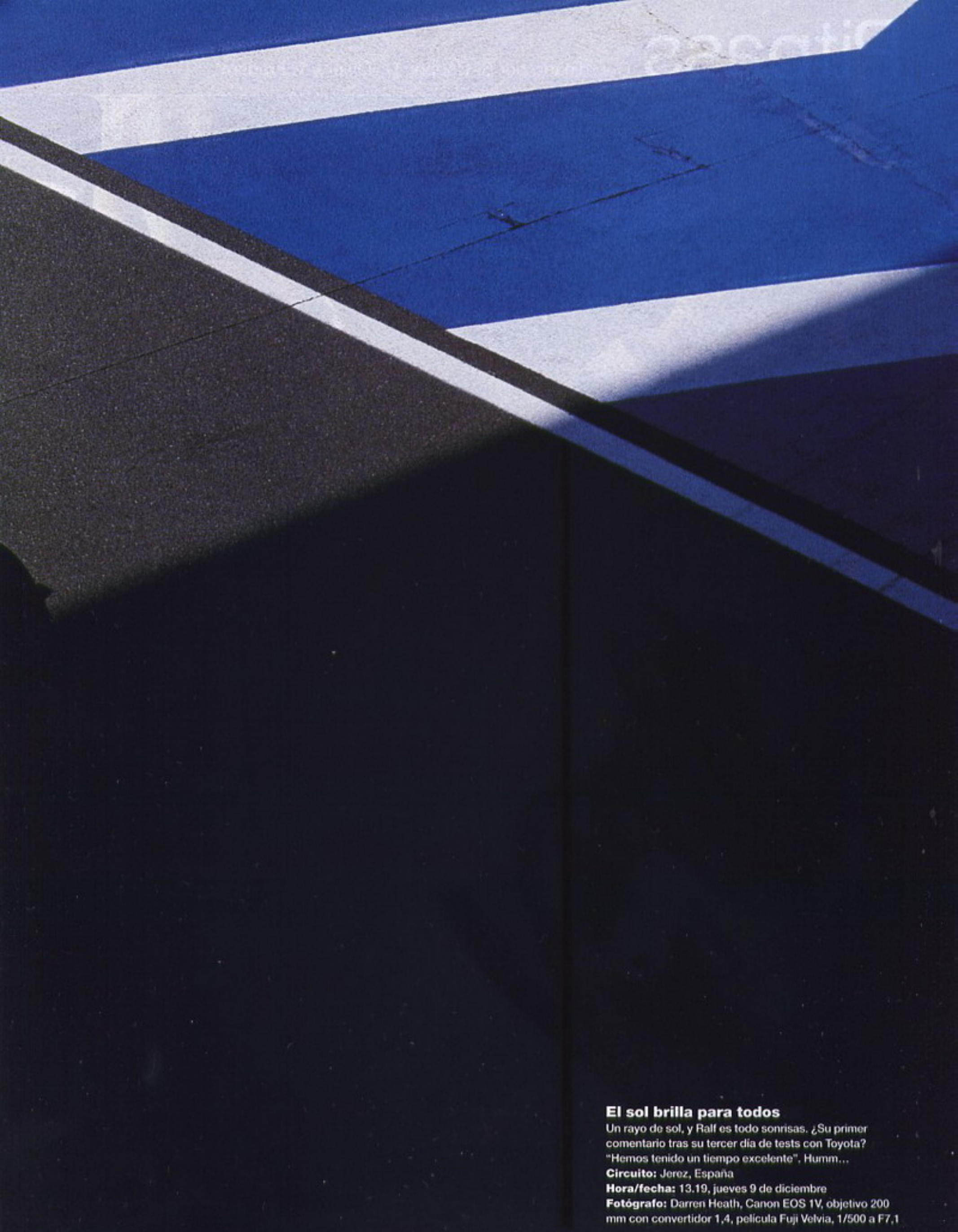
Bienvenido a McLaren

"Kimi y yo hemos de trabajar juntos para poder hacer todo lo posible por el equipo". Parece que a Juan ya le han extirpado la bravuconería. Bienvenido a McLaren…
Circuito: Jerez, España
Hora/fecha: 15.34, miércoles 8 de diciembre
Fotógrafo: Darren Heath, Canon EOS 1V, objetivo 200 mm con convertidor 1.4, película Fuji Velvia, 1/100 a F13


SIEMENS
West
Mobil

parade





El sol brilla para todos
Un rayo de sol, y Ralf es todo sonrisas. ¿Su primer comentario tras su tercer día de tests con Toyota? "Hemos tenido un tiempo excelente". Humm...
Circuito: Jerez, España
Hora/fecha: 13.19, jueves 9 de diciembre
Fotógrafo: Darren Heath, Canon EOS 1V, objetivo 200 mm con convertidor 1,4, película Fuji Velvia, 1/500 a F7,1



¿Buenos tipos? Sí, seguro. Pero las figuras de Tony y Dave no encajaban aquí.

LES CORTARON LAS ALAS

Red Bull despide a Purnell y Pitchforth

Sólo un idiota despediría a su jefe de equipo y a su director gerente de un solo golpe, ¿no? Bueno, pues es lo que ha hecho el dueño de Red Bull Dietrich Mateschitz. ¿Por qué? Ni idea. El caso es que Christian Horner saca ganancia

Puede que el pasado mes de noviembre el dueño de Red Bull Dietrich Mateschitz salvara el pellejo a Jaguar, pero ha entrado como un elefante en una cacharrería.

Las primeras cabezas rodaron el 7 de enero, y las víctimas fueron los dos hombres que daban a Red Bull Racing auténtico dominio de la contracultura del pit lane: el jefe del equipo Tony Purnell y el director gerente Dave Pitchforth. Helmut Marko, mano derecha de Mateschitz, los despidió a los dos. Su última 'entrevista' ocupó tres minutos y medio.

Esto supone un desconcertante giro de los acontecimientos. Hace menos de dos meses, Mateschitz explicó a la exultante plantilla de Milton Keynes que, aunque eran sus antiguos chelines austriacos los que mantendrían el equipo a flote, quería conservar a toda costa a Purnell y Pitchforth para llevar adelante el equipo.

La noticia alegró mucho a los 350 empleados de RBR, ya que Pitchforth gozaba de gran simpatía entre la plantilla. Por su parte, muchos peces gordos de la F1 tienen muy buena opinión de Tony, entre ellos Bernie Ecclestone y Max Mosley. Por otra parte, aunque delgado, con gafas y discreto, Purnell no rehúye el conflicto, y al principio se las hubo con Mateschitz acerca de la selección de pilotos.

Es verdad que nadie creía que el equipo estuviera a salvo de problemas todavía, pero la mayoría de críticos del paddock, y casi todos los empleados de RBR, confiaban en Pitchforth y Purnell. Pero, para un autocrático multimillonario austriaco, los rostros de estos dos trabajadores consumados no encajaban.



Todo eran sonrisas cuando llegó Red Bull...



... pero ahora Steiner ha vuelto al redil...



... con el nuevo jefe (y novato en F1) Horner.

Así que cuando el desempleado (por lo que se refiere a la F1) David Richards llamó a la puerta de Red Bull, ofreciendo los servicios de consultoría de gestión de Prodrive, Mateschitz se mostró interesado, pero la minuta de DR resultó ser demasiado abultada, y Mateschitz se vio obligado a buscar en otra parte, que es cuando el propietario del equipo Arden de F3000 (ahora GP2), Christian Horner, entró en liza.

Horner buscaba un puesto directivo en F1 desde mediados de la temporada pasada, y, cuando sus intentos de adquirir primero Jaguar y luego Jordan quedaron en nada, pasó a considerar Red Bull Racing. Horner, que pregonaba las garantías económicas de un "misterioso patrocinador chino", creía tener muchas posibilidades. ¿Por qué? Porque ese patrocinador era Red Bull China, algo que le convertía, razonaba Christian, en pareja natural de Mateschitz.

Sin duda, Horner hizo más o menos la misma oferta que Richards –pero a un precio muy inferior– y Mateschitz, tal vez deseoso de emplear a alguien que dijera amén a todo para sustituir al independiente Purnell y al obstinado Pitchforth, no dejó escapar la ocasión.

DARREN HEATH; STEVEN TEE/LAT; ARCHIVO LAT; MARK THOMPSON/GETTY IMAGES; BRYN LENNON/GETTY IMAGES; SUTTON IMAGES.COM; MOVIESTORE COLLECTION; JAD SHERIFF/WIRELAURENT CHARNAY/WIRE

Aun así, resulta inverosímil que Mateschitz despidiera a dos tipos tan populares y fundamentales apenas unas semanas después de defender sus dotes ante sus empleados (y la prensa mundial). Pero ¿podría ser que hubiera sufrido la influencia de la 'mafia austriaca' oficiosa de la F1?

En muchas carreras, una pequeña camarilla se reúne en el motorhome de Bernie Ecclestone, dirigido por Karl-Heinz Zimmermann (un austriaco). Con él suele verse a Mateschitz, Marko, Gerhard Berger y Niki Lauda. Lauda y Marko, en concreto, tenían intereses personales con Purnell y, en menor grado, Pitchforth. Marko se opuso al plan de Purnell de fichar a Alex Wurz, quien, pese a ser austriaco, proviene de los barrios bajos y habla alemán con un deje rústico inaceptable en la alta sociedad vienesa. Además, Purnell fue el hombre que desalojó a Lauda de su puesto en Jaguar Racing en otoño de 2002.

'La mano derecha de Dietrich Mateschitz los despidió a los dos en tres minutos y medio'

En fin, Horner ha logrado su objetivo de hacerse con la dirección de un equipo de F1; no sólo eso, sino que tenemos entendido que planea incluir su propio equipo (posiblemente rebautizado Red Bull GP2) en la fábrica de Red Bull Racing en Milton Keynes. Algo muy oportuno, tras la diferencia de opiniones con Richards, dueño de la sede de Arden en Banbury.

La llegada de Horner también aportará otra variable a la ecuación, a saber, Vitantonio Liuzzi. El año pasado, el joven italiano corrió para Horner en F3000 y ganó el título, y Horner quiere importar el talento de Tonio a la F1 lo antes posible. Malas noticias para Christian Klien. Es probable que el austriaco de 21 años se quede como probador –su nacionalidad se encargará de eso– y la prensa austriaca, con la que Marko, en particular, tiene una relación de lo más cómoda, será animada a culpar a Horner de abandonar a su joven 'estrella'.

¿De qué otro modo afectará al equipo en 2005 este cambio radical? Las repercusiones se verán a un plazo más largo que corto. Un equipo directivo competente como Purnell/Pitchforth lo habría estructurado todo para aguantar cambios repentinos e inesperados; la cuestión es si otros talentos clave de gestión y/o ingeniería empezarán a buscar otro empleo. Mark Gillan, responsable del rendimiento del vehículo, ya había optado por volver a la docencia antes de conocerse los despidos, pero el aerodinamista jefe Ben Agathangelou y el *team manager* Dave Stubbs, por ejemplo, están muy unidos a Pitchforth, y todo esto les habrá enojado.

También Mark Webber está anonadado: "Trabajé dos años con Dave y vi que era uno de los mayores activos del equipo. Si quisiera seguir en F1, en muchos equipos le recibirían con los brazos abiertos".

¿Y David Coulthard? Sabemos de buena fuente que DC tenía muchas ganas de trabajar con Pitchforth, pero ahora se ve ante la perspectiva de tener que reenfocar el equipo alrededor de un núcleo sin experiencia, una misión que pondrá a prueba la paciencia de un hombre que ha pasado 11 temporadas rodeado por docenas de talentosos expertos en Williams y McLaren.

Está por ver si la intransigente decisión de Mateschitz ha abierto una brecha bajo la línea de flotación de Red Bull Racing. Christian Horner, su nuevo jefe de equipo, ni ha trabajado antes en F1 ni ha dirigido ninguna gran empresa de ningún tipo. La suya es una tarea gigantesca.

Ah, por cierto, el sustituto de Pitchforth será Günther Steiner (con el cargo de director técnico), que fue su predecesor en Jaguar Racing, escogido por Lauda en 2003 y procedente del equipo Ford de rallies. Es italiano, nacido en la frontera con... Austria.

>He aquí la 'mafia austriaca'

Su población no llega a los 10 millones, pero la influencia de Austria en F1 está por todas partes. En lo que respecta a Red Bull Racing, la 'mafia austriaca' lleva ahora la batuta.



El Don



Dietrich Mateschitz: Propietario, Red Bull

Los pretendientes al trono(s)







Helmut Marko (izda.): mano derecha de Mateschitz
Christian Horner (centro): el novato
Günther Steiner (dcha.): vuelve tras saltar de Jaguar

Los conspiradores







Niki Lauda (izda.): agitador jefe
Karl-Heinz Zimmermann (centro): el del bus
Gerhard Berger (dcha.): el colega de Mateschitz

> Mucho ruido...

Red Bull Racing ha estado rodeado de cierta cantidad de palabrería barata, confusión e hipocresía. ¿Pondrá fin esta remodelación a los dobles sentidos o será el inicio de un caos mayor? Juzgad vosotros mismos...



15/11/2004

"Esperamos con impaciencia nuestra primera temporada de F1 con Jaguar. Este paso es una cima provisional de nuestros 10 años de participación en el automovilismo. Jaguar demostró su clase en una temporada 2004 que no fue nada fácil, gracias a su cohesión".
Dietrich Mateschitz

"Red Bull comprende que el valor del equipo depende en gran medida de la calidad de quienes lo dirigen. Estoy muy contento de que sigan con David y Tony".
Richard Parry-Jones

"Dave Pitchforth y el equipo se han ganado muchos admiradores durante los últimos dos años, y su trabajo duro les ha valido esta fabulosa oportunidad. Han pasado los meses de incertidumbre y esta noticia es estupenda".
Tony Purnell

16/11/2004

"Mateschitz debe fichar a la gente adecuada, para que el coche vaya bien pronto. Coulthard está libre y sería una buena solución por su experiencia".
Niki Lauda

24/11/2004

"No estamos interesados en absoluto en David Coulthard".
Dietrich Mateschitz

25/11/2004

"Hemos apoyado a Christian desde que tenía 14 o 15 años y no queremos traerle a la F1 para descartarle antes de tiempo. Un piloto sólo demuestra realmente lo que vale en su segunda temporada".
Dietrich Mateschitz

3/12/2004

"El señor Pitchforth ha de admitir que es un empleado y no el dueño. Todas las decisiones se tomarán en Salzburgo, no en Inglaterra".
Helmut Marko



MOMENTO CRUCIAL

Williams tiene que acertar en 2005

Este equipo antaño campeón no tiene donde esconderse. Sencillamente ha de hacerlo mejor, aunque sólo sea porque su socio motorista, BMW, está cada vez más nervioso. Pero ¿tiene el personal para cumplir lo prometido?

Han pasado casi ocho años desde que Williams ganó el título por última vez, y todo parece indicar que han olvidado cómo. A menos que recuperen pronto la costumbre, podrían tener graves problemas.

Desde 2000, cuando BMW empezó a suministrar motores a Williams, los de Grove han contado por lo general con los V10 más potentes de la parrilla. Y sin embargo, en las cinco temporadas de BMW.WilliamsF1, a pesar de un abultado presupuesto (más de 300 millones de dólares anuales) y los servicios de los mejores o mejor pagados pilotos del mundo (Jenson Button, Juan Pablo Montoya y Ralf Schumacher), sólo han ganado unos relativamente escasos 10 GP y cero títulos. En ese tiempo, Ferrari ha sumado 57 y 10, respectivamente.

A pesar de haber renunciado oficialmente a recurrir a un tribunal de arbitraje al respecto, BMW –especialmente en boca de Mario Theissen, director de competición– ha criticado la jugada de la FIA para introducir los V8 de 2,4 litros en 2006. Evidentemente, la objeción declarada de Theissen –que empresas como BMW han de poder servirse de la F1 para demostrar su genio sin excesivas restricciones técnicas– es parte de la razón, pero seguramente no la única.

Hablando en plata, si el FW27 de este año resulta ser otro chasis 'bajo par', las facciones anti-F1 de la junta directiva de BMW en Múnich bien podrían exigir una retirada total de la F1. Como parte de los preparativos para tan drástica vuelta atrás, y para aliviar las negativas RR PP que dicho anuncio ocasionaría, Theissen tal vez haya creído acertado exagerar el "injusto gobierno" del deporte por parte de la FIA. Mejor eso que verse obligado a reconocer la terrible verdad: a saber, que la retirada se debe a que el conjunto BMW/Williams simplemente no es lo bastante bueno.

En estos momentos, *F1 Racing* no cree probable un panorama tan deprimente; pero otro año malo podría cambiar eso.

Creemos que todos en Williams comparten estas preocupaciones, y por tanto son bien conscientes de la presión a la que están sometidos. De hecho, fue dicha presión la que el año pasado convenció a Frank Williams para 'rebajar' al copropietario del equipo, Patrick Head, de director técnico a director de ingeniería, ascendiendo a Sam Michael de ingeniero jefe de operaciones al máximo puesto técnico en su lugar. Asimismo, la antigua aerodinamista jefe,



Michael (izda.) ha sustituido a Head como director técnico, y el ajuste de funciones aún de demostrar su eficacia; Webber (arriba) será crucial en toda posible recuperación.

ESTA PÁGINA: STEVEN TEE/LAT; ARCHIVO LAT; EN LA OTRA PÁGINA: STEVEN TEE/LAT; ARCHIVO LAT; LAURENT CHARNAUX/WRI; XPB CC

Antonia Terzi, dejó hace poco el equipo, y fuentes fiables nos dicen que el aerodinamista John Davis podría ser el siguiente.

En lugar de Terzi –procedente del humilde Minardi– está Loic Bigois, cuyo historial dista mucho de ser rutilante (Ligier, Sauber y Prost). De hecho, en 2003 Bigois se presentó a un puesto de aerodinamista en Jaguar Racing y no logró que le contrataran. El experimentado pero poco expresivo Gavin Fisher sigue siendo el diseñador jefe.


Williams y Mario Theissen quieren mejorar.

Como director técnico, responsable de que estos individuos y sus departamentos vayan todos a una (y de manejar la aportación del autocrático e irascible Head), está, cómo no, Michael, que, con apenas 33 años, es el director técnico más joven del pit lane. Y, tras una temporada especialmente decepcionante, en la que el equipo sólo fue cuarto entre los constructores, la moral en Grove es deprimente. Así que levantar el ánimo de la tropa le resultaría difícil hasta a un hombre con el doble de experiencia que Sam.

¿Se puede llevar a cabo el necesario cambio de rumbo? *F1 Racing* así lo espera.


Loic Bigois trabajó con Frank Dernie en Ligier.

Sin duda, la gran agudeza técnica de Mark Webber y su actitud trabajadora serán decisivas, igual que su futura relación con Michael, australiano como él. Asimismo, tenemos entendido que Frank Dernie –que en la nómina sigue siendo un mero 'asesor', pero cada vez más influyente como eminencia gris de ingeniería de Williams, especialmente a medida que Head va quedando eclipsado– pasa mucho tiempo en el despacho de Michael, lo cual no puede ser sino buena señal. De hecho, sin duda fue Dernie quien promovió el fichaje de Bigois, que trabajó con él en Ligier a principios de los años 90.

Aun así, aunque Dernie sea una caja de resonancia capaz, ingeniosa e inteligente, y sea inestimable para Michael en esa función, no es un gestor de hombres. Ni, para el caso, lo son Fisher, Bigois o incluso el mismo Michael. Y Head, ya con 58 años, fue quien escribió el manual sobre cómo desmotivar a un ingeniero de F1. Por tanto, en cuanto a aunar el equipo de diseño y levantar la moral, Williams sigue defraudando.

>¿Pitchforth a Williams?

A lo mejor lo que Williams necesita de nuevo es un ingeniero jefe de operaciones (el antiguo cargo de Sam Michael). Ya hay rumores que colocan al recientemente despedido director gerente de Red Bull Racing, Dave Pitchforth, en dicho puesto, y es fácil ver por qué, ya que Pitchforth es considerado por la mayoría (salvo por el jefe de Red Bull Dietrich Mateschitz) como uno de los mejores gestores de personal técnico en F1. Además, durante su estancia en Jaguar, Pitchforth y Mark Webber forjaron una sólida amistad y respeto profesional mutuo.

Si a media temporada Williams no rinde, y BMW muestra su preocupación en privado a Frank, no sería extraño que Pitchforth vistiera los colores de BMW.WilliamsF1 antes de final de año, tal vez acompañado por su amigo y ex colega Ben Agathangelou, aerodinamista de Red Bull Racing (en lugar de Loic Bigois).

Digámoslo así: si Frank Williams nota que la entrega de BMW flaquea, no hacer nada no será una opción.

Red Bull se ha llevado por delante a Pitchforth, que sería un gran fichaje para Williams.



>¿Qué pasa con Williams y los pilotos?

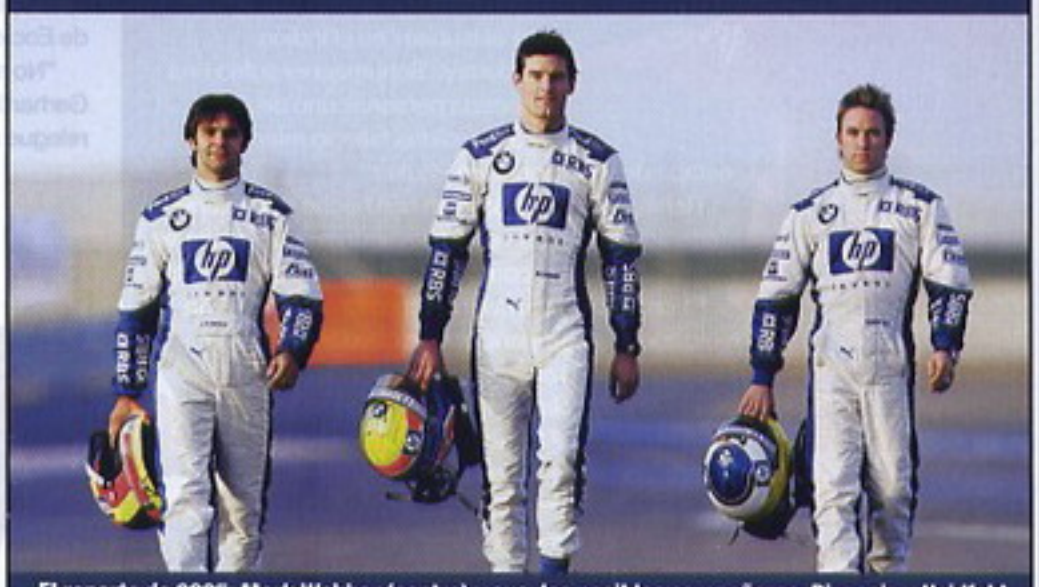
Nadie puede decir que Frank Williams haya perdido el hilo a la hora de seleccionar pilotos: en primer lugar nunca hubo 'hilo' alguno. Frank pudo haber tenido varios pilotos punteros para 2005, entre ellos: Jenson Button (que no debería haber sido puesto en el mercado tras su brillante debut en 2000); Mika Häkkinen (con ganas de correr para Williams pero desmoralizado cuando Frank dio prioridad a la idea de birlarle Button a BAR); Jarno Trulli o Giancarlo Fisichella (ambos disponibles en diversos momentos de 2004), y Anthony Davidson (una elección clara). En cambio, Williams se fijó en el Buttongate como una especie de carrera a ganar, se olvidó de los imprevistos, dejó que Marc Gené se fuera a Ferrari, omitió contratar al excelente Alex Wurz en su lugar… y luego buscó alternativas.

Tal como están las cosas, Williams sigue comprometiendo su selección de pilotos, optando por un apaño para acompañar a Mark Webber con la esperanza de que Button llegue en 2006. Por ejemplo, podrían confiar en nuevos talentos como Heikki Kovalainen, Vitantonio Liuzzi o Richard Lyons. Todos lo harían bien.

En cambio, cuando debían estar centrados en pruebas de motor y neumáticos y desarrollo de chasis, Williams organizó un chabacano desempate entre dos pilotos de serie B (Nick Heidfeld y Antonio Pizzonia).

¿Sorprendente? La verdad es que no mucho. En Williams son (¿eran?) muy buenos, pero a menudo han padecido de una pobre selección y gestión de pilotos. En 1981, Alan Jones y Carlos Reutemann se quitaron suficientes puntos el uno al otro para asegurar que Nelson Piquet se hiciera con el título de pilotos para Brabham, y Nigel Mansell y Piquet hicieron otro tanto en 1986, dando vía libre al título a Alain Prost. Tanto Piquet como Mansell se fueron del equipo ofendidos, igual que Damon Hill, Jacques Villeneuve, Heinz-Harald Frentzen, Juan Pablo Montoya y Ralf Schumacher.

¿Y por qué se marchó Gené, por cierto? En el pit lane se dijo que Williams no creía que fuera lo bastante rápido. Es curioso que evidentemente sí le parezca lo bastante rápido a Ferrari, ¿verdad?


El reparto de 2005: Mark Webber (centro) y sus dos posibles compañeros: Pizzonia y Heidfeld.

MÁS PRESIÓN

Toyota: o cumple o se puede cerrar el grifo

La convicción original de Toyota –que podrían llegar a la gloria en F1 a base de pasta– empieza a desmoronarse. Ni siquiera ellos tienen bolsillos sin fondo, y ahora los ejecutivos nipones exigen los podios para los que ficharon a Mike Gascoyne

Hasta Toyota, el más derrochador de los equipos, empieza a pasar estrecheces. Después de tres temporadas queriendo hacer creer que subir a octavo entre los constructores supone un progreso positivo, saben que el TF105 de este año ha de cumplir lo prometido en pista si el equipo va a seguir en F1.

El vicepresidente de la empresa, Akihiko Saito, exige más por el mismo precio: "Toyota no puede permitirse seguir adelante sin mejores resultados", dijo. "La temporada pasada fue frustrante. Hemos invertido demasiado dinero en el proyecto. Este año exijo un podio".

El mensaje está claro: si Toyota no logra pasar de segundón a serio aspirante, los jefazos japoneses se verán obligados a estudiar seriamente la relevancia de dilapidar millones de yenes cada año en un coche que rara vez supera a un Sauber. Y entonces es poco probable que recorten el presupuesto anual para racionalizarse; sencillamente cerrarán el grifo.

Y un hombre más presionado que la mayoría es el director técnico Mike Gascoyne. Le contrataron para deshacer los agravios causados por varios años de dirección técnica sin rumbo. Gazza tiene que impresionar con el TF105. Es el primer diseño que saca provecho de su total atención y, como tal, servirá para juzgar la capacidad del ingeniero. Si el coche es bueno, la reputación de Gascoyne se afianzará. Si no, muchos en el paddock ansian ver cómo se desvanece su buena estrella.

Naturalmente, él dice que confía en que el coche sea bueno. "La presión sobre Toyota para triunfar no tiene precedentes", reconoció. "Puede que el trabajo duro de la temporada pasada no se haya visto reflejado en los resultados, pero estoy seguro de que proporcionará grandes beneficios en 2005. Durante el año pasado invertimos muchos más recursos en el túnel de viento".

El presidente del equipo, John Howett, añadió: "Estoy seguro de que 2005 será nuestra mejor temporada. Nuestro objetivo es luchar y ganar, pero eso exige tiempo".

Y, pese a todo su poderío, el tiempo es algo que Toyota no puede comprar...



CONTRIBUCIONES POR EL TSUNAMI

Michael está con las víctimas



Sea cual sea tu opinión de Michael Schumacher, es imposible criticar su desinteresada generosidad al donar 10 millones de dólares para ayudar en las tareas de auxilio en las zonas devastadas por el tsunami en el Índico.

Además, Schumacher sufrió una pérdida personal: uno de sus guardaespaldas falleció mientras estaba de vacaciones en Phuket.

Renault y Toyota también han hecho donaciones considerables, y se están llevando a cabo acciones más modestas, como una subasta de artículos de F1 organizada por www.pitpass.com. La FIA ha realizado una campaña para recaudar fondos, y Haymarket Magazines, editora de *F1 Racing*, ha donado 37.000 dólares.

El personal de *F1 Racing* también se vio afectado por el desastre; el director de nuestra edición indonesia, Munawar Chalil, perdió a 18 miembros de su familia (y cinco siguen desaparecidos).

TRIBUNALES Y TESTS

Bernie y los costes colean

Bernie Ecclestone perdió la demanda interpuesta por los bancos que poseen el 75% de su empresa, SLEC. Sin embargo, el viejo jugador de póquer pone a mal tiempo buena cara. Los bancos habrán ganado la batalla, pero enseguida entendieron que tratar de orientarse entre la miríada de empresas entrelazadas de Ecclestone sin el hombre que dibujó el mapa es imposible.

"No sería prudente excluir a Ecclestone", reconoció el presidente de SLEC, Gerhard Gribkowsky. "Pero todo tiene un límite. Ya no permitiremos que se nos relegue a un papel en el que asumamos todo el riesgo económico sin decir ni pío. Defenderemos lo nuestro".

Mientras tanto, el deporte no ha logrado llevar adelante la propuesta para limitar los tests en 2005, después de que se convocara una reunión en Brasil para dar con un modo de reducir costes recortando los días de tests. Al parecer, además de Ferrari, BAR y Toyota eran reacios a firmar. Max Mosley tratará de abordar el problema a finales de enero.



La justicia miró fijamente a Bernie y dijo: "No". Pero ¿significa eso que ha perdido?

STEVE ETHERINGTON/LAT; PAUL GILHAM/GETTY IMAGES; CLIVE ROSE/GETTY IMAGES

> Directores técnicos: ¿lo valen o no?

Este año, la cuarta temporada de Toyota en F1, Mike Gascoyne está realmente presionado. Acabar últimos en 2002 y octavos en 2003 y 2004 no habrá sentado bien en Tokio, sobre todo viendo la gran temporada 2004 de Honda.

Tened la seguridad de que los jefes de Mike observarán muy detenidamente a su hombre, dado que (a) ha tenido libertad total en el diseño del TF105, y (b) quieren cierto rendimiento del supersalario que le pagan. Así pues, ¿Gazza lo vale o no? Veamos cómo se las arregla frente a sus mayores rivales...

** calculado por los analistas de* F1 Racing
*** puntos de constructores en 2004*

Mike Gascoyne – Toyota



Sueldo 8.085.599 $ al año*
Pt. constructores 9**
Coste por punto 898.400 $



Incentivos Uso exclusivo de un reactor Beechcraft King Air, de un millón de dólares. Volar es uno de sus pasatiempos.

Estatus actual Su reputación está en el alero

CV Estudió dinámica de fluidos en Cambridge y estuvo en Westland Helicopters antes de entrar en el equipo de diseño de McLaren en 1989. En 1990 pasó a Tyrrell para trabajar con Harvey Postlethwaite. Pese a un breve periodo en Sauber, estuvo en Tyrrell hasta junio de 1998, cuando se convirtió en diseñador jefe y luego director técnico de Jordan. En 2001 entró en Benetton-Renault como director técnico, y Toyota le fichó para 2004, se rumorea que por la ficha más alta del pit lane.

Ross Brawn – Ferrari



Sueldo 4.042.799 $*
Pt. constructores 262**
Coste por punto 15.431 $



Incentivos Ferraris de calle a porrillo. Cuando puede viaja en el jet privado de Ferrari, si no en primera clase.

Estatus actual Inspiración y éxito incomparable

CV En 1976, dejó la industria nuclear y consiguió un trabajo en March Engineering. Luego pasó al recién formado Williams Grand Prix Engineering como operario, luego I+D y luego aerodinamista. Tras un tiempo en el equipo FORCE/Beatrice de Carl Haas, fue diseñador jefe en Arrows. Su éxito hizo que Tom Walkinshaw le fichara para diseñar los Jaguar de resistencia. En 1991 volvió a la F1 con Benetton, coordinando los aspectos técnicos del equipo. Tras grandes éxitos, en diciembre de 1996 entró en Ferrari como director técnico.



El TF105 es el primer coche de 2005 que ha visto la luz; monta una caja de siete marchas, el motor es el tipo RVX-05 y ha pasado más tiempo en el túnel de viento que ningún otro Toyota F1.



Sam Michael – Williams



Sueldo 571.740 $*
Pt. constructores 88**
Coste por punto 6.497 $



Incentivos Seguramente un M5 de empresa. Williams alquila jets privados para larga distancia, si no va en *business*.

Estatus actual Un técnico joven bajo presión

CV Empezó en la Fórmula Holden, el equivalente australiano de la F3000, antes de aterrizar en el Team Lotus para ocuparse de adquisición de datos y simulaciones. Al final de 1994, Michael encontró un empleo en Jordan, desempeñando tareas de adquisición de datos con el equipo de carrera. En 1996 pasó a I+D y luego fue ingeniero de pista de Ralf Schumacher. En 2001 entró en Williams como ingeniero jefe de operaciones, antes de ascender a director técnico en 2004.

Adrian Newey – McLaren



Sueldo 4.042.799 $*
Pt. constructores 69**
Coste por punto 58.591 $



Incentivos Entorno de trabajo (el MTC) sin par; acompaña a otros peces gordos del equipo en el jet privado de Ron Dennis.

Estatus actual ¿Empieza a apagarse su estrella?

CV Dejó la universidad con matrícula (y una tesis sobre la aerodinámica del efecto suelo) y entró en Fittipaldi Automotive en EE UU. Tuvo mucho éxito al otro lado del charco, así que no es de extrañar que llegara a la F1, primero con FORCE y luego March Engineering, como diseñador jefe. Tuvo un desastroso periodo como director técnico de Leyton House y le despidieron en 1990. Luego fue diseñador jefe en Williams, el inicio de una gran época. Buscando un nuevo reto, a principios de 1998 entró en McLaren. Estuvo a punto de pasar a Jaguar en 2001, pero sigue con McLaren.

Geoff Willis – BAR-Honda



Sueldo 1.905.800 $*
Pt. constructores 119**
Coste por pt. 16.015 $



Incentivos Ahora viaja en vuelos regulares (mínimo *business*), pero antes lo hacía en el jet privado de Richards.

Estatus actual Por fin puede brillar con luz propia

CV Otro licenciado en Cambridge, pero especializado en hidrodinámica y dinámica de fluidos. En 1987 se unió al equipo de diseño del velero británico de la Copa América, y al final de 1990 le contrató Layton House y se convirtió en el primer ingeniero en usar la dinámica computacional de fluidos en F1. Pasó a Williams y en 1997 llegó a aerodinamista jefe, trabajando con el diseñador jefe Gavin Fisher hasta que entró en BAR al principio de 2002. Como director técnico en Brackley, Willis rehizo el personal de diseño y encabezó el equipo de diseño del BAR 005.



RENOVARSE O MORIR

El Circuit de Catalunya muda la piel

El recinto de Montmeló estrenó a mediados de enero un nuevo asfalto en su trazado, una obra maestra de ingeniería que permite mantener al Circuit de Catalunya entre los mejores del mundo. Por Xavier Pérez

Desde que en 1991 se inauguró el Circuit de Catalunya en Montmeló, el trazado no ha dejado de recibir elogios por parte de todos los equipos que lo han utilizado, tanto para trabajar en los entrenamientos como para disputar carreras. Todas las disciplinas del mundo del motor han pisado el asfalto de Montmeló y todos han destacado su excelente nivel competitivo y de exigencia técnica para pilotos y vehículos.

Pero como todo en esta vida, la renovación y la modernización son un signo imprescindible para seguir avanzando. El Circuit de Catalunya, con sus responsables al frente, aceptó el reto de la modernidad y, tras los últimos entrenamientos de F1 disputados en noviembre, levantaron la alfombra de asfalto del trazado para acometer las terceras obras de remodelación y mejora de la pista y sus alrededores con un coste de dos millones de euros.

La empresa no ha sido fácil y la obra casi podría calificarse de faraónica. Centenares de obreros y varias decenas de máquinas se han encargado de cambiar la piel al Circuit de Catalunya. Aunque en la obra no sólo se ha optado por mejorar la pista, sino que también se han realizado mejoras en la curva número 5 (Seat), ampliando la escapatoria (el muro está ahora a 13,20 metros frente a los 8,10 metros anteriores). Una labor parecida se ha hecho en la curva 2 (Elf), que también ha visto ampliada la escapatoria hasta 20,60 metros en la zona más ancha (antes tenía 8,24 metros) y 14,81 metros en la más estrecha (antes era de 5,47 metros). En estas nuevas escapatorias se ha colocado una media de 1.700 metros cúbicos de gravilla en cada una, con una profundidad de 40 centímetros. También se han mejorado y reasfaltado las vías de servicio que circundan el trazado por el interior y por el exterior del mismo (aprovechando el material que se quitó de la pista), además de ampliar la tribuna G (en la zona del Estadio) con 283 asientos nuevos (ahora tiene 10.368).

Una vez reasfaltado el 75% del trazado se procedió también al retoque de los pianos. La celeridad de las obras y el empeño de todos los que participan en ellas permitieron que, el pasado día 17 de enero, la F1 volviera a abrir el fuego de la temporada del Circuit con los primeros entrenamientos del año para varios de los equipos del Mundial. El Circuit de Catalunya ya está listo para el GP de España de este año, una cita ineludible.



Amán Barfull (izda.), director del Circuit de Catalunya, comenta sobre el terreno los pormenores del reasfaltado de la pista vallesana.

XAVIER PÉREZ: DR





>El nuevo asfalto

El ciclo vital del asfalto de Montmeló había cumplido 15 años y ya era necesario renovarlo. Así, más de 10.000 toneladas de asfalto (47.000 metros cuadrados), han cubierto casi tres cuartas partes del trazado (4.280 metros de longitud de los 4.730 que forman la cuerda del circuito).

Se ha levantado la pista tramo a tramo, rebajando el asfalto antiguo unos siete centímetros para dejar una superficie limpia sobre la que había que colocar la nueva capa. El compuesto, mucho más concentrado en dureza que el que se emplea en la construcción de carreteras y autopistas, se ha colocado en varias fases. Dos capas, una de tres centímetros de grosor y otra de cuatro, han servido para dejar la pista como nueva.

Para que no se produjeran variaciones irregulares de inclinación ni de superficie del trazado, los ingenieros colocaron un punto de topografía cada tres metros. Introducidos los datos en el ordenador, permitieron asegurar que las medidas seguirían siendo las mismas y que se había mantenido la perimetría de la pista.







GP DE ESPAÑA DE 2005

>Vestirá sus mejores galas

El nuevo asfalto del Circuit de Catalunya permitirá que la instalación vista sus mejores galas cuando los próximos días 5, 6, 7 y 8 de mayo el circo de la F1 visite nuestro país para la disputa del GP de España de 2005. Ya hace tiempo que su pueden adquirir las entradas para el evento, mediante los canales siguientes:

Teléfono exclusivo de venta de entradas: 93 571 97 71
Venta de entradas en el Circuit de Catalunya: hasta el 29 de abril de 2005 en la Ticketing Office del Circuit de Catalunya (de lunes a jueves, de 9.00 a 18.00; viernes, de 9.00 a 14.00)
Venta de entradas on-line: www.serviticket.com
Compra de entradas vía Internet las 24 horas del día. Recogida física en las taquillas del Circuit o terminales ServiCaixa de La Caixa
Puntos de venta físicos:
En todas las oficinas de La Caixa que dispongan de cajeros ServiCaixa, las 24 horas del día En todos los centros de El Corte Inglés e Hipercor en horario comercial, o en el teléfono: 902 400 222 de 8.45 a 22.00 En todas las oficinas del RACC de España

Y recuerda que si formalizas tu reserva antes del día 15 de marzo te beneficiarás de un descuento del 5% en el precio de tus entradas.
Más información en www.circuitcat.com

Repostaje

▽Albers piloto de Minardi

Minardi ha confirmado al holandés Christijan Albers (abajo, con el jefe del equipo Paul Stoddart) como uno de sus pilotos en 2005. Los aficionados holandeses están de enhorabuena, ya que además su compatriota Robert Doornbos suena para ocupar uno de los dos asientos de Jordan.



▽ Silverstone hasta 2009

Después de una larga disputa, Silverstone se ha asegurado el GP de Gran Bretaña hasta 2009. Pero el acuerdo exige una enorme remodelación.

La reciente inauguración de un centro de innovación de ocho millones de dólares subraya la intención del British Racing Drivers' Club de conservar la carrera más allá de 2009. También están en proyecto una escuela de automovilismo, un centro de visitantes y un nuevo complejo de boxes y paddock.

Bernie Ecclestone se ha referido a menudo a Silverstone como "circuito de tercera", pero se muestra satisfecho del desenlace.

Con Silverstone seguro, el calendario 2005 será:

6/03	Australia
20/03	Malasia
3/04	Bahrein
24/04	San Marino
8/05	España
22/05	Mónaco
29/05	Europa
12/06	Canadá
19/06	EE UU
3/07	Francia
10/07	Gran Bretaña
24/07	Alemania
31/07	Hungría
21/08	Turquía
4/09	Italia
11/09	Bélgica
25/09	Brasil
9/10	Japón
16/10	China

ESPECIAL AERODINÁMICA 2005

'Aero': cuanto peor, mejor

Todos sabemos que las nuevas normas técnicas FIA pretenden hacer los coches más lentos (y mejorar las carreras). Ahora que han aparecido los primeros coches de 2005, veamos el efecto real de estos cambios

No hay duda de que la serie de limitaciones aerodinámicas introducidas para 2005 producirán coches realmente distintos de sus predecesores. Después de todo, hablamos de cambios enormes: la mayor reestructuración desde que en 1998 se introdujera el formato de vías estrechas y neumáticos estriados. De hecho, para muchos diseñadores son los cambios más importantes que se recuerdan, y anticipan un inicio de temporada frenético mientras cada equipo pelea para estar listo a tiempo.

Este último lote de limitaciones aerodinámicas se ha diseñado para reducir las velocidades de paso por curva, un tema favorito de la FIA. No obstante, esta vez su intención es reducir el apoyo sin aumentar las prestaciones del coche en línea recta, resultado inevitable de dotar a los coches de alerones más pequeños que, a su vez, disminuyen la resistencia aerodinámica.

Pero, si los coches van a ser tan distintos, ¿cuáles son exactamente los cambios más importantes? ¿A qué zonas del coche tendremos que prestar más atención? ¿Por qué los bólidos parecerán diferentes, y qué conseguirán realmente los cambios?

Cabe esperar los mayores cambios visuales en ambos extremos del coche: la FIA se ha concentrado en minimizar los efectos de los alerones delantero y trasero. Pero, de forma menos perceptible, los cambios en el difusor también perjudicarán bastante el efecto suelo de los coches.



Los cambios serán los mayores desde 1998.

ALERÓN DELANTERO

A nadie se le escapan los espectaculares cambios en el alerón delantero: la línea horizontal central de las derivas laterales está perfectamente alineada con los centros de los ejes, cinco centímetros más arriba que antes. Junto con el aumento de 50 mm de 2001, ahora el alerón delantero está 100 mm más alto que en 2000: un alerón delantero de 2005 parece estar montado en el aire.

Igual que el difusor (arriba), el alerón delantero es más eficaz cuanto más cerca esté de la superficie de la pista. La FIA espera que reducir su eficacia lo hará menos sensible y permitirá a los pilotos seguirse más de cerca por las curvas.

ALERÓN TRASERO

El nuevo alerón trasero (arriba) también causa estupefacción. El borde de ataque del plano principal ahora discurre paralelo al eje trasero. Eso no haría tanto daño a la vista si no estuviera acompañado de esas nuevas y enormes derivas laterales. Sus extensiones las han hecho llegar a los 600 mm de ancho. Sin embargo, como la cuerda del elemento está limitada a 350 mm y se ha avanzado 100 mm, queda un feo voladizo de 250 mm justo detrás del borde de fuga del elemento y hasta el borde posterior de las derivas.

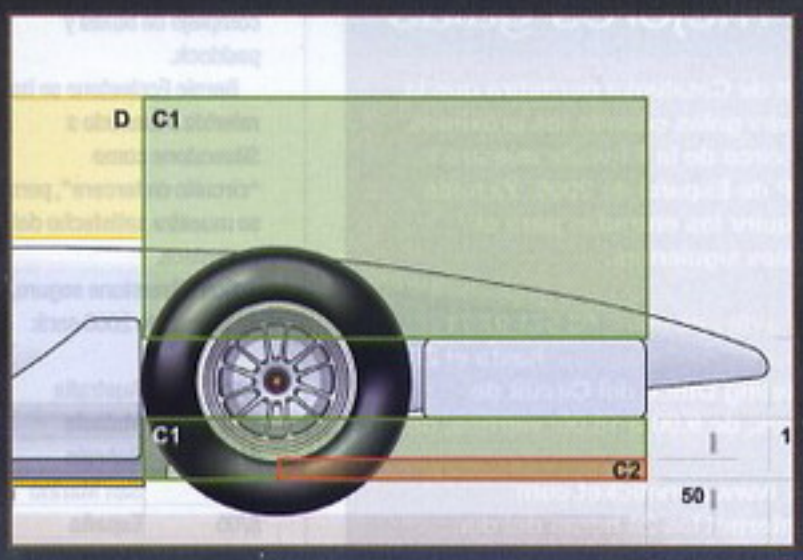
Esta reubicación coloca el alerón en aire menos estable y reduce la (provechosa) influencia del mismo cuando transmite su carga sobre las ruedas traseras.

DIFUSOR

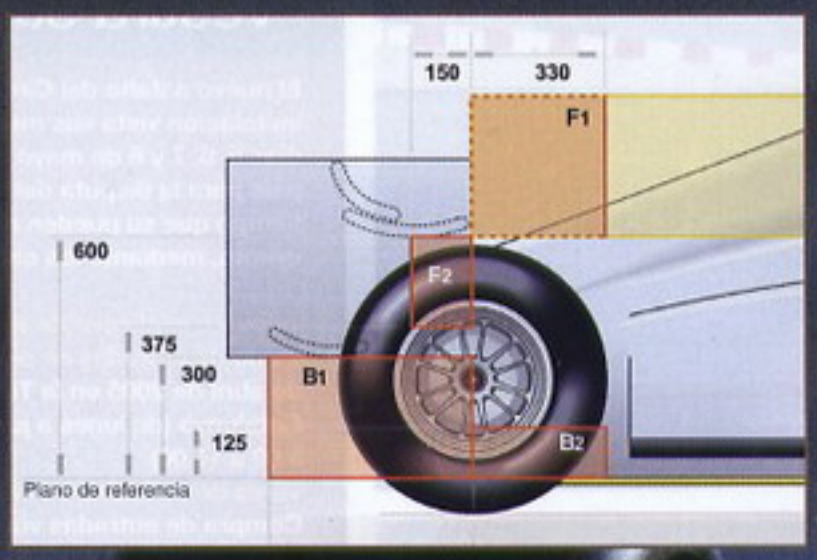
El difusor trasero trabaja creando una zona de baja presión que aumenta la velocidad del flujo de aire que viaja bajo el coche. Un aumento en la velocidad del aire produce una bajada correspondiente de presión, y es el diferencial de presión entre las superficies superior e inferior del coche lo que genera apoyo aerodinámico. A medida que baja la presión del aire bajo el coche, el flujo de aire de alta presión que actúa en la carrocería superior del coche lo empuja hacia abajo.

Produciendo el 25-30% del apoyo total del coche, el difusor constituye una gran parte del carácter aerodinámico del coche, pero eso ha sido radicalmente reducido.

Las nuevas normas han obligado a los equipos a fabricar difusores menos eficaces, exigiendo que recorten el 'cierre de la rueda', el fondo entre los pontones y los neumáticos traseros. Despejar esta zona permite que el aire turbulento de las ruedas se vierta en la zona de baja presión creada por el difusor, reduciendo así su eficacia.



Documentos oficiales de la FIA muestran la gran elevación de las derivas laterales y lo expuesto del alerón delantero; dichos cambios reducen su sensibilidad y por tanto es probable que deparen carreras más reñidas.



Las derivas laterales del alerón trasero sobresalen mucho en la zaga, mientras que los elementos del mismo se han adelantado hasta un aire más turbulento en el que serán menos eficaces. El difusor trasero es más pequeño.



Junto con otros equipos punteros, BAR (dcha.) trata de recuperar el apoyo perdido mientras los pilotos se adaptan al coche.

>El ingeniero opina



DAVE PITCHFORTH
Director gerente, Red Bull Racing

¿Tuvieron preocupaciones concretas después de los primeros tests?
La verdad es que no; fue como esperábamos. Pero la reducción de carga ha hecho resaltar la falta de agarre mecánico del coche: ahora todos pueden ver los campos flojos que la aerodinámica ocultaba, porque se ha perdido parte de la fuerza que pegaba el coche al suelo.

¿Cree que las nuevas normas conseguirán lo deseado?
No es correcto decir que habrá un aumento importante de tiempos; es absurdo, porque los tiempos son distintos en cada circuito. Habrá equipos que se equivocarán en sus cálculos. En estos momentos todo el mundo está aprendiendo, así que en las primeras carreras espero ver cambios en los coches.

¿Veremos mejores carreras y más adelantamientos en 2005?
Es una de nuestras esperanzas. Las normas aerodinámicas deberían permitir que los pilotos sigan a otro coche sin molestias: eso debería facilitar los adelantamientos. Pero aún no tenemos pruebas de que eso vaya a suceder. Me reservo el juicio hasta ver varios coches definitivos de 2005 en pista juntos.

>El piloto opina



ANTHONY DAVIDSON
Piloto probador, BAR-Honda

¿Cuáles son sus impresiones tras rodar con especificaciones de baja carga?
Desde luego los coches son mucho más lentos. En octubre marqué un 1m 16,4s en Jerez. En diciembre, mi mejor tiempo fue un 1m 18,2s. Como piloto, es difícil de asimilar, aunque comprensible, porque Jerez tiene niveles de apoyo parecidos al Hungaroring.

¿Son los coches más difíciles de pilotar?
Físicamente, son mucho más fáciles porque hay mucha menos carga aerodinámica en las curvas más rápidas. Pero los coches van a ser bastante nerviosos, especialmente cuando se desgasten los neumáticos duros. La gestión de los neumáticos devolverá la destreza al pilotaje de un monoplaza de F1.

¿Habrá mejores carreras en 2005?
La reducción de agarre va a sorprender a algunos pilotos; siempre es más fácil adaptarse a más agarre porque tu único error es simplemente no ir lo bastante rápido. Creo que veremos muchos errores y salidas porque los pilotos exigirán demasiado del coche.

>El legislador opina



CHARLIE WHITING
Delegado técnico de la FIA

¿Se han quejado los equipos desde que empezaran a rodar en noviembre?
Hemos tenido un par de reuniones técnicas desde entonces y no ha habido quejas. Poco a poco los equipos van recuperando parte del déficit de apoyo. Al principio, esperaban perder un 28% de apoyo; ahora ya están rodando con alrededor de un 15% menos y todo el mundo espera reducirlo a un 10% antes de marzo.

¿Van a animar la parrilla estos cambios?
Ninguno de los equipos ha podido tener en cuenta el impacto de los neumáticos de larga duración, porque nadie ha hecho correr aún un neumático definitivo de 2005. Forzosamente, habrá cierta confusión, pero eso es natural cuando se cambian las normas. No obstante, los niveles de agarre no serán como los de Monza, como se había previsto.

¿Cree que con estos cambios las carreras serán mejores en 2005?
Potencialmente, sí. En mojado las carreras son mejores porque no hay agarre. Si tomamos eso como referencia, entonces deberíamos ver mejores carreras. El mayor problema es permitir que los pilotos se sigan de cerca. Esperamos que al subir el alerón delantero, el efecto suelo frontal se reduzca y afecte menos a un coche que siga a otro. Pero es un problema delicado.



Las dos marcas de neumáticos abordan un dilema en 2005: han de durar 350 km, así que han de ser más duros, pero entonces pierden agarre...

CUESTIÓN DE AGARRE

El mayor test de gomas en una década

Durante las últimas temporadas, el equilibrio de poder en cuanto a neumáticos ha oscilado entre Michelin y Bridgestone. Pero este año, en que ambas marcas han de producir una goma capaz de rodar 350 km sin fallos, es imposible pronosticar cuál triunfará.

La degradación prematura es el mayor problema a superar. Los neumáticos del año pasado tenían que durar apenas 100 km; ahora han de ser fiables y efectivos durante tres veces y media dicha distancia. La solución aparentemente clara es que los proveedores hagan sus gomas más duras y duraderas. Pero en F1 las cosas nunca son tan sencillas.

Para 2005 se ha subido el alerón delantero y se han reducido los niveles de apoyo; así que incluso con neumáticos de 2004 estos coches deslizarían más que el año pasado. Montar compuestos superduros empeoraría este problema; más deslizamiento produciría mayor desgaste... aún más deslizamiento... y aún más desgaste. Círculo vicioso.

La gestión electrónica del motor ayudará a mitigar gran parte del desgaste de gomas causado por problemas de tracción en la parte trasera, pero la electrónica no puede ayudar con el subviraje. Sin duda, un compuesto más blando resistiría el subviraje pero se degradaría más deprisa que uno más duro. Por tanto, está claro que esto exige un compromiso muy cuidadoso.

Cómo no, sustentar toda investigación de neumáticos es la necesidad fundamental para batir a los rivales: ¿cómo de conservadora (léase poco competitiva) se atreverá a ser cada marca de neumáticos?

Las primeras tres pruebas son extraeuropeas, circuitos en los que no se han hecho tests. Y lo mismo vale para la cuarta cita, Imola. Estas cuatro carreras deberían resultar muy interesantes de ver.

INDUSTRIA PESADA

Para enviar material, mejor el 'carril lento'

Las tres primeras pruebas de 2005 son intercontinentales, y varios equipos ahorrarán transportando sus pertrechos por mar.

Hoy día, cada equipo lleva hasta 22.000 kg de equipo adicional, coches, herramientas y recambios a cada prueba, a un coste de 125 dólares por kilo por temporada. El coste por mar es una porción.

Pero, debido al relajado ritmo del viaje por mar, el único modo de asegurar que todos estos bártulos aguarden la llegada de los equipos en Melbourne, Malasia y Bahrein es que cada equipo fabrique tres juegos de cada y lo envíe todo a la vez.

"Es más barato a largo plazo", dice Nigel Stepney, de Ferrari. "Si no tenemos que rediseñar nada, el coste inicial de todo el material extra queda cubierto tras el primer año".



La pistola de rueda viajará por mar.

¿ADIÓS PIT STOPS?

Es posible un GP sin parar

Ahora que las normas 2005 estipulan que los neumáticos duren toda la carrera, vuelve a ser posible diseñar un coche con un depósito que contenga suficiente combustible para disputar toda la carrera sin parar en boxes.

Sin embargo, es muy poco probable que ningún equipo adopte esta política: el volumen de un depósito tan grande sería muy poco aconsejable aerodinámicamente; la penalización por cargar el combustible adicional (unos 0,04s por kilo) y la mayor degradación de neumáticos invalidarían cualquier tiempo ganado por no parar.

No obstante, es probable que en 2005 veamos muchas menos carreras a tres paradas. Puede que los equipos opten por una carga de gasolina ligeramente más elevada en calificación y rueden más vueltas en carrera, alargando sus relevos en ocho o 10 vueltas. Asimismo, cabría esperar que las pruebas tradicionalmente a dos paradas, como Brasil, Indianápolis y Sepang, empezaran a favorecer una estrategia a una parada. Las tres primeras pruebas del año marcarán la pauta para el resto de la temporada.



Seguramente habrá menos repostajes.

AERODINÁMICA BENIGNA

Más sitio para los 'brazos'

Las nuevas normas han dado a los ingenieros mecánicos bastante más espacio en el que jugar con la posición de la suspensión trasera.

Hasta ahora, las exigencias aerodinámicas comprometían la ubicación exacta de los anclajes de suspensión y el diseño de la geometría posterior. En resumen, los triángulos estaban a la sombra del exquisitamente esculpido difusor. La mayor inclinación anterior del difusor hacía que el brazo inferior tuviera que montarse más adelante de lo ideal, de modo que los brazos del triángulo inferior estaban muy juntos.

Pero ahora, con una inclinación más suave del difusor, la distancia entre los brazos de los triángulos puede ser mayor.

ESTA PÁGINA: CHARLES COATES/LAT; STEVEN TEE/LAT; EN LA OTRA PÁGINA: BRYN LENNON/GETTY IMAGES; ARCHIVO LAT



La propuesta Anderson

Cómo funciona

Una sesión de una hora dividida en cuatro sesiones de 10 minutos con descansos de cinco minutos. Las sesiones tienen en cuenta la clasificación del campeonato y los coches sólo pueden salir del pit lane una vez por sesión. Sólo se añade gasolina bajo supervisión oficial. Un juego de ruedas por coche para cada sesión de 10 minutos. En lo esencial, los coches más lentos pueden usar cuatro juegos y los más rápidos sólo uno. Todos empiezan la carrera con el juego de su vuelta más rápida.

Primera sesión	Segunda	Tercera	Cuarta
Todos los coches en pista; después, los cinco primeros del campeonato van al parque cerrado. El resto puede repostar 8 litros de gasolina.	Al final de la sesión, del sexto al 10º en el campeonato van al parque cerrado. El resto puede volver a repostar para la siguiente.	Ruedan los coches 11º al 20º de la clasificación del campeonato. Del 11º al 15º van al parque cerrado al final de la sesión.	Tras repostar, ahora corren los coches 16º a 20º del campeonato, y después todos los coches están ya en régimen de parque cerrado.

Los beneficios

- Concede más tiempo en televisión a los equipos más pequeños
- Permite a los equipos más pequeños afinar mejor sus coches
- Ejerce mayor presión sobre los punteros para hacerlo bien
- Mezcla la parrilla porque los pilotos más rápidos se califican cuando están en pista los 20 coches
- Ofrece mayor valor a la audiencia televisiva y al público en pista

FRACASO CALIFICADO

A vueltas con las calificaciones; y van...

Existen bastantes posibilidades de que el nuevo formato de calificación propuesto, en sábado y domingo, acabe en la papelera antes de Melbourne, y un diseñador de F1 cree tener una solución que contribuiría a animar las parrillas

¿Qué hacer con un problema como las calificaciones de F1? Después de los sábados poco satisfactorios de la temporada 2004 y la no muy alentadora perspectiva de un formato de dos días en 2005 aún menos accesible para la televisión, la F1 parece estar entre la espada y la pared.

Después del éxito inicial de las polémicas normas de calificación de Max Mosley a un solo intento y con parque cerrado, introducidas en 2003, el asunto de las calificaciones se ha complicado, y en gran medida se ha convertido en un fiasco para el hombre de la calle.

Gran parte de 2004 se dedicó a insistir en un sistema revisado, sin éxito. Hizo falta un inesperado tifón japonés, y el cambio de fecha resultante de las calificaciones al domingo por la mañana, para convencer a todo el mundo de que debería probarse un nuevo formato. Pero Suzuka fue hace meses, y dividir las calificaciones entre sábado y domingo se ha ido haciendo cada vez menos atractivo para equipos, cadenas de televisión y telespectadores.

Hace tiempo que se rumorea que el sistema de calificación de 2005 será remodelado antes de que el circo vuele a Melbourne, y eso sigue siendo una posibilidad.

¿Qué podría suceder? El deporte ha analizado numerosas versiones de calificación y sigue sin haber dado con una solución ideal. El truco es encontrar un sistema que no desconcierte al público y sin embargo mezcle la parrilla.

Entra en escena Gary Anderson. Cuando no dirige el proyecto Dallara para Midland F1, busca con entusiasmo redefinir las calificaciones de F1 en beneficio de todos. La reestructuración de Anderson daría la vuelta a las calificaciones tradicionales. Divide la sesión en cuatro tandas de 10 minutos, y los cinco primeros clasificados del campeonato sólo tienen una oportunidad para marcar un tiempo. Luego los equipos más pequeños tienen tres ocasiones más para mezclarse con los gigantes en la parrilla.

El sistema de Gary lleva el sello de la simple y eficaz base lógica de un ingeniero, teniendo en cuenta asimismo las exigencias de todo el mundo, de las cadenas de TV al aficionado esporádico.

"La calificación a una vuelta fue interesante cuando empezó, pero se ha convertido en un fiasco", explicó a *F1 Racing*. "Los tíos más rápidos siempre acaban en cabeza, porque la diferencia en cargas de combustible que veíamos al principio ha desaparecido. Entre la mayoría de estrategias sólo hay una o dos vueltas de diferencia, y los pilotos ya no cometen errores porque ya no están obligados a pilotar más allá de sus límites. Este nuevo sistema cambia todo eso.

"Los equipos grandes tienen menos oportunidades de monopolizar la cabeza de la parrilla. E iguala las cosas para el resto. Por ejemplo, si Mark Webber tiene varias carreras malas, este sistema permitirá que el equipo se reorganice. Tendrá cuatro intentos de vuelta rápida y podrá añadir un chorrito de gasolina si lo necesita".

Anderson ya ha presentado su propuesta a la FIA y espera que Bernie Ecclestone la apoye. ¿Verá la luz? Seguramente no, pero en la actualidad no hay otras propuestas sobre la mesa, y no creemos que *nadie* pueda aguantar otro año de calificaciones como 2004...

LUCHA POR LA POTENCIA

La resistencia a los V8 de 2,4 litros se desmorona por fin

Tres suministradores de motores de F1 –Honda, BMW y Mercedes-Benz– han abandonado su demanda de arbitraje contra la FIA. Dichos fabricantes se habían opuesto al cambio programado por la FIA de los V10 de 3,0 litros a los V8 de 2,4 litros en 2006. El presidente de la FIA, Max Mosley, les ha convencido para que retiren su demanda, aunque el organismo rector ha sido acusado de hacer que se aprueben cambios arbitrarios justificándolos por razones de seguridad.

"En caso de un accidente grave, no sería nada bueno que pudiera demostrarse que la FIA no tomó las medidas oportunas para reducir el rendimiento de los coches", dijo Mosley recientemente. Estaba insinuando que los fabricantes en cuestión tendrían que cargar con la culpa en caso de que surgiera publicidad negativa a raíz de no haber actuado en apariencia en temas de seguridad.

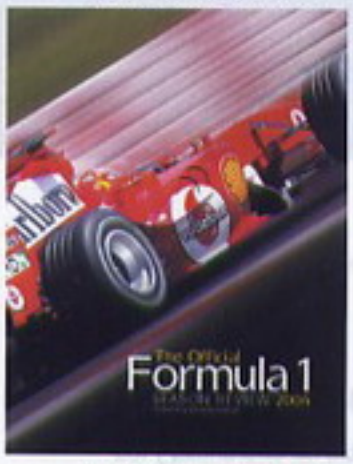
"En realidad, el margen de tiempo para el arbitraje hizo todo el asunto un tanto ridículo", dijo el director ejecutivo de McLaren, Martin Whitmarsh. "Creo que lo cierto es que las marcas de automóviles tuvieron que enfrentarse a las realidades de la situación, que básicamente era una cuestión de si podrían desarrollar o no sendos programas V8 y V10 paralelos durante el año próximo y luego arrinconar uno de los dos proyectos, según el resultado de dicho arbitraje".

Además, se sabe que todos los fabricantes de motores tienen muy avanzados sus programas V8 de 2,4 litros, un hecho del que Mosley y sus colegas eran bien conscientes.

Anuarios

▽ El anuario oficial de 2004

Es el cuarto año consecutivo que se publica un anuario de F1 con la apreciada coletilla de 'oficial'. Y a este de 2004 le tenemos especial apego en la redacción de *F1 Racing* porque ha sido editado en colaboración con nuestra casa madre, Haymarket. Así, un montón de nombres conocidos por los lectores más fieles de nuestra revista dan crédito a sus 256 páginas. Sólo está disponible en inglés y su precio en España es de 38 euros.



▽ Y en español...

Quienes desean degustar un resumen de la temporada de F1 con todo lujo de imágenes, datos y crónicas –y en español– tienen cada año una cita ineludible con el anuario que edita en Portugal el veterano Francisco Santos. En la presente edición, la traducción ha corrido a cargo del periodista especializado Víctor Seara, toda una garantía. Tiene 204 páginas, cuesta 27 euros y se puede conseguir en La Llibreria del Motor, tel. 93 454 67 63; info@lallibreriadelmotor.com.



CARRERA ESPACIAL

Las cámaras subjetivas revolucionan la F1

Las tarifas del espacio publicitario en el coche de al menos dos equipos van a cambiar después de que un informe revelara los inesperados resultados de la distribución de la cobertura televisa durante la temporada 2004.

El gran aumento de imágenes de cámara subjetiva en 2004 ha elevado el valor de zonas como la parte superior del chasis y los retrovisores. Por otro lado, zonas cuya publicidad depende de las imágenes a pie de pista, como el capó motor y los pontones, van a bajar de precio.

El informe combinaba los datos de publicidad de los 10 equipos para producir un análisis genérico de ubicación en el coche (dcha.). La parte superior del chasis encabezó la lista con el 29,55% de toda la publicidad, pese a ser visible casi exclusivamente desde cámaras subjetivas. Le seguía la parte delantera del alerón trasero, beneficiaria directa de las cámaras subjetivas enfocadas hacia atrás, con el 17,42%. Los retrovisores sacaron provecho de las tomas enfocadas hacia delante, con un 7,42% a pesar de su pequeño tamaño. El capó motor –dominio tradicional de los sponsors principales– obtuvo menos que los retrovisores, con sólo un 7,12%.

Es decir, que los retrovisores ofrecen casi con seguridad el mejor índice de publicidad de todas las partes del coche por unidad de superficie. Por tanto, es sorprendente que tan pocos equipos y sponsors optaran por colocar logos en lo alto de los retrovisores. Los que lo hicieron –Renault (Elf), Toyota (EMC2) y Jordan (Remax)– disfrutaron de gran publicidad, pese a que los logos no se han de ver en sentido correcto en las imágenes subjetivas, poco sacrificio a cambio de la enorme visibilidad de esta zona. Nada menos que el 22,29% de toda la publicidad de los sponsors de Renault fue para los logos de Elf en los retrovisores, con lo que Elf casi igualó al sponsor principal Mild Seven (véase abajo).

Los autores del informe ya predicen un cambio en el modo de comprar y vender espacio en el coche. Tradicionalmente, los equipos vendían el espacio a los sponsors según el tamaño de la zona concreta. Así, los sponsors principales copaban el capó motor y el alerón trasero. Pero la profusión de cámaras subjetivas hace que el tamaño ya no sea una medida indicativa: pronto los sponsors más grandes empezarán a acaparar las zonas 'subjetivas'.

Sin duda, en 2005 los sponsor más grandes harán un uso mayor del espacio en los retrovisores y la parte superior del chasis. Pero no habrá un éxodo de los capós motor. Aunque es sorprendente lo poco que salen por TV, siguen ofreciendo la ubicación más emblemática y dominante para las imágenes en la prensa escrita.

UBICACIÓN	PUBLICIDAD	CUOTA
Chasis (parte superior)	22.394 seg.	29,55%
Alerón trasero (delante)	13.205s	17,42%
Pontones	9.387s	12,39%
Retrovisores	5.623s	7,42%
Alerón delantero	5.550s	7,32%
Capó motor	5.392s	7,12%
Chasis (costado)	4.261s	5,62%
Morro (parte superior)	3.640s	4,80%
Alerón trasero (detrás)	2.459s	3,24%
Morro (costado)	1.429s	1,89%
Alerón trasero (derivas)	951s	1,25%
Cockpit (exterior)	662s	0,87%
Cockpit (interior)	384s	0,51%
Neumáticos	200s	0,26%
Fondo	177s	0,23%
Triángulos	69s	0,09%



La publicidad y la cuota de pantalla de las zonas del coche se calcularon con los 10 equipos y los 18 GP de 2004.

Imagen y datos facilitados por Margaux Matrix

TODO AL ROJO

Ferrari también gana la carrera de la publicidad

Marlboro se hizo con casi el 10% de toda la publicidad televisiva de la F1 durante la temporada 2004 (dcha.). Su logo se pudo ver durante casi cuatro horas, lo que supone más de un tercio de toda la publicidad relacionada con Ferrari.

Vodafone, en segundo lugar, se llevó un cuarto de la publicidad de Ferrari, que, con Shell en cuarto lugar, colocó tres sponsors entre los cuatro primeros. Con su propio logo del Cavallino Rampante, Ferrari situó cuatro entre los 10 primeros.

Renault se llevó los otros dos puestos entre los cinco primeros, con Mild Seven (tercero) y Elf (quinto). BAR colocó en el sexto lugar a Lucky Strike y en el séptimo a Honda. Completaron el Top 10 los sponsors principales de McLaren y Williams.

Los datos, facilitados por Margaux Matrix, subrayan el dominio del tabaco en F1. De las cinco marcas en F1, sólo B&H no figura entre los ocho primeros sponsors.

Honda fue el único fabricante de coches entre los 25 primeros, algo sorprendente dada la enorme inversión de marcas como BMW, Mercedes, Renault y Toyota.

Marca	Equipo	Segundos	Cuota del equipo	Cobertura total F1
Marlboro	Ferrari	13.608	34,50%	9,84%
Vodafone	Ferrari	9.786	24,81%	7,08%
Mild Seven	Renault	6.490	25,91%	4,69%
Shell	Ferrari	5.737	14,55%	4,15%
Elf	Renault	5.582	22,29%	4,04%
Lucky Strike/Luckies	BAR	4.875	26,14%	3,53%
Honda	BAR	4.560	24,45%	3,30%
West	McLaren	4.294	30,07%	3,11%
Ferrari	Ferrari	4.170	10,57%	3,02%
HP	Williams	4.043	28,06%	2,92%
I-Mode	Renault	3.314	13,23%	2,40%
Siemens	Varios	3.016	nd	2,18%
Bud	Williams	2.960	20,56%	2,14%
HSBC	Jaguar	2.885	36,07%	2,09%
Michelin	Varios	2.392	nd	1,73%
Panasonic	Toyota	2.360	42,59%	1,71%
Alpine Stars	Varios	2.340	nd	1,69%
B.A.R-BarCode	BAR	2.311	12,39%	1,67%
Telefónica	Renault	2.176	8,69%	1,57%
Bridgestone	Varios	1.992	nd	1,44%
Credit Suisse	Sauber	1.872	42,53%	1,35%
Benson & Hedges	Jordan	1.707	37,72%	1,23%
Red Bull	Varios	1.628	nd	1,18%
Deutschwemogens'	Ferrari	1.521	3,86%	1,10%
555	BAR	1.435	7,69%	1,04%

EN LA OTRA PÁGINA: BRYN LENNON/GETTY IMAGES; ARCHIVO LAT

PROHIBIDO FUMAR

McLaren prepara el adiós de West

En un audaz golpe de márketing, McLaren podría sustituir a West (propiedad de Imperial Tobacco) con Johnnie Walker Black Label, evocando así la célebre decoración de John Player Special (otra marca de Imperial)

El futuro inmediato del patrocinio de West en McLaren parece cada vez más incierto. Su contrato expira al final de 2006, fecha de la prohibición voluntaria del patrocinio del tabaco en F1, pero hay indicios de que se están preparando para una salida prematura (provocada por la prohibición en la Unión Europea a partir del 31 de julio) y que la marca de whisky Johnnie Walker Black Label podría sustuirles como sponsor principal.

De ser así, el jefe de márketing de McLaren, Ekrem Sami, habrá cerrado un trato importante, no sólo al preparar una poderosa estrategia de patrocinio post-tabaco sino también al hacerse con el esquivo gigante de las bebidas Diageo (dueño de la marca Johnnie Walker) justo cuando atraerlo a la F1 parecía una causa perdida.

Los equipos de F1 llevan años cortejando a Diageo, pero todo se intensificó en 2004, a medida que la amenaza de la prohibición del tabaco se hacía más inminente. Diageo redujo su lista de equipos a McLaren y BAR, pero, cuando llegó la hora de firmar, se enfriaron, mencionando como razón la asociación con el tabaco. Sami y Hugh Chambers (por entonces jefe de márketing en BAR-Honda) no podían hacer más que ver como una enorme fuente potencial de ingresos se les escapaba de las manos.

¿O no? Más o menos al mismo tiempo, Sami se enteró de que Imperial Tobacco



(dueño de West) estaba cada vez más nervioso acerca de las consecuencias de una reciente enmienda de la prohibición europea de 2005 por parte del Reino Unido. El principal problema –que sigue sin resolver– es si las empresas constituidas en Gran Bretaña implicadas en la promoción del tabaco en dicho país más allá del 31 de julio, incluso a través de imágenes televisivas de pruebas que tengan lugar fuera de Europa, podrán ser procesadas penalmente.

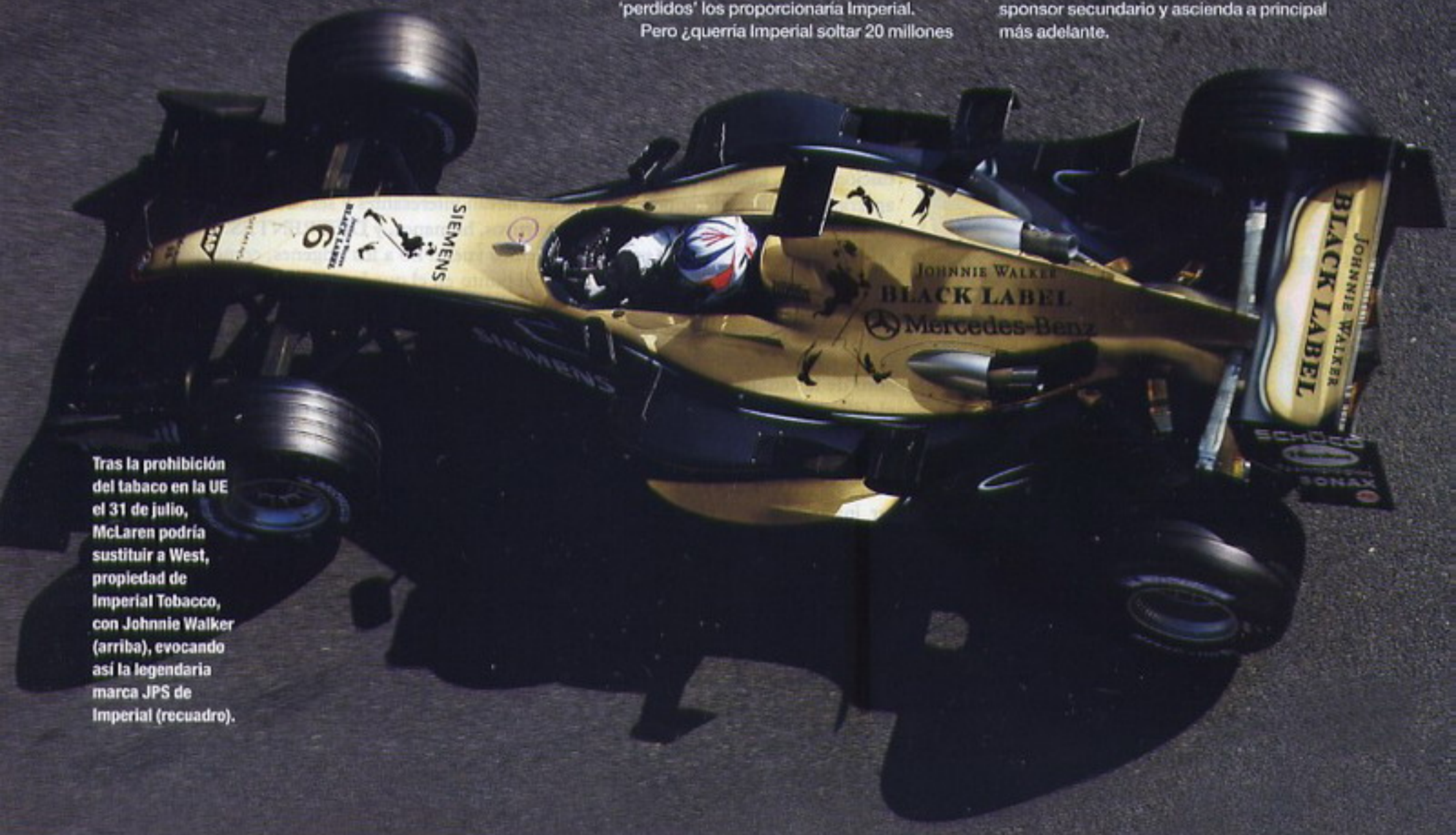
Según los rumores, Sami, impertérrito, ha ofrecido una salida a Imperial y una entrada a Diageo. En el GP de Turquía del 21 de agosto (la primera carrera de F1 a disputar tras la prohibición en la UE), se espera que Johnnie Walker entre como sponsor principal de un equipo McLaren sin tabaco (es decir, sin logos de West) por un precio rebajado 'completado' por Imperial como compensación a McLaren por extinguir su contrato con 15 meses de antelación. En lugar de los 40 y tantos millones de dólares que apoquina Imperial cada año, Diageo aportaría sólo 20 millones, y los 20 millones 'perdidos' los proporcionaría Imperial.

Pero ¿querría Imperial soltar 20 millones sin lucir ni un solo logotipo? Puede que sí: de este modo (a) saldrían de su contrato con McLaren fácilmente y por relativamente poco dinero, y (b) recibirían de forma 'inocente' un impulso de márketing para una de sus marcas más famosas. Pensadlo: el negro y dorado de Johnnie Walker Black Label presentaría una decoración que recordaría mucho a los Lotus John Player Special de los años 70 y 80.

A ver si adivináis de quién es JPS. Vamos, de Imperial, claro. ¿Coincidencia? Tal vez. ¿Útil? Seguro. ¿Bienvenido? ¡Claro que sí!

Cuando *F1 Racing* pidió a McLaren que arrojara luz sobre el rumor, un portavoz dijo: "Aunque no es nuestra política hacer comentarios sobre asuntos comerciales, podemos confirmar los siguientes dos detalles. West sigue siendo el socio principal del equipo, y estará en nuestro coche a partir del GP de Australia. Además, siempre buscamos nuevos socios patrocinadores, como demuestra nuestra reciente firma con Nescafé Xpress, y a su debido tiempo anunciaremos nuevos socios. Eso es todo cuanto vamos a decir".

Reservado, sí, pero no el habitual 'sin comentarios' de McLaren, lo que hace pensar que o los rumores son ciertos o McLaren quiere que creamos que lo son. También hay que observar que la declaración del portavoz *no* descarta un cambio de sponsor principal después de la prohibición del tabaco en la UE a media temporada. De hecho, es muy posible que Johnnie Walker empiece como sponsor secundario y ascienda a principal más adelante.



Tras la prohibición del tabaco en la UE el 31 de julio, McLaren podría sustituir a West, propiedad de Imperial Tobacco, con Johnnie Walker (arriba), evocando así la legendaria marca JPS de Imperial (recuadro).



Javier del Arco

Acerca de los Programas Oficiales de los Grandes Premios de F1, que vuelve a valer la pena coleccionar.

¡Año nuevo, vida nueva!

Y yo, pese a los siete títulos mundiales de Michael Schumacher, los seis Tours de Francia consecutivos de Lance Armstrong, y el casi Grand Slam de Janne Ahonen en el Torneo de los Cuatro Trampolines, ¡voy y me lo creo! Al fin y al cabo, el Barça está que se sale, el Dakar ha comenzado en España y Marc Gené es piloto de pruebas de Ferrari. ¡Todo parece posible este año!

Pero son los pequeños detalles –incluso, marginales– los que inducen a pensar que sí, que, pese a todo, la F1 está viva y evoluciona por los vericuetos del calendario con paso firme, como guiada por un Gran Hermano que conoce el camino. Y sabe corregir el tiro.

Me estoy refiriendo, en concreto, a los programas oficiales de los Grandes Premios de F1, cuya colección acabo de enriquecer con los ejemplares de Bahrein, Alemania y China de 2004 que Juan Carlos Ferrigno me trajo como regalo de Navidad. Tengo una estantería dedicada a dichas publicaciones en la que se mezclan los de F1 con los de Moto GP, las 24 Horas de Le Mans, las carreras de Dirt Track y la Biblia en verso.

Hubo un tiempo en que los programas oficiales de las carreras de F1 eran objetos de colección (abajo, el de Gran Bretaña 70); ahora vuelven a serlo.



Y es que en mis inicios como espectador, el programa representaba un gasto extra al que me resignaba –no sé por qué, llamémosle intuición– para, invariablemente, agarrar un cabreo de aquellos que hacen época cuando comprobaba que el Nº tal no era aquel cuyo nombre figuraba en letras de molde sino otro, y nadie daba explicaciones al respecto. Creo recordar que el récord de la estulticia lo detenta el GP de España de Motociclismo de 1968, cuya categoría de 125cc ganó Salvador Cañellas, sobre Bultaco TSS, sin estar inscrito (según el programa). Y con el agravante de que era la primera vez que un piloto español ganaba un GP puntuable para el Campeonato del Mundo. Claro que el impresor, para 'curarse en salud', exigía los originales con mucho tiempo por delante, a la par que los organizadores mantenían la lista de inscripción abierta a cambios internos en los equipos hasta casi el inicio de los entrenamientos y, claro, es lógico que pasara lo que pasaba: Salvador, con un trancazo de órdago y saturado de aspirinas, reemplazó en el último minuto a Ángel Sanjuán a los mandos de la Bultaco Nº 24 y ganó. Fue muy sonado. aunque no se enteró casi nadie porque ello ocurrió en mayo del 68 y, claro, todos estaban en París (o, por lo menos, eso dicen ahora).

Pero volvamos con lo nuestro: por lo general, los programas de las carreras importantes eran de gran calidad y su contenido una mina de información sobre el tema. Y para asegurar los tiros, las listas de inscritos, que, sobre el terreno, eran lo más importante, venían dentro, en cuadernillo aparte e impresas el día anterior. Firmaban los artículos nombres de gran prestigio y merecía la pena comprarlo y conservarlo, pues era un documento muy valioso, a la vez que un magnífico recuerdo.

Hasta que aparecieron Bernie y la FOCA y lo pusieron 'todo a cien'. Uno tras otro, los organizadores fueron cayendo en sus manos. Y con ellos, los programas. Cuando ya el Mundial era suyo, allá por 1990-92, el 'programa' se había reducido a un fascículo que era exactamente el mismo para cada Gran Premio, con dos páginas en blanco para posibles anuncios locales y el espacio correspondiente a la lengua vernácula asimismo en blanco para llenarlo *in situ*. Se imprimía todo de golpe a principio de año, se despachaban a cada circuito los ejemplares previstos, se reducían gastos, y ¡clinc! (ruido de caja registradora ingresando).

Solamente cometieron un error: se olvidaron de que el espectador no es tonto. Y no estaba dispuesto a añadir este concepto a la abultada lista de gastos que la afición provocaba en su bolsillo.

Me imagino que la venta de programas cayó en picado. Y aunque ello viniese a ser el chocolate del loro en la moderna F1, a Tío Bernie no se le escapó. Alguien –o alguienes– debió saltar, los programas recuperaron su contenido docente y, hoy, con profunda alegría, puedo constatar que los tres programas de 2004 mencionados anteriormente, al margen de mostrar lo curioso que resulta ver Schumacher o Alonso escrito en chino o en árabe, llevan interesantes y sesudos reportajes técnicos, deportivos, humanos, y DIFERENTES.

Hemos vuelto no a los orígenes, como alguno diría, sino al punto en el que los términos 'Programa', 'Contenido', 'Calidad' y 'Precio' estaban razonablemente equilibrados. Como en el del GP británico de 1970, el primero que cubrí profesionalmente fuera de España.

Como tiene que ser.

De modo que termino con un consejo: si piensan acudir al próximo GP de España y tienen ocasión de 'pillar' un Programa Oficial, primero se lo hojean (sí, es con 'h' porque viene de hoja, no de ojo) y si merece la pena, se lo compran.

Seguro que el Nº 1 es Michael Schumacher.

'Hemos vuelto al punto en el que los términos 'Programa', 'Contenido', 'Calidad' y 'Precio' estaban razonablemente equilibrados'

ARCHIVO DEL ARCO



El piloto de F1 ha de administrar su tiempo fuera del cockpit y encontrar un término medio que satisfaga sus múltiples compromisos.

¿Quieres ir a Imola?

El fin de semana del 24 de abril vamos a viajar en avión al GP de San Marino. Visitaremos Bolonia, el Museo Ferrari, etcétera. Los interesados en apuntarse pueden contactar con la dirección sanmarino2005@hotmail.com o llamar al 626 984 832.

Félix Jáuregui, San Sebastián (Guipúzcoa)

Alonso es más experto

Leí la carta del señor Daniel Cruz Magaña en *F1 Racing* Nº 71 y me gustaría decirle que comparto su afición por la F1 y por Fernando Alonso, pero no veo acertados algunos de sus comentarios.

En su carta dice que esperaba mucho más de esta temporada; quizá la primera parte de la temporada no resultara tan positiva como todos esperábamos pero, a fallos puntuales del propio Fernando, hubo que sumarle grandes dosis de mala suerte en momentos importantes.

Fernando ha pasado a ser mucho más experto en todos los aspectos. Su consistencia en carrera ha llegado a límites difícilmente mejorables y es un piloto lleno de agresividad. Tiene el instinto 'asesino' de los grandes campeones, ése que separa a los pilotos únicos de los corredores del montón, que hace que no baste con ganar, sino que haya que machacar en cada curva. El camino de Fernando es ganar, le pese a quien le pese.

Otro aspecto que no me gustó de su carta es que decía que Fernando no tenía que ser tan simpático con todo el mundo, pero es su simpatía lo que más les ha gustado a sus seguidores.

Y qué sabríamos nosotros de la F1 sin Antonio Lobato ("el calvo de Tele 5"). Ellos no sólo retrasmiten la carrera, también hacen la retrasmisión más amena, la comentan, hacen reportajes, programas especiales y acercan a la gente el circo de la F1.

Fernando, no cambies nunca.

Nuria Sanmartín, Elche (Alicante)
nuria_afno_8f@hotmail.com

No es por falta de ganas

Ya sé que todo el mundo (o la mayoría de la gente) piensa que a Fernando Alonso se le han subido los humos; incluso yo misma lo pensaba hace unos meses. Ahora mi pensamiento ha cambiado.

El pasado mes de junio fui al Circuit de Catalunya para ver los entrenamientos y pude estar unas horas en el paddock. Me dijeron que en media hora Fernando saldría de correr para descansar.

En ese momento no habían más de veinte personas pero poco a poco el paddock se fue llenando. Al fin llegó el esperado momento de que Alonso saliera de rodar y cuando me giré para comprobar la gente que había, llegué a ver a más de 200 personas.

Y yo me hago una pregunta: ¿cómo demonios puede pararse Fernando a firmar 200 autógrafos cuando le dan tan poco tiempo de descanso?

Afortunadamente pude recibir dos firmas y un beso del piloto, y, aunque entiendo la postura de la gente que no pudo conseguir nada, no veo justo que ya se diga que si se le han subido los humos o que si es 'borde' o más cosas que le han llamado por no tener más tiempo que el que le dan. Hay que tener un poco de comprensión.

¡Ánimo, Fernando!

Andrea Arche Arenas, e-mail

Fernando es el mismo

Estamos –o, mejor dicho, están– cogiendo el fenómeno Alonso de una manera equivocada. Todos estamos de acuerdo en que Alonso es ahora mismo uno de los mejores y más espectaculares pilotos de la parrilla, pero todos sabemos también que es un personaje con una imagen y un estatus perfecto para el márketing. Esto le ha podido llevar a un exceso de publicidad; y es por esto y simplemente por esto que unos cuantos periodistas han empezado a publicar y a difundir rumores, que no noticias, sobre que Alonso no es el mismo que era antes, que se le ha subido la fama a la cabeza, etcétera.



McLaren invierte en lujo; Ferrari en tests.

Que Alonso se deje el pelo largo, se ponga gafas de sol o cinta en el pelo es simplemente una cuestión de estética o práctica y no lo que están intentando meternos en la cabeza.

No critiquemos a nuestro piloto; tenemos que animar, apoyar y seguir con ganas para que algún día llegue a su propósito de ser campeón del mundo.

Dedicado a Manolo.

Álvaro Gordoncillo Bores, e-mail

Ferrari: que dure la racha

Soy un aficionado a la F1, y ferrarista hasta la médula. Hago llegar estas líneas a *F1 Racing* para defender a este equipo, que debería ser más respetado por todos, aficionados y jefes de otros equipos.

Sólo quiero recordar que en la F1 hay mucha envidia y ambición (mala). No puede ser que los equipos acordaran durante el GP de Brasil reducir los entrenos privados a menos días sin ni siquiera invitar a Ferrari a dicha reunión, aunque, como se ha visto después, tenía mucho que decir.

Cuando los coches del *cavallino* no ganaban más que carreras esporádicas entre los años 1979-2000, ninguno de los 'aliados', o sea, el resto de equipos de la reunión de Brasil, se quejó del aumento de costes en constante progresión, sobre todo equipos como McLaren y Williams. Es

RENAULT1: ARCHIVO LAT, DR

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

más, justamente los ingleses señalaban las exigencias de vender la F1 como la máxima expresión de la tecnología.

Alguno se acordará del dinero invertido por McLaren en aquel 'motorhome' que desplaza a los grandes premios. ¿Cómo se ha traducido eso en resultados deportivos?

Ferrari gasta el dinero en desarrollar el coche y en mantener firme la estructura que tiene.

En definitiva, no se pretenda acabar con el dominio de Ferrari extradeportivamente, prohibiendo entrenar cuando, como y cuanto deseen, porque ése es el secreto y la salsa del imperio rojo, y solo cuando alguien lo haga al menos igual o mejor que ellos, el imperio rojo dejara de dominar. Por mí, que nunca nadie lo haga igual, al menos durante 21 años más…

Enrique Tomillo Gaya, Gandía (Valencia)

Alonso en portada

Lo que voy exponer no es más que una crítica constructiva desde mi humilde punto de vista, hacia vuestra/nuestra maravillosa revista.

Mi crítica hace referencia al número de portadas que se le ha dado a Fernando Alonso. Cuando fui a comprar el número 71 de *F1 Racing*, hacía un par de semanas que un piloto español llamado Marc Gené había entrado a formar parte del equipo más laureado de la historia de la F1, Ferrari.

Cómo no, esperaba que la revista diera un amplio reportaje sobre el acontecimiento que supone tener uno de nuestros pilotos en tal equipo. Y así fue.



David no quiere despedirse aún de la F1.



Pequeñito, sí, pero Gené también salía…

Pero no pude ni puedo llegar a entender que la portada fuera por undécima vez, si no he contado mal, para Fernando Alonso.

Entiendo que posiblemente Alonso nos dé más satisfacciones en un presente/futuro que Gené, entiendo que la *Alonsomanía* es un hecho, pero señores, el motivo de que Alonso fuera portada, si no lo entendí mal, es que los ingenieros de Renault elaboraron un test para saber si valdríamos dirigiendo al piloto asturiano; ¿es eso más importante que el hecho de que un piloto español pase a formar parte de Ferrari?

Jesús Escribano Gómez
Vilanova i la Geltrú (Barcelona)

Querido Fernando...

Me gustaría decirte que para mí eres el mejor del mundo; no entiendo a las personas que te dan tanta y tanta presión, ya que si no quedas entre los primeros dicen que te lo tienes muy creído (lo de la fama). Algún día tú serás como Schumi, y entonces seguramente nadie te dirá nada malo.

También me gustaría decir que estoy loca por la F1 y, cómo no, por ti. Todas las mañanas, en cuanto me levanto, pienso en los días que quedan para que empiece el Mundial y todas las noches te dedico unas palabras.

Mi deseo es llegar a conocerte, y como soy realista y sé que por ahora no lo voy a conseguir, me conformo con saber que algún día (y espero que sea pronto) serás como Schumi.

De tu fan con 13 años más número uno.

Virginia Ruiz Gómez, Madrid
vir092@hotmail.com

Cambio de tamaño

Como otras veces desde hace seis años, me disponía a comprar un nuevo número de la maravillosa revista *F1 Racing*, pero esta vez no iba a ser como las demás; algo había cambiado.

¡Un nuevo formato! ¡Una nueva textura! ¡Una disposición diferente! Pero… ¿es más grande?

Pues sí, efectivamente, la revista ha crecido en tamaño y en calidad, aunque, la verdad, hecho en falta a Joan… espero que su ausencia sea temporal.

El caso es que ahora la revista no me cabe en la estantería donde tengo desde el número uno al 70 todas sus compañeras.

La verdad es que me habéis sorprendido, aunque nunca viene mal un cambio de *look*.

David Yela Bueno, Guadalajara
davidyelab@hotmail.com

Nuevo grupo de F1

Estoy creando con MSN Groups un nuevo grupo dedicado única y exclusivamente a la F1.

Los interesados en participar en él pueden dirigirse a la dirección groups.msn.com/todof1 o mandarme noticias, imágenes y curiosidades a las direcciones todof1@hotmail.com o solof1@hotmail.com.

Espero recibir noticias de los interesados muy pronto.

¡Un saludo y *forza* Renault!

Isabel Ilzarbe López, Barañain (Navarra)

David y Jacques

Dos pilotos que se encuentran en el ocaso de sus carreras. David se merece un gran homenaje por los servicios prestados; en McLaren lo tuvieron claro: "Que nadie cometa la torpeza de proponerle una ampliación de contrato, ya que sería un despilfarro alargar su agonía como piloto de élite". En Williams lo vieron igual de claro.

Jacques se fue para no volver. Sus tres grandes premios de 2004 fueron la confirmación de que el chico rebelde se jubiló hace tiempo. La vuelta de Jacques a la F1 es una operación de puro márketing, aunque al bueno de Peter le saldrá muy cara.

David y Jacques, Jacques y David; ambos no forman parte ya de esa minoría selecta capaz de ganar el título. ¿Sus metas? Empobrecer sus densos historiales.

Emilio Ibáñez González, Barcelona



La imagen de un piloto de F1 está ligada a la marca para la que corre, y que le paga.

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



LA LLAMADA DE ÁFRICA

Texto Xavier Pérez

La pretemporada ya ha arrancado sobre el asfalto, aunque ya hace días que los pilotos están preparando cuidadosamente todo lo necesario a nivel físico para dar el máximo una vez montados en sus monoplazas. Fernando Alonso se puso el mono de trabajo en Kenia, donde Briatore exprimió a sus pilotos hasta las últimas consecuencias antes de subirlos al coche.

"LA MANSIÓN DE BRIATORE EN KENIA HA SERVIDO DE CUARTEL GENERAL DE PREPARACIÓN PARA ALONSO Y FISICHELLA"



El año promete ser duro, tanto por el elevado número de carreras como por las condiciones de las mismas, algo diferentes después de los últimos cambios que ha introducido la FIA.

Fernando Alonso no se ha quedado al margen de este diabólico inicio de pretemporada. Pese a que no se subió al coche hasta mediados de enero, el piloto de Renault ya estuvo trabajando duramente para ponerse a tono después de unas mini vacaciones.

Tras iniciar el descanso al finalizar el GP de Brasil el 25 de octubre, el asturiano volvió a tomar contacto con su realidad en Renault en Viry-Chatillon, donde mantuvo un contacto con los operarios de la fábrica donde se construyen los motores, y pasó la última semana antes de Navidad en Oxford, donde, en la fábrica de Enstone, le hicieron el asiento del nuevo monoplaza, el R25.

El trabajo de Renault está siendo duro y los responsables de que el equipo funcione lo tienen claro: "Inicialmente, nuestro trabajo en los primeros meses se centra en el desarrollo de neumáticos y componentes electrónicos. Nuestro objetivo es acabar nuestro programa electrónico con el R24, para que sea plenamente operativo cuando se implante en el R25. Por otro lado, hay que seguir trabajando en la puesta a punto de los neumáticos hasta la primera carrera de la temporada en Melbourne", explicaba el ingeniero jefe del equipo, Christian Silk.

Pero dejando a un lado el apartado técnico, la pretemporada de Fernando en serio se inició con un viajecito a Kenia, concretamente a la alucinante mansión que Flavio Briatore posee en la localidad costera de Malindi. Allí realizó un stage de preparación física rodeado de selva, playas, lujos y mucho sacrificio (aunque más de uno nos cambiaríamos por él, ¿verdad?). Fernando lleva acudiendo a este santuario desde el año 2001, cuando sólo era piloto probador del equipo francés, y la verdad es que ya se ha convertido casi en una rutina esto de ir a Kenia a pasar algunos días de pretemporada.

Este año Alonso ha estrenado compañero, Giancarlo Fisichella, con quien ha hecho migas rápidamente, sobre todo en el fútbol especialidad en la que tuvieron ocasión de medirse en este stage. También estrenará número, el 5.

En Kenia se lo pasó de lo lindo, con alguna que otra excursión a ver los animales, y el trabajo fue variado: la habitual carrera continua, casi siempre por las blancas arenas de la playa, un poco de bicicleta, natación, voley playa, tenis, senderismo y, cómo no, fútbol.

"Por las fotos, parecen vacaciones", explica Fernando Alonso, "pero son días de duro entrenamiento, con sesiones de hasta seis horas de preparación física".

Trabajo duro, pero en un verdadero paraíso. "Yo, la verdad, la prefiero a mi casa de las islas Vírgenes", reconoció el propio Flavio Briatore. Tiene playa privada, cuatro piscinas, dos casitas con seis habitaciones, 50 personas de servicio y dos cocineros. Es un complejo que le costó seis millones de euros y ahora puede emplearse para reuniones de alto standing cuando el magnate no lo utiliza. Disfrutar de un día en este edén sólo cuesta 5.000 euros al día. Casi nada.

"Por las fotos parecen las vacaciones pero fueron días de duro entrenamiento con sesiones de hasta seis horas"

Alonso trabajó duro y ya piensa en hacerlo con el nuevo monoplaza. Sin embargo, entre entrenamiento y entrenamiento deberá seguir soportando su popularidad. Unos le colocarán en Ferrari en 2006 y otros en BAR-Honda. Su nombre ha sonado por doquier, pero él sigue siendo el de siempre. Invitado en el programa televisivo de Manel Fuentes en Tele 5, Alonso reconoció que esto de la popularidad todavía no lo tiene del todo digerido: "Me haría falta una careta especial para pasar desapercibido. La gente me reconoce, como es normal. Incluso cuando voy conduciendo, me adelantan, frenan y me tiran fotos. Aunque una vez me paró la Guardia Civil al lado de mi casa en un control de alcoholemia. No llevaba ni el carnet, pero me reconocieron, firmé dos o tres autógrafos y me dejaron marchar", dijo sonriendo. ▶



Flavio Briatore (en el centro), flanqueado por Giancarlo Fisichella (a su izquierda) y por Fernando Alonso (a la derecha), en la piscina de su casa en Malindi.



Las abdominales estuvieron al roden del día y es que el esfuerzo necesario para pilotar un F1 exige una condición física extraordinaria.



Tanto Alonso como Fisichella demostraron en algunos de los partidillos de fútbol sala que jugaron en Kenia que con el balón también saben hacer diabluras.

Alonso, que ya ha protagonizado varios spots publicitarios, dijo que esto no es lo suyo: "No se me da bien del todo, porque no sé actuar bien. Son un poco pesados". También reconoció en el mismo programa que es "un pirado con las supersticiones. Si saludo a un mecánico por la mañana y me va mal la carrera, le evito el domingo siguiente. Me fijo en todo. Los guantes, los calcetines, el casco. Si me va mal en la carrera, no vuelvo a usarlos".

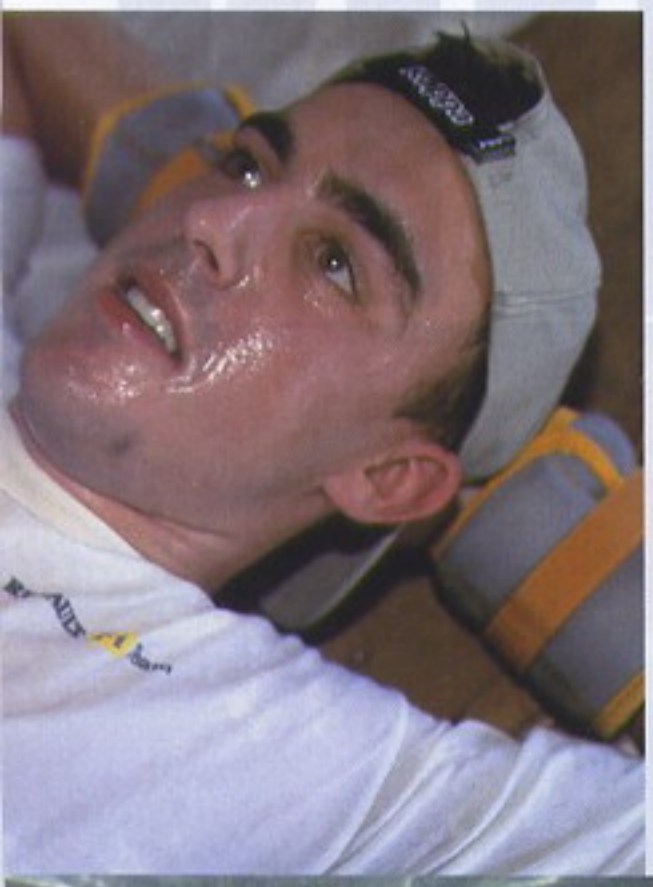
Lo dicho, todo un personaje que en estos últimos días de enero volvió a ponerse al volante de su monoplaza, una buena toma de contacto para devolverle el pulso de la F1... aunque no creemos que lo hubiese perdido.

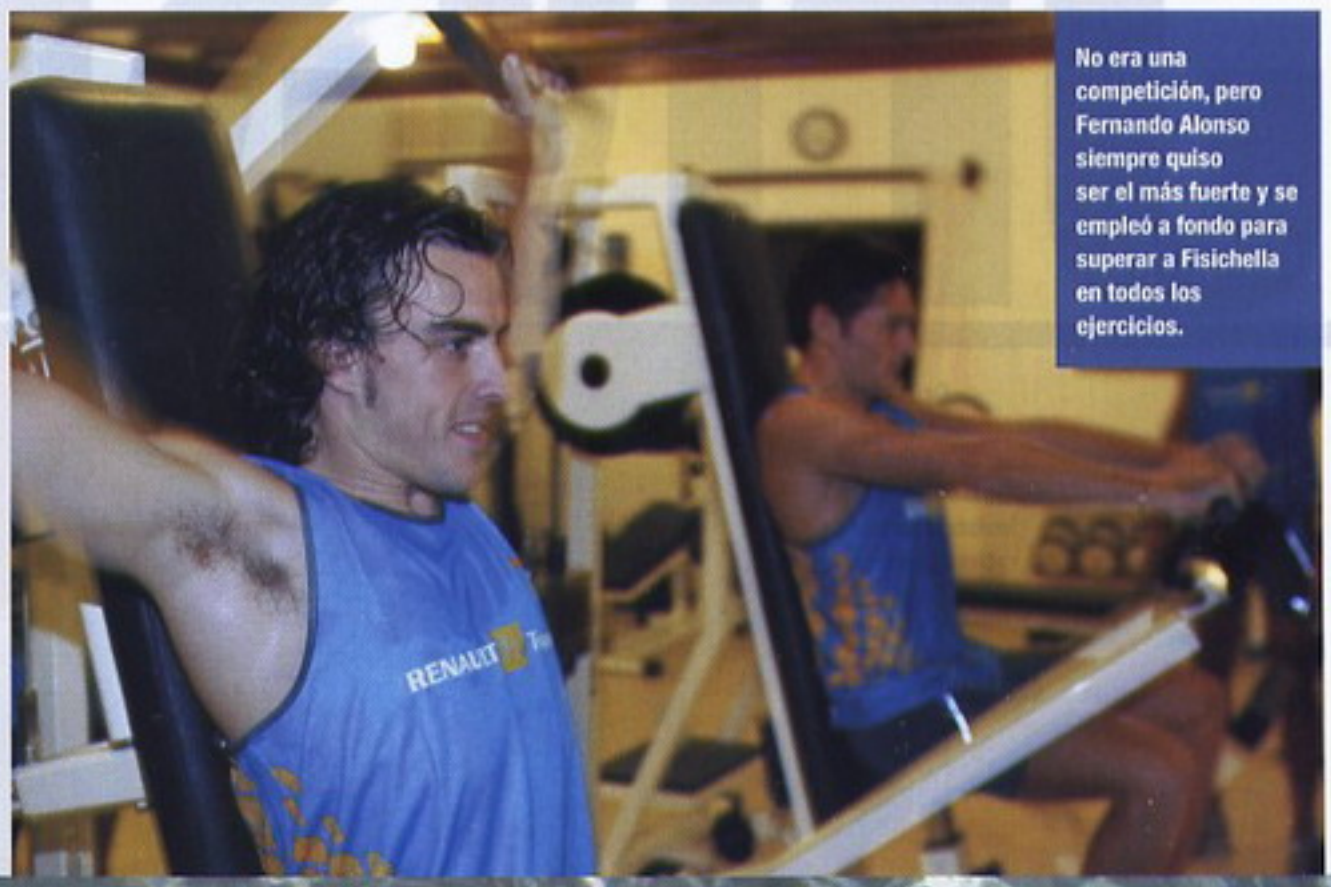
Por si acaso él no pierde su prudencia y, a la hora de hablar de objetivos, reconoce: "Es demasiado pronto. Necesitamos esperar a ver el nuevo coche en la pista, entonces nos haremos una idea mejor. Sin embargo, el equipo tiene unas expectativas altas y, personalmente, yo sólo tengo un objetivo: mejorar los resultados de 2004. Renault me ha dado la oportunidad de pilotar al más alto nivel y eso es exactamente lo que intento hacer cada día".

Entre carreras por la playa, trabajo en el gimnasio y pruebas de resistencia Fernando Alonso encontró algunos momentos para relajarse en Kenia.



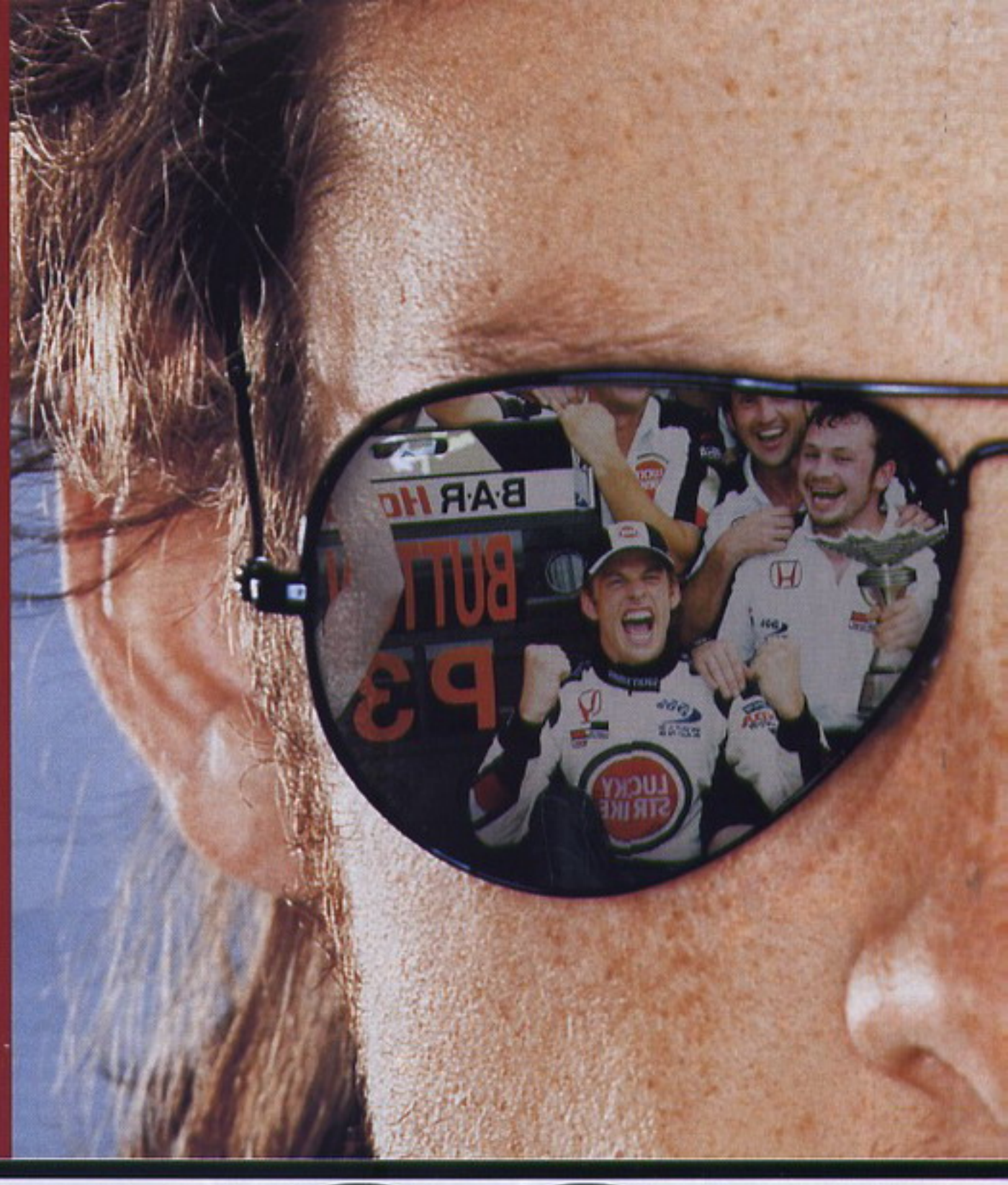
Tanto Fernando como Giancarlo tuvieron que sudar la gota gorda en sesiones maratonianas de hasta seis horas metidos en el gimnasio.





No era una competición, pero Fernando Alonso siempre quiso ser el más fuerte y se empleó a fondo para superar a Fisichella en todos los ejercicios.

RENAULT F1, ARCHIVO LAT



JENSON

Todos sabemos lo de la gran riña contractual de 2004, pero ¿qué tal se vio desde el otro lado de esas Ray-Ban? Y ¿sabéis qué? Ahora que las cosas se han calmado, Jenson es más optimista acerca de las posibilidades de BAR que el propio equipo.

Texto Matt Bishop **Retratos** Andy Earl

Jenson Button rara vez parece pecar de tímido. Pero a pesar de la afabilidad de su imagen en el paddock, puede ser un entrevistado reticente y a la defensiva, y, por desgracia, la temporada 2004 le ha dado motivos para serlo aún más.

En 2001 fue ampliamente superado por su compañero Giancarlo Fisichella en Benetton, y los gacetilleros de la F1 (a



Dos grandes sorpresas cruzaron la mirada de Button en 2004: la primera, la afectuosa caricia de su racha de podios; la segunda, el inesperado y doloroso azote cuando su torpe intento de marcharse salió mal.

BRYN LENNON/GETTY IMAGES



quienes 12 meses antes se les caía la baba con él, y con razón, cuando era un debutante prometedor en Williams) le atacaron de lo lindo. El año pasado, sin embargo, el Buttongate produjo titulares aún más maliciosos que cualquiera de los escritos en 2001, apoyados por gritos de "¡Traidor!" y "¡Judas!" en las páginas de correo de la prensa especializada (sobre todo inglesa).

Pero olvidemos todo eso por un momento; 2004 también fue el año en que Jens (prefiere escribirlo así, por cierto) alcanzó definitivamente la mayoría de edad como piloto. Consiguió resultados; sacó un partido excelente de un coche rápido, y, aún más importante, se metió fácilmente en el papel de piloto número uno de su equipo, por lo visto inmune a que el peso de las expectativas fuera puesto sobre él en lugar de su errático compañero, Takuma Sato. Y sobre este aspecto de su pasada temporada sí que quiere disertar con detalle.

"Estrenar el coche y darnos cuenta de lo que ya habíamos conseguido –incluso antes de que la temporada hubiera empezado– fue genial", dice. "La diferencia era palpable. Conseguir mi primer podio [en Malasia] fue otro punto culminante. No fue fácil; nunca lo es. Tuvimos algunos problemas con el coche y el motor, lo que me hacía rodar un segundo más lento en comparación con Rubens [Barrichello], que me presionaba. Pero subir al podio fue una sensación increíble. Michael [Schumacher] y Juan Pablo [Montoya] hicieron que me sintiera muy bien recibido".

Aunque Jenson no logró ganar en el que indiscutiblemente fue el segundo

¡HABLA!



mejor coche del año, BAR fue sistemáticamente más veloz que McLaren, Williams y Renault. Sólo tres pilotos no Ferrari ganaron –y sólo una vez cada uno– y Jenson tuvo su mejor oportunidad en Mónaco, donde, en la fase final, redujo despiadadamente el liderato de Jarno Trulli. En cualquier otro circuito podría haber intentado adelantar. Por tanto, hay cierto pesar en sus por lo demás buenos recuerdos de la prueba cuando le pregunto si, en retrospectiva, cree que lo dio todo. ▶



"VOY A MELBOURNE A GANAR ESA PRIMERA CARRERA Y ESTOY SEGURO DE QUE PODEMOS HACERLO"

"Lo dimos todo [nótese el pronombre colectivo: muy de equipo, muy corporativo]", dice, "y seguimos creyendo que deberíamos haber ganado. Pero el Safety Car salió una vuelta tarde para el incidente concreto [el choque Fernando Alonso/Ralf Schumacher en la vuelta 42]. Así que Jarno pudo ir a fondo bajo la bandera amarilla y volver a boxes, mientras que, si el Safety Car hubiera salido en el momento adecuado, creo que habríamos ganado. Qué le vamos a hacer... Lo dimos todo, y me parece que no hicimos nada mal".

En la rueda de prensa poscarrera, recuerdo que el rostro de Jenson tenía la aureola de uno que ha disfrutado ejercitando sus dotes. Tenía, y todavía tiene, el entorno que todo piloto reclama y que, de los actuales 20, sólo poseen él y Schumi: su equipo lo adora; tiene un compañero del que se sabe mejor (cosa que también sabe el equipo, digan lo que digan en sentido contrario), y tiene un coche rápido. La santísima trinidad del piloto. (Entre paréntesis, me imagino que os preguntaréis por qué he excluido a Kimi Räikkönen y Fernando Alonso de tan privilegiada lista. Bueno, podría haberlos incluido pero, con la llegada de Montoya a McLaren y de Fisichella a Renault, toda supremacía que pudieran disfrutar Kimi y Fernando quedará, si no extinguida, sí ciertamente diluida).

Entonces... ¿por qué querría Jenson renunciar a su privilegiado entorno por pasar a Williams en 2006, donde podría estar en una situación visiblemente inferior? Puesto que, para entonces, el eje personal y técnico Mark Webber/Sam Michael habrá tenido un año para imponerse (los dos son de la misma parte de Australia y se ven como los próximos Schumacher/Brawn), y sin duda Webber se habrá convertido en el número uno indiscutible de Williams.

Tengo muy buena opinión de Mark, pero, de los dos, creo que Jenson tiene más talento natural. Dirigir la nerviosa interfaz entre caucho atormentado y asfalto caliente es para lo que nació Jenson. Pero, como *F1 Racing* reveló en exclusiva el mes pasado, una cláusula en el contrato de Jenson permitirá que Williams se lo lleve, *tanto si quiere irse como si no,* si el 31 de julio ha sumado menos del 70% de los puntos del líder.

Cómo no, Jenson se niega a hacer comentarios, a pesar de mis intentos de engatusarle para que lo haga. Pero su actitud con respecto a las posibilidades de BAR esta temporada no concuerda con las declaraciones del equipo, que hasta ahora no han sido muy efusivas. Antes de su marcha, David Richards minimizaba sistemáticamente las opciones de BAR en 2005, declarando que al equipo le costaría causar el mismo impacto, ya que forzosamente iban a efectuar avances técnicos más pequeños. También venía a reconocer que el bajo rendimiento relativo de McLaren, Williams y Renault favoreció la forma de BAR en 2004.

Pero Jenson es mucho más optimista. "DR nos dijo que 2005 no sería un año extraordinario", dice, "porque McLaren y Williams construirían coches más fuertes. Pero no creo que sea el caso, porque tenemos una actitud muy positiva. He visto lo que pasa en la fábrica. Creo que seguiremos avanzando, que es lo que el equipo necesita y lo que yo necesito. Hemos de buscar esa victoria. No vale la pena pensar: 'Sigamos segundos en el campeonato de constructores... consigamos algunos podios más... pensemos en el futuro'. No, no es así como queremos trabajar. Tenemos que ser ambiciosos y salir a ganar.

"Voy a Melbourne esperando ganar esa primera carrera. Y estoy seguro de que podemos hacerlo. El equipo dirá: 'Oh, no, no queremos decir eso todavía', pero, desde el punto de vista del piloto, uno siempre quiere ganar, especialmente cuando sabe que el equipo es capaz de ello. No estoy seguro de que al equipo le guste que lo diga, pero...".

Con agallas. Vamos a presionarle un poco. "David [Richards] me dijo hace unos meses que pensaba que BAR debería poder aspirar al título en 2006", me permito observar. "¿Cree que es una declaración excesivamente ambiciosa, o le parece que es realista?".

DARREN HEATH; XPBLOCC; STEVEN TEE/LAT

Una vez más, Jenson adopta un tono de voz estridente: "Viendo lo que está haciendo el equipo, de ningún modo es demasiado ambicioso. ¡Ni hablar! Y, con Honda cada vez más implicada, vamos a ser aún más fuertes. Pero primero habrá que esperar a ver qué pasa en 2005. El año pasado Williams pensaba que iba a ganar el título y ni por asomo, vaya".

Este último punto es innegable. Entonces, ya que ha sido Jens y no yo quien lo ha planteado, ¿podría ser que tuviera sus dudas acerca de su futuro fichaje por Williams? El trasfondo de sus comentarios bien podría ser que *necesita* que el BAR 007 sea bueno. Sospecho que o quiere irse, y teme que la puntuación encamine de forma negativa la cláusula de rendimiento de su contrato, o ahora teme que Williams irá apurado. Por tanto, ¿está exagerando las posibilidades de BAR para animarles a conseguir cosas mejores? Dados los acontecimientos del Buttongate, sería realmente irónico que el volante en Williams, antaño febrilmente codiciado, se convirtiera en un destino al que tuvieran que llevarle a rastras. Williams se enfrenta a un periodo preocupante: el año pasado su forma fue diversa, Patrick Head (accionista del equipo) aún ha de aprender a estar bajo las órdenes de su nuevo director técnico, el competente pero jovencísimo Sam Michael; y su nuevo aerodinamista jefe, Loic Bigois, podría ser lo bastante bueno pero aún ha de demostrar lo que vale como cabeza de serie. (Por cierto, en 2003 Jaguar Racing le entrevistó para un puesto en el departamento aerodinámico, y no logró conseguirlo). Jenson, claro, no va a comentar aspectos concretos (véase 'Button sobre el Buttongate', página 36).



"Los contratos *son* importantes", dice. "Pero espero que, donde sea que quiera estar, no se reduzca sólo a lo que el contrato estipule para 2006. Ojalá podamos llegar a un acuerdo".

"¿Un acuerdo más humano?", pregunto.

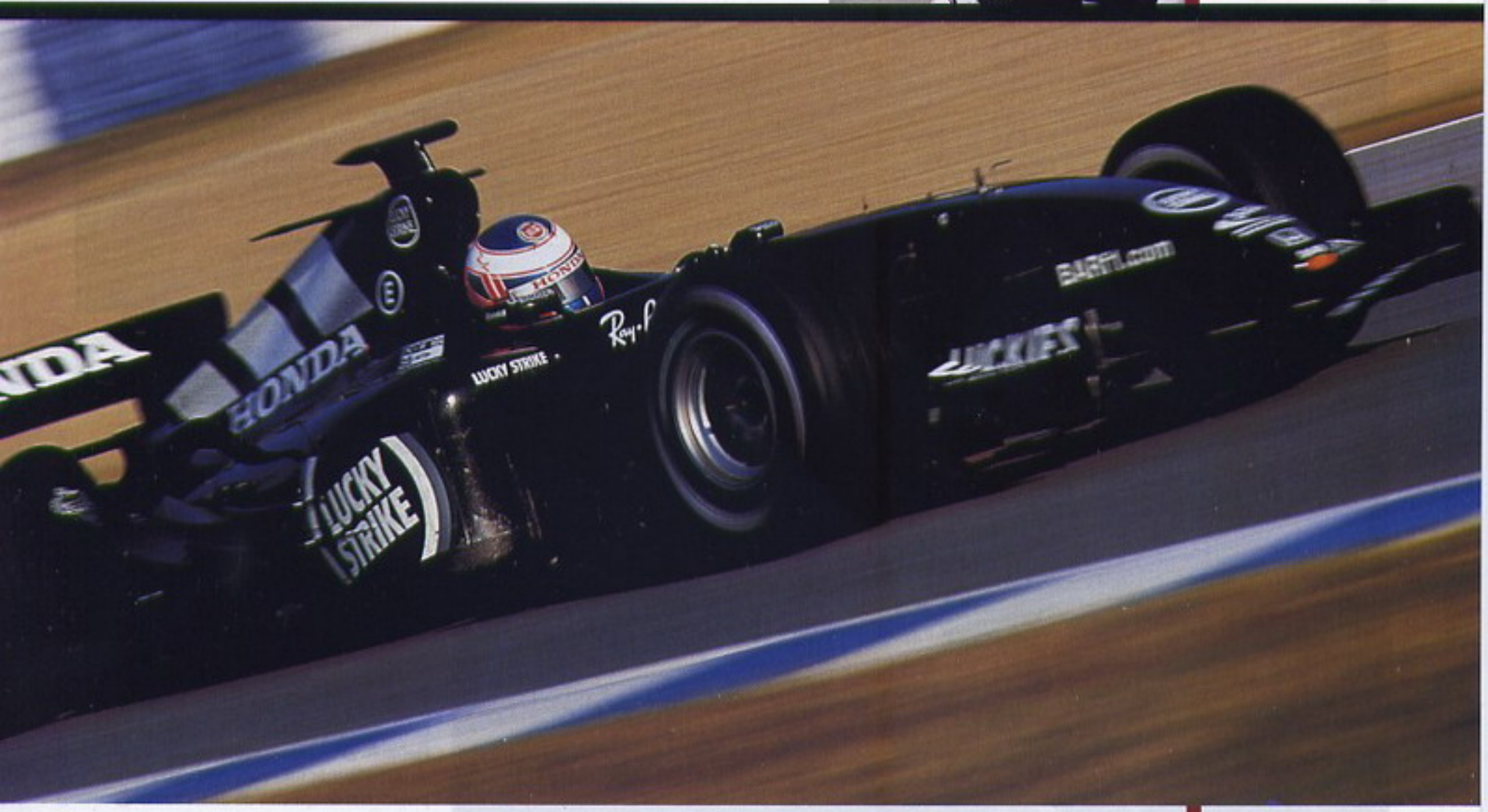
"Exacto", dice. "¡Odio los contratos! Bueno, al menos ahora los odio. Preferiría que fuera así –ya sabe, más humano– y estoy seguro de que también todos los demás implicados".

Primero, tendrá que reconstruir relaciones manchadas y deterioradas por el turbulento manejo del Buttongate, aunque hasta cierto punto la marcha de David Richards podría mejorar las cosas en este terreno. Con un poco de malicia (porque en el paddock los había que creían que, bajo un barniz de camaradería, en el fondo DR y Jenson se tenían antipatía y/o desconfianza mutuas), le pido que explique en qué sentido BAR echará de menos a Richards. Un largo silencio; un *muy* largo silencio y una risita nerviosa.

"Creo que la gente dirá... esto... la ►



En los tests del pasado mes de noviembre en el Circuit de Catalunya (centro e inferior), Jenson rodó con este híbrido con el motor, cambio, sistema hidráulico y suspensión de 2005; el piloto habla con uno de los 49 miembros desplazados a Barcelona (abajo) para esos tests.





Que Button crea firmemente que BAR no perderá terreno en 2005 puede deberse en parte a su programa de pretemporada (arriba), aún más avanzado que el de Ferrari; Jens (abajo) está de acuerdo en que podría haber manejado su intento de pasar a Williams con más sutileza.

continuidad", dice por fin. "Eso es muy importante en un equipo. Especialmente los rangos superiores de un equipo. Pero Nick [Fry, nuevo director ejecutivo de BAR-Honda] lleva aquí casi tanto tiempo como Dave Richards".

Debería saber que a David Richards no le gusta que le llamen 'Dave'.

"Dada su historia reciente con DR", sugiero, "supongo que resulta más fácil no tenerlo por aquí. ¿Cierto?".

"Bueno, seguro que facilita un poco las cosas", contesta Jenson. "Pero no le odio. Creo que ha hecho un buen trabajo. Pero nunca depende de una sola persona. Eso es lo que la gente olvida. Siempre miran al hombre de cabeza, que a veces es el jefe de equipo, a veces el director técnico y a veces el piloto o los pilotos. A Nick no parece hacerle falta estar en el candelero. Sabe qué es lo más importante. No tiene que estar frente a las cámaras todo el rato".

Este último comentario queda disimulado porque no relaciona explícitamente a DR con los flashes. Pero la insinuación está clara.

En general, Button parece haber olvidado sus problemas recientes. El entusiasmo con el que aborda 2005 es a todas luces verdadero. No obstante, mi preocupación inmediata es que pueda estar rodeándose de un séquito demasiado grande. No es una crítica de los yates y los deportivos, pues son avíos que a menudo van con los riesgos (y recompensas) asociados con el automovilismo, y así ha sido desde tiempo inmemorial. Mejor comparemos a Jens con Schumi, el modelo en este aspecto, a quien habitualmente sólo acompaña en los grandes premios Sabine Kehm, que se ocupa de sus compromisos de prensa. A su mánager, Willi Weber, se le ve relativamente poco. Por su parte, Jenson tiene: su padre, John (siempre presente, y accionista de la empresa de representación de Jenson, Essentially Sport); su oscuro mánager, otro hombre de Essentially (que no esencial), John Byfield; el obeso Russell King (el socio misterioso de Byfield, también accionista de Essentially Sport), y la encantadora y siempre eficiente Jules Kulpinski (su coordinadora de prensa, seguramente la única que necesita siempre presente).

También rondando entre bastidores, esperando engullir algunas de las migajas que caigan de la bien provista mesa de Button, están: su buen amigo Nav Sidhu (ex jefe de RR PP de Jaguar Racing, que ahora trabaja para varios clientes VIP); Julian Jakobi (mánager de Montoya y Pedro de la Rosa, pero a la caza de un pedazo de Button); Didier Coton (mánager de Mika Häkkinen, Olivier Panis y Enrique Bernoldi, pero sin ninguna estrella actual de la F1), y Richard Goddard (invitado de Jenson en la entrega de premios de la revista inglesa *Autosport* el pasado 5 de diciembre, y que se presenta a sí mismo como "consejero de Jenson"). Sólo espero que no todos pretendan un 10%.

Sería una lástima que esta acumulación de conocimientos empresariales, con el riesgo intrínseco de consejos contradictorios, resultara ser una distracción del tema de las carreras, ya que creo sinceramente que el talento puro de Jenson está a la altura de Michael, Kimi, Juan Pablo, Fernando y Giancarlo. Él también se valora, y con razón.

"Creo que si pusiéramos a Kimi o Juan –y no voy a añadir 'o yo' porque no hace falta que lo diga, porque sé lo que pienso de mí mismo– en un coche supercompetitivo como el de Michael, cambiarían sus estilos de pilotaje y sus niveles de confianza con el equipo y el material", dice. "Y ganarían como ha estado ganando Michael. No creo que sea excepcional. Hemos visto situaciones en que pasa por cierto bajón o se queda mudo por una maniobra que le hace alguien y le vemos cometer errores, como al final de la temporada de 2004.

"Los pilotos que le van a plantar cara en el futuro no van a admirarle como si estuviera en otra órbita. Ha hecho un gran trabajo, pero yo no querría ser él. Quiero ser yo y plantarle cara, y eso es lo que va a suceder en los próximos años con bastantes pilotos, si cuentan con el material adecuado".

Más vale olvidarse de Williams; en realidad, en muchos sentidos, Jenson debería pensar –y ojalá al menos uno de sus consejeros *esté* pensando– en su porvenir en un mundillo sin Schumi. No vale la pena moverse hasta entonces. Montoya y Räikkönen están atados en McLaren. Tal vez también Alonso en Renault. ¿Podrían el(los) mánager(s) de Jenson formar una cola ordenada en la puerta del despacho de Jean Todt?

>Button sobre el Buttongate: la última palabra

El pasado 30 de noviembre, en un periódico inglés, Jenson declaró que de ningún modo podía considerar Williams en 2005 como una ocasión perdida, ya que en primer lugar nunca fue una ocasión. Sin duda, pero eso sólo parece cierto en retrospectiva, como explica Jenson al respecto.

"En su momento sí que pareció una ocasión", dice, "pero lo cierto es que no lo era, como me enteré cuando escuché lo que la CRC [Comisión de Reconocimiento de Contratos] tenía que decir. Pero en su momento lo creí, o no habría querido ir a Williams. Y no creo que me equivocara en mi razonamiento. Hay cosas que no haría ahora, o las haría de otro modo. Pero es por la inexperiencia o ir desencaminado. Una fue no hablar con DR y el equipo de antemano y explicarles lo que pasaba".

Un *mea culpa* muy verosímil, pero es interesante que hable de ir "desencaminado". ¿Cree Jenson que fue mal aconsejado?

"No voy a dar el nombre de nadie", dice, "porque no fue por culpa de una sola persona; hubo mucha gente implicada. No voy a echar la culpa a una sola persona. Quizá debería haber estudiado más cuidadosamente los puntos textuales. Pero fuimos a la CRC, que era el modo correcto de hacer las cosas, y BAR ganó y no Williams".



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

>Comparado con los cuatro campeones mundiales británicos vivos

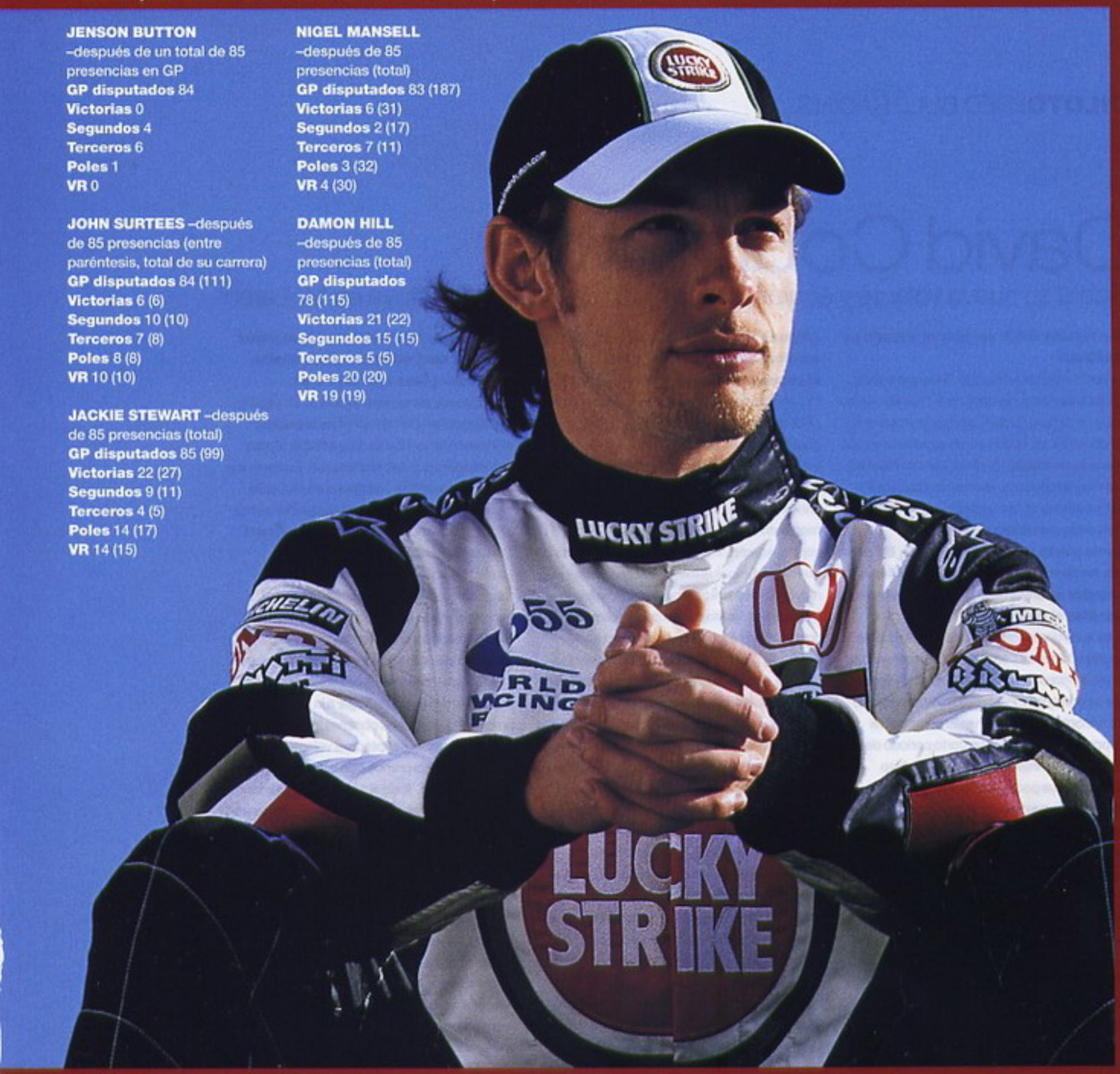
JENSON BUTTON
–después de un total de 85 presencias en GP
GP disputados 84
Victorias 0
Segundos 4
Terceros 6
Poles 1
VR 0

JOHN SURTEES –después de 85 presencias (entre paréntesis, total de su carrera)
GP disputados 84 (111)
Victorias 6 (6)
Segundos 10 (10)
Terceros 7 (8)
Poles 8 (8)
VR 10 (10)

JACKIE STEWART –después de 85 presencias (total)
GP disputados 85 (99)
Victorias 22 (27)
Segundos 9 (11)
Terceros 4 (5)
Poles 14 (17)
VR 14 (15)

NIGEL MANSELL
–después de 85 presencias (total)
GP disputados 83 (187)
Victorias 6 (31)
Segundos 2 (17)
Terceros 7 (11)
Poles 3 (32)
VR 4 (30)

DAMON HILL
–después de 85 presencias (total)
GP disputados 78 (115)
Victorias 21 (22)
Segundos 15 (15)
Terceros 5 (5)
Poles 20 (20)
VR 19 (19)



>Mentiras arriesgadas

Todos sabemos que las estadísticas pueden demostrar cualquier cosa, y así es con Jenson. Todos los campeones británicos vivos habían ganado carreras cuando llevaban disputadas 85 de las mismas, incluido Nigel Mansell, que en general fue infravalorado en las fórmulas inferiores y no se sentó en un F1 realmente competitivo hasta el final de su quinta temporada completa.

En realidad, la diferencia entre Mansell y Button la define más exactamente su número de segundos puestos después de 85 presencias. Nigel había ganado cinco carreras para cuando tuvo un coche capaz de ser segundo; en cambio, Jenson tiene casi demasiados segundos en su haber. Quizá ayuden a ganar títulos (Lauda, Rosberg)... pero vamos, en el fondo, correr, y ser un gran piloto, consiste en *ganar*. Uno no se podría imaginar a Nigel, en la situación de Jenson en Silverstone 2004, con el Safety Car reagrupando el pelotón y el apoyo del público, circulando hacia un ordinario cuarto lugar. Nigel habría cargado el coche a hombros con la esperanza de meterlo por la fuerza más cerca de la cabeza.

Por otro lado, las estadísticas de Hill, forjadas con un sólido conjunto coche/motor, demuestran que ganar es 'fácil' si todo va bien. También nos recuerdan que Jenson ha tenido que enfrentarse a la Máquina Schumacher desde el día de su debut en F1. ¿Cuántos de estos antiguos campeones han tenido que correr contra un conjunto (coche/motor/gestión/neumáticos) como el de Michael?

Tal vez Jenson nació para ganar mientras ganar fuera lógico y previsible. Con coches malos (como el Benetton de 2001) aún ha de demostrar su ímpetu, demostrar que ser noveno en lugar de 10º es suficiente para él. Esa actitud hizo que el Cooper-Maserati de 1966 en manos de John Surtees pareciera buenísimo; y Jackie Stewart dominó el BRM H16 haciendo uso de la misma. Las estadísticas no lo reflejan, pero es que las *agallas* siempre han sido difíciles de cuantificar.

Compilado por Peter Windsor y Dom Taylor

PILOTO: RED BULL RACING

David Coulthard

Sobre su nuevo volante y equipo, y sobre cómo encajará Montoya en McLaren

¿Le resultó difícil aceptar el volante en Red Bull?
La verdad es que no mucho. Tuve que valorar cuidadosamente mis opciones, pero en cuanto hube pilotado el coche llegamos a un acuerdo. Evidentemente, 2005 será un año de transición mientras se adaptan al oficio, pero en Red Bull son muy ambiciosos y serios acerca de la F1. Saben que les llevará un tiempo consolidarse, pero están resueltos a dejar huella.

Como piloto que en 11 años en F1 rara vez ha llevado un coche que no fuera ganador en potencia, ¿ha necesitado cambiar el chip mental?
Pues la verdad es que no. Uno aprovecha las oportunidades tal como vienen. En este oficio, el reto es maximizar todas las oportunidades que se presenten. Para mí, lo más importante era encontrar la situación más competitiva disponible. Así que tras un corto periodo de incertidumbre tras el GP de Brasil se hizo patente lo que podía ofrecer Red Bull.

Dada su experiencia con McLaren, ¿cree que hay riesgo de que traiga consigo demasiadas expectativas? ¿O cree que eso irá en su favor, al hacer plenamente consciente a Red Bull de dónde está y dónde tiene que estar?
Creo que aporto mucha experiencia al equipo y que Red Bull reconoce sin duda ese hecho. Mi experiencia con McLaren sólo puede ser un factor positivo. Evidentemente, como es un equipo más pequeño, tengo que estar más implicado con la gente clave, asumir más responsabilidades, si quiere decirlo así. Me he reunido con todo el personal clave y parecen muy entusiastas y motivados. Les he dicho a todos los tipos con quienes trabajo que pueden llamarme al móvil cuando quieran para hablar del programa. Creo que eso es importante.

Es de suponer que espera seguir corriendo en 2006, cuando tendrá 35 años, un año más joven que Michael Schumacher ahora...
Bueno, en estos momentos no tengo previsto dejarlo, así que es una suposición razonable. Tengo un año de contrato con Red Bull y voy a concentrarme del todo en eso. Lo que venga después no lo puedo predecir.

¿Alguna vez estuvo tentado de pensar en otras categorías, el DTM, tal vez, o el recuperado campeonato FIA GT?
No, en esta fase de mi carrera no, en absoluto. ¿Por qué debería competir en otra categoría cuando sigo teniendo la posibilidad de competir en la que es la categoría reina del automovilismo? No tiene sentido para mí ahora. Pero supongo que podría llegar un momento en que pensara en otras especialidades. Pero, de momento, la F1 es lo que hago. Es lo que me motiva en la vida y la mayor parte de mi tiempo la paso centrado en mi profesión, tanto dentro como fuera del coche. Y, sin ninguna duda, me gusta. Entonces, ¿por qué diablos lo iba a dejar?

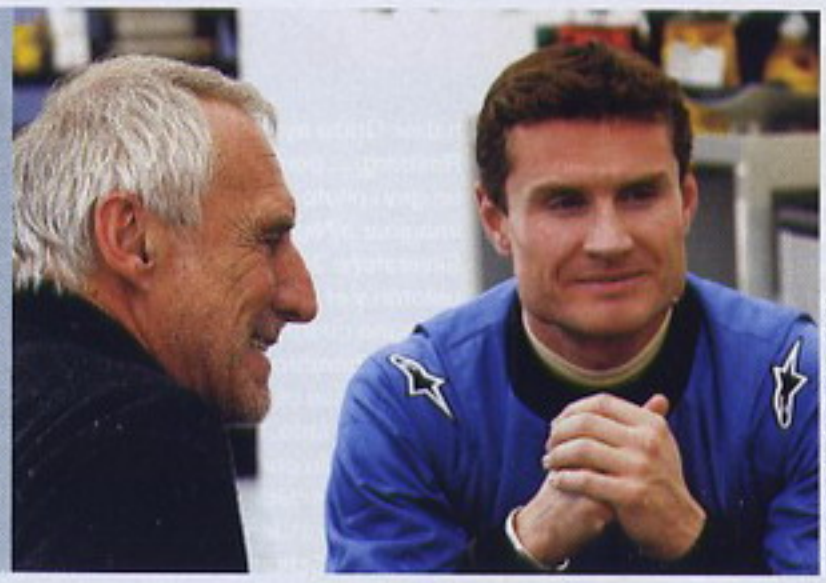
Desde su punto de vista como uno de los otros 19 pilotos de la parrilla, ¿le parece posible que alguien plante cara a Schumacher y Ferrari en 2005?
Está claro que Michael es el piloto de punta en estos momentos, y su consistencia es su mayor cualidad. Creo que en 2005 volverá a ser el hombre a batir, pero no que pueda dominar como hizo la pasada temporada.

¿Cómo cree que encajará Juan Pablo Montoya en McLaren en su antiguo papel como compañero de Räikkönen?
Creo que será una transición sin fisuras, pese a los comentarios en sentido contrario de algunos observadores. Creo que serán muy fuertes juntos, aunque espero que Kimi lleve ventaja al principio porque conoce el equipo. McLaren manejará muy bien todo esto.

Ron Dennis dijo hace poco que usted siempre será miembro de la familia McLaren. ¿Cree que será así?
Nadie puede correr nueve años en un equipo sin desarrollar una relación muy especial e íntima con ellos. Ron es muy amable al decir eso y espero que sea siempre así. Tuvimos una relación muy sólida y mi época en McLaren incluyó medirme contra dos compañeros muy rápidos, algo muy satisfactorio y gratificante.

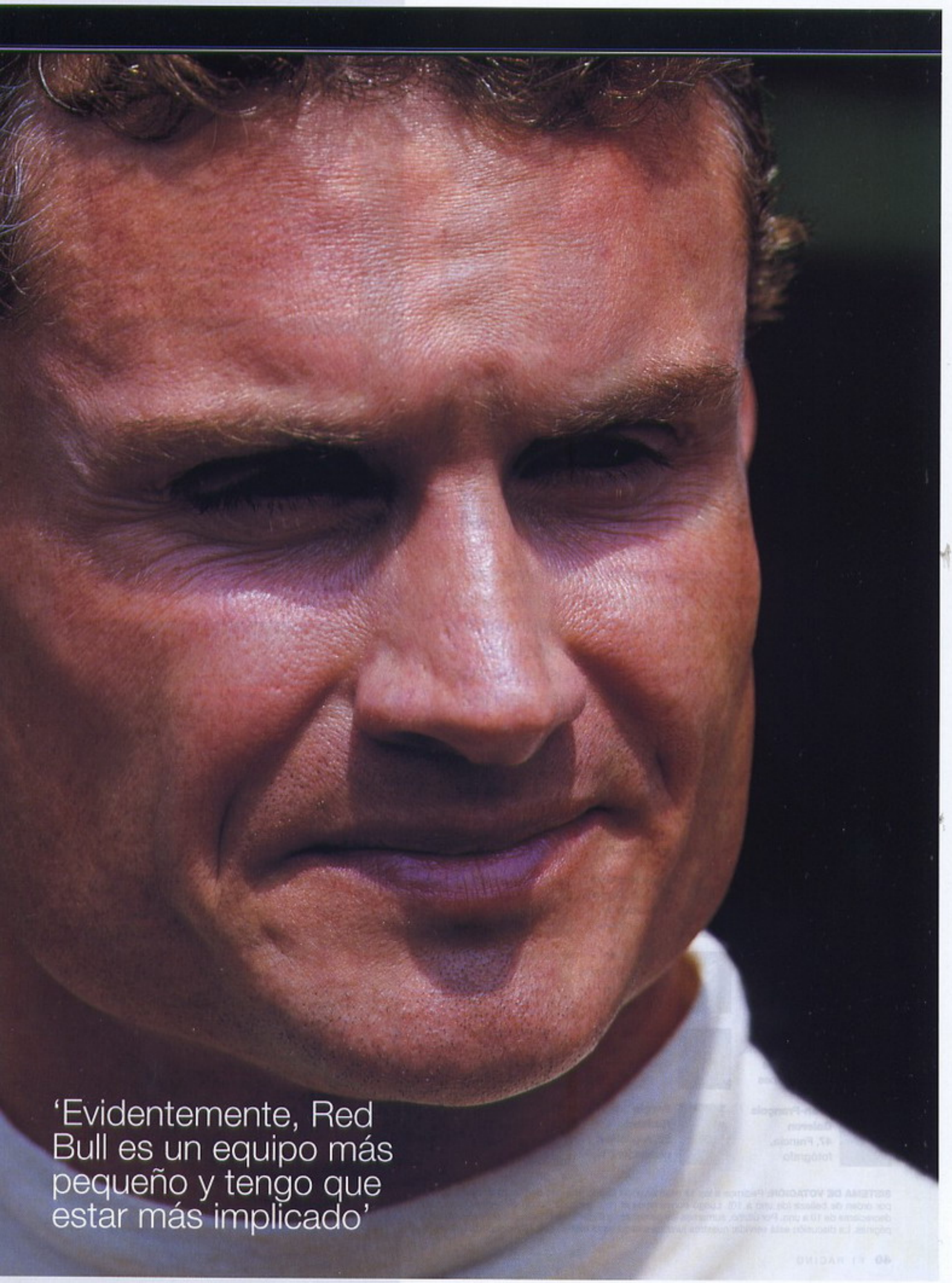
¿Se arrepiente de algo?
Lo cierto es que no soy de los que piensa mucho en el pasado. Lo curioso es que si hubiera ganado un título me mirarían de otro modo. Pero no me metí en las carreras para ganarme la aprobación de la gente, aunque sí que tengo en cuenta sus opiniones. Compito desde mucho antes de llegar a la F1. Tengo presente que algunos observadores dicen que no debería haber aceptado el volante en Red Bull, pero me sorprende que esperaran que lo dejara y ya está. Todo el mundo tiene derecho a su propia opinión, pero al fin y al cabo quienes me consideran acabado sólo expresan una opinión. Es su opinión y no la puedo cambiar.

¿Cuál es su mayor baza como piloto profesional?
Precisamente eso. Soy un piloto profesional. Mi modo de enfocar mi oficio es totalmente profesional; siempre estoy preparado y disponible puntualmente donde se me necesita, sea un fin de semana de carrera, un test o una promoción. Como ya he dicho, estoy entregado a este deporte y eso no cambiará.



El dueño de Red Bull Dietrich Mateschitz ya tiene su hombre (dcha.): el experimentado Coulthard hace una pausa en los tests con su nuevo equipo en Jerez el pasado mes de diciembre.

FOTO GRANDE: STEVEN TEE/LAT; XPB CC



‘Evidentemente, Red Bull es un equipo más pequeño y tengo que estar más implicado’

Los 73 F1 más bellos de la historia

¿Puede la belleza formar parte legítima de un deporte que trata de sacar partido del aire y las leyes de la física? Claro. Cuando nuestro jurado se dispuso a decidir los F1 más agradables desde el punto de vista estético, sus opiniones fueron tan variadas como los mismos coches.

EL JURADO



Darren Heath
36, Gran Bretaña,
Fotógrafo



Boris Schlegelmilch
34, Alemania,
fotógrafo



Jesse Alexander
75 años, EE UU,
fotógrafo



Peter Higham
41, Gran Bretaña,
director agencia
de fotografía



Rainer Schlegelmilch
62, Alemania,
fotógrafo



Bernard Cahier
77, Francia,
fotógrafo



Jody Hockley
25, Gran Bretaña,
diseñador de
publicaciones



Jad Sherif
47, Suiza,
fotógrafo



Paul-Henri Cahier
52, Francia,
fotógrafo



Eddie Judd
29, Gran Bretaña,
directora de
fotografía F1



Michael Tee
73, Gran Bretaña,
fotógrafo



Frank Foster
40, Gran Bretaña,
diseñador de
publicaciones



Sam Michael
33, Australia,
director técnico



Steven Tee
43, Gran Bretaña,
fotógrafo



Jean-François Galeron
47, Francia,
fotógrafo



Sergio Rinland
52, Argentina,
diseñador F1



Mark Thompson
41, Gran Bretaña,
fotógrafo

SISTEMA DE VOTACIÓN: Pedimos a los 17 miembros del jurado una lista de sus 10 primeros coches por orden de belleza (de uno a 10). Luego convertimos el voto de cada jurado en puntos, por orden decreciente de 10 a uno. Por último, sumamos los subtotales y llegamos a la jerarquía definitiva de estas páginas. La discusión está servida: nuestros jurados citaron nada menos que 73 monoplazas de F1.



EX AEQUO 71

Benetton B190 1990-91 — 1 pt

Victorias 2
Poles 0
VR 1
Puntos 73

Diseñador Rory Byrne
Pilotos Nelson Piquet, Alessandro Nannini, Roberto Moreno



EX AEQUO 71

RAM 03 1985 — 1 pt

Victorias 0
Poles 0
VR 0
Puntos 0

Diseñador Gustav Brunner
Pilotos Manfred Winkelhock, Philippe Alliot, Kenneth Acheson



EX AEQUO 71

Williams FW06 1978-79 — 1 pt

Victorias 0
Poles 0
VR 2
Puntos 15

Diseñador Patrick Head
Pilotos Alan Jones, Clay Regazzoni



EX AEQUO 67

Renault RE30/B/C 1981-83 — 2 pt

Victorias 7
Poles 16
VR 7
Puntos 110

Diseñador Michel Tétu
Pilotos Alain Prost, René Arnoux, Eddie Cheever

Los 73 F1 más bellos de la historia

73-62

El **Benetton B190** muestra el talento funcional de Rory Byrne… con una ayudita de John Barnard. Superó su falta de potencia con una aerodinámica sumamente eficaz.

El **RAM 03** se hizo con muy poco dinero, pero su motor Hart era una gran desventaja. El primer **Williams** de Patrick Head, el **FW06,** fue el mejor coche sin efecto suelo jamás construido: fiable, ágil y con agarre.

El desarrollo de Tétu de la serie RE20 siguió con la difícil tarea de instalar el V6 **Renault** biturbo en un chasis práctico y con efecto suelo, el **RE30.** Y en general dio resultado.



EX AEQUO 67

Copersucar FD02 1975 — 2 pt

Victorias 0
Poles 0
VR 0
Puntos 0

Diseñador Richard Divila
Piloto Wilson Fittipaldi



EX AEQUO 67

Benetton B194 1994 — 2 pt

Victorias 8
Poles 6
VR 8
Puntos 103

Diseñador Ross Brawn
Pilotos Michael Schumacher, Jos Verstappen, JJ Lehto, Johnny Herbert



EX AEQUO 67

Arrows A2 1979 — 2 pt

Victorias 0
Poles 0
VR 0
Puntos 2

Diseñador Tony Southgate
Pilotos Riccardo Patrese, Jochen Mass



EX AEQUO 61

McLaren M14A/D 1970-71 — 3 pt

Victorias 0
Poles 0
VR 0
Puntos 35

Diseñador Gordon Coppuck
Pilotos Denny Hulme, Bruce McLaren, Peter Gethin, Dan Gurney, Andrea de Adamich, Jackie Oliver

Richard Divila se centró en la forma y la disposición cuando Emerson Fittipaldi encargó el primer F1 brasileño, el **Copersucar FD02.** Valiente intento, mala ejecución.

El equipo que más adelante aterrizaría en Ferrari ganó el título con el **Benetton B194.** Aquí Brawn y Byrne empezaban a tocar el cielo.

El efecto suelo y las faldillas hacían furor cuando Tony Southgate diseñó el **Arrows A2,** un coche ni remotamente parecido a ningún otro. Tampoco era fácil de pilotar.

Los **McLaren** de Bruce eran todos bonitos, y el **M14** no era una excepción. Fue el último F1 que pilotó Bruce en carrera. La afición de Robin Herd a los bajos momentos polares de inercia se notaba a la legua en el **March 721X.** Ni siquiera Ronnie Peterson pudo domarlo, hasta que apareció el veloz 721G.

El **McLaren MP4-14** era una preciosidad, desde sus líneas marcadas hasta el sonido sin igual de su escape. Y el **BRM P261** de Tony Rudd fue una obra de arte, con su chasis verde policromo en forma de puro y el aullido de su motor V8.

Gordon Murray ya había marcado la pauta antes; con el hermoso **Brabham BT44** llevó al equipo propiedad de Bernie Ecclestone a la cabeza. Un clásico del diseño.



EX AEQUO 61

March 721/X/G 1972 — 3 pt

Victorias 0
Poles 0
VR 0
Puntos 12

Diseñador Robin Herd
Pilotos Ronnie Peterson, Niki Lauda, Henri Pescarolo, Rolf Stommelen, Mike Beuttler



EX AEQUO 61

McLaren MP4-14 1999 — 3 pt

Victorias 7
Poles 11
VR 9
Puntos 124

Diseñador Adrian Newey
Pilotos Mika Häkkinen, David Coulthard



EX AEQUO 61

BRM P261 1964-67 — 3 pt

Victorias 6
Poles 5
VR 4
Puntos 183

Diseñador Tony Rudd
Pilotos Jackie Stewart, Graham Hill, Piers Courage, Innes Ireland, Richie Ginther, Bob Bondurant, Chris Irwin, David Hobbs



EX AEQUO 61

Brabham BT44/B 1974-76 — 3 pt

Victorias 5
Poles 2
VR 4
Puntos 106

Diseñador Gordon Murray
Pilotos Carlos Reutemann, John Watson, Carlos Pace, Richard Robarts, Rikky von Opel, Loris Kessel, Patrick Neve, Lella Lombardi, Bob Evans

Los 73 F1 más bellos de la historia

63-54

Los grandes motores Alfa cortaron un tanto las alas a Gordon Murray, pero aun asi logró que el **Brabham BT48** V12 pareciera compacto y manejable. Lástima que fuera lento.

Los **McLaren MP4/6/B** representan un brillante trabajo de Neil Oatley, que tal vez sea el ingeniero de F1 más subestimado de los últimos 20 años. Elegante, bien definido, anguloso y rápido.

Gerard Ducarouge hizo milagros al diseñar y construir el rápido y fiable **Lotus** 94T a mitad de la temporada 83. En 1984 le siguió el **95T,** un diseño igual de eficaz que devolvió a Lotus a la cabeza.

Aunque eclipsado por el todopoderoso Williams, el **McLaren MP4/7** de Neil Oatley seguía siendo importante. Fue su primer chasis de carbono con molde 'hembra', que necesitaba una carrocería colocada sobre el chasis, y utilizaba su primer acelerador electrónico, *fly-by-wire.*

EX AEQUO 54

El **B188** fue el primer **Benetton** de Rory Byrne con motor Cosworth (después de muchos años con turbos). Al principio el coche pesaba demasiado, pero mejoró a medida que avanzaba el año.

Un diseño limpio y de bajo presupuesto, el **Ensign N180/B** será por desgracia recordado como el coche en que Regazzoni sufrió su horrible accidente en Long Beach, cuando se le rompió el pedal del gas en la recta.

La falta de presupuesto redujo el ciclo vital del **Fondmetal GR02** a menos de media temporada, pero eso bastó para mostrar la calidad del trabajo de Sergio Rinland.

Tal vez el coche más grande de Tony Southgate, el **BRM P153** hizo algo nuevo con su monocasco curvo y de cintura baja. Imponente desde todos los ángulos, y precursor del P160, el P153 es otro de esos coches que nunca morirán, sobre todo con decoración Yardley.

EX AEQUO 61



Brabham BT48 1979 — 4 pt

Victorias 0
Poles 0
VR 0
Puntos 7

Diseñador Gordon Murray
Pilotos Niki Lauda, Nelson Piquet

EX AEQUO 54



McLaren MP4/6/B 1991-92 — 4 pt

Victorias 8
Poles 10
VR 5
Puntos 148

Diseñador Neil Oatley
Pilotos Ayrton Senna, Gerhard Berger

EX AEQUO 54



Lotus 95T 1984 — 4 pt

Victorias 0
Poles 2
VR 0
Puntos 47

Diseñador Gerard Ducarouge
Pilotos Nigel Mansell, Elio de Angelis

EX AEQUO 54



McLaren MP4/7A 1992 — 4 pt

Victorias 5
Poles 1
VR 2
Puntos 90

Diseñador Neil Oatley
Pilotos Ayrton Senna, Gerhard Berger

EX AEQUO 54



Benetton B188 1988-89 — 4 pt

Victorias 0
Poles 0
VR 1
Puntos 52

Diseñador Rory Byrne
Pilotos Thierry Boutsen, Johnny Herbert, Alessandro Nannini, Emanuele Pirro

EX AEQUO 54



Ensign N180/B 1980-81 — 4 pt

Victorias 0
Poles 0
VR 1
Puntos 5

Diseñador Ralph Bellamy
Pilotos Clay Regazzoni, Tiff Needell, Jan Lammers, Geoff Lees, Marc Surer, Eliseo Salazar

EX AEQUO 54



Fondmetal GR02 1992 — 4 pt

Victorias 0
Poles 0
VR 0
Puntos 0

Diseñador Sergio Rinland
Pilotos Gabriele Tarquini, Andrea Chiesa, Eric van der Poele

EX AEQUO 54



BRM P153/B 1970-72 — 4 pt

Victorias 1
Poles 0
VR 0
Puntos 25

Diseñador Tony Southgate
Pilotos Pedro Rodríguez, Jackie Oliver, George Eaton, Howden Ganley, Jo Siffert, Helmut Marko, John Cannon, Reine Wisell

Los 73 F1 más bellos de la historia

53-46

El elegante, sencillo y pequeño **Brabham BT58** era un ejemplo típico de la nueva estirpe de F1 atmosféricos que proliferaron a caballo entre los años 80 y 90. A pesar de sus hermosas líneas, su inferior V8 Judd no le dejó brillar.

Estos dos McLaren son un estudio de contrastes. Una elegancia fluida y un prodigioso motor caracterizaba al **MP4-12.** Por su parte, el malogrado **MP4-18A** de Adrian Newey era de líneas ceñidas y reducido al mínimo para maximizar el potencial de su poco potente V10. Los compromisos hicieron el coche demasiado frágil para correr en 2003.

El **Jordan EJ13** es una extraña elección: rechazado por sus ingenieros y pilotos, de algún modo merece un puesto en la lista gracias a la fortuita victoria de Giancarlo Fisichella en Brasil 2003, aunque cruzara la meta en llamas.

El desordenado sistema de siglas de Ferrari implica que el **Ferrari 412T2** de 1995 tenga poco en común con el clásico 312T2 de Mauro Forghieri de los 70. No obstante, ambos comparten un poderoso 12 cilindros, el canto del cisne de dicho propulsor en la zaga del que tal vez fuera el mejor chasis de la caprichosa relación de John Barnard con el equipo.

Como todo Ferrari moderno, el **F2003-GA** se inspiró en gran medida en sus predecesores inmediatos, especialmente la estirpe de morro ancho introducida en 2001. Lo que lo hizo tan especial fue lo ajustado del conjunto. Los atrevidos pontones y la elegante parte trasera atrajeron miradas de envidia de los equipos rivales.

El **Brabham BT20** participó en la consecución de los títulos de 1966 y 67. Un motor Repco basado en un bloque Oldsmobile en un chasis tubular fuerte pero ligero lo hacían tan robusto y fiable como sus dos pilotos estrella, Jack Brabham y Denny Hulme.

El gran elefante blanco del automovilismo británico, el **BRM P15** fue denigrado tanto por el equipo como por el público. El complejo proyecto V16 fue un fracaso costoso y embarazoso.

EX AEQUO 49



Brabham BT58 1989-90 — 5 pt

Victorias 0
Poles 0
VR 0
Puntos 10

Diseñador Sergio Rinland
Pilotos Martin Brundle, Stefano Modena, Gregor Foitek

EX AEQUO 49



McLaren MP4-12 1997 — 5 pt

Victorias 3
Poles 1
VR 2
Puntos 63

Diseñador Neil Oatley
Pilotos Mika Häkkinen, David Coulthard

EX AEQUO 49



McLaren MP4-18A 2003 — 5 pt

Victorias 0
Poles 0
VR 0
Puntos 0

Diseñador Adrian Newey
Pilotos No llegó a correr

EX AEQUO 49



Jordan EJ13 2003 — 5 pt

Victorias 1
Poles 0
VR 0
Puntos 13

Diseñador Henri Durand
Pilotos Giancarlo Fisichella, Ralph Firman, Zsolt Baumgartner

EX AEQUO 49



Ferrari 412T2 1995 — 5 pt

Victorias 1
Poles 1
VR 3
Puntos 73

Diseñador John Barnard
Pilotos Jean Alesi, Gerhard Berger

EX AEQUO 42



Ferrari F2003-GA 2003 — 6 pt

Victorias 7
Poles 5
VR 5
Puntos 126

Diseñador Rory Byrne
Pilotos Michael Schumacher, Rubens Barrichello

EX AEQUO 42



Brabham BT20 1966-69 — 6 pt

Victorias 1
Poles 2
VR 2
Puntos 44

Diseñador Ron Tauranac
Pilotos Jack Brabham, Denny Hulme, Guy Ligier, John Love, Silvio Moser, Peter de Klerk

EX AEQUO 42



BRM P15 1951 — 6 pt

Victorias 0
Poles 0
VR 0
Puntos 2

Diseñador Peter Berthon
Pilotos Reg Parnell, Peter Walker

Los 73 F1 más bellos de la historia

45-38

Niki Lauda entró en Brabham-Alfa en 1978 y enseguida rodó en cabeza. El **BT46** tenía un aspecto fabuloso con los colores Parmalat-Martini, y se escapó en Suecia 78, equipado con un ventilador de succión Chaparral en la zaga. Murray sostenía que el ventilador era esencial para la refrigeración del motor. Sí, claro. Lo prohibieron de inmediato.

Cuando los dos **Ligier JS11** salieron a rodar en Argentina en 1979, quedó claro que Ducarouge establecía nuevos niveles en control de las faldillas del efecto suelo. Fueron rapidísimos, pero no duró: Patrick Head lo hizo mejor todavía, y los Ligier empezaron a flexionarse.

Cuando Peter Wright se dio cuenta de que los depósitos laterales del **Lotus 78** eran aspirados hacia el suelo en el túnel de viento, se lo dijo a Colin Chapman; así nació el efecto suelo comprensible y utilizable. El 78 era demasiado ancho para sacarle el máximo partido, pero manejaba el aire mejor que sus rivales.

En 1980-81 era difícil vencer a los coches Cosworth, pero el **Renault RE20** lo hizo en pistas rápidas.

Harvey Postlethwaite diseñó el primer chasis **Ferrari** de carbono y accesible para el efecto suelo con el proyecto **126C,** y el coche fue rápido de inmediato.

Uno de los **Williams** más bonitos con la firma de Patrick Head, el **FW18** llevó a Damon Hill al título.

El **Renault R23** no era el más rápido en línea recta, pero su aerodinámica le hacía volar, sobre todo en Montmeló y Hungría.

Fisichella y Ralf Schumacher subieron tres veces al podio con el **Jordan 197,** haciendo honor al sensato diseño de Gary Anderson.

EX AEQUO 42



Brabham BT46/B 1978-79 — 6 pt

Victorias 2
Poles 2
VR 4
Puntos 59

Diseñador Gordon Murray
Pilotos Nelson Piquet, Niki Lauda, John Watson

EX AEQUO 42



Ligier JS11 1979 — 6 pt

Victorias 3
Poles 4
VR 3
Puntos 61

Diseñador Gerard Ducarouge
Pilotos Jacques Laffite, Patrick Depailler, Jacky Ickx

EX AEQUO 42



Lotus 78 1977-78 — 6 pt

Victorias 7
Poles 9
VR 7
Puntos 106

Diseñador Ralph Bellamy
Pilotos Mario Andretti, Gunnar Nilsson, Ronnie Peterson, Hector Rebaque

EX AEQUO 42



Renault RE20/B 1980-81 — 6 pt

Victorias 3
Poles 5
VR 4
Puntos 44

Diseñador Michel Tétu
Pilotos Alain Prost, Jean-Pierre Jabouille, René Arnoux

EX AEQUO 40



Ferrari 126C3 1983 — 7 pt

Victorias 2
Poles 4
VR 2
Puntos 45

Diseñador Harvey Postlethwaite
Pilotos Patrick Tambay, René Arnoux

EX AEQUO 40



Williams FW18 1996 — 7 pt

Victorias 12
Poles 12
VR 11
Puntos 175

Diseñador Patrick Head
Pilotos Damon Hill, Jacques Villeneuve

EX AEQUO 35



Renault R23/B 2003 — 8 pt

Victorias 1
Poles 2
VR 1
Puntos 88

Diseñador Tim Densham
Pilotos Jarno Trulli, Fernando Alonso

EX AEQUO 35



Jordan 197 1997 — 8 pt

Victorias 0
Poles 0
VR 1
Puntos 33

Diseñador Gary Anderson
Pilotos Giancarlo Fisichella, Ralf Schumacher

Los 73 F1 más bellos de la historia

37-30

Harvey Postlethwaite adoptó en el **Wolf WR1** la misma batalla corta y atractivo estilo achaparrado que ya usara antes en el Hesketh 308. Sus líneas compactas se veían realzadas por su decoración azul oscuro y dorado, igual que el verde y blanco de Williams complementaban las equilibradas líneas de la serie **FW07** de Patrick Head. Los característicos pontones largos del FW07 distinguieron el primer diseño efecto suelo de Head, llevando el concepto del Lotus 79 de Colin Chapman un paso más allá.

El **Honda RA273** debutó tarde en el año del debut de la fórmula tres litros, pero su motor V12 era el más potente de la parrilla, con 400 CV ya en su primera aparición. Pero el exceso de peso no compensaba la abundancia de caballos; eso sí, su aspecto era de lo más corpulento. El **McLaren M19** diseñado por Ralph Bellamy fue el primer F1 de la marca producido tras la muerte de Bruce McLaren en 1970. Su monocasco bulboso y proporcionado es elegante, pero albergaba la gasolina a ambos lados del cockpit, un duro recordatorio de la vulnerabilidad del piloto en esos días lejanos.

El **Ferrari 641** fue un legado de la etapa de John Barnard en Maranello, su zaga compacta y ceñida –que ocultaba el cambio semiautomático electrohidráulico– y sus pontones altos le conferían un perfil único. Barnard rara vez era conservador, rasgo que compartía con Gordon Murray, artífice del funcional **Brabham BT53,** evolución del coche que llevó a Nelson Piquet al título en 1983. Su BMW turbo de cuatro cilindros arrojaba más de 1.000 CV en configuración de calificación.

El **Tyrrell P34** de seis ruedas dio mucho que hablar. Algunos creían que el invento de Derek Gardner era un golpe maestro, otros un callejón sin salida frustrado por el escaso desarrollo de sus Goodyear delanteros de 10 pulgadas. En cambio, el **Williams FW14B** de 1992 fue un conjunto perfecto de gran rendimiento.

EX AEQUO 35



Wolf WR1 1977-78 — 8 pt

Victorias 3	**Diseñador** Harvey Postlethwaite
Poles 1	**Pilotos** Jody Scheckter, Keke Rosberg, Bobby Rahal
VR 2	
Puntos 59	

EX AEQUO 35



Williams FW07/B/C/D 1979-82 — 8 pt

Victorias 15	**Diseñador** Patrick Head
Poles 8	**Pilotos** Alan Jones, Keke Rosberg, Clay Reggazoni, Carlos Reutemann, Rupert Keegan, Mario Andretti
VR 16	
Puntos 300	

EX AEQUO 35



Honda RA273 1966-67 — 8 pt

Victorias 0	**Diseñador** Yoshio Nakamura
Poles 0	**Pilotos** John Surtees, Richie Ginther, Ronnie Bucknum
VR 1	
Puntos 11	

EX AEQUO 32



McLaren M19A/C 1971-73 — 9 pt

Victorias 1	**Diseñador** Ralph Bellamy
Poles 1	**Pilotos** Denny Hulme, Jody Scheckter, Peter Gethin, Jackie Oliver, Mark Donohue, David Hobbs, Peter Revson, Brian Redman
VR 3	
Puntos 91	

EX AEQUO 32



Ferrari 641 1990 — 9 pt

Victorias 6	**Diseñador** John Barnard
Poles 3	**Pilotos** Alain Prost, Nigel Mansell
VR 5	
Puntos 110	

EX AEQUO 32



Brabham BT53 1984 — 9 pt

Victorias 2	**Diseñador** Gordon Murray
Poles 9	**Pilotos** Nelson Piquet, Teo Fabi, Corrado Fabi, Manfred Winkelhock
VR 3	
Puntos 38	

EX AEQUO 29



Tyrrell P34 1976-77 — 10 pt

Victorias 1	**Diseñador** Derek Gardner
Poles 1	**Pilotos** Jody Scheckter, Patrick Depailler, Ronnie Peterson
VR 3	
Puntos 100	

EX AEQUO 29



Williams FW14/B 1991-92 — 10 pt

Victorias 17	**Diseñador** Patrick Head
Poles 21	**Pilotos** Nigel Mansell, Riccardo Patrese
VR 19	
Puntos 289	

Los 73 F1 más bellos de la historia

29-22

El **Brabham BT26** fue un bien equilibrado bólido de Ron Tauranac. En 1968 montaba el desastroso Repco 860 V8 de cuatro válvulas, antes de pasar a un más lógico Cosworth DFV el año siguiente. Mientras que el BT26 fue el último chasis tubular de Tauranac, aunque reforzado con paneles de aleación, su elegante rival, el **McLaren M7A,** usó un chasis monocasco con motor DFV desde su debut en 1968. El M7A ganó a la primera, con Bruce McLaren al volante en la Carrera de Campeones de Brands Hatch, y todavía se lo considera con razón como uno de los F1 más bonitos de todos los tiempos.

Pero las formas curvilíneas no formaban parte del ADN del **Tyrrell 006.** La montura que llevó a Jackie Stewart al título en 1973 era una creación achaparrada y de batalla corta, aunque funcional; pero sólo pilotos de la talla de JYS y su llorado compañero François Cevert podían sacar lo mejor del mismo.

El **McLaren-Honda MP4/4** de 1988 es agradable a la vista pero a la vez ordinario. Tal vez su excepcional récord de 15 victorias de 16 carreras ese año envió un mensaje subliminal al jurado.

Cómo no, el **Ferrari Dino 246** –especialmente con la carrocería de cintura alta de 1959-60– era la elegancia del F1 clásico de motor delantero en persona, y uno de los bólidos más espléndidos de la era de los 2,5 litros. Puede que el **MP4-19B** no se haya destacado entre sus contemporáneos, pero su minuciosidad aerodinámica es magistral.

El **Lotus 88** de doble chasis de Colin Chapman tenía una carrocería envolvente que ocultaba astutamente los polémicos detalles de su tecnología. Al principio de 1981 el coche se juzgó ilegal, en lo que muchos vieron como un punto de inflexión que debilitó la innovación técnica.

El **Ligier JS5** era un conjunto más convencional, que combinaba una carrocería suavemente curva con un estridente Matra V12 y la mayor toma de aire jamás vista.

EX AEQUO 29



Brabham BT26/A 1968-69, 71 — 10 pt

Victorias 2
Poles 6
VR 3
Puntos 73

Diseñador Ron Tauranac
Pilotos Jack Brabham, Jochen Rindt, Jacky Ickx, Piers Courage, Peter de Klerk, Derek Bell, Gus Hutchison, Jackie Pretorius

EX AEQUO 24



McLaren M7A/B/C/D 1968-71 — 11 pt

Victorias 4
Poles 0
VR 1
Puntos 106

Diseñador Robin Herd
Pilotos Denny Hulme, Bruce McLaren, Dan Gurney, Basil van Rooyen, Vic Elford, John Surtees, Andrea de Adamich, Jo Bonnier

EX AEQUO 24



Tyrrell 006 1972-74 — 11 pt

Victorias 5
Poles 3
VR 2
Puntos 114

Diseñador Derek Gardner
Pilotos François Cevert, Jackie Stewart, Jody Scheckter, Patrick Depailler

EX AEQUO 24



McLaren MP4/4 1988 — 11 pt

Victorias 15
Poles 15
VR 10
Puntos 199

Diseñador Steve Nichols
Pilotos Alain Prost, Ayrton Senna

EX AEQUO 24



Ferrari Dino 246 1958-60 — 11 pt

Victorias 5
Poles 7
VR 10
Puntos 198

Diseñador Vittorio Jano
Pilotos Phil Hill, Luigi Musso, Mike Hawthorn, Wolfgang von Trips, Peter Collins, Jean Behra, Tony Brooks, Dan Gurney y cinco más

EX AEQUO 24



McLaren MP4-19/B 2004 — 11 pt

Victorias 1
Poles 1
VR 2
Puntos 69

Diseñador Adrian Newey
Pilotos Kimi Räikkönen, David Coulthard

EX AEQUO 22



Lotus 88 1981 — 12 pt

Victorias 0
Poles 0
VR 0
Puntos 0

Diseñador Colin Chapman
Pilotos No llegó a correr

EX AEQUO 22



Ligier JS5 1976 — 13 pt

Victorias 0
Poles 1
VR 0
Puntos 20

Diseñador Gerard Ducarouge
Piloto Jacques Laffite

Los 73 F1 más bellos de la historia

21-14

El **Shadow DN5** fue diseñado por Tony Southgate y con su toma de aire elevada de 1975 era uno de los coches más imponentes en pista, además de uno de los más veloces, llevando a la victoria a Tom Pryce en la Carrera de Campeones.

En la época post-Chapman de Lotus, el ingeniero francés Gerard Ducarouge produjo una serie de coches perfectamente proporcionados motorizados por el Renault V6 turbo. Y el **Lotus 97T** de 1985 pilotado por Ayrton Senna y Elio de Angelis fue uno de los más exitosos.

El **Honda RA301** fue el sucesor del RA300 con el que John Surtees se impuso en el GP de Italia 67. Su motor modificado se distinguía por sus enrevesados escapes en el exterior y las trompetas de admisión en el centro de la 'uve'.

El proporcionado **Ferrari 312T** fue una de las obras maestras indiscutidas de Mauro Forghieri, e hizo campeón a Niki Lauda en 1975.

El **Lotus 25** de Chapman era deslumbrante en su simplicidad, un misil fino como un lapicero que el incomparable Jim Clark llevó a la leyenda. Tal vez sea sorprendente que este coche extraordinario no figure más arriba en la clasificación.

En 2004, el **Renault R24** fue un buen ejemplo de minuciosidad, un conjunto delgado y compacto. La dominante cabalgada de Jarno Trulli en Mónaco subrayó lo bueno que era este bólido.

El perfil aerodinámicamente afinado del **Vanwall VW57** se anticipó a su época, y permitió que por primera vez un equipo inglés plantara cara de verdad a Ferrari y Maserati. Por supuesto, si el elegante **Lancia D50** –con sus inteligentes depósitos laterales tipo 'alforja'– no hubiera sido cedido a Ferrari y progresivamente 'corrompido' entre 1955 y 1957, la historia de dicha época bien podría haber sido distinta.

EX AEQUO 19



Shadow DN5/B 1975-77 — 13 pt

Victorias 0
Poles 3
VR 2
Puntos 17,5

Diseñador Tony Southgate
Pilotos Tom Pryce, Jean-Pierre Jarier, Renzo Zorzi

EX AEQUO 19



Lotus 97T 1985 — 13 pt

Victorias 3
Poles 8
VR 3
Puntos 71

Diseñador Gerard Ducarouge
Pilotos Ayrton Senna, Elio de Angelis

EX AEQUO 19



Honda RA301 1968 — 13 pt

Victorias 0
Poles 1
VR 1
Puntos 14

Diseñador Yoshio Nakamura
Pilotos John Surtees, Jo Bonnier, David Hobbs

18



Ferrari 312T 1975-76 — 15 pt

Victorias 9
Poles 10
VR 6
Puntos 113,5

Diseñador Mauro Forghieri
Pilotos Niki Lauda, Clay Reggazoni

17



Lotus 25 1962-67 — 16 pt

Victorias 14
Poles 18
VR 14
Puntos 166

Diseñador Colin Chapman
Pilotos Jim Clark, Piers Courage, Chris Amon, Jack Brabham, Peter Arundell, Pedro Rodríguez, Mike Spence, Mike Hailwood y ocho más

16



Renault R24 2004 — 17 pt

Victorias 1
Poles 3
VR 0
Puntos 105

Diseñador Mark Smith
Pilotos Fernando Alonso, Jarno Trulli, Jacques Villeneuve

EX AEQUO 14



Vanwall VW57 1957-58 — 18 pt

Victorias 9
Poles 7
VR 6
Puntos 105

Diseñador Frank Costin
Pilotos Stirling Moss, Tony Brooks, Roy Salvadori, Stuart Lewis-Evans

EX AEQUO 14



Lancia D50 1954-55 — 18 pt

Victorias 0
Poles 2
VR 1
Puntos 9

Diseñador Vittorio Jano
Pilotos Alberto Ascari, Luigi Villoresi, Louis Chiron, Eugenio Castellotti

Los 73 F1 más bellos de la historia

13-06

El **BRM P57** lucía un estilo fluido en su configuración normal, con el morro largo y *sin* los ocho poco agraciados tubos de escape apuntando al cielo de su debut.

Los orígenes del **Alfa 158** se remontan a antes de la II Guerra Mundial, con su característico escape a lo largo del costado del coche y el combustible en un enorme depósito en la zaga. El **Brabham BT52** fue el precursor inmediato del BT53, casi idéntico en concepto y configuración.

El **Ferrari 156** se gana su puesto aquí en virtud de su particular 'morro de tiburón' y su carrocería envolvente. Pero su gran baza estaba bajo la piel: el potente motor Dino V6. Asimismo, el **Ferrari F2004** contaba con un chasis y aerodinámica excelentes que complementaba su V10 de tres litros a prueba de balas.

Pero no siempre son los equipos punteros los que suscitan admiración en este oficio. El primer **Jordan,** el **191** de 1991, demostró que la simplicidad del concepto es a menudo la clave de la excelencia estética. Está claro que Dan Gurney también lo sabía. Su hermoso **Eagle T1G** de 1966-67 combinaba un cockpit de cintura alta con una carrocería atractiva y muy ceñida.

Tampoco es de extrañar que el **Lotus 79** esté con los grandes. La combinación de exhaustivos tests en el túnel de viento y el don de Chapman para integrar los componentes detallados dio forma a su perfil de coche ala.



13

BRM P57 1962-65 — 21 pt

Victorias 6
Poles 3
VR 3
Puntos 133

Diseñador Tony Rudd
Pilotos Graham Hill, Richie Ginther, Lorenzo Bandini, Maurice Trintignant, Tony Maggs, Giancarlo Baghetti y cinco más



9

Ferrari F2004 2004 — 32 pt

Victorias 15
Poles 12
VR 14
Puntos 262

Diseñador Rory Byrne
Pilotos Michael Schumacher, Rubens Barrichello



12

Alfa Romeo 158/159 1950-51 — 22 pt

Victorias 10
Poles 10
VR 13
Puntos 164

Diseñador Gioacchino Colombo
Pilotos Juan Manuel Fangio, Giuseppe Farina, Luigi Fagioli, Reg Parnell, Piero Taruffi, Consalvo Sanesi, Felice Bonetto y dos más



8

Jordan 191 1991 — 33 pt

Victorias 0
Poles 0
VR 1
Puntos 13

Diseñador Gary Anderson
Pilotos Michael Schumacher, Bertrand Gachot, Andrea de Cesaris, Roberto Moreno, Alex Zanardi



11

Brabham BT52/B 1983 — 29 pt

Victorias 4
Poles 2
VR 5
Puntos 72

Diseñador Gordon Murray
Pilotos Nelson Piquet, Riccardo Patrese



7

Eagle T1G 1966-69 — 34 pt

Victorias 1
Poles 0
VR 2
Puntos 17

Diseñador Len Terry
Pilotos Dan Gurney, Bruce McLaren, Bob Bondurant, Ludovico Scarfiotti, Al Pease



10

Ferrari Dino 156 1961-62 — 31 pt

Victorias 5
Poles 6
VR 5
Puntos 129

Diseñador Carlo Chiti
Pilotos Phil Hill, Wolfgang von Trips, Giancarlo Baghetti, Olivier Gendebien, Richie Ginther, Willy Mairesse, Lorenzo Bandini, Ricardo Rodríguez



6

Lotus 79 1978-79 — 34 pt

Victorias 6
Poles 10
VR 5
Puntos 112

Diseñador Martin Ogilvie
Pilotos Mario Andretti, Ronnie Peterson, Jean-Pierre Jarier, Carlos Reutemann, Hector Rebaque



5

Maserati 250F 1954-60 — 42 pt

Victorias 8
Poles 8
VR 10
Puntos 228,42

Diseñador Gioacchino Colombo
Pilotos Juan Manuel Fangio, Alberto Ascari, Jean Behra, Stirling Moss, Phil Hill, Peter Collins, Mike Hawthorn, Paco Godia, Antonio Creus y 61 más

Este hermoso bólido escarlata se estrenó en 1954 y fue el pilar de muchos equipos y concursantes privados en los años 50, como pone de relieve el elevado número de pilotos que corrieron con él. Fueron bien servidos por su fiable chasis hasta que ya hubo dejado atrás sus mejores años, en 1960. Pero fue en manos del gran Juan Manuel Fangio que el coche obtuvo su mejor victoria (y del piloto), el GP de Alemania de 1957 en el Nürburgring, cuando el *Chueco* dio caza a los Ferrari de Hawthorn y Collins.



4

Ferrari 312B/B2/B3 1970-75 — 44 pt

Victorias 10
Poles 22
VR 20
Puntos 280

Diseñador Mauro Forghieri
Pilotos Jacky Ickx, Ignazio Giunti, Clay Regazzoni, Mario Andretti, Arturo Merzario, Nanni Galli, Niki Lauda

Por lo general, la reputación de este sencillo pero efectivo coche diseñado por Mauro Forghieri ha sido eclipsada por el dominio y posterior tragedia que aconteció a Jochen Rindt y Lotus en 1970. Lo más importante fue que la llegada del ágil 312B anunció la introducción del célebre motor Ferrari de 12 cilindros 'bóxer', así configurado para rebajar el centro de gravedad y mejorar el flujo de aire alrededor del alerón trasero. Estas mejoras provocaron el renacimiento del equipo tras años de dominio Cosworth.



3

Lotus 72/B/C/D/E 1970-75 — 51 pt

Victorias 20
Poles 17
VR 9
Puntos 295

Diseñador Maurice Philippe
Pilotos Jochen Rindt, Graham Hill, Emerson Fittipaldi, Jacky Ickx, Ronnie Peterson, Reine Wisell, John Watson, John Miles y siete más

Una prueba más de las imperecederas dotes de diseño de Colin Chapman, este bólido en forma de cuña redefinió el diseño de monoplazas al influir ampliamente en el aspecto de los F1 al principio de la época de la aerodinámica. El coche siguió siendo la referencia en F1 hasta que Lotus volvió a ampliar los límites en 1977, con el 78 de efecto suelo. Además, presentó la célebre decoración negra y dorada del sponsor John Player Special, una marca que sigue siendo sinónimo del equipo de Hethel.

SCHLEGELMILCH PHOTOGRAPHY



2

Lotus 49/B/C 1967-70

60 pt

Victorias 12
Poles 19
VR 14
Puntos 205

Diseñador Maurice Philippe
Pilotos Jim Clark, Graham Hill, Mario Andretti, Jo Siffert, Jochen Rindt, Jackie Oliver, Emerson Fittipaldi, Giancarlo Baghetti y 10 más

Protagonista de un cuento de hadas en F1: Graham Hill marcó la pole y ganó fácilmente en el debut del 49, el GP de Holanda 67 en Zandvoort. La pureza estética del coche se hace eco de su funcionalidad, y fue el primero en servirse del motor como elemento portante del chasis, un hito en F1. El 49 fue el último suspiro de las líneas sencillas que nacieron con el precioso Lotus 25 de 1962, después de lo cual se impusieron los slicks y los alerones. Además, este coche introdujo a Cosworth en la F1.



SUTTON-SCHLEBUSCH PHOTOGRAPHY





Los 73 F1 más bellos de la historia 1

Mercedes W196 1954-55 — 64 pt

Victorias 9
Poles 8
VR 9
Puntos 139,14

Diseñador Rudolf Uhlenhaut
Pilotos Juan Manuel Fangio, Hans Hermann, Karl Kling, Stirling Moss, Piero Taruffi, André Simon

Con típica eficacia teutónica, Mercedes inclinó de costado su formidable motor de ocho cilindros en línea para reducir el área frontal de estos bellos cupés aerodinámicos de gran premio. Pero ni siquiera el mismísimo Fangio pudo asimilar este diseño único, que quedó reservado para circuitos ultrarrápidos después de que el argentino golpeara con el morro los bidones que delimitaban las curvas en Silverstone. Mercedes presentó entonces una versión con ruedas descubiertas.

GENES DE DISEÑO



¿Quién mejor para explicar los entresijos aerodinámicos del último bólido de Schumi –el Ferrari F2004– que Gary Anderson (izda.)? Él diseñó el primero de Michael, el Jordan de 1991, y conoce muy bien su cartografía genética.

Fotografías Alex P

"No hay más que fijarse en la minuciosidad que revelan estas páginas. Es evidente que el equipo de diseño de Ferrari es tremendamente eficaz: el estudio de estas detalladas fotografías del chasis F2004 vencedor del título explican con precisión cómo los equipos más grandes perfeccionan sus diseños. Dondequiera que uno mire, aparecen ideas innovadoras para realzar el apoyo aerodinámico, todas perfectamente diseñadas y de ingeniería bien fundamentada.

"Pero ni siquiera Ferrari puede producir un coche completamente nuevo cada temporada; ningún equipo posee los recursos para sacar el máximo provecho de un diseño todos los años. En vez de eso, el F2004 es un ejemplo memorable de diseño aplicado. Todos los diseñadores tienen lagunas de conocimiento, así que la habilidad consiste en hacer esas lagunas más y más pequeñas mientras uno investiga y desarrolla nuevas ideas.

"En estas impresionante imágenes, se aprecia claramente cómo cada temporada el diseñador jefe Rory Byrne y su equipo han seleccionado deliberadamente elementos concretos del coche y se han concentrado del todo en mejorarlos. Luego pasan el resto de su tiempo mejorando sutil y continuamente ese diseño casi perfecto". ►

RICHARD BRYNE/LENNONGETTY IMAGES


one
vodafon

▽ ALERÓN DELANTERO Y DERIVAS

"Existen tantas variables diminutas que barajar en este apartado que crear un buen diseño puede ser complicado. Aunque el alerón delantero es muy sensible al flujo de aire que lo atraviesa, las derivas laterales suelen ser mucho menos críticas porque justo detrás de ellas están las ruedas, así que alrededor de las mismas existe cierta libertad de diseño. Las derivas generan menos presión bajo el alerón, controlan el flujo, reducen la sustentación y contribuyen a un mejor rendimiento del alerón.

Nótese la ranura para el ajuste del alerón delantero.

"El borde de ataque del plano del alerón está muy cuidado. Es una zona importante porque guía el flujo de aire hacia los pontones. Un buen diseño de este flap también reducirá la sustentación sobre los pontones y creará un equilibrio aerodinámico armonioso por todo el coche.

"Por lo general, durante la temporada se desarrollan cuatro o cinco versiones de estos flaps para adaptarse a los distintos circuitos".

△ DEFLECTORES

"Básicamente, los deflectores laterales son apéndices que generan apoyo. Recogen aire de debajo del chasis y la parte inferior del morro levantado, y ayudan a dirigirlo alrededor de los pontones. De hecho ordenan el flujo y crean más apoyo. También contribuyen a un rendimiento eficaz del alerón delantero al encauzar aire de baja presión de debajo del mismo, inhibiendo así la sustentación, algo que uno quiere evitar crear a toda costa en un F1. Pero un deflector más grande perjudica a la temperatura del radiador; nótese cómo el de Ferrari se estrecha para permitir un flujo más limpio hacia la toma del radiador. Y esa aleta lateral –visible al lado del logo de Marlboro– mejora la dirección del flujo".





△ SUSPENSIÓN DEL.

"La suspensión composite permite hacer muchas más cosas con los triángulos. Estos elementos de suspensión no producen apoyo (está prohibido), pero sí que sirven para enderezar el flujo de aire que sale del alerón delantero. También ofrecen un flujo más limpio hacia los pontones. Los brazos se van estrechando cuanto más lejos del chasis; eso es porque el reglamento deja mayor libertad dentro de ciertas dimensiones del monocasco".



△ COCKPIT

"Diseñar un cockpit ergonómico y cómodo supone menos problema para Ferrari porque Schumacher y Barrichello llevan tanto tiempo allí que el diseño se ha optimizado a su alrededor. La mayoría de pilotos pueden ponerse cómodos a menos que rebasen el 1,80 m, y cuanto más a gusto estén, mejor rendirán: por ejemplo, uno no querrá que el piloto tenga que preocuparse de recolocar la mano al cambiar de marcha".

▽ TOMA DE AIRE

"Al piloto se lo coloca lo más bajo posible para asegurar un flujo de aire óptimo. Esos apéndices en el capó son otro ejemplo de aprovechamiento de una 'caja' aerodinámica –una zona en que el reglamento permite libertad de diseño– pero no crean apoyo sino que ayudan al flujo detrás de la toma de aire. Las normas 2004 fomentaban un flujo más rápido sobre la zaga del coche, y ese apéndice ayudaba a mantenerlo horizontal".



▷ ALETAS TRASERAS

"Otra 'caja' aerodinámica que permite explotar el potencial aerodinámico delante de las ruedas traseras. Otra zona en que Ferrari se luce. Muchos equipos simplemente hacen sus pontones y luego se ocupan de la caja por si acaso, pero no Ferrari o Renault, que tratan toda la zona a una y hacen pontones más bajos para aprovechar el espacio alrededor de las ruedas traseras, lo cual ofrece beneficios sin apenas sensibilidad negativa".



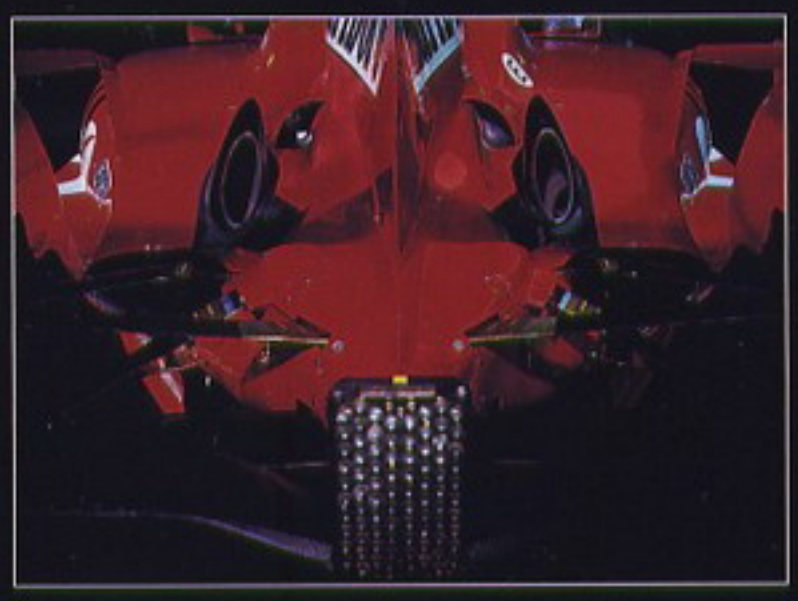
△ RADIADORES

"Nótese la escarpada parte superior, que evita que el flujo produzca sustentación. En la base hay un borde de ataque alto porque de los conductos sale mucho aire; esto varía con la velocidad y perjudica al flujo bajo la carrocería. (Es difícil detectarlo en el túnel de viento porque allí la velocidad del aire suele ser constante). Para 'desconectar' ese vertido del flujo global, se lo puede canalizar fuera de las tomas del radiador y por los pontones". ►









△ TRATAMIENTO DE LA ZAGA

"Los diseñadores siempre luchan contra los tubos de escape. Los gases salen a muy alta velocidad y de hecho funcionan como un venturi sobre la carrocería trasera, aumentando el flujo de aire hasta en un 20%. Pero dicho efecto es mínimo para cuando alcanza el alerón trasero, así que hacer salir los escapes por la parte superior de los pontones es el mejor compromiso, y ayuda a la colocación de los radiadores. Las chimeneas de los pontones (que no aparecen en las imágenes) desplazan el flujo de aire de salida de los radiadores a una zona menos sensible que no perjudica demasiado el equilibrio del coche . Nótese también la carrocería en la zaga del coche: todo un dechado de compacidad".



▽ ALERÓN TRASERO

"La mayoría de diseñadores pudo recuperar una gran parte de la pérdida de apoyo que supuso la introducción de los alerones traseros de dos elementos al principio de 2004. Aunque la FIA afirmaba que las nuevas normas reducirían el apoyo hasta en un 25%, dicha cifra quedó en un 10% después del trabajo en el túnel de viento, y después de los primeros tests de pretemporada seguramente era más cercana a un 8%.

"Pero nunca se vio a Ferrari experimentando con distintas configuraciones de alerón trasero o tratando de hacer funcionar las derivas del alerón. Eso no significaba necesariamente que su coche generara suficiente apoyo; sólo que era más importante el equilibrio de conjunto del coche; y dieron en el clavo. Ferrari tiene mucha aptitud para poder permitirse un compromiso en su coche. Lo explotaron de manera muy eficaz, mientras que equipos como Williams y BAR siempre estaban jugando con multitud de apéndices en el morro para alcanzar el equilibrio que buscaban, aunque significara sacrificarlo en otra parte. Ferrari no tuvo que hacerlo nunca".



△ BAJOS

"Ferrari es uno de los pocos equipos que estudia cuidadosamente el flujo de aire dentro de los pontones. Pero lo que les ha dado una posición de ventaja es su aptitud para comprender la aerodinámica transitoria: patrones de flujo cuando un coche se mueve arriba y abajo, gira o está en deriva; todos los equipos tienen cifras en parado para distintas alturas de rodaje, pero lo importante es lo que pasa cuando el coche corre. Ningún túnel de viento actual o programa de DCF [dinámica computacional de fluidos] puede enseñar eso".

CONCLUSIÓN

"Rory Byrne afirma que sus diseños nunca pretenden parecer bonitos, pero aquí se puede ver que el F2004 es un coche muy cuidado. Su estética salta a la vista.

"Personalmente, creo que el aspecto es importante, diga lo que diga Rory. Hay algún que otro caso en que una solución tremendamente fea a un problema se revela efectiva, pero la mayoría de coches suele deber su fealdad a las normas.

"Pero, en el fondo, es el flujo de aire y la aerodinámica lo que define de veras el aspecto de un coche; después de todo, un F1 es sencillamente una máquina que se mueve a través del aire. Y cuando uno empieza a estudiar de cerca la aerodinámica, se da cuenta de que comparte muchas propiedades con el agua, y eso guía el modo en que uno piensa. En resumen, de lo que se trata es de dar con soluciones lógicas.

"Y nadie ha visto nunca un delfín feo, ¿verdad?".

El enlace sindical oficioso de la F1

Paul Stoddart, jefe del equipo Minardi, es el patrón que todos respetan pero nadie envidia. Cada día es una pelea que pone a prueba su innata capacidad de supervivencia. Pero es Stoddy el más clarividente respecto a lo que tiene de bueno y de malo la F1.

Entrevista Matt Bishop **Retratos** Neale Haynes

El australiano Paul Stoddart, patrón de Minardi, dejó la escuela al cumplir los 14 años, pero, él mismo lo reconoce, por entonces ya hacía seis que era un adicto al trabajo. Y a los 16 ya dirigía su propio taller de reparación de coches.

Desde entonces nunca ha tenido jefe, y se nota. Testarudo e inconformista, le gusta hacer las cosas a su manera, y le importan un bledo las consecuencias. Ganó un dineral –dicen que 100 millones de dólares, aunque hoy día tal vez valga sólo la mitad– con el mantenimiento aeronáutico, pero su primer amor siempre fueron las carreras.

Cuando un amigo suyo murió en un accidente de helicóptero a principios de los 90, decidió satisfacer su sueño y entrar en F1 por las buenas o por las malas. La vida era demasiado corta para no hacerlo, ¿verdad? Desde entonces, su obsesión por volver a hacer estupenda la F1 ha vuelto locos a los grandes del deporte, pero, francamente, le importa un bledo.





Los biplazas de F1 (izda.) son una especialidad muy rentable de la planta de Minardi en Ledbury (junto con la aviación); los monoplazas se fabrican en Faenza, Italia; la primera temporada de Stoddart empezó frenéticamente, con seis semanas para producir dos coches para la primera cita del año 2001 en Australia; lo lograron –por los pelos– y Alonso (izda.) acabó un heroico 12º.

> Todo empezó con el Tío Ken (Tyrrell)

Más contento que unas castañuelas

Matt Bishop: Su primera temporada al timón de Minardi fue 2001. Pero antes de eso ya se había interesado por la F1, con relaciones diversas con Tyrrell, Jordan, Arrows, y...

Paul Stoddart: Bueno [ya me interrumpe, buena señal; significa que quiere hablar], más o menos todo empezó en el GP de España 97. Había ganado un buen pico y tenía esta idea de dirigir mi propio equipo de F1. Sabía que Tyrrell estaba en venta extraoficialmente, así que hablé con Ken [Tyrrell] y Harvey [Postlethwaite, director técnico del equipo por entonces] acerca de comprarlo. Al final Ken se lo vendió a BAT, pero éstos no querían otra cosa que la inscripción [que traspasaron a su propio equipo, British American Racing, que debutaría en 1999]. Así que lo que ve por aquí hoy son, de hecho, los restos de la Tyrrell Racing Organisation.

Sonríe alegre aunque un tanto avergonzadamente y hace un arco de 360 grados con la mano; un tenue anillo de humo le envuelve unos segundos. Y ahí tenemos el Paul Stoddart puro: pitillo en mano, rodeado por docenas de viejos y descuidados monoplazas de F1 en un gran hangar destartalado en su sede de Ledbury, Inglaterra. Más contento que unas castañuelas, vaya.

MB: Pero ¿de qué servían los coches y los recambios sin la inscripción?

PS: No de mucho. Así, tras la muerte de Harvey en 1999, muchos de los chicos que trabajaban para HRD [Honda Racing Developments, el malogrado equipo de F1 que Postlethwaite dirigió después de la venta de Tyrrell] se quedaron sin trabajo. Y los contraté. El problema era que no teníamos nada que hacer. Así que decidimos que más valía que levantáramos algo, y empezamos con los biplazas de F1 [que, aviación aparte, es de lo que se ocupa la planta de Ledbury; los monoplazas Minardi de F1 se fabrican en Faenza, Italia]. Además, en 1999 montamos un equipo de F3000, y en 2000 tuvimos mucho éxito con Mark [Webber, que ganó en Silverstone] y fuimos quintos en el campeonato de constructores.

Luego, a finales de 2000, empecé a pensar en comprar acciones de Arrows [una participación mayoritaria] o Jordan [minoritaria]. Pero, por diversas razones, nada de eso salió bien. Luego empecé a considerar Minardi, a mediados de diciembre empecé a ir en serio y cerré el trato muy rápidamente. Y cuando entré para ver exactamente qué había comprado, todo lo que encontré fue una maqueta de madera de un coche con motor Supertec y nada más. Teníamos seis semanas y tres días para preparar los coches para Melbourne, y eso incluía diseñarlos alrededor de un nuevo motor [Stoddart había firmado contrato con Cosworth para 2001]. En realidad tuvimos que construirnos los motores aquí.

Fueron las 24 horas del día, literalmente. Los había que dormían en el suelo de la fábrica, sin ir nunca a casa. Se estaban quedando sin ropa y, en vez de ir a casa a por más, se pusieron la indumentaria antigua del equipo. Hicimos todo lo que hizo falta para llegar a Melbourne, *todo*.

Pero lo conseguimos. Y cuando llegamos allí, el coche de Fernando [Alonso] sólo había hecho un ensayo preliminar de 50 kilómetros, y el de Tarso [Marques] estaba a piezas. Lo montamos en el box del Albert Park.

Fue una locura. Pero no tuvimos elección, porque el Pacto de la Concordia dice que no puedes saltarte una carrera. Si lo haces, estás acabado. Así que todo dependía de si podíamos alinear dos coches en Melbourne. Y lo hicimos, y Fernando acabó 12º. Nadie fuera de Minardi se dio cuenta, pero fue un esfuerzo heroico, se lo aseguro.

Desvía la mirada hacia la ventana y da una calada. ¿Está llorando? No, pero casi. Sus colegas me dicen que es un hombre emotivo, cuyos ojos pueden humedecerse con más facilidad de lo que cabría esperar. Vamos a sacarle de su ensimismamiento...



Webber (dcha.) celebra su victoria en la prueba de F3000 de Silverstone en 2000, rumbo al tercer puesto del certamen con European Racing; Stoddart (en la otra página) es el principal agitador de la F1.

> La compra de Minardi: todo por la causa

"Mentira del copón" y "ardua tarea"

MB: Explíqueme los pasos por los que llegó a ser dueño de Minardi, porque hay quien insinúa que hubo fuerzas oscuras en acción...

PS: Lo dicen, sí, pero es una mentira del copón. Eso es porque todo tuvo que hacerse muy deprisa. Ni siquiera tuvimos tiempo de hacer una auditoría; sólo echamos un vistazo a una antigua [de una malograda oferta de compra anterior], y decidimos intentarlo. Recuerde que no teníamos tiempo, así que fue una ardua tarea. Y, desgraciadamente, Gabriele [Rumi, anterior dueño de Minardi] sabía que se estaba muriendo de cáncer, y eso dificultó aún más hacer las cosas deprisa porque, por lo que a él se refería, se acabó [Rumi falleció el 21 de mayo de 2001].

MB: Pero dicen que usted no pagó la cantidad acordada a la familia Rumi.

PS: Claro que no pagamos la suma íntegra, porque tuvimos que asumir todos los pasivos sin saber cuáles eran esos ▶

Nació 26/06/55, Melbourne, Australia
Reside Ledbury, GB
Estado civil Casado, un hijo

Carrera

1969 Establece un taller de coches

1973 Se gradúa en ingeniería automotriz por el Instituto Tecnológico de Melbourne

1974-86 Sigue en el sector del automóvil, corre en turismos en su tiempo libre. Saca el título de piloto, funda una empresa de vuelos chárter

1987 Se muda a GB, establece un grupo de concesionarios

1989 Compra aviones y recambios a las fuerzas aéreas australianas. Funda European Aviation

1996 Compra 10 Tyrrells de F1

1997 Primera incursión en F1, como sponsor de Tyrrell

1998 Compra material de Tyrrell y levanta una nueva fábrica en Ledbury

1999 Sponsor de Jordan F1; compra el equipo Edenbridge de F3000 y lo rebautiza European Racing

2000 Sponsor de Arrows F1; European Racing se convierte en Arrows Junior Team

2001 El 30 de enero compra Minardi. Pilotos: Alonso, Marques, Yoong. Cto.: 11º, 0 pt

2002 Pilotos: Webber, Yoong, Davidson. Cto.: 9º, 2 pt

2003 Pilotos: Wilson, Verstappen, Klien. Cto.: 10º, 0 pt

2004 Pilotos: Baumgartner, Bruni. Cto.: 10º, 1 pt

LORENZO BELLANCA/LAT; STEVE ETHERINGTON/LAT; PETER SPINNEY/LAT



A Stoddart no le dio vergüenza poner en una situación embarazosa al deporte más rico del mundo (y a un cliente que al parecer le debía dinero), en el GP de Japón de 2003.

pasivos. No sabíamos lo que era un activo y lo que era un pasivo.

MB: ¿Cuánto pagó?

PS: Digamos que 30-50 millones de dólares. No puedo ser más preciso, porque ¿cómo calcularlo? Incluso antes de firmar ya tuve que empezar a financiar cosas, debido a la falta de tiempo. Me parece que solté unos cuatro millones antes de haber firmado siquiera. Y ese primer año tuvimos grandes pérdidas; tenga presente que no teníamos sponsors.

MB: ¿Qué tanto por ciento de Minardi posee?

PS: Era el 97,6%, pero ahora poseo el 100%; o, mejor dicho, mi trust familiar lo posee. European Minardi y European Aviation forman parte del Grupo European Aviation, que pertenece a mi trust familiar.

MB: Igual que Bernie [cuyos activos son propiedad de SLEC, su trust familiar].

PS: Sí, igual que Bernie.

Suelta una gran risotada, que acaba tan rápidamente como empezó, pero que deja una sonrisa dibujada en su rostro durante 10 o 15 segundos. Al final se apaga, mostrando el aspecto por defecto de Stoddy: hecho polvo, resignado, tímido, siempre un poco triste. Creo que es hora de plantearle otra delicada.

MB: También hay quien dice que a veces Bernie le tapa algún agujero, a cambio de lo cual, con un apretón de manos, un tanto por ciento de Minardi acaba en su bolsillo...

PS: Eso no es cierto. Pero ¿ayuda Bernie de vez en cuando a los equipos pequeños? Sí. ¿Cómo? A modo de préstamo. Por lo general se retienen los pagos de nuestro dinero de la TV [cada año los 10 equipos comparten el 47% de los ingresos televisivos globales de la Formula One Management], con intereses normales.

Verá, en F1 circula mucho dinero, pero parte del mismo está en un área un tanto gris. ¿Es de los equipos? ¿Es de Bernie? ¿Es de alguien? Todos sabemos que existe, y todos sabemos que por una u otra razón no está siendo distribuido.

Es decir –el ceño fruncido de Stoddy pretende sin duda que así lo crea–, que Bernie es de la opinión que estos fondos 'grises' son suyos. Insistamos por aquí, aunque indirectamente. El 15 de enero de 2003, en una reunión de jefes de equipo en Heathrow, Londres, los equipos más pudientes supuestamente prometieron facilitar un "fondo de supervivencia" para ayudar a Jordan y Minardi, que estaban en las últimas. Al final, ese dinero no llegó, con la consecuencia de que, cinco meses más tarde, en una rueda de prensa FIA en el GP de Canadá, Stoddart perdió la calma...

> Canadá: no pretendía ser mordaz

Así se apropió Stoddy de una rueda de prensa FIA

MB: Un área gris de ésas podría facilitar un fondo de supervivencia para los equipos pequeños, ¿no?

PS: Ésa es buena. [Otra gran risotada, seguida por la misma sonrisa que se apaga poco a poco]. Entre los dos, Eddie y yo nos enfrentábamos a una factura de motores [Cosworth] de 34 millones de dólares y, el 15 de enero, se habló largo y tendido de que los equipos más grandes nos ayudaran un poco. Por supuesto, cosas como fondos de supervivencia no salen de la nada y, sí, ciertas áreas grises contienen el dinero que podría usarse como fondo de supervivencia.

MB: Pero nunca apareció...

PS: No. Y para cuando llegamos a Montreal, Minardi se abocaba a un desastre inminente. Nuestro sponsor principal, Gazprom [empresa petrolífera rusa], no había pagado. Eso eran 20 millones de dólares que nunca llegaron. Estábamos en un aprieto. Un gran aprieto. Bernie espetaba: "¡Minardi cabrón! ¡Stoddy cabrón!", y al momento decía que había aceptado un 50% de participación en Minardi. Un fin de semana de locura.

MB: Y nunca tuvo ese 50%, ¿verdad?

PS: No, no le hizo falta. En cuanto Bernie empezó a decir a todo el mundo que lo tenía –ya sabe, a apoyarnos en público– empezaron a llegar otros sponsors.

MB: A lo mejor Bernie lo dijo simplemente para animar a otros a apoyarle. Tal vez nunca tuvo la menor intención de comprar.

Pausa. ¿Le he ofendido? No, sólo sopesa el panorama que le he planteado.



Te guste o no, has de vivir con él: Bernie bromea con Stoddart (izda.); a Ecclestone le gusta hacerse el hombre duro, pero su protección ha sido muy útil para Minardi durante cuatro años difíciles en la cola.

PS: Tal vez, pero no lo creo. [Otra pausa] Creo que iba completamente en serio. Fui a Londres y me reuní con sus abogados y todo eso. Íbamos adelante. Y entonces, en el tiempo que nos llevó redactar un contrato, salimos del apuro; así que, después de todo, no tuvimos que hacerlo. Bernie es un tipo extraño. Uno nunca sabe qué camino seguirá, pero, para mí, cuando llega el momento de la verdad, siempre está ahí.

MB: No obstante, en la rueda de prensa de Montreal *[en la que Ecclestone se coló, mirando con el ceño fruncido a Stoddart desde la última fila]*, parecía que al final podría no estar ahí.

PS: Fui a esa rueda de prensa *muy* bien preparado. Armado de hechos. No ficción; hechos. Tenía una libreta delante de mí, llena de toda clase de datos sabrosos. En fin, Ron [Dennis, presidente de McLaren] estaba sentado a mi lado, y reparó en mi libreta. Así que se puso las gafas para leer y empezó a mirar mis notas. Y Eddie [Jordan], que estaba sentado detrás de mí, también trataba de leerlas por encima del hombro. Y creo que lo cierto es que no podían dar crédito a sus ojos.

MB: Denos algún dato sustancioso...

PS: No puedo. Además, digamos que no siempre hace falta leer un documento para saber lo que dice, especialmente si uno reconoce dicho documento.

MB: El resultado fue que Ron perdió el hilo, y los estribos...

PS: Fue memorable: seguramente la mejor rueda de prensa de F1 de todos los tiempos. Algunos dicen que estas cosas deberían solucionarse a puerta cerrada, pero no estoy de acuerdo. Es un deporte público; 350 millones de personas nos miran cada dos semanas –sabe Dios por qué, pero gracias a Dios lo hacen– y tienen derecho a saber si uno de los equipos está a punto de quebrar, o si no se ha cumplido alguna promesa, etcétera. Tal vez fui un poco demasiado lejos cuando mencioné el hecho de que cada año todos los equipos pagan dinero a Ferrari. Quizá no mucha gente lo sabía. Pero todo lo que estaba dispuesto a hacer era decir la verdad.

MB: Cómo no, esperaba más apoyo de Eddie...

PS: Y tanto. Ya no le llamo EJ; después de eso empecé a llamarle JJ. Y le llamo JJ a la cara, incluso ahora.

MB: ¿Por qué JJ?

PS: Judas Jordan. Me prometió apoyo y



más apoyo, y de repente se esfumó. No obstante, de verdad que me encanta Eddie. Y, rememorándolo ahora, estuvo divertidísimo en esa rueda de prensa. Se le pusieron de corbata cuando vio una de mis notas, porque era justo lo contrario de lo que él le decía a todo el mundo. Y no, no voy a contarle lo que decía mi nota. Estaba tan nervioso que de pronto empezó a arremeter contra Bob [Constanduros, moderador oficial de las ruedas de prensa FIA]. "No es justo que haga esta clase de preguntas", se quejó. Divertido, ya le digo. ***Mientras que a algunos jefes de equipo –por ejemplo, Tony Purnell, de Red Bull Racing– no les gusta la política bruta de la F1, a Paul le encanta. Es un luchador nato, pero hábil, y disfruta del aspecto de telenovela de gladiadores. Pero ya es hora de preguntarle acerca de su trabajo diario: dirigir Minardi.***

'Acabamos novenos, luego llegó el 11-S y esos horribles acontecimientos cambiaron mi vida para siempre'



El negocio de recambios de aviación hizo rico a Stoddart (izda.), mientras que la F1 trata ahora de hacerle 'pobre' de nuevo; Paul apoda afablemente a su colega Eddie Jordan como Judas Jordan.

> Dirigir Minardi: no es moco de pavo

Correr con un presupuesto limitado

MB: Lleva cuatro años como patrón de Minardi...

PS: ¿De veras? Parece que hayan sido 40.

MB: Y aquí está, arrastrándose en la cola de la parrilla. ¿Qué objetivos a corto y largo plazo tiene para el equipo?

PS: Sabía que acabaríamos últimos en 2001 porque no tuvimos tiempo para construir el coche ni patrocinadores. El segundo año quería que saliéramos de la cola de la parrilla y puntuáramos. Puntuamos en la primera carrera [Webber fue un magnífico quinto], y acabamos novenos entre los constructores, de modo que íbamos según lo previsto. Luego llegó el 11-S, y esos horribles acontecimientos cambiaron mi vida para siempre.

MB: Continúe...

PS: Había ganado mucho dinero –muchísimo– con mi compañía aérea, y entonces todo se desmoronó. A partir del 11-S la industria de la aviación cayó en picado, créame. Aun así, a Minardi no le fue nada mal en 2002, y estábamos bien preparados para 2003. Teníamos una buena evolución del motor Cosworth, dos buenos pilotos, Jos [Verstappen] y Justin [Wilson], y todo pintaba la mar de bien.

Pero no fue posible. Con nuestro muy modesto presupuesto –32 millones de dólares en 2003, 38 en 2004– rebajamos dos o tres segundos [por vuelta] durante el



año. Pero algunos de los demás –equipos con 10 veces nuestro presupuesto– dieron con tres, cuatro o hasta cinco segundos. Y luego Michelin nos dejó; y, para ser justo con Bridgestone, que la verdad es que trató de ayudar, ni ellos conocían el coche ni nosotros hicimos los tests, y lo pagamos muy caro.

MB: Si calculamos los tiempos de calificación corregidos según la carga de gasolina, que seguramente es el mejor modo de medir la competitividad de un equipo, están...

PS: ... a 5,181 segundos, lo sé, y eso es demasiado.

MB: Y el intervalo aumenta.

PS: Sí, dos segundos durante el año pasado. Hemos pasado de estar a una media de tres segundos de la cabeza a cinco segundos. Jordan ha pasado de una media de 1,5 segundos a 3,1, lo que demuestra que en F1 el dinero influye de veras. Y seguirá empeorando: mire los cambios aerodinámicos que nos han ▶

impuesto este invierno. Para cuando lleguemos a Melbourne los equipos grandes habrán recuperado la mayor parte del apoyo aerodinámico. Los que saldrán escaldados son los equipos pequeños. Sé que no era la intención de Max [Mosley, presidente de la FIA], pero así será.

MB: Todo cambio de reglamento cuesta dinero, de ahí que favorezca a los equipos pudientes.

PS: Exacto. Se habla, y no puedo decir si es cierto o no, de que las normas de 2005 fueron redactadas por, entre otros, 18 miembros de Ferrari. Sólo son rumores del paddock, claro, pero, por otra parte, Max ha reconocido públicamente que la FIA consultó a Ferrari, ¿verdad? Respeto mucho a Ferrari, especialmente a Michael [Schumacher], pero si un equipo domina completamente el campeonato desde hace años y seguirá haciéndolo en los siguientes, dejar que redacten las normas es el colmo, porque está bastante claro que lo harán del modo que les convenga. Créame, Ferrari va a ganar los títulos de 2005 y 2006, y no hay nada que ninguno de nosotros pueda hacer al respecto.

MB: ¿Qué planes tiene para 2005?

PS: Lo más probable es que pidamos a la FIA y a los demás equipos una dispensa especial para hacer correr nuestro coche de 2004 en las tres primeras pruebas extraeuropeas, por razones de fuerza mayor. Tenemos un contrato con Cosworth, sí, pero durante un tiempo no supimos si se iba a cumplir o no, porque Cosworth estaba en venta. Para ser sincero, lleva el auténtico sello de la fuerza mayor y tengo esperanzas de que la FIA y los otros equipos lo vean de este modo. Verá, no es culpa nuestra. En agosto ya teníamos nuestro nuevo coche diseñado y a punto, pero no nos atrevimos a empezar a construirlo porque es muy distinto del que fabricaríamos si tuviéramos que montar un motor diferente.

MB: Si todo va bien y, digamos, en Imola reciben el motor Jaguar-Cosworth de 2004, ¿cómo de bueno cree que puede ser su coche?

PS: Suena fatal, pero nuestro objetivo es estar a tres segundos de la cabeza; es decir, recuperar la distancia que perdimos durante el año pasado. Claro que existen muchas incógnitas: por ejemplo, no sabemos quiénes serán nuestros pilotos. Pero no tiene sentido que le venga con chorradas de que Minardi va a ir a por el podio en 2005. Soñamos con subir al podio, pero somos lo bastante sensatos para entender que eso pasa por tener muchísima suerte.

MB: ¿Qué futuro tiene Minardi?

PS: Somos el cuarto equipo más antiguo de F1: 21 años y 330 y tantos GP. Estamos aquí para quedarnos, pero sencillamente no podemos estar siempre en la cola. Pero la única manera de que Minardi, Jordan o cualquiera de los equipos independientes tenga alguna vez una oportunidad pasa por la renegociación del famoso Pacto de la Concordia. Y por supuesto que necesitamos uno nuevo, por cierto: no podemos dirigir el deporte mediante la negociación colectiva. Si lo intentáramos, perderíamos el mecanismo de protección inherente al acuerdo. Es importante que los votos de Minardi y Ferrari valgan lo mismo. Hace falta cierta protección para que el deporte no pueda ser dominado por un par de equipos grandes. Todo lo que hemos de eliminar es la necesidad de una unanimidad del 100% para hacer cambios.

Es así. ¿Por qué somos tan lentos? Porque no tenemos suficiente presupuesto. ¿Por qué no tenemos suficiente presupuesto? Porque no tenemos bastantes sponsors. ¿Por qué no tenemos bastantes sponsors? Porque somos tan lentos. Es un círculo vicioso. ¿Vamos a tener patrocinio? Sí, pero en 2005 dependerá en gran medida de los pilotos. ¿Será suficiente? No. ¿Será suficiente para terminar el año? Sí. ¿Cómo podemos mejorar el equipo? Bueno, necesitamos otros 20 millones de dólares.

Entonces, ¿cuál es el futuro de Minardi? Está pendiente de que se rehaga el Pacto de la Concordia [el vigente expira en 2007] de un modo que los equipos reciban una tajada mayor de los ingresos [televisivos y otros] que en la actualidad van a otro sitio [esto es, a SLEC]. Hasta entonces, hemos de aguantar el tipo. Veinte millones más no importan mucho para un equipo puntero, pero para Minardi sí.

Dicen que el mal trabajador siempre echa la culpa a sus herramientas y lo siento, Paul, si eso le fastidia, porque lo que dice es válido y lógico, pero sin duda es significativo que haya respondido a una pregunta acerca del futuro de Minardi con una crítica del actual statu quo *político de la F1 y no con una explicación de las estrategias de futuro del equipo.*

MB: ¿Cuántos empleados tiene, trabajando en F1?

PS: En las dos sedes [Ledbury y Faenza], excluyendo los de la compañía aérea, 124: 107 en Faenza y 17 aquí.



Y dicen que no hay sentimientos en F1: cuando el director deportivo de Minardi, John Walton, falleció de repente a los 47 años, el equipo corrió con esta decoración en su honor en Silverstone, 2004.

MB: ¿Con qué frecuencia va a Faenza?

PS: Durante la temporada paso dos o tres días cada quincena; fuera de temporada, cuatro o cinco cada quince días.

MB: ¿Y quién dirige Faenza?

PS: Bueno, ya conoce a Gabriele [Tredozi, director técnico], y luego hay un comité directivo. Claro está, John [Walton, director deportivo, que falleció de un ataque al corazón en julio] fue una gran pérdida. John era mis ojos y oídos en Italia.

MB: ¿Cuán dolorosa fue dicha pérdida?

PS: Tremenda. Ante todo, desde un punto de vista personal, porque John era un gran amigo, un tipo realmente bueno. Bebía un poco, sí; fumaba un poco, sí; pero no en exceso. Y sin embargo va y se muere a los 47 años. Fue muy difícil de aceptar. Mucho más para sus allegados, claro, pero nos ha producido un vacío imposible de colmar.

Vuelve a ponerse sentimental. Creo que ya es hora de animarle un poco.

>Algo para recordar

Y Minardi tuvo uno de esos días

MB: Háblame de Melbourne 2002.

PS: Oh, ¡cojonudo! ¡De putísima madre! Y, como recordará, tuvimos nuestro propio podio improvisado; eso fue muy especial. Cómo no, tanto Mark como yo somos australianos y llorábamos como descosidos pero, como estábamos bañados en champán, nadie se dio cuenta. Fue un momento mágico; esas cosas te permiten aguantar los tiempos duros. En Minardi no suceden a menudo, pero cuando lo hacen son la hostia.

Parece realmente contento al recordar ese gran día (al menos, a juzgar por las palabrotas). Evitamos la crisis. Volvamos a ponernos serios: abordemos el terreno que más le gusta: la política de la F1.

>Caos en el mundillo

Pero ahí está Stoddy para aliviarlo

MB: Bien, el estado actual de la F1 no es muy brillante, por varias razones (reglamentos, espectáculo, costes, audiencia, todo). Los dos responsables, Bernie y Max, mandan

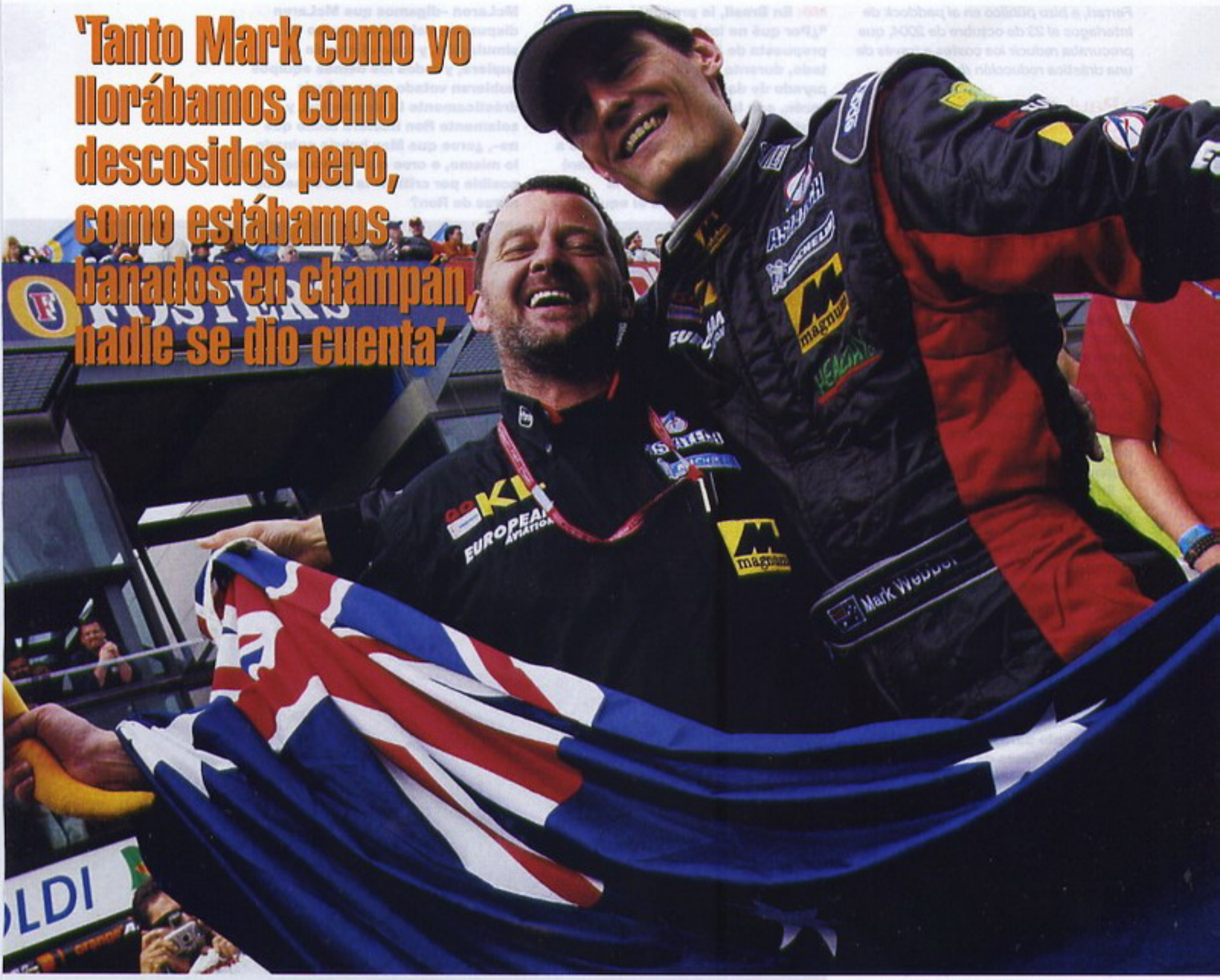


desde hace mucho tiempo. Así, si algo funciona mal, hay que culpar a los cerebros, ¿no?

PS: Antes que nada, hay que reconocer a Bernie y Max el mérito de haber levantado la F1 hasta lo que es hoy. Pero, dicho esto, tiene usted toda la razón. A menos y hasta que podamos renegociar el Pacto de la Concordia, yo, por mi parte, no creo que el futuro de la F1 vaya a ser más prometedor.



En Melbourne en 2002 (arriba e izda.), Minardi logró un resultado de ensueño en el debut en F1 del australiano Mark Webber; su quinto lugar es el mejor resultado de Stoddart con Minardi.



STEVE ETHERINGTON AT; CHARLES COATES AT

Además, si añadimos la batalla entre Bernie y los bancos, y entre Max y los fabricantes [cinco de los cuales formaron el GPWC, que Mosley ha desdeñado públicamente], bueno, no pinta nada bien.

MB: Y no olvidemos la dimisión de Max y luego su 'des-dimisión' apenas dos semanas más tarde...

PS: Creo que Max ha perdido la paciencia con los jefes de equipo, y lo comprendo perfectamente porque somos una pandilla increíblemente difícil. Tal vez el Max que conocí hace un par de años estuviera muchísimo más centrado en tratar de introducir cambios –junto con los equipos– que el Max que tenemos hoy.

Domino bastante bien los principios esenciales del Pacto de la Concordia [otros jefes de equipos describen su conocimiento del mismo como enciclopédico], y sencillamente no me imagino cómo va a introducir los V8 de 2,4 litros, porque el Pacto de la Concordia especifica claramente V10 de 3,0 litros hasta el final de la temporada de 2007. De hecho existen cláusulas en el Pacto de la Concordia que estipulan que el motor es lo último que debería tocarse a la hora de imponer cambios de reglamento. Más vale que no entre en detalles aquí.

Pero, si uno va a ser honesto al respecto, hay cosas mucho más sencillas que abordar para reducir la velocidad que el motor. Y además, si se decide que realmente hay que abordar el problema del aumento de potencia, se puede hacerlo imponiendo un límite de régimen de giro en los V10 actuales, sin tener que desarrollar costosos V8. Y lo absurdo es que precisamente eso –límite de régimen en los V10 actuales– se va a imponer de hecho como medida provisional para los equipos que no puedan disponer de un V8 de 2,4 litros en 2006. Pero esa medida provisional debería ser la solución a largo plazo para todos los equipos.

Vale, Max puede jugar la carta de la seguridad cuando le plazca, pero, si de veras quiere reducir la velocidad, es muy fácil hacerlo, sin obrar en contravención del Pacto de la Concordia. Podría hacerlo con los neumáticos. Después de todo, es la guerra de neumáticos lo que ha provocado esta escalada de velocidad; así que para invertir esa escalada, basta con poner fin a dicha guerra [con una sola marca de gomas].

Bien dicho, Paul. Y ya que hemos entrado en calor, pasemos al último caso de sindicalismo en F1: el documento que Stoddart promovió y consiguió que firmaran todos los equipos menos ►

Ferrari, e hizo público en el paddock de Interlagos el 23 de octubre de 2004, que procuraba reducir los costes a través de una drástica reducción de tests.

>Paul el restablecedor de relaciones

"Tengo en la mano una hoja de papel"

MB: ¿Haría falta una única marca de neumáticos para hacer realidad su propuesta de recorte de costes?

PS: Creo que sí; y creo que hacia eso íbamos en Brasil. No me malinterprete: respeto muchísimo a Bridgestone y Michelin, pero es que han sido casi demasiado buenos. Han hecho tan buen trabajo que los coches se están volviendo demasiado rápidos. Si no estuviéramos colgados de esta maldita unanimidad, podríamos haber hecho cambios lógicos por mayoría. Mire, es muy sencillo: ¿por qué los equipos hacen tantos tests? Por los neumáticos. Así que con un neumático de control suministrado por una sola marca, no haría falta probar tanto.

En cualquier otro ámbito, una mayoría del 90% –como la que teníamos en Brasil– daría autoridad para el cambio. Pero carecíamos de autoridad porque no conseguimos las 10 firmas, y es muy duro lidiar con eso, porque se acaba en un punto muerto. De lo único que estoy seguro, pese a que Jean [Todt, director general de Ferrari] no esté de acuerdo conmigo, es que reducir los tests según el acuerdo de Brasil ahorraría a los equipos grandes un 30% de su presupuesto.

MB: Excepto para Ferrari, claro, que *cobra* 38 millones de dólares al año por probar neumáticos.

PS: ¡Exactamente! Para Ferrari, los tests son una fuente de ingresos.

MB: Cuando, en Interlagos, hablé con Max acerca de su propuesta, la descartó muy a la ligera. Y...

PS: Yo también hablé con Max, y le dije: "Max, quiero que la Comisión F1 lo apruebe por votación". Y contestó: "No, no podemos hacerlo. No hay tiempo". Eso fue el domingo 24 de octubre, siete días antes de la fecha tope del 31 de octubre. Entonces, ¿cómo podía decir que no había tiempo? Acabábamos de pasar por un proceso similar –una votación por fax–, al que Max había concedido menos de los siete días que yo proponía.

MB: ¿Cuáles fueron exactamente los plazos concernientes a esta votación anterior por fax?

PS: Llegó el 19 de octubre, con el 22 como fecha tope. Así que me cuesta entender por qué Max rechazó mi sugerencia por falta de tiempo. No puedo explicarlo porque en realidad teníamos margen. Ni siquiera voy a tratar de explicarlo, porque no puedo. Pensaba que en ese momento la propuesta de ahorro de costes era una buena idea. Es evidente que Max no.

Mueve la cabeza con gesto incrédulo, suspira y enciende otro cigarrillo.

MB: En Brasil, le pregunté a Max: "¿Por qué no insta a Todt a firmar la propuesta de Stoddart?". Después de todo, durante dos años Max no ha parado de dar la tabarra, con toda la razón, con la necesidad de reducir costes, y aquí había un modo de hacerlo, pero no estaba dispuesto a apoyarlo. Bueno, Paul, le plantearé una cuestión hipotética. Si la excepción hubiera sido el equipo McLaren –digamos que McLaren dispusiera del mejor equipo de simulación, y todo el mundo lo supiera, y todos los demás equipos hubieran votado para reducir drásticamente la simulación, y solamente Ron hubiera dicho que no–, ¿cree que Max habría opinado lo mismo, o cree que habría hecho lo posible por criticar la estrechez de miras de Ron?





Bruni (dcha.) aguantó 43 vueltas en el GP británico de 2004, tras una buena salida en la que adelantó a Baumgartner, Panis, Klien y Pantano; Stoddart (izda.), quiere una nueva versión del Pacto de la Concordia.

PS: Eso tiene una respuesta sencilla. Mi opinión personal es que si cualquier equipo que no fuera Ferrari hubiese sido la excepción, a estas alturas la propuesta de los nueve equipos ya sería una norma. El lunes 25 de octubre habría habido una votación por fax, con el viernes 29 de octubre como fecha tope, y habría sido aprobada por la Comisión F1 con una mayoría abrumadora [hacen falta 18 de los 26 votos para que la Comisión F1 ratifique una propuesta para su aprobación final en el Consejo Mundial del Automovilismo]. Se lo prometo, eso es lo que habría sucedido.

MB: Lo que usted dice, de hecho, es que la FIA está dominada por Ferrari...

PS: No, sólo creo... [pausa] Ferrari es especial. ¿Por qué todos los demás equipos pagan dinero a Ferrari cada año, auténtico dinero salido de un talonario de cheques, según el Pacto de la Concordia? ¿Por qué diablos Minardi, por ejemplo, con su apurada situación económica, tiene que pagar dinero a Ferrari cada año? No hay una buena razón para ello. La respuesta que nos dan es que es "en reconocimiento de su contribución histórica al deporte". *Le da una larga calada al pitillo, que sostiene entre el pulgar y el índice.*

MB: Personalmente, creo que es una locura que los equipos tengan que dar dinero a Ferrari, y estoy seguro de que los lectores de *F1 Racing* también lo creen.

PS: Estoy de acuerdo; y lo más triste es que no es en el interés global de la F1. Y de lo que se trataba en Brasil era del futuro de la F1, con los jefes de equipo que por una vez en su vida hicieron caso de hacia dónde iba el deporte. Hoy, Minardi y



Jordan van apurados, y acabamos de asistir a la retirada de Ford. ¿Quién será el siguiente? Creo que ese mensaje ha calado por fin en los jefes de equipo. De eso se trató en Brasil; de agarrar la F1 por las solapas y sacudirla para hacerla entrar en razón, ya sabe, para arreglar los problemas que todos conocíamos desde hacía tiempo pero siempre habíamos creído que no podíamos hacer nada por resolver. Bueno, pues querer es poder. Y se puede, ya lo creo que se puede.

MB: Cómo no, parte de su propuesta trataba de salvar los GP de Gran Bretaña y Francia.

PS: Estamos comprometidos por el Pacto de la Concordia a hacer 16 carreras. Hay una cláusula específica para hacer una 17ª.





Cualquier cosa por encima de 17 tiene que ser negociada. Bien, algunos equipos sostendrán que una carrera más les cuesta 10 millones de dólares; otros, tres millones. No se podría hacer una carrera más por mucho menos de tres millones, créame, así que montar cada carrera extra costaría un mínimo de 30 y pico millones, repartidos entre los 10 equipos.

Es cierto que los nueve equipos firmantes pensaron que, si las medidas que firmamos en Brasil se convirtieran en realidad, eso generaría suficiente dinero extra para cubrir los 60 y tantos millones de dólares necesarios para hacer los GP de Francia y Gran Bretaña.

¿Se harán? Creo que sí. Creo que esos dos GP no correrán peligro en 2005. *De hecho, los GP de Gran Bretaña y Francia ya están a salvo; esta entrevista se realizó antes de su confirmación.*

MB: Y si, hablando hipotéticamente, el GP británico se cayera del calendario, ¿existiría alguna manera de que los demás equipos hicieran una prueba no puntuable sin Ferrari?

PS: Creo que lo haríamos, y seguramente Ferrari también. No recuerdo que nadie de Ferrari haya dicho que no harían los GP de

Los tests absorben ingentes cantidades de dinero, algo que Stoddart trataba de cambiar cuando convenció a nueve de los 10 equipos para limitar dichos programas (izda.).

Francia y Gran Bretaña si siguieran adelante. Es que sería realmente absurdo, ¿no? Imagínese el apoyo que perderían en esos dos países si boicotearan esas dos carreras.

MB: Su propuesta de ahorro de costes estaba basada en gran medida en una sola marca de neumáticos, ¿verdad?

PS: Creo que se podría alegar, y sería correcto, que presentamos nuestra propuesta demasiado tarde para optar por un único neumático en 2005. Lo reconozco. Pero, con la cooperación de Bridgestone y Michelin, creo que podríamos hacer muchísimo en la reducción de costes de los tests de neumáticos.

> Bernie y Max: ¿héroes o villanos?

Como siempre, Paul no se contiene

MB: Si me lo permite, le leeré esta pregunta, ya que la he escrito con mucho cuidado: Si los que mandan en F1 no logran evitar que nuestro gran deporte se divida en dos certámenes rivales, habría quien pudiera estar tentado de calificar su fracaso casi como de delito por negligencia e incompetencia. ¿Compartiría dicho juicio o no?

PS: Lo compartiría. Tal vez no usaría la palabra "delito", pero, aparte de eso, creo que sería un fracaso de tal gravedad que escaparía a una comprensión normal. Como digo, hay que atribuir a Bernie y Max el levantamiento de este deporte, pero sería terrible que la historia contara que acabaron siendo los que luego lo hicieron pedazos.

MB: ¿Cree que existe ese peligro?

PS: El peligro es claro. Sé que me repito como un loro, pero, hasta que no tengamos resuelto un nuevo Pacto de la Concordia, es un peligro muy real. ¿Qué tenemos en estos momentos? El GPWC y los fabricantes contra Max; el GPWC contra Bernie; el GPWC contra los equipos que pudieran permanecer fieles a Bernie; Bernie contra los bancos, y los bancos contra todos los demás. Sencillamente hemos de esforzarnos por resolver nuestro deporte.

La combinación que tenemos ahora –Bernie, la FOA, la FOM, Max, la FIA, los dueños de los equipos, los fabricantes, el GPWC y los bancos– no funciona, ¿verdad? Hace falta alguien que regule oficialmente, pero ese alguien no puede estar involucrado en nada que no sean reglamentos. También hay que tener un ▶



Estará en la cola de la parrilla, pero Stoddart es el *piloto* más experto y profesional de la F1 (izda., en la cabina de vuelo de uno de los 747 de European Aviation).

promotor comercial, pero no debe obrar sólo en el mejor interés de sus propios accionistas, sino también de todos los equipos. Y es necesario que todos los equipos tiren en la misma dirección, lo cual tenemos ahora por fin. Hemos de tener estabilidad.

A ver, hablemos de Toyota Racing. Entraron en el deporte hace tres años y ya se han gastado más de 1.000 millones de dólares, y si se les preguntara que es lo que más quieren en F1 en estos momentos, aparte de ganar, dirían: "Estabilidad reguladora". Gente como Toyota Racing, y otros como ellos en F1, son grandes multinacionales. Piensan desde el punto de vista de planes a tres o cinco años. Lo que no quieren es tener que ir a su junta directiva y reconocer que, aunque ya sea diciembre, todavía no saben qué pasará en marzo.

Mueve la cabeza, suspira y coge otro cigarrillo. Un oficio estresante, el de enlace sindical oficioso de la F1.

> ¡Salve, camarada Stoddy!

Uno para todos y todos para uno (excepto Ferrari)

MB: Algunos le llaman el enlace sindical oficioso de la F1. ¿Qué contesta a eso?

PS: [Se ríe] Vale, supongo, como ya he dicho, que conozco bastante a fondo el Pacto de la Concordia –de hecho, estoy tan colgado que llevo un ejemplar conmigo en todo momento– y, como durante la mayor parte de mi vida laboral he estado metido en negocios distintos de la F1, tal vez vea las cosas con una perspectiva algo diferente que el resto.



Stoddy y su esposa Sue en Montreal en 2003; la pareja tiene un hijo, pero Paul confiesa que estar casado con semejante adicto al trabajo es una pesadilla.

Y supongo que episodios como el de Brasil, donde conseguí que nueve de los equipos fueran todos a una en beneficio los unos de los otros... en fin, entiendo la base de su argumento. Y si todos hubiéramos ido a una hace años, es probable que tuviéramos un conjunto de normas más saludable que ahora.

Pero no me importa cómo me llame la gente; mientras el resultado sea bueno para la F1, yo encantado.

> El sentido de la vida (de Stoddy)

Y la forma de ser de este "colgado"

MB: Dejó la escuela a los 14 años. ¿Alguna vez echa de menos no haber tenido una educación superior?

PS: No, pero echo de menos no hacer lo que hacían muchos otros chicos. Cuando los otros chicos salían de fiesta, a bailar y todo eso, yo trabajaba. A los 14 años consideré que ya había aprendido a leer y escribir, así que había llegado la hora de salir al mundo real y empezar a ganar dinero como Dios manda.

Verá, me convertí en un adicto al trabajo siendo jovencísimo –desde la 'madura' edad de ocho años trabajaba todas las tardes y todos los fines de semana, cuidando caballos en una escuela de equitación– y la parte triste es que nunca aprendí a divertirme. Para mí, pasarlo bien es –de hecho, siempre lo ha sido– lograr algo en el trabajo. Y en realidad supongo que la vida tiene más miga.

MB: ¿Sabe cómo relajarse?

PS: *¿Lo cuálo?*

Más vale que sea más concreto.

MB: ¿Cuándo se tomó un descanso por última vez, unas vacaciones propiamente dichas?

PS: Hace muchísimo tiempo. Creo que en 1990 pasé unos días en la playa.

MB: Y al llegar a casa por la noche...

PS: Bueno, la mayoría de noches llego a casa tarde. Para mí, relajarme es mirar *Newsnight* [el *Telediario 3* inglés] con un vaso de whisky. Supongo que soy una pesadilla; y mi mujer, Sue, es una santa.

> De cómo Minardi casi ganó el GP de Brasil de 2003...



... según Paul Stoddart

"Me habrían declarado demente si antes del GP de Brasil de 2003 hubiera dicho que Minardi podía ganarlo. Pero lo cierto es que podríamos haberlo hecho. Acertamos con la estrategia y estábamos decididos a ganar la jodida carrera.

"Antes de que empezara la prueba, cuando llovía a cántaros, entré en la sala de los ingenieros, cosa que no hago a menudo, y cambié toda nuestra estrategia de carrera. Subí a Jos [Verstappen] al muleto, y concebí un plan muy poco corriente. Cargamos gasolina para toda la carrera, sin paradas, con tal que el 50% de las vueltas se dieran en condiciones de Safety Car y que la carrera no superara el 75% de la distancia. Creía que Charlie [Whiting, director de competición FIA] pararía la carrera al 75% debido al tiempo, no por un gran accidente, pero –¡qué demonios!– acertamos de todos modos. Y también en que el 50% de las vueltas se dieran tras el Safety Car. Teníamos una posibilidad de ganar.

"Todo lo que Jos tenía que hacer era mantenerse en pista y habríamos ganado. Desde entonces he hecho los cálculos cientos de veces, y salen. Ése fue el único día, en los 21 años de historia de Minardi, que realmente salimos con una estrategia para ganar un gran premio.

"Pero no sucedió, claro, porque Jos se salió en la tercera curva. Se le caló el coche en sexta marcha, y se salió porque la electrónica se hizo un lío con las condiciones.

"Ni política ni chorradas... Desde que estoy en F1, Brasil 2003 es la única vez en que realmente perdí los estribos. Y después de la carrera, en Minardi nadie podía hablar. Los chicos siguieron con su trabajo con el rostro serio, porque hasta el último de ellos sabía que ésa había sido nuestra única oportunidad de ganar un jodido gran premio, y la habíamos pifiado. Si se le pregunta a Jos, dirá que aún hoy duele. No fue culpa suya –son cosas que pasan– pero era nuestro Nürburgring 99, nuestro Spa 98, nuestro Mónaco 96. Y días así no se presentan muy a menudo.

'Fue el único día que salimos con una estrategia para ganar un gran premio'



El plan victorioso de Stoddart estuvo tan cerca de hacerse realidad que podía palparlo. Todos los cálculos del equipo dieron en el clavo; sólo les falló el coche de Jos (dcha. y arriba).

"Y si hubiéramos ganado, ni de coña nos habríamos ido a casa, se lo juro. Habríamos cambiado los vuelos de todo el mundo y organizado la madre de todas las fiestas. Y creo que todos habrían venido. Michael [Schumacher] vino a la fiesta improvisada cuando Mark [Webber] fue quinto en Melbourne 2002, y creo que sin duda habría venido a tomarse una cerveza. Por alguna razón, que Minardi lo haga bien parece contagiarse a los chicos de todos los demás equipos.

"Pero no ganamos, y ya está. Nos quedamos hechos polvo".

MICHAEL COOPERALAT; ARCHIVO LAT; GILLES LEVEMOPPA



Richards insiste en que su temprana marcha de BAR fue resultado inevitable de haber completado sus objetivos antes de lo previsto. Pero, si se le presiona, reconoce que ha tenido lugar "un año antes".



LA JUSTICIA NO EXISTE

Así pues, adiós, David Richards. Después de llevar a BAR-Honda a rastras desde la cola de la parrilla hasta la cabeza, te han hecho renunciar cruelmente al puesto. ¿O es que todo formaba parte de tu plan maestro? Y, si es así, ¿volverás? El protagonista se lo cuenta todo a Matt Bishop.

RICHARDS SE VA

Al final de la temporada 2004", dice David Richards, "estaba agotado. Sólo ahora, semanas después, tras haberme tomado un descanso, empiezo a recobrar algo de entusiasmo".

El DR que tengo delante (vestido con un traje de pana verde, informal pero sin duda caro) es el DR que hace años que conozco: relajado, jovial, rebosante de confianza y simpatía. El suyo no es el aire de un hombre recientemente apartado de un trabajo que le gustaba. Estamos en su territorio: las oficinas de la ISC (International Sportsworld Communicators, titular de los derechos comerciales del Mundial de Rallies) en Londres, pero es bien consciente de que en breve tendrá que meditar sobre las vicisitudes de su ejercicio en BAR-Honda. Sabe que, entre otros asuntos, he venido a cerrar el Buttongate (véase 'Jenson habla', página 32) y abrir el Richardsgate. Aun así, decanta el café con gesto despreocupado.

Suena el teléfono. Es su secretaria, deshaciéndose en disculpas por no haber podido conseguir un par de entradas de teatro para esta noche.

"Tranquila", contesta. "Saldré pronto y se las compraré a un revendedor…". Cuelga y vuelve a mirarme.

"Genial, ¿no? Ahora tengo tiempo para ir al teatro y hasta para regatear con los revendedores, cosa que me encanta".

La F1 echará de menos a David Richards. Como líder de la empresa de enorme éxito Prodrive, al final de 2001 British American Tobacco le hizo saltar en paracaídas sobre el abotargado y flojo equipo British American Racing. La transformación saltó a la vista, con 119 puntos en 2004 (por cero en el año de su debut, 1999); y sin embargo, por increíble que parezca, el pasado 19 de noviembre tuvo que encontrar un modo aceptable de informar al mundillo de que en Año Nuevo recogería sus bártulos y se marcharía.

"Lo que hay que tener presente", dice, "es que desde el principio mi prioridad fue llevar al equipo a un estado en que ya no se limitara a consumir los recursos de BAT; o, al menos, a una fase en que representara un gasto previsible y un activo vendible. Siempre comprendí que, cuando llegara el día en que vendieran el equipo a otra parte, que yo siguiera como jefe de equipo o no iba a ser decisión de esa otra parte. Cuando la gente adquiere una organización, siempre hace cambios, porque quieren poner su impronta y hacer las cosas a su manera. Eso lo respeto. Honda tiene su propia manera de hacer las cosas. Estoy seguro de que tendrán éxito. Lo harán de otro modo, eso es todo".

Pero ¿cómo de distinto será el régimen de Honda? ¿Cómo de distinto puede permitirse ser? No tendría sentido deshacer el buen trabajo de Richards y Prodrive, bajo cuyos auspicios el equipo se ha reconvertido en cuanto a personal y –como se deduce lógicamente de los despidos– presupuesto, haciendo al mismo tiempo astutas contrataciones tácticas. Por tanto, la decisión de quedarse con Nick Fry, nominalmente un empleado de Prodrive, y hacerle asumir las riendas, milita en contra de la noción de cambio total. De hecho, en la fábrica es posible que parezca que nada ha cambiado.

"El objetivo de un buen gerente, sea cual sea el negocio, es maquinar su salida de su trabajo", dice Richards. "Tal vez parezca extraño decirlo, pero los buenos gerentes van tomando una posición más objetiva, delegando y traspasando responsabilidad a otros. Y los mejores gerentes son los que mejor entienden esa responsabilidad. Bueno, podría decirse que es un año antes, y tal vez haya cosas que Prodrive todavía podría hacer. Pero si uno va siempre por la vida pensando: 'Bueno, si mañana me atropella un autobús, todo se irá a la porra', entonces, francamente, no ha hecho un buen trabajo.

"Evidentemente, nosotros [Prodrive] no podíamos desentendernos de este acuerdo. Parte del acuerdo que teníamos con Honda era que pilotaríamos una transición lógica. Así que al menos una persona tenía que seguir para dirigir dicha transición. Y parte de nuestra terminación de contrato con BAT era que Prodrive permitiría que Nick se fuera a trabajar con Honda".





Richards con el director técnico Geoff Willis (izda.), un hombre que DR respeta mucho. Con Honda, el equipo BAR lo dirigirá el antiguo adjunto de DR en Prodrive, Nick Fry (abajo, con el que antaño era su jefe).

O, en otros términos, Richards maquinó su salida, pero no la de su estilo de gestión, aunque es interesante que sugiera que pudiera estar yéndose "un año antes", ¿no creen? No hay duda de que hubo incompatibilidad de caracteres, como cabría esperar con alguien que de buena gana es objeto del interés público y que está dispuesto a enfrentarse de lleno a los conflictos. Jacques Villeneuve y Craig Pollock, el anterior eje de poder de BAR, no lo miraban con buenos ojos y todavía guardan rencor. Rencor que afloró cuando mi colega Dom Taylor entrevistó a Villeneuve el mes pasado en *F1 Racing*. No venía al ►



JV con el BAR 004 en Spa en 2002. La antigua atracción estrella del equipo se las hubo con DR al principio y así quedó.

'Me alegré de la marcha de Richards. Lástima que yo no tuviera nada que ver' Jacques Villeneuve



>¿Intentó abarcar más de la cuenta?

El BTCC, el ETCC, los V8 australianos, los FIA GT, Le Mans, el WRC, la F1… la lista es larga para Prodrive, la empresa que fundara David Richards en 1984. ¿Demasiadas teclas, tal vez?

Seguramente, sí. Pero el contraargumento de Richards, con toda la razón, es que ha tenido éxito en todas las disciplinas que ha acometido, así que la diversidad no es problema, ¿entienden?

Pero, en vista de su marcha de la F1, persiste la cuestión: ¿intentó DR abarcar más de la cuenta? La actividad principal de Prodrive es el Mundial de Rallies (WRC). Desde el 'traslado' de Richards a BAR, los rallies han caído en picado. Su rostro más famoso, Colin McRae, sigue sin volante, las normas cambian de prueba a prueba, las marcas abandonan (2005 será el último año de Citroën y Peugeot) y la Comisión de Rallies parece demasiado endeble para poder hacer algo al respecto.

El campeón del mundo de 2003 Petter Solberg está tan exasperado que en la última cita de 2004 dijo: "Las normas cambian todo el tiempo, y eso me revienta. Hablo con el corazón porque amo mi deporte".

Si uno pregunta por cualquier parque de asistencia (el paddock del WRC), la cuestión está clara: ¿dónde está DR cuando se lo necesita?

De acuerdo, reconozco que tengo un interés personal (anterior) en este debate, ya que durante unos años dirigí la revista *Rallyxs*. Pero es que el WRC necesita un líder carismático, que cumpla lo prometido, alguien que estabilice el barco y apacigüe las voces quejosas. Si eso implica dar un paso hacia atrás, reorganizarse y reducir los compromisos, así sea.

Richards siempre quiso que el WRC estuviera a la altura de la F1; bueno, ahora tiene la oportunidad…

Oliver Peagam













En sentido horario desde arriba: Británico de Turismos (Ford); FIA GT (Ferrari); Europeo de Turismos (Volvo); programa Le Mans (Aston Martin); Mundial de Rallies (Subaru); V8 australianos (Ford). Con todo esto que hacer, ¿tenía capacidad la firma Prodrive de Richards para asumir también la F1? Sus detractores dicen que no, pero los resultados de BAR dicen lo contario…

EN LA OTRA PAGINA: LEREDO BELLANCA/LAT; ARCHIVO LAT; WTR; CC: ESTA PAGINA: FORD GRANDE: CLIVE ROSE/GETTY IMAGES; MARK HORSBURGH/LAT; MARTIN LAT; JAMES EBERY



Este año en Bahrein (abajo), Button disfrutaba de la gloria de su primer podio (que llegó dos semanas atrás, en Malasia). Richards no tenía ni idea de lo que se avecinaba…

caso para el artículo de Dom (el primer test de Jacques con Sauber), así que no usó dicha cita. Pero sí que viene al caso aquí y ahora.

"Me alegré", contestó Villeneuve cuando Dom le pidió su reacción ante la noticia de la marcha de Richards. "Lástima que yo no tuviera nada que ver".

Evidentemente, Villeneuve tiene un interés personal y, por tanto, sus comentarios no deberían considerarse imparciales. De hecho, teniendo en cuenta que el pasado mes de agosto, poco después de que estallara el Buttongate, llamó a DR pidiendo en vano ser considerado para la vacante potencial, quizá no sean más que las burlas vengativas de una vieja gloria oportunista y desencantada. Pero a lo mejor también muestran que, como toda persona que se sale de lo corriente, Richards es, hasta cierto punto al menos, un personaje que o se quiere o se detesta.

No obstante, también es un político de astucia extraordinaria. De hecho, el territorio esotérico de la política de la F1 es su hábitat natural, por el que se mueve con facilidad. Pero creo que en 2004 cometió dos importantes errores diplomáticos de criterio, que le distanciaron de sus dos socios principales –BAT y Honda– y le hicieron vulnerable al ataque de sus enemigos, entre ellos Pollock, que utilizó toda la munición que tenía para tumbarlo. Ocupémonos primero de Honda.

El a veces rápido pero a menudo errático Takuma Sato forma parte del paquete Honda, por mucho que insistan en lo contrario. Pero en 2004 se convirtió en un lujo que Richards ya no se podía permitir. En los tiempos en que BAR consideraría un trabajo bien hecho batir a Sauber, Jaguar o incluso Toyota, un piloto del talento de Sato habría actuado en su nivel natural. En cuanto BAR se encontró plantando cara a Ferrari de vez en cuando, y doblegando a Williams y McLaren, necesitaba un piloto que en ocasiones pudiera igualar y a menudo superar a Button. Los puntos de 2004 –Button 85, Sato 34– hacen pensar que no fue así.

Lo cierto es que no sirve de mucho que Richards lo reconozca a posteriori, pero fuentes de *F1 Racing* dentro del equipo confirman que en el fondo compartía la opinión que le expresó durante 2004 más de un ingeniero superior frustrado de BAR, a saber, que Sato no daba la talla. "Si Taku sigue con los progresos que ha hecho estos últimos 12 meses", dice Richards diplomáticamente, "estará en una digna posición. Hay que tener presente su falta de experiencia comparado con sus rivales, la mayoría de los cuales empezó en el karting a los ocho años. Taku llegó tarde al automovilismo, y sigue mejorando. Nadie pone en duda su valentía, su entrega, o el aspecto técnico de su destreza".

Desde luego. De lo que se duda –y, a menos que haga muchos progresos en 2005, se seguirá dudando– es de su capacidad para correr en cabeza con un coche puntero, como hizo Jenson repetidas veces en 2004. Además, es bien sabido que, antes del Buttongate, Richards quería sustituir a Sato, extraoficialmente. Incluso llegó a dirigirse a Giancarlo Fisichella, antes del Buttongate. Por razones de rendimiento, era lo correcto, pero no habría sido bien recibido en Japón. Encerrados en su sala de juntas, los peces gordos de Honda no podrían sino haber mirado con altivez a un individuo que con tanto

'La gente que te rodea ha de defender de veras lo que cree'
David Richards

ESTA PÁGINA: DARREN HEATH; EN LA OTRA PÁGINA: DPPI, XPB.CC

descaro trataba de despojar a su equipo de su hombre. El hecho de que obrara en el mejor interés del equipo, según el consejo explícito de sus expertos, habría dejado fríos a los japoneses. Se lo planteo a DR.

"Bueno, verá, Matt", dice, reclinándose en la silla, "mi papel, como siempre lo he visto, es poner en duda a todo el mundo. Espero que todo el mundo defienda sus opiniones y se comprometa. Y también pongo en duda a la gente de fuera. No me ando con rodeos. Siempre pongo en duda a todos mis socios, porque creo que ésa es la manera adecuada de hacer negocios. Porque eso forma parte del papel de un buen director: asegurarse de que la gente que le rodea defenderá de veras lo que cree, y lo llevará a cabo".

Una perorata memorable, típica de Richards. Emocionante, convincente, sin nada que despierte el espíritu crítico, pero no exactamente una respuesta. La cultura corporativa japonesa desdeña la brillantez individual y es partidaria de una especie de modesto 'consensualismo'; pero, más que nada, espera que las declaraciones de los altos ejecutivos sean diligentes, obedientes y sin disensión. Sin duda, Richards es un hombre de carreras. Él 'actúa', porque así es como lo hacen los hombres de carreras (los Colin Chapman, los Bernie Ecclestone, los Ron Dennis, etcétera), pero, insinúo, ése no es el estilo japonés.

"No", dice. "Es difícil construir un puente entre culturas. Pero todos perseguimos lo mismo: ganar carreras y títulos. Sin duda, la relación de Prodrive con Subaru [en el Mundial de Rallies] se ha construido sobre la base de un extraordinario y duradero respeto mutuo. Por otro lado, tanto con Subaru como con Honda, respeto el increíble pensamiento a largo plazo que aportan a las cosas; su entrega, minuciosidad y perseverancia ante dificultades extraordinarias. Y creo que, a su vez, ellos respetan el enfoque más displicente –estoy seguro de que lo describirían así– que yo pudiera adoptar en ocasiones ante los problemas".

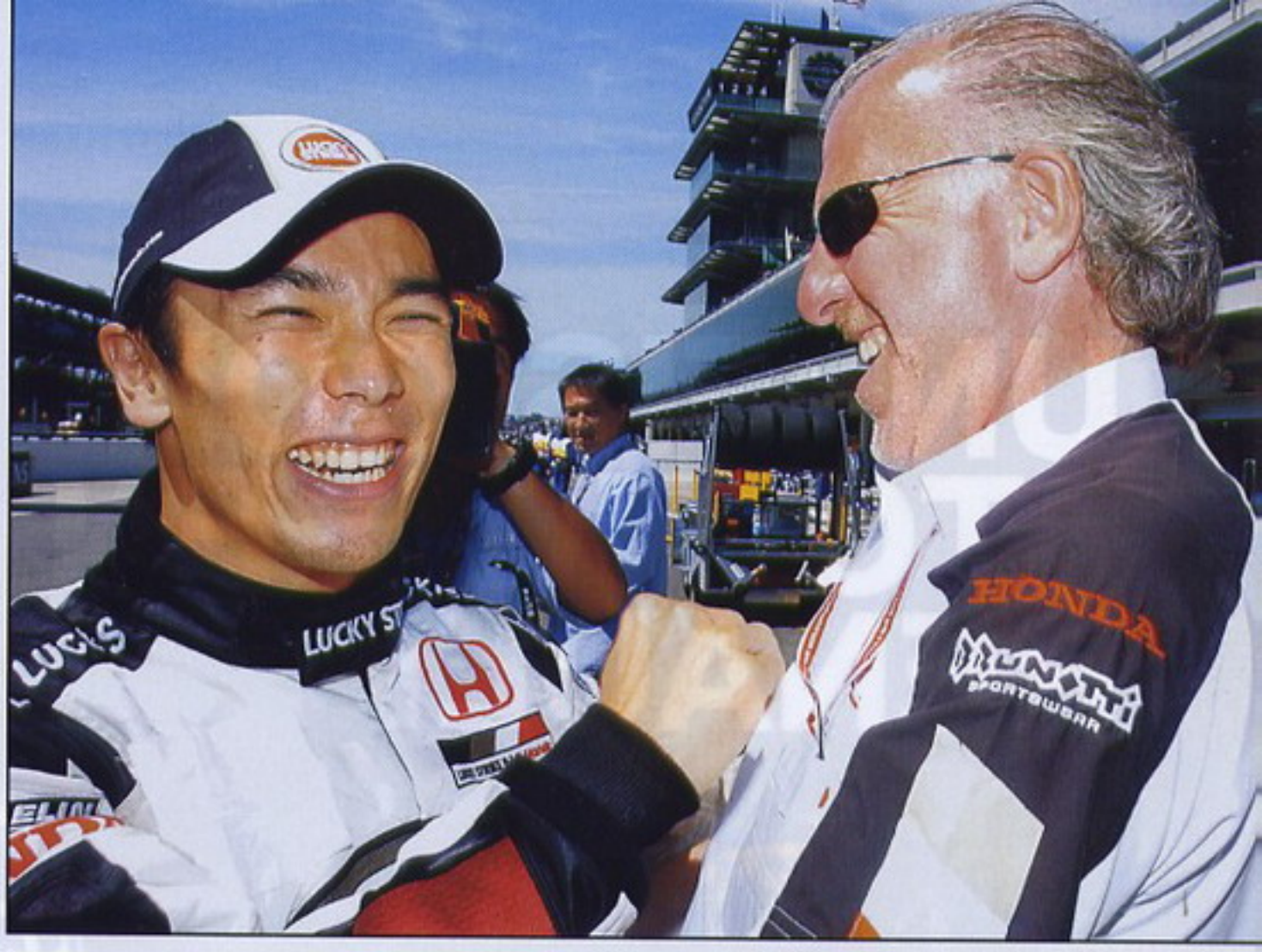
"¿Quiere Honda un pelotillero?", pregunto.

"Eso se lo tendrá que preguntar a Honda".

El otro factor que seguramente aceleró la salida de Richards concernía a BAT. La relación entre BAT y Richards se remonta a los años 70, y, como decía antes, fue a instancias del gigante del tabaco que llegó para reorganizar BAR como empresa próspera, a ser posible antes de que entrara en vigor la nueva y draconiana legislación publicitaria antitabaco.

Cómo no, lo que más valora BAT en la F1 son las RR PP. Al principio, el perfil de su marca elegida, Lucky Strike, se forjó alrededor de Jacques Villeneuve y su imagen rebelde (que ya por entonces estaba un tanto pasada de moda). Desde entonces se ha reinventado, junto con la imagen del equipo mismo, bajo la dirección de la mano derecha de Richards en Prodrive, Hugh Chambers, aunque indudablemente ahora todo gira en torno a Jenson. Cuando Frank Williams estuvo tan cerca de birlarles su activo de márketing más preciado, seguro que ejecutivos de BAT indignados hicieron preguntas. ¿Creyeron que Richards había perdido de vista lo principal?

"Podrían haberlo pensado", dice, "pero nunca me lo dijeron abiertamente. Creo que el proceso demostró más tarde que tenía la situación bajo control. Pero, por lo que a mí se refiere, todo eso ya ha quedado atrás".







En Indy, Sato acabó tercero (arriba, felicitado por DR). De no ser así, Richards podría haber tenido que exigir a Tanaka-san, de Honda (extremo izda.), que prescindiera de él. Según se dice, el empleado Richards envidia a sus colegas patrones (izda.).

Bueno, claro que sí, pero la cuestión sigue vigente. De acuerdo, como ha reconocido, Richards siempre supo que algún día le exigirían que se marchara, ya que ése era el acuerdo con BAT: llegó como apagafuegos, con instrucciones de dar la vuelta al negocio. Que alcanzara el objetivo antes de lo planeado sólo sirvió para acelerar la venta y, por tanto, su marcha.

Pero ¿hay más en la dinámica Richards-BAT-Honda? Tal vez. Otros jefes de equipo me han dicho que notaban que DR tenía envidia de los Ron y Frank, incluso de los Peter y Eddie, hombre que realmente poseen los edificios en los que se diseñan y construyen sus coches. Y es que Brackley nunca fue el tren de juguete de Richards del modo que el McLaren Technology Centre es claramente el de Dennis. Y, a diferencia del ferrarista Jean Todt, que también es un 'mero' empleado, Richards está acostumbrado a ser el amo. Mirando al futuro, hay más de un equipo en su punto para un cambio de dueño, o al menos para una dosis de la medicina de Prodrive, costosa pero de eficacia probada. Red Bull ya no, pero ¿Jordan? ¿Toyota?

"Bueno, no me he decidido aún", dice, "pero mi reto inmediato es nuestro proyecto Aston Martin en Le Mans. Creo que volver de un salto a algo no es lo apropiado. Es mejor esperar la hora propicia y ver exactamente dónde están las oportunidades adecuadas. Y como en estos momentos estamos viendo tantos cambios en F1 –en cuanto a reglamento técnico, costes globales de inscripción, lo que sucederá entre el GPWC y Bernie– creo que de momento más vale quedarse al margen y observar".

No me hubiera sorprendido que el bando austriaco de Red Bull (Dietrich Mateschitz y Helmut Marko), ambicioso, impaciente y algo ingenuo en cuestiones de F1, hubiese recurrido a Richards para sustituir al defenestrado 'dream team' Tony Purnell/Dave Pitchforth. Richards también podría –podría– comprar acciones de Jordan. Y, si Mike Gascoyne no lograra hacer el milagro técnico en Toyota que ha pregonado que es posible, entonces todos en Prodrive, y Richards en particular, estarían encantados de encargarse de la dirección de otro gigante y rígido equipo de F1 japonés, avergonzando terriblemente a Honda, para colmo, si consiguieran hacerlo funcionar como es debido. Después de todo, como Holmes le dijo a Watson en más de una ocasión, una vez eliminado todo lo imposible, lo que queda, por improbable que sea, tiene que ser la verdad.

Sí, la F1 echará de menos a David Richards. Pero no estará fuera mucho tiempo. Nos vemos en 2006, viejo amigo.

UN 'FISICO' ATÓMICO EN RENAULT



Ya va muy rápido. Mientras Giancarlo Fisichella vuelve a aposentarse en Renault, un equipo que conoce bien, también sabe que ésta es su gran oportunidad. Y está claro que no la va a desperdiciar.

Entrevista Steve Cooper **Fotografías** Steven Tee/LAT

Los cuatro años que pasó en Benetton/ Renault han hecho el retorno de Giancarlo mucho más fácil para ambas partes, pues conoce a muchos en el equipo; todos saben cómo les gusta abordar la tarea de hacer rápido un coche.


WILD SEVEN
VIDAL



"Estoy trabajando a tope con mi entrenador. Quiero estar listo para Melbourne"

Un frío cortante impregna el aire a primera hora de la mañana. Estamos a finales de noviembre en el Circuit de Catalunya. El sol todavía ha de asomar sobre la enorme tribuna que domina la recta de boxes, y todo cuanto se cobija bajo su impresionante sombra permanece apagado, frío y sin vida.

Sin embargo, a pesar de que la temperatura flirtea con el bajo cero, un destello de calor latino anima el box Renault. Era de esperar, porque hoy también es un nuevo amanecer para Giancarlo Fisichella, además de un regreso al hogar, por así decirlo. Después de tres temporadas al margen, uno de los pilotos más rápidos de la F1 vuelve a verse en uno de los equipos más rápidos de la categoría reina, y este año ambas partes esperan poco menos que armar la gorda.

"Mi primer día de vuelta a Renault fue muy emocionante", reconoce, refiriéndose a la víspera, su primera vez en el cockpit de un Renault desde Suzuka 2001. "Estaba algo nervioso, pero fue muy agradable reencontrarme con todos. Enseguida congenié con todo el mundo, especialmente con mi ingeniero de pista [Alan Permane], porque ya había trabajado con él durante cuatro años.

"La verdad es que no parecía mi primer día. En cuanto empecé mi trabajo, todo fue bien. El ambiente en este equipo es fantástico".

Cómo no, tratándose de F1, el reencuentro muestra poco sentimentalismo. Cuando Fisi entra en el box para su primera tanda de la mañana, dondequiera que uno mire todo es como de costumbre. De hecho, nada parece indicar que Giancarlo haya estado fuera siquiera; se muestra profesional, centrado y práctico.

A las 9.24, sale a pista para la primera de muchas tandas preliminares de tres giros. Sus vueltas son briosas, eficientes y controladas, y traen a la memoria esos ataques en toda regla que caracterizaron una racha de actuaciones impresionantes de Sauber a media temporada, que provocaron el renacimiento de su carrera.

Diez minutos más tarde, vuelve al box y charla afanosamente con sus mecánicos desde dentro del cockpit: "El agarre es fantástico pero en todas partes hay subviraje", dice por la radio. "Necesita cambios muy pequeños, pero quiero mantener la manejabilidad".

Fisi sale del coche y se pone un anorak del equipo. Antes de desaparecer en el motorhome, habla con 'Bat' Permane, que da instrucciones a sus tropas: "Cambiad el morro; es uno más pesado. Dejemos que se haga una idea".

A las 10.02, Fisi vuelve, con mono, botines y casco puestos. Sus mecánicos quitan algo de relleno en los codos, se mete en el cockpit y juguetea atentamente con el volante. Los mecánicos siguen retocando el relleno de espuma. Se prueba una protección para el codo y vuelve a mover el volante. Se la quita descontento y parece un poco inquieto: su codo izquierdo da con algo en el cockpit que le distrae. Sacan el volante y baja del coche.

"¿Podéis traer un esmerilador al chasis número cinco?", pide un mecánico. Traen la herramienta y alguien lima un soporte diminuto que ya no se usa. "¿Está bien así?", pregunta. Giancarlo vuelve a introducirse en el monocasco y hace un gesto de aprobación. La escena ilustra el modo en que Fisi trabaja hoy día: todo es racional y eficaz. Muy poco italiano.

"Ojo en la Curva 3 [Renault]", advierte Permane. "Han pasado el camión barredora por allí. Pero a lo mejor sólo son piedras".

El diálogo entre ambos parece natural porque así es. Permane y Fisichella ya son una pareja que funciona, y han retomado una rutina de trabajo conocida como si se tratara de una vieja amistad.

"Para mí, el ambiente es exactamente el mismo que antes", reconoce Fisi. "Por supuesto, el equipo es más grande y hay algunos departamentos nuevos en la fábrica. Pero aunque hay aún más gente trabajando allí, ahora están más centrados y son más formales que hace unos años. Todos saben que son un equipo puntero; tienen objetivos distintos".

Uno se da cuenta de que Giancarlo también tiene objetivos distintos.

"Sí", dice tranquilamente. "Desde luego, en 2004 tuve un coche aceptable, sobre todo en la segunda mitad de la temporada. Y estaba muy contento y a gusto en Sauber, especialmente en las carreras en que el coche era muy consistente. Entonces, a mitad de temporada, surgió la posibilidad de ir o a Williams o a Renault.

"No he cambiado mi modo de enfocar el trabajo, pero hablar con ambos equipos me facilitó mucho las cosas mentalmente", reconoce. "Me sentía estupendo y era muy feliz. Ahora que estoy en Renault, sólo miro hacia el futuro. Quieren ganar y tienen un gran potencial. Y quiero ganar con ellos".

Parece que una temporada adaptándose al calmante temperamento suizo de Peter Sauber tal vez haya limado una parte de las irregularidades en el enfoque de Fisichella. Antes de Sauber, Fisi podía distraerse, volverse caprichoso, incluso aburrirse, si su material no estaba a la altura de sus exigencias, un enfoque surgido de un legado de mucho ruido y pocas nueces. En Sauber, esa brecha se redujo poco a poco. Ahora todo el mundo espera que Renault constituya por fin la plataforma en que el piloto más infravalorado de la F1 pueda florecer.

"Soy más fuerte que nunca tanto física como mentalmente", añade. "Estoy más en forma. Trabajé muy duro al principio del año y durante la temporada. Ahora ya estoy trabajando de lo lindo con mi entrenador en Roma. Quiero estar listo para la primera carrera. Quiero ser competitivo".

Por ahora, eso implica acostumbrarse a lo imprevisible del chasis R24 de Renault. Un bólido que dejó a sus tres pilotos titulares de 2004 rascándose la cabeza siempre que trataban de desarrollarlo; un coche que, en el mejor de los casos, se resistía a cualquiera de sus ajustes.

A las 10.25, Fisi vuelve tras otra tanda de tres vueltas: "Es mejor", dice. "Sigue subvirando, y en las curvas es sensible al cabeceo. Pero no es problema".

La reacción de Permane es inmediata: "Es el alerón delantero otra vez. Los trallazos a la salida a baja velocidad castigan los neumáticos. Aumentaremos la incidencia del alerón y cambiaremos la cartografía del acelerador. Si eso no funciona, cambiaremos el ángulo de caída".

Los mecánicos saltan sobre el coche para llevar a cabo un sinfín de ajustes. El coche vuelve a salir con gomas nuevas.

"No va mal", dice Fisi después. "Hay un pequeño salto en la transmisión a la salida de la Curva 2. La Curva 4 [Repsol] todavía está un poco sucia: hay algo de aceite. En la Curva 5 [Seat] el coche subvira, sobre todo a media curva. Y también en la Curva 11 [Banc de Sabadell] y en la última".

Son casi las 11.00. En su cuarta tanda de la mañana, parece encontrar un ritmo competitivo: "Es rápido", dice a su regreso. "Decididamente hay una mejora en la curvas lentas".

Permane está igual de convencido: "Ganaste un poco en todas partes. ¿Alguna diferencia en frenada?".

"Quizá un poco en la Curva 10 [La Caixa]", dice Fisi. "Antes sobreviraba; sigue yendo mal pero mi última vuelta fue mejor".

"¿En *mitad* de la Curva 10?", pregunta Alan. "Necesitas un poco más de ayuda del diferencial cuando vuelves a dar gas. Montaremos un nuevo juego de ruedas; un nuevo compuesto. Quitaremos algo de alerón delantero y haremos un cambio en el diferencial. Si estás contento, seguiremos; si no, podemos volver al juego anterior. Ah, y tu vuelta de desaceleración un poco más rápida, por favor. Y recuerda, es un nuevo compuesto, así que espera un cambio muy pequeño".

Le calzan el juego nuevo y ajustan las presiones. La administración de neumáticos es un ámbito en el que Giancarlo espera crecerse, y ya saborea la perspectiva de tener que cuidar sus gomas más a conciencia en 2005. Fisi es un piloto suave y fluido, algo que explica en parte sus dificultades para adaptarse al R24, un coche afinado alrededor del estilo de pilotaje más agresivo y atacante de Fernando Alonso; pero también significa que debería estar perfectamente capacitado para conservar los neumáticos de larga duración de este año. ▶

Probar en noviembre en Montmeló también hizo las veces de ejercicio de aclimatación; Fisi (centro dcha.) y el ingeniero de pista Alan Permane (inferior dcha.) son viejos amigos; Alan y el equipo aprecian el planteamiento sensato de Fisi.







>"Giancarlo puede competir con Fernando"

Durante cuatro temporadas, Fisichella trabajó con Alan 'Bat' Permane, miembro eterno de Benetton/Renault que una vez más será ingeniero de pista del italiano. Pero ¿por qué 'Bat'?

En sus primeros días en Benetton, su obsesión con el trabajo le llevó a trabajar cada vez hasta más entrada la noche. Sus colegas pensaron que era nocturno, de ahí el apodo de 'murciélago'.

Nadie está mejor situado para evaluar el desarrollo de un piloto que muchos creen que ha evolucionado mucho después de varias temporadas en mitad de la parrilla.

"Giancarlo sabe lo que le gusta", dice, refiriéndose a su enfoque a la hora de perfeccionar asiento, pedalier y arneses. "No intenta cambiarlos constantemente: lo hace bien, y puede lograrlo en un día. Es un profesional. No pierde el tiempo en cosas innecesarias; sólo quiere centrarse en lo que importa".

Permane también cree que Fisi ha redoblado su juego tras una temporada en Sauber. "Sus actuaciones en carrera han hecho prestar atención a todo el mundo", dice. "Pero creo que nunca se lo ha valorado debidamente.

"Estoy seguro de que Giancarlo puede competir con Fernando, que ya sabemos que es rapidísimo. Pero Fisi nunca ha sido vencido por un compañero. En 2004 todo el mundo se entusiasmaba por Jenson, pero Fisi le machacó cuando estuvo con nosotros".

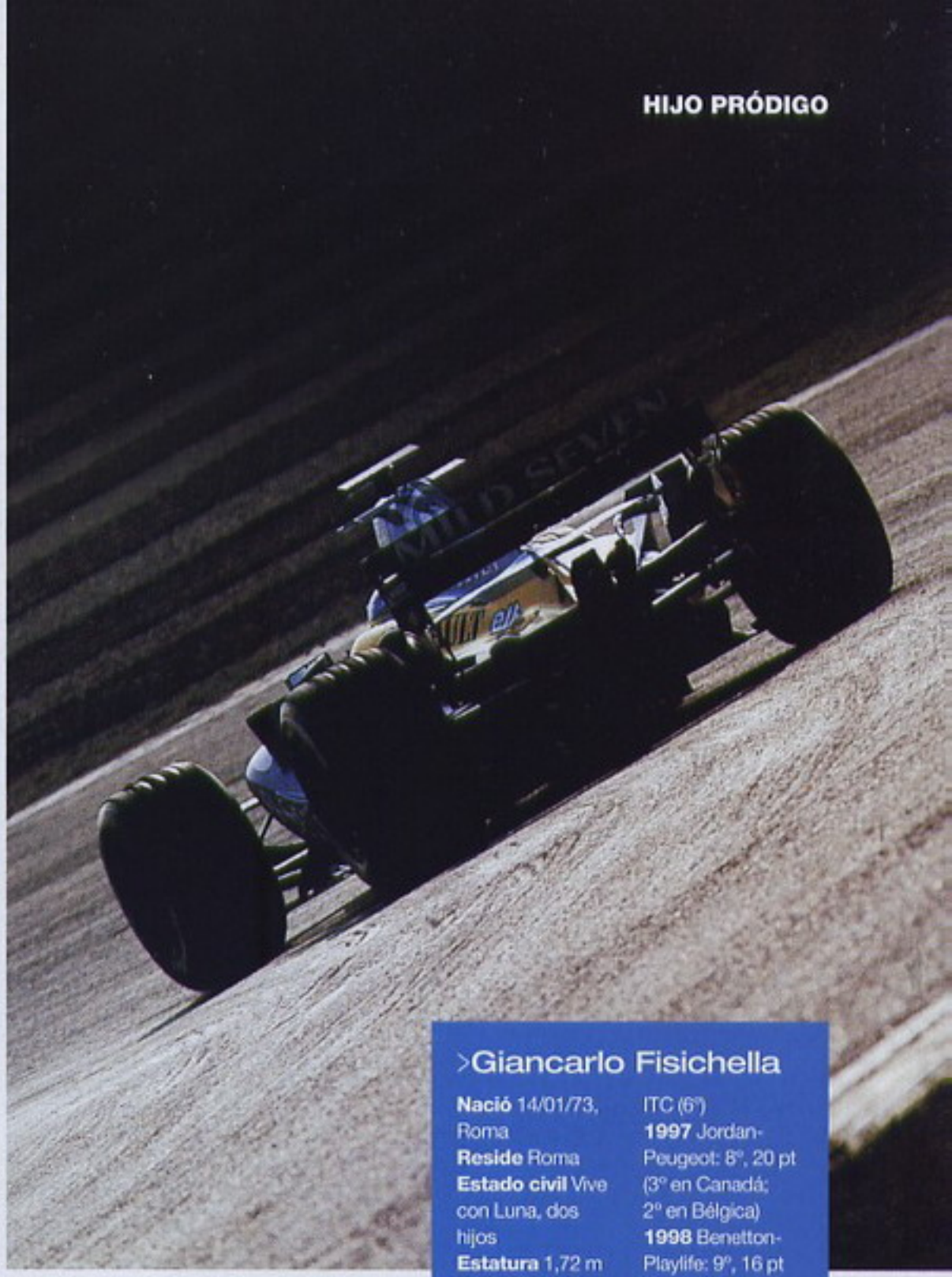


DARREN HEATH









El subviraje marcó los problemas iniciales en el Circuit de Catalunya (arriba); el coche se fue adaptando al estilo de pilotaje de Fisichella, un enfoque mucho más suave que la técnica instintiva, casi bruta, de Alonso; en 2004 Giancarlo recuperó la sonrisa con el equipo Sauber (en la otra página).

"Cuando piloto, siempre pienso en consumo y desgaste", dice. "En 2004, los Bridgestone eran tan consistentes que podía cuidarlos de verdad durante las carreras. Fue una experiencia fantástica. Soy un piloto más suave que Fernando, así que creo que no tendré problemas con mi estilo de pilotaje en Renault".

Ahora que menciona a su nuevo compañero, el estilo constante y agresivo de éste le hace no sólo tremendamente rápido sino también aparentemente inmune al ataque personal. No es que Giancarlo esté ni por asomo anonadado.

"Es importante que trabajemos juntos", dice. "Y, evidentemente, es importante ser más rápido que él, porque ¡ése es mi trabajo!", dice riéndose, antes de añadir más en serio: "Siempre he sido más rápido que mis compañeros. Miren a Ralf y Jenson: a los dos les ha ido muy bien con coches rápidos. Así que estoy confiado, y con razón. Sé que Fernando va a ser rápido, pero creo que yo lo seré tanto o más que él".

Al acabar el trabajo matutino, sale del coche y sus mecánicos se abalanzan sobre el chasis armados con herramientas de todo tipo. Él empieza a charlar con Permane y el director técnico Bob Bell.

Fisichella sabe que concretar en Renault le va a costar trabajo, pero parece gustarle hacer el esfuerzo. Después de todo, será a partir de estos pasos aparentemente pequeños que el equipo podrá empezar a dar saltos más grandes.

La carrera de Fisi también está por fin en la fase en que ha de cumplir. "Antes era muy frustrante", reconoce. "Pero ahora estoy en un equipo puntero. Creen en mí y yo pienso que soy uno de los pilotos más rápidos en F1. Para mí, esto es muy importante, y quiero demostrar a todos en el paddock lo rápido que puedo ser".

Pero ¿puede cumplir cuando está presionado de verdad?

"Oh, sí", sonríe. "Creo que este año habrá más presión que nunca. Pero, por lo general, cuando hay más presión, soy más que suficientemente fuerte...".

"Fernando va a ser rápido, pero creo que yo seré tan o más rápido que él"

>Giancarlo Fisichella

Nació 14/01/73, Roma
Reside Roma
Estado civil Vive con Luna, dos hijos
Estatura 1,72 m
Peso 66 kg
Carrera
1984 Cto. Italia Minikart (60cc)
1985-87 Karting: Cto. Italia Cadete 100cc
1988 Karting: Inter 100cc
1989 Karting: 2º Europeo
1990 Karting: 2º Mundial
1991 Karting: 2º Europeo
1992 F3 italiana: 8º (gana la prueba telonera del GP de San Marino)
1993 F3 italiana: 2º (2 victorias); 2º GP Mónaco F3
1994 F3 italiana: 1º (10 victorias); 1º GP Mónaco F3; pole GP Macao F3
1995 Minardi-Ford F1: probador; DTM (15º)/ITC (10º)
1996 Minardi-Ford: 8 GP; probador Ferrari; ITC (6º)
1997 Jordan-Peugeot: 8º, 20 pt (3º en Canadá; 2º en Bélgica)
1998 Benetton-Playlife: 9º, 16 pt (2º en Mónaco y Canadá; pole en Austria)
1999 Benetton-Playlife: 9º, 13 pt (2º en Canadá)
2000 Benetton-Playlife: 6º, 18 pt (2º en Brasil; 3º en Mónaco y Canadá)
2001 Benetton-Renault: 11º, 8 pt (3º en Bélgica)
2002 Jordan-Honda: 11º, 7 pt
2003 Jordan-Ford: 12º, 12 pt (gana en Brasil)
2004 Sauber-Petronas: 11º, 22 pt
2005 Renault

Debut Australia 96
GP disputados 141
Puntos 116
Victorias 1
Poles 1
Vueltas rápidas 1 (España 97)



SE CREEN QUE SON

MUY DUROS

Eso es porque conocen el percal y no se hacen falsas ilusiones. Pero lo que sí tienen es un montón de dinero y muchos recursos disponibles. Y también talento y ambición. El equipo Midland F1 va a jugar duro en 2006.

Retratos Antonio Petronzio

Cuando apareció el número de noviembre 2004 de *F1 Racing*, uno de sus titulares de portada –"Revelamos un plan confidencial: superequipo ruso de F1"– causó gran conmoción. El artículo era una entrevista en exclusiva mundial con un tal Alex Shnaider, de quien nadie en F1 había oído hablar nunca. El jueves antes del GP de China, Shnaider reveló en secreto a nuestro director, Matt Bishop, sus planes para fundar un equipo de F1 totalmente nuevo.

¿Por qué lo hacía? "Para crear sinergias con otras empresas con las que podamos desarrollar relaciones comerciales. La F1 es ideal para nuestras necesidades. Es competitiva, táctica, emocionante, de alta tecnología y global. Y así, también es el medio perfecto para dar a conocer mejor a Midland por todo el mundo".

No parece un acérrimo hombre de carreras, ¿verdad? Y es que no lo es. Shnaider apuesta por Midland F1, como se llamará su equipo, por razones estrictamente comerciales; y es que es un duro y próspero hombre de negocios: el Grupo Midland tiene una facturación anual de casi 3.000 millones de dólares, y es propiedad de sólo dos personas: Shnaider y su socio, Eduard Shifrin.

No obstante, los mayores asociados de Shnaider en Midland F1 –Gian Paolo Dallara y Trevor Carlin– son unos 'tuercas' de primer orden. ¿Cómo encajarán sus papeles? Para averiguarlo, *F1 Racing* los entrevistó a los tres el pasado mes de diciembre.

Y estamos aquí para explicaros que, en los 73 días transcurridos entre nuestra primera reunión con Shnaider y la segunda, está claro que se ha llevado a cabo mucho trabajo entre bastidores. A diferencia del Team Dubai F1, ese otro supuesto debutante exótico de 2006 (del cual se ha oído muy poquito últimamente), Midland F1 parece que va en serio.

Alex Shnaider

Entrevista: Matt Bishop

¿Cómo es él?

Alex Shnaider mide 1,65 m y su empresa, el Grupo Midland, factura casi 3.000 millones de dólares al año. Eso significa que es un poco más alto, y un poco más rico, que Bernie Ecclestone, con la mitad de años.

Como Ecclestone, no es precisamente hablador. Tanto si se le plantea una pregunta delicada como si se le hace un cumplido, ▶

Miren a estos chicos. Estarán en la parrilla la temporada que viene no, la siguiente, y van en serio: el fabricante Gian Paolo Dallara (a la izda.); el rico industrial ruso Alex Shnaider (centro), y Trevor Carlin, dueño de un exitoso equipo de F3.

contesta en un solo tono suave. Quizá sólo sea timidez; después de todo, *soy* periodista y, por tanto, *no soy de fiar*. Pero cuando le pregunto por qué entra en F1 en lo que parecen tiempos poco propicios, comercialmente, sonríe: "Bueno, no sé de nadie en F1 que no gane dinero. Los hay que lloran, sí, pero no sé lo auténticas que son esas lágrimas; y muchas se derraman desde la cubierta de un yate". En efecto.

¿En qué se ha metido?

Durante los primeros tres años, el Grupo Midland financiará Midland F1. Shnaider se queda como si nada ante mi asombro al escuchar dicha noticia, y confirma con tranquilidad que está dispuesto a destinar 300 millones de dólares para este fin entre ahora y el final de la temporada 2008. "¿Y el patrocinio?", pregunto. "Hay quien ya se ha interesado", dice. "Todo cuanto diré es que espero tener socios mucho antes de 2008".

No es ningún secreto que el pasado otoño Shnaider echó un vistazo a Jaguar Racing, pero, a partir de primeros de enero, se hizo probable una adquisición de Jordan. Si así fuera, de la gestión seguiría encargándose Carlin, y de la construcción Dallara, pero se añadirá lo mejor de Jordan. "¿Por qué hacerlo todo uno mismo?", dice Alex con una sonrisa.

Eso, ¿por qué? Creo que Shnaider ya sabe cuántas son dos y dos en F1, y creo que sé quién se lo dijo. "Mantengo un estrecho contacto con el señor Ecclestone", confirma, "y nos apoya muchísimo".

¿Puede sobrevivir?

Cuando le pregunto cuánto tiempo piensa estar Midland en F1, la respuesta de Shnaider es tajante: "No lo sé". Es la respuesta de un hombre harto de dichas preguntas; es de las que no les gustan nada a los hombres de negocios internacionales.

Aun así, vuelvo a intentarlo: "¿Tres años? ¿Cinco años? ¿Diez años?". "Más de 10 años", dice. Cruza los brazos y lo deja así.

Más que nada, la supervivencia de un equipo de F1 depende de que sea capaz de hacerse con un motorista fiel. Ferrari es una posibilidad, y Shnaider reconoce que ha empezado a pensar en Maranello. También es posible que los motores Mercedes-Ilmor antaño destinados al (¿malogrado?) Team Dubai F1, acaben en un Midland-Dallara-Mercedes MG1 (o lo que sea). Pero si Midland compra Jordan, usará motores Toyota. Shnaider no dice esta boca es mía.

¿Puede ganar?

Si, como parece probable, durante los próximos años se presentan reformas de reducción de costes en F1, equipos como Midland F1 –de propiedad privada pero financiados con sensatez, aunque no cuenten con motores gratuitos– estarán mucho mejor colocados que sus actuales equivalentes (Red Bull Racing y Sauber). Aun así, ganar seguirá siendo mucho pedir.

"Nos gustaría ganar", dice, "pero tendremos que ser realistas. Esperamos obtener al menos un podio en los cinco primeros años. Pero, a la larga, cuando las cosas cambien en F1, cuando disminuya la brecha entre los presupuestos de los grandes y los pequeños, entonces creo que sería posible… triunfar".

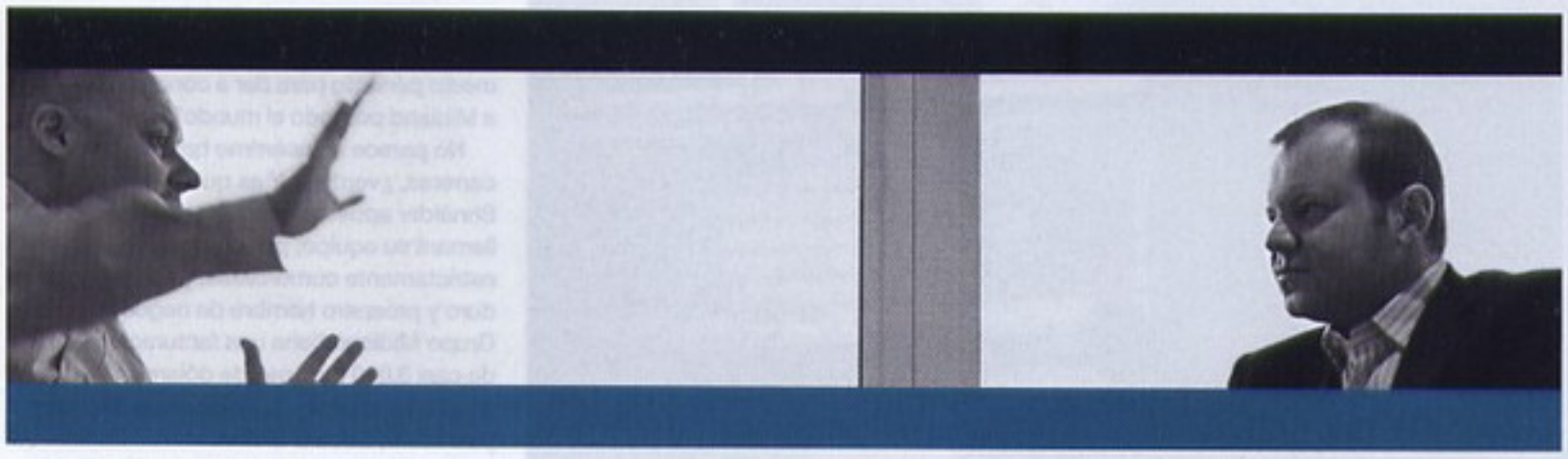
Alex Shnaider no dice mucho, pero lo que dice es muy perspicaz. Quien lo considere acabado o lo subestime, allá él.

¿Puede sobrevivir?

Sonríe. Dallara no piensa en el futuro de forma tan simplista. Cree que el potencial de Midland depende de las bases que el equipo cimente aun antes de que el primer coche ruede el próximo mes de septiembre.

"Diría que el proyecto Midland absorberá el 50% de la capacidad de nuestra firma", dice. "En cierto modo 2005 será un año sabático para nosotros en otras fórmulas. La F3 no cambiará en tres años, GP2 es una nueva fórmula y los cambios en la IRL previstos en un principio para 2006 se pospondrán un año más. Así que podremos concentrar todas nuestras energías en F1".

'Cuando disminuya la brecha entre grandes y pequeños… triunfaremos' Alex Shnaider



Gian Paolo Dallara

Entrevista: Alan Henry

¿Cómo es él?

Solemne, cortés y ya con 60 y muchos años, Gian Paolo Dallara viste con la elegante formalidad de los italianos de cierta edad. Habla con delicada agudeza de los viejos tiempos, de cómo conoció a Frank Williams allá en 1969, de cómo Frank llegó al circuito siciliano de Enna-Pergusa con su Brabham de F2 en un camión desvencijado, con apenas un par de mecánicos; y de cómo su piloto, Piers Courage, ganó la carrera.

Pero sólo porque Dallara tenga mucha historia, no hay que despacharlo como un veterano sentimental. Los plazos de producción de Midland F1 y lo que tardará en ultimarse el contrato motorista son lo más destacado en su cabeza. Tiene tres coches por construir y ya está impaciente.

¿En qué se ha metido?

Dallara reconoce su papel de subcontratista clave, igual que cuando diseñó el chasis de F1 para la Scuderia Italia a partir de 1988.

"Pero en aquella época era una F1 distinta", dice. "Había muchos menos equipos apoyados por fabricantes.

"Hace sólo seis años construimos un F1 de tests para Honda Racing Developments, pero incluso eso parece otra época porque en ese corto periodo se ha avanzado mucho. Ahora hemos de volver a subir nuestro nivel. Si nuestra relación con Midland es similar a la que tuvimos con la Scuderia Italia, por fuerza tendrá que ser una colaboración técnica más estrecha e intensa".

¿Puede ganar?

Larga pausa. "Lo mejor que podemos esperar en nuestro primer año es ser competitivos respecto a otro equipo con el mismo motor", dice. "No sería realista pensar que podemos llegar y plantar cara de entrada a Williams".

Se ha especulado mucho que dicho motor podría proceder de Ferrari. Después de todo, ya ha habido Dallaras-Ferrari antes. Sonríe. "Sí, claro. Pero creo que el señor Shnaider estudiará todas las posibilidades y tomará su decisión según lo que haya disponible y las mejores condiciones comerciales. Pero necesitamos saber muy pronto qué motor tendremos si hemos de tener el primer coche listo a primeros de septiembre. Ahora estamos trabajando en la parte delantera del coche.

"La verdad es que no sé que podemos esperar, siendo realistas. Evidentemente, trabajaremos para construir el mejor conjunto posible, pero será interesante ver cómo evoluciona la F1 durante los próximos años, especialmente en cuanto a costes. Pero creo que estaremos aquí a largo plazo". ▶

Matt Bishop, de *F1 Racing* (izda.), plantea un punto a Shnaider: el cliché es recurrir a 'fuentes externas' (por qué hacer algo tú mismo si te lo pueden hacer fuera, razona Shnaider). Quiere estar en F1 al menos 10 años, pero seguirá con otros proyectos (por ejemplo, la prestigiosa Trump Tower en Toronto, Canadá).



Trevor Carlin

Nació 13/03/63, St. Albans, Inglaterra
Reside Aldershot
Estado civil Casado; dos hijos

1980 Mecánico auxiliar en PRS Racing Cars
1984 Responsable del almacén en el constructor de monoplazas Ralt
1986 Entra en Ralt USA, Los Ángeles
1988 Team manager en Bowman Racing (británico de F3). Segundo del cto.; seis victorias
1989 Bowman gana el británico de F3 y el GP de Macao con David Brabham
1993 Team manager en West Surrey Racing (WSR). Tercero en el británico de F3
1995 WSR hace correr a Cristiano da Matta y Marc Gené
1996 Funda Carlin Motorsport con Martin Stone para dirigir un concurso promocional de pit stops para Williams Grand Prix
1997 Funda el equipo Carlin F3 con personal de Bowman y WSR, con base en Mizens Farm (ahora sede del McLaren Technology Centre). Ficha a Henry Stanton como piloto
1998 Prueba a Jenson Button en Pembrey. Hace correr a Narain Karthikeyan en el británico de F3
2000 Ficha a Takuma Sato; tercero en el campeonato
2001 Ficha a Anthony Davidson. Sato gana el británico de F3, Davidson segundo
2002 Ficha a James Courtney y Alan van der Merwe
2003 Van der Merwe gana el británico de F3. Presenta un equipo en las World Series by Nissan
2004 Presenta el equipo Carlin de F-BMW; le piden que dirija Midland F1



Alex Shnaider

Nació 3/08/68, San Petersburgo, Rusia
Reside Toronto
Estado civil Casado; tres hijas

Formación
W. Lyon McKenzie Collegiate, Toronto
York University, Toronto, licenciado en económicas

Carrera
1990 Todavía en la universidad, trabaja como director de proyecto en una empresa que suministra ordenadores, tejidos y electrónica a industrias siderúrgicas de la URSS
1992 Ve las posibilidades de comerciar con acero en los países de la CIS
1993 Cofundador de Trans Resources NV en Antwerp, que comercia con metales
1994 Cofundador de Midland Resources Holding Ltd, con oficinas en Antwerp y Kiev. Comercia con materias primas en países de la CIS
1997 Vuelve a Canadá, abre oficina en Toronto. Traspasa las actividades de Trans Resources NV a Midland Metals Int. Inc. Abre oficina en Moscú
1998 Oficina en Londres
2000 Adquiere parte de una fundición de Ucrania
2001 Invierte en otros activos siderúrgicos en Ucrania, como productores de materias primas y minas. Compra negocios de almacenamiento de acero en GB, Turquía y Serbia
2002 Funda Midland Shipping Group, adquiere la red eléctrica de Armenia. Amplía actividades con desechos del hierro. Comienza el desarrollo de bienes inmuebles en Moscú
2003 Participa en el programa de privatización estatal en Serbia y Montenegro, invirtiendo en agricultura, bienes inmuebles, transporte e industria ligera. Desarrollo inmobiliario en Toronto y nuevos proyectos en Moscú. Adquiere una fundición en Rusia. Amplía la división de transporte con la fabricación de automotores
2004 Adquiere fundiciones en Polonia, Ucrania y Rusia, y un fabricante de acero en Montenegro. Anuncia la creación de Midland F1



Gian Paolo Dallara

Nació 16/11/36, Varano Melegari, Italia
Reside Parma
Estado civil Casado; dos hijas

1959 Se licencia en ingeniería aeronáutica en el Politécnico de Milán
1960 Entra en Ferrari (división deportiva)
1961 Pasa a Maserati
1963 Diseñador jefe de Lamborghini; diseña el Lamborghini Espada
1966 Diseña el Lamborghini Miura
1969 Entra en De Tomaso, trabaja en el diseño de monoplazas de F2 y de un F1 para Frank Williams
1972 Funda Dallara Automobili en Varano Melegari, cerca de Parma, Italia
1974 Ayuda a Williams en el diseño de los FW01-03
1978 Diseña el primer Dallara de F3 (los sucesivos modelos de F3 de la marca ganarán campeonatos en Italia, Francia, Gran Bretaña, Alemania, Suiza, Japón, Suramérica, Rusia y Austria)
1988-1992 Dallara diseña y fabrica monoplazas de F1 para la Scuderia Italia
1997 Dallara diseña y construye el primer chasis para la Indy Racing League (campeón de constructores IRL en 1998, 1999, 2000, 2001, 2002 y 2003.)
1998 Honda le pide a Dallara que diseñe un chasis de F1; se produce y prueba un prototipo, pero Honda da carpetazo al proyecto al decidir volver primero a la F1 como motorista
2000 Dallara empieza la producción de sport-prototipos para el equipo francés ORECA
2004 Dallara anuncia que construirá un chasis de F1 para Midland F1



‘Hemos de tratar de desbancar a Red Bull y Sauber; eso es muy difícil de por sí’ Trevor Carlin

Trevor Carlin

Entrevista: Oliver Peagam

¿Cómo es él?

Trevor Carlin es un ‘buen tipo’: afable, hablador, gracioso. Pero también parece un poco atemorizado; en nuestra primera foto parece un tanto incómodo, fuera de lugar.

Es justo; no todos los días un ruso pudiente decide que tú y tu equipo sois exactamente lo que necesita para ayudarle a empezar su propio equipo de F1. Pero uno intuye que va a compadecer a Carlin cuando aparezca en Merbourne en marzo de 2006 para el debut de Midland. Es demasiado majo, ¿entendéis?

Pero dejemos eso a un lado; Carlin también es un tipo hábil. Sabe que tiene una oportunidad de oro y no va a echarla a perder. “Nunca anhelé estar en F1 de relleno”, dice. “No se trata de que Alex me ayude; me ha dado la oportunidad de hacer lo que quiero hacer. No voy a defraudarle”.

¿En qué se ha metido?

Que no quepa duda: Carlin está a punto, no sólo para las presiones que tendrá que soportar, sino también ante las expectativas de quienes le rodean.

“Hablamos muy abiertamente de todo”, dice. “Todo lo económico se lo paso a Alex. Tenemos directrices y presupuestos; haré un trabajo bueno y eficaz para él”.

Su forma de trabajar es sencilla: delegar y recurrir a fuentes externas. “Lo tengo claro desde hace años”, dice.

Con el primer test previsto en septiembre de 2005, el problema actual es el motor. No tenerlo implica no poder terminar la zaga del coche, un retraso que es lo último que les faltaba. La decisión de Ford de vender Cosworth afectó el programa de Carlin.

“Nuestro socio motorista es crucial para nuestros preparativos y también para nuestro estatus. Hay primera y segunda divisiones; con el piloto y motor adecuados podríamos acercarnos a la cabeza de segunda división. Pero hemos de ser realistas; hemos de tratar de desbancar a Red Bull y Sauber. Eso es difícil de por sí”.

¿Puede sobrevivir?

Carlin respeta a sus futuros colegas y dice que Midland F1 no llegará a Melbourne en 2006 soltando disparates acerca de ganar su primera carrera. Es demasiado astuto.

“No es lo abultado de tu presupuesto”, dice. “Es cómo lo uses. Eligiendo un socio como Dallara nos hemos ahorrado un 50% de los costes de construir un monoplaza.

“Tienen un túnel de viento, plataformas de tests y cantidad de datos de F1. Dallara diseña y construye los bólidos más veloces –los de la IRL–, así que saben de qué va”.

Delegación, ¿entendéis? Unirse a una empresa probada y ganadora. Menos líos. Costes de puesta en marcha mínimos. Carlin no se está preparando para el fracaso.

¿Puede ganar?

Esto… no. O, mejor dicho, todavía no. Los aspirantes a ganador tienen algo en común: son demasiado optimistas.

Sería lógico pensar que Midland F1 es igual, impulsado por un soñador multimillonario ruso. Pero no. Shnaider ha buscado la gente *adecuada*. Entonces, ¿qué hay del historial de Carlin?

“No tengo referencias en F1”, reconoce. “Pero lo hemos hecho muy bien con un equipo fantástico en categorías inferiores”. Muy tímido. Carlin hace las cosas bien y rápido. Fundó su empresa en 1996; entró en F3 en 1997 y en 2001 se hizo con el título.

Y ha contribuido a criar a Jenson Button, Anthony Davidson, Takuma Sato… Añádase un experimentado personal de ingeniería de Brabham, Benetton y McLaren, y está claro que el grupo de Carlin no es nada informal.

“De este modo y siendo un equipo *de carreras*, creo que podemos hacerlo”, dice. “Decidimos nuestro propio destino. Pagaremos un motor cliente, así que tendrán que encargarse de nosotros. Y lo que ha logrado Dallara con recursos mínimos es increíble. Así pusimos las bases de Carlin y así queremos poner las de Midland”.

Dallara (arriba, izda.) dice que Midland absorberá el 50% de la capacidad de su fábrica, y ha fichado al ex miembro de Jordan Gary Anderson como jefe del proyecto; Shnaider (centro) desembolsará 300 millones durante los tres primeros años; Carlin (dcha.) forjó su equipo en categorías inferiores.

EL TIEMPO corre





Si el McLaren de 2005, el MP4-20, es un ganador, pueden estar seguros de que Kimi y Juan Pablo se llevarán toda la gloria. Pero los verdaderos héroes son los sabelotodos que se mueven lejos del radar público, en la aerodinámica y el desarrollo técnico. Ellos inventan la velocidad.

Entrevistas Steve Cooper **Retratos** Hugo Dixon

No queda vórtice de aire sin localizar y/o corregir mientras el túnel de viento de Prodromou funciona a todas horas en las semanas previas a la presentación del coche de 2005.

Durante la vida útil de un monoplaza de F1, cambiamos un componente cada 20 minutos", dice el director ejecutivo de McLaren, Jonathan Neale, cuyo trabajo es asegurarse de que sus técnicos produzcan dos coches tan rápidos como sea humanamente posible.

Da que pensar, ¿no? Todo el mundo sabe que McLaren emplea a un ejército de mecánicos para llevar a cabo esos cambios en carrera, pero no está tan claro quién diseña y construye cada componente en la sede de Woking.

Pocas personas saben cómo funciona un departamento técnico de F1. Pero ahora, por primera vez, *F1 Racing* ha visitado el muy hermético centro neurálgico de McLaren y se ha entrevistado con los hombres clave del renacimiento del equipo.

"En el MTC hay 147 metros de trofeos expuestos", señala Neale. "Eso nos recuerda nítidamente nuestro compromiso, y estamos más preparados que nunca".

Peter Prodromou

Responsable de aerodinámica

Nació 14/01/69

Lugar Londres, Gran Bretaña

En McLaren desde septiembre de 1991

El discreto grecochipriota Peter Prodromou es el responsable organizativo del departamento aerodinámico de élite de McLaren. Su tarea es dirigir de manera eficiente este grupo de 50 miembros.

El departamento nunca duerme, porque el túnel de viento dentro de la fábrica funciona las 24 horas del día –literalmente–, así que hay que responder a un flujo continuo de datos. "Lo primero que hago al llegar por la mañana es ponerme al día en el programa del túnel de la noche anterior", dice. "Suelo seguirlo hasta medianoche, me levanto a las 6.30 y llamo

Este hombre recorta cuatro décimas del récord del Circuit de Catalunya cada invierno...



El trabajo del director del programa de ingeniería, Phil Adey (abajo), es transformar ideas en algo que funcione en el túnel de viento.

Este hombre prueba los nuevos McLaren antes que los titulares...

a los chicos para ver lo que me he perdido".

No obstante, lo crucial es la traducción de los datos. "Dedico mucho tiempo y trabajo a calcularlo", añade. "Y a menudo cambio el programa según nuestras prioridades. Todo es reactivo. Establecemos el programa con tres o cuatro semanas de antelación, pero rara vez lo seguimos porque reaccionamos ante nuevos datos todo el tiempo".

Pero Prodromou no es esclavo del túnel; también supervisa la dirección del departamento. Su personal consta de ingenieros de diseño (CAD, mecánico), aerodinamistas, ingenieros de DCF, maquetistas y personal de apoyo del túnel. Una variedad que requiere diplomacia.

"La aerodinámica siempre suscita firmes opiniones, porque no es una ciencia exacta", dice. "Así que nunca se obtiene una respuesta exacta, y eso puede llevar a que se polaricen las opiniones. He de manejar esas situaciones.

"Lo más agradable es diseñar algo en una pantalla de CAD y luego verlo en el coche. Me gusta competir con los otros chicos del departamento, porque quiero ofrecer soluciones cada vez mejores. Eso es lo que me impulsa".

Palabra/frase más usada
"¿Podemos añadir esto a la lista?".

Mayor logro en McLaren
"Estoy muy orgulloso del MP4-20. Creo que será un coche buenísimo y estoy bastante seguro de que hemos hecho un buen trabajo con las nuevas normas. Pero, evidentemente, tendremos que esperar para verlo".

Phil Adey

Director del programa de ingeniería

Nació 31/05/62

Lugar Blackburn, Lancashire, Gran Bretaña

En McLaren desde noviembre de 1990

Phil Adey podría hacer añicos cualquier idea preconcebida acerca del 'hombre McLaren'. Si uno esperaba un individuo arisco e incoloro, ha de prepararse para una sarta de frases malsonantes y salidas graciosas que recuerdan más a un cómico de monólogos.

Trabajando junto a Prodromou, Adey también ha de satisfacer el deseo voraz de información del túnel de viento. Pero, por regla general, es práctico: "Mi trabajo es ▶



DARREN HEATH

>El método McLaren

En la jerga de McLaren, el departamento técnico del equipo está estructurado en una 'matriz': emplea a más de 10 figuras clave para dirigir departamentos individuales y concede a todo el departamento libertad para intercambiar ideas sin temer jamás que la confusión desemboque en la duplicación del trabajo.

Aunque ha llevado su tiempo que dicho plan se estabilizara, todos los hombres clave están convencidos de que esta estructura ha hecho el equipo técnico más eficiente y mejor integrado que nunca, y creen que el MP4-20 probará la validez de este nuevo enfoque.

LOS INGENIEROS JEFE

Cinco expertos clave en ingeniería dirigen todo el departamento técnico; su responsabilidad exclusiva es potenciar el rendimiento del coche. Estos tipos están tan centrados que no han de verse distraídos por problemas de personal, presupuestos o reservas del túnel de viento. Son:

Nick Tombazis
Aerodinámica
Paddy Lowe
Desarrollo de sistemas
Pat Fry
Desarrollo de carrera
Tim Goss
Tren de potencia
Mark Williams
Desarrollo del vehículo

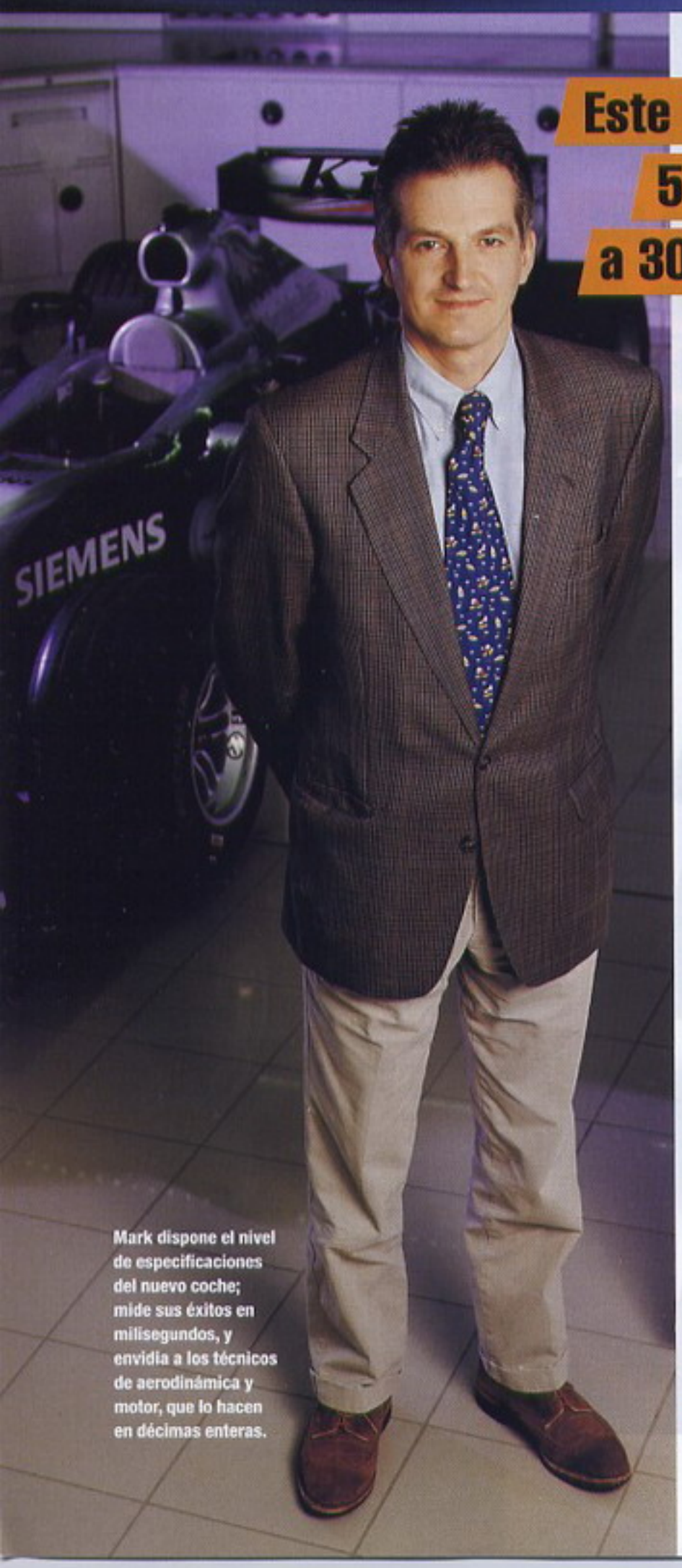
LOS JEFES DEL DEPARTAMENTO

Supervisados por el director ejecutivo Jonathan Neale, estos cuatro hombres son los responsables de la dirección cotidiana del departamento y aseguran que las ideas de los ingenieros jefe se conviertan en realidad, según el presupuesto y el programa previstos además de usando los mejores materiales y las mejores personas. Son:

Peter Prodromou
Aerodinámica
Steve Hallam
Ingeniería de carrera
Mike Coughlan
Diseño del vehículo
Dick Glover
Simulación



Sean cuales sean las últimas ideas en frenos o suspensión, seguro que Williams está metido en el ajo.



Mark dispone el nivel de especificaciones del nuevo coche; mide sus éxitos en milisegundos, y envidia a los técnicos de aerodinámica y motor, que lo hacen en décimas enteras.

Este hombre puede aguantar 5 G cuando pisa los frenos a 300 km/h...

coger las ideas de la gente y convertirlas en algo que entre en el túnel de viento. Decido cómo lo vamos a construir y luego priorizo su importancia en el programa del túnel".

Phil trabaja en colaboración con el departamento de diseño del vehículo de Mike Coughlan para asegurar que los diseños estén listos para fabricarse con prontitud, y también que la lista de espera para futuros trabajos esté lo más despejada posible. "Pregunto cosas como: '¿Cuándo necesitamos el alerón delantero?', porque sé la disponibilidad de personal de Mike. Tiene limitaciones en lo que puede hacer".

Adey es modesto acerca del trabajo que produce el equipo. "Vemos el MP4-20 en el túnel cada día", dice. "Pero quienes acaban de verlo dicen: '¡Vaya! Es muy distinto', y uno piensa: 'Oh, supongo que lo es'. Cuando lo ves todos los días no te fijas en que va cambiando. Es agradable observar reacciones tan intensas".

Pero está orgulloso de la fortaleza del departamento aerodinámico. "Es impresionante que continuamente propongan nuevas maneras de aumentar el rendimiento. Eso es esencial en F1. En este oficio, se trata de ver quién es el último que parpadea en el túnel de viento".

Palabra/frase más usada
"¿Podemos tenerlo listo ya?".
Mayor logro en McLaren
"El MP4-19B. Mucha gente trabajó muy duro para que saliera ese coche. El año pasado trabajé más fines de semana que en el resto de mi estancia en McLaren. Pero ver a Kimi en cabeza del GP británico compensó todo el esfuerzo en unos minutos".

Mark Williams

Ingeniero jefe de desarrollo del vehículo

Nació 7/04/59
Lugar Wolverhampton, Gran Bretaña
En McLaren desde noviembre de 1997

La corbata azul oscuro de Mickey Mouse da la clara impresión de que Mark Williams es, en efecto, un 'cerebrito'. Pero habla de su papel con una emoción cándida y juvenil y una charla acelerada.

Establece el nivel de especificaciones de gran parte del coche, incluidas las mejoras técnicas en agarre mecánico, rodaje y comportamiento. Eso significa que toma parte en la evaluación de mejoras en la amortiguación, geometrías de suspensión y frenos.

"Trabajar con los demás ingenieros jefe es un modo fantástico de hacer las cosas", dice con entusiasmo. "Muchas evoluciones empiezan como concepto –y parece muy difícil que lleguen al coche alguna vez– pero cuanto más las discutes, más se racionalizan, hasta que pueden hacerse realidad".

Hablar del trabajo con Williams da una idea de la complejidad del diseño de un F1. "Hoy día es muy difícil rebajar cantidades considerables de tiempo", insiste. "Desarrollamos proyectos en que las ganancias se miden en milisegundos; es así de reñido. Los de aerodinámica y motor tienen más suerte porque su contribución se mide en décimas. Pero para el resto –sistemas, chasis, suspensión, manejo– todo se mide en milisegundos".

Que Williams ya no esté motivado por crear un diseño eficaz demuestra lo abstracto de su posición; habla de éxito y fracaso refiriéndose sólo a los tiempos por vuelta, ya que ahí es donde ha de medirse su contribución. "Cuando era diseñador, me satisfacía crear algo de manera eficiente", dice. "Pero al haber pasado a crear la especificación de cada coche, para mí ya sólo cuenta la mejora en tiempos por vuelta.

"Por último, lo que facilita enormemente mi trabajo es el alto nivel de nuestra gente. Uno puede asistir a cualquier conversación y no oír nunca el final de una frase. No hace falta llegar a eso porque todo el mundo ha captado lo que uno dice. Genial".

Palabra/frase más usada
"¿Y para cuándo puedo tenerlo?".
Mayor logro en McLaren
"Mi primera experiencia como ingeniero de pista, cuando Mika ganó en Indy en 2001".

ESTA PÁGINA: MICHAEL COOPER/LAT; EN LA OTRA PÁGINA: CLIVE ROSE/GETTY IMAGES; DARREN HEATH



Uno de los mejores logros de McLaren en 2004 fue transformar el deplorable MP4-19 en el brillante 19B, que casi ganó en Silverstone (izda.) y lo logró en Spa.

Este hombre puede batir a Michael Schumacher en la arrancada en el Albert Park...



Un ingenioso dispositivo de McLaren (cortesía de Lowe, izda.) fue el freno direccional de dos pedales (dcha.) que mejoraba la estabilidad en frenada.

Paddy Lowe

Ingeniero jefe de desarrollo de sistemas

Nació 8/04/62

Lugar Nairobi, Kenia

En Mclaren desde junio de 1993

Aunque no conozcas a Paddy Lowe, estarás familiarizado con algunos de sus mayores logros: él diseñó la suspensión activa de los ultraexitosos Williams a principios de los 90 y el dispositivo de dos pedales de freno de McLaren que fue prohibido de forma polémica en 1998.

Como otro de los cinco ingenieros jefe del departamento técnico, su trabajo suena un poco nebuloso: "Lisa y llanamente, como ingenieros jefe, somos responsables del rendimiento", dice. "Nuestra única razón de existir es identificar evoluciones, tecnología y especificaciones que hagan el coche más veloz.

"No somos los jefes de nadie. Si quiero que se haga algo, identifico lo que tenemos que hacer y cómo tenemos que hacerlo. Y tengo el espacio y la libertad para pensar las cosas, ser creativo y hacerlas realidad sin los inevitables estorbos de una estructura empresarial.

"Mi competencia concreta es el desarrollo de sistemas", continúa. "Me hago cargo del sistema hidráulico, de combustible, sistemas de control del piloto, sistemas de control y toda la electrónica. Otra parte importante de mi trabajo es gestionar nuestra interpretación del reglamento y nuestro trabajo con la FIA".

Como cabría esperar de una descripción tan difusa, la rutina diaria de Lowe es de todo menos rutinaria. "Paso mucho tiempo hablando con gente", dice. "Claro está, me centro en mi propio terreno, pero muchas veces los cinco ingenieros jefe hablamos en grupo del coche como un todo.

"He introducido un proceso de análisis



de rutina del diseño para el coche y sus muchos temas especializados. Es ahí que formulamos las preguntas: '¿Es esto lo bastante bueno? ¿Hay algún problema aquí?'. Hemos de asegurarnos de que todo lo que nos propongamos hacer se cumpla".

Paddy también está orgulloso del MP4-20: "La especificación se ha hecho realidad más a fondo que nunca. Es muy gratificante ver que hemos alcanzado los más de 40 objetivos que nos fijamos el pasado mes de mayo. Están todos en el coche".

Palabra/frase más usada

"¿Cuánto tiempo hemos limado hoy?".

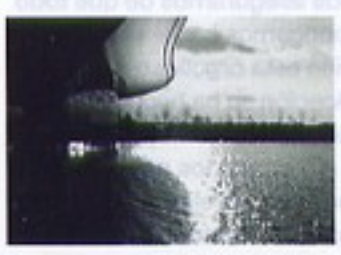
Mayor logro en McLaren

"Espero que el MP4-20 plasme algunos de mis mayores logros. También estoy orgulloso del 'freno direccional' (prohibido en 1998), un sistema elegante y sencillo que, en manos de Mika, rebajó al instante más de un segundo".

CASA DE ALTOS VUELOS

Ningún equipo ilustra mejor que McLaren el esfuerzo de la F1 por alcanzar la perfección. Se percibe en sus coches y en su nueva sede de Woking diseñada por Norman Foster.

Texto Alan Henry **Fotografías** Ted Humble-Smith



Este deslumbrante alegato arquitectónico de acero y cristal es una piedra de toque para la hoja de servicios de McLaren y además para su certeza sin restricciones acerca del futuro. La construcción del McLaren Technology Centre –MTC en el sucinto léxico privado de la empresa– llevó cinco años, en los que sus rivales se preguntaban en voz alta acerca de su objetivo concreto. Pero tras la inauguración de este imponente edificio de 400 millones de dólares, los escépticos pueden apreciar más fácilmente su función. Su razón de ser es un entorno de diseño e ingeniería sin par en el que el personal de McLaren pueda trazar la tan esperada vuelta del equipo de F1 a la forma dominante, mientras sigue ampliando su base empresarial.

El MTC es verdaderamente de vanguardia, tan innovador en todos los aspectos como los monoplazas de F1 y el superdeportivo Mercedes-Benz SLR McLaren que se producen en su interior.

En resumen, el edificio se hace eco de la ideología de McLaren y, para demostrarlo, *F1 Racing* ha elaborado este reflejo fotográfico, en el que elementos clave del MTC calcan aspectos técnicos del McLaren-Mercedes MP4-19B de F1.





Centros de control

McLaren es célebre por imprimir un rumbo individualista a cualquier proyecto, sea la característica planta del MTC (en la otra página) o la pureza funcional del volante en el cockpit del MP4-19B. En la sensual silueta del techo del MTC ideada por Norman Foster, resuena un eco casi subliminal de los radios largos y variados de curvas espectaculares de los circuitos de todo el mundo, que han sido terreno fértil (en su mayoría) para el equipo McLaren durante casi cuatro décadas.

Más íntima es la vista desde detrás del volante, con su sinnúmero de mandos para ajustar diversas funciones y reglajes durante una carrera, además del caleidoscopio de testigos luminosos que monitorizan el mecanismo del cambio de marchas.



Triángulos y brazos tirados

Igual que los dobles triángulos del MP4-19B unen ruedas y chasis, y contribuyen a contener y adiestrar las fuerzas desatadas durante los extremos que se producen en las carreras, estos 'brazos tirados', espectacularmente perfilados (en la otra página), conectan las enormes columnas que sostienen el techo del alzado frontal del MTC que da al lago. Están tallados a partir de leños de aluminio sólido de 12 metros, fabricados en el Reino Unido y luego enviados a una fábrica europea donde se les aplica el baño que les da el tono de acabado gris exigido.

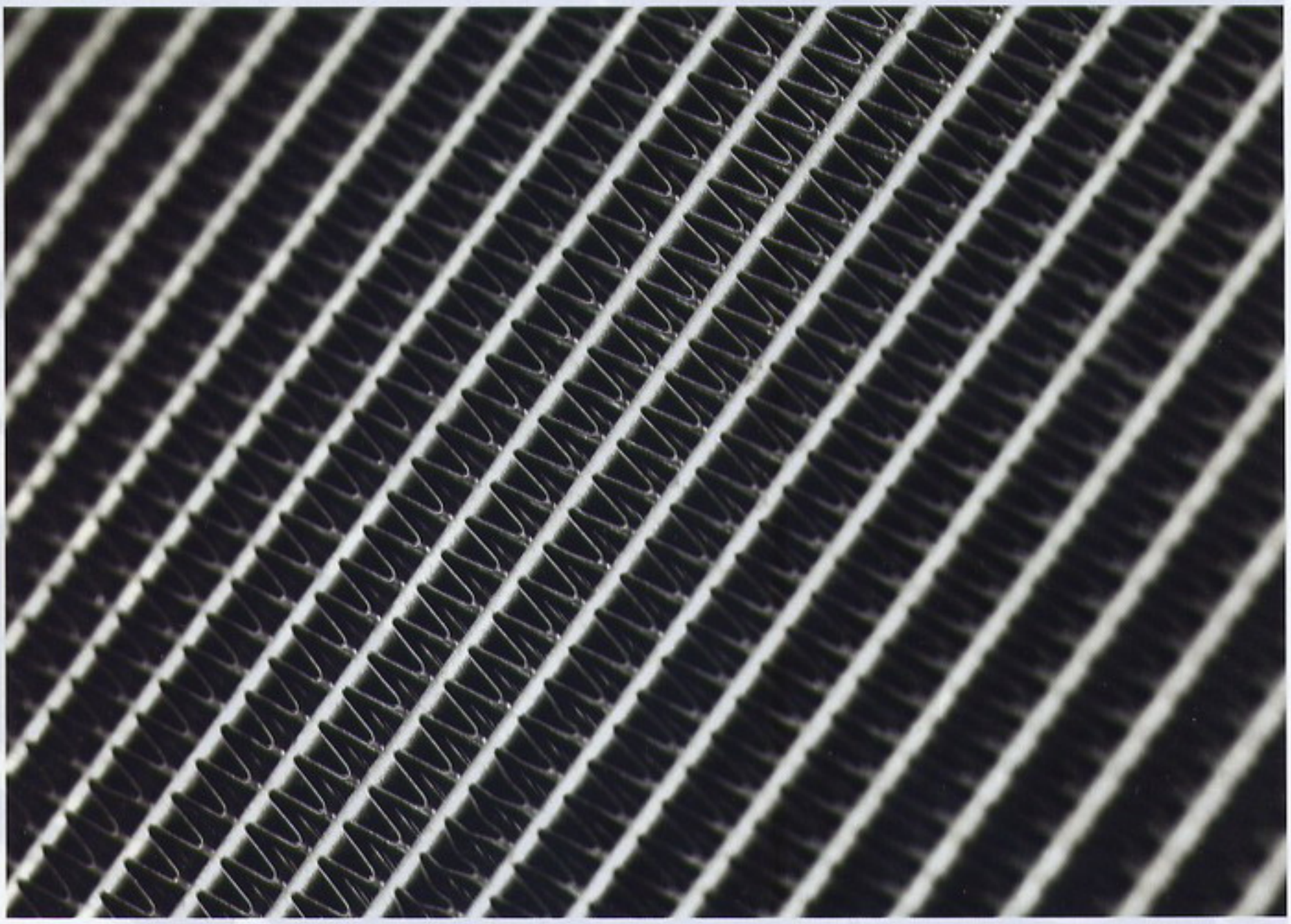
Los triángulos del MP4-19B están hechos de fibra de carbono para una rigidez y resistencia óptimas. Ver pasar un F1 a cámara lenta por un piano ilustra el castigo al que están sujetos estos componentes. Y su proximidad a las temperaturas de 1.000ºC generadas por los discos de freno no hace sino aumentar la carga infernal que soportan.

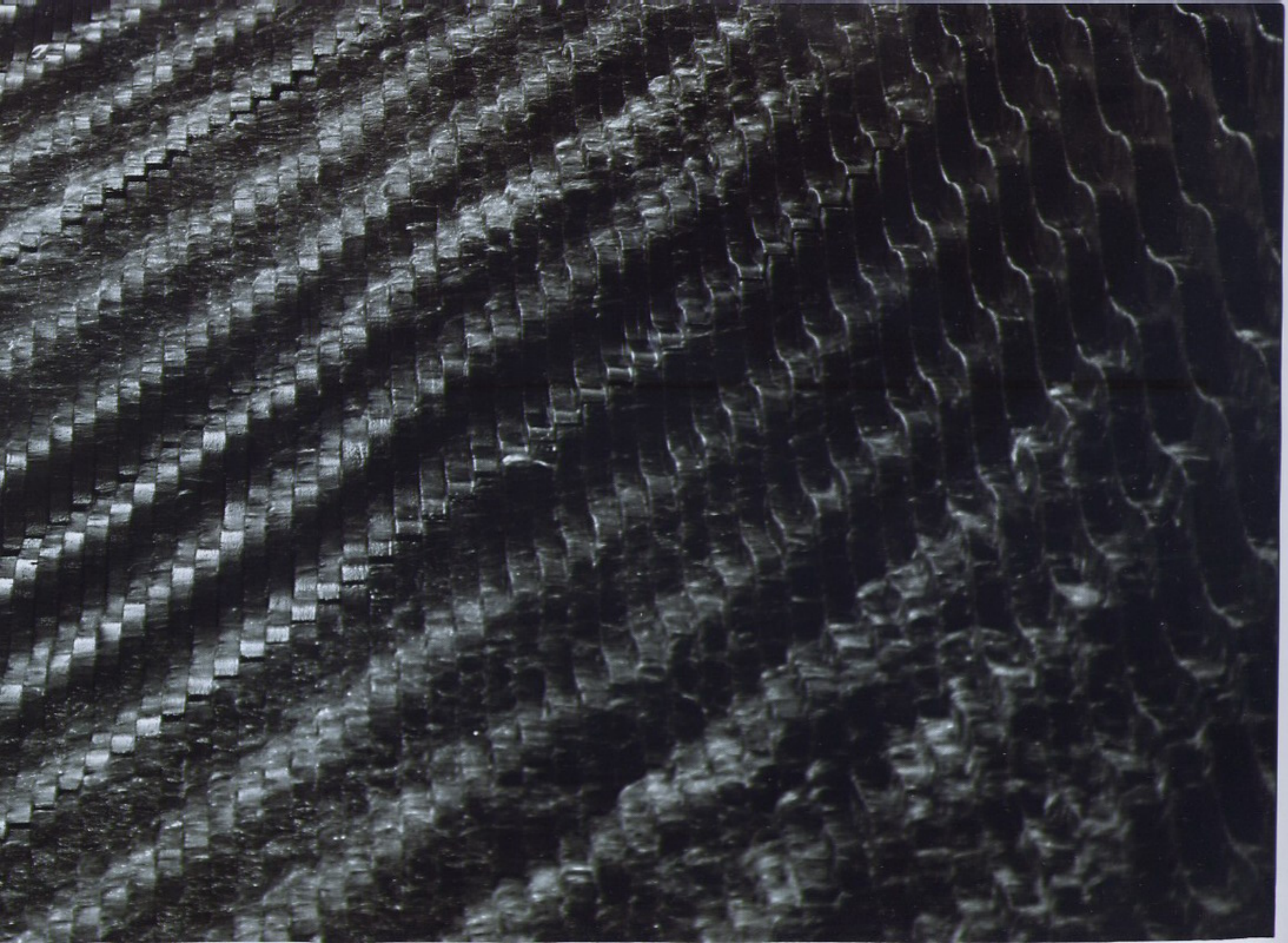


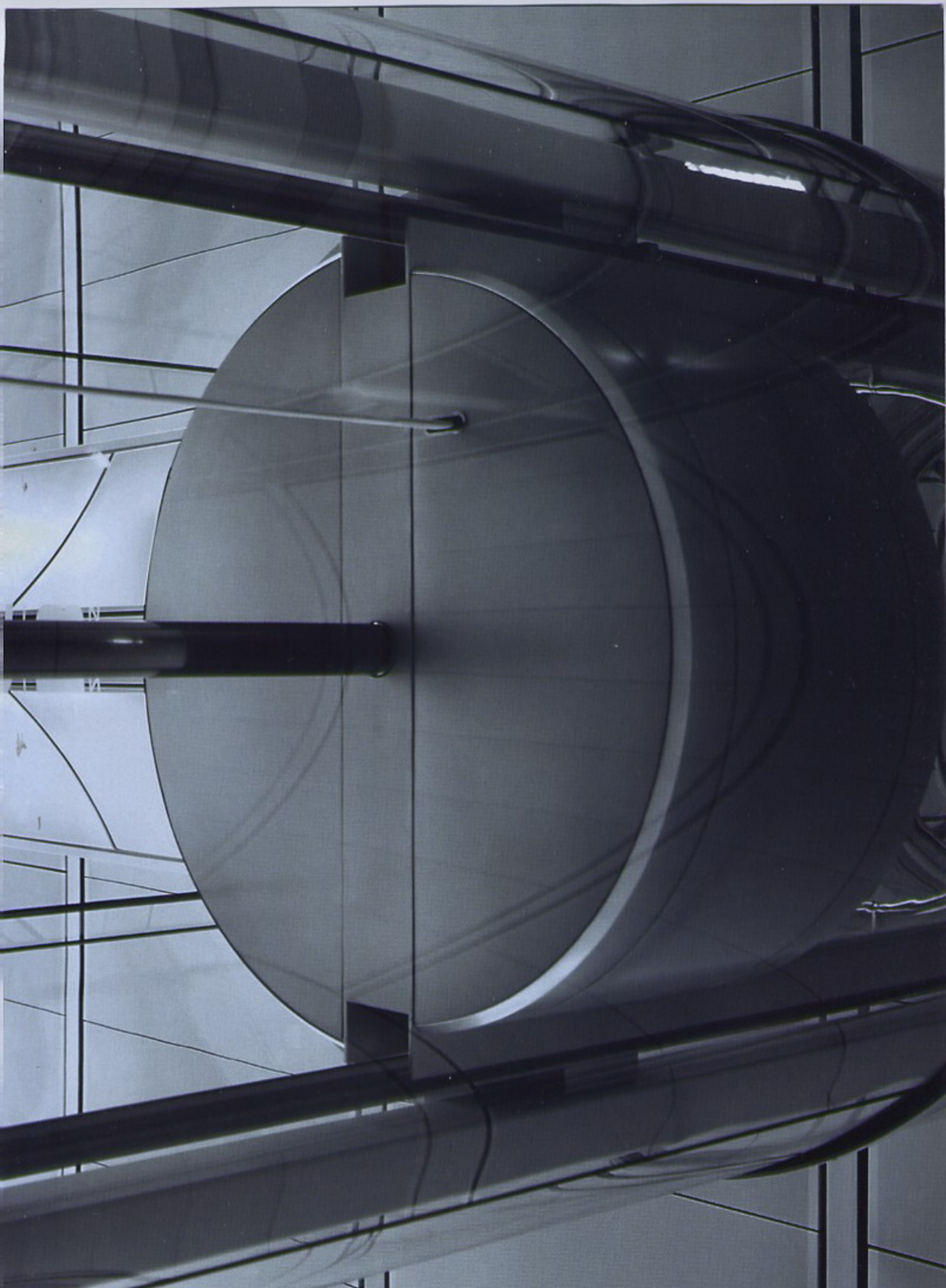
Frialdad ante todo

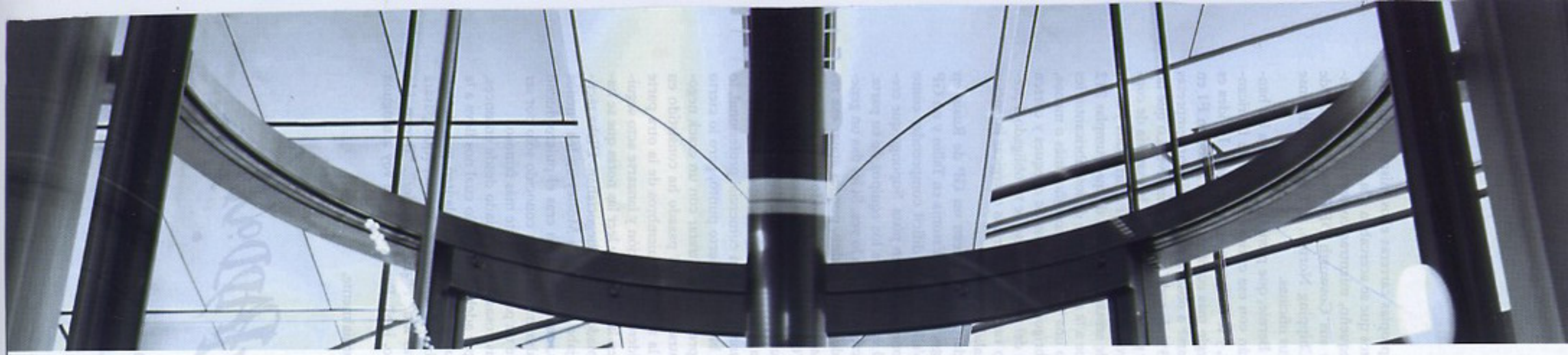
Los sistemas de refrigeración de McLaren son tan diversos como cruciales. Al final del edificio contiguo al restaurante del personal, cae una cascada de agua del lago (en la otra página) y se la hace recircular por el techo del edificio como parte del complejo y magníficamente eficaz sistema de refrigeración que mantiene todo el año la temperatura del entorno laboral en niveles agradables.

El núcleo del radiador del MP4-19B (abajo) está fabricado según tolerancias igualmente pequeñas, pero su finalidad es posibilitar que el motor funcione a la mayor temperatura posible sin rebasar la sutil línea entre el rendimiento óptimo y el recalentamiento grave.









Cuatro tiempos

Los ascensores del MTC no sólo han sido diseñados teniendo en cuenta su eficacia operativa, sino que su configuración cilíndrica recuerda con dinamismo que el motor de combustión interna es el centro de atención de la empresa. Por lo general, los ascensores tradicionales no suelen ser un dechado de pulcritud debido a la suciedad atraída por sus sistemas de lubricación convencionales. Pero los del MTC conservan su prístino acabado al funcionar sobre rodillos de nailon (arriba), sin necesidad de cables grasientos ni pilares guía.

Naturalmente, el bloque, pistones, bielas y cigüeñal del motor Mercedes de F1 exigen mucho más de su lubricación al girar a más de 18.000 rpm durante la frenética acción en carrera.

(No, este pistón (abajo) *no* es de F1; las piezas del motor son alto secreto).



Querido Bernie:
No te lo vas a creer, pero en F1 hay quien piensa que a tu régimen le queda poco tiempo. Tras haber leído detenidamente las actas que relatan la comparecencia de tus abogados ante el magistrado, la conclusión es que ya tienes asiento reservado en el autobús con destino al ocaso para multimillonarios septuagenarios.

Peor aún, no tendrás más que una pensión de unos 440 millones de dólares anuales con la que pasar el atardecer de tu existencia. Pero ¿no es increíble la cantidad de gente que no comprende de qué se trata en situaciones como ésta? Está claro que han deducido que todo cambiará de la noche a la mañana y esos vaqueros –perdón, banqueros– que se encontraron invirtiendo en tu negocio sin querer se harán cargo de repente de todos los aspectos de tu empresa y te dejarán con poco más que hacer que pegar sobres para el correo. Ni en sueños.

Según tengo entendido, la razón de su demanda fue que de algún modo les endilgaron una participación del 75% en tu negocio al mismo tiempo que se les dijo que se guardaran su opinión sobre el manejo de tus actividades cotidianas. Una treta genial, me parece. La mayoría de bancos tienen tanta utilidad –y son tan estimulantes– como un fin de semana de invierno pasado por agua, así que fue gracioso escuchar a tantos jefes de equipo chasquear la lengua en señal de desaprobación por el trato tan injusto que el Bavarian Reichbanks, o el Gordon Gekko Crediticio, o quienquiera que fuera, recibieron por parte de vuecencia. Tiene gracia, teniendo en cuenta que muchos de los susodichos patrones habían olvidado convenientemente que en momentos anteriores de sus propias carreras ellos mismos contrajeron descubiertos que se acercaban a la deuda nacional de un país pequeño, mientras costeaban las reconstrucciones de sus Cosworth DFV por gentileza de Barclays en Chipping Norton, el barrio londinense donde tienes tus oficinas.

Me parece, Bernie, que piensan que ahora los bancos se asociarán con esa curiosa alianza de fabricantes, el GPWC, y te obligarán a arrodillarte. La idea es buscar un arreglo más equitativo para todos en F1 en lugar de limitarse a observar cómo tú y tus empresas acaparáis el 73% de todo lo que se mueve. Lo que no parecen haber pillado es que tienes la mayoría de contratos televisivos y de carreras de F1 firmados y listos hasta un par de semanas después de que cumplas 212 años. Dado que a la mayor parte de los fabricantes les da un arrebato una vez cada cinco años más o menos, recogen sus abrigos y talonarios de cheques y corren hacia la salida del paddock, uno se ve obligado a preguntarse cómo van a convertir sus enérgicas intenciones en dura realidad.

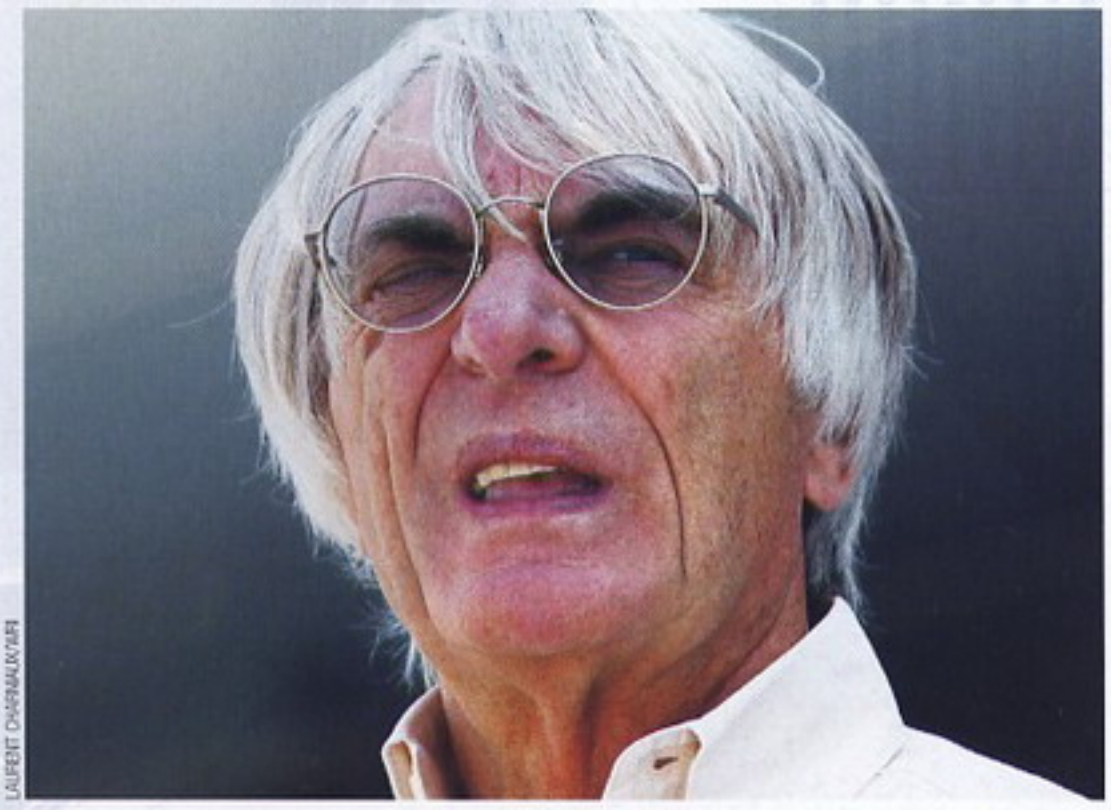
A menos, claro, que planeen un GP de Rusia en San Petersburgo, un GP de Estonia en Tallin y un GP de Roma en Vallelunga, es difícil comprender cómo van a poder poner su *show* en pista. Supongo que creen que al final van a tener a los equipos de su parte. Bueno, me lo creeré cuando lo vea. Si les das un generoso montón de pasta rapidito, puedes atajar esa revuelta en un santiamén, demostrando así que todo el quid del GPWC era hacerte abrir la cartera, una venerada prenda que tiene cerrojos para dar y tomar.

El problema con estos tipos, Bernie, es que todos han recibido una formación comercial profesional, lo cual está muy bien hasta cierto punto, pero lo cierto es que no les prepara para tratar con un crack negociador cuya estrategia en el pasado ha consistido en hacer salir de la sala a los miembros de la otra parte para que consideren su posición y lanzarse acto seguido a rebuscar en la papelera y leer las notas que se habían intercambiado mientras negociaban. Dicha táctica siempre dejaba pasmado a Mosley en los buenos viejos tiempos, cuando tú sólo eras el pulcro dueño del equipo Brabham y Max era conocido sólo por ser el hijo piloto de un padre bastante más famoso.

Cómo no, las cosas han cambiado desde entonces, y el tiempo sigue adelante. Todo lo cual nos lleva a la delicada pregunta que una vez planteó uno de mis amigos periodistas: "Entonces, Bernie, ¿qué pasará cuando te hayas ido?". "¿Ido adónde?". "Bueno, ido de algún modo, ido". Pausa. "No me voy a ninguna parte".

Te saluda cordialmente,

Mr Paddock



LAURENT CHARBALKIER

Bueno, Bernie, así que los profanos creen que por fin alguien ha sido más listo que tú. Qué poco te conocen, ¿verdad?

'Lo que el GPWC no pilla es que tienes la mayoría de contratos televisivos y de carreras firmados hasta que cumplas 212 años'