¡DOS PÓSTERS DE REGALO! FERNANDO ALONSO Y AYRTON SENNA

F1 RACING

# F1 RAC



100% FORMULA 1



2 PÓSTERS DE REGALO

MAYO 2004
Nº 63 - 4,95 €

LA REVELACIÓN
## ¿PUEDES SER EL NUEVO SCHUMI?
RESPONDE A NUESTRO TEST Y DESCUBRE SI TIENES LO QUE HAY QUE TENER

EXCLUSIVA
**2.028.635.470 €**
Actualizamos el verdadero coste de la F1: esto es lo que se gastan los 10 equipos

EXCLUSIVA
**TENEMOS EL CIRCUITO DEFINITIVO**
¡130R, Casino, Eau Rouge y muchas curvas más, en una pista de F1 alucinante!

ESPECIAL GP DE ESPAÑA

# LLEGA SÚPER ALONSO

¿Cómo pilota tan rápido? Lo sabemos: analizamos su telemetría en exclusiva

8 424094 000586 00063

# Alonso y Schumi observados



Entre el piloto alemán y el español se reparten portadas, comentarios y la atención de los aficionados por partes iguales. Después de las tres primeras carreras de año, el campeón alemán monopoliza el número uno en las clasificaciones, el mejor en victorias y pole positions, sin dejar ni una sola brizna de premio para los demás.

En los triunfos manda el piloto de Ferrari y en la exhibición el de Renault, protagonista de remontadas antológicas, de adelantamientos muy arriesgados al filo del desastre, pero estupendos. Si en estos momentos la Fórmula 1 no se desespera por la monotonía, el aburrimiento y el desespero de tres victorias consecutivas para Michael, como se produjo en 2000, es gracias a las manos de Fernando.

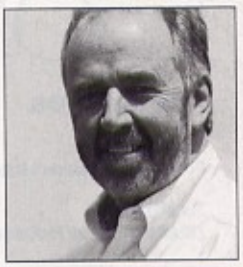
Mientras la diferencia de segundos crece entre los pilotos de los monoplazas rojos y los demás, el asturiano hace que nos olvidemos del cronometraje, que nos olvidemos de vueltas rápidas y diferencias, para concentrarnos en él, en observar por dónde adelantará a los rivales, si fulminará a uno, dos, tres o cuatro por vuelta. Es un placer para los seguidores españoles y también un alivio para los del resto del mundo, porque con Ferrari en el olimpo de los dioses, lo más preciado es Fernando Alonso.

Renault tiene capacidad tecnológica para acercarse aún mas a Ferrari, en Imola estrenarán una evolución del motor y en el gran premio de casa, en el Circuit, el genio de Alonso se volverá a medir con Michael Schumacher. El año pasado lo atacó sin piedad, ojalá este año también pueda hacerlo, aunque el Ferrari puede ser en Barcelona un caza a reacción.

**Xavier Guillén Elena**

## nuestras firmas

**> Maurice Hamilton**
Este mes, Maurice le ha hecho una distendida entrevista a Fernando Alonso, y nos presenta a un chico muy seguro de sí mismo (página 22). Pero ¿a qué viene el pañuelo de Fernando? Y pensar que, en 25 años como periodista automovilístico –en prensa, revistas, libros, televisión y radio– el bueno de Maurice creía haberlo visto todo…



**> Will Buxton**
Will, que sigue la temporada de F1 con esta autocaravana Volkswagen, escribe su primer artículo para *F1 Racing* este mes. "¿Y si juntáramos las mejores curvas del mundo para formar una única y soberbia pista?", le preguntó al gurú del diseño de circuitos, Hermann Tilke. ¡Y Tilke respondió! Véase página 50.



**> Bernard Asset**
A partir de la página 30 encontraréis algunas de las imágenes de F1 más espectaculares jamás publicadas. El protagonista de las mismas es nuestro Fernando Alonso, y su artífice este célebre fotógrafo francés, auténtica referencia del mundillo desde los años 80. Un material realmente revolucionario, ¿no os parece?



**> Alex P**
Perdonémosle la camisa: Alex, un asiduo de *F1 Racing*, debía de estar en plan coqueto cuando le sacaron esta foto. Como siempre, su fotografía de portada –una imponente instantánea de Fernando Alonso al volante de su Renault R24– causa tanta sensación y está tan llena de color como su sentido de la moda.



F1 RACING

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

**delegación comercial Madrid**
Pizarro 5, 4º B
28004 Madrid
**teléfono**
91 522 06 86
**fax** 91 521 28 97

**gerente**
C. Bonicel
**editor y director**
Franc Machado

**redacción**
Xavier Guillén
Valentí Fradera
**colaboradores**
Javier del Arco
Joan Villadelprat
Álvaro Rubio
Xavier Pérez

**jefe de producción**
Guillermo Escudero
**maquetación**
Montserrat Planas
**fotomecánica**
Jéssica Cabana
Carolina Rodríguez
**responsable comercial**
Roger Roca
publicidad.f1racing@lxo.es
**comerciales**
Eva Matute
Iván Arroyo

**responsable de suscripciones**
Mónica Losada
suscripciones@lxo.es

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

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

**publishing director**
Karl Penn
**associate publisher**
Robin Shute
**international commercial manager**
James Watson

**commercial manager**
Ben Guyman
**advertising manager**
Alastair Lawis
**senior sales executive**
Neil Mallett
**publishing manager**
Jonathan Haines
**publishing assistant**
Helen Watkins
**production controller**
Lara Piercy
**licensing director**
Tim Bulley
**design director**
Paul Harpin
**sales director**
John Chambers
**managing director**
Peter Foubister
**chairman**
Tony Schulp

*F1 Racing* es una marca comercial de Haymarket Magazines Ltd. utilizada bajo licencia por lxo Publishing Ibérica en español.

*F1 Racing* se publica cada mes en Alemania, Australia, Brasil, China, EE UU, España, Finlandia, Francia, Gran Bretaña, Grecia, Holanda, Hong Kong, India, Indonesia, Italia, Japón, Oriente Próximo, República Checa, Rusia y Ucrania, Suecia, Sudáfrica, Suramérica y Turquía por Haymarket Autosport Classic Publications Ltd., 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 director editorial** Mel Nichols **director financiero** Brian Freeman **presidente** Eric Verdon Roe
Depósito Legal: B-4893-1999
Precio para Península 4,95 €
Precio para Islas Canarias, Ceuta y Melilla 5,10 €

**PRINTED IN SPAIN**
**impresión** Litografía Rosés
**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.
• lxo Publishing Ibérica, S.L. no se hace responsable de las opiniones vertidas por sus colaboradores y/o lectores, así como del contenido del material redaccional y gráfico por ellos remitido, física o telemáticamente, aquí reproducido.

20/05/2004
• F1 Racing se publica 12 veces por año.
© Haymarket Corporate Media 2004.

OFERTA DE SUSCRIPCION EN LA PAGINA 81

# Contenido

Mayo 2004

## >Secciones


6 **Parade**
Fotos fabulosas de Malasia y Bahrein

10 **Pitpass**
¿Sustituirá Jean Todt a Max Mosley en la FIA?

16 **Joan Villadelprat**
McLaren-Mercedes ha de reaccionar rápido

18 **Javier del Arco**
A Michael Schumacher, a los lectores: gracias

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

94 **Previo GP: San Marino**
Diez años después de Ayrton Senna

96 **Previo GP: España**
¿Podrá Alonso subir un peldaño más?

98 **Bandera negra: Jenson Button**
Bueno, bueno: el coche corre y tú también


## >Artículos


EN PORTADA
22 **La forma de ser de Alonso**
El hombre tras la máscara de carbono: algo de estrella, bastante modesto y muy seguro

EN PORTADA
30 **El estilo de pilotaje de Alonso**
Todos tienen una opinión; *F1 Racing* tiene los hechos: telemetría que muestra cómo lo hace

38 **El Circuit a punto para el GP**
El director del Circuit de Catalunya, Amán Barfull, nos explica las novedades de la pista

EN PORTADA
42 **El verdadero coste de la F1**
Dónde va a parar la pasta que se pule la F1 cada año; del diseño a los tests y lo demás

EN PORTADA
50 **El circuito de F1 definitivo**
Ensartamos las mejores curvas de los mejores circuitos para crear un tobogán alucinante

56 **Los probadores del viernes**
Los terceros pilotos de los equipos medios pueden poner en evidencia a los titulares

EN PORTADA
60 **¿Puedes ser el próximo Schumi?**
¿Quieres ser piloto de F1? Aquí tienes un test que te dirá si tienes lo que hay que tener

68 **Entrevista: Giorgio Pantano**
El último piloto en incorporarse a la parrilla de 2004 explica sus inquietudes y problemas

70 **¿Qué es la aerodinámica?**
Espectaculares ilustraciones nos muestran cómo la carrocería controla el flujo de aire

76 **Crónica GP: Malasia**
Tenía que ser la revancha de Michelin y fue otra victoria para quien más trabaja: Ferrari

86 **Crónica GP: Bahrein**
El circuito era nuevo del todo, pero el resultado no cambió. ¡Si hasta Button repitió podio!





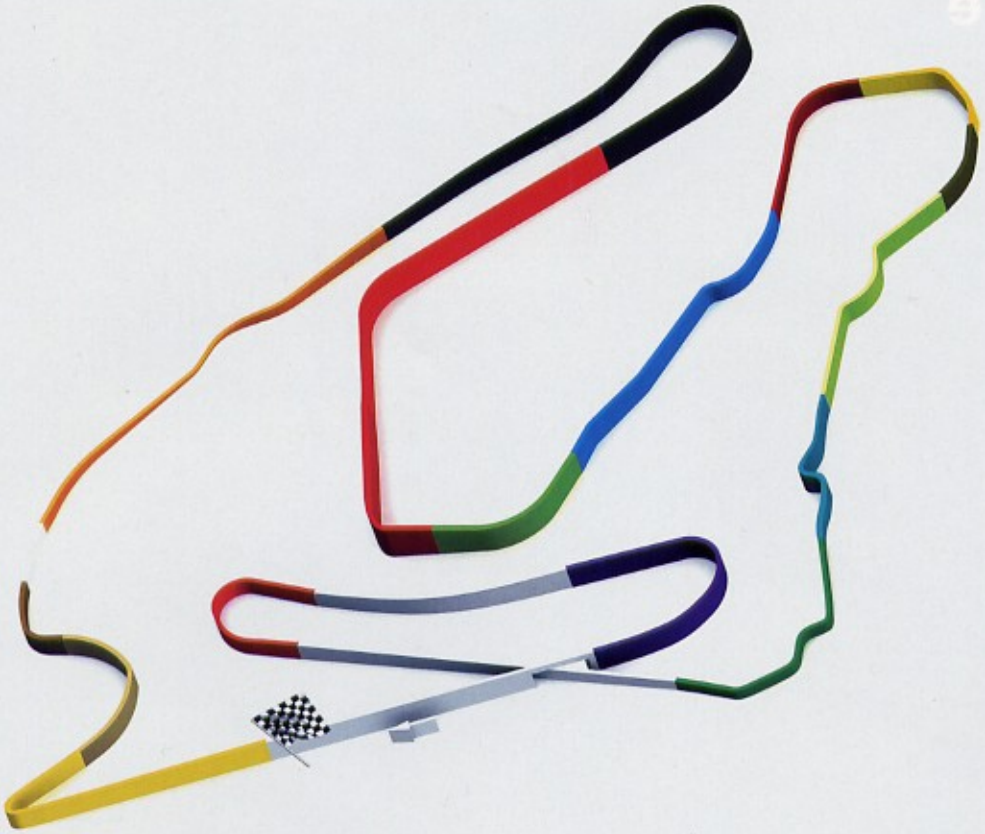
30

**El pilotaje de Alonso**
Ningún piloto de la parrilla, ni siquiera Montoya, puede retorcer el pescuezo de un F1 como Alonso. Y tenemos las cifras que lo demuestran


F1 RACING

**Fotografía Portada** Alex P **Fotografías e ilustraciones Contenido:** Bernard Asset, Lorenzo Bellanca/LAT, Paco García, Patricia Soler, David Tuzzyman **Fotografías Póster:** Steve Etherington/LAT, Archivo LAT **Agradecimiento especial a** Dotun Adebayo, Pino Allievi, Gary Anderson, Rebecca Banks, Martin Brundle, Ian Burrows, Sophia Claughton-Watts, Jennifer Cutts, Iain Cunningham, Alun Donnelly, Jo Evans, Marc Gené, Katharine Gout, Peter Higham, Silvia Hotta, Thomas Hofmann, Kat Holden, Norman Howell, Chris Hughes, Alan Jenkins, Ian Jickell, Graham Jones, Ellen Kolby, Jules Kuipinski, Andrey Larkin, Bradley Lord, Andrey Los, Ruth Matheson, Paul Monaghan, Ann Neal, Tracy Novak, William Parry, Sergio Pérland, David Short, Patrizia Spinelli, Jane Stewart, Didier Stoessel, Pat Symonds, Ben Taylor, Hélen Tompla, Hermann Tilke, Desmond Tumulty, Claire Williams, Richard Woods, Arnon Woolfson

**Próximo número** El próximo número de *F1 Racing* saldrá a la venta el día 26 de mayo. Este ejemplar debe incluir un póster, introducido al azar en su interior. En caso de que el póster no se encuentre en el mismo, puede solicitarlo contactando con nuestro departamento de envíos.




>50
Las mejores curvas de la historia, empalmadas por Hermann Tilke



>10
Ha hecho de Ferrari el mejor equipo de la historia; entonces, ¿heredará la FIA?







>38
Amán Barfull explica qué hay de nuevo en el Circuit



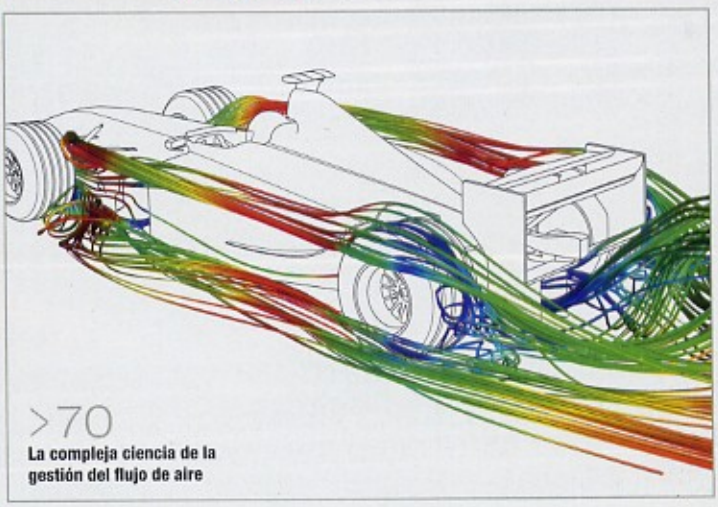



>60
¿Cómo te sienta el traje? ¿Eres un piloto potencial de F1? Descúbrelo

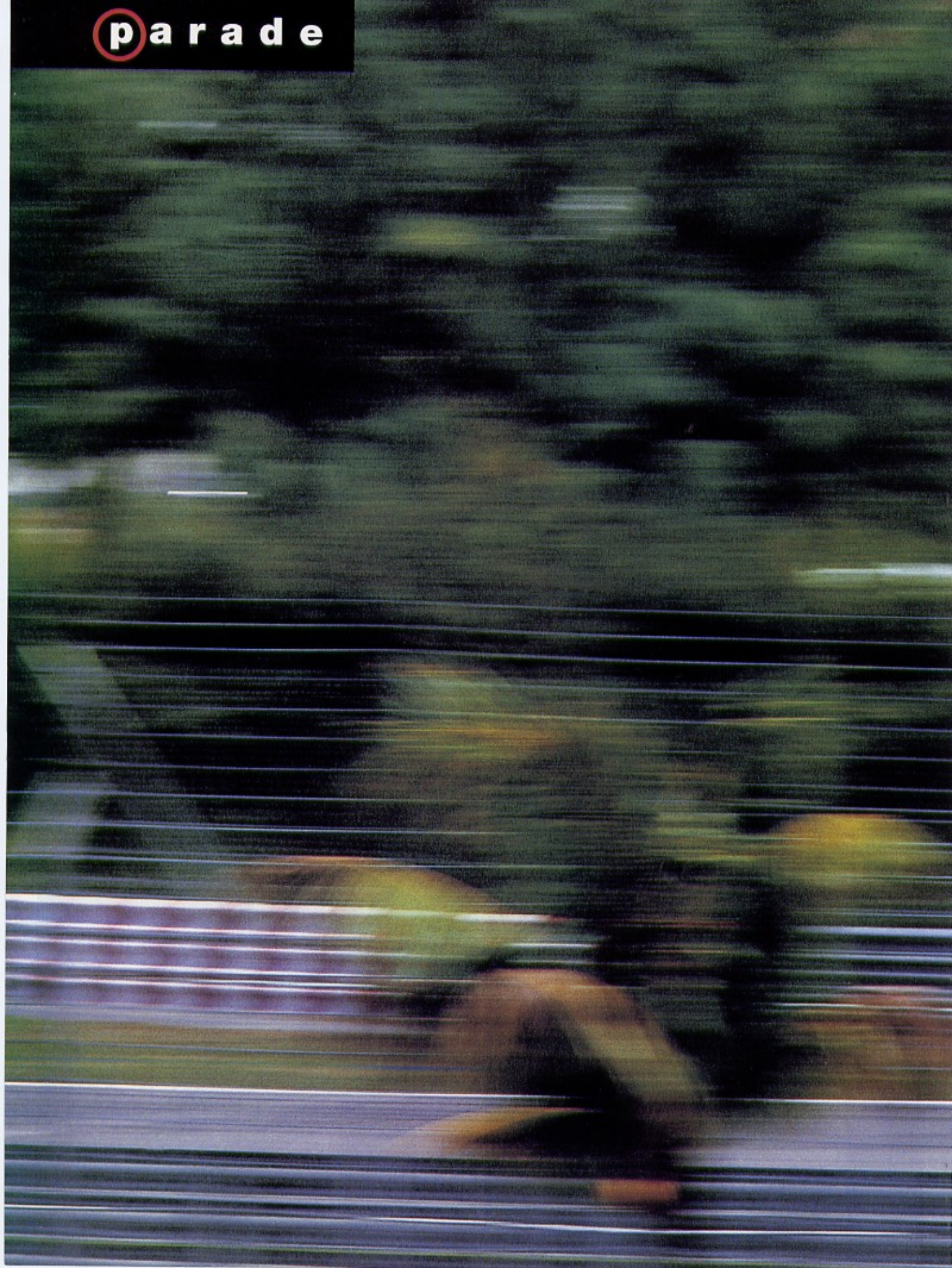


>42
En ningún deporte hace falta tanta pasta como en F1; así se la gastan




>70
La compleja ciencia de la gestión del flujo de aire


parade




**Button vuela**

Y ya era hora. Él no lo sabía cuando se tomó esta foto durante los libres del sábado, pero un día más tarde Jenson iba a subir por fin al podio.

**Circuito:** Sepang, Malasia

**Hora/fecha:** 11.22 h, sábado 20 de marzo

**Fotógrafo:** Steven Tee/LAT, Canon EOS 1V, objetivo 300 mm, película Fuji Velvia, 1/125 a F20




### De la Ceca a la Meca

¿Sabes lo que es esto, eh, Rubens? Eso es. Todo lo que tú –o cualquiera– verá de Michael durante las 57 vueltas de mañana: la zaga más vista de la F1.
**Circuito:** Sakhir, Bahrein
**Hora/fecha:** 14.47 h, sábado 3 de abril
**Fotógrafo:** Darren Heath, Canon EOS 1V, objetivo 600 mm, película Fuji Velvia, 1/125 a F14



JEAN PRESIDENTE

# Todt, sucesor de Max Mosley en la FIA

**En 2006 está previsto que el patrón de Ferrari deje la Scuderia, y entonces se espera que le ofrezcan ser vicepresidente de la FIA. Después, con el apoyo de Max Mosley, se preparará para ocupar el cargo de éste**

Cuando el contrato de Jean Todt con Ferrari termine al final de 2006, *F1 Racing* cree que le solicitarán que se incorpore a la FIA como vicepresidente, un trampolín para heredar el puesto máximo.

El vicepresidente actual, que ostenta el cargo desde 1998, es Marco Piccinini, de 52 años (directivo de Ferrari de 1978 a 1993). Durante su etapa en Maranello forjó estrechas relaciones de trabajo con Bernie Ecclestone y Max Mosley, y tomó parte en la creación del primer Pacto de la Concordia tras la guerra FISA-FOCA de 1980.

En 2001, Mosley fue reelegido presidente, sin rival alguno. Pero se rumorea que Jackie Stewart ha acariciado la idea de enfrentarse a él en 2005, aunque *F1 Racing* duda que a Stewart, de 64 años, le entusiasme el lío de asumir un cargo totalmente nuevo y no remunerado en esta fase de su carrera.

Incluso si decidiera presentarse, perdería casi con seguridad. El astuto Mosley se ha asegurado un apoyo muy importante entre su electorado, que comprende a los jefes de los más de 120 clubs automovilísticos afiliados a la FIA en todo el mundo (como el RACE y el RACC en España). Además, a alguien sin un asiento en el Consejo Mundial del Automovilismo de la FIA le costaría mucho conseguir suficiente apoyo de los clubs para preparar un serio ataque; y, a diferencia de Todt, Stewart no posee dicho asiento.

Entonces, poco después de su reelección en 2005, Mosley hablará en confianza con Piccinini, lo que llevará a una digna retirada temprana del hábil italiano. Todt asumirá la vicepresidencia, como persona designada por Mosley, y probablemente rehuirá el protagonismo de forma menos diligente que su solitario predecesor. De hecho, es probable que Mosley se retire antes del final de su mandato en 2009 –cuando tendrá 69 años–, dejando que Todt sea elegido, con el apoyo de Mosley, antes de que se ultime el próximo Pacto de la Concordia en 2008.






¿No os convence? A otros sí. "Parece plausible", dijo Eddie Jordan a *F1 Racing*, "pero no es más que un rumor. Pero Jean tiene experiencia en este campo, y el hecho de que esté en el Consejo Mundial de la FIA echa más luz sobre él. Es un rumor razonable".

¿Haría Todt un buen trabajo? Jordan continúa: "Jean es una persona muy profesional, según lo demuestra la mejora de rendimiento en Ferrari desde su llegada, y la de Michael [Schumacher], Ross [Brawn], Rory [Byrne] y otros. Eso prueba que es más que capaz de reanimar a la FIA".

La frase clave es "reanimar a la FIA". Y en eso consiste el dilema. Aunque a Mosley le molesta y niega la insinuación de que favorece los intereses de Ferrari sobre los de los demás equipos, se lo ha considerado una espina en el costado de la mayoría de *garagistes* británicos durante una generación, y muchos de ellos desean que se marche. De hecho, durante el fin de semana del GP de Bélgica de 2000 se planeó un golpe, pero, con su mano de hierro en guante de terciopelo –marca de la casa–, Max lo sofocó, con la ayuda de Bernie, en una reunión con los jefes de equipo la semana siguiente. No obstante, el único a quien los ingleses *no* quieren como sustituto de Mosley es a Todt, de quien esperarían, seguramente sin razón, que favoreciera a Ferrari casi por derecho divino.

Para acabar, dejemos que Mosley diga la última palabra: "Jean Todt es una de las diversas personas que sería un excelente presidente de la FIA, pero, que yo sepa, en su posición actual está más que contento". Y eso dista mucho de ser un desmentido.

Todt rehusó hacer comentarios.

'TODT ES UNA DE LAS PERSONAS QUE SERÍA UN EXCELENTE PRESIDENTE FIA'
MAX MOSLEY



**Miembro del Consejo Mundial, Jean Todt (abajo) está bien situado para aspirar a la presidencia de la FIA. No obstante, antes asumirá la vicepresidencia de Marco Piccinini (izda., con Bernie Ecclestone). Poco después, Max Mosley (arriba) dimitirá, apoyando la campaña electoral de Todt.**




FRENOS EN BAHREIN

# Montreal ya no asusta

El GP de Bahrein resultó ser rompedor para los frenos. Una recta de meta de más de un kilómetro, seguida por una cerrada horquilla, más otras frenadas fuertes en cada vuelta, plantearon difíciles interrogantes a los ingenieros.

Ferrari probó varios compuestos de pastillas; al McLaren de Coulthard le estalló un disco, y problemas de frenos en su Renault arruinaron la vuelta de calificación de Alonso.

Las velocidades punta más altas que todos los coches alcanzan este año exacerbaron los problemas. El patrón de McLaren, Ron Dennis, dijo: "Este circuito supera a Montreal en cuanto a dureza con los frenos, y hay que usar un material de frenado que acarrea un difícil problema de control de calor. Eso nos llevó más allá de donde normalmente operamos".



AMONESTACIÓN OFICIAL

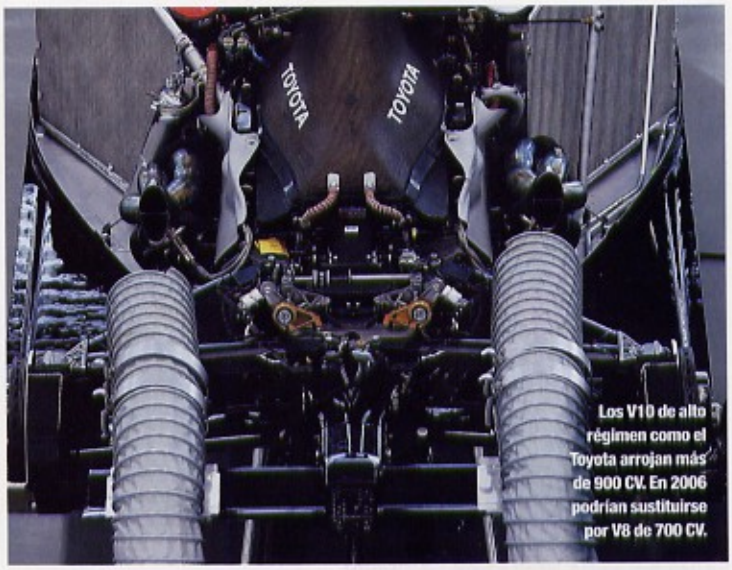
# "Tranqui, Ralf", dice la FIA

Después de Bahrein, la FIA advirtió a Ralf Schumacher que ha de calmarse. Los comisarios le echaron la culpa del toque entre su Williams y el BAR de Takuma Sato en la séptima vuelta (arriba). Sato trataba de recuperar el cuarto puesto cuando Ralf cerró la puerta y los dos coches se tocaron.

"Sato fue algo optimista al pensar que podría recuperar de inmediato la posición que había perdido", dijo Ralf.

Sato no estaba de acuerdo: "Íbamos en paralelo hacia la segunda curva y no me dejó ni un centímetro". Los comisarios le dieron la razón a Taku, considerándole inocente.

No es que esto le venga muy bien a Ralf si pretende que Williams o Toyota le paguen 18 millones por temporada.




Los V10 de alto régimen como el Toyota arrojan más de 900 CV. En 2006 podrían sustituirse por V8 de 700 CV.

SE AVECINA EL V8 DE 2.5 LITROS

# Menos potencia y agarre en 2006

A partir de 2008 podría entrar en vigor un nuevo reglamento con motores V8 de 2.5 litros y una serie de cambios en el chasis.

El Grupo Técnico de Trabajo de la F1 prepara una lista de propuestas que supondrían la mayor remodelación técnica del campeonato en dos décadas.

A la FIA le preocupa que los V10 de tres litros actuales sean tan potentes. Los mejores superan los 900 CV, a pesar de que la norma de un solo motor iba a reducir la potencia. También le preocupa que la aerodinámica sofisticada y mejores neumáticos permitan que las velocidades aumenten más allá de la capacidad de los actuales niveles de seguridad de las pistas.

Los actuales motores atmosféricos datan de 1989 (aunque con un límite de 3.5 litros), tras la prohibición de los turbo de 1.5 litros que motorizaron a todos los campeones desde 1983. La cilindrada se redujo a 3.0 litros para 1995, tras la muerte de Ayrton Senna en Imola en 1994.

Ross Brawn, de Ferrari, dijo: "Existe un proceso en curso para reducir la velocidad, y creo que en 2006 se verá un gran paso adelante. A partir de 2008 habrá una nueva fórmula de motor, y estamos estudiando si dicha fórmula puede anticiparse. Por desgracia, esto suele enredarse en otros factores como el Pacto de la Concordia".

Brawn cree que la potencia de los motores de F1 debería reducirse hasta los 700 CV, lo que permitiría a los fabricantes empezar a trabajar de nuevo hacia los niveles actuales, pero a partir de una cilindrada mucho menor.

El ingeniero de Williams Sam Michael añadió que también le gustaría que se redujera más el nivel de agarre del chasis.

OTRO ESPAÑOL VOLADOR

# ¿El Grupo VW a la F1 con Seat?

Bernd Pischetsrieder, pez gordo del Grupo VW, fue visto en el paddock de Bahrein.

¿Por qué? Buena pregunta. ¿Podría ser, como a menudo se rumorea, que VW se plantee una entrada multimillonaria en el deporte que mejor serviría de escaparate a la capacidad técnica del grupo?

Aunque Pischetsrieder ha negado antes valorar la entrada de VW en F1, se sabe que es un gran aficionado a la misma (y como jefe de BMW por aquel entonces, apoyó la vuelta de la firma de Múnich a la F1 en 2000). Así pues, ¿qué marca del Grupo VW se beneficiaría más de la participación en F1?

La respuesta es... Seat. Desde que adquiriera la firma española en 1990, VW la ha redefinido como la marca 'deportiva popular' del grupo. Por tanto, promocionar la imagen de Seat con la F1 tiene sentido.

Algo así no funcionaría tan bien para la propia marca VW, porque ya es muy fuerte en todo el mundo. Lo mismo vale para Audi, marca a la que le ha ido muy bien con su programa en Le Mans, y cuyo mercado más importante es EE UU (en el que la F1 sigue siendo floja).

No puede decirse lo mismo de Seat, que tiene en Europa su mercado principal. Y como en Norteamérica no se venden Seats, la F1 resulta aún más adecuada.

Además, recientes especulaciones han relacionado a VW con Sauber, cuyo nuevo túnel de viento pronto se usará para pulir la aerodinámica del Golf y otros coches del Grupo VW; y Peter Sauber ha reconocido que vendería su equipo "siempre que el comprador fuera adecuado".

En cuanto se normalice la precaria situación económica de la F1, VW podría hacer una oferta a Sauber. De parte de Seat.

## Repostaje

### ▽ Sin Mumm en Bahrein

La rueda de prensa poscarrera en Bahrein destiló dulzura. En lugar del hedor de los monos bañados en champán, un aroma de agua de rosas y granada invadió la sala, gracias al uso de una bebida sin alcohol en el podio, por respeto al Islam. El zumo de frutas con gas 'Warrd' se produjo especialmente para la ocasión. *Salaam.*



### ▽ Los Michelin hacen 'pop'

La avalancha de pinchazos en los libres del viernes en Bahrein resultó ser consecuencia de una rejilla de drenaje suelta en uno de los pianos. La FIA inspeccionó la zona sospechosa e hizo pulir todas las rejillas con hormigón. Lo intrigante es que Bridgestone no sufriera ni un pinchazo.



### ▽ Shanghai: por ahora pinta bien

Parece que la construcción del circuito de Shanghai va bien. Esta foto muestra la imponente sala de prensa, situada sobre la recta de meta, y la tribuna principal detrás. Esperemos que la pista misma sea tan fabulosa como las instalaciones.



EN LA OTRA PÁGINA, FOTO GRANDE: ARCHIVO LAT; RECUADROS: BRYN LENNON/GETTY IMAGES; JEAN-FRANÇOIS GALERON/WIRE; ESTA PÁGINA, FOTO GRANDE: STUART FRANKLIN/GETTY IMAGES; RECUADROS: STEVE ETHERINGTON/LAT; LORENZO BELLANCA/LAT; DPPI; CLIVE MASON/GETTY IMAGES; MAXPPP

## Repostaje

### ▽ Más caballos para el R24

Renault prepara una evolución de su motor RS24 a tiempo para el GP de San Marino. Hasta ahora el V10 a 72º se ha mostrado fiable, pero le faltan caballos. Con 400 rpm más, entregará otros 20 CV, y también habrá una serie de modificaciones aerodinámicas y de software en el coche.



### ▽ Un F2002 de carbono a 1/18

Juanjo Moya, modelista y técnico en composites, ha realizado un Ferrari F2002 a escala 1/18 totalmente en fibra de carbono (abajo), casi, casi como el de verdad, aunque aquí el carbono tiene una función estética y no estructural. Para contactar con su creador, llamar al tel.: 93 711 57 80, o enviar un e-mail a: juanjo_moya@hotmail.com.



### ▽ ¡Los GP de 2004 en DVD!

Warner Home Video ha adquirido los derechos para lanzar en España el DVD oficial de las pruebas del Mundial 2004 de F1. El sábado siguiente a cada GP encontrarás en tu kiosco, y por sólo 6,95 €, un DVD con las calificaciones y la carrera enteras. El complemento ideal a la lectura de *F1 Racing*...





Toyota parece haber ido para atrás después de la temporada 2003; la aerodinámica es el gran problema.

FICHAJES PARA RESOLVER LA CRISIS

# Toyota va a la caza de savia nueva

Toyota ha organizado una gran campaña de contratación en un intento de mejorar el mediocre rendimiento del TF104.

El equipo ha puesto anuncios en revistas especializadas en busca de: aerodinamistas superiores, ingenieros de diseño de modelos para el túnel de viento; ingenieros de tests en el túnel; modelistas de maquetas para el túnel, e ingenieros de dinámica computacional de fluidos.

Se trata del reconocimiento tácito de que el departamento aerodinámico dirigido por René Hillhorst no está cumpliendo con lo prometido. Pese a contar con uno de los motores más fuertes de la parrilla, una gran fábrica y un presupuesto anual de casi 370 millones de dólares (véase página 42), en carrera los Toyota han rodado a 1,0-3,0s de la cabeza.

El TF104 se ha mostrado 1,0s más veloz que su predecesor, pero los mejores equipos han rebajado al menos 2,0s en la pretemporada. Así, mientras que en Suzuka 2003 los Toyota se calificaron en la segunda fila, en Australia fueron 13º y 18º. En realidad, pues, el equipo ha ido para atrás. Pero en Imola está previsto el debut de un nuevo paquete aerodinámico.

John Howett, presidente de Toyota Motorsport, dijo: "No tenemos tanto personal en nuestro departamento aerodinámico como otros equipos, así que pensamos ampliarlo. Esto no tendrá consecuencias para el personal actual, que está trabajando muy bien".

*F1 Racing* tiene entendido que el director técnico Mike Gascoyne quiere introducir en Toyota un sistema de diseño 'por turnos', como el que supervisó en Renault: dos diseñadores jefe encabezan equipos separados que desarrollan el chasis de carrera cada dos años.

¿Y SI...?

# Así estaría la Fórmula 1 sin Ferrari

Tres carreras, tres vencedores distintos... y Jenson Button en cabeza del campeonato. ¿Cómo? Bueno, así de formidable estaría la lucha por el título sin Ferrari.

Este año la competición por detrás de Ferrari ha sido tan buena que *F1 Racing* ha decidido compilar el campeonato del mundo oficioso no-Ferrari.

El sexto puesto de Button en Australia y los podios en Malasia y Bahrein se convierten en un cuarto, un segundo y una victoria, lo que le da el liderato del mundial. Alonso habría ganado la primera carrera del año, Mark Webber tendría su primera pole y Christian Klien su primer punto.

Pero no todo son malas noticias para los perseguidores de Ferrari. La FOM TV de Bernie Ecclestone se ha centrado en las encarnizadas escaramuzas por detrás de los coches rojos, un valioso tiempo en antena para sus sponsors. Por tanto, los de Ferrari se han visto menos que los de quienes acababan por detrás: a esto se lo llama ser víctima de su propio éxito.

**Clasificación de pilotos alternativa**

| | |
|---|---|
| Jenson Button | 23 |
| Fernando Alonso | 19 |
| Jarno Trulli | 18 |
| Juan Pablo Montoya | 16 |
| Ralf Schumacher | 12 |
| David Coulthard | 8 |

**Clasificación de constructores alternativa**

| | |
|---|---|
| Renault | 37 |
| BAR | 31 |
| Williams | 28 |
| McLaren | 8 |
| Sauber | 4 |
| Jaguar | 4 |



MONTAGNY EN ALZA

# ¿El próximo piloto francés?

Como explicamos en la página 15 de este ejemplar, a Williams le seduce la última superestrella de Flavio Briatore, Mark Webber. De la grandeza del tercer piloto de Renault, Franck Montagny (arriba), dependerá que Mark pueda ir allí en 2005.

*F1 Racing* cree que, si Montagny destaca este año en los tests, podría ascender a titular junto a Fernando Alonso en 2005, dando así otro joven piloto francés a la F1. Pero si no está a la altura, Flavio podría colocar a Webber en dicho puesto.

En cualquier caso, parece que Jarno Trulli, cuyo contrato de representación con Briatore expira al final de 2004, podría verse fuera del equipo Renault F1.



INICIATIVA BENÉFICA

# La conciencia de la F1 es EJ

El contrato de patrocinio único de Eddie Jordan con el GP de Bahrein, 04.04.04, incluye una cláusula por la cual en el capó motor se leerá un mensaje humanitario distinto en cada gran premio (arriba).

Este lema cambiante rompe la norma corporativa, y por tanto no es probable que pase desapercibido. Al final del año, todos estos capós motor serán subastados para una selección de fines benéficos.

"El príncipe heredero Salman [bin Hamad bin Isa al Jalifa de Bahrein] asistió a nuestra fiesta navideña", dijo Jordan a *F1 Racing*. "Le propuse la idea de ir más allá de limitarnos a poner publicidad en el coche.

"Tenemos algunas ideas atrevidas en cartera", prometió Jordan. Se cree que el trato global ronda los 10 millones de dólares.

EN LA OTRA PÁGINA

MARK THOMPSON/GETTY IMAGES; ESTA PÁGINA: CLIVE ROSE/GETTY IMAGES; MARK THOMPSON/GETTY IMAGES; BRYN LENNON/GETTY IMAGES; LORENZO BELLANCA/LAT; ARCHIVO LAT; JUANJO MOYA

# Bahrein cumplió lo prometido

**El primer GP en un circuito a estrenar y en un país nuevo en el automovilismo suponía un riesgo para la organización: pero a pilotos y equipos les gustaron la pista y las instalaciones, y a nosotros la carrera**

Sir Jackie Stewart fue quien mejor lo resumió: "Aquí hay una calidez que no se da en otras sedes de gran premio, ¡y no me refiero al calor! Este lugar destila intimidad; está muy bien".

El mundillo de la F1 sin excepción coincidió con Stewart. "Ahora Malasia está en P2", dijo el director deportivo de Renault, Steve Nielsen, señalando los enormes boxes, salas de reuniones, cocinas, comedores y baños del circuito de Sakhir.

"¿Arena?", dijo Michael Schumacher. "Ningún problema en absoluto. Tal vez la superficie de la pista sea un poco más resbaladiza de lo que esperábamos, pero por lo demás las instalaciones son muy buenas. Es muy impresionante".

Muchos aspectos de Sakhir tienen un aire familiar. El circuito lo diseñó Hermann Tilke (famoso por Sepang, Shanghai, Hockenheim y el Nürburgring); la organización original estuvo en manos de Hans Geist, del A1-Ring austriaco; y el despacho contiguo al de Bernie Ecclestone pertenece ahora a Philippe Gurdjian, director no sólo de Magny-Cours sino también del circuito de tests Paul Ricard, propiedad de Ecclestone.

Además, el ambiente en Sakhir parece el del Ricard de mediados de los años 70. Aunque el circuito de 156 millones de dólares se ha construido en un terreno abierto y polvoriento, la pista, como el Ricard, presenta ligeras ondulaciones, unas enlazadas rápidas y un par de derechas muy rápidas. Tilke optó (como en Sepang y Hockenheim) por un asfalto como el de Fiorano, preparado por Shell, y enormes escapatorias de hormigón bordean el trazado. Hubo algunos murmullos después de los libres, cuando una rejilla de drenaje suelta dañó algunos neumáticos (Michelin) pero, por lo demás, el circuito funcionó bien.

Al hablar con el jeque Salman bin Hamad bin Isa al Jalifa, el príncipe heredero, que fundó el circuito, uno se hace idea del carácter que describía Jackie Stewart: "Soy un aficionado al automovilismo", dijo. "Resulta que conocí a Jackie en un vuelo a Nueva York; me invitó al GP de Italia de 1999 y, desde entonces, he seguido de cerca la F1. Me encanta, y ha sido un privilegio traer la F1 a nuestra región".

Así, el circuito de Sakhir proporciona pistas acerca de la visión del futuro de la F1 de Ecclestone. Está diseñado a la perfección; está situado en una región que puede permitirse el compromiso económico que exige el espectáculo televisivo global de la F1, y, a pesar de la falta de familiaridad de la región con el automovilismo y la F1, la carrera fue organizada con éxito como parte de dicho espectáculo. La lección de Bahrein –ante la que otras sedes cerrarán los ojos por su cuenta y riesgo– es que los espectadores que pagaron para asistir al primer GP de Bahrein lo hicieron ante todo para formar parte de un público de estudio televisivo.

El rostro de Ecclestone no ocultaba su entusiasmo a medida que avanzaba el fin de semana. "He trabajado en este concepto durante 10 años", dijo el viernes, "pero, cuando por fin empezamos, todo se hizo en sólo 486 días. Es fantástico estar aquí ahora y verlo", continuó. Tal vez por un momento pensó en aquel día en Marruecos en 1958, cuando hacía de mánager de un joven inglés llamado Stuart Lewis-Evans. Stuart falleció en el primer GP disputado en un país árabe; pero ahora aquí estaba Bahrein, 46 años después, con una F1 mucho más segura y más grande.

Sin embargo, acerca de si Bahrein sería la primera de una serie de carreras de F1 en Oriente Próximo, Ecclestone replicó: "¡No! Sólo habrá una carrera aquí, y esa carrera tendrá lugar en Bahrein, el país más importante de la región". Lo cual hace aún intrigante el cada vez mayor compromiso de sus vecinos de Dubai con el automovilismo. De hecho, cuatro días antes del GP de Bahrein, Dubai presentó su certamen 'invernal' A1 Grand Prix, que ya cuenta con un circuito apto para la F1. No sería nada característico de Ecclestone dar la espalda a una segunda y lucrativa prueba en Oriente Próximo, sobre todo cuando el país en cuestión tendría pocos escrúpulos a la hora de abrazar la publicidad del tabaco.




**Michael manda en el desierto, y opina que la peligrosa arena no supuso ningún problema mientras corría hacia su tercera victoria seguida.**

F1 RACING

## De compras

### ▽ Toda la F1

Nueva edición 2004 de esta gran enciclopedia de F1 en dos volúmenes. La parte del león es un completo A-Z de constructores, con dibujos de todos los modelos. Con resultados, parrillas y cuentavueltas de 1950 a 2003.

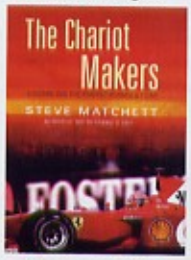
Precio: 115 €. Inglés




### ▽ Técnica en F1

Steve Matchett es nuestro baluarte técnico, y este mes publicamos un extracto de su último libro (véase página 70). Eso sí, para disfrutar de la obra completa hay que leerla en inglés. Pero vale la pena.

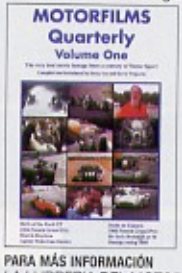
Precio: 32,60 €. Inglés




### ▽ Competición histórica en DVD

Coleccionable trimestral que recopila selecciones de los mejores programas de época filmados en 100 años de carreras. Único.

Precio: 35 €. 90 min. Inglés




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



El lastre predilecto de la F1 es Mallory, una aleación muy pesada de tungsteno, níquel y cobre.

PROBLEMAS DE PESO

# ¿Es el lastre un peligro potencial?

Cuando se produce un gran accidente en F1, el mundo se asombra de la resistencia protectora del coche, ya que por lo general el piloto sale con una leve conmoción en el peor de los casos. Sin embargo, a pesar de tan admirables márgenes de seguridad, rara vez se aborda un peligro potencial: el riesgo de que salgan disparados bloques de lastre. Los equipos lo reconocen, pero las prioridades competitivas hacen que poco o nada se haga para resolverlo.

La FIA estipula que un coche y el piloto han de pesar, juntos, un mínimo de 600 kg, aunque un coche puntero de 2004 sólo pesa unos 440 kg. Dejando 75 kg para el piloto, el coche ha de cargar 85 kg de lastre para llegar al peso mínimo. (La ventaja de un coche ligero es que luego los equipos son libres de colocar los bloques de lastre Mallory donde mejor les vaya para afinar el centro de gravedad del coche).

Buenas noticias para el reglaje del chasis, pero el lastre no hace nada para ayudar a reforzar el coche. Cumple un objetivo de seguridad –la masa adicional ayuda a reducir la velocidad– pero en caso de accidente los bloques de lastre pueden convertirse en 85 kg de metralla volante.

Claro que no todos los coches van tan lastrados; los menos sofisticados y más pesados sólo necesitan la mitad para llegar al mínimo de 600 kg. Pero es probable que cada vez haya coches más ligeros. Hacerlo todo lo más ligero posible es una filosofía de diseño fundamental en F1.

La solución no es sencilla –reducir el peso mínimo sólo aumentaría la velocidad– pero sería mejor para los pilotos que el lastre se llevara en forma de material adicional de refuerzo. Eso sólo podría ocurrir si la FIA hiciera más exigentes sus crash-tests obligatorios: aumentar las presiones de carga de los tests obligaría a los equipos a reforzar sus chasis, y dejar menos margen de peso para añadir lastre.

Un portavoz de la FIA dijo: "En todas las carreras lo revisamos, y nos aseguramos de que el lastre esté bien sujeto".

OTRA BUENA IDEA DE FERRARI

# Levas de doble acción en Ferrari

En un momento dado de la retransmisión de Malasia –cuando la cámara subjetiva mostró a Michael Schumacher accionando los mandos de su F2004– los televidentes con buen ojo tal vez se fijaran en que soltó la mano derecha del volante para cambiar el reparto de frenada del coche. Hasta ahí, nada de particular, pero el hecho de que se escuchara claramente cómo la transmisión del coche subía una marcha mientras su mano derecha ajustaba el reparto de frenada (y por tanto no estaba en el volante) dio que pensar a más de uno, pues los tiempos del cambio totalmente automático quedan atrás.

La disposición tradicional de las levas del cambio es que se reduce con la leva izquierda y se suben marchas con la derecha. Por motivos que sólo Charles Darwin sabrá, reducir con la izquierda y subir marchas con la derecha parece... bueno, el modo más natural de hacerlo.

Pero eso a los diseñadores no les basta. En lugar de dos levas independientes, el volante actual del Ferrari cuenta con una única leva montada sobre un pivote central –un interruptor oscilante–, operable con ambas manos. Tirando de la leva con la mano derecha se sube una marcha, lo mismo con la izquierda se reduce; empujar la leva produce la acción contraria. Al hacer esto último con su mano izquierda, Schumi pudo engranar una marcha más alta mientras ajustaba el freno con la derecha.

# Cifras F1

**Datos para los amantes del cálculo numérico y la F1**

**Promedio de posición en parrilla 2004 por equipos *(hasta Bahrein inclusive)***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Ferrari | 1,7 |
| 2 | Williams-BMW | 4,8 |
| 3 | BAR-Honda | 8,0 |
| 4 | Renault | 10,8 |
| 5= | Jaguar-Cosworth | 11,0 |
| 5= | McLaren-Mercedes | 11,0 |
| 7= | Toyota | 12,0 |
| 7= | Sauber-Petronas | 12,0 |
| 9 | Jordan-Ford | 15,8 |
| 10 | Minardi-Cosworth | 17,8 |

**Km acumulados en carrera por piloto *(hasta Bahrein)***

| | | |
|---|---|---|
| 1= | Michael **Schumacher** | 926 |
| 1= | Rubens **Barrichello** | 926 |
| 1= | Jenson **Button** | 926 |
| 1= | Fernando **Alonso** | 926 |
| 5= | Jarno **Trulli** | 921 |
| 5= | Juan Pablo **Montoya** | 921 |
| 7 | Giancarlo **Fisichella** | 910 |
| 8= | Cristiano **da Matta** | 905 |
| 8= | Olivier **Panis** | 905 |
| 8= | Christian **Klien** | 905 |

**Neumáticos: km totales en carrera, tests y entrenos *(25.11.03*-04.04.04)***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Michelin | 163.013 |
| 2 | Bridgestone | 60.370 |

**Estadística del mes**

Con Bahrein, Shanghai y Spa, 2004 tiene el mayor número de circuitos de más de 5 km de la historia: nueve

**Motores: km totales en carrera, tests y entrenos *(25.11.03*-04.04.04)***

| | | |
|---|---|---|
| 1 | BMW P84 | 28.683 |
| 2 | Honda RA004E | 25.154 |
| 3 | Toyota RVX-04 | 21.397 |
| 3 | Mercedes FO110Q | 20.020 |
| 5 | Ferrari 053 | 13.182 |
| 6 | Petronas 04A | 10.828 |
| 7 | Renault RS24 | 10.205 |
| 8 | Cosworth CR-6 | 9.690 |
| 9 | Ford Cosworth RS2 | 7.459 |
| 10 | Cosworth CR-3L | 4.748 |

**Tests: más km recorridos *(25.11.03*-04.04.04)***

| | | |
|---|---|---|
| Equipo | BMW.WilliamsF1 | 31.249 |
| Piloto | Franck Montagny | 12.091 |

** Inicio tests de pretemporada 2004*

con la colaboración de

FORIX www.forix.com

EN LA OTRA PÁGINA: CLIVE ROSE/GETTY IMAGES; MARK THOMPSON/GETTY IMAGES; PETER SPINKEY/AT; ARCHIVO LAT; ESTA PÁGINA: DPPI

# Los 12 candidatos de Williams para 2005

**Si hay un jefe de equipo que se entusiasme con los pilotos, es Frank Williams. Y con un (tal vez dos) asientos vacantes para el año que viene, tiene 12 de ellos en mente. *F1 Racing* comenta las opciones de todos los que hacen tilín a Frank**

## Mark WEBBER

*Arquetipo de piloto Williams, pero ligado a Briatore. Podría ir a Renault*



Webber tiene contrato con Jaguar para 2005, pero andan tan escasos de dinero que podrían tener que hacer lo inconcebible: trocar su mayor activo por un puñado de pasta de Williams.

Sin duda, Webber es la primera elección de Frank, un moderno Alan Jones (campeón con Williams en 1980). Partir en primera fila en Sepang tampoco habrá perjudicado sus posibilidades. El punto de fricción podría ser Flavio Briatore (mánager de Webber), que pudiera querer colocarlo en Renault con Fernando Alonso.

**PREDILECCIÓN DE FW:** 10/10

## Jenson BUTTON

*BAR podría hacer que se quedara en 2005*



Debutó en F1 con Williams en 2000, y Frank sigue admirándolo. Pero David Richards está resuelto a hacer cumplir a Jenson su contrato hasta el final de 2005; sólo puede irse si BAR acaba fuera de los seis primeros constructores en 2004.

DR dijo hace poco que las posibilidades de que Jenson fuera a Williams eran de "uno en un millón". Eso no hará más que acrecentar el deseo de Frank de ficharlo.

**PREDILECCIÓN DE FW:** 9/10

## Giancarlo FISICHELLA

*Contrato Sauber en 2005. Puede irse al final de 2004*



El contrato de Fisi con Sauber le permite dejar el equipo al final de esta temporada si Williams llama a la puerta. Hace apenas 12 meses, Fisi habría encabezado probablemente la lista de Frank, pero ha tenido problemas con el delicado C23. Si vuelve por sus electrizantes fueros, Frank podría volver a prendarse de él. Pero tiene que darse prisa...

**PREDILECCIÓN DE FW:** 8/10

## Alex WURZ

*Es libre de irse si le ofrecen un volante titular*



Una incógnita. Tal vez sea el mejor piloto probador del oficio; rapidísimo; mucha experiencia en carrera en F1, podio incluido. A Frank y Patrick les encantaría birlarle un activo a McLaren después de la marcha de Honda, Adrian Newey, Montoya, etc. a sus rivales de Woking. No corre desde 2000, pero con frecuencia es el McLaren más rápido en los tests.

**PREDILECCIÓN DE FW:** 7/10

## David COULTHARD

*En el mercado de pilotos al final de 2004*



Ahora reconoce que debería haberse quedado en Williams cuando McLaren le fichó en 1996. Desde entonces se ha visto superado por los finlandeses: primero Häkkinen y estos dos últimos años Räikkönen.

DC sigue siendo soberbio en carrera, y algunos en Williams dicen que todavía tiene chispa. Sus 13 victorias también ayudarían a BMW a combatir el tirón de márketing de JPM-Kimi para Mercedes-Benz.

**PREDILECCIÓN DE FW:** 6/10

## Anthony DAVIDSON

*Probador BAR en 2004. Agente libre después*



¿Un segundón? Tal vez, pero véanse sus credenciales: muy rápido, experto técnicamente y un sol para los sponsors y la prensa. Además, sería barato y resulta que es inglés.

No olvidemos que Frank hace ondear la cruz de San Jorge en el techo de su mansión, en un mástil en su fábrica y en la cola de su jet... Siempre tendrá el voto patriótico.

**PREDILECCIÓN DE FW:** 6/10

## Scott DIXON

*Su contrato en la IRL acaba este año*



Hace poco probó un FW26 en Paul Ricard, y lo hizo bien. Aun así, a no ser que Frank haya perdido el juicio, las posibilidades de este adusto neozelandés han de ser escasas. Williams necesita dos pilotos que puedan ganar carreras en 2005; un debutante es lo último que precisan.

**PREDILECCIÓN DE FW:** 6/10

## Marc GENÉ

*Ser probador Williams le hace titular 'de guardia'*



Por desgracia para Marc, si no sólo JPM sino también Ralf dejan el nido Williams este año, entonces su importancia como probador de aúpa será más vital que nunca para la continuidad del desarrollo del equipo.

Además, Frank tal vez crea que podría haber subido a Marc en un Williams en cualquier momento desde 2001. Luego, ¿por qué ahora?

**PREDILECCIÓN DE FW:** 5/10

## Jarno TRULLI

*Su contrato con Renault acaba este año*



Si Webber fuera a Renault, la víctima sería Trulli, a no ser que Schumi se retire, en cuyo caso Alonso tal vez podría sustituir a Michael en Ferrari, permitiendo así que Jarno siguiera en Renault junto a Mark.

Pero Frank nunca ha mostrado mucho interés por Trulli, cuya propensión a marcarse vueltas de calificación al rojo vivo seguidas de carreras bastante tibias no le da a Frank ni frío ni calor.

**PREDILECCIÓN DE FW:** 5/10

## Nick HEIDFELD

*Contrato Jordan por un año. Disponible en 2005*



No está entre los favoritos, pero alguna posibilidad tiene. El Jordan de este año es un armario, pero Nick ha conseguido meterlo más arriba en parrilla de lo que muchos en Jordan creían posible, superando de paso al desdichado Pantano. Además, posee el pasaporte apropiado, y está ejerciendo presión sobre sus contactos en BMW sin descanso.

**PREDILECCIÓN DE FW:** 4/10

## Antonio PIZZONIA

*Probador Williams. Candidato a GP sueltos*



Este año, tras una temporada negra en Jaguar, Pizzonia volvió a Williams como segundo piloto probador, y pronto empezó a batir récords de vuelta en Valencia de nuevo. Entonces, ¿por qué fracasó tan rotundamente como piloto titular el año pasado? Nadie lo sabe, razón por la cual sin duda nadie volverá a arriesgarse con él.

**PREDILECCIÓN DE FW:** 4/10

## Y por último... Ralf SCHUMACHER

*El contrato Williams expira a final de 2004. Renovación en el aire*



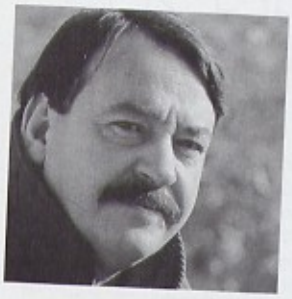
A final de año toca renovar el contrato de 14 millones de dólares al año de Ralf, y su mánager Willi Weber exigió 18 millones para firmar. Williams ofreció sólo tres millones, reflejo de su opinión acerca de las irregulares actuaciones de Ralf.

El resultado fue un compás de espera. Si Weber convence a BMW para que llenen el vacío (y sigan así con un piloto alemán), entonces Ralf podría quedarse.

Si no, se irá al derrochador (incluso para la F1) equipo Toyota, el único lo bastante rico e ingenuo como para fichar a Ralf con un sueldo multimillonario.

**PREDILECCIÓN DE FW:** 3/10

• **Véase Bandera Negra, página 98**



## Joan Villadelprat

Después de tres carreras, el espejismo que Williams había creado en la pretemporada se ha diluido completamente y la fortaleza de Ferrari ha emergido.

La única incógnita importante era conocer la evolución de Bridgestone, ver si había hecho un buen trabajo, todo dependía de los neumáticos. Lo que es evidente es que en Australia fueron muy bien, en Malasia repitieron y en Bahrein también. Por lo que respecta a Michael Schumacher, está en una forma impecable, lidera el mundial y será para todos muy difícil batirle. Mientras él esté motivado, los rivales van a sudar tinta para alcanzarlo, este año se vislumbra una Ferrari muy potente y además hemos de pensar que cuando falla uno de los dos coches, el otro siempre está allí.

La actuación de Williams fuera de Europa está siendo bastante decepcionante, sobre todo en calificaciones y en las salidas. Es evidente que es muy difícil adelantar en todos los circuitos (aunque en Bahrein Fernando con su Renault dio todo un recital), y es muy importante conseguir un buen lugar en parrilla porque si no los Ferrari se marchan solos, los dos se van. La inestabilidad se cierne sobre el equipo: está muy madurada la marcha de Ralf a Toyota, se habla de 10 millones de dólares al año durante cinco años lo que cobrará el alemán, y Montoya ya firmó por McLaren. Son las típicas cosas de Williams, escatimar dinero en los pilotos, que no tienen mucho sentido pero ellos sabrán porque lo hacen. Prefieren invertir en técnicos antes que en pilotos. Parece ser que sus opciones son ahora Jenson Button y Mark Webber. El australiano está muy cerca, pero es un piloto de Flavio Briatore, otra posibilidad es la pareja Marc Gené y Pizzonia. Veremos por dónde van los tiros un poco más adelante.

Por otro lado, David Coulthard puede recalar en Williams, es un hombre de mucha experiencia, aunque no esté demostrando ser rápido en estos momentos, incluso se habla también de Jarno Trulli, ya que existe mucha presión de Renault por sentar a Frank Montagny en un monoplaza de la marca del rombo y eso comportaría la salida del italiano.

Fernando es indiscutible en su lugar, las remontadas que está protagonizando son antológicas, por errores suyos o del equipo se ha visto obligado a salir muy atrás y lo ha solucionado como los campeones, adelantando pilotos a pares y acabando en los puntos.

Los que sí que están en crisis son los de Mclaren, parece que vayan más a puntuar que no a ganar. No es lo que se espera de ellos. Los veo muy castigados y no les será fácil levantar cabeza enseguida, está claro que, independientemente de que Coulthard y Räikkönen sean más o menos rápidos, no es una cuestión de pilotos, sino de motor. La escudería tiene problemas con los motores, rompió en Bahrein, también en Malasia, han perdido la fiabilidad, están pasando un momento difícil, que es muy extraño porque durante el invierno todo funcionó de manera aceptable.

El cambio de reglamento los ha cogido por sorpresa, han apurado mucho para ganar potencia y les ha salido un propulsor frágil, que además no destaca por sus prestaciones. No sólo es eso, tienen dinero y material más que suficiente, el coche estaba más que probado a lo largo del año pasado y no se entiende qué sucede.

Uno empieza a pensar que en el traslado a la nueva fábrica han perdido el norte, les ha restado dedicación y tiempo para trabajar donde debían. Posiblemente no sea sólo esto, pero seguro que les está influyendo mucho, están descolocados, si no realizan un gran esfuerzo van a perder media temporada, van con la lengua fuera y no acaban carreras. Deberían parar y reflexionar, analizar los problemas y atacarlos de manera diferente porque están haciendo el ridículo. Si el motor no es fiable deben bajar potencia y mejorar la aerodinámica para ganar décimas de segundo. Es importantísimo llegar a la meta, la primera ley de la F1 es acabar carreras, para poder ganarlas más adelante.

BAR se vio competitiva en Montmeló y lo ha confirmado en las primeras citas del año, en tres escenarios bien diferentes. Es obvio que los diseñadores han hecho un trabajo fantástico, han acertado con el nuevo coche. Les está dando frutos el hombre que ficharon de Williams, Geoff Willis, una de las pocas, sino la única excepción que confirma la regla de que los ingenieros son más preciados que los pilotos en la escudería de Frank Williams.

Toyota está despertando, en Bahrein les fue mejor, aunque empezaron muy mal el año. Toyota, con todos los medios posibles, es la segunda empresa mundial, está forzando la máquina, la llegada de Mike Gascoyne ya se empieza a notar. Ahora están dando el paso justo que todos esperaban, la renovación de los pilotos. Se especula sobre Scott Dixon, que puede reemplazar a Da Matta.

Del resto de escuderías, Sauber ha vuelto a la competitividad, Felipe Massa mejora y Jaguar sigue progresando gracias a Webber y también a Klien. Después de las críticas hacia los pilotos jóvenes, se está demostrando que se adaptan con mucha rapidez. Jordan, como Minardi, sufren mucho y algunos pilotos como Heidfeld atraviesan un serio bache. Fue un hombre prodigio, piloto Mercedes, pero poco a poco se ha ido desinflando, era un fuera de serie y parece que ahora está en un momento crítico.




(Abajo) Primera de las dos roturas de motor de Räikkönen en Bahrein, el viernes durante los entrenos libres.

STEVE ETHERINGTON/LAT

**'Mclaren debería reflexionar y atacar los problemas de otra manera porque están haciendo el ridículo'**



## Javier del Arco

Schumi no deja de sorprender y un lector erudito le mete a uno en vereda. A ambos, gracias; y también a...

Hoy tengo que dar las gracias, muy efusivamente, a dos personas. O a tres, ya veremos, según la dirección que vaya tomando la página, pues lo cierto es que estoy ante el teclado del ordenador y no tengo ni puñetera idea de qué escribir.

La primera es Michael Schumacher, pues su carrera de Bahrein –sumada a las de Australia y Malasia– le deja a uno desarmado y con la mente en blanco; tres carreras, tres victorias partiendo de la pole, 30 puntos, su 200° Gran Premio a la vuelta de la esquina (¡Mónaco!...), 73 victorias, un séptimo título que se va afianzando en el horizonte... y allá por Silverstone u Hockenheim –con permiso de Montoya–, la sexagésimosexta pole de su historial, la que le permitirá arrebatarle a Senna el único récord que diez años después de su muerte todavía tiene en su poder el brasileño.

**(Abajo) Por muchas carreras que gane, Schumi no se cansa de escenificar su característico salto; ¿dónde tiene el límite este hombre?**

Claro que están los porcentuales de victorias y podios por carreras disputadas, donde Fangio todavía tiene mucho que decir, pero no nos engañemos: a la gente, al aficionado medio, lo que le va son los números naturales, y no es amigo de entrar en cálculos que más parecen de libreta de ahorros que de Gran Premio de F1.

¿Crees que 'me quemo' mucho haciendo tales vaticinios? Pues espera y verás... Están al caer: Imola y, el 9 de mayo, Catalunya. Y si ahí sigue (o siguen) como hasta ahora, ya me dirás tú quién va a ser capaz de pararle los Bridgestones al Ferrari N° 1...




El segundo merecedor de mi agradecimiento es el lector isleño Guillermo Romani, que me corrigió un error en apariencia insignificante de mi comentario del mes de marzo. No me hizo falta ni tan siquiera consultar mi archivo para darme cuenta de que él tenía razón y un servidor había metido el remo. Y no digo lo de las gracias con retintín o con segundas: me agrada que me corrijan cuando me equivoco, y más si lo hacen con la corrección y aportación de datos de la que Guillermo hizo gala.

Su carta me ha dado pie para desenfundar de su estantería los dos volúmenes de *The Grand Prix Car*, de Laurence Pomeroy (toda una joya incunable...) y deleitarme un rato contemplando aquella maravilla que fue el proyecto BRM 1500 de 1947-1953... a pesar de que, durante dicho periodo, el coche solamente acudió a cuatro carreras de F1 (entre ellas, la Peña Rhin de 1950, no puntuable), tomó la salida en dos y únicamente acabó una.

En aquella época, los F1 podían optar por motores de 4.500cc atmosféricos o de 1.500 sobrealimentados. BRM optó por esta última solución –como Alfa Romeo con su *Alfetta*– pero aparte de esta premisa y de que la sobrealimentación era asimismo en dos fases (es decir, que un segundo compresor volvía a comprimir la mezcla ya comprimida por el primero), todo lo demás era anticonvencional... y así les fue.

El motor era un V16, como el de los Auto Union de 1934-37, pero mucho más compacto, y los compresores eran centrífugos, pero no 'turbos' sino accionados mecánicamente. En sus primeras pruebas, dio una potencia de 400 CV a unas 11.000 rpm, pero el objetivo eran los 600, que se consiguieron cuando ya era tarde, Alfa Romeo ya se había retirado y, ante la evidencia de que en 1952 las parrillas de los Grandes Premios iban a estar formadas por cuatro Ferraris, media docena de Talbot Lagos (un coche interesante, sobre el que me gustaría volver) y algunos Maseratis Sanremo privados–más dignos ya del museo que de los circuitos–, la FIA había decidido disputar los Campeonatos del Mundo de 1952 y 1953 bajo las normas de la Fórmula 2 (2.000cc atmosféricos) a la espera de la entrada en vigor de la F1 2.500 en 1954.

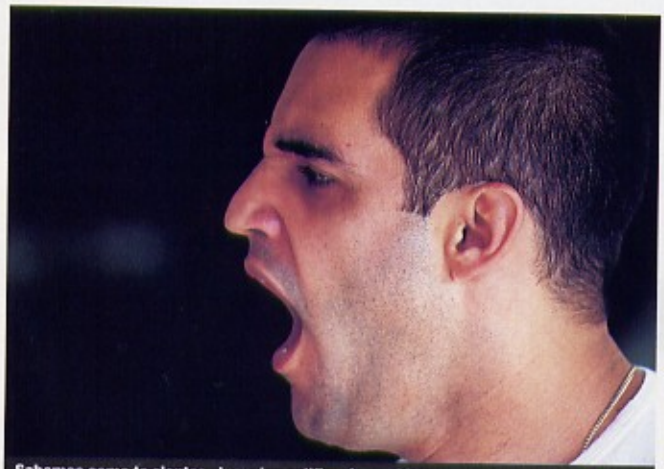
El diseño más interesante y sofisticado de cuantos se habían realizado hasta entonces –400 CV/litro, frenos de disco...– había llegado tarde. Y tarde llegó siempre a los circuitos en que corrió. Faltó un Dr. Porsche, un Alfred Neubauer o un Jean Todt que pusiera las cosas en su sitio y en su momento.

Sobrevino entonces un bienio en el que se celebraron 15 Grandes Premios puntuables (7 + 8, Indianápolis aparte), de los que Ferrari ganó 14 y Alberto Ascari 11 (¿te sugiere algo este dominio aplastante de la Scuderia...?), Taruffi, Hawthorn y Farina uno, y Fangio y Maserati otro... por culpa, justamente, del BRM V16, tema sobre el cual también me gustaría volver.

Y para terminar –ya lo he dicho al principio– me gustaría dar las gracias a Peter Berthon y a Raymond Mays por haber diseñado y construido un coche como el BRM V16, que si bien no logró su objetivo de colocar a la industria británica a la cabeza de la F1, dio uno de los primeros pasos para que ello fuese así una década más tarde.

**'Tres carreras, tres victorias desde la pole... Schumacher le deja a uno desarmado y con la mente en blanco'**

STEVE ETHERINGTON/LAT



Sabemos como te sientes, Juan: las calificaciones 2004 no son muy entretenidas...

## a los lectores

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

• En mensajes de correo electrónico, indicar nombre completo y población. Si deseas que publiquemos tu dirección electrónica, indícala también.

## fe de errores

• Giancarlo Fisichella tiene dos hijos, Carlotta y Christopher, y no uno, como se indicaba en *F1 Racing* Nº 61, p40

• La foto de Christian Klien publicada en *F1 Racing* Nº 62, p15, corresponde en realidad a Björn Wirdheim

### Calificaciones aburridas

Los equipos, pilotos y espectadores tenemos razón. Este sistema de calificación es soso y aburrido, y debe ser modificado. En mi opinión, deberíamos regresar al sistema de cuatro tandas - 12 vueltas 'de siempre'.

Sigo la F1 desde 1996 y, sin ningún tipo de dudas, el sistema más emocionante y divertido era el que se vino realizando hasta 2002. Era un sistema que gustaba a mucha gente y que (en mi modestísima opinión) sólo fue cambiado por la presión ejercida desde determinados sectores del 'circo' para intentar acabar con el dominio (aplastante) de Ferrari.

Debo admitir que durante las primeras carreras del nuevo sistema en 2003, sí que había cierta expectación debido al posible juego con la carga de gasolina. Sin embargo, a partir de la quinta carrera, las cosas eran muy evidentes: los grandes salían casi con la misma carga de gasolina y Webber muy ligero para calificarse bien. Punto.

Como contrapartida, pasamos de ver 12 vueltas por piloto a ver tan sólo tres. Además, perdimos lo que es la esencia de la F1: la búsqueda del mejor reglaje posible, de la perfección en el coche, para que el mejor piloto unido a la mejor máquina pueda destrozar el crono. Eso es la F1 para mí. Tan sólo espero que la FIA recapacite y tome las medidas necesarias. Somos muchos los descontentos con este sistema de calificación.

Por cierto, me gustaría que, tal como pidió Javier Rosales [Correo, *F1 Racing* Nº 62], hicierais un reportaje sobre los Oficiales de Pista del Circuit de Catalunya que, además, ¡el año pasado ganamos el premio a la mejor organización! ¡Un saludo para todos los Oficiales!

Rubén Padrones Sánchez, Barcelona
rubpad@hotmail.com

### La Fórmula 1 en España

Últimamente aparecen muchas cartas en las que amantes de la F1 intentan desmarcarse de la "Fiebre de la F1 actual", haciendo memoria del día en que se enamoraron de este deporte, mucho antes por cierto de la aparición de Fernando Alonso.

Tan triste puede ser intentar desmarcarse de este fenómeno emergente intentando reivindicar caché, ante el gran numero de seguidores actuales por la aparición de Alonso, como prestar atención a este deporte sólo si está el asturiano.

Lo cierto es que, sin encontrarme en el primer grupo, amo este deporte desde mi infancia, en la que disfrutaba como un enano con mi piloto favorito, Nelson Piquet a bordo de su Benetton.

El presente es simplemente impresionante; hasta ahora parecías ser un bicho raro si hablabas de F1, ahora da gusto.




La F1 está de moda en España... ¡viva!

Alegrémonos no sólo por Alonso sino porque nuestro deporte amado es a día de hoy lo que siempre habíamos soñado.

Que esto perdure mas allá de Alonso, Gené, De la Rosa o Campos es labor de todos; el bello deporte de la F1 debe permanecer por encima de banderas y pilotos.

Gracias, *F1 Racing*, por trabajar por ello.

Pablo Celdrán de Paz
pcp@eresmas.com

### Saludos desde Valencia

Soy un modesto lector que cada mes compra vuestra revista para saber qué es lo que se cuece en este mundillo de la F1.

Pues bien, tengo que deciros que hacéis un trabajo encomiable, porque la revista, para mí, es una de las mejores que existen hoy por hoy.

Sólo quiero agradeceros muchísimo vuestro esfuerzo y mandaros un caluroso saludo desde Valencia.

Guillermo Rubio Mateu, e-mail

### Viaje al GP de Bélgica

Me dirijo a esta sección con la intención de contactar con algún club de fans, o alguna agencia de viajes, que tenga previsto programar un viaje para asistir al Gran Premio de Bélgica de finales de agosto.

En su defecto, también me interesaría algún otro viaje a otros grandes premios de F1 europeos.

Oskar Garijo, Bilbao
garijo6k@wanadoo.es

### El gesto de McLaren

Soy un aficionado a la F1 desde hace muchos años y resido en Valencia, así que cada vez que las escuderías se desplazan al circuito de Cheste para entrenar acudo a verlas. Desde hace un año me acompaña mi hijo pequeño de tres años –gran aficionado también– y, como tengo la posibilidad de moverme por el pit lane, nos acercamos a ver a los pilotos y a los ingenieros.

PODÉIS ENVIAR VUESTRAS CARTAS POR CORREO: *F1 RACING*, C/ÁLAVA Nº140, 7ª PLANTA. 08018 BARCELONA; FAX: 93 414 45 34; O CORREO ELECTRÓNICO: F1RACING@IXO.ES

El pasado día 9 de marzo fui a ver los tests que estaban efectuando varias escuderías, entre las cuales se encontraba McLaren.

Cuál sería mi sorpresa cuando uno de los ingenieros retiró la valla que tapaba el box y nos invitó a mi hijo y a mí a entrar y ver de cerca el trabajo de los ingenieros y mecánicos en el coche de Pedro de la Rosa.

Compartimos con el grupo un buen rato y pude hablar con varios integrantes de la plantilla.

Fue un gesto que mi hijo y yo agradeceremos siempre, pues oportunidades como ésta no se presentan muy a menudo.

Jaime Dembilio Sifres, e-mail

### Valor relativo

Entrando una vez más en la polémica de quién es o ha sido el mejor piloto de todos los tiempos, me gustaría reflexionar sobre algunas cosas. ¿Es mejor M. Schumacher por tener unos números más altos... seis títulos, 73 victorias, etc.?

Quizá eso sirva para que figure en la tabla de récords, pero para saber si es realmente el mejor o el más efectivo, tendríamos que ver sus porcentajes, ¿no?

Basta con dividir el número de victorias por el de participaciones y sacar el %... Veamos: victorias: Fangio 40,68%, Schumacher 36,55%, Senna 25,31%; poles: Fangio 49,15%, Senna 40,12%, Schumi 28,93%; vueltas rápidas: Fangio 38,98%, Schumi 28,93%, Montoya 21,15%.

¿Quién es mejor en baloncesto, el que encesta 4 triples de 4 intentos o el que encesta 6 de 8?

Juan A. Muñoz Frías, Madrid

### No sólo está Alonso

Todos nos alegramos de la llegada a la F1 de un piloto español con potencial, pero es que últimamente sólo hay un tema en F1: Fernando Alonso.

¿Y los demás? ¿Es que no son nadie? Os hago llegar mi carta para pedir más variedad, que de un tiempo a esta parte sólo se habla de él.

Y que no se subestime la actuación de M. Schumacher en este mundial. No hay más que ver el inicio de temporada que ha rubricado. Sólo cabe felicitarlo por sus victorias, que han hecho callar a mucha gente.

Judith Manzanares
Sant Sebastià dels Gorgs, Barcelona

### ¿Póster de Senna? Hecho

Soy un gran aficionado a la F1 desde hace bastante tiempo y me gustaría dar mi modesta opinión acerca de algunos temas.

El primero es la abusiva información que nos dan acerca del talento de Fernando Alonso, que nadie lo pone en duda, pero pienso que en cuanto a calidad hay pilotos a la par o por encima de Alonso, como es el caso del finés Kimi Räikkönen o el colombiano Juan Pablo Montoya.

Los tres son futuros campeones, y yo apuesto por Kimi; eso siempre y cuando el hexacampeón Michael Schumacher se retire.

Por último, una petición que creo haría las delicias de muchos aficionados: me gustaría que vuestra revista recordara a Ayrton Senna de una manera especial. No estaría mal algún póster o, mejor aún, dedicarle un número especial; si se le hizo uno a Alonso, ¿por qué no al piloto más grande y carismático de la F1?

También me gustaría contactar con aficionados para poder intercambiar información sobre nuestro tema favorito: la F1.

Antonio Luis Cruz, Santa Cruz de Tenerife
antonioluisch@hotmail.com

### ¡Volvamos al trabajo!

Desconcertados y decepcionados. Incomprensible lo que está pasando con un coche como el MP4-19. Creo que no se trata sólo de una percepción mía: los seguidores de McLaren debemos de sentirnos más o menos igual.

El entusiasmo por el despertar de un coche, que nos pareció una simbiosis perfecta entre belleza y rendimiento esperado, se va enturbiando con el mismo humo áspero con que vemos bloquear y romper motores desde que arrancó el mundial.

Al coche le falta potencia y fiabilidad. Los pilotos deben ingeniárselas para hacerlo virar con efectividad... ¡¿Un McLaren despendolado?! Ha nacido incompleto: se queda corto en agarre aerodinámico y mecánico. Con problemas persistentes que, parece, se 'tapaban' u ocultaban al principio, quizás por la ansiedad de verlo correr antes y alcanzar el imaginario podio de 'adelantarse' a los nuevos prototipos de sus rivales.

Extraño en un equipo como McLaren: concienzudo, pertinaz en la perfección y el éxito, seguro antes de lanzar campanas al vuelo. Pero las grietas aparecieron para nuestra sorpresa desde el primer GP, y se suceden sin descanso ante nuestras miradas atónitas. Y no me refiero unívocamente a las *grietas* que causan en el bloque excesiva porosidad y mal calibrada flexibilidad...

Uno diría que las ilusiones y esperanzas se cumplen sólo en el simulador: el software da vía libre a la inventiva del rendimiento. Mientras, nuestros coches tan sólo demuestran poca resistencia. Efectivamente, los componentes generadores de calor (y la adrenalina que concentramos quienes sólo tenemos un monitor-visor: la TV) *se están dispersando:* esperamos cada GP invirtiendo puntos de mira.

La esperanza y alegría por un podio 'se dispersa' hacia la inquietud por que el *motor* aguante y el coche llegue a la meta. La *transmisión* se vuelca en el ánimo y confianza que debemos depositar en nuestros pilotos para que hagan lo que puedan 'en los malos tiempos' en los que están corriendo.

¿Y el *escape?*

Raquel Antón Albisu, Sitges (Barcelona)



El MP4-19 dejó tirado a DC en Bahrein.

ARCHIVO LAT/GETTY IMAGES

PODÉIS ENVIAR VUESTRAS CARTAS POR CORREO: *F1 RACING*, C/ÁLAVA Nº140, 7ª PLANTA. 08018 BARCELONA; FAX: 93 414 45 34; O CORREO ELECTRÓNICO: F1RACING@IXO.ES

# EL MATADOR DEL ROMBO

Asimila bien todas las lisonjas que le dispensan, aunque empiecen a molestarle un poco. Y no se deja engañar; nadie quería saber de él cuando corría en Minardi.

**Entrevista** Maurice Hamilton **Retratos** Karl Grant



En su tercera temporada en F1, Alonso ya ha causado una impresión mayor que muchos pilotos en toda su carrera. ¿Cómo lo lleva?


MILD SEVEN
elf
MICHELIN
HANJIN
MILD SEVEN
RENAULT
GLIRU
FERNANDO ALONSO


MILD SEVEN
elf
LeasePlan
MICHELIN




CHARLES COATES/LAT

**El regreso a Malasia no arrojó el saldo glorioso que Renault esperaba en 2004 (arriba); este año Alonso partió 19º en parrilla y cruzó la meta séptimo; en 2003 marcó la pole y subió al podio.**

Lugar: el paddock de Sepang, 21 de marzo de 2004. Fernando Alonso ha acabado séptimo tras arrancar desde la cola de la parrilla. No es el resultado que esperaba al principio del fin de semana. Aunque él no llegara a decir tanto, se veía venir una victoria; otro podio, al menos. Después de todo, ésta era la pista en que 12 meses atrás se empezó a ver cómo las gastaba, al partir desde la pole y acabar tercero.

Cuánto le gustaría repetir una actuación así, meditó, especialmente cuando su casco y su coche lucían el crespón negro en señal de duelo por las víctimas de los ataques terroristas perpetrados unos días atrás en Madrid. Una victoria sería un bálsamo fugaz para un país atormentado en el que él es todo un ídolo.

Pero ahora esto. Una fantástica remontada desde la cola y luego una segunda parte de la carrera en tierra de nadie, con demasiado combustible a bordo, debido a una jugada tardía con la táctica de carrera que no salió bien. Séptimo. Y la culpa era sólo suya. Ese trompo en los oficiales le costó más que un puesto seguro en primera línea.

Una breve entrevista en inglés, luego otra en español, seguidas por una brusca negativa a conceder ninguna más. Da media vuelta y se zambulle en el aire acondicionado del motorhome Renault, lejos del calor abrasador.

"Maldito Alonso", dice un plumífero entre dientes. "Era un chico tan encantador. Tiene un fin de semana malo y ahora resulta que se ha vuelto distinguido y no va a hablar. Igual que los demás".

¿Es eso cierto? ¿Qué clase de persona es este chico de 22 años de cejas espesas, ojos oscuros y melena suelta? Ya sabemos que es rápido. Pero ¿puede manejar la fama y presión crecientes? ¿Cómo se adapta a su visión diaria de la vida ser un ganador y campeón potencial en F1? Pues resulta que la mar de bien. Cuando habla del pilotaje nos da una primera pista. Es tan innato e instintivo como andar poniendo un pie delante del otro, hasta tal punto que ni siquiera recuerda la primera vez que se puso al volante, ni hablar pues de la sensación de control que experimentó. Bueno, es lógico si en ese momento tienes tres años, ¿no?

> 'PARA FERNANDO ALONSO, PILOTAR ES TAN INNATO COMO ANDAR PONIENDO UN PIE DELANTE DEL OTRO'

"Era muy jovencito y la verdad es que no recuerdo si lo encontré fácil o no", dice, ►






## >Promoción 2001: Alonso a por el 'gordo'

Domingo 4 de marzo de 2001: GP de Australia, el día en que la F1 se cruzó con su propio futuro. Alonso, Montoya, Räikkönen, y, ejem, Bernoldi, debutaron ese día.

Aparte de Bernoldi, la promoción de 2001 incluye sin duda a los candidatos más sólidos para heredar la corona de Schumi, hecho que se refleja en la alineación de los mayores rivales de Ferrari: Williams-Montoya; McLaren-Räikkönen; Renault-Alonso; todos números uno no oficiales en sus equipos.

Muy pronto, dos de ellos –Kimi y Juan Pablo– correrán en el mismo equipo. Ahora mismo las cosas no van muy bien en McLaren, pero en cuanto mejoren, sólo uno de ellos podrá alcanzar el éxito, no los dos.

Lo que asciende a Alonso a presunto heredero al trono de Schumi. No sólo porque podría ser el único de los tres que pilotara un coche realmente competitivo en 2005 –si los problemas de McLaren no tienen rápida solución–, sino también porque Kimi y JPM estarán potencialmente ligados a McLaren durante el tiempo suficiente para ver impotentes cómo Alonso se lleva el premio gordo.

El presidente de Ferrari Luca Montezemolo lo tiene claro: "Es un candidato de futuro. Es como Michael en Benetton; un gran talento que necesita tiempo".

¿Cuánto tiempo? Unos tres años de F1, cree Luca. Y éste es el tercero de Alonso. Pero ¿dejaría Flavio que se marchara de Renault? Bueno, Flavio también es su mánager, así que eso sólo lo ha de consultar consigo mismo. Y seguro que con mucho gusto llegaría a algún tipo de acuerdo, si el precio es correcto. Y, conociendo a Ferrari, seguramente lo sería.

**Dom Taylor**



CHARLES COATES/LAT; LORENZO BELLANCA/LAT

**Fernando empieza a sentirse acosado por la prensa (superior izda.) y la opinión pública; su carrera en Sepang (superior) se malogró cuando en la vuelta 24 repostó hasta el final y su ritmo se vino abajo; pero en Australia fue el único piloto no-Ferrari que se lució (arriba, en el podio con Schumi).**

reconociendo con una sonrisa irónica el pequeño disparate de subir a un crío de tres años a un kart. "Recuerdo mejor las cosas a partir de los 10 ó 12 años. Pero, como empecé a correr en karts siendo muy pequeño, lo encontré bastante sencillo".

Charlamos el jueves antes de Sepang, en una zona aislada y con pocos muebles. Sentado con los brazos cruzados sobre la mesa de metal, Alonso lleva su ropa de deporte Puma y una camiseta blanca. Fuera, más periodistas esperan para entrevistarle. Es una parte habitual de la rutina del fin de semana.

Cuando Alonso corría en Minardi, de vez en cuando algún reportero se aventuraba a pisar el otro extremo del paddock pero, por lo general, su agenda diaria era breve. Y sin embargo corría tanto y tan bien como ahora. ¿Le sorprendió el repentino aumento de interés el año pasado?

"Bastante, la verdad. Como usted dice, soy el mismo piloto que era en Minardi y conduzco del mismo modo; siempre a tope. El Minardi estaba el 21° en la parrilla y nadie se interesaba por mí; pero ahora obtengo resultados y la gente está más interesada. Me parece normal que la F1 sea así, pero no es bueno. No me gusta".

¿Le saca de quicio?

"No, pero sé que lo que me sucede ahora no es real. Creo que es como... no sé... cómo se dice... [dibuja un gran círculo con ambas manos]".

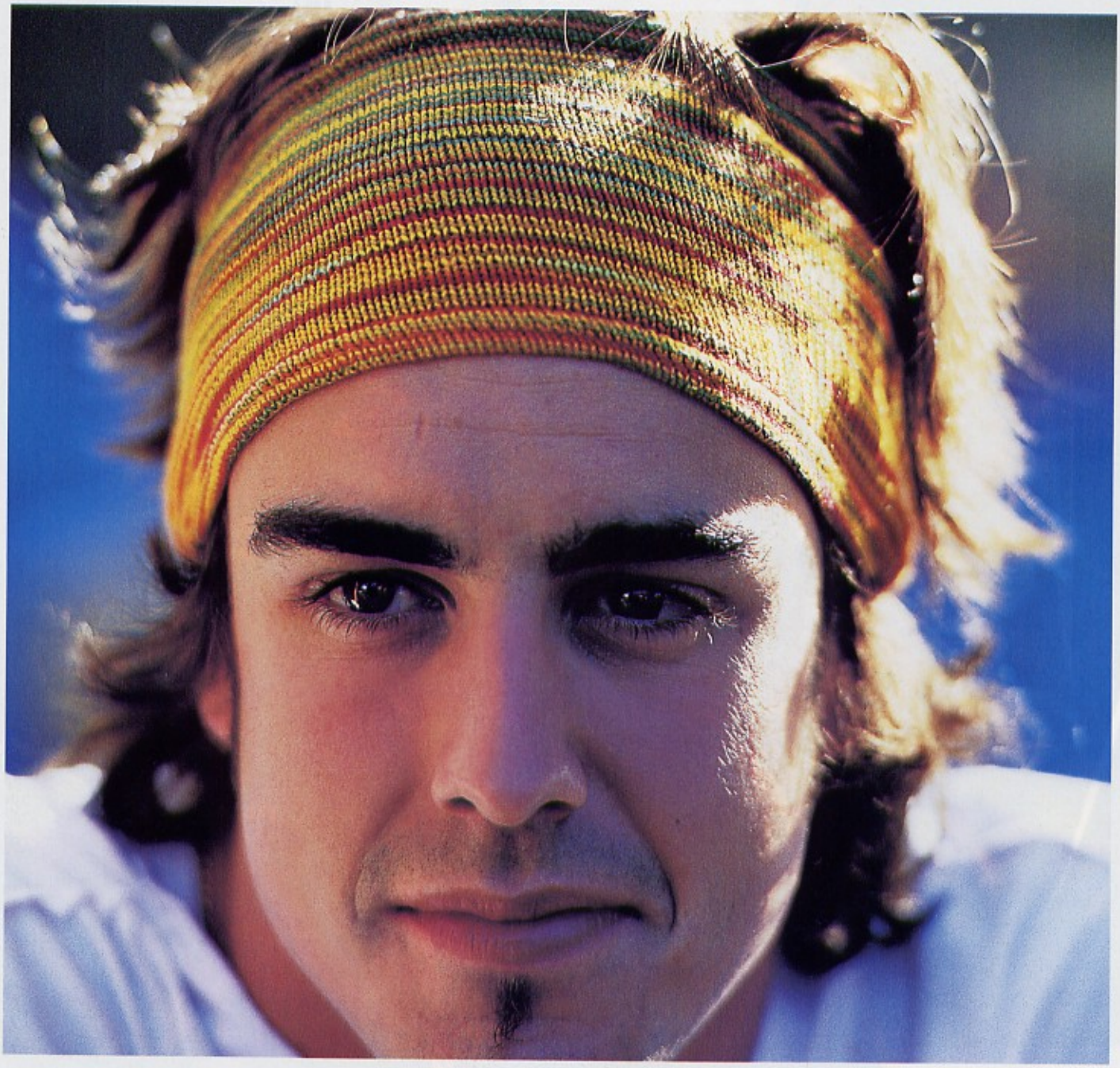
¿Un globo? ¿Una burbuja?

"Sí, una burbuja. No es normal. Sé que a lo mejor en una temporada uno tendrá algunas carreras malas o cometerá tres errores o algo y la burbuja desaparecerá y pasará a otro piloto. De modo que ahora estoy dentro de la burbuja, pero no me importa, ¿sabe? No me tomo muy en serio lo que está pasando. Sí, me gusta pilotar el coche pero, fuera del cockpit, la prensa, todo el interés que hay ahora en España, todo eso... sé que algún día esto amainará o terminará del todo, y sin embargo yo tendré que seguir siendo la misma persona. Es parte de mi trabajo y tengo que lidiar con ello".

Hace tres años Alonso se mudó a Oxford, principalmente para estar cerca de la fábrica Renault. Eso fue antes de hacerse famoso. Ahora su residencia inglesa tiene la ventaja añadida de ser un refugio. Puede pasear por la calle sin que le reconozcan, algo impensable en España.

"En España no podría ponerme a jugar un partido de fútbol", dice. "¡Imposible! Habría demasiada gente. Es difícil hacer cosas normales como salir a cenar con mis amigos. Pero es agradable sentir que esta gente, los aficionados, me apoyan. No resulta molesto. Si tengo una semana libre sin tests, la pasaré en España. Pero la siguiente semana libre, me quedaré en ►


MILD SEVEN
elf
MICHELIN
HANJIN
MILD SEVEN
RENAULT
GURU
FERNANDO ALONSO



Inglaterra. Es un buen equilibrio".

Si en España la adulación ya es enorme ahora, imaginen lo que sería si Alonso corriera en Ferrari. Está claro que eso es tan probable como que algún día Michael Schumacher se retirará y Fernando será considerado su sucesor natural. Pero Alonso adopta una perspectiva más comedida. Se ríe y niega con la cabeza.

"Bueno, puede que la gente diga eso ahora pero, a lo mejor, cuando Michael se retire, resulta que todavía tengo contrato con Renault. E incluso si estoy disponible, pudiera ser que Ferrari decidiera fichar a otro piloto porque, en ese momento, lo estuviera haciendo muy bien. O tal vez, si tengo libertad para decidir, en ese momento haya otro equipo que esté yendo mejor y me decanto por ese equipo. Así que por ahora no me preocupo por todo esto.

"Me quedan dos años más en Renault y, si están contentos y quieren seguir conmigo, yo estoy contento de quedarme. Renault está creciendo y cerrando la brecha respecto a los equipos punteros. Y pasados estos dos años, estudiaré todas las posibilidades con Flavio".

Flavio Briatore: mánager de Alonso y director gerente de Renault F1, y que no goza de mucha simpatía entre algunos de los jefes de equipo para los que Alonso puede querer correr. Fernando se ríe espontáneamente. La misma risa despreocupada que vimos el año pasado en Monza. Briatore estaba en la rueda de prensa FIA y Alonso lo miraba por televisión en el motorhome. "¡Mirad el pelo de Flavio!", farfulló, clavando su índice en la pantalla. "¡Parece un loco!". En efecto, la pelambrera canosa de Briatore estaba tan desmelenada que parecía que hubiera metido los dedos en un enchufe. Pero la reacción de Alonso fue de afecto, como lo es ahora, al abordar la cuestión de si su mentor italiano podría ser más un estorbo que una ayuda.

"Estoy muy contento", dice Alonso. "Flavio es una de las personas que me ayudó en F1 y no tengo nada contra él; todo lo contrario. Todo lo que tengo ahora en F1 se lo debo a él. Estoy muy orgulloso de ser piloto de Flavio".

Y también –ésa es la impresión que da– muy orgulloso de formar parte del equipo Renault. 'Renault', ojo. No 'Benetton-Renault'; eso era antes de llegar él. Éste es el 'nuevo' equipo y, a juzgar por su uso de la palabra, está claro que lo considera su territorio, como si Renault fuera su familia.

"Crecer desde cero con un equipo y empezar a ganar carreras y luchar por el título es una sensación mejor que entrar directamente en un equipo puntero", dice. "Para Renault, el primer año al 100% fue 2002, porque en 2001 todavía eran Benetton-Renault. Y en dos años estamos

'HACE 10 AÑOS, MI ACCIDENTE EN INTERLAGOS EN 2003 QUIZÁ ME HUBIERA COSTADO LA VIDA'







EN LA OTRA PÁGINA: DARREN HEATH; ESTA PÁGINA: CLIVE ROSE/GETTY IMAGES; DARREN HEATH; CHARLES COATES/LAT

**El caos aterrador que puso punto final al GP de Brasil en 2003 (arriba) se quedó grabado en la memoria de Alonso (en la otra página, con el pañuelo que usa para mantener a raya la melena); el equipo (superior) y su mánager y patrón Flavio Briatore (arriba dcha.), saben cómo servir y motivar a su piloto estrella.**

ganando carreras. Puede que la gente no se dé cuenta de que somos un equipo muy joven que crece muy deprisa. A nosotros nos sorprende, pero todos en Renault están contentos y trabajan duro para ser campeones del mundo".

Casi huelga decir que Alonso se ve como el campeón en ciernes. Hay quien diría que este año en Melbourne se preparaba para el papel luciendo un pañuelo en la cabeza mientras posaba para los fotógrafos en el paddock. ¿Acaso era esto, o que a veces se haga un moño, parte de formarse una imagen a lo David Beckham?

"No, no", dice, recostándose y hablando más animadamente. "Me lo pongo [dice señalando su cabeza] porque ahora llevo el pelo largo y, cuando juego a tenis o lo que sea, el pelo [inclina la cabeza y sacude la melena sobre su cara] me molesta. De modo que me puse el pelo así y entonces me vio Jarno [Trulli] y, poco después, hizo lo mismo. Y llevaba el pañuelo porque en casa siempre lo llevo".

¿También en Oxford?

"Sí, sí. En Oxford también. Si salgo a cenar, no puedo comer así [vuelve a sacudirse el pelo], de modo que siempre llevo el pañuelo. El año pasado lo llevé en el Nürburgring, pero nadie se fijó".

¿No? Bueno, desde entonces su estrella refulge mucho más. Pero insinuar que ante las cámaras lo lleve por algo que no sea el sentido práctico no debería desmerecer la actitud despreocupada de Alonso.

Es un chico a gusto con su entorno en lo que puede ser un deporte peligroso. Por desgracia, Fernando se dio cuenta de ello al bajar de los restos de su coche el año pasado en Interlagos. Seguramente, sobrevivir a un impacto tan colosal habrá reafirmado la opinión de que los pilotos actuales están blindados. Después de todo, Alonso sólo tenía 12 años cuando Roland Ratzenberger y Ayrton Senna se mataron en Imola en 1994. ¿Reconoce que la F1 puede hacer peligrar la vida?

"Humm [larga pausa]... En ese momento [Interlagos 2003] pensé que el coche era seguro, más de lo que esperaba. Pero, al mismo tiempo, pensé que hace 10 años este accidente quizá me hubiera costado la vida. Porque, la verdad, en 10 años la seguridad en F1 ha mejorado un 500%. Creo que, con uno de esos coches de 1992, 93 y 94, un accidente como el mío en Brasil, de 270 km/h a cero, hubiera sido un gran problema. Pero, en 2003, no fue nada. Así que en cierto modo me siento completamente seguro, sin preocuparme por mi vida, porque los coches son increíbles. Pero sé que tengo mucha suerte de correr en esta época".

Se podría decir que también nosotros somos afortunados, por tener un piloto así al que seguir en esta época.

# SUAVE AGRESIVIDAD

El pilotaje de Fernando Alonso es tan característico como su huella dactilar. Su arte posee extremos de delicadeza y violencia que sólo los superdotados pueden controlar.

**Texto** Stéphane Samson **Fotografías** Bernard Asset




TEAM SP




A Cesare Fiorio todavía le tiembla la voz cuando recuerda ese día de 1999 que dedicó a evaluar jóvenes promesas por cuenta de Minardi. "He colaborado con más de 300 pilotos en mi carrera", dice Fiorio (por aquel entonces director deportivo del equipo), "pero ninguno me impresionó como él".

Con 17 años, Fernando Alonso acaba de ganar el Euro Open MoviStar by Nissan. Según lo convenido con el organizador del certamen, tiene la posibilidad de probar un Minardi F1 en Jerez, junto con otros jóvenes. Fiorio se desplaza a España para supervisar este debut en pista. "La víspera del test nos encontramos en Jerez", dice. "Pasé media hora cara a cara con cada uno de los pilotos que iban a rodar el día siguiente. No sabría explicar por qué, pero Alonso me produjo de inmediato una gran impresión. Tenía un no sé qué en su mirada, en su motivación, en su confianza, que le hacía especial".

Llega el gran día. Llueve. Una llovizna continua que no parece que vaya a amainar antes del día siguiente. "Después de pensármelo mucho", dice Fiorio, "decidí seguir con el programa. Después de todo, estas condiciones, aunque arriesgadas, podían resultar muy interesantes". Cada piloto dará 10 vueltas por la mañana, para aclimatarse. Luego otras 10 por la tarde. Los reclutas salen por turnos. Máxima prudencia. El Minardi es una chicane móvil para el otro equipo en pista, Stewart Grand Prix. "Por fin llegó el turno de Fernando", sonríe Fiorio. "Se acomodó tranquilamente en el coche y salió disparado". El equipo aguarda. Treinta segundos. Un minuto. Un minuto y medio. A lo lejos, un F1 ruge furioso. Debe de ser Barrichello. O no.

"Fue nuestro coche el que apareció a toda pastilla por la horquilla, enfilando la recta en el limitador", recuerda Fiorio. "En la primera curva, Fernando usó el mismo punto de frenada que los pilotos consagrados". Aunque impresionado, el director deportivo no puede reprimir una sorda cólera. "¡*Stop*, Fernando! ¡Detente ahora mismo!", le grita por la radio.

Alonso vuelve al box. Levanta la visera: "¿Pasa algo?". "¡Y tanto que pasa algo!", suelta Fiorio. "¡Te vas a matar! ¡Esto es un F1, no un Nissan! Intenta tener cuidado…". Alonso, atónito, no sabe qué responder: "Le aseguro, señor, que andaba despacio. Estaba haciéndome al coche para apretar un poco más en la segunda tanda".

Al final de la jornada, es español es 3,5s más rápido que el primero de sus rivales. Su actuación no pasa desapercibida: el año siguiente firma un contrato de representación con Flavio Briatore. Le ofrecen un test con Benetton. Impresiona de nuevo. Pat Symonds no da crédito a sus ojos. Sin dudarlo, le pide a Fernando que vuelva el día siguiente y le confía un programa completo. El resto es historia.

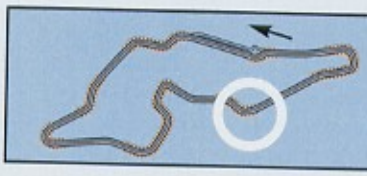
Y ahora, en exclusiva para *F1 Racing*, he aquí los secretos del pilotaje del español. Los gráficos de telemetría que acompañan este artículo proceden directamente de los ordenadores del equipo Renault F1. Revelan una técnica de pilotaje única, todo agresividad. Habrá que conservarlos con esmero: en unos años no tendrán precio.

## VELOCIDAD EN UNA VUELTA

El estilo Alonso es fácilmente identificable. En una vuelta rápida, el Renault llega a una frenada cargando ligeramente el morro, y frena fuerte. Antes bloqueaba ruedas con frecuencia, pero ya no. La entrada en curva es tardía y violenta. En un santiamén vuelve a dar gas para recuperar velocidad, ayudado por la electrónica.

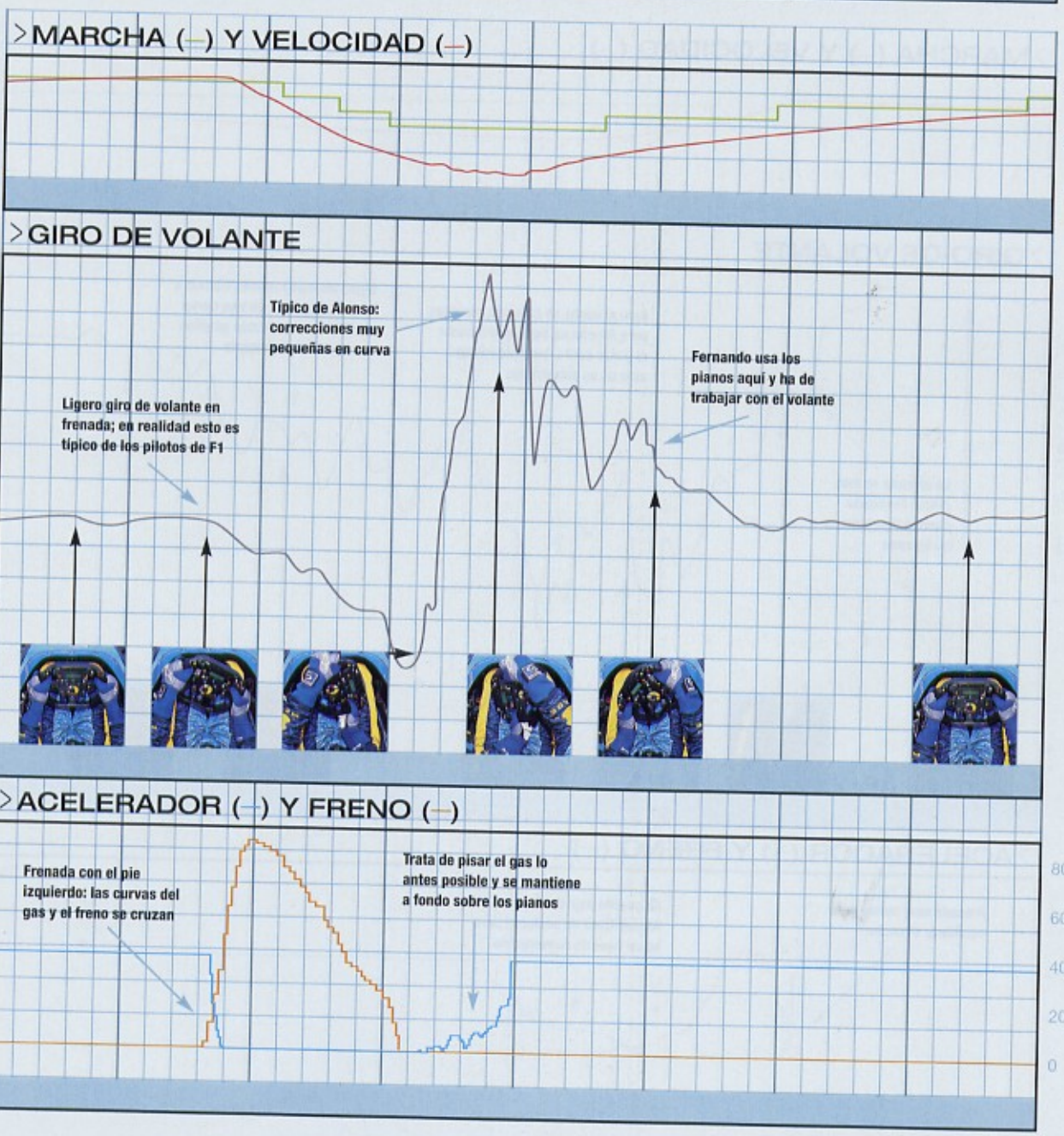
"Fernando es un piloto de la nueva generación", dice Pat Symonds, director de ingeniería de Renault. "Puede conformarse con un poco de sobreviraje a la salida de la curva, y da gas muy pronto después del ápice. Utiliza mucho el control de tracción y confía en los sistemas de a bordo, pero dosifica el gas en aceleración. Sería del todo erróneo decir que aplasta el pedal y deja que la electrónica haga el resto". ►

**Alonso está como en casa en un F1 moderno, siendo capaz de explotar las ventajas electrónicas que ofrecen los coches en la actualidad; un talento excepcional y mucha confianza y oficio en carrera hacen del asturiano un piloto completo.**



# IMOLA, VARIANTE ALTA

La Variante Alta es una chicane en cuarta a 160 km/h que exige gran agresividad sobre los pianos para marcar un buen tiempo; la salida es especialmente delicada. Además, es una curva muy 'televisiva'.

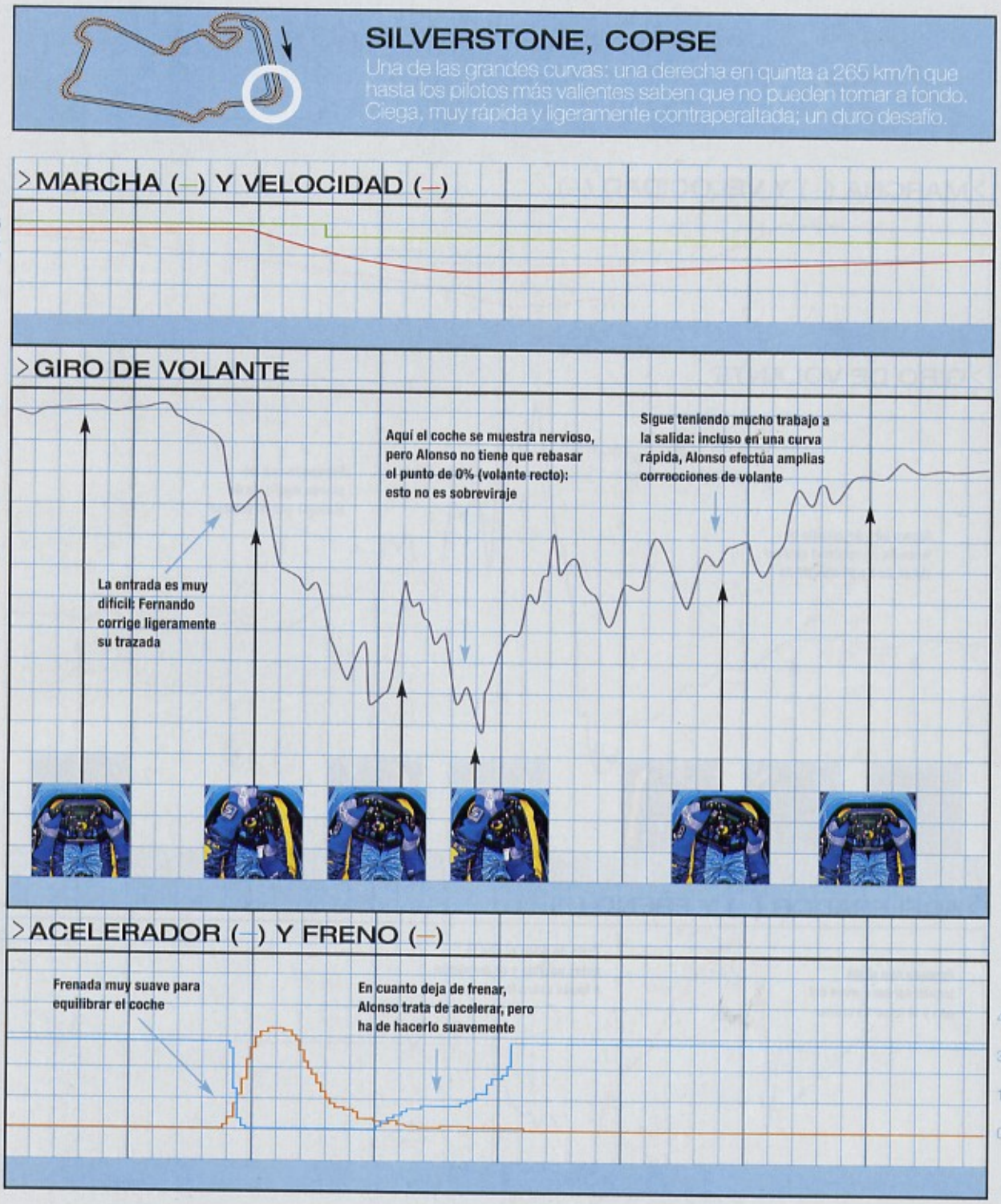



IMOLA: En la aproximación a la Variante Alta, Fernando gira ligeramente mientras frena. Como el coche va a gran velocidad, no son posibles grandes giros de volante. Hasta ahora la aproximación es convencional y no específica de Alonso. Pero en cuanto está en la curva, Fernando suelta los frenos y gira a la izquierda muy bruscamente; véase lo puntiagudo del gráfico en este punto. Casi de inmediato, pisa el acelerador de nuevo, pero suavemente. Por desgracia, aquí el coche es un poco nervioso: por tanto, Alonso tiene que jugar bastante con el gas, prueba de que no se fía sólo del control de tracción. Además, tiene mucho trabajo con el volante en la salida. Los dos últimos 'picos' en el gráfico gris muestran que el coche ha golpeado el piano; a pesar de ello, Fernando sigue gas a fondo. Eso le ayuda a recuperar velocidad (gráfico rojo) más rápido.



**Alonso muerde los pianos (dcha.) para trazar; sus movimientos de volante son muy rápidos y tardíos.**

PETER SPIMEYLAT, ARCHIVO LAT




SILVERSTONE: Es imposible tomar Copse sin levantar. La deceleración es pequeña, pero aquí el Renault tiene que frenar ligeramente. Fernando pisa el pedal izquierdo mientras sigue gas a fondo (las curvas amarilla y azul se cruzan). También reduce de sexta a quinta en la entrada. La primera parte de la curva es parecida a la Variante Alta: Fernando gira mientras frena. Lo hace no sólo para controlar la velocidad, sino también para equilibrar el coche. En cuanto suelta los frenos, trata de volver a acelerar de inmediato, pero ha de hacerlo suavemente. Como se observa en el gráfico de dirección, hace falta trabajar bastante. El coche parece nervioso, pero no tanto como para preocuparse por el sobreviraje. Alonso mantiene el gas al 30% para lidiar con ello, luego va a fondo pero sigue teniendo que hacer muchas correcciones de volante.



**En una curva rápida, el freno, más que para reducir velocidad, se usa para equilibrar el coche.**

PETER SPINNEY/LAT ARCHIVO LAT




**Otro marcado punto fuerte de Alonso es su mezcla de consistencia y capacidad de adaptación a condiciones variables a medida que avanza la carrera o aparecen problemas con el coche; sus tiempos constantes indican que el piloto trabaja a gusto.**

El carácter especifico de Fernando reside en un factor preciso: el gráfico que traza sus impulsos al volante es una serie de montañas rusas. "Recurre a aportes de dirección mucho más rápidos que cualquier otro piloto en casi todas partes", prosigue Symonds. Con esta técnica, el español equilibra el coche y evita parte del subviraje en la entrada de curvas lentas. "Además, Fernando sabe mostrarse bastante suave en tramos rápidos. Dicho esto, no teme utilizar el volante del mismo modo, muy rápidamente, incluso a alta velocidad", añade Pat.

Un coche reglado por Alonso es especial. "Quiere un coche neutro en la entrada en curva, algo que no gusta necesariamente a todos los pilotos", dice Paul Monaghan, su ingeniero de pista. "En el proceso de ajuste, Fernando es muy honesto: sabe reconocer que a veces le cuesta recomendar un reglaje antes que otro. Nos dice: 'No lo sé', y eso ya nos va bien. Analizando los datos, y con un poco de experiencia, podemos efectuar ciertas elecciones por él".

El asturiano es consciente de lo que para algunos podria ser un problema. "Tengo que escuchar un poco más a mi monoplaza", no duda en reconocer. Rod Nelson, ingeniero de rendimiento del vehículo de Alonso, se muestra alentador: "Tal vez no se dé cuenta, pero cada vez es más sensible sobre el comportamiento de su chasis. Por ejemplo, se esfuerza para llegar al mejor compromiso calificación/carrera; sabe exactamente lo que quiere".

Alonso también sabe que aún le queda mucho por hacer. "Siempre analizo mi telemetría y la comparo con la de Jarno. Estudio lo que puedo modificar: frenar un poco más tarde, o no tan fuerte, para poder entrar un poco más rápido en la curva; trucos así. Gracias a esto cambio un poco mi pilotaje".

## REGULAR COMO UN METRÓNOMO

El ritmo en carrera de Alonso es otra rara cualidad; imprime una cadencia a su carrera y la mantiene hasta la meta. No existen baches a media carrera. Si hace falta, ataca de la primera a la última vuelta, con tiempos muy parecidos; su primer test con Benetton puso de relieve esta cualidad. Y Alonso sabe que se trata de un punto fuerte.

"Mi constancia en carrera es mi mejor baza", dice. "No soy fuerte sólo en calificación, o en carrera, o en agua. Soy competitivo en todas las condiciones".

Esta característica permite a Pat Symonds arriesgar al elaborar las tácticas de carrera. "La constancia no sólo se plasma en tiempos idénticos por vuelta", precisa Pat. "Hace falta tener en cuenta ciertas variables, como el desgaste de los neumáticos o la disminución de gasolina. Lo esencial es que la tendencia sobre 20 vueltas obedezca a una evolución lineal. Eso es lo que hace Alonso".

Ejemplos no faltan. Esta serie de vueltas, al final de la tercera fase del GP de España del año pasado, es uno de ellos. De la vuelta 41 a la 50 sus tiempos fueron: 1m 21,143s, 1m 20,476s, 1m 20,757s, 1m 20,896s, 1m 20,882s, 1m 20,922s, 1m 20,932s, 1m 20,594s, 1m 20,762s y 1m 24,634s (vuelta de pit stop).

"Esta serie de vueltas es magnífica", dice Symonds. Y punto.

## TENACIDAD: SACAR EL 100%

La perseverancia es otra característica del pilotaje de Alonso. No se rinde jamás: da siempre el 100% y sabe adaptarse a un coche que no esté reglado a la perfección. Su mejor vuelta en carrera en Imola 2003 la dio a dos giros del final. Y mientras que el rendimiento de algunos pilotos se viene abajo cuando cambia algún parámetro del coche, Alonso sabe compensar ciertas carencias con su pilotaje. El año pasado en Monza, puntuó a pesar de un toque en la salida que le hizo parar a cambiar el morro, y de que una ligera salida de pista privara a su coche del 10% de carga aerodinámica. ▶




En Silverstone 2003, consiguió mantener un ritmo de carrera constante de principio a fin, aunque tuvo que desconectar todos los sistemas de ayuda al pilotaje. "A Fernando le bastó con un corto periodo, de la vuelta 41 a la 44, para adaptarse a estas nuevas exigencias de pilotaje", explica Symonds. "Una vez asimilado el nuevo funcionamiento de su coche, empezó a girar en tiempos comparables a los del líder de la carrera, Rubens Barrichello".

"Fernando puede adaptarse a una gran variedad de equilibrios del coche distintos", confirma Monaghan. "Sus tiempos por vuelta pueden ser idénticos sin que él ni se dé cuenta. Modifica casi automáticamente su modo de pilotar para sacar lo máximo de lo que tiene".

Alonso también usa mucho la radio: "No se contenta con responder a nuestras preguntas, sino que también nos pide mucha información", explica Symonds. "Quiere saber cómo va la carrera y tener una imagen clara de lo que se cuece".

**Mónaco 2003: adelantamiento en boxes**

Alonso estaba bloqueado detrás de David Coulthard. El único modo de pasarlo era darlo todo cuando tuvo pista libre después del pit stop del McLaren. Los tiempos de ambos de la vuelta 55 a la 62 muestran cómo Alonso adelantó al pobre DC:

| | Coulthard | Alonso |
|---|---|---|
| 55 | 1:16,505 | 1:16,142 |
| 56 | 1:38,449 (box) | 1:18,162 |
| 57 | 1:20,467 | 1:15,621 |
| 58 | 1:16,176 | 1:15,397 (mejor vuelta) |
| 59 | 1:16,053 | 1:15,590 |
| 60 | 1:16,346 | 1:16,382 |
| 61 | 1:16,459 | 1:36,296 (box) |
| 62 | 1:16,827 | 1:20,171 |

"En Mónaco es imposible adelantar", dice Pat. "Fernando sabía que no iba a su límite sino al del McLaren. Aprovechó el repostaje de Coulthard para realizar una serie de vueltas excepcional". Los mecánicos de Renault también se dieron cuenta de ello: cuando Alonso paró en boxes en la vuelta 61, las llantas del Renault estaban 'tocadas', consecuencia del contacto contra los raíles en el momento en que hizo falta dar el 100%.

## ADELANTAMIENTOS Y DECISIONES

Por último, Alonso sabe adelantar. Sus inicios de carrera en Australia 2003 y Malasia 2004 lo ilustran a la perfección. Asimismo, posee la facultad de retener toda lección aprendida y aplicarla sistemáticamente.

"Pilotar no absorbe el 100% de la capacidad de Fernando", revela Monaghan. "Conserva un margen de análisis, que emplea en la gestión de la carrera. Además, nunca pierde el control. Partiendo 19º en parrilla en Sepang [2004] mantuvo una calma imperturbable hasta el momento de la salida".

**Australia 2003: adelantamientos**

1 MSc, Bar, Hei, Moy, Fre, But, Vil, Alo
2 MSc, Bar, Moy, Hei, Fre, But, Vil, Alo
3 MSc, Bar, Moy, Fre, Hei, Alo, But, Vil
4 MSc, Bar, Moy, Fre, Alo, Hei, Tru, But
5 MSc, Bar, Moy, Alo, Fre, Tru, RSc, Hei
6 MSc, Moy, Alo, Tru, RSc, Web, Pan, Fir
7 Moy, Alo, Tru, RSc, Web, Pan, Rai, MSc

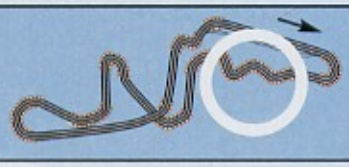
En siete vueltas, Fernando pasó de octavo a segundo en su primer GP con Renault.

## ¿EL PILOTO PERFECTO?

Pero todas estas cualidades no hacen automáticamente de Alonso el próximo campeón del mundo. Symonds lo reconoce: "Su talento es innegable, pero eso no basta para ganar el título", dice. "Este invierno, Fernando ha comprendido la cantidad de trabajo que hace falta y los sacrificios que exige. Ha madurado en su enfoque del coche y el equipo. Es un placer constatarlo".

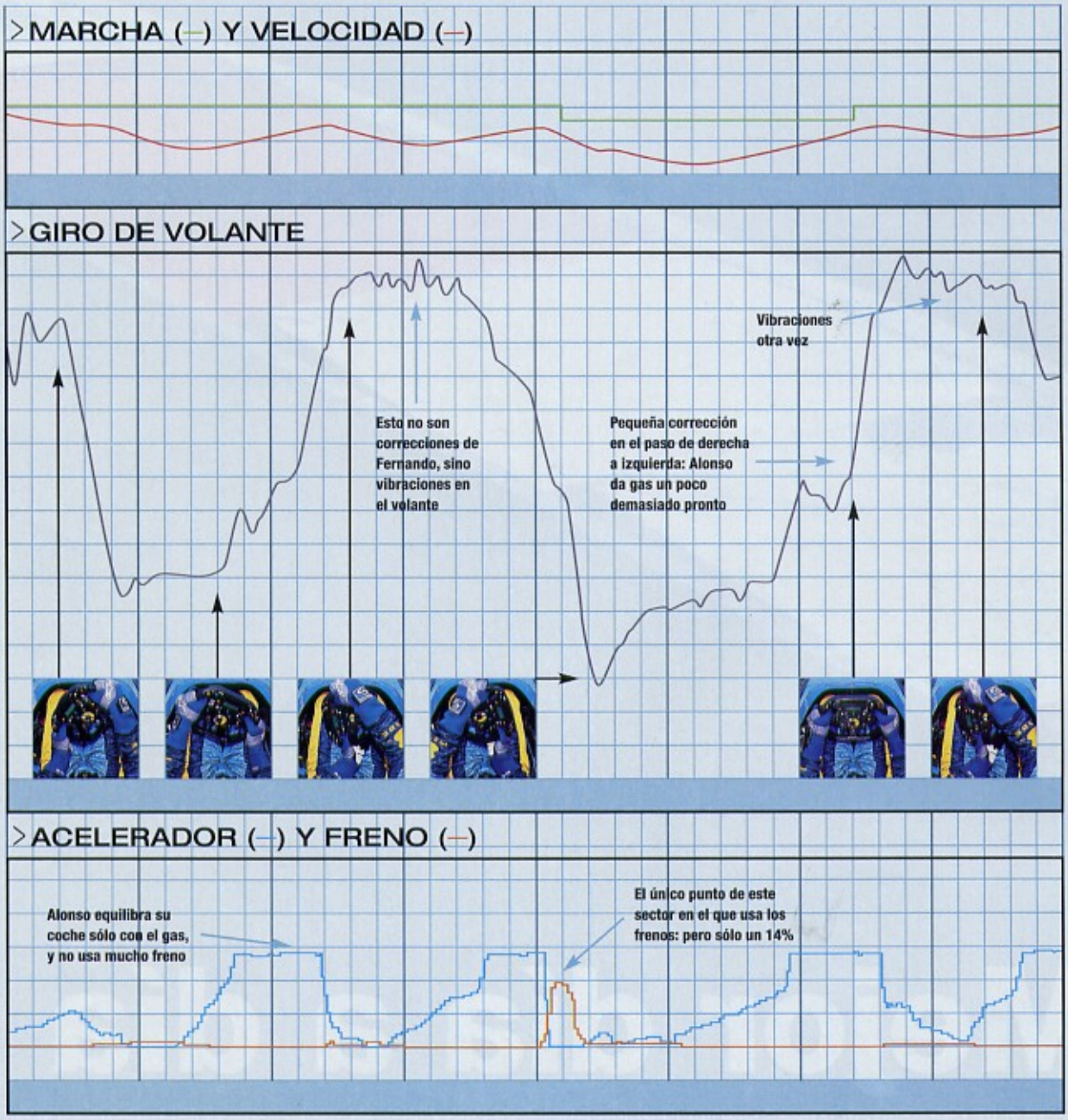
Alonso está de acuerdo. "Me falta ganar experiencia", afirma. "Por ejemplo, aún he de aprender a luchar rueda con rueda con los mejores. Aún no he alcanzado mi tope".

**Alonso no es un piloto que deje pasar una ocasión de adelantar; y sus salidas, como demostró el año pasado en Australia y este año en Malasia, pueden dejar clavados a sus rivales; Fernando también reconoce que la curva de aprendizaje para un aspirante al título es muy empinada.**



## SUZUKA, ESES

Las Eses de Suzuka son una de las claves para un buen tiempo por vuelta aquí, y un gran atolladero para los inexpertos. Consisten en una serie de cuatro curvas enlazadas a un máximo de 200 km/h.




SUZUKA: El Renault se muestra muy bien equilibrado en las Eses. Una serie de curvas en la que los pilotos han de ser suaves para evitar perder tiempo: dicho esto, una vez más se aprecia que los giros de volante de Alonso son bastante rápidos. Entra en curva bastante bruscamente, y combina a la perfección la suavidad con una agresividad marca de la casa: los giros de volante son importantes, pero Alonso controla del todo la situación.

La muy leve frenada hacia el final de esta secuencia indica un pequeño subviraje; además, Fernando vuelve a dar gas un poco demasiado pronto justo después de este punto: ha de hacer algunas correcciones de volante para solucionarlo. De nuevo, se aprecia que es muy suave con el gas y, a pesar de que confía plenamente en el control de tracción, sigue trabajando para lograr un buena aceleración.

**Un buen ritmo es crucial para negociar bien las Eses de Suzuka; si se entra mal, se pierde tiempo.**



PETER SPINNEYLAR; ARCHIVO LAT



# Mejor día a día

El Circuit de Catalunya, sede del Gran Premio de España, se mantiene como una referencia internacional de la Fórmula 1 en materia de seguridad y modernidad. Pilotos, equipos y aficionados disponen ahora de más alicientes.

**Texto** Xavier Guillén **Fotografías** Paco García



¿Nou Camp o Bernabeu? ¿La Romareda o Mestalla? ¿Amsterdam Arena? No, es la escapatoria verde de la nueva curva del Circuit de Catalunya.

'LA FIA SOLICITÓ AMPLIAR LA ESCAPATORIA DE LA CAIXA Y LA ÚNICA MANERA DE REALIZARLO ERA ANTICIPAR LA CURVA'





Después del estreno de la espectacular tribuna de la recta de meta (2003) y del marcador (2002), los responsables de la pista de Montmeló han dado otro paso más en la continua mejora de esta instalación. Recientemente se han ampliado escapatorias en algunas curvas, se ha remodelado el sector del estadio –la curva de La Caixa– y se ha asfaltado la recta de boxes. Han sido tres actuaciones para poner en perfecto estado de revista el circuito, escenario de los entrenamientos de pretemporada más importantes y de la carrera que suele marcar el nivel de competitividad de cada coche. El monoplaza que funciona en Barcelona, acostumbra a ser competitivo en todo el campeonato.

El cambio más interesante es, sin duda, la curva de entrada al estadio: se ha adelantado y se ha ampliado, de tal manera que en teoría se favorecerán los adelantamientos en este punto. El origen del cambio se produjo cuando la FIA exigió alargar la escapatoria.

Amán Barfull, director general adjunto del Circuit, detalla a *F1 Racing* las ventajas que ofrece. "Las ventajas son claramente de seguridad. La FIA solicitó ampliar la escapatoria de La Caixa y, debido a su construcción, la única manera de realizarlo era anticipar la curva, así ganamos metros en una escapatoria nueva más la parte asfaltada de la anterior, además de la grava ya existente.

"Dispuestos a hacer esta ampliación, decidimos un diseño no convencional, una curva que se ensancha antes de llegar al vértice, de ángulo recto, que luego toma una diagonal, siempre con una anchura que casi duplica la del trazado normal. De esta manera, si hay una apurada de frenada y existe la posibilidad de adelantar, se puede hacer con más facilidad, aunque el origen no ha sido para favorecer los adelantamientos sino para solucionar un tema de mejora en la seguridad".

Uno de los puntos más sensibles para los pilotos son los pianos, que también han ido cambiando con el tiempo. De ser un puro elemento de separación se han convertido en parte integrante de la trayectoria o de 'rompe suspensiones'.

En el caso de Montmeló, los pilotos pasarán por encima pero no se podrán salir ni un centímetro porque entrarán en la 'zona verde', una especie de césped artificial, el 'astroturf', que los ralentizará y les hará perder tiempo. Le sigue una zona asfaltada nueva más la de la anterior curva y la grava.

"También fue una sugerencia de la Federación Internacional, que ya lo probó en Suzuka con éxito. En este tipo de curva, con este nuevo material, si te sales el coche no sufre desperfectos, lo puedas recuperar, pero no ganas tiempo. Si no hubiera este césped, las trazadas buenas serían saliéndose y pasando por encima; para evitar esto, el 'astroturf' hace perder adherencia. Los dos metros de tela en toda su longitud impiden cualquier posibilidad de utilizarlo como parte de la trazada. La idea es que no salga a cuenta salirse fuera".

**(Superior) Amán Barfull, el director general adjunto del circuito, observa la negritud de la recta de meta, recién asfaltada para subsanar la irregularidad del piso; (arriba) escapatoria con 'astroturf' más asfalto, más la grava: seguridad total.**




CON EL 'ASTROTURF' LA IDEA ES QUE NO SALGA A CUENTA SALIRSE AFUERA

La fisonomía del circuito varía en una de las zonas más bonitas, el estadio, está por ver si además los adelantamientos son posibles. La anchura juega a favor, pero será difícil contrarrestar el sector rapidísimo que precede a esta curva y en el cual los coches se separan bastante y es complicado engancharse detrás del rival. Otras dos actuaciones se han realizado en bien de la seguridad.

"En estas obras se ha ampliado también la escapatoria de la salida de la curva Renault, el muro venía a encontrar casi la pista y ahora sigue paralelo hasta el final, con lo cual se minimiza el peligro en una posible salida de los coches en esta parte del circuito. Después de la de Repsol y antes de la curva Seat ocurre lo mismo, también se ha ampliado al máximo".

El exceso de perforaciones en la recta de salida, debido a la instalación de las antenas y sensores para el cronometraje, ya que existe uno para cada coche y varios para el control del tiempo, que además se han multiplicado cada vez que la configuración de la parrilla se ha movido, ha obligado a volver a asfaltar.

"Fue una petición también de la FIA, el asfalto se volvió quebradizo, con pequeños baches y muy irregular".

Cada año el circuito se ha vestido con alguna nueva prenda, en el fondo del armario siempre queda la variación de la curva de entrada a recta, es muy rápida y siempre se ha hablado de hacerla más lenta para que los coches puedan salir enganchados y jugarse la posición en la frenada de final de recta. Otra de las opciones pasa por aplicar el mismo criterio en la parte previa a la otra gran recta. De momento, la nueva prenda no va a llegar.

"Siempre se han estado haciendo mejoras tecnológicas y de seguridad, tenemos que esperar a ver el comportamiento de lo que tenemos y ver lo que pasa.

"Respecto a la curva de entrada a recta, existe división de opiniones: es una de las curvas más difíciles y más bonitas por lo rápida que es y algunos pilotos la quieren tal como está. Desde el punto de vista de los adelantamientos, si fuera más lenta habría más posibilidades, pero en estas cuestiones nunca se sabe lo que ocurriría de verdad, no se trata de matemáticas exactas, y eso nos obliga a tener que pensar mucho antes de acometer cualquier modificación con un mínimo de garantías".

Bahrein permitió adelantamientos de libro pero, vista la calidad de Fernando Alonso, ¿quién dice que no los hubiera ejecutado en un trazado menos propicio en teoría a estas maniobras?

Tilke, el mago de los autódromos modernos, ya puso su toque en Montmeló con la nueva tribuna.

"La verdad es que la paternidad de pistas como Sepang, Bahrein, Shanghai, etc., lo han convertido en el especialista por excelencia, así que en cuantas mejores manos te pongas mejor, por eso diseñó también nuestra tribuna".

¿Le habrá llegado al genio alemán algún nuevo encargo?

# 2.493.100.000 $

# EL VERDADERO COSTE DE LA F1

El dinero que se afloja en F1 es de vértigo. Incluso escandaliza al potentado Bernie Ecclestone. A continuación, en lo que será nuestro estudio anual, *F1 Racing* muestra cómo se gastó la F1 2.500 millones de dólares en 2003.

**Reportaje** Alan Henry

FOTO GRANDE: ARCHIVO LAT; RECUADRO: DARREN HEATH

Allá vamos de nuevo, a tratar de desentrañar las finanzas de la F1 para poner al corriente a los lectores de *F1 Racing*. Hace un año publicamos nuestro primer desglose de los costes que acarrea hacer correr los 10 equipos de F1. Por necesidad, y en un intento de evitar su comprensible reticencia a compartir más detalles de los que creyeran ineludibles –por mucho que les presionáramos–, nuestra tarea resultó poco menos que una investigación económica forense.

La contabilidad de los cinco equipos con sede en el Reino Unido –Williams, McLaren, BAR, Jaguar y Jordan– se puede consultar en el Registro Mercantil británico. Aun así, la cantidad de información disponible varía. Una ley reguladora define rigurosamente la frontera de lo que podemos encontrar.

"Recuérdese que a una gran empresa le interesa dar una imagen favorable de sus cuentas para fortalecer el precio de sus acciones y la confianza de los inversores", dijo un directivo de un equipo de F1. "Eso puede pasar por mostrar el mayor beneficio posible. Pero en este negocio es más probable que la prioridad sea cuánto se puede desgravar para reducir legítimamente las obligaciones fiscales". (Y, sin duda, para asegurar que los sponsors no concluyan que parte de sus cuantiosos cheques se gasta en juguetes para peces gordos).

Por tanto, interpretar el balance de un equipo de F1 puede costar tanto como algunas normas de la FIA. En cierta medida ambos documentos pueden significar lo que los interesados quieran que signifiquen.

Después de reconstruir este complejo mosaico financiero, vemos que –incluso teniendo en cuenta una inflación del 3% en los dos años transcurridos desde que la mayoría de equipos ingleses presentaron sus cuentas– el margen de ingresos y vulnerabilidad económica está en líneas generales a la par de la cifra total que publicamos el año pasado, porque los equipos han hecho recortes durante un periodo de crecimiento comercial moderado.

En 2003 fijamos el coste de la F1 en 2.141.100.000 dólares. Este año llegamos a 2.493.100.000 [al redactar este dossier, un dólar valía 0,8137 euros]. Un elemento común es que el sueldo promedio en F1 sale en general a unos 80.000 dólares anuales una vez descontados los salarios de los directivos mejor pagados y, en el caso de Jaguar, también los 7,6 millones de indemnización por el despido del jefe de equipo Niki Lauda y el piloto Pedro de la Rosa.



**Una parrilla muy costosa: los gastos salariales suman 456 millones de dólares.**

La devaluación del dólar, la divisa cotidiana de los contratos de patrocinio de la F1, también ha perjudicado a los equipos. Frente al euro ha bajado de la paridad a 1,20 dólares, y respecto a la libra de 1,50 a 1,80 dólares, lo que supone una reducción de ingresos del 20%, que habrá mermado considerablemente los beneficios antes de impuestos de los equipos más ricos.

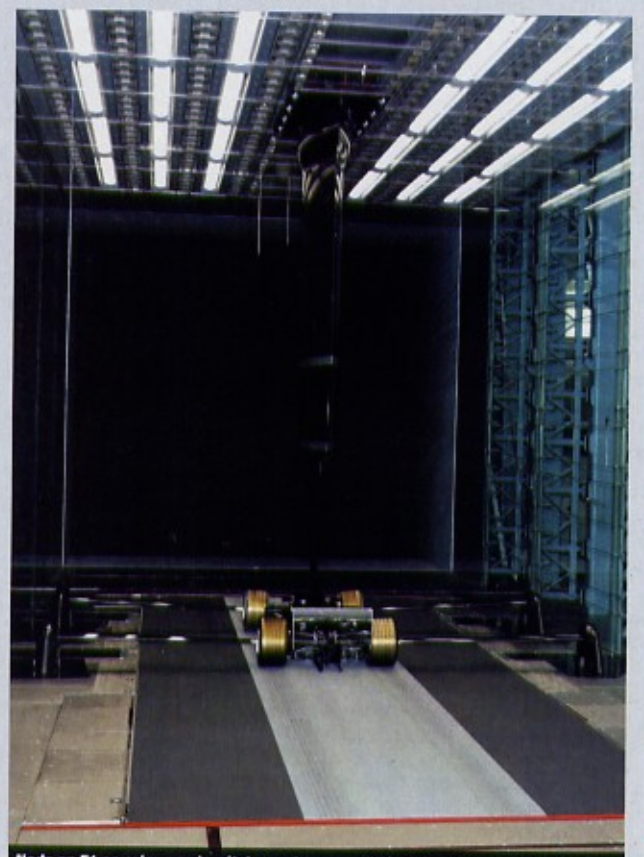
Con 600 personas en su programa F1 y sede en Alemania (lo cual requiere costes de empleo ligeramente más altos), la dirección de Toyota está orgullosa de que sus gastos fueran un 12% inferiores a lo presupuestado en 2003, y eso es lo que esperan gastar en 2004. Pero con un programa motorista de 175 millones de dólares, ya son el segundo equipo que más gasta, en conjunto, por detrás de Ferrari. Honda les pisa los talones, al haber invertido mucho para volver a la primera división tras una racha pésima con BAR.

La mayoría de equipos considera inevitable que Toyota acabe acariciando el éxito en F1. "Desde luego están gastando mucho", comentó Patrick Head con ironía, "y estoy seguro de que su intención es ganar carreras en los cinco primeros años de su programa".

Es el segundo año que *F1 Racing* emprende este proyecto. Creemos que ahora estamos más en sintonía con los matices del gasto en F1 –y con la tarea de descifrar las cuentas de una empresa–, por todo lo cual agradecemos sus consejos a varios personajes de postín de la F1, que prefieren mantener el anonimato. ►



**Los sponsors abrazan la F1 con la esperanza de que su *glamour* –personificado aquí por la actriz francesa Estelle Lefébure– saque brillo a su imagen de marca.**



Nada en F1 es más grande, vital o costoso que el túnel de viento (arriba, Toyota).

# 98.350.000 $

**GASTOS DE EXPLOTACIÓN TÚNELES DE VIENTO** (en millones de dólares)

| | | | |
|---|---|---|---|
| **FERRARI** | 15,55 | **BAR-HONDA** | 10,40 |
| **BMW-WILLIAMS** | 13,56 | **RENAULT** | 8,24 |
| **McLAREN-MERCEDES** | 13,28 | **JAGUAR-COSWORTH** | 5,65 |
| **TOYOTA** | 11,94 | **JORDAN-FORD** | 4,63 |
| **SAUBER-PETRONAS** | 11,71 | **MINARDI-COSWORTH** | 3,39 |

No ha habido muchos cambios en este apartado. El túnel de viento sigue siendo la herramienta de diseño más crucial en F1. Hace poco Sauber inauguró su nuevo túnel a escala real en su sede de Hinwil, una inversión estimada en 55 millones de dólares, y que puede tener cabida para coches de calle de tamaño normal. Esto hace pensar que, a largo plazo, tratarán de que el túnel sea rentable, cobrando hasta 20.000 dólares diarios a los fabricantes de coches que busquen una capacidad extra de desarrollo aerodinámico.

En estos momentos, Williams está poniendo en servicio un segundo túnel de viento en su sede de Oxfordshire, concediendo a la aerodinamista jefe Antonia Terzi y su equipo otros 20 millones de dólares para ayudar a mantener la posición de ventaja del equipo. Mientras ultiman esta nueva instalación al 60%, están reformando el actual túnel al 50% para que albergue modelos del mismo tamaño, como parte de un proceso de estandarización. Jaguar también va a gastarse unos 20 millones de Ford para adquirir y reformar el antiguo túnel de la DERA en Bedford, que data de hace 50 años y se utilizó para desarrollar algunos de los más célebres aviones británicos.

Los equipos en cuestión habrán contabilizado estos gastos como inversión de capital espaciada durante varios años, pero aquí hablamos del coste de explotar las instalaciones. Williams reconoce haber tenido que reorganizar considerablemente su infraestructura para abordar las exigencias de un segundo túnel, así que hemos añadido un millón a su cifra ajustada por la inflación en este campo. Lo mismo vale para Sauber.

# 182.586.000 $

**INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO** (en millones de dólares)

| | | | |
|---|---|---|---|
| **McLAREN-MERCEDES** | 43,55 | **BAR-HONDA** | 16,99 |
| **TOYOTA** | 22,14 | **SAUBER-PETRONAS** | 15,03 |
| **FERRARI** | 22,60 | **JORDAN-FORD** | 12,97 |
| **BMW-WILLIAMS** | 20,90 | **JAGUAR-COSWORTH** | 10,80 |
| **RENAULT** | 17,40 | **MINARDI-COSWORTH** | 0,206 |

Indiscutiblemente, el ámbito más difícil de determinar con precisión. "¿Qué se define como I+D?", preguntó retóricamente Martin Whitmarsh, de McLaren. "Se podría opinar que todo lo que hace un equipo de F1 es I+D, porque no llegamos a un punto en que termina la I+D y ponemos un producto en venta para el gran público".

No obstante, vamos a suponer que la supuesta inversión de 300 millones de dólares en el nuevo McLaren Technology Centre –y sea cual sea el porcentaje de ese desembolso de capital que se anote en la cuentas de McLaren– sigue dejando en la práctica al equipo de Woking en cabeza de la lista.

Cuando preparamos estas cifras el año pasado no tuvimos en cuenta los costes del MTC, así que esta vez hemos añadido 7,5 millones a los costes de McLaren del año pasado, más un 3% de inflación, para obtener lo que consideramos una cifra representativa. Asimismo, hemos añadido 2 y 3 millones (más inflación) al presupuesto de I+D de Ferrari y Sauber para representar parte del valor contable de sus nuevos túneles de viento, que no incluimos en 2003.

Es difícil juzgar la confianza que los equipos asociados con grandes fabricantes depositarán en las instalaciones de I+D de sus socios: las carcasas de pared fina para el nuevo cambio de siete marchas del Williams FW26 se fabrican en una fundición de BMW cercana a Múnich.



Existe una diferencia de casi el 1.000% entre los costes de I+D y de fabricación.

# 18.870.000 $

**COSTES DE FABRICACIÓN DE LOS COCHES** (en millones de dólares)

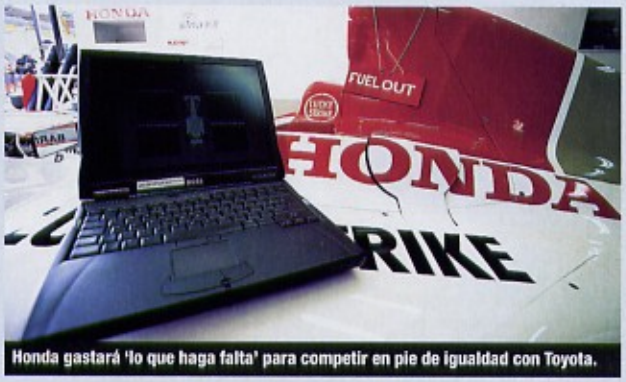
| | | | |
|---|---|---|---|
| **FERRARI** | 3,60 | **RENAULT** | 1,62 |
| **McLAREN-MERCEDES** | 2,70 | **SAUBER-PETRONAS** | 1,50 |
| **TOYOTA** | 2,40 | **JAGUAR-COSWORTH** | 1,25 |
| **BMW-WILLIAMS** | 2,10 | **JORDAN-FORD** | 1,25 |
| **BAR-HONDA** | 1,70 | **MINARDI-COSWORTH** | 0,75 |

Éste es un apartado bastante consolidado. El coste inicial de fabricar el coche de una nueva temporada incluye todos los gastos de I+D y prototipos, que van de los 12 a los 22 millones de dólares, según el estatus del equipo. Esto vale hasta para el caso del McLaren MP4-19, al que el equipo llama cariñosamente un "MP4-18 que funciona". Tal vez *parezca* muy similar a su inédito predecesor pero, aunque el perfil sea casi idéntico, la arquitectura bajo la piel es considerablemente distinta.

Una vez fabricado, el coste de un chasis básico es de 120.000 dólares. Para cuando sea un chasis rodante, a la espera de motor y cambio, pero con suspensión, sistemas hidráulicos y depósito, estaremos hablando de 250.000-300.000 dólares por cabeza.

Ferrari construyó cinco F2003 el año pasado; Williams, siete FW25; McLaren, nueve MP4-17D; Renault, seis R23; BAR, seis 005; Sauber, cuatro C23; Jaguar, cinco R4; Jordan, cinco EJ13; Minardi, tres PS03, y Toyota, ocho TF103. Los cálculos se basan en estas cantidades.

ESTA PÁGINA: STEVEN TEE/LAT; JEAN-FRANÇOIS GALERON/WORLD RACING IMAGES; EN LA OTRA PÁGINA, FOTO GRANDE: PETER SPINNEY/LAT; RECUADROS: LORENZO BELLANCA/LAT; MARK THOMPSON/GETTY IMAGES




**Honda gastará 'lo que haga falta' para competir en pie de igualdad con Toyota.**



**Ralf estudia la telemetría de su BMW V10; Rubens (abajo) a todo gas con su Ferrari.**

# 997.000.000 $

**PRESUPUESTO DE MOTORES** (en millones de dólares)

| | |
|---|---|
| **TOYOTA** | 175 |
| **BAR-HONDA** | 165 |
| **FERRARI** | 150 |
| **BMW-WILLIAMS** | 145 |
| **McLAREN-MERCEDES** | 140 |
| **RENAULT** | 110 |
| **JAGUAR-COSWORTH** | 60 |
| **SAUBER-PETRONAS** | 27* |
| **JORDAN-FORD** | 15* |
| **MINARDI-COSWORTH** | 10* |

**Motores cliente*

En 2003 no hubo tregua en la intensidad de los programas motoristas de F1, aunque este año existen posibilidades de pequeños ahorros a largo plazo, con la entrada en vigor de la norma que exige que un motor dure todo un fin de semana de carrera. Puede que el año pasado sobrestimáramos el gasto de BMW, que, según las cuentas más recientes de la marca de Múnich, hasta el final de 2002, invirtió un total de 155 millones de dólares en sus programas deportivos (de unos beneficios de 3.200 millones), de los que todos salvo 10 millones se los hemos atribuido al programa F1.

Claro está, es en el apartado del desarrollo del motor donde surgen las mayores discrepancias coste/rendimiento entre los equipos de la cabeza y la cola de la parrilla. Ferrari, Toyota y McLaren-Mercedes están a la altura de BMW-Williams, los cuatro con los recursos para invertir lo que estimen necesario. Nuestras fuentes insinúan que Honda también está gastando 'lo que haga falta' para salvar su empañada reputación mientras se enfrentan al reto de Toyota.

Compárese su situación con la de Jordan y Minardi, que se las arreglan como pueden para recaudar los 15 y 10 millones de dólares necesarios para costear sus motores Cosworth cliente, y queda claro que, por ahora, no se han tomado medidas significativas para contener los costes de la F1 en un contexto más amplio. Max Mosley insiste en que si hace falta que se fabriquen menos componentes durante una temporada, esto no puede sino reducir los costes. Pero los motoristas siguen diciendo que gastarán lo mismo que antes en su intento de sacar más potencia y fiabilidad de sus V10 de 700 km.

Cosworth factura 60 millones a Jaguar Racing –la mitad de su presupuesto operativo– por sus mejores CR6 V10. Cosworth Racing genera unos 170 millones al año, así que según nuestros cálculos unos 90 millones proceden de la F1, y el resto de la CART, la IRL y otras actividades ajenas a la F1. ▶





David Richards a bordo de su jet privado (pero no le sirve para larga distancia).



Los GP extraeuropeos como Malasia (arriba) salen más caros que Mónaco (abajo).

# 89.160.000 $

**VIAJES Y ALOJAMIENTO** (en millones de dólares)

| | |
|---|---|
| **FERRARI** | 18,54 |
| **McLAREN-MERCEDES** | 13,39 |
| **TOYOTA** | 12,36 |
| **BMW-WILLIAMS** | 9,58 |
| **BAR-HONDA** | 8,13 |
| **RENAULT** | 7,72 |
| **SAUBER-PETRONAS** | 7,00 |
| **JAGUAR-COSWORTH** | 5,45 |
| **JORDAN-FORD** | 4,63 |
| **MINARDI-COSWORTH** | 2,36 |

Pocos cambios en cuanto al número de efectivos que viajan a las carreras, pues la mayoría de recortes de personal estos últimos dos años se han producido entre los empleados de fábrica y no en las fuerzas de primera línea. Entre los equipos ingleses, Jaguar, Jordan y BAR recurren a Ryanair y Easy Jet con la vista puesta en el ahorro.

Como el año pasado, estas cifras también reflejan el estatus de los equipos en cuanto a quienes vuelan en clase Business y quienes no. En larga distancia, mucho personal de márketing y RR PP ha bajado de Business a turista.

Pero en el extremo picudo del fuselaje las cosas son diferentes. En los vuelos a Melbourne, a gente como Flavio Briatore, David Richards y Eddie Jordan aún se la puede encontrar en ese enclave exclusivo que cuesta 15.300 dólares por barba. Pero no vale la pena descorrer la cortinilla buscando a Ron Dennis, Frank Williams o Michael Schumacher. Ellos vuelan 3.000 metros por encima de la chusma del 747 en sus jets privados.

Con el alojamiento pasa algo parecido; la mayoría de mecánicos comparten habitaciones dobles en complejos de precio módico cercanos al circuito, mientras que los grandes disfrutan de hoteles de cinco estrellas como Le Manoir Aux Quat' Saisons (Silverstone) o el Villa D'Este en el Lago de Como (Monza), ambos a tiro de helicóptero de la pista.

'NO HAY QUE BUSCAR A RON O FRANK O MICHAEL EN PRIMERA. ELLOS VUELAN EN SUS JETS PRIVADOS'





Montoya charla con Antonio Pizzonia: hacer correr un coche cuesta 1.236 $/km.

# 379.790.000 $

**COSTES DE EXPLOTACIÓN DE LOS TESTS** (en millones de dólares)

| | | | |
|---|---|---|---|
| **BMW-WILLIAMS** | 74,16 | **RENAULT** | 35,50 |
| **FERRARI** | 68,87 | **SAUBER-PETRONAS** | 25,00 |
| **TOYOTA** | 66,60 | **JORDAN-FORD** | 5,10 |
| **McLAREN-MERCEDES** | 59,88 | **JAGUAR-COSWORTH** | 4,88 |
| **BAR-HONDA** | 36,00 | **MINARDI-COSWORTH** | 3,80 |

El año pasado escribimos: "La escalada de costes de los tests es uno de los asuntos más conflictivos de toda la F1". Desde luego, ese problema no ha desaparecido, y sigue siendo el elemento rompedor de los costes variables de la F1.

"Todo el negocio de la F1 es demasiado caro", dice Frank Williams. "Si vamos a refrenar esos costes, tenemos que reducir los tests. Esta empresa ahorraría muchos millones si redujéramos los tests en un 50%. Tal como están las cosas, hacemos más kilómetros en los tests que en las carreras, de lo cual se deduce que son más caros".

Para definir una cifra de referencia para los tests, partimos del promedio de los costes de rodaje del año pasado más un 3% de inflación para obtener una media de 1.236 dólares por km. De hecho, aquí hablamos de consumibles, sin tener en cuenta gastos de I+D y fabricación. Estas sumas son sólo para hacer correr el coche el día en cuestión.

Se mire por donde se mire, estas cifras son abrumadoras. Piénsese en el número de equipos con dos pilotos probadores: Ferrari (Luca Badoer y Luciano Burti), Williams (Marc Gené y Antonio Pizzonia), McLaren (Alex Wurz y Pedro de la Rosa) y Toyota (Ricardo Zonta y Ryan Briscoe). Desde luego no hay indicios de que alguno de los equipos punteros vaya a marcar la pauta reduciendo sus tests. En el fondo, mientras Ferrari eche todos los recursos de que disponga en ello, los demás se verán obligados a mantener el ritmo.

"El año pasado hicimos bastante más de 60.000 km de tests", dice Patrick Head, "y no creo que esta temporada vayamos a hacer menos. Es un elemento muy costoso. En serio, mucho dinero".

También cabe recordar que la anulación de las dos horas extra de tests los viernes de GP aumentará los costes de Jaguar, Renault, Jordan y Minardi, que en 2003 se apuntaron a ellas y que ahora tendrán que probar más durante la temporada.

Dicho esto, Pat Symonds dice que su equipo, Renault, sólo hará 36 días de tests este año, 12 menos del tope estipulado en el reglamento. "El año pasado aprendimos a sacar el máximo partido de nuestro tiempo en pista", dice. "¿Por qué malgastar el presupuesto de tests si podemos emplear este dinero en otra parte?".

Con todo, Jaguar tiene previstos 40 días de tests con un coche (20 con dos coches). Incluso teniendo en cuenta unos modestos 100 km por día con cada coche, invertirán 4,88 millones. Como su presupuesto total es un 30% del de Ferrari o Toyota, gastarán menos de un 10% de sus recursos en los tests. Para los equipos grandes será casi un 20%.

# 208.980.000 $

**COSTES DE EXPLOTACIÓN DE LAS CARRERAS** (en millones de dólares)

| | | | |
|---|---|---|---|
| **FERRARI** | 32,77 | **SAUBER-PETRONAS** | 20,93 |
| **TOYOTA** | 25,87 | **BAR-HONDA** | 20,24 |
| **BMW-WILLIAMS** | 23,92 | **JAGUAR-COSWORTH** | 17,00 |
| **McLAREN-MERCEDES** | 22,08 | **JORDAN-FORD** | 14,55 |
| **RENAULT** | 21,85 | **MINARDI-COSWORTH** | 9,77 |

En 2004, un equipo típico de F1 podría cubrir 21.600 km, porque hay dos carreras más, y a 1.236 dólares por km eso sale caro. Pero la distancia variará según los km que los pilotos titulares recorran los viernes, y cuánto trabajo realicen los terceros pilotos de los seis equipos de la cola (que pueden hacer correr un coche extra). Eso implica que deberíamos aumentar el coste de explotación de los coches en carrera en un 11%, pero hemos añadido un 15%, pues las dos carreras de más, Bahrein y China, son extraeuropeas. Pero como el Pacto de la Concordia prevé sólo 17 carreras, los equipos cobrarán por la prueba adicional.


Un equipo rueda unos 600 km por GP y coche (300 en entrenos y 300 en carrera).

# 339.780.000 $

**SUELDOS DEL EQUIPO** (en millones de dólares)

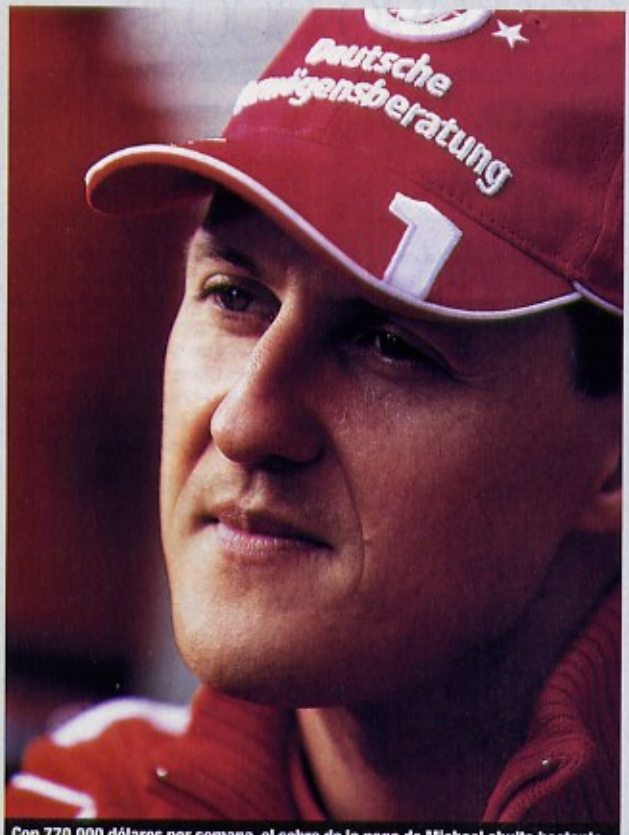
| | | | |
|---|---|---|---|
| **FERRARI** | 46,40 | **BAR-HONDA** | 37,00 |
| **McLAREN-MERCEDES** | 40,18 | **SAUBER-PETRONAS** | 36,00 |
| **BMW-WILLIAMS** | 39,60 | **JAGUAR-COSWORTH** | 29,20 |
| **TOYOTA** | 39,30 | **JORDAN-FORD** | 18,80 |
| **RENAULT** | 38,00 | **MINARDI-COSWORTH** | 15,30 |

El año pasado subestimamos los costes del personal. Por ejemplo, le dimos 30,3 millones a McLaren, pero sus cuentas hasta el final de 2002 muestran unos gastos salariales de 80.366.405 dólares, inflados (en teoría) por la debilidad del dólar.

Esta cifra incluye a todo el grupo McLaren; como la mitad, casi 500 empleados, trabajan en el equipo de F1, la hemos dividido por dos, hasta 40,18 millones. En 2003 situamos el sueldo medio en F1 en unos 50.000 dólares, pero este año lo juzgamos más próximo a los 80.000. Eso sí, una estrella como Mike Gascoyne va a ganar 6 millones de euros (unos 7,5 millones de dólares) anuales en Toyota. Pero sigue habiendo mucho paro en la F1 inglesa, tras la quiebra de Arrows y TWR y los recortes de BAR, Jaguar y Jordan en 2002. ▶


El personal de carrera gana unos 80.000 dólares de media. Eso sí, se lo merecen.

EN LA OTRA PÁGINA: FOTO GRANDE: MICHAEL COOPERWAIT; RECUADROS: DARREN HEATH; JAMES BARHAM; ESTA PÁGINA: GLENN DUMBARTLET; CHARLES COATES/LAT; DARREN HEATH




Con 770.000 dólares por semana, el sobre de la paga de Michael abulta bastante.

# 116.060.000 $

**SUELDOS DE LOS PILOTOS** (en millones de dólares)

| | | | |
|---|---|---|---|
| **FERRARI** | 50,00 | **TOYOTA** | 6,50 |
| **BMW-WILLIAMS** | 17,66 | **SAUBER-PETRONAS** | 6,00 |
| **McLAREN-MERCEDES** | 15,00 | **JAGUAR-COSWORTH** | 4,00 |
| **RENAULT** | 8,00 | **JORDAN-FORD** | 1,30 |
| **BAR-HONDA** | 7,00 | **MINARDI-COSWORTH** | 0,6 |

Michael Schumacher sigue dominando la F1 como el piloto mejor pagado por un amplio margen: su salario anual y primas se acercan a los 40 millones de dólares, incluyendo una tajada –unos 15 millones– del pastel de *merchandising* de Ferrari.

Por detrás de él hay un hueco enorme hasta su hermano Ralf, que según dicen gana unos 14 millones en BMW-Williams, más del doble de lo que Juan Pablo Montoya ganará esta temporada y, de hecho, más o menos lo mismo que cobrará cuando se incorpore a McLaren-Mercedes el próximo año.

Curiosamente, en las cuentas de Williams hasta el final de 2002, los salarios y gastos de los dos pilotos suman 17,66 millones de dólares. Eso es menos de lo que nos habrían llevado a esperar ciertos rumores, intensificando las especulaciones de que a lo mejor BMW 'redondea' la paga de Ralf y Juan. No obstante, incluso según estos cálculos Williams sube al segundo puesto por detrás de Ferrari en nuestra lista de salarios de pilotos, ahora que los 18 millones de Jacques Villeneuve ya no inflan desmesuradamente la nómina de BAR-Honda.

Luego vienen los 10 millones de Ferrari para la renovación de Rubens Barrichello, y un nutrido grupo por debajo de los nueve millones, que incluye a Kimi Räikkönen (sólo de momento) y David Coulthard, con Jenson Button y Fernando Alonso sobre los cinco millones, y gente como Olivier Panis, Jarno Trulli, Mark Webber, Cristiano da Matta, Felipe Massa y Giancarlo Fisichella arañando unos 3-4 millones. Es poco probable que Nick Heidfeld, Christian Klien, Giorgio Pantano y los dos pilotos de Minardi ganen más de un millón (y eso echando mano de su aportación al equipo por su volante).

# 62.520.000 $

**ATENCIÓN Y CATERING DE LOS INVITADOS** (en millones de dólares)

| | | | |
|---|---|---|---|
| **BMW-WILLIAMS** | 12,56 | **TOYOTA** | 6,40 |
| **FERRARI** | 9,90 | **SAUBER-PETRONAS** | 4,40 |
| **McLAREN-MERCEDES** | 9,16 | **JAGUAR-COSWORTH** | 3,70 |
| **BAR-HONDA** | 7,41 | **JORDAN-FORD** | 1,69 |
| **RENAULT** | 6,90 | **MINARDI-COSWORTH** | 0,4 |

Agasajar a los sponsors es una auténtica necesidad del negocio de la F1. Una vez que has invertido en F1 como sponsor, querrás justificarlo llevándote cuanto más mejor por el mismo precio. Para eso está el Paddock Club. El multimillonario Paddy McNally –antaño corresponsal en F1 de nuestra revista hermana *Autosport*–, en asociación con Bernie Ecclestone, dirige esta lujosa zona de recepción y comedor.

El Paddock Club cobra un precio más elevado por lo que se considera un servicio de altura. En realidad, es la mejor y única alternativa, dado que la organización F1 Management de Bernie controla y limita el acceso al paddock. Sólo un puñado de apreciados invitados puede penetrar en el sanctasanctórum, es decir, el paddock. El resto ha de apañárselas con el Paddock Club; y con los abonos de tres días que van de los 3.000 a los 4.500 dólares por cabeza –según estemos en Magny-Cours o en Indianápolis– McNally conduce un producto de lo más rentable.

Por ejemplo, McLaren y Williams tal vez lleven unos 150 invitados a cada GP, y, aunque es verdad que pueden volver a cobrar a sus sponsors por este privilegio, los equipos creen que los ingresos del Paddock Club deberían formar parte del paquete de los derechos comerciales de la F1 y que deberían participar en su prosperidad. Hoy día no lo hacen.



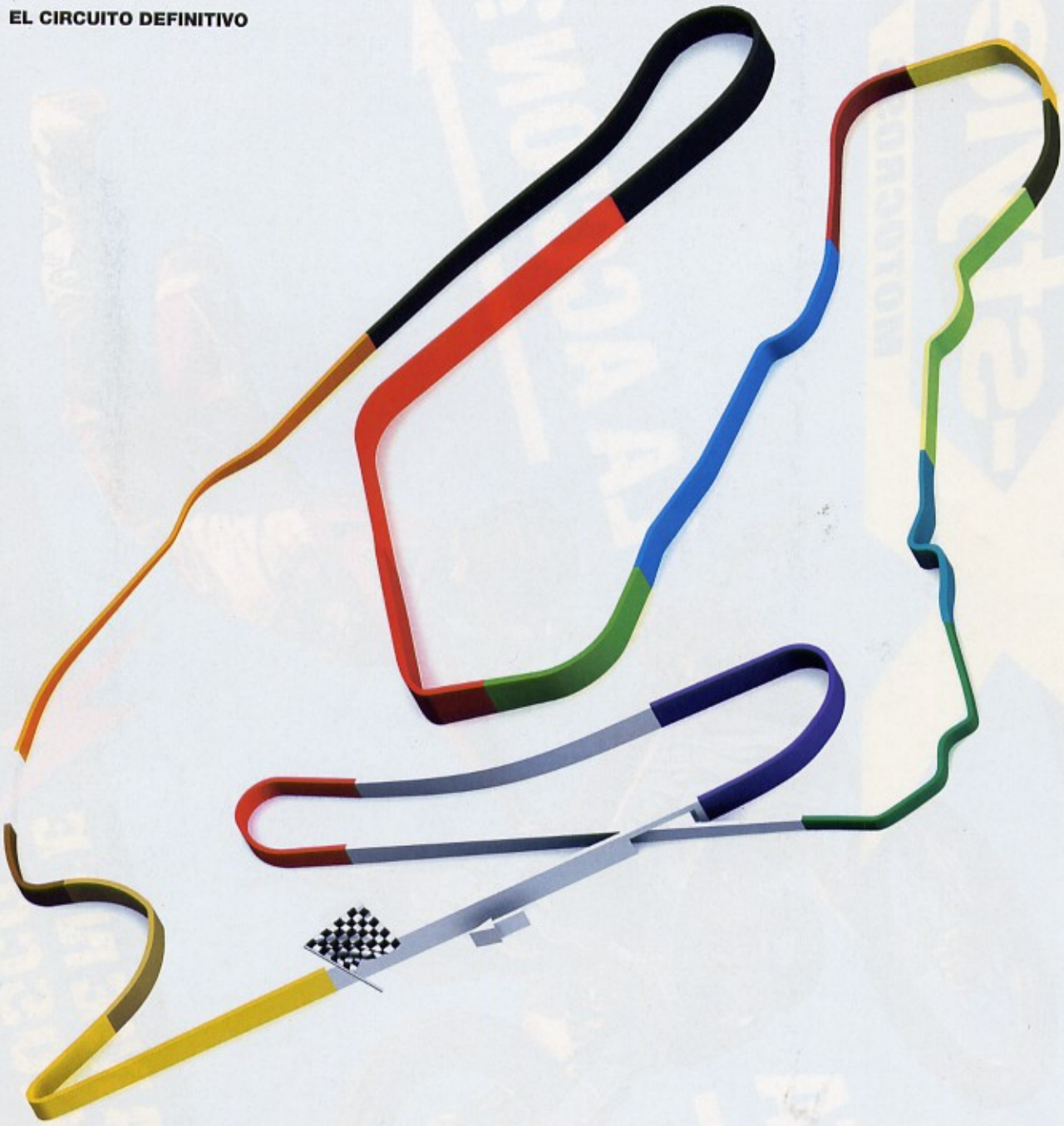
Pingües beneficios, pero no para los equipos: entrar aquí cuesta 4.500 dólares.

# Costes totales (en millones de dólares)

| | 2003 | 2002 |
|---|---|---|
| **FERRARI** | **418,23** | 443,8 |
| **TOYOTA** | **368,51** | 290,4 |
| **McLAREN-MERCEDES** | **359,22** | 304,6 |
| **BMW-WILLIAMS** | **359,04** | 353,3 |
| **BAR-HONDA** | **309,87** | 225,1 |
| **RENAULT** | **255,23** | 206,8 |
| **SAUBER** | **154,57** | 119,5 |
| **JAGUAR** | **141,93** | 78,8 |
| **JORDAN** | **79,92** | 79,2 |
| **MINARDI** | **46,58** | 39,6 |

¿Qué podemos concluir de estas cifras? ¿Que la F1 es inquietantemente cara? Desde luego. Pero eso ya lo sabíamos. Entonces, ¿cuál es la solución? Rebajar en 50 millones de dólares los presupuestos de los cuatro grandes, ¿cambiaría de modo apreciable el *statu quo*? Quizá no. Darles 50 millones extra a Sauber, Jaguar, Jordan y Minardi, ¿alteraría de forma significativa su competitividad? Para nada. La F1 es una meritocracia y la auténtica solución a sus supuestos problemas económicos es que SLEC –la empresa (de Bernie) que controla los derechos comerciales– abra la cartera, no que la FIA siga jugando con las normas. Como es lógico, Bernie no está de acuerdo...

MICHAEL COOPER/AT, LORENZO BELLANCA/AT



# El mejor circuito de Fórmula 1 que nunca hemos tenido

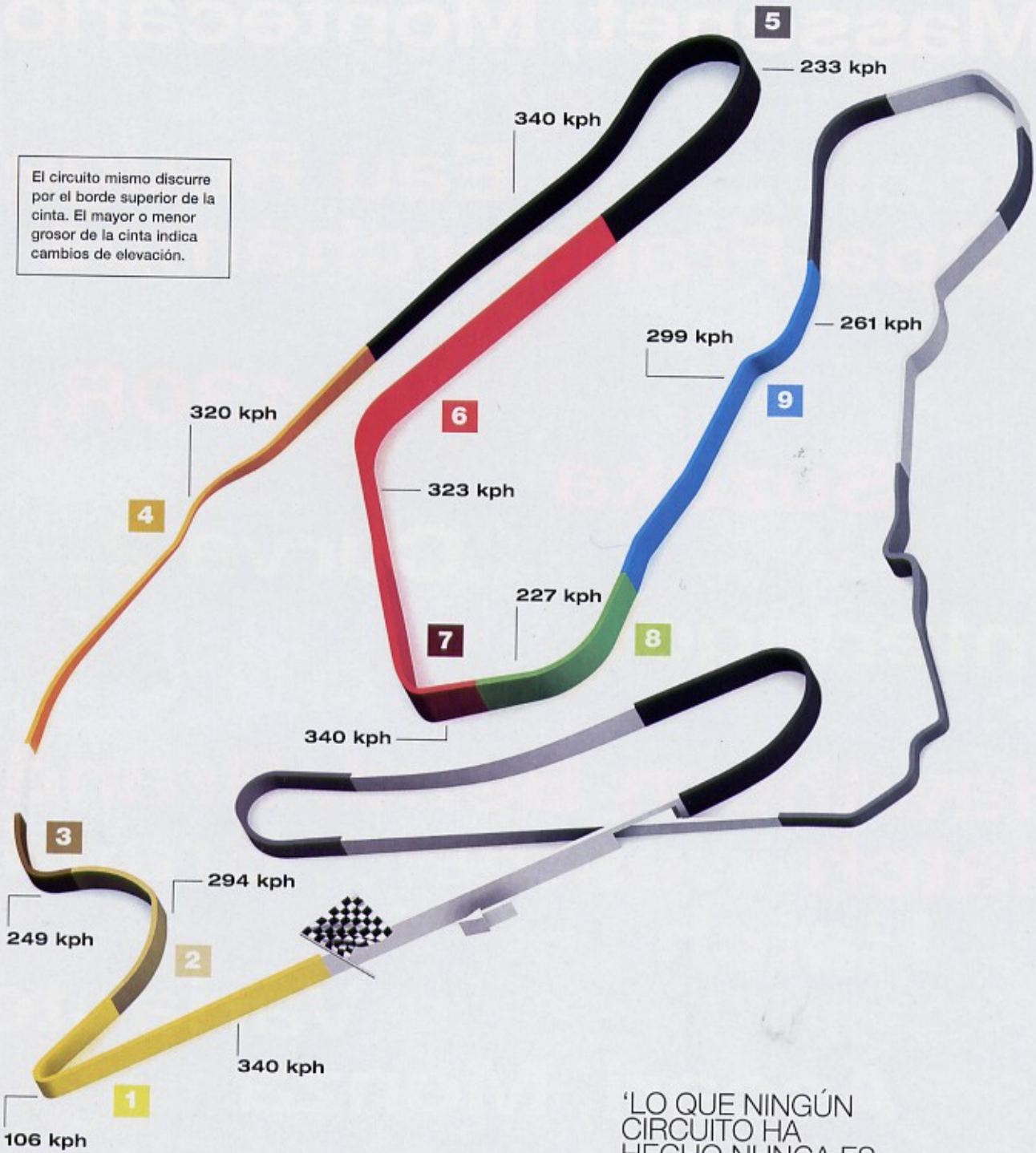


Aquí está, el mejor circuito que es posible construir. Una montaña rusa de 13 km y 260 km/h de media ensamblada por el gurú de los circuitos, Hermann Tilke (izda.), a partir de curvas escogidas por un jurado de pilotos, ingenieros y periodistas. Ojalá…

**Texto** Will Buxton

DARREN HEATH

Curva Dry Sack, Jerez
Massenet, Montecarlo
Plaza del Casino,
Montecarlo Eau Rouge,
Spa-Francorchamps
Boschkurve,
Österreichring 130R,
Suzuka Curva 1,
Interlagos Curva 2,
Interlagos Nürburgring
Chicane, Magny-Cours
Hawthorn Bend, Brands
Hatch Westfield, Brands
Hatch Dingle Dell,
Brands Hatch Variante
Ascari, Monza El
Sacacorchos, Laguna
Seca Curva Ayrton
Senna, Jerez First
Curve, Suzuka
Parabolica, Monza




## 'LO QUE NINGÚN CIRCUITO HA HECHO NUNCA ES COMBINAR LO MEJOR DE LAS MEJORES PISTAS'

Al final de la temporada 2004 de F1 el gran circo habrá corrido en 63 circuitos de 26 países, desde la primera prueba puntuable para el campeonato del mundo, Silverstone 1950.

Cada uno de esos circuitos ha aportado un no sé qué especial al deporte, ya sea la intimidación del antiguo óvalo peraltado de Monza, o la emoción de Suzuka y su forma de ocho. Pero lo que ningún circuito ha podido hacer es reunir parte de la magia única e irrepetible de cada uno de los mejores circuitos del mundo y moldear así un todo realmente alucinante. Nunca se ha visto cosa igual. Hasta ahora.

Pero *F1 Racing* se atrevió a soñar. Y fuimos más allá. Hicimos una encuesta entre periodistas de esta casa y algunos de los más destacados pilotos e ingenieros del mundo, preguntándoles qué curvas deberían incluirse en la madre de todos los circuitos. Luego se las propusimos a Hermann Tilke, acreditado diseñador de pistas de F1, y le hicimos crear la tremenda bestia de 13 km y 260 km/h que veis aquí.

Como cabría esperar del diseñador de Sepang, Bahrein y Shanghai (entre otros), es bárbaro. Pero no fue nada fácil.

"El primer problema con el que tropezamos", dice, "fue que no estábamos ▶



EN LA OTRA PÁGINA: DARREN HEATH; ARCHIVO LAT; SCHLEGELMILCH PHOTOGRAPHY



## 1 Curva Dry Sack

**Circuito** Jerez de la Frontera, España
**Velocidad máxima** 106 km/h
**Fuerza lateral máxima** 2,62 G



"Aunque no se te queda grabada al instante como una curva épica, Dry Sack es la primera curva ideal. En bajada, muy cerrada, lenta; incluso los mejores pueden equivocarse aquí. ¿No es así, Michael?". **Will Buxton**



## 2 Virage Massenet

**Circuito** Montecarlo, Mónaco
**Velocidad máxima** 294 km/h
**Fuerza lateral máxima** 3,20 G



"Una sección más que una curva, Massenet es de lo más engañosa. Cuando parece que empieza a abrirse, se cierra de repente. Hay que apuntar directamente al rail interior para pillar el ápice. Impresionante". **Dom Taylor**



## 3 Plaza del Casino

**Circuito** Montecarlo, Mónaco
**Velocidad máxima** 249 km/h
**Fuerza lateral máxima** 3,89 G



"Una de las curvas más desafiantes del calendario: salir de Massenet y rozar el guardarrail a la derecha y a la izquierda, exige muchísima destreza. Hay que tener cuidado con el bache a la salida". **Stéphane Samson**



## 4 Eau Rouge

**Circuito** Spa-Francorchamps, Bélgica
**Velocidad máxima** 320 km/h
**Fuerza lateral máxima** 3,85 G



"Pocos lugares entusiasman tanto a un piloto como Eau Rouge. La velocidad que llevas, combinada con la pendiente y la subida, fuerzan tu cuerpo al límite. No existe ninguna otra curva así". **Gerhard Berger**



## 5 Boschkurve

**Circuito** Österreichring, Austria 1977-87
**Velocidad máxima** 340 km/h
**Fuerza lateral máxima** 3,77 G



"Hoy día no hay nada como la Boschkurve. La primera vez que vi un F1 negociándola fue increíble; simplemente mirando se te ponía el corazón en un puño. Y era muy dura para los pilotos". **Sergio Rinland**



## 6 130R

**Circuito** Suzuka, Japón
**Velocidad máxima** 323 km/h
**Fuerza lateral máxima** 3,87 G



"Cuando trazas la 130R perfecta, es maravilloso. Me disgustó que en 2003 pareciera mucho más fácil que antes, pues tratar de tomarla a fondo siempre me pareció uno de los mayores retos de la F1". **Michael Schumacher**



## 7 Curva 1

**Circuito** Interlagos, Brasil 1973-77
**Velocidad máxima** 340 km/h
**Fuerza lateral máxima** 4 G



"La primera curva del viejo Interlagos, una izquierda a fondo, es mi favorita. Había que ser muy preciso: un error en la entrada y 300 m más allá golpeabas la barrera; es la curva más desafiante en la que he corrido". **Niki Lauda**



## 8 Curva 2

**Circuito** Interlagos, Brasil 1973-77
**Velocidad máxima** 227 km/h
**Fuerza lateral máxima** 3,73 G



"Estoy de acuerdo con Niki: el viejo Interlagos era magnífico, toda una prueba para el piloto y el coche. Era tan veloz. Aquí, sólo los valientes, o un poco locos, conseguían dar lo mejor de sí". **Jacques Laffite**



## 9 Chicane Nürburgring

**Circuito** Magny-Cours, Francia
**Velocidad máxima** 299 km/h
**Fuerza lateral máxima** 3,99 G



"Esta chicane rápida después de la horquilla de Adelaida es una de mis favoritas. Hay que ser muy preciso en la entrada. El punto de inserción es crítico, pero cuando lo haces bien te entusiasma". **Mark Webber**



## 10 Hawthorn Bend

**Circuito** Brands Hatch, Inglaterra
**Velocidad máxima** 304 km/h
**Fuerza lateral máxima** 4,01 G



"Hawthorn es la mejor curva que conozco. La pista sube hasta una entrada muy abierta y el ápice está tarde. Es muy rápida, y a veces crees que vas al límite y resulta que no. Hacen falta agallas". **Allan McNish**



## 11 Westfield

**Circuito** Brands Hatch, Inglaterra
**Velocidad máxima** 277 km/h
**Fuerza lateral máxima** 4,09 G



"Una curva interesante ha de ser veloz –al menos de quinta o sexta– y con un buen cambio de elevación. Toda la parte de atrás de Brands es de lo más emocionante... pero muy peligrosa". **Malcolm Oastler**



## 12 Dingle Dell

**Circuito** Brands Hatch, Inglaterra
**Velocidad máxima** 306 km/h
**Fuerza lateral máxima** 4,09 G



"John Watson, ya de vuelta de todo, vio a un joven e inspirado Ayrton Senna 'bailando bajo la lluvia' en esta curva contraperaltada y aprendió por fin a distinguir entre talento y genio. Una curva estelar". **Matt Bishop**




## 13 Variante Ascari

**Circuito** Monza, Italia
**Velocidad máxima** 240 km/h
**Fuerza lateral máxima** 3,53 G



"Todas las curvas son cruciales en Monza, pero que todo vaya bien en la 'ese' de Ascari te sabe a gloria, ya que te hace salir disparado hacia la recta de atrás. ¡Qué curva tan magnífica!". **Juan Pablo Montoya**



## 14 El Sacacorchos

**Circuito** Laguna Seca, EE UU
**Velocidad máxima** 159 km/h
**Fuerza lateral máxima** 2,76 G



"De mi época en la CART, diría que Laguna Seca es uno de los mejores circuitos, y el Sacacorchos y la delicada curva que lo sigue están considerados como uno de los retos más duros". **Cristiano da Matta**



## 15 Curva Ayrton Senna

**Circuito** Jerez de la Frontera, España
**Velocidad máxima** 211 km/h
**Fuerza lateral máxima** 2,93 G



"¿Una chicane? No puede ser. Pero la Senna es ancha, peraltada y relativamente abierta. Claro que ralentiza los coches, pero permite a los dotados ganar tiempo con tacto y equilibrio". **Anthony Rowlinson**



## 16 First curve

**Circuito** Suzuka, Japón
**Velocidad máxima** 325 km/h
**Fuerza lateral máxima** 3,32 G



"Una curva rápida que se cierra, como la First Curve de Suzuka, siempre es difícil. Los reglajes son decisivos. Ésta es especialmente importante, porque todo lo que sigue depende de cómo se negocie". **Gary Anderson**



## 17 Parabolica

**Circuito** Monza, Italia
**Velocidad máxima** 301 km/h
**Fuerza lateral máxima** 3,66 G

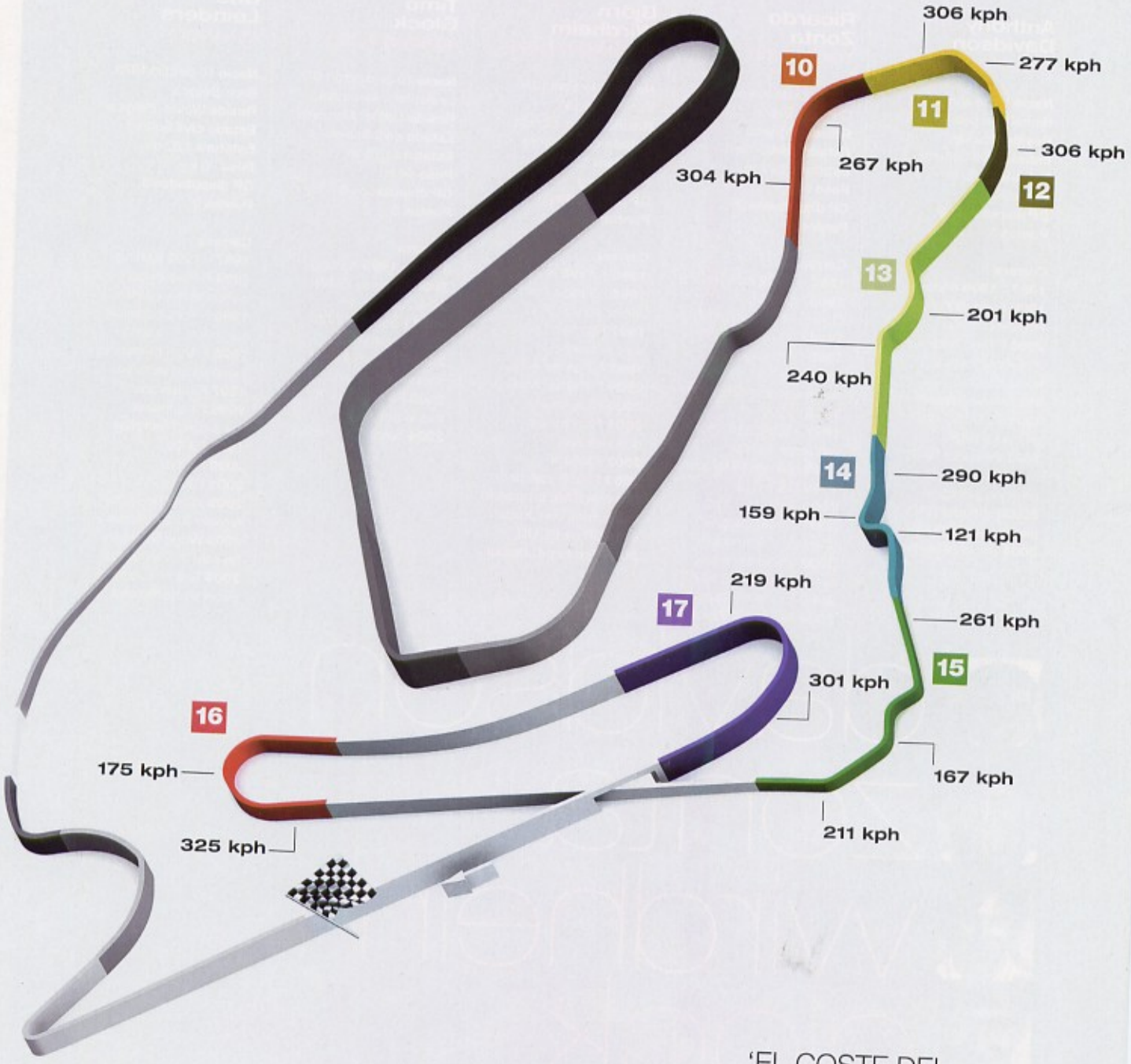


"El circuito definitivo debería ser ancho y fluido, con mucho espacio para adelantar. Me gusta ver a los pilotos salir de una rápida y coger rebufos por una larga recta, antes de apurar la frenada para una lenta". **Patrick Head**

## >Los datos: así es el circuito definitivo

| | |
|---|---|
| **Longitud** | 12,918 km |
| **Tiempo vuelta** | 2m 59,46s |
| **Velocidad media** | 259,134 km/h |
| **Velocidad máx.** | 340 km/h |
| **Velocidad mín.** | 105,832 km/h |
| **Curva más rápida** | 340 km/h (Boschkurve, Österreichring; Curva 1, Interlagos) |
| **Curva más lenta** | 106 km/h (Dry Sack, Jerez) |
| **Fuerza G máx.** | 4,09 (Westfield, Dingle Dell, Brands Hatch) |
| **Fuerza G mín.** | 2,06 (Ayrton Senna, Jerez) |
| **Elevación del terreno** | 80,787 metros |
| **Coste** | 500 millones de dólares |

*Velocidades y fuerzas G calculadas por Tilke GmbH con su simulador de F1 versión 2002*




trabajando con un lienzo en blanco. Tuvimos que estudiar todas las curvas en detalle y entender cómo encajarían. No se puede coger una curva y empalmarla con otra sin más. Es mucho más complicado. Hay que tener en cuenta la velocidad, porque si cambias la velocidad de entrada de una curva, cambias todas sus características y eso frustraría la finalidad del experimento. Diseñar este circuito fue como armar un gran rompecabezas".

Tilke y su equipo nunca habían intentado realizar nada parecido, y el proceso les enseñó algunos trucos nuevos de diseño que algún día podrían ir a parar a una futura creación de Tilke.

En cuanto a este circuito 'definitivo', las posibilidades de que alguna vez pudiera construirse son ínfimas. Para empezar, el coste sería astronómico: por lo menos 500 millones de dólares. Y además, no existe una parcela de terreno en la Tierra que pudiera ser la horma topográfica de sus particulares requisitos.

'EL COSTE DEL CIRCUITO SERÍA ASTRONÓMICO: POR LO MENOS 500 MILLONES DE DÓLARES'

Aun así, tranquiliza saber que un circuito así existe, aunque sólo sea en el ordenador del despacho de Tilke. Por no hablar del que hay en su propia cabeza: "Si pudiera construirlo", sonríe pensativo, "sería aún más largo, con más curvas todavía...".

EN LA OTRA PÁGINA: DARREN HEATH; ARCHIVO LAT; GLENN DUNBAR/LAT; GETTY IMAGES

### Anthony Davidson
**BAR-HONDA**

**Nació** 18 de abril 1979, Hemel Hempstead, GB
**Reside** Brackley
**Estado civil** Soltero
**Estatura** 1,60 m
**Peso** 55 kg
**GP disputados** 2
**Puntos** 0

**Carrera**
**1987 – 1999** Karting
**1999** Fórmula Ford Regional (Kent)
**2000** F-Ford británica: 2º; F-Ford festival: 1º; Piloto del Año McLaren/Autosport
**2001** F3 británica: 2º; probador BAR
**2002** Probador BAR; dos GP con Minardi (Hungría y Bélgica)
**2003** Probador BAR; piloto reserva Jaguar
**2004** Tercer piloto BAR

### Ricardo Zonta
**TOYOTA RACING**

**Nació** 23 de marzo 1976, Curitiba, Brasil
**Reside** Mónaco
**Estado civil** Soltero
**Estatura** 1,72 m
**Peso** 64 kg
**GP disputados** 31
**Puntos** 3

**Carrera**
**1987 – 1992** Karting
**1993** Fórmula Chevrolet brasileña: 6º
**1994** F3 brasileña: 5º
**1995** F3 brasileña: campeón; F3 suramericana: campeón
**1996** F3000: 4º
**1997** F3000: campeón; probador Jordan
**1998** probador McLaren
**1999** BAR: 0 pt
**2000** BAR: 14º, 3 pt
**2001** Jordan: dos GP (Canadá y Alemania)
**2002** World Series by Nissan: campeón
**2003** Probador Toyota
**2004** Tercer pil. Toyota

### Björn Wirdheim
**JAGUAR RACING**

**Nació** 4 de abril 1980, Växjö, Suecia
**Reside** Växjö, Suecia
**Estado civil** Soltero
**Estatura** 1,83 m
**Peso** 75 kg
**GP disputados** 0
**Puntos** 0

**Carrera**
**1990 – 1995** Karting
**1996** Fórmula Ford Júnior sueca: 3º
**1997** Fórmula Ford sueca: campeón
**1998** F-Palmer Audi
**1999** F-Palmer Audi
**2000** F3 alemana
**2001** F3 alemana: dos victorias
**2002** F3000: 4º
**2003** F3000: campeón; test con BAR; probador del viernes con Jordan en el GP de EE UU
**2004** Tercer pil. Jaguar

### Timo Glock
**JORDAN-FORD**

**Nació** 10 de marzo 1982, Lindenfels, Alemania
**Reside** Lohne, Alemania
**Estado civil** Soltero
**Estatura** 1,69 m
**Peso** 64 kg
**GP disputados** 0
**Puntos** 0

**Carrera**
**1997 – 1999** Karting
**2000** Fórmula BMW-ADAC Júnior: 1º
**2001** Fórmula BMW-ADAC: campeón
**2002** F3 alemana: 3º, debutante del año
**2003** F3 europea: 5º, tres victorias
**2004** Tercer pil. Jordan

### Bas Leinders
**MINARDI**

**Nació** 16 de julio 1975, Bree, Bélgica
**Reside** Wavre, Bélgica
**Estado civil** Soltero
**Estatura** 1,82 m
**Peso** 70 kg
**GP disputados** 0
**Puntos** 0

**Carrera**
**1987 – 1992** Karting
**1994** F-Ford belga: campeón, 5 victorias
**1995** F-Ford británica: campeón, 7 victorias
**1996** F-Opel Euroseries: campeón, 8 victorias
**1997** F3 alemana: 7º
**1998** F3 alemana: campeón, 7 victorias
**1999** F3000
**2000** F3000
**2001** F3000: 7º
**2002** World Series by Nissan: 3º, 2 victorias
**2003** World Series by Nissan: 3º, 2 victorias
**2004** Test con Jordan; tercer piloto Minardi


davidson


zonta


wirdheim


glock


leinders

# Aprender la F1 en viernes

Existe una nueva posibilidad de lucirse en F1: ser probador los viernes. A los mejores podría valerles un asiento titular. ¿Y para el resto? Sólo es su dinero –no el talento– lo que les mantiene allí.

**Texto** Peter Windsor



Todo 'OK' para Anthony, que ha empezado muy bien. Ándate con ojo, Taku.

Ser o no ser un Tercer Piloto en F1? Ahora existe una nueva lectura: si reúnes los requisitos (según la nueva norma FIA), lo más probable es que te encasillen para siempre como piloto de alquiler. Si no los reúnes, tú y tu equipo sois demasiado buenos para el puesto... o llevas demasiado tiempo por aquí.

Incluso entre los que disfrutan de este nuevo papel en la historia de la F1 –el derecho a pilotar los viernes pero no el resto del fin de semana– hay clases.

En Minardi y Jordan está claro que lo último que estos equipos necesitan el viernes es el follón de hacer correr un tercer coche... y sin embargo esto se está convirtiendo paulatinamente en parte integrante de sus programas para recaudar fondos.

En Jaguar es 50:50. Es probable que al equipo le conviniera más concentrarse sólo en los dos coches en esta fase de la temporada, pero está claro que les falta poco para poder usar constructivamente su tercer coche. Además, Björn Wirdheim aporta algo de pasta.

Sólo en los relativamente ricos equipos Toyota y BAR-Honda el tercer piloto puede desempeñar de veras un papel técnico, pero de nuevo las características son distintas. Si eres joven y todavía relativamente inexperto –como Anthony Davidson, de BAR–, te puedes servir de esta oportunidad como trampolín. Si llegaste hace más de dos años y no has corrido mucho –como Ricardo Zonta, de Toyota–, has de hacer algo *muy* especial para impresionar.

Aun así, ahora Ricardo sobresale entre el grueso de sus rivales, si los terceros pilotos de equipos como Ferrari, Williams, McLaren y Renault pueden llamarse rivales. Al menos ahora sale por la tele y le ven los espectadores de pago. Por lo general, gente como Luca Badoer, Marc Gené, Antonio Pizzonia, Alex Wurz, Pedro de la Rosa y Franck Montagny no son más que nombres en notas de prensa, en largas listas de resultados de los tests. Ahora Zonta es una realidad.

Pero es un poco extraño. Uno ve salir el viernes a Davidson y Zonta, dando vueltas sin preocuparse por el motor, en tandas largas con neumáticos de carrera... y luego ve a Alex y Marc, Luca y Pedro, con el uniforme del equipo, desempeñando su papel para los sponsors, intentando ser amables con la prensa. Ha de mortificarles ver el nombre de sus colegas en los monitores de tiempos... pero no hay nada nuevo en F1. La injusticia siempre ha formado parte del mundillo.

Antes de nada, pues, un resumen de la nueva norma: todo equipo que acabara fuera de los cuatro primeros en el campeonato de constructores del año anterior, puede hacer correr un tercer coche en las dos sesiones libres de una hora del viernes. Para poder subirse a este tercer coche, un piloto ha de tener la superlicencia FIA y no haber disputado más de seis GP durante los dos años anteriores.

Lo cual dio casi toda la ventaja a BAR. El pasado año acabó quinto, lo que significa que Renault, cuarto, se lo perdió por poco. Flavio Briatore suele ser muy bueno en asegurar que Renault se beneficie de la mayoría de normas nuevas y poco claras que surgen de las oficinas de la FIA –un buen ejemplo fue su decisión de optar por los tests del viernes el año pasado– pero, en esta ocasión, fue como si los de arriba hubieran decidido dar un empujoncito a BAR en lugar de a Renault.

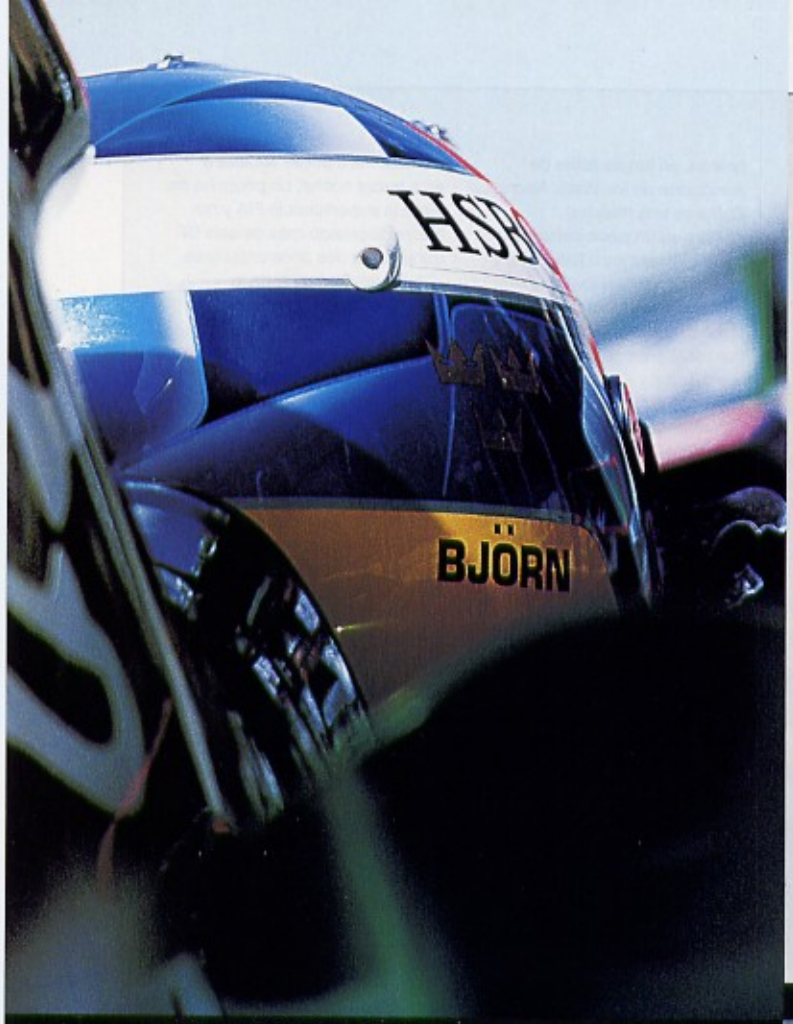
Flavio dice, como es lógico, que hacer correr un coche más el viernes no es ninguna ventaja. Otros no están tan seguros. Llevándolo al extremo, no se puede decir que un equipo ►

'¿SER O NO SER UN TERCER PILOTO EN F1? AHORA EXISTE UNA NUEVA LECTURA'

Zonta sigue siendo rápido, pero ¿ha perdido el tren de un volante titular?




ESTA PÁGINA, DARREN HEATH; EN LA OTRA PÁGINA, STEVE ETHERINGTON/LAT




El tercer piloto de Jaguar, Wirdheim, es más experto que el segundo, Klien.

como Renault –o Ferrari, Williams o McLaren– no trabajaría más si pudiera hacer correr tres coches. Los detractores dicen que las condiciones de la pista cambian mucho del viernes en adelante y que de todos modos se hacen elecciones de neumáticos correctas, con tres coches o con dos. Las bases, dicen, se ponen en los tests.

Por otro lado, ahora el tercer piloto desempeña un papel importante en el contexto de la nueva norma de un solo motor. Con el tercer piloto se puede experimentar un poco, correr un riesgo con sus reglajes de motor. Eso es lo que pasó en Malasia, donde Davidson montó un Honda revisado. Fue muy veloz durante 80 minutos –entre los tres primeros–, pero luego el motor expiró. Honda aprendió de eso. Probablemente contribuyó al podio de Button el domingo.

Así pues, existen tres elementos: el piloto (el nuevo criterio alrededor de los terceros pilotos y el uso que los equipos pueden hacer de ellos); luego el patrocinio que los pilotos puedan aportar; la incógnita es el beneficio técnico de hacer correr bien ese tercer coche.

## Anthony Davidson

### ¿FUTURA ESTRELLA?

Como digo, BAR-Honda y Anthony Davidson estaban en la situación ideal para maximizar las nuevas normas. Anthony tenía algo de experiencia en carrera en su haber (con Minardi) y muchos kilómetros de tests con BAR. Conoce bien el equipo; éste cuenta con una gran base de datos con él. Y, desde el principio, ha pintado muy, muy bien, muy rápido, relativamente a salvo de errores y muy constante. Con Davidson en pista, Button sabe que puede ahorrar millas en su propio coche y seguir ahí.

Anthony jugó su papel en la elección de neumáticos Michelin de BAR en Malasia: no había visto antes el circuito pero fue tercero en la primera sesión libre, superado sólo por los dos Ferrari. Además, un estudio más detallado de sus tiempos muestra que hizo gran parte de su aprendizaje del modo correcto: en el box con los ingenieros, examinando detenidamente la vuelta. Primera tanda (seis vueltas): 1m 39,7s. Segunda tanda (tres vueltas): 1m 36,6s. Tercera tanda (tres vueltas): 1m 35,97s. P3.

## Ricardo Zonta

### ¿OS ACORDÁIS DE MÍ?

Como digo, Ricardo Zonta se enfrenta a un trabajo muy distinto. Su nombre suena a quienes recuerdan la F1 de finales de los 90, así que tiene que restablecerse a sí mismo, demostrar que merece una auténtica oportunidad. Y, hasta ahora, eso es lo que está haciendo: por lo general ha sido más rápido y menos propenso al error que Cristiano da Matta, y su velocidad está a la altura de Olivier Panis. Además, el trabajo de Zonta es más difícil que el de Davidson por otra razón, ya que el nuevo Toyota TF104, como el McLaren MP4-19, ha realizado la poco satisfactoria hazaña de seguir una tendencia a la baja en prestaciones. El nuevo director técnico de Toyota, Mike Gascoyne, reconoce que al coche le falta carga aerodinámica, y eso no ayuda a la confianza de un piloto a la hora de apretar los viernes por la mañana, cuando la pista está sucia y la información escasea. Zonta es rápido y muy pulido.

Es un tópico decir que lleva demasiado tiempo probando para volver a ser un piloto de carreras, igual que sería ridículo negar el talento de Gené, Wurz o De la Rosa.

## Björn Wirdheim

### FRIALDAD NÓRDICA

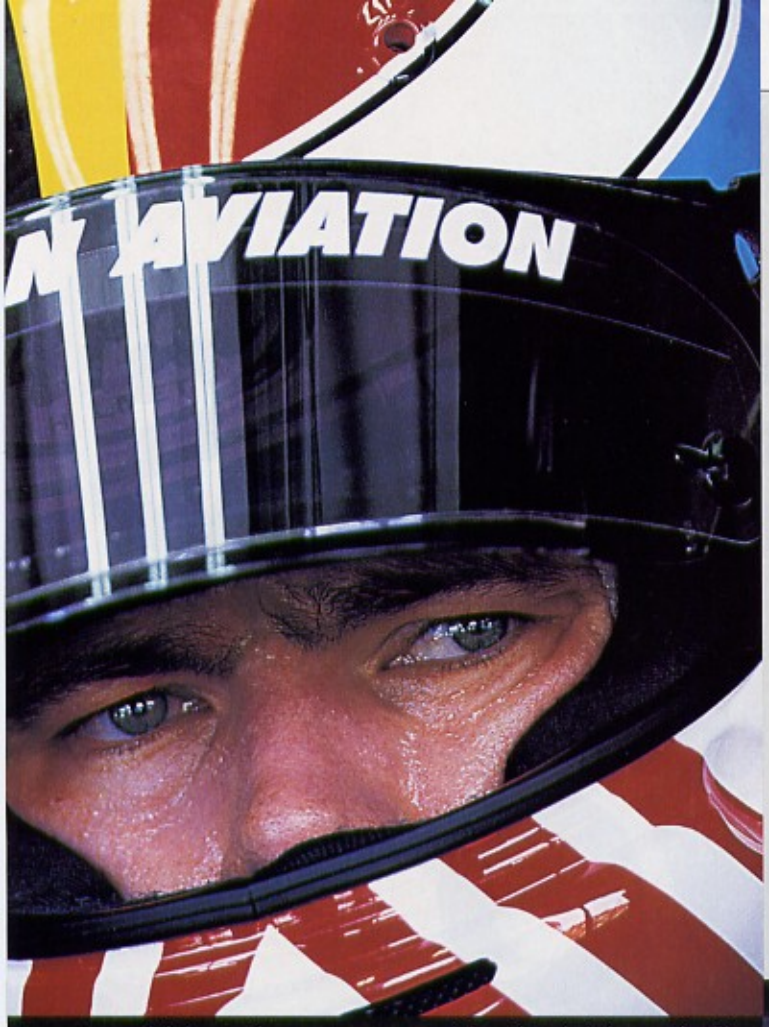
La elección de Björn Wirdheim representa otro paso positivo en el ascenso de Jaguar hacia la

'EN LA ÉPOCA DEL MOTOR ÚNICO, EL TERCER PILOTO DESEMPEÑA UN GRAN PAPEL'

La incorporación de Glock es útil para Jordan; podría desbancar a Pantano.




ESTA PÁGINA: DARREN HEATH; PETER SPINNEY/LAT; EN LA OTRA PÁGINA: DARREN HEATH; PETER SPINNEY/LAT




Leinders se esfuerza, pero no es un *crack*. Aun así, puede decir que está en F1.

respetabilidad. Observadores veteranos de la F3000 desestimaron a Wirdheim tras una temporada bastante mediocre en 2002, pero el año pasado corrió a la perfección y se impuso en F3000, Mónaco aparte, claro. (Con la carrera ganada, Björn se detuvo *antes* del banderazo para saludar al equipo). Aparte de ese despiste, es bueno bajo presión, agresivo en el tráfico y aprende rápido. Cualquier tercer piloto parecería no del todo a gusto en Jaguar, viendo como el *segundo* piloto del equipo resulta demasiado joven para haber corrido en F3000, y menos aún en F1, pero Wirdheim es un sueco frío que vive en su propio mundo y hace lo suyo. Ha ido bien frente a Klien los primeros viernes del año, igualándole en velocidad y manteniendo el coche lejos de las puzolanas. En Malasia, circuito y condiciones nuevos para ambos, Björn fue medio segundo más rápido que Christian en la primera hora. Dio más vueltas (13 por ocho de Klien) y me imagino que podía subir más de régimen el motor. Por otro lado, el tercer coche es el muleto, y el muleto no siempre es como los de carrera.

## Timo Glock

### A POR PANTANO

Timo Glock es un avispado alemán de 21 años que aporta algo de apoyo presupuestario a Jordan a cambio de kilómetros en F1. Tiene pedigrí: ha ganado en karts, F-BMW y F3 antes de probar con Jordan; y, hasta ahora, da el pego.

En Malasia, y hasta cierto punto en Melbourne, Timo eclipsó al mucho más experto número dos, Giorgio Pantano. Sepang es un buen patrón, porque es un circuito 'técnico' y difícil (la clase de sitio donde es mucho más fácil perder tiempo que ganarlo), la vuelta es larga y la concentración y la forma física nunca sobran bajo el calor malasio.

Timo cometió menos errores que Pantano el viernes en Sepang y acabó las dos sesiones libres medio segundo por delante del italiano. Ya sabemos cómo funciona la mente de Eddie Jordan (lo vimos en el modo en que despidió de repente a Heinz-Harald Frentzen). Por tanto, no sería de extrañar que acabáramos viendo a Glock como titular en Jordan. (A propósito, Michael Schumacher y él coincidieron en un ascensor de hotel en Melbourne. Timo estaba a punto de decir "¡Hola!" cuando de pronto se dio cuenta de que Michael no tenía ni la menor idea de quién era. Hay muchos jóvenes alemanes tras la estela de Michael; es curioso el efecto de una presencia constante en la tele: te crees que le conoces; pero la verdad es que no).

## Bas Leinders

### NI TANTO NI TAN CALVO

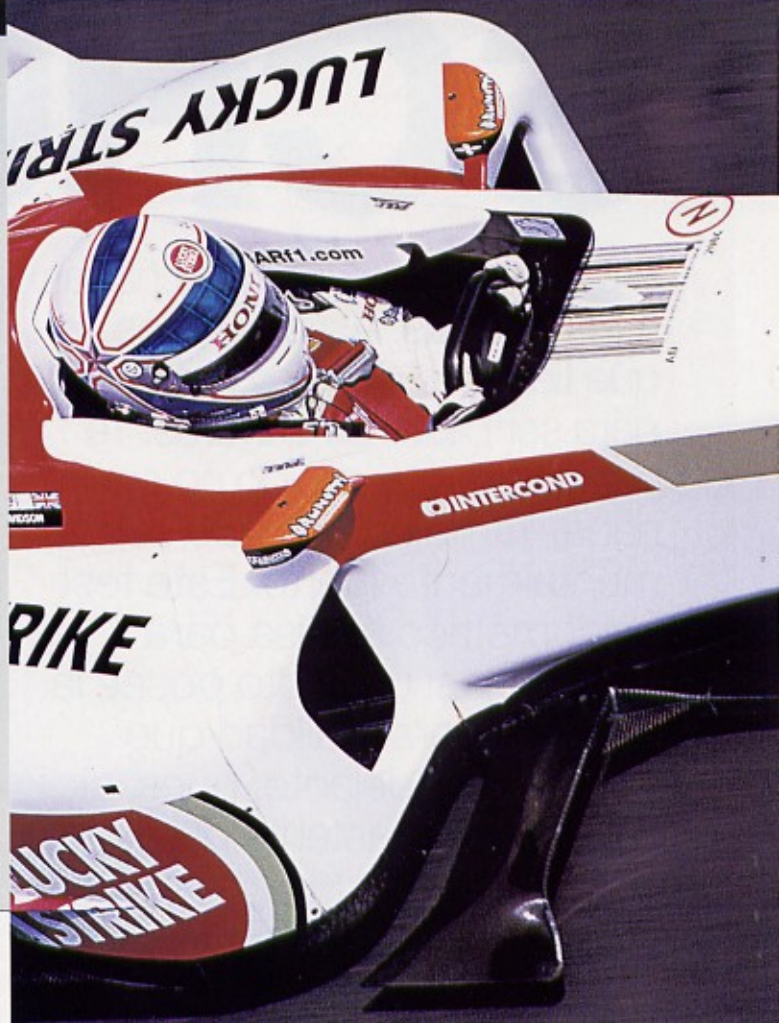
Por último, tenemos a Bas Leinders, un belga que nunca se da por vencido y a quien conocí –memorablemente– hace unos años en Spa. Es rápido, valiente y con gran control del coche, de eso no cabe duda. Lo demostró en F3000 y F3, especialmente en Macao, donde marcó la vuelta rápida. No obstante, lleva ya un tiempo dándole duro, así que hay que respetar su determinación. Leyó acerca de la nueva norma, dio con algo de dinero y aquí está, perdiéndose la primera carrera por falta de tiempo para arreglar su licencia, y dando vueltas en Sepang, aprendiendo el circuito, el coche, el motor y los neumáticos. (Bas estrelló un Jordan durante un test en invierno. Le echó la culpa al aceite en pista; Eddie, al piloto).

Más que nada, Bas indica el origen de un nuevo papel en el deporte de la F1: ahora las carreras son tan seguras, hay tantos pilotos buenos y tan pocos coches buenos, que el desequilibrio casi raya en el absurdo. Bien, pues a la salud de la nueva norma del tercer piloto: encuentra una cantidad de dinero relativamente modesta y sal ahí fuera a correr.

Bas no será campeón del mundo. Pero, a diferencia de antes, ya no irá por ahí tratando de reunir a duras penas un presupuesto para la F3000.

Ahora está en *Fórmula 1*.

Una estrella en el cockpit y una estrella en ciernes: Davidson sobresale.



# ¿PUEDES SER EL NUEVO SCHUMI?

Eres rápido. En pista machacas a tus colegas. Así que crees que tienes lo que hay que tener para ser piloto de carreras. Te equivocas. Ser rápido no es nada. También hay que ser mentalmente fuerte. Este test psicométrico se usa para descubrir si un piloto posee la agresiva personalidad que hace falta. Adelante, pues, si crees ser lo bastante duro.

**Adaptación** Stéphane Samson, Dom Taylor, Valentí Fradera
**Ilustraciones** David Tazzyman / Private View

**1 ¿Sueles darle mucha confianza a otra gente o prefieres guardar las distancias?**

- ❑ **A** Creo que le doy mucha confianza a la gente
- ❑ **B** Creo que me comporto normalmente con otra gente
- ❑ **C** Trato de no darle mucha confianza a nadie

**2 ¿Te entregas totalmente y siempre quieres ganar cualquier evento deportivo en el que participes?**

- ❑ **A** Sí, me entrego totalmente siempre que estoy en un evento deportivo, y detesto perder
- ❑ **B** Me entrego lo suficiente en eventos deportivos, pero perder no me supone ningún gran problema
- ❑ **C** Aparte del automovilismo, sólo participo en otros deportes por placer. Por eso no me importa demasiado si pierdo

**3 Si un piloto te hace algo desleal en carrera, tú:**

- ❑ **A** Aguantas, buscando el instante preciso para vengarte
- ❑ **B** Te enfadas mucho e intentas vengarte de inmediato
- ❑ **C** Tratas de mantener la calma y no comprometer tu carrera, y hablas con él más tarde

**4 ¿Alguna vez dice la gente que eres impulsivo?**

- ❑ **A** Sólo a veces
- ❑ **B** Casi nunca
- ❑ **C** Sí, a menudo

**5 ¿Crees que te gustaría que la gente te hiciera preguntas sobre tus carreras?**

- ❑ **A** En general, sí, y siempre trataría de responder cortésmente
- ❑ **B** Según la situación me gustaría, con tal de que no exageraran
- ❑ **C** No, me haría sentirme incómodo e intentaría evitarlo ▶


6
Marlboro
BRIDGESTONE
Marlboro
OMP
M. Schumacher

**6 ¿Te gusta ganarte la admiración de los demás por tu modo de comportarte?**
- ❑ **A** Sí, pero no siempre
- ❑ **B** Sí, mucho
- ❑ **C** No, no me interesa

**7 ¿Te levantas a la primera por la mañana, sin esfuerzo, o te gusta quedarte en la cama dormitando?**
- ❑ **A** Me levanto en cuanto suena el despertador
- ❑ **B** Por lo general no tardo mucho en levantarme
- ❑ **C** Me gusta quedarme en la cama hasta el último momento posible

**8 Si sales de fiesta con los amigos, tú:**
- ❑ **A** Te sueltas el pelo con más entusiasmo que ellos
- ❑ **B** Sueles mostrar menos entusiasmo que ellos
- ❑ **C** No percibes diferencia alguna entre tu entusiasmo y el suyo

**9 ¿Sueles ser testarudo y obstinado con tus decisiones?**
- ❑ **A** A veces
- ❑ **B** Sí, a menudo soy testarudo
- ❑ **C** Sólo muy rara vez

**10 En carrera, ¿crees que pilotarías de un modo limpio o muy agresivo?**
- ❑ **A** No creo que fuera muy distinto del piloto medio
- ❑ **B** Siempre pilotaría limpiamente
- ❑ **C** Creo que correría agresivamente




**11 ¿Calificarías tu comportamiento en el colegio de disciplinado o de indisciplinado?**
- ❑ **A** Con frecuencia indisciplinado, por mi aversión a sus normas
- ❑ **B** Siempre disciplinado
- ❑ **C** Por lo general disciplinado, pero a veces indisciplinado

**12 En tus relaciones interpersonales, eres:**
- ❑ **A** Sincero, natural y generoso
- ❑ **B** Estás dispuesto a mentir si eso puede favorecerte
- ❑ **C** No lo sé; mi comportamiento puede variar mucho

**13 ¿Crees que prestas mucha atención a las normas y reglamentos?**
- ❑ **A** Tal vez no la suficiente
- ❑ **B** Creo que presto atención pero no demasiada
- ❑ **C** Sí, seguro

**14 ¿Te irritas con facilidad, o te pones triste o nervioso sin motivo?**
- ❑ **A** Ha sucedido varias veces
- ❑ **B** Ha sucedido, pero rara vez
- ❑ **C** No creo que me pase nunca

**15 ¿Eres tímido cuando conoces gente?**
- ❑ **A** Sí, con frecuencia
- ❑ **B** A veces, pero depende de las circunstancias
- ❑ **C** No, no creo que sea nada tímido

**16 Si tienes que estudiar concentrado del todo durante una tarde, ¿pierdes el tiempo antes, te distraes?**
- ❑ **A** Sí, eso es exactamente lo que pasa, y rindo mejor al final
- ❑ **B** No, mi concentración es mejor al principio
- ❑ **C** Por lo general, mi concentración es constante y no varía mucho

**17 Si fueras piloto, ¿qué te molestaría antes de una carrera?**
- ❑ **A** No soportaría que la gente me diera consejos, ni ver o escuchar a gente que no tuviera nada que ver con la carrera
- ❑ **B** Nada me molestaría
- ❑ **C** Depende de las circunstancias

**18 Al tomar decisiones importantes, tú:**
- ❑ **A** Sigues tu instinto en lugar de tu capacidad de razonar
- ❑ **B** Sigues tu capacidad de razonar en lugar de tu instinto
- ❑ **C** No lo sé; depende de las circunstancias

**19 ¿Te ofendes fácilmente?**
- ❑ **A** Sí, mucho
- ❑ **B** No, en absoluto
- ❑ **C** Así así

**20 Cuando estás en una acalorada discusión con tus amigos, tú:**
- ❑ **A** Te metes y participas pero dejas que los demás también hablen
- ❑ **B** Te pones nervioso y tratas de hablar más alto que los demás
- ❑ **C** Evitas entrar en la discusión y disfrutas observándoles sin más

**21 ¿Dudas a menudo de las opiniones que otros tengan de ti?**
- ❑ **A** Sí, a menudo
- ❑ **B** Normalmente no, sólo a veces
- ❑ **C** No, nunca

**22 Si ganaras una carrera, te gustaría que tu compañero acabara:**
- ❑ **A** En el podio contigo
- ❑ **B** Último o retirado
- ❑ **C** Te da igual, mientras no fuera en el podio

**23** **¿Crees que hay gente que te envidia por el tipo de vida que llevas?**

- ❑ **A** Por lo general no
- ❑ **B** Sí, a menudo
- ❑ **C** A veces tengo esa impresión

**24** **De niño, ¿cómo reaccionabas si creías que te criticaban injustamente?**

- ❑ **A** Me enfadaba pero se me pasaba pronto
- ❑ **B** Me sentía ofendido y enfadado, y reaccionaba con violencia para dejar claras mis razones
- ❑ **C** Me aguantaba y permanecía ofendido durante mucho tiempo

**25** **¿Cómo reaccionas cuando te critican?**

- ❑ **A** Por lo general me ofendo porque creo que no lo merezco
- ❑ **B** Depende de quién me critique
- ❑ **C** Me resulta indiferente que la gente me critique

**26** **¿Te gustan los juegos de cartas, u otro tipo de juegos que requieran buena memoria y una elevada concentración?**

- ❑ **A** Sí, me gustan mucho este tipo de juegos
- ❑ **B** No, nunca me han gustado este tipo de juegos; me suponen demasiado esfuerzo
- ❑ **C** De este tipo de juegos sólo me gustan algunos

**27** **Al contarle a alguien una experiencia que hayas tenido, ¿alguna vez has adornado tu relato con detalles adicionales que no fueran del todo ciertos?**

- ❑ **A** A veces, sí, aunque me considero una persona sincera
- ❑ **B** No, siempre digo únicamente lo que realmente sucedió
- ❑ **C** Casi nunca, pero puede ser que lo haga si me dejo llevar por el entusiasmo

**28** **¿Eres un observador atento? ¿Prestas atención a todo lo que te rodea estés donde estés porque crees que los pequeños detalles son importantes?**

- ❑ **A** Sí, sin ninguna duda soy un observador atento
- ❑ **B** Creo que es importante observar lo que sucede a mi alrededor, pero considero que estoy dentro de lo normal
- ❑ **C** Creo que concentrarse en las cosas pequeñas es una pérdida de tiempo

**29** **¿Alguna vez en tu vida has roto algo en un arranque de cólera o irritación?**

- ❑ **A** Sí, he roto cosas en un arranque de cólera o irritación, pero eso sucede muy de vez en cuando
- ❑ **B** No, nunca he roto nada porque estuviera enfadado
- ❑ **C** Sí, con frecuencia

**30** **Cuando estás con tus amigos, te sientes más a gusto con:**

- ❑ **A** Gente pragmática y realista
- ❑ **B** Soñadores
- ❑ **C** No hago distinción alguna

**31** **¿Cuánto entrenas físicamente?**

- ❑ **A** Nunca entreno físicamente, y si lo hago es de manera irregular y superficial
- ❑ **B** Entreno mucho físicamente, y a veces hasta demasiado
- ❑ **C** Lo suficiente

**32** **¿Cómo lo llevas cuando te encuentras ante acontecimientos imprevistos?**

- ❑ **A** No lo sé; reacciono de modo distinto según la situación
- ❑ **B** Por lo general reacciono de manera positiva; encuentro muy atrayente lo inesperado
- ❑ **C** Normalmente no muy bien, porque me pongo nervioso




**33** **¿Cómo reaccionas si alguien comete un error que te cuesta caro?**

- ❑ **A** Cualquiera puede cometer un error, así que trato de perdonar
- ❑ **B** Intento mantener la calma, aunque esté muy enfadado
- ❑ **C** Me enfado mucho y a veces grito y reacciono de manera exagerada; luego me arrepiento

**34** **¿Alguna vez has agredido físicamente a un amigo por una riña trivial?**

- ❑ **A** Sí
- ❑ **B** Siempre he conseguido contenerme, aunque a veces me ha resultado difícil
- ❑ **C** Nunca he sentido dicho impulso

**35** **Si te convirtieras en un piloto exitoso, ¿cuál crees que sería para ti la mayor satisfacción?**

- ❑ **A** La notoriedad y la admiración que otros me demostraran
- ❑ **B** El orgullo personal de haber hecho mis sueños realidad
- ❑ **C** No lo sé; tal vez ambas cosas en igual medida

**36** **¿Te preocupas mucho por tu aspecto y actitud en tus relaciones interpersonales?**

- ❑ **A** Sí, por ejemplo, me preocupo mucho por cómo visto
- ❑ **B** Me preocupo lo normal
- ❑ **C** Por lo general no presto mucha atención a estas cosas ►

**37** **Si tienes un nuevo aparato electrónico, como una cámara digital o un ordenador, ¿eres de los que aprenden a usarlo enseguida, o necesitas más tiempo para aprender a hacerlo?**

- ❑ **A** Por lo general tardo bastante tiempo en aprender a usarlo
- ❑ **B** Soy muy rápido e intuitivo a la hora de aprender a usarlo
- ❑ **C** No sé cómo definirme, seguramente un término medio

**38** **¿Qué te gustaría más que pensara de ti otra gente a tu alrededor?**

- ❑ **A** Me gustaría que pensaran que soy una persona simpática
- ❑ **B** Me gustaría que pensaran que no soy una persona muy simpática, pero sí sensata
- ❑ **C** Depende de quién fuera esa 'otra gente'

**39** **¿Dirías que por lo general prefieres hacer las cosas a tu aire?**

- ❑ **A** No siempre, sólo a veces, cuando lo estimo necesario
- ❑ **B** Sí, prefiero hacer las cosas por mi cuenta
- ❑ **C** Trato de que otros me ayuden; por lo general el resultado final es mejor

**40** **Si te das cuenta de que un amigo acude a ti sólo cuando siente la necesidad de quejarse de sus propios problemas, tú:**

- ❑ **A** Intentas evitarlo en cuanto ves que quiere quejarse de sus propios problemas
- ❑ **B** Le escuchas, tratas de aconsejarle y le consuelas
- ❑ **C** No lo sé; dependería de la situación

**41** **Si fueras piloto de carreras, ¿cómo crees que dormirías la noche anterior a una gran carrera?**

- ❑ **A** Me costaría dormirme, y me despertaría con frecuencia por la noche, y demasiado pronto
- ❑ **B** La noche anterior a una gran carrera dormiría como un lirón
- ❑ **C** Eso variaría de vez en cuando

**42** **Si alguien parece mostrarse antipático contigo, ¿siempre hablas mal de él a los demás?**

- ❑ **A** A veces lo hago
- ❑ **B** Por lo general no; normalmente me guardo mis opiniones
- ❑ **C** Sólo hablaría mal de alguien si hubiera sido injusto conmigo




**43** **¿Alguna vez has tenido envidia de otros por su éxito o por algo que ellos tienen y tú no?**

- ❑ **A** Sí, a menudo
- ❑ **B** Casi nunca
- ❑ **C** Sólo a veces

**44** **¿Te parece que pasas con facilidad de estar contento a estar triste por cosas bastante banales?**

- ❑ **A** Sí, pero sólo unas pocas veces
- ❑ **B** No recuerdo que me pase esto
- ❑ **C** Sí, a menudo

**45** **¿Te complace escuchar a otra gente hablando bien de ti?**

- ❑ **A** Sí, pero no siempre
- ❑ **B** No, no me interesa escuchar a otra gente hablando bien de mí
- ❑ **C** Sí, me complace mucho

**46** **¿Cómo de rápido te sientes a gusto con un coche más potente?**

- ❑ **A** Por lo general bastante poco a poco; trato de llegar a conocer el coche lo mejor que pueda
- ❑ **B** Depende del tipo de coche, pero generalmente lo normal
- ❑ **C** Enseguida me siento a gusto

**47** **¿Eres mejor en deportes de reflejos y velocidad (100m lisos, esquí, squash, pimpón) o resistencia (tenis, ciclismo, maratón)?**

- ❑ **A** Deportes rápidos, sin duda
- ❑ **B** No tengo preferencia
- ❑ **C** De resistencia, sin duda

**48** **Otorgas más importancia a:**

- ❑ **A** Los hechos
- ❑ **B** Los sentimientos
- ❑ **C** Hechos y sentimientos por igual

**49** **¿Te consideras un perfeccionista?**

- ❑ **A** Sí, decididamente soy un perfeccionista
- ❑ **B** No, pero soy meticuloso
- ❑ **C** Tal vez sea algo desorganizado; debería mejorar

**50** **¿Cómo reaccionas si alguien te insulta u ofende en público?**

- ❑ **A** Me defiendo con insultos y trato de gritar más fuerte que ellos
- ❑ **B** Respondo y me defiendo, pero sin perder el autocontrol
- ❑ **C** No me meto; total, ya lo dejarán tarde o temprano

**Resultados en la página 66...**

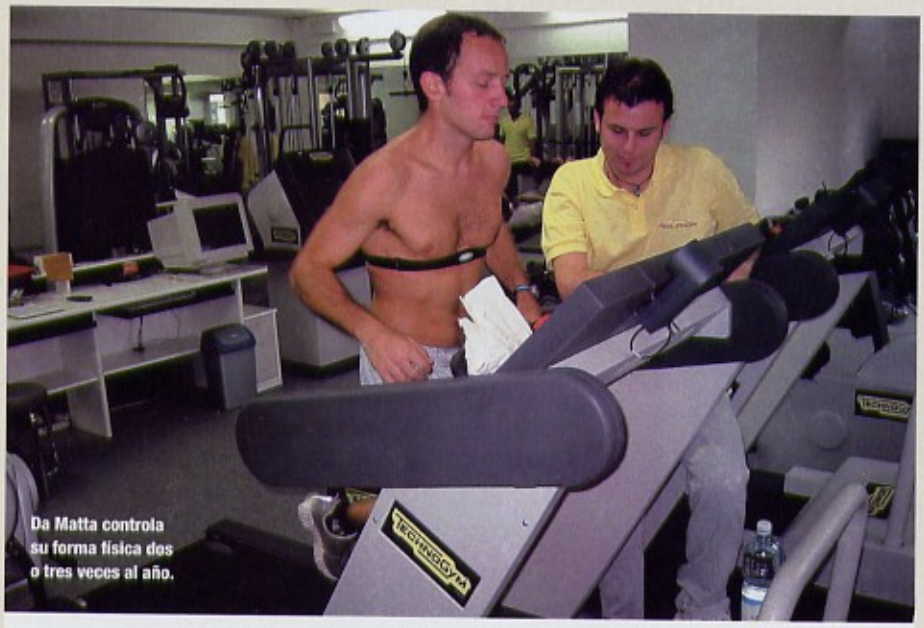
## Llegó la hora de sumar tu puntuación

| | PUNTOS | | |
|---|---|---|---|
| | A | B | C |
| 1 | 0 | 1 | 2 |
| 2 | 2 | 1 | 0 |
| 3 | 1 | 0 | 2 |
| 4 | 1 | 2 | 0 |
| 5 | 0 | 1 | 2 |
| 6 | 1 | 0 | 2 |
| 7 | 2 | 1 | 0 |
| 8 | 0 | 2 | 1 |
| 9 | 1 | 2 | 0 |
| 10 | 1 | 2 | 0 |
| 11 | 0 | 2 | 1 |
| 12 | 0 | 2 | 1 |
| 13 | 0 | 1 | 2 |
| 14 | 0 | 1 | 2 |
| 15 | 2 | 1 | 0 |
| 16 | 0 | 2 | 1 |
| 17 | 0 | 2 | 1 |

| | PUNTOS | | |
|---|---|---|---|
| | A | B | C |
| 18 | 0 | 2 | 1 |
| 19 | 2 | 0 | 1 |
| 20 | 1 | 0 | 2 |
| 21 | 0 | 1 | 2 |
| 22 | 0 | 2 | 1 |
| 23 | 0 | 2 | 1 |
| 24 | 2 | 0 | 1 |
| 25 | 0 | 1 | 2 |
| 26 | 2 | 0 | 1 |
| 27 | 0 | 2 | 1 |
| 28 | 2 | 1 | 0 |
| 29 | 1 | 2 | 0 |
| 30 | 2 | 0 | 1 |
| 31 | 0 | 2 | 1 |
| 32 | 1 | 0 | 2 |
| 33 | 2 | 1 | 0 |
| 34 | 0 | 1 | 2 |

| | PUNTOS | | |
|---|---|---|---|
| | A | B | C |
| 35 | 0 | 2 | 1 |
| 36 | 0 | 1 | 2 |
| 37 | 0 | 2 | 1 |
| 38 | 0 | 2 | 1 |
| 39 | 1 | 2 | 0 |
| 40 | 0 | 2 | 1 |
| 41 | 0 | 2 | 1 |
| 42 | 0 | 2 | 1 |
| 43 | 2 | 0 | 1 |
| 44 | 1 | 2 | 0 |
| 45 | 1 | 2 | 0 |
| 46 | 0 | 1 | 2 |
| 47 | 2 | 1 | 0 |
| 48 | 2 | 0 | 1 |
| 49 | 2 | 1 | 0 |
| 50 | 0 | 1 | 2 |
| PUNTOS TOTALES | | | |





Da Matta controla su forma física dos o tres veces al año.

## >¿Un tipo algo especial? Veamos qué dicen aquí

No sería disparatado que dedujeras que tus respuestas a estas preguntas tienen poco que ver con tu potencial para ser el nuevo Schumi. Vamos, piensa un poco. Estas preguntas están diseñadas para evaluar rasgos de carácter de los que depende la disposición que se le exige a un piloto de punta.

Las elaboró Formula Medicine, empresa especializada en entrenamiento de pilotos, que las emplea para evaluar el potencial de aspirantes a la F1.

El doctor Riccardo Ceccarelli fundó Formula Medicine en 1994. Ceccarelli se involucró en F1 por primera vez en 1989, como médico del equipo March.

FORMULA MEDICINE
Professional Driver Training

Tras pasar por Ferrari, estuvo siete años en Minardi, antes de incorporarse a Toyota en 2000.

En la actualidad la empresa del Dr. Ceccarelli cuida de la salud y forma física de Toyota y Renault. Pero la evaluación, evolución y entrenamiento de pilotos prometedores es el punto fuerte sin igual de Formula Medicine. A su sede en el centro de Italia es adonde se dirigirá un 'tipo algo especial' para descubrir lo especial que es... y, ojalá, salir siendo aún más especial.

El cuestionario psicométrico es una parte importante del proceso de pruebas; una actitud mental fuerte y de fiar es básica para todo aspirante a piloto que espere ser constante en pista.

En Formula Medicine se lleva a cabo una rigurosa evaluación física y mental, y tests de forma física y aptitud relacionados con el pilotaje de las jóvenes promesas que cruzan su puerta.

El probador de Toyota Ryan Briscoe y el piloto de Minardi Gimmi Bruni han sido alumnos recientes. Este año, Da Matta, Panis, Trulli y Alonso pasarán por aquí dos o tres veces para poner al día su evaluación médica y someterse a un entrenamiento intensivo. No es divertido, pero sí tremendamente necesario.

## Qué dice de ti tu puntuación

### 0-30

**Qué horror. No tienes la aptitud mental para manejar un cochecito de bebé, para qué hablar de un F1. Aléjate de la carretera, por Dios. Ve andando a todas partes. Y despacito.**

### 31-50

**La verdad es que no eres lo bastante bueno. Ningún patrón con dos dedos de frente dejaría que te acercaras a uno de sus coches. Eres un exaltado, una bomba de relojería. A casa.**

### 51-70

**No está mal, pero podría estar mejor. Posees el potencial para mantener la cabeza fría pasando Eau Rouge a fondo, pero el control de tracción no puede sustituir al autocontrol.**

### 71-90

**Ahora te escucho. Quizá no seas un Michael, pero sin duda podrías ser un Ralf. Posees el perfil mental adecuado para llegar a la F1. Bravo.**

### 91-100

**¿A qué esperas? Dale un toque a Frank y dile que estás libre para 2005. Williams tiene un par de asientos pendientes de ocupar. Diles que eres el nuevo Schumi.**

**PILOTO:** JORDAN GRAND PRIX

# Giorgio Pantano

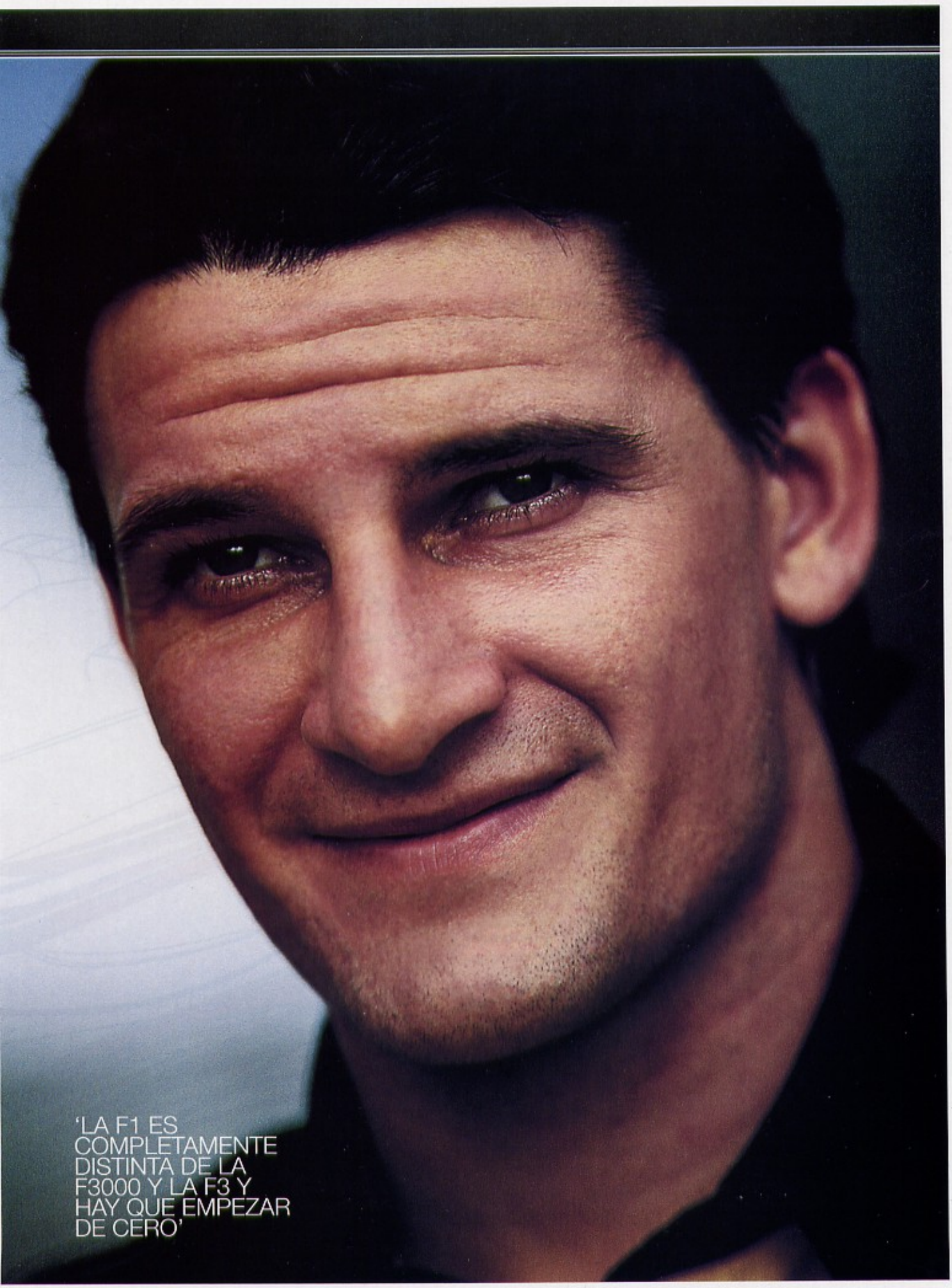
## Sobre el ascenso a la F1, hacer frente a su inexperiencia y 'conocer' a otros pilotos

**¿Cómo abordó el invierno y obtuvo el montante económico necesario para asegurarse el volante en Jordan?**
Hablamos con Eddie el año pasado, porque sabíamos que otros pilotos trataban también de entrar en Jordan. Nunca lo tuvimos claro.
**¿Qué pilotos eran sus principales rivales para el volante? ¿Verstappen?**
Verstappen y otros, pero por suerte a Eddie le caí bien. Un mes antes de la primera carrera hablamos de un puesto de tercer piloto. Nos reunimos con él para ver si podíamos llegar a un acuerdo, y entonces empezamos a hablar de un puesto de titular.
**¿Y la cosa cuajó?**
Sí.
**Sus sponsors personales son Phard [una marca italiana de ropa] y TB [entidad financiera italiana], ¿verdad?**
Sí. Ya estaban conmigo en F3000.
**Todos sabemos que EJ es todo un personaje; ¿ya se ha acostumbrado a su sentido del humor y su conducta?**
La verdad es que no, pero creo que nos llevamos bien.
**¿Es difícil aclimatarse al EJ14? Parece que tiene algunos problemas...**
No diría que sigo teniendo problemas con el coche. Malasia fue mucho, mucho mejor que Australia. Reconozco que la primera carrera fue como una primera carrera. Llegué a Australia directamente de un test de cinco días. Desde luego, la F1 no es tan fácil de aprender como la F3000 o la F3. Hay que rodar todos los kilómetros posibles. Creo que cuando volvamos a Europa será mucho mejor para mí, porque conozco los circuitos.
**¿Será una ventaja correr en circuitos conocidos? ¿Tendrá más confianza en Imola y Barcelona?**
Desde luego; sólo tendré que pensar en el coche, no en el circuito. Podré concentrarme y dar con el mejor equilibrio para el coche.
**¿Es rápido aprendiendo circuitos?**
Sí, creo que sí, pero no lo tuve fácil en el Albert Park y Sepang, porque no conocía lo suficiente el coche y tampoco la pista. Hace falta más tiempo del que dispusimos.
**¿Emplea videojuegos como ayuda?**
Sí. Te ayudan a ver por dónde va la pista.
**Pero no aportan tacto y sensaciones...**
No.
**¿Cree que el nuevo formato de calificación complica la existencia de los debutantes? El viernes se rueda poco y el sábado sólo vale una vuelta.**
Para mí, sí, porque un F1 no se puede comparar con nada. No hay gran diferencia entre un F3000 y un F3, pero un F1 es completamente distinto y hay que empezar de cero. Llegas con experiencia de las carreras y sabes lo que es tener otros pilotos alrededor, y eso te prepara para lo que te puede esperar en pista, pero no para el coche mismo.
**¿Ha hecho muchos tests hasta ahora?**
No, sólo cinco días: uno en Jerez, tres en Imola y uno en Silverstone.
**¿Tiene objetivos en mente? ¿Puntuar? ¿Doblegar a Nick en calificación?**
Creo que superar a Nick en parrilla estaría bien, porque me considero un buen piloto y estar por delante es una agradable sensación.
**¿Ha conocido a alguno de los demás pilotos hasta ahora?**
No.
**¿Ninguno en absoluto?**
Bueno, a Fernando Alonso y Kimi Räikkönen ya los conocía del karting...
**Entonces, ¿los saludó?**
¡Claro! También conozco a Michael Schumacher, porque hemos jugado juntos partidos de fútbol benéficos en Italia. Y también conozco a Felipe Massa.
**Es curioso porque aunque Michael es la superestrella suele venir a saludar a los nuevos pilotos. ¿No lo ha hecho con usted?**
¡No!
**¿Y a Bernie Ecclestone lo ha conocido?**
La verdad es que no.
**¿Tampoco? Todo llegará. ¿Conoce a Pasquale [Lattuneddu, mano derecha de Bernie en la FOM]?**
Sí.
**Su compañero, Nick Heidfeld, es muy experimentado, con más de 60 GP disputados. Está claro que tiene mucha más experiencia en reglar el coche, y conoce los circuitos. ¿Trabaja con él o se trata de dos equipos separados en el mismo box?**
No, no estamos separados. Trabajamos juntos. No hay problemas al respecto. Tratamos de trabajar juntos para todos.
**¿No trata de ganarle, intenta trabajar con él?**
Sí.
**¿Y le pide consejos acerca del mejor modo de pilotar en un circuito?**
Desde luego.
**En F1 siempre se compara a un piloto con su compañero. Tal vez no sea justo pero es lo que pasa. En general, ¿trata de vencer siempre a su compañero?**
Está claro que este año tendré que esforzarme mucho para vencer a Nick, por su experiencia y también porque es un buen piloto. Siempre compararé mi posición en carrera con la suya.




**El tiempo ha escaseado este invierno y los tests han sido un bien precioso para Pantano; en la foto, Giorgio (a la izda.) habla con Nick Heidfeld el pasado mes de febrero en Jerez.**

EN LA OTRA PÁGINA DARREN HEATH; MARK THOMPSON/GETTY IMAGES


'LA F1 ES
COMPLETAMENTE
DISTINTA DE LA
F3000 Y LA F3 Y
HAY QUE EMPEZAR
DE CERO'

# DOMINAR EL AIRE

Servirse del flujo de aire para pegar un coche al asfalto es a la vez crucial y complejo: crucial porque permite al piloto negociar las curvas a velocidades pasmosas; complejo porque muchos factores aerodinámicos se repelen. A continuación, en un extracto de su nuevo libro, Steve Matchett nos explica cómo se hace.

**Ilustraciones** BAR/Patricia Soler

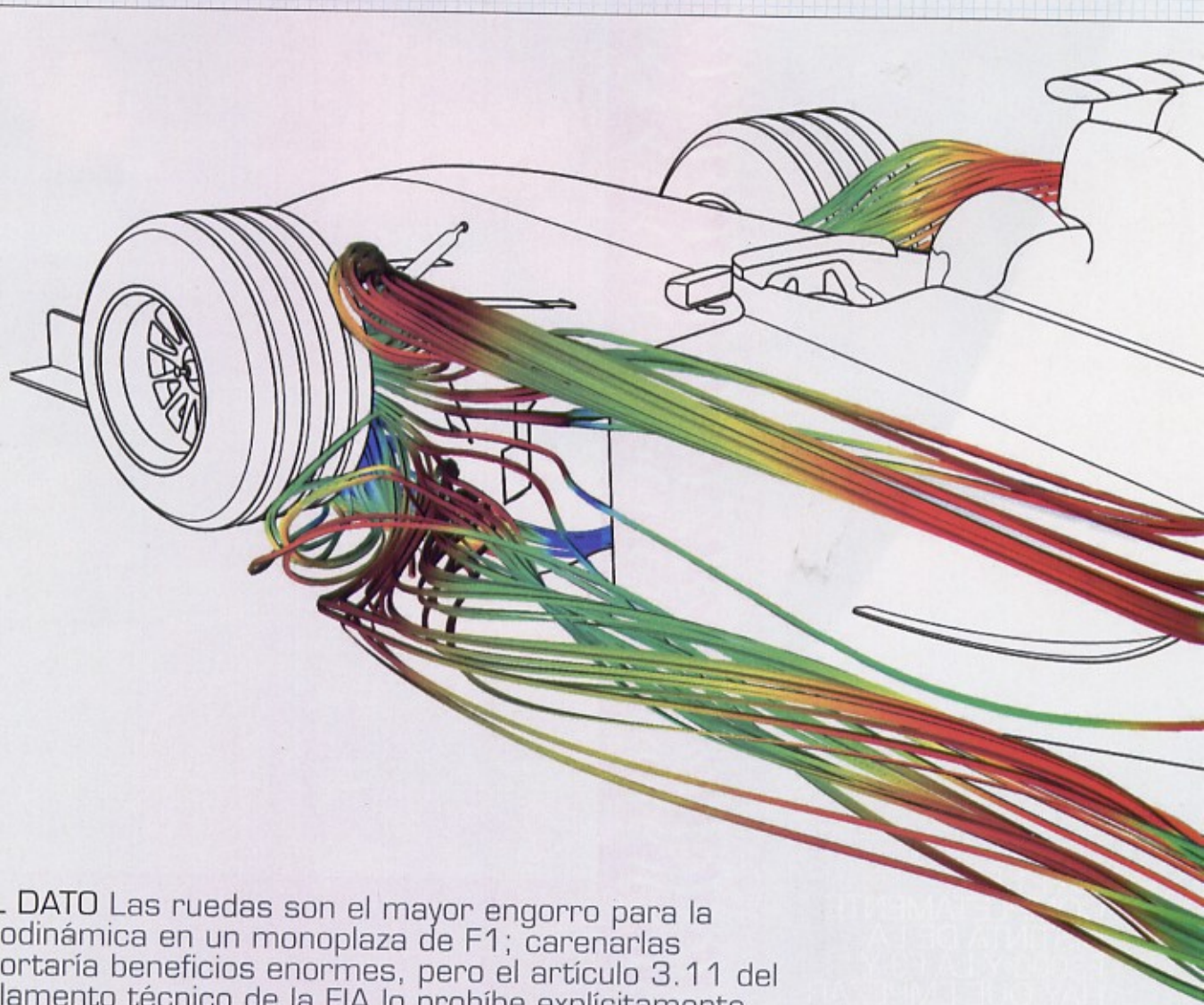
Bueno, la verdad, la aerodinámica es para los que no pueden hacer motores como Dios manda", respondió Enzo Ferrari cuando su piloto Paul Frère propuso que su coche podría hacerse un poco más aerodinámico.

La primera vez que hablé con Bobby Rahal fue durante un test invernal en Silverstone en 2000, poco después de que aceptara el puesto de director del equipo Jaguar. Todavía se estaba poniendo al tanto de todo; también del hardware, familiarizándose con el coche, formándose idea de sus distintos campos tecnológicos.

Le pregunté qué ámbito de un monoplaza de F1 contemporáneo parecía el más crítico, y dónde podía hallarse esa importantísima 'décima' extra. Lo sopesó durante un instante y luego se decidió por la aerodinámica. No sé por qué pero esperaba que –como ex piloto– sugiriera el motor. No, ya no; es la aerodinámica, y eso es en lo que tenemos que trabajar, sentenció.

Rahal tenía toda la razón acerca de las carencias de Jaguar, tanto antes como durante y después de su breve estancia al timón. La aerodinámica siguió siendo un eslabón flojo, y por ende tanto el R1 como el R2 se resintieron. Y lo mismo pasó durante toda la temporada 2002. A excepción del monocasco propiamente dicho, creo que casi todas las superficies aerodinámicas del R3 [cuya aerodinámica 'desnudamos' en

STEVEN TEE/LAT



>EL DATO Las ruedas son el mayor engorro para la aerodinámica en un monoplaza de F1; carenarlas reportaría beneficios enormes, pero el artículo 3.11 del reglamento técnico de la FIA lo prohíbe explícitamente

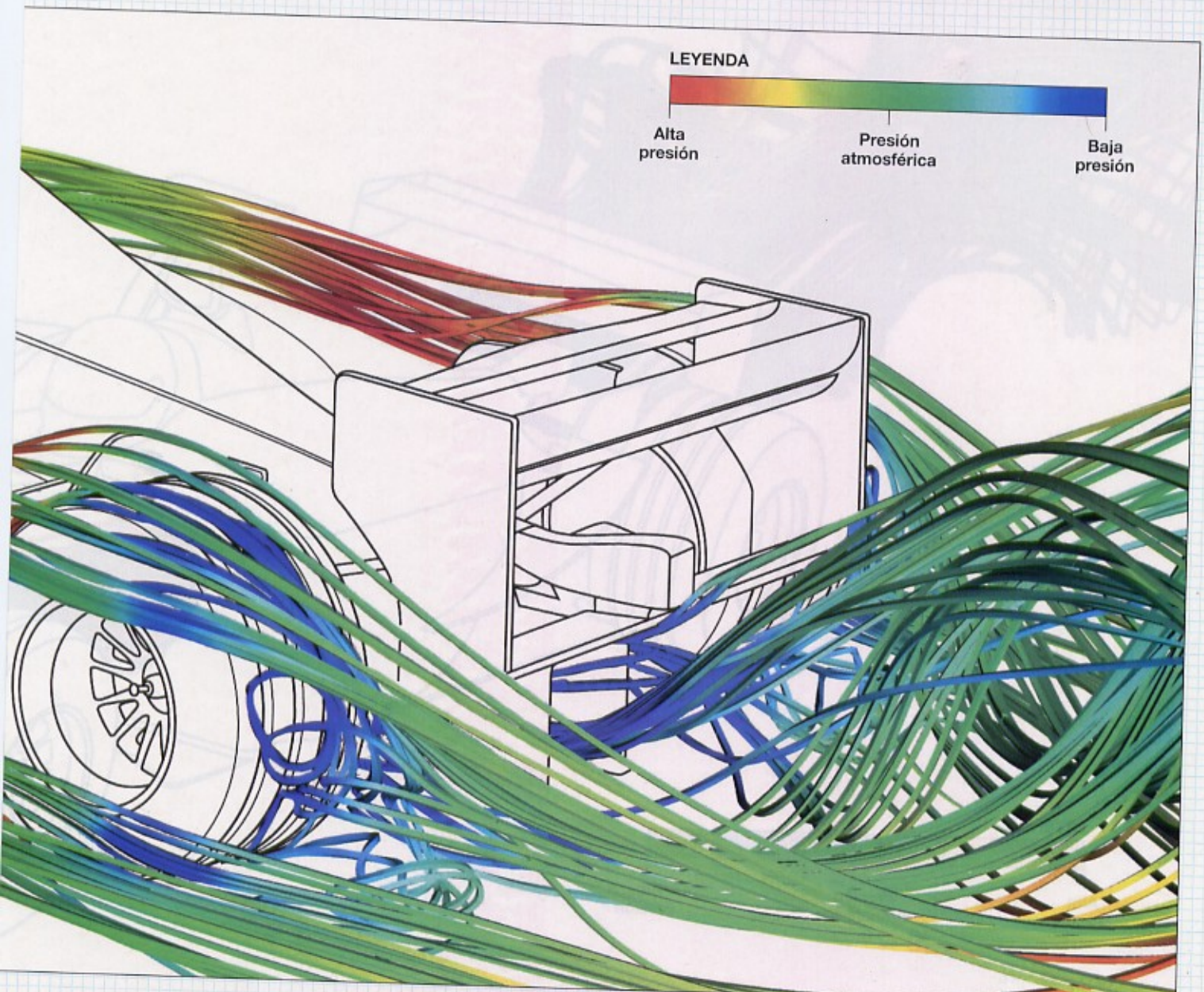
**El flujo de aire que pasa bajo el coche –en este caso un BAR 006– y sale por el difusor (abajo) supone el 40% del apoyo aerodinámico total; la aerodinámica es una ciencia tan extrema que si los conductos de ventilación de frenos están mal diseñados se puede perder hasta un 10% de apoyo; el BAR 006 de 2004 (dcha.) lo diseñó Geoff Willis.**

*F1 Racing* Nº 62] fueron rediseñadas y renovadas antes de la última prueba del año.

El problema de abordar ineficiencias aerodinámicas a posteriori, después de que haya sido construido el primer chasis, es que cada campo del diseño del coche influye en otro: un cambio en las características de flujo del alerón delantero afectará hasta cierto punto al flujo de aire sobre el resto del coche. Me imagino que esta reacción en cadena fue la razón de que Jaguar dedicara gran parte de la temporada 2002 a constantes ajustes aerodinámicos. Si el diseño de un coche no es acertado al principio del año, es sumamente difícil recuperar el tiempo perdido.

En pista, un F1 se pega al asfalto del mismo modo que un avión no lo hace. Las fuerzas aerodinámicas que crean sustentación en un avión –la diferencia de presión entre las superficies superior e inferior de las alas– en un F1 generan apoyo aerodinámico, lo que de manera elegante llamaríamos 'sustentación negativa'. ►



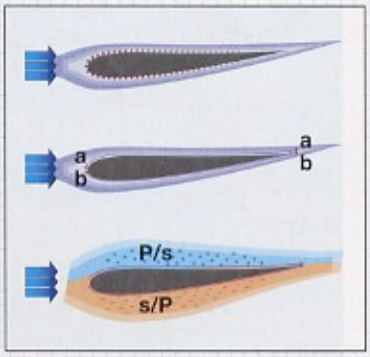


La regla de la aerodinámica que rige la producción de sustentación/apoyo data del siglo XVIII. Hace 270 años, el suizo Daniel Bernoulli publicó su obra maestra, *Hydrodynamica,* en la cual, junto con otros aspectos del comportamiento de los fluidos, detalló que existía una correlación directa entre la velocidad y la presión de un líquido en movimiento. Explicó que cuando un fluido o un gas pasan sobre el perfil de una forma dada –en nuestro caso, aire por las superficies superior e inferior de un ala– la presión y velocidad del flujo son formas de energía intercambiables; básicamente, un aumento de velocidad del flujo implica una disminución de presión de aire, y viceversa.

Un rápido experimento para mostrar el Principio de Bernoulli es sujetar una hoja de papel tocando el labio inferior y soplar a lo largo de la superficie superior de la hoja. Si todo va bien, la hoja se doblará hacia arriba.

Si tomamos la sección del ala de un coche de carreras, y medimos la distancia del borde delantero (llamado 'borde de ataque') al trasero ('borde de salida o fuga'), veremos que la distancia es mayor entre los bordes de ataque y salida de la superficie *inferior.* Esto es muy importante. Los aerodinamistas denominan 'cuerda' del ala a la distancia entre los bordes de ataque y salida. Cuando el coche avanza, las moléculas de aire que pasan por la superficie inferior del ala han de recorrer una distancia mayor para alcanzar el borde de salida que las que pasan por la superior. No obstante, como las moléculas de aire que actúan encima y debajo del ala han de alcanzar el borde de fuga al mismo tiempo, las moléculas en la parte inferior del ala se desplazan a mayor velocidad. A medida que aumenta la velocidad del aire que pasa por debajo del ala, disminuye la presión, tal como dijo Bernoulli.

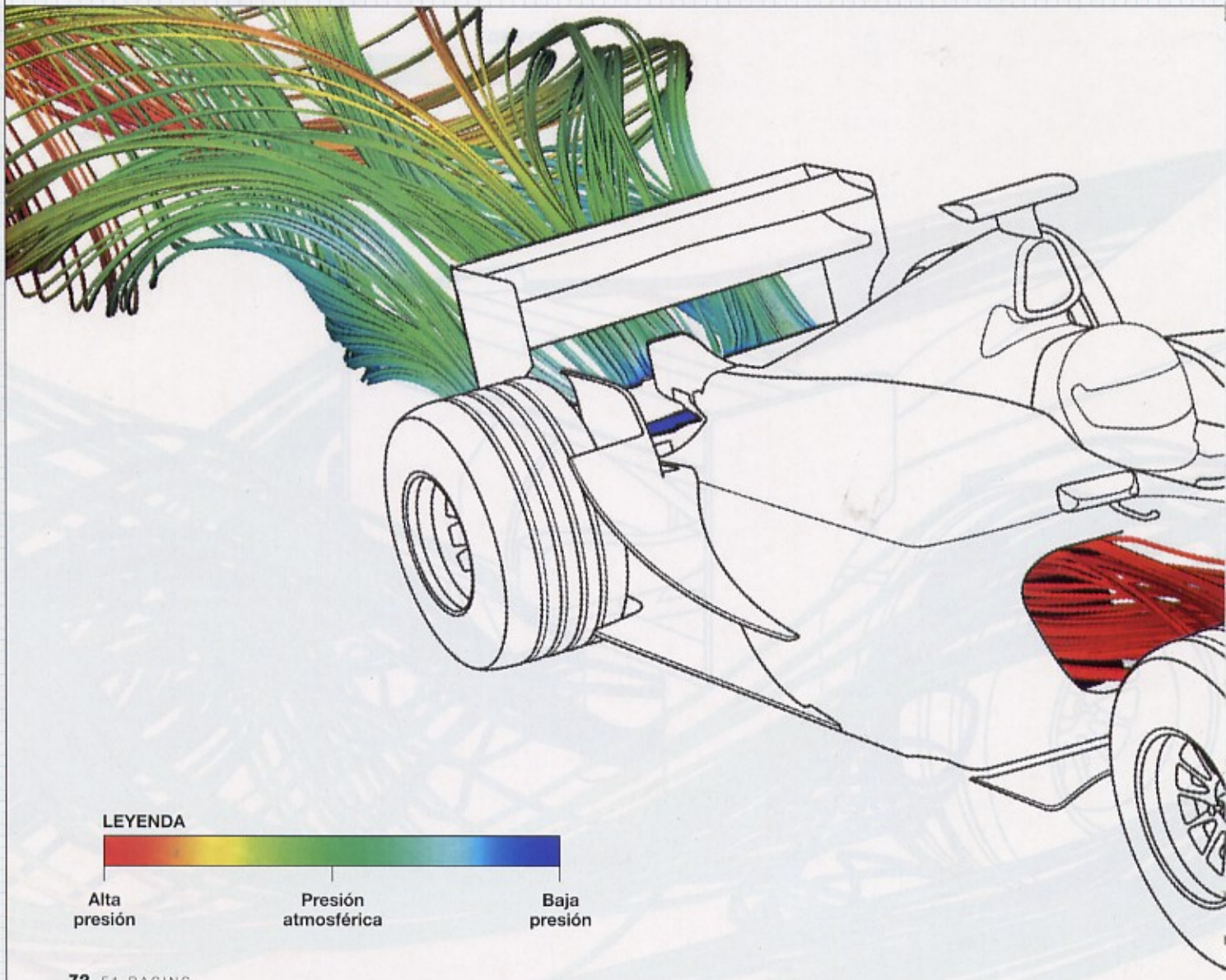
Es este diferencial de presión el que genera apoyo aerodinámico. Y es esta carga vertical la que ayuda a los neumáticos a mantener su adherencia al suelo cuando tienen que aguantar elevadas fuerzas




'HAY UN LÍMITE DE INCLINACIÓN DEL ALA RESPECTO AL FLUJO DE AIRE. SI SE REBASA, EL ALA ENTRA EN PÉRDIDA'

**El gráfico superior muestra moléculas de aire pegadas al ala sobre las que se deslizarán las demás; el flujo de aire (centro) recorre más espacio de 'b' a 'b' que de 'a' a 'a'; el resultado (tercer gráfico) es un flujo más rápido y fino en la parte inferior del ala para crear apoyo.**

LORENZO BELLANCA/LAT



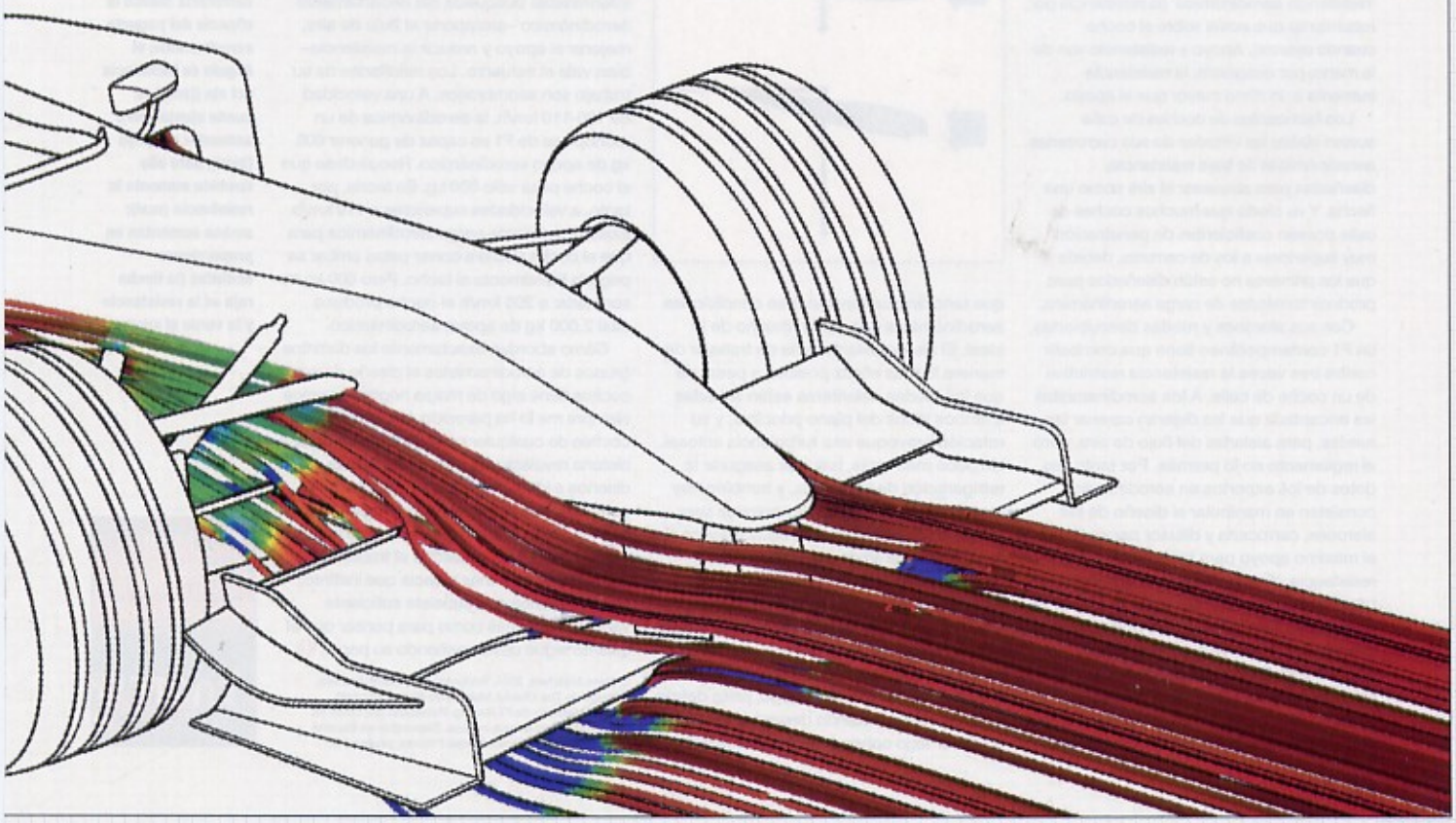
laterales en curva. En la parte trasera inferior del coche, el difusor inclinado contribuye a la producción de más apoyo aerodinámico, al estar diseñado para crear una zona de baja presión debajo del chasis y ayudar a empujar el coche hacia abajo.

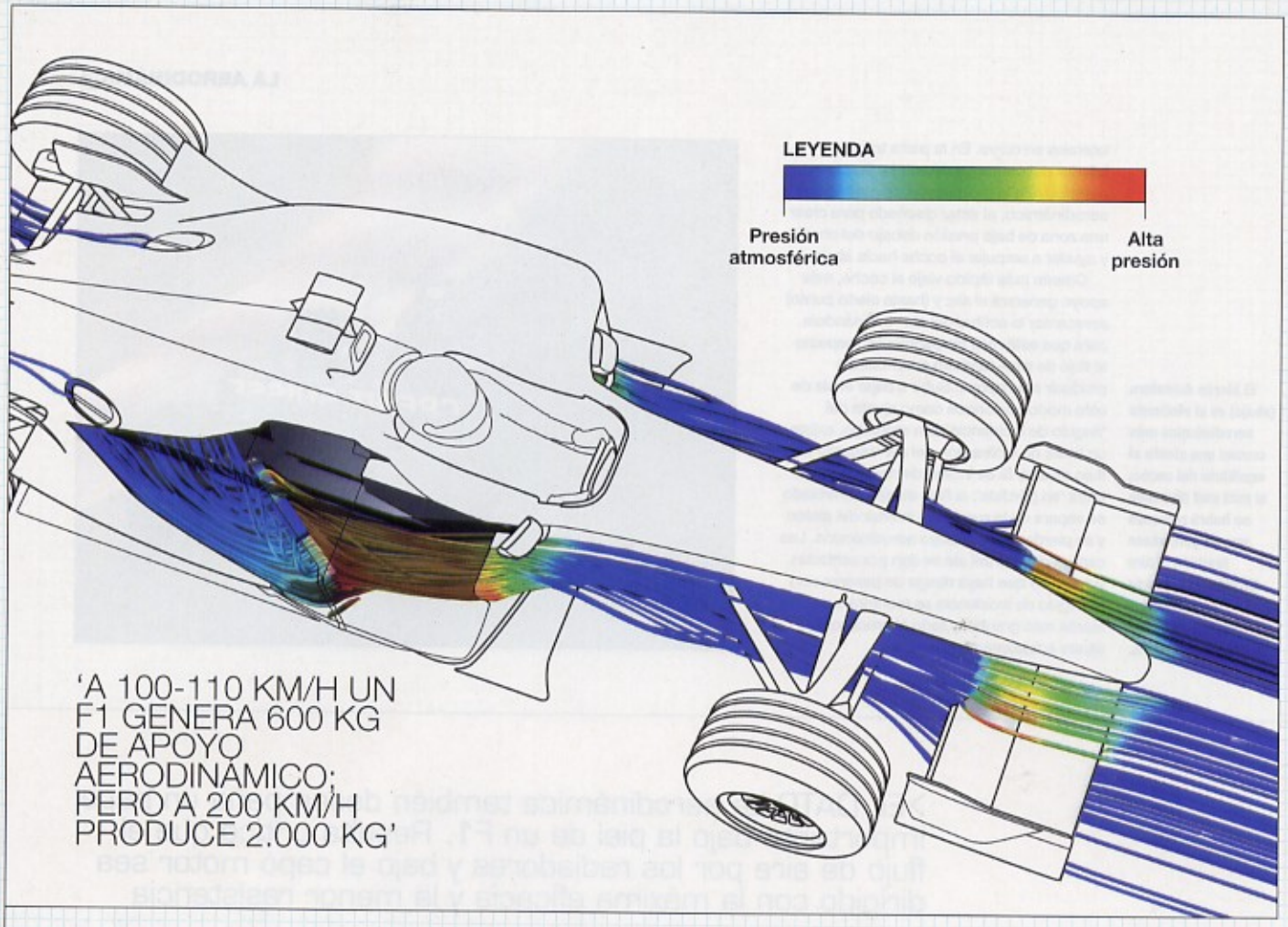
Cuanto más rápido viaje el coche, más apoyo generará el ala; y (hasta cierto punto) acrecentar la actitud del ala –inclinándola para que esté más perpendicular respecto al flujo de aire– también contribuirá a producir más apoyo. Subir o bajar el ala de este modo se conoce como ajuste del 'ángulo de incidencia'. Sin embargo, existe un límite de inclinación del ala respecto al flujo de aire. Si se inclina demasiado, el ala entra 'en pérdida'; el flujo de aire controlado se separa de la superficie inferior del alerón y se pierde todo el apoyo aerodinámico. Las características del ala se dan por sentadas, y antes de que haya riesgo de pasarse con el ángulo de incidencia se recurrirá a un alerón más grande, y todo el proceso de ajuste empezará de nuevo. ▶




**El alerón delantero (abajo) es el elemento aerodinámico más crucial que afecta al equilibrio del coche; si está mal diseñado no habrá retoques que valgan; véase también el aire dirigido a las tomas de los frenos, radiadores y por debajo del chasis.**

>EL DATO La aerodinámica también desempeña un papel importante bajo la piel de un F1. Resulta crítico que el flujo de aire por los radiadores y bajo el capó motor sea dirigido con la máxima eficacia y la menor resistencia





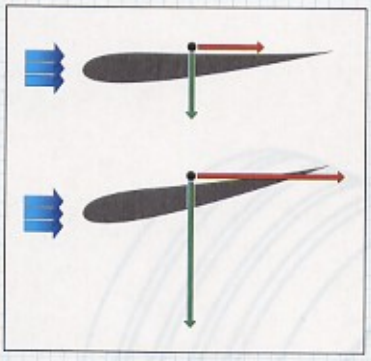

'A 100-110 KM/H UN F1 GENERA 600 KG DE APOYO AERODINÁMICO; PERO A 200 KM/H PRODUCE 2.000 KG'

Aunque un alerón más grande producirá más apoyo, todo tiene un precio, y este apoyo extra se paga en forma de una mayor 'resistencia aerodinámica' (la resistencia por rozamiento que actúa sobre el coche cuando avanza). Apoyo y resistencia van de la mano; por desgracia, la resistencia aumenta a un ritmo mayor que el apoyo.

Los fabricantes de coches de calle suelen alabar las virtudes de sus carrocerías aerodinámicas de baja resistencia, diseñadas para atravesar el aire como una flecha. Y es cierto que muchos coches de calle poseen coeficientes de penetración muy superiores a los de carreras, debido a que los primeros no están diseñados para producir toneladas de carga aerodinámica.

Con sus alerones y ruedas descubiertas, un F1 contemporáneo tiene que combatir contra tres veces la resistencia restrictiva de un coche de calle. A los aerodinamistas les encantaría que les dejaran carenar las ruedas, para aislarlas del flujo de aire, pero el reglamento no lo permite. Por tanto, las dotes de los expertos en aerodinámica consisten en manipular el diseño de los alerones, carrocería y difusor para generar el máximo apoyo para la mínima resistencia. Y, en general, a fe que son buenísimos para eso. Sin embargo, apenas empiezan a felicitarse por su buen hacer cuando la FIA vuelve a enmendar las normas para limitar sus progresos y llevarles de vuelta al tablero de diseño.

También hay que tener presente que los aerodinamistas de F1 trabajan en diseños



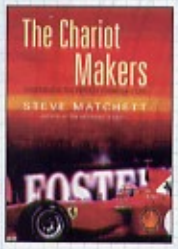
que tendrán que funcionar en condiciones aerodinámicas que distan mucho de lo ideal. El alerón delantero ha de trabajar de manera lo más eficaz posible, a pesar de que las ruedas delanteras estén situadas a ambos lados del plano principal, y su rotación provoque una turbulencia colosal. Un poco más atrás, hay que asegurar la refrigeración de los frenos, y también hay que dirigir el aire hacia los pontones para refrigerar los radiadores de agua y aceite. En la zaga encontramos otras dos ruedas dando vueltas, aún más anchas que las delanteras, que echan nubes enormes de aire turbulento por toda la carrocería; y, para colmo, en alguna parte los escapes arrojan los gases quemados de 95.000 explosiones controladas por minuto. Luego, justo detrás de todo esto y tratando desesperadamente de sacar algo coherente en claro de este desaguisado de humo y remolinos, está el alerón trasero.

No obstante, la recompensa para la interminable búsqueda del departamento aerodinámico –atemperar el flujo de aire, mejorar el apoyo y reducir la resistencia– bien vale el esfuerzo. Los resultados de su trabajo son asombrosos. A una velocidad de 100-110 km/h, la aerodinámica de un monoplaza de F1 es capaz de generar 600 kg de apoyo aerodinámico. Recuérdese que el coche pesa sólo 600 kg. En teoría, por tanto, a velocidades superiores a 110 km/h existiría suficiente carga aerodinámica para que el coche pudiera correr patas arriba: se pegaría literalmente al techo. Pero 600 kg no son nada: a 200 km/h el coche produce casi 2.000 kg de apoyo aerodinámico.

Cómo abordan exactamente los distintos grupos de aerodinamistas el diseño de sus coches tiene algo de magia negra, al menos siempre me lo ha parecido. Un vistazo a los coches de cualquier periodo reciente de la historia revelará una plétora de formas, diseños e ideas ligeramente distintos, aunque todos según el mismo reglamento, por supuesto. Y aunque desde luego es verdad que en la actualidad el trabajo aerodinámico es más ciencia que instinto, no lo es menos que subsiste suficiente variación de ideas como para pensar que el instinto sigue desempeñando su papel.

© Steve Matchett, 2004. Traducción de Valentí Fradera. Extraído de *The Chariot Makers*, de Steve Matchett, redactor técnico de *F1 Racing*. Publicado por Orion en Gran Bretaña en lengua inglesa. Disponible en España en La Librería del Motor (véase Pitpass, página 14).

**Una refrigeración eficaz es vital porque cada orificio en la carrocería reduce la eficacia del paquete aerodinámico; el ángulo de incidencia del ala (izda.) se puede ajustar para aumentar el apoyo (bien), pero ello también aumenta la resistencia (mal); ambos aumentan en proporciones distintas (la flecha roja es la resistencia y la verde el apoyo).**



TAG HEUER
TAGHeuer
WHAT ARE YOU MADE OF ?



KIMI RAIKKONEN



# #2 Ferrari piensa como nadie

**¿Por qué Ferrari siempre acierta más? Porque trabajan más para acertar. Por P. Windsor**




Se le notaba en la mirada, aunque sus declaraciones a la prensa eran la cantinela estándar de Michael: "Es reconfortante", dijo. "Me alegro mucho por el equipo. Fue una dura lucha hasta el final". Sí, la mirada, mientras hablaba después de Malasia, lo decía todo: "¿Qué pasa con estos tíos? ¿Qué diantre hacen? Me los podría comer crudos".

Y no se equivoca. Con nuevos Bridgestones más anchos por delante de él, un chasis Ferrari con más apoyo aerodinámico debajo y un motor Ferrari aún más potente detrás, Michael Schumacher no sólo ha dado el do de pecho desde el principio: ha hecho quedar a sus rivales como si les conviniera más correr en F3000. Véase, por ejemplo, lo sucedido en Sepang, donde Williams, BMW y Michelin poseían la ventaja teórica antes de la carrera.

Ferrari, en la semana anterior a la prueba, envió a Rubens Barrichello ni más ni menos que a *Europa*, a Valencia, para un crítico test de neumáticos previo a Malasia. A Rubens no le hizo mucha gracia, claro, porque se supone que la preparación para Sepang consiste en pasar el rato en algún lugar turístico cercano, "acostumbrarse al calor", y cenar cuando se pone el sol. Pero Rubens, por lo general, hace lo que Michael y su grupo de apoyo le dicen que haga. Hizo la maleta, tiró la crema solar y llegó con cara de sueño a los boxes del Ricardo Tormo, sin saber muy bien si era muy de mañana o casi de noche. Ese primer día, Rubens fue de tanta utilidad como una tetera para hacer chocolate, según dijo él mismo, pero luego empezó a encontrar el ritmo. Él y Luca Badoer redujeron la gama Bridgestone a una corta lista de dos, que resultó que serían los compuestos Principal y Opción de Ferrari. El Principal, el que prefería Rubens, parecía un poco más estable; el Opción, el más blando, era más rápido pero menos manejable.

Michael, como los demás, se quedó en Asia, pero con una sensación de control mucho mayor. La presencia de Rubens en España significaba que esta elección tan crítica de neumáticos tenía grandes posibilidades de resultar lo más acertada ►

**Los provechosos tests de neumáticos precarrera de Barrichello dieron alas a su jefe de filas Michael Schumacher (arriba) en Malasia; cómo no, una actuación impecable reforzó tanto trabajo.**

## > Pilotos: 2ª prueba, Malasia

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Michael Schumacher | 20 |
| 2 | Rubens Barrichello | 13 |
| 3 | Juan Pablo Montoya | 12 |
| 4 | Jenson Button | 9 |
| 5 | Fernando Alonso | 8 |
| 6 | Jarno Trulli | 6 |
| 7 | Ralf Schumacher | 5 |
| 8 | David Coulthard | 4 |
| 9 | Felipe Massa | 1 |

## > Constructores

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Ferrari | 33 |
| 2 | Williams-BMW | 17 |
| 3 | Renault | 14 |
| 4 | BAR-Honda | 9 |
| 5 | McLaren-Mercedes | 4 |
| 6 | Sauber-Petronas | 1 |




Fernando Alonso remontó como un cohete hasta llegar a la estela del McLaren de David Coulthard (dcha.), en pugna por el sexto puesto final; logró superarlo en pista, pero un cambio errado de estrategia le hizo perder la plaza; cuando las luces se apagaron (abajo), también lo hizo la carrera de Webber, pues su Jaguar fue superado por media parrilla, y a punto estuvo de hacerlo también Alonso.




EN LA OTRA PÁGINA: STEVEN TEE/LAT; ESTA PÁGINA: DARREN HEATH, STEVE ETHERINGTON/LAT

TAG HEUER
TAGHeuer
WHAT ARE YOU MADE OF ?



KIRIUM FORMULA1
SWISS AVANT-GARDE SINCE 1860
Para más información y catálogo tel.: 91 781 07 82

posible. La ventaja de Ferrari en Melbourne, en un circuito que históricamente le ha ido bien a Bridgestone, ¿podría transferirse a Sepang, a un circuito donde sin duda Michelin sería fuerte? El propio Rubens no habría tenido la mejor preparación posible para el GP de Malasia pero, por otra parte, Rubens no corre para Ferrari simplemente por su propio éxito personal. Corre para el equipo Ferrari *de Michael*, por el bien del equipo como un todo, digámoslo así.

La semana antes de la carrera, en alguna otra parte bajo el sol, los pilotos Williams, como el resto de rivales de Michael, se dedicaban a esto de "acostumbrarse al calor". Un poco de tenis, unas piscinas, algo de *jogging:* todo formaba parte de lo que supone ser un piloto de F1 bien remunerado y glamuroso, sobre todo si el 'tiempo de preparación' le va bien al bolsillo. Ni por un instante se les habría pasado por la cabeza a Juan Pablo Montoya o a Ralf Schumacher que tal vez le haría bien al equipo que volaran a Europa para el test precarrera. Para eso Williams emplea a Marc Gené y Antonio Pizzonia; Ralf y Juan Pablo necesitaban esos días de calor. Aun así, ensayemos la escena: JPM le dice a Frank que cree que estaría bien que Ralf volviera al invierno europeo para probar neumáticos mientras él se relajaba en la playa. Menudos fuegos artificiales...

Es difícil, si no imposible, ser verdaderamente preciso acerca de lo que sucedió a continuación: los equipos no van a hablar de ello, las marcas de neumáticos tampoco; y, aunque lo hicieran, sólo lo harían subjetivamente. No sé hasta qué punto los Michelin estaban perfectamente adaptados –o no– al Williams FW26 en Malasia. Lo que sí sabemos es que Williams elige Michelins distintos de los que calzan Renault (que volvió a mostrarse asombrosamente rápido, aunque su fin de semana fuera irregular) y BAR-Honda (que maximizó sus componentes en Malasia para dar un brillante podio a Jenson Button).

## 'MICHAEL SABÍA QUE NADA DESMORALIZARÍA MÁS A SUS RIVALES QUE MOSTRARSE VELOZ EN SEPANG'

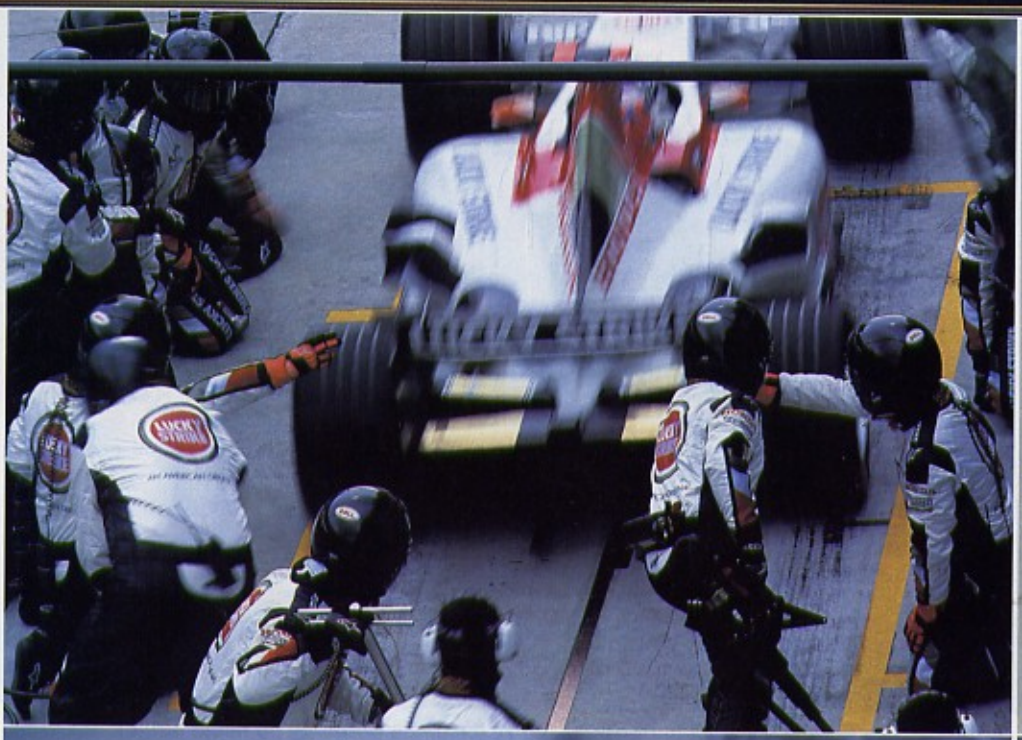
Lo que podemos deducir es que Badoer y Barrichello trabajaron estupendamente en Valencia, dejando que Michael supiera con precisión cuánto más lento iba a ser el Principal y por lo tanto permitiéndole concentrarse desde el principio en el mucho más delicado Opción. Sabía que nada desmoralizaría más a sus rivales que mostrarse superveloz en Malasia, donde los Michelin siempre destacan, especialmente con la nueva regla que estipula que hay que elegir los neumáticos de carrera a las nueve de la mañana del sábado.

Y ahí terminaron las calificaciones. Michael se sirvió de sus gomas blandas a la perfección en los dos primeros tercios de la vuelta, donde se puede ganar tiempo con un diestro manejo de la dirección, el acelerador y los frenos –Michael amortiguó el subviraje en la segunda curva con un giro cada vez mayor de volante, aplicado exactamente en el instante preciso–, pero cuando llegó a la rápida aproximación a la Curva 14, la bajada en apoyo hacia la penúltima (y crítica) horquilla, donde se puede perder más tiempo del que se puede ganar, levantó un poco, consciente de que en este momento era cuando sus neumáticos estaban más expuestos. Por tanto, Kimi Räikkönen y Mark Webber le igualaron en el Sector 3. No importa; el trabajo ya estaba hecho.

En cambio, los pilotos Williams parecían ir despendolados. Ralf Schumacher no mostró la rapidez hasta el ápice que le distinguió en Sepang en 2002-03; Juan Pablo fue el de siempre, al límite a base de reflejos, pero cometió el clásico –me atrevería a decir predecible– error de arruinar una gran vuelta llegando pasado a la Curva 14. Demasiado rápido en la curva de radio decreciente, se vio obligado a levantar para recuperar el derrapaje con un golpe de muñecas, perdiendo así velocidad para enfilar la recta de atrás. El error le hizo caer de lo que habría sido la primera fila a P4. Con todo, más tarde pudo sonreír; era mejor que séptimo (Ralf) o la cola de la parrilla (Alonso y Sato, que hicieron un trompo en la 14).

**Un error en los oficiales, gomas problemáticas y un pit stop a destiempo se aunaron para frustrar a Montoya (abajo), que acabó segundo; claro que la brillantez y astucia de Schumi también tuvieron algo que ver.**









Última fase y dedos cruzados: Jenson parte hacia su primer podio (izda.) algo nervioso, pues el motor del BAR de su compañero Sato expiró a cuatro vueltas del final; séptimo no era lo que esperaba Alonso (abajo izda.), incluso después de su trompo en los oficiales; Webber (abajo) obtuvo su mejor puesto en parrilla, pero después todo lo que podía salir mal salió mal.

EN LA OTRA PÁGINA: LORENZO BELLANCA/LAT; ESTA PÁGINA: CHARLES COATES/LAT; PATRICK GOSLING

¿Era coincidencia que dos de los tipos más en forma en F1 estuvieran en primera fila bajo el calor de Sepang? Aunque para Juan Pablo y Ralf no tuviera importancia, Michael se desplazó al circuito en una Harley, con una camiseta negra ceñida que resaltaba sus pectorales y abdominales. En cambio, los chicos de Williams llevaban camisas del equipo más bien anchas...

Aun así, la cosa podría haber estado reñida. A cinco minutos de la salida, empezó a llover en cortas ráfagas: fue como si se le exigiera a Michael que demostrara aún más lo que vale. Arrancó a la perfección desde la pole, pero dejó cierto margen en las primeras vueltas, pues la lluvia saltaba por el circuito en plan Spa, cazando repentinamente a los demasiado confiados. Y, con ese margen, y el agarre del que los Michelin hicieron gala el año pasado sobre el resbaladizo Indianápolis, JPM se acercó.

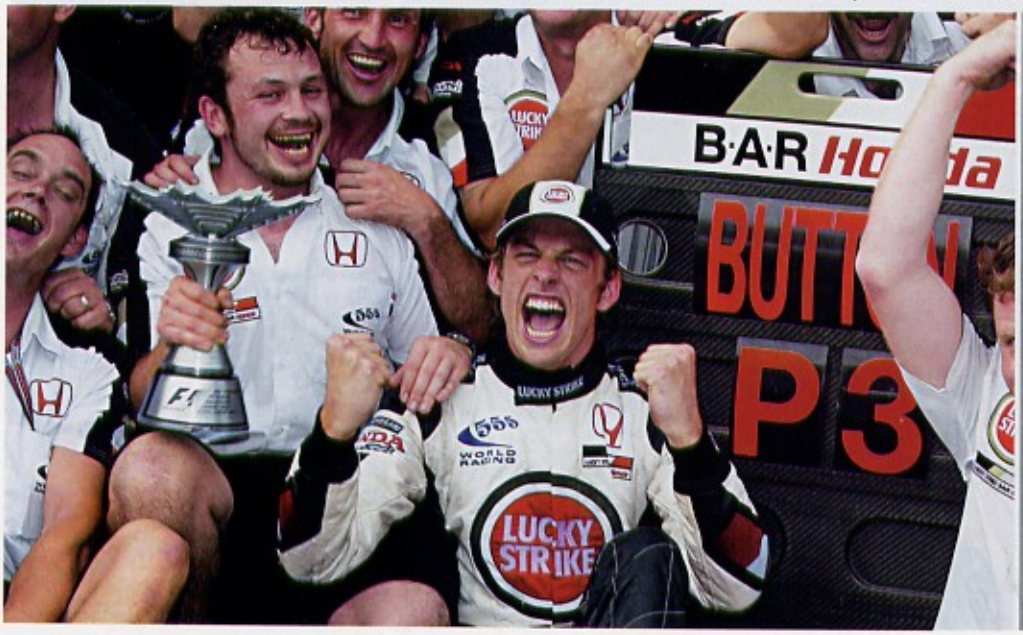
Se acercó pero nada más. La lluvia paró tan de repente como empezó. Michael, sin errores, pilotando todas las vueltas igual, confiando en la estructura mental que había compuesto durante los dos días anteriores, ganando agarre a medida que se aligeraba su carga de combustible y estableciendo su vuelta rápida personal, se impuso en la primera fase por 4,5s, una diferencia holgada en esas circunstancias.

Pero al empezar la segunda fase, con neumáticos nuevos, Juan Pablo llevaba ventaja. Marcó la vuelta rápida cuando sus nuevos Michelins alcanzaron su mejor momento, en la vuelta 14, arañando 1,7s a los 6,4s de ventaja de Michael. 4,6; 4,2; 3,6; 3,4; 3,3... Si Michael hubiera mirado por sus retrovisores, habría visto el morro blanco de morsa del Williams cada vez más cerca. Pero Michael ni se inmutó. Siguió con su ritmo. Y entonces los Michelin empezaron a desgastarse, y adelantar rezagados empezó a convertirse en algo más que una aventura para Juan Pablo. Entonces los Bridgestone encontraron su punto: de 3,3 se pasó a 3,9; de 3,9 a 4,6. Y tal vez Juan Pablo empezara a flaquear. Unos días antes, reconoció (en la brillante entrevista de Stéphane Samson que publicamos el mes pasado) que a veces se siente algo cansado "después de ►





**EL DATO: Por vez primera en este GP –bueno, desde la primera edición de 1999–, entre los cinco primeros no había ningún McLaren.**




**Todo es relativo, ¿no? A Juan Pablo (arriba) se le ve abatido tras finalizar segundo, mientras que Jenson (izda.) parece poco menos que eufórico después de acabar un puesto por detrás, su primer resultado en el podio; menos mal que las cámaras no captaron la expresión de Ralf (arriba izda.); su coche le dejó tirado en la vuelta 28 por rotura de motor.**

STEVE ETHERINGTON/LAT; MARK THOMPSON/GETTY IMAGES

30 vueltas o así". Fue en este punto, alrededor de media carrera, justo antes de la segunda parada, que Michael empezó a escaparse de Juan Pablo a 0,9-1,0s por vuelta... Segunda fase para Michael.

Las gomas frescas devolvieron la genialidad a Juan Pablo. Era una réplica de Monza 2003. JPM volvió a marcar la vuelta rápida –ésta, casi medio segundo inferior a la mejor de Michael, ya no sería superada– y a acercarse peligrosamente.

Pero Michael también volvió a defenderse a la perfección. Esperó a que los Michelin y sus Bridgestones estuvieran más o menos parejos y luego se escapó despiadadamente. JPM volvió a perder gas: tercera fase para Michael.

## 'RUBENS TRATABA DE ATRAPAR A BUTTON, ASÍ QUE NO DUDÓ EN CERRARLE LA PUERTA A JPM'

La cuarta fase fue un fiasco. De algún modo, Williams logró sincronizar la salida del pit stop de JPM con una enorme oleada de tráfico, que dio la casualidad de incluir al compañero de Michael, Barrichello. Rubens trataba desesperadamente de atrapar a Button, así que no dudó en cerrarle la puerta a JPM, por muy amigos que sean. Después de eso, al impulsivo colombiano le dio un pasmo a lo Magny-Cours y levantó el pie para acabar segundo. En el podio parecía un hombre derrotado y enojado.

Lo cual, claro está, hizo sonreír aún más a Michael. Aquí estaba JPM, diciendo que Rubens le estorbó y que eso arruinó su carrera, y sin embargo, desde el principio, probablemente desde el día que Rubens tomó ese avión a España, Michael y Ferrari habían estado un paso por delante.

El Williams-BMW calzado por Michelin era el coche más rápido en Sepang, de eso no cabe duda. Sin embargo, Michael y Ferrari lo superaron en parrilla y en carrera.

El piloto de F1 más exitoso de todos los tiempos sigue ampliando sus límites...

# #2 Cajón de sastre

**Jenson se gana una buena ducha; Rubinho disgusta a su colega JPM; Alonso pelea desde atrás. Por M. Hamilton y V. F.**








Button (izda.) recibe su primera ducha de champán en F1; Alonso (arriba) rueda por delante de Ralf tras superarle en la tercera vuelta; Rubens estorba a Juan Pablo (abajo).

MARK THOMPSON/GETTY IMAGES; STEVE ETHERINGTON/LAT

## Hay un BAR en el podio

Le ha costado 68 GP, pero por fin Jenson Button saboreó el dulce aroma del champán en el podio.

"¡Fantástico!", exclamó. "En estos momentos, para nosotros esto es como una victoria. Y no fue un regalo. Esto es lo importante. Tuve que pelear muy duro. Rodamos a ritmo de cabeza, y acabar por delante de un Ferrari, dos Renaults y un McLaren lo dice todo. Tuve una gran batalla con Jarno Trulli; llegamos a tocarnos en la recta, algo un poco peliagudo".

Aparte de eso, la única inquietud fue el motor. Button tuvo que recurrir a una bomba de aceite auxiliar unas vueltas antes de que Takuma Sato abandonara por rotura de motor a cuatro vueltas del final. Eso privó a BAR-Honda de meter ambos coches en los puntos.

## Tirantez entre amigos

La amistad entre Juan Pablo Montoya y Rubens Barrichello se puso a prueba cuando el piloto de Ferrari estorbó a Montoya en su persecución de Schumacher en la última parte de la carrera. La diferencia entre los líderes había llegado a estar por debajo de 4s, pero aumentó a 10 después de la tercera parada de Montoya. Rubens, que aún tenía que efectuar su tercera parada, empezó a rodar dos segundos más lento y Montoya se colocó en su estela.

"Pude adelantarle, pero cerró la puerta y acto seguido disminuyó su ritmo", dijo Juan. "La vuelta antes de parar en boxes volvió a apretar, así que perdí un poco de tiempo, pero así son las carreras. ¿Una maniobra sucia? Sí, la verdad, al ir a pasarle me cerró y no tenía sentido intentar adelantar. Sin un Ferrari, es mejor sumar ocho puntos".

## Mala suerte para Webber

La alegría de Mark Webber por partir desde la primera fila por primera vez se frustró a la hora de la verdad: el domingo. Una gran vuelta de calificación no sirvió de nada cuando se le activó el sistema anticalado y media parrilla superó al Jaguar. La recuperación de Webber acabó cuando el Williams de Ralf Schumacher le tocó y le pinchó la rueda trasera derecha, en pugna por la novena posición.

"Por desgracia, tuve que dar casi toda la vuelta con la rueda pinchada", dijo Webber. "Luego me cayó un drive-through por superar el límite de velocidad en el pit lane –culpa mía–, pero los daños en la zaga me dejaron sin gomas y me salí de pista al hacer un trompo".

## Alonso pagó por arriesgar

"Yo cometí un error el sábado y el equipo lo hizo el domingo". Con estas palabras resumía Fernando Alonso un fin de semana que el asturiano afrontó con el corazón en el recuerdo de las víctimas de los ataques terroristas en Madrid, perpetrados la semana anterior.

Después de ser el más rápido en la primera parte de las calificaciones Alonso echó por tierra la posibilidad de partir en primera fila al hacer un trompo en la vuelta 'buena'. Cambió el motor y tras una gran salida desde la última fila acabó la primera vuelta décimo. Pronto superó a Ralf y Webber –enzarzados en su lucha particular– y se colocó tras David Coulthard. Para superar al escocés, Renault cambió por dos veces la táctica de Fernando, pero en vano.

Su primer repostaje fue muy rápido, para ir a tres paradas en lugar de las dos previstas en principio. Luego, el segundo fue larguísimo para acabar la carrera, pero el lastre de combustible arruinó el ritmo del español, que se tuvo que conformar con el séptimo lugar, lejos de DC. La paradoja es que Alonso logró adelantar a David justo en la vuelta en que tenía que parar en boxes, pero ya era tarde para volver a enmendar la táctica.

## Sigue la mala racha de Kimi

Kimi Räikkönen abandonó por segunda carrera consecutiva, esta vez con problemas de transmisión (en Melbourne la causa fue un radiador defectuoso; una avería McLaren y no Mercedes).

El único consuelo fue que el finlandés rodaba cuarto y no muy lejos del podio, con un nuevo alerón delantero en el MP4-19.

TAGHeuer
SWISS AVANT-GARDE SINCE 1860
Te ofrece...

# Todos los datos Sepang

**Tiempo** Cálido, húmedo, cubierto 35° **Temperatura asfalto** 45° **Vueltas** 56 **Distancia** 310,408 km **Espectadores** 90.000 (aprox.)

## Parrilla de salida

| Posición | Piloto | Tiempo | Primer pit stop |
|---|---|---|---|
| 1 | **Michael Schumacher** | 1m 33,074s | 9 |
| 2 | **Mark Webber** | 1m 33,715s | 5 |
| 3 | **Rubens Barrichello** | 1m 33,756s | 10 |
| 4 | **Juan Pablo Montoya** | 1m 34,054s | 12 |
| 5 | **Kimi Räikkönen** | 1m 34,164s | 10 |
| 6 | **Jenson Button** | 1m 34,221s | 12 |
| 7 | **Ralf Schumacher** | 1m 34,235s | 11 |
| 8 | **Jarno Trulli** | 1m 34,413s | 10 |
| 9 | **David Coulthard** | 1m 34,602s | 9 |
| 10 | **Cristiano da Matta** | 1m 34,917s | 10 |
| 11 | **Felipe Massa** | 1m 35,039s | 9 |
| 12 | **Giancarlo Fisichella** | 1m 35,061s | 8 |
| 13 | **Christian Klien** | 1m 35,158s | 9 |
| 14 | **Olivier Panis** | 1m 35,617s | 11 |
| 15 | **Nick Heidfeld** | 1m 36,569s | 12 |
| 16 | **Gianmaria Bruni** | 1m 38,577s | 9 |
| 17 | **Zsolt Baumgartner** | 1m 39,272s | 10 |
| 18 | **Giorgio Pantano** | 1m 39,902s | 22 |
| 19 | **Fernando Alonso** | sin tiempo | 9 |
| 20 | **Takuma Sato** | sin tiempo | 14 |




**SEPANG**
Longitud circuito 5,543 km

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

## Vuelta a vuelta

**VUELTA 1** Antes de la salida llovizna en algunos lugares. Webber sale mal. Alonso salta de 19º a 10º. Schumi líder por delante de Barrichello y Montoya
**VUELTA 2** Rubens sale largo en la pista resbaladiza y cae a 4º. Trompo de Sato
**VUELTA 5** Ralf golpea a Webber y pincha la trasera derecha del Jaguar.
**VUELTA 9** Michael da inicio a la primera tanda de pit stops de los líderes
**VUELTA 12** Tras la primera tanda, Trulli es 4º, por delante de Button y Barrichello
**VUELTA 18** Montoya se acerca a 3,3s
**VUELTA 24** Alonso supera a DC por el exterior en la primera curva. Al final de la vuelta los dos paran y Alonso pierde la posición al repostar para acabar la carrera
**VUELTA 28** Tras la segunda tanda, Schumi le saca 6,6s a Montoya; Button 3º
**VUELTA 39** Montoya rueda a 4,0s de Schumi antes de la tercera parada
**VUELTA 44** Tras la tercera tanda, Schumi le saca 9,6s a Montoya
**VUELTA 56** Schumi cruza la meta

## Velocidades y paradas

**VUELTA RÁPIDA**
Juan Pablo Montoya
1m 34,223s en la vuelta 28 (211,782 km/h). Récord
**VELOCIDAD MÁS RÁPIDA PUNTO MEDICIÓN**
Ralf Schumacher 320,9 km/h
**VELOCIDAD MÁS LENTA PUNTO MEDICIÓN**
Gianmaria Bruni 307,2 km/h
**PIT STOP MÁS RÁPIDO**
Jarno Trulli 24,763s
**PIT STOP MÁS LENTO**
Giancarlo Fisichella 1m 03,895s

## ¿Lo sabías?

La luz de 100 proyectores penetró 1,5 km en el cielo nocturno para transformar el perfil de Kuala Lumpur. Sólo dos roturas de motor en todo el fin de semana en una pista en que se va a fondo en el 59,8% de la vuelta: el periodo más largo es 11,6s.

## Clasificación final

| Posición | Piloto y coche | Tiempo total | Pos. 1ª vuelta |
|---|---|---|---|
| 1 | **Michael Schumacher** Ferrari F2004 (Bridgestone) | 1h 31m 07,490s | 1 |
| 2 | **Juan Pablo Montoya** Williams-BMW FW26 (Michelin) | +5,022s | 3 |
| 3 | **Jenson Button** BAR-Honda 006 (Michelin) | +11,568s | 6 |
| 4 | **Rubens Barrichello** Ferrari F2004 (Bridgestone) | +13,616s | 2 |
| 5 | **Jarno Trulli** Renault R24 (Michelin) | +37,360s | 5 |
| 6 | **David Coulthard** McLaren-Mercedes MP4-19 (Michelin) | +53,098s | 7 |
| 7 | **Fernando Alonso** Renault R24 (Michelin) | +1m 07,877s | 10 |
| 8 | **Felipe Massa** Sauber-Petronas C23 (Bridgestone) | +1 vuelta | 12 |
| 9 | **Cristiano da Matta** Toyota TF104 (Michelin) | +1 vuelta | 14 |
| 10 | **Christian Klien** Jaguar R5 (Michelin) | +1 vuelta | 15 |
| 11 | **Giancarlo Fisichella** Sauber-Petronas C23 (Bridgestone) | +1 vuelta | 16 |
| 12 | **Olivier Panis** Toyota TF104 (Michelin) | +1 vuelta | 18 |
| 13 | **Giorgio Pantano** Jordan-Ford EJ14 (Bridgestone) | +2 vueltas | 20 |
| 14 | **Gianmaria Bruni** Minardi-Cosworth PS04 (Bridgestone) | +3 vueltas | 17 |
| 15 | **Takuma Sato** BAR-Honda 006 (Michelin) | +4 vueltas/R - motor | 11 |
| 16 | **Zsolt Baumgartner** Minardi Cosworth PS04 (Bridgestone) | +4 vueltas | 19 |

**NO CLASIFICADOS**

| | | |
|---|---|---|
| **Kimi Räikkönen** McLaren-Mercedes MP4-19 (M) | transmisión – 40 vueltas | 4 |
| **Nick Heidfeld** Jordan-Ford EJ14 (Bridgestone) | cambio – 34 vueltas | 13 |
| **Ralf Schumacher** Williams-BMW FW26 (Michelin) | motor – 27 vueltas | 8 |
| **Mark Webber** Jaguar R5 (Michelin) | trompo – 23 vueltas | 9 |

## Resultados hasta la fecha

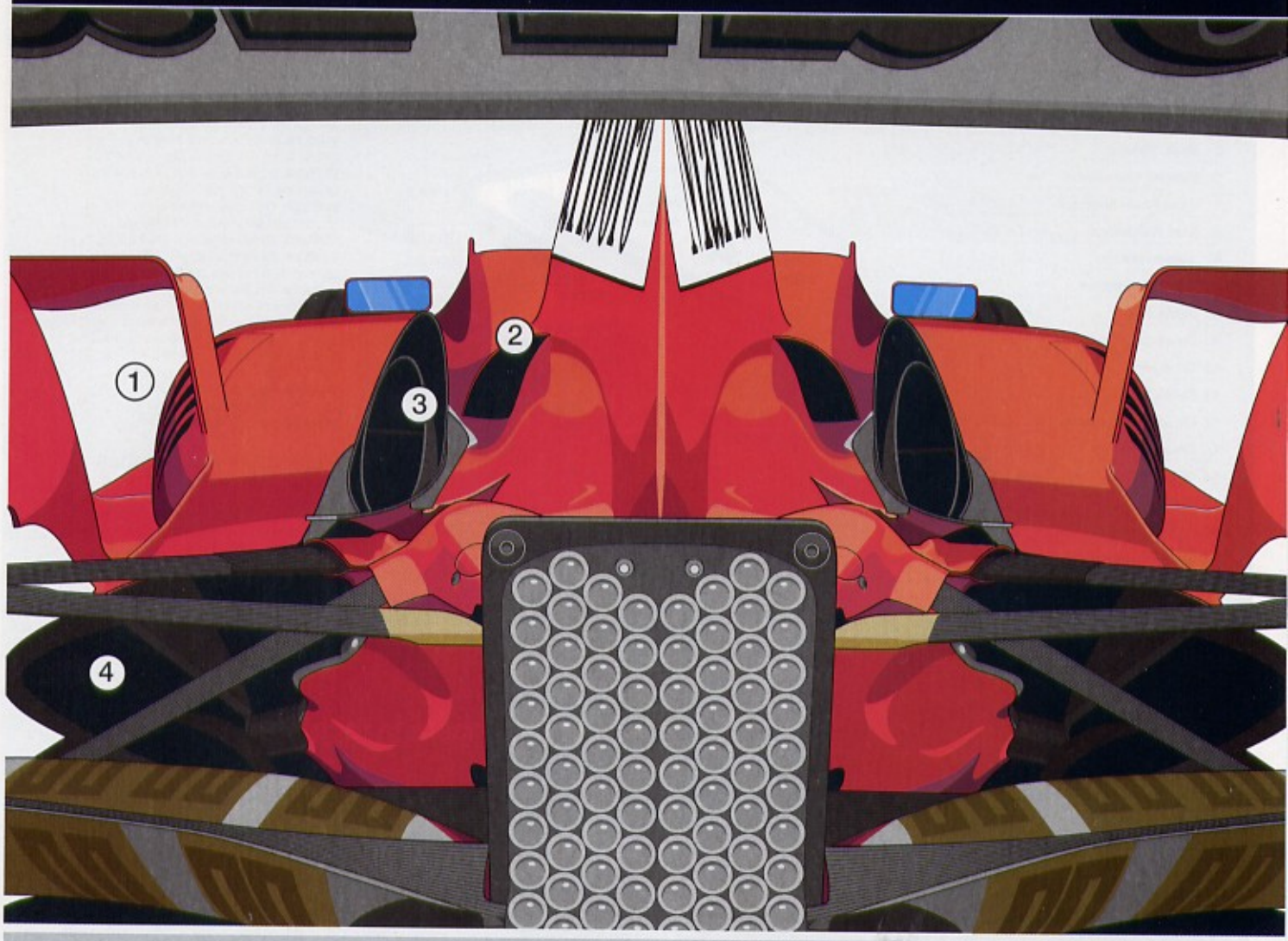
| Piloto | Australia | Malasia | Bahrein | San Marino | España | Mónaco | Europa | Canadá | EE UU | Francia | Gran Bretaña | Alemania | Hungría | Bélgica | Italia | China | Japón | Brasil |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Michael Schumacher** | 1 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **Rubens Barrichello** | 2 | 4 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **Juan Pablo Montoya** | 5 | 2 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **Ralf Schumacher** | 4 | R | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **David Coulthard** | 8 | 6 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **Kimi Räikkönen** | R | R | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **Jarno Trulli** | 7 | 5 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **Fernando Alonso** | 3 | 7 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **Jenson Button** | 6 | 3 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **Takuma Sato** | 9 | 15 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **Giancarlo Fisichella** | 10 | 11 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **Felipe Massa** | R | 8 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **Mark Webber** | R | R | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **Christian Klien** | 11 | 10 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **Cristiano da Matta** | 12 | 9 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **Olivier Panis** | 13 | 12 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **Nick Heidfeld** | R | R | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **Giorgio Pantano** | 14 | 13 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **Gianmaria Bruni** | R | 14 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **Zsolt Baumgartner** | R | 16 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

*CLAVE: R Retirado/NS No salido*

MAPA: ALAN EDRIDGE

# Ferrari conserva la frialdad en Sepang

**Rory Byrne ha dejado su sello en el nuevo coche de la Scuderia. Por Stéphane Samson; ilustraciones de Patricia Soler**




**El F2004 tiene la cabeza fría**

Una de las características definidas de Sepang es el calor, un problema que hay que manejar e invalidar sopesando la fiabilidad y el rendimiento aerodinámico y de motor. Aunque los intercambiadores de calor en un monoplaza de F1 son muy eficaces, su capacidad para refrigerar el motor está en función de la masa de aire que se puede hacer fluir por el radiador para una superficie dada.

Esto depende de generar velocidades elevadas de aire en las tomas de los radiadores: pero, por regla general, dichas velocidades sólo serán un 10-15% de la velocidad del coche; de modo que, incluso si el coche va a 300 km/h, el aire en las tomas no irá a más de 30-35 km/h. Además, las temperaturas del aceite y del agua varían según criterios distintos: la temperatura del agua es función de la potencia media utilizada, mientras que la del aceite lo es de la potencia y del régimen medio del motor en una vuelta.

'PASAR DE UNA REFRIGERACIÓN MÍNIMA A MÁXIMA PUEDE REDUCIR EL APOYO EN UN CINCO POR CIENTO'

"La importancia de la aerodinámica en la F1 moderna hace que los equipos sigan dedicando a la refrigeración muchos recursos y tiempo en el túnel de viento", dice Pat Symonds, de Renault. "Lo ilustra el hecho de que la penalización que hay que aceptar en cuanto a eficacia aerodinámica para una reducción de 10 °C en la temperatura del coche, es un 80% inferior a la que era hace apenas cuatro años. Con lo complicada que es la gestión de la refrigeración, hace falta una buena razón para abordar tantos problemas contradictorios, y esa razón es una mejor aerodinámica".

Básicamente, los equipos han de dar con el equilibrio adecuado entre refrigeración y rendimiento aerodinámico, porque cuanto más aire dirijan a los radiadores, menos eficaz será la aerodinámica de conjunto. De hecho, pasar de refrigeración mínima a máxima puede reducir el apoyo en un 5%, unos 0,4s por vuelta. En ese aspecto, el trabajo efectuado por Ferrari es, una vez más, extraordinario. Nuestra ilustración muestra lo integrado que está su sistema.

El piloto trasero domina esta vista posterior del F2004; nótese que el eficaz sistema de refrigeración de Rory Byrne presenta no menos de ocho salidas de aire caliente (cuatro en cada lado): (1) las branquias en el pontón; (2) la zona oscura en lo alto del capó motor; (3) alrededor de la chimenea de escape; (4) la zona oscura por delante de la suspensión trasera.



### Ferrari eleva su punto de ebullición a 120 °C

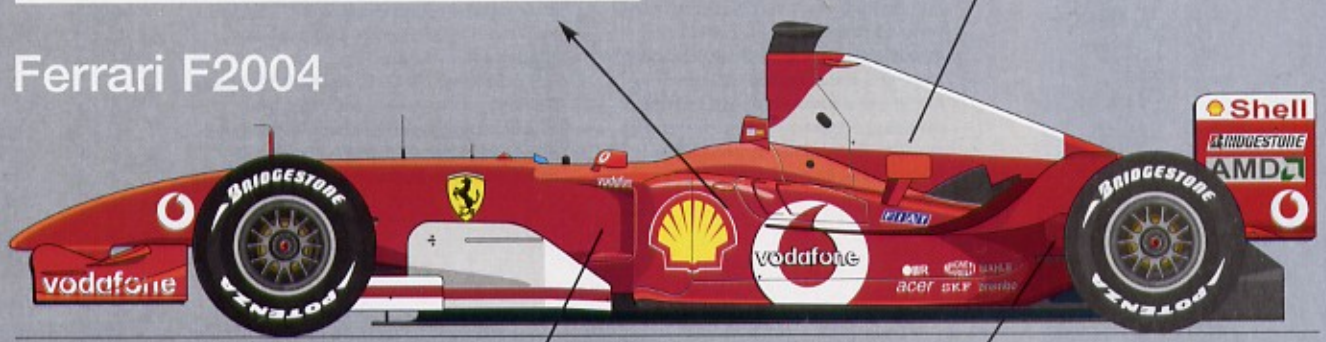
Nótese lo ceñida que está la carrocería al radiador. En un F1, la temperatura del aceite es de más de 100 °C, mientras que al presurizar el sistema de agua hasta 3,75 bares se eleva el punto de ebullición a unos 120 °C. Con temperaturas más altas hace falta un flujo de aire menor por los radiadores; eso, a su vez, mejora el rendimiento aerodinámico. Pero cada 5 °C extra de temperatura del agua –que permiten hacer más pequeño el radiador– quitan más de 1 CV de potencia al motor.

### Ondulaciones en los apéndices

Los apéndices situados en los pontones del F2004 son muy parecidos a los que diseñó McLaren para el MP4-18A el año pasado. Su perfil es curvado para alcanzar el mejor compromiso entre apoyo y resistencia. Esta zona es crítica: el flujo de aire no ha de ser alterado para que el alerón trasero sea eficaz al 100%. Véase también la aleta delante de las ruedas traseras. Nótese, además, que el apéndice sólo tiene un pie, para que pueda situarse lo más hacia fuera posible.




## Ferrari F2004







### Colocación radical de los retrovisores

El año pasado, Byrne admitió que la posición de los retrovisores del F2003-GA no era aerodinámicamente ideal. "Sé dónde está la mejor posición, pero a nuestros pilotos no les gusta", dijo. Bien, con el F2004 consiguió convencerles. Nótese, además, lo pequeña que es la entrada de los pontones. A pesar de la norma de un solo motor, Ferrari ha conseguido usar una toma más pequeña que el año pasado. Un circuito de refrigeración mejorado en conjunto lo ha hecho posible.

### Byrne se explaya en los detalles del F2004

El año pasado, Ferrari perdió a su aerodinamista jefe, Nicolas Tombazis. Oficialmente, tenía que volver a Grecia para cumplir el servicio militar, pero esa excusa ya la utilizó cuando dejó Benetton hace unos años. Estaba claro que no volvería a Maranello. Por eso, Byrne asumió todo el diseño aerodinámico del F2004, y la minuciosidad resulta extraordinaria: piénsese en las horas de túnel de viento dedicadas a la aleta que dirige el aire alrededor de las ruedas traseras (abajo).








# #3 Nuevo circuito, misma historia

**Vale... un gran premio en el desierto. Peter Windsor explica por qué nada ha cambiado**

Qué tenemos aquí? Ferrari parece una fuerza irresistible, un gigante que no sólo gana carreras como quien da un salto a la pizzería de la esquina, sino que también destruye a sus rivales sin dejar rastro.

Sin embargo, en Bahrein, donde el más reciente modelo de circuito de F1 se levantaba entre las dunas y las rocas, reluciendo como una exquisita pieza de arquitectura, resultaba difícil saber dónde mirar: ¿te dejabas invadir por el temor reverencial mientras Michael Schumacher hacía una demostración más de cómo maximizar el mejor coche del planeta, o movías la cabeza con gesto de disgusto mientras BMW-Williams y McLaren-Mercedes se iban aún más para atrás? Los mayores rivales de Ferrari no sólo han perdido velocidad –velocidad en calificación y velocidad constante de carrera– sino que ahora también muestran una persistente falta de fiabilidad. Claro que la falta de velocidad provoca problemas técnicos, porque los límites quedan al descubierto y se corren riesgos. Pero a partir de esta carrera, la noticia es que los rivales más fuertes de Ferrari son BAR-Honda y Renault, por este orden. Es como si todo el mundo hubiera decidido ya darle a Michael su séptimo título mundial.

No obstante, no fue una victoria fácil para Michael, y no me refiero a la consabida cantinela poscarrera del tipo: "Estaba muy preocupado por mis frenos". Tenías que haber nacido en Marte para no percibir que ►




**Tres carreras, tres victorias para Michael Schumacher. Tras una cabalgada sin problemas desde la pole, Schumi debe empezar a pensar que 2004 va a ser la réplica de 2002.**

## > Pilotos: 3ª prueba, Bahrein

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Michael Schumacher | 30 |
| 2 | Rubens Barrichello | 21 |
| 3 | Jenson Button | 15 |
| 4 | Juan Pablo Montoya | 12 |
| 5 | Fernando Alonso | 11 |
| 6 | Jarno Trulli | 11 |
| 7 | Ralf Schumacher | 7 |
| 8 | Takuma Sato | 4 |
| 9 | David Coulthard | 4 |
| 10 | Felipe Massa | 1 |
| 11 | Mark Webber | 1 |

## > Constructores

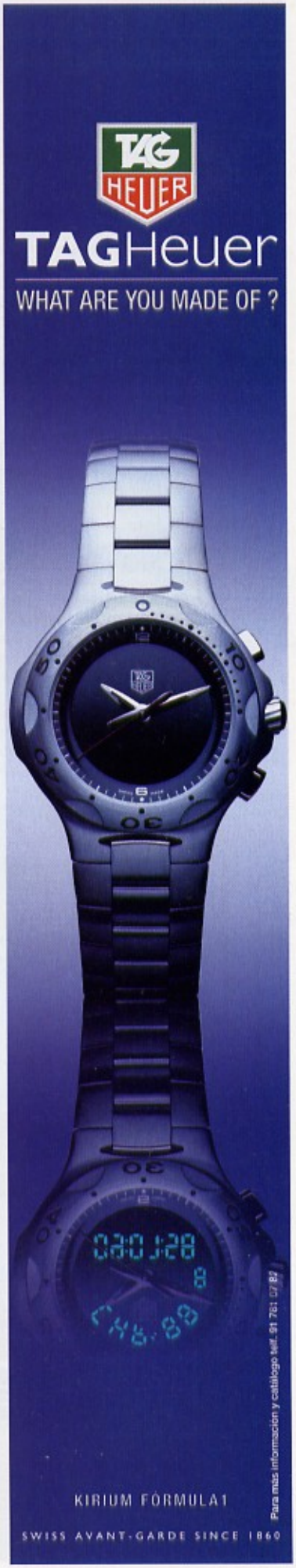
| | | |
|---|---|---|
| 1 | Ferrari | 51 |
| 2 | Renault | 22 |
| 3 | Williams-BMW | 19 |
| 4 | BAR-Honda | 19 |
| 5 | McLaren-Mercedes | 4 |
| 6 | Sauber-Petronas | 1 |
| 7 | Jaguar-Cosworth | 1 |



Cuando el pelotón llegó a la primera curva (abajo), ya lo veíamos todo rojo. Fernando Alonso (izda.) protagonizó una gran remontada tras parar al final de la primera vuelta a cambiar el morro de su Renault, roto en un toque con el Jaguar de Christian Klien. Ralf Schumacher (detrás de él en la foto), retrasado también por un toque con Sato, nunca llegó a amenazar su posición.



EN LA OTRA PÁGINA: CLIVE MASON/GETTY IMAGES. ESTA PÁGINA: STEVE ETHERINGTON/LAT, MARK THOMPSON/GETTY IMAGES

Michael habría tenido sus dudas antes de Bahrein, igual que las tuvo después del 11-S en Nueva York. No hay escapatoria: es una figura mundialmente conocida. Asimismo, antes de la carrera varios gobiernos advertían de la amenaza terrorista en Bahrein. Algunos –sponsors, periodistas, espectadores potenciales– no acudieron. Para los que tenían que correr, quisieran o no, era un salto a lo desconocido.

Por supuesto, Michael llevaba guardaespaldas, pero no era algo acerca de lo que uno quisiera preguntarle. Un periodista italiano saltó a la yugular –"Michael, ¿es verdad que llevas ocho guardaespaldas aquí?"– y Michael contestó de guasa. "Viendoos a todos aquí –Michael señaló a los treinta y tantos rostros que le rodeaban en un semicírculo– "no parece que me hagan falta guardaespaldas".

Así pues, era un Michael distinto del tipo relajado que vimos en Australia y Malasia. Se le veía algo más pálido (el clima europeo) y parecía un poco más tenso. Seguro que en casa –su casa– debían estar nerviosos.

El jueves Michael recorrió la nueva pista con un escúter –captando su infraestructura, asimilando sus baches y ondulaciones– y por lo general creyó que era relativamente sencilla. Pero el viernes por la tarde había mucho más en lo que pensar. Puede que el asfalto fuera obra de Shell y que el trazado fuera relativamente simple. Pero su primera vuelta rápida en Sakhir destapó un nuevo lote de problemas: el circuito era muy resbaladizo fuera de la trazada; el desgaste de frenos era increíblemente elevado, más aún que en Montreal; y las condiciones parecían cambiar casi con cada vuelta.

Ferrari hizo los deberes durante la noche, como hacen los grandes equipos, pero los tiempos de sus rivales en los libres del sábado les inquietaron. Jenson Button era superrápido con el BAR-Honda; BMW-Williams también parecía fuerte. Ross Brawn se sintió impulsado a decir que las características del circuito "no van a nuestro favor", con lo cual quería decir que el lento sector dos se adaptaba más sobre el papel a los mejores coches Michelin. Tras la segunda sesión libre del sábado, con Michael y Rubens quinto y octavo, a casi un segundo de la cabeza, las preocupaciones de seguridad eran lo último en lo que pensaba todo el mundo.

Pero a la hora de la verdad, sobre una pista que se enfriaba paulatinamente, Michael cumplió como ha hecho últimamente. Negoció a la perfección la lentísima primera horquilla; las enlazadas rápidas con delicadeza, y con paciencia el tan temido segundo sector. Aquí se podía perder tiempo, no ganarlo, así que Michael lo aceptó.

Fue en el último tercio de la vuelta –en el rápido curvón en subida, la derecha a fondo en sexta y luego la derecha más lenta– que Michael rodó en otra órbita. En esa zona, totalmente al límite, Michael fue todo lo que su coche necesitaba pero ni un miligramo más. Cuando aceleró hacia la última curva, la pole estaba en juego. Frenó exactamente donde había frenado hasta entonces, soltó el pedal un poquito antes, suavemente, y halló el agarre con la parte delantera.

Poco después, tras optar por Michelins demasiado blandos para la carrera, para partir al menos desde la cabeza, Juan Pablo Montoya subrayó la brillantez de Michael. Ante una última curva igualmente decisiva, Juan Pablo optó por frenar más tarde que nunca y dar gas antes. Tuvo subviraje, salió largo y cayó a la segunda fila de la parrilla. La disciplina de Michael había vuelto a valerle la pole.

Más tarde, tranquilo, absorto en sus pensamientos, no parecía entusiasmado. Dijo que la vuelta no había sido una de sus mejores, pero no quería dar más detalles. ¿Le desconcertó la repentina desaparición de unos rivales que apenas unas horas antes parecían tan fuertes? ¿Había tenido que comprometer demasiado su vuelta como para que resultara agradable? ¿Era alguna otra cosa? De nuevo, uno no osaba preguntárselo.

El domingo por la mañana, Bahrein hizo cuanto pudo por añadir dramatismo a su ya exótica mezcla. Conducimos en plena tormenta de arena, con Ralf Schumacher detrás de nosotros, mirando cómo se arremolinaban las nubes y empezaba a

'LOS RIVALES INQUIETARON A FERRARI EN LOS LIBRES DEL SÁBADO. BUTTON FUE SUPERRÁPIDO'



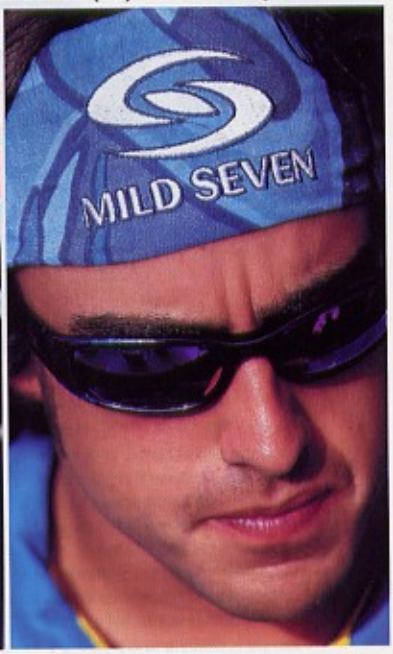
**Por segunda prueba consecutiva, Jenson Button (abajo) tuvo una gran actuación y fue tercero. Aun así, esperaba más. El sábado abrigaba serias esperanzas de pole position.**




(Abajo izda.) No hubo champán, por respeto a la susceptibilidad islámica, pero Michael y Rubens parecían de lo más efervescentes, a diferencia de un desconsolado Montoya (izda.), que acabó clasificado en el puesto 13º después de perder el cajón por un cambio errático; la vuelta 39 de Alonso (abajo), 1m 30,654s, fue el segundo mejor registro de la prueba, por detrás del intocable Schumi.

**EL DATO: El doble abandono de McLaren les hace protagonistas de un tercio (4) de todos los abandonos (13) de esta temporada.**




EN LA OTRA PÁGINA: STEVEN TEE/LAT; ESTA PÁGINA: CHARLES COATES/LAT; MARK THOMPSON/GETTY IMAGES; RUSSELL BATCHELOR/PB.CC

llover. Michael sabía que Ralf había elegido el Michelin más duro. Buena información. Recelaría de Montoya durante las primeras vueltas, el mejor momento del neumático más blando. Pero si podía ponerse en cabeza, se acabó. Sabía que los Michelin blandos irían bien durante tres o cuatro vueltas. Los Bridgestone de Michael (los más blandos) irían potencialmente bien durante 12 ó 14 vueltas.

La primera curva de Bahrein es prácticamente una horquilla a la derecha, así que la tensión se iba a notar. El viento había amainado pero intentaban caer más gotas de lluvia. Los F1 históricos –¡al menos un Williams ganó esa carrera!– habían dejado aceite en un par de curvas. Los frenos y los neumáticos no han cogido temperatura; sales desde la pole; no tienes puntos de referencia. Los demás siempre pueden fijarse en el coche de cabeza. Pero no el tipo que sale delante.

Michael frenó por instinto, y apuró un pelín demasiado. Bloqueó una rueda delantera, notó una vibración en el volante, mantuvo el pedal aplastado, tiró el coche al interior… y encontró el ápice. Por poco pero iba en cabeza; un ejemplo más del nivel de Michael en 2004. Habría sido muy, muy fácil que frenara demasiado pronto para esa primera curva. En cambio, desde la cabeza, lo hizo casi perfecto.

Después se trató de mantenerse por lo negro. Jim Clark decía que la concentración era lo más difícil, y otros grandes pilotos –Stewart, Senna– siempre estuvieron de acuerdo con eso. Para Michael, el piloto más exitoso de todos, la concentración nunca parece suponer un problema. Tal vez le ayude un poco su época: hay pit stops previstos en los que centrarse y las carreras actuales son relativamente cortas. Por otro lado, actualmente disfruta de un gran dominio, y en Bahrein corrió toda la carrera por debajo de su límite: las condiciones eran comunes para algún tipo de error.

Pero no hubo ninguno; y nadie pudo con Michael. Circuitos nuevos o viejos, con mucha o poca carga aerodinámica, este asombroso conjunto coche-piloto parece listo para correr y correr.

# #3 Cajón de sastre

**Kimi vuelve a romper; Jenson vuelve a subir al podio; Fernando vuelve a remontar. Por Maurice Hamilton y V. F.**





El motor de Räikkönen reventó a lo grande (izda.); Schumi volvió a saludar a Button antes de subir al podio (arriba); el Renault de Trulli se quedó a las puertas del cajón (abajo).



XPB CC: BRYN LENNON/GETTY IMAGES; MARK THOMPSON/GETTY IMAGES

### Head: "**@%!", "****(&*&!"

El sábado por la tarde, el director técnico de Williams Patrick Head se expresó en forma más que clara para comentar las vueltas de calificación de sus pilotos.

Los errores de Ralf Schumacher y Juan Pablo Montoya les costaron un puesto en primera fila y, en el caso de Montoya, una posible pole. La opinión del ingeniero jefe de operaciones del equipo, Sam Michael, fue más apta para todos los públicos: "Para empezar a superar a Ferrari, hemos de partir en primera fila". Montoya podría haber añadido que sería de gran ayuda tener un coche que acabara con algo más que sólo la cuarta marcha funcionando.

### BAR: cada vez más cerca

Tras los entrenamientos libres Jenson Button parecía un sólido candidato a partir en primera fila, tal vez incluso desde la pole. Los tests en el Paul Ricard dieron sus frutos al equipo BAR-Honda. Jenson fue rápido con constancia en Sakhir, y fue uno de los pocos que no pisó las escapatorias. Tanto más decepcionante que acabara sexto en parrilla. Aun así, tuvo otra gran actuación y subió al podio con los pilotos de Ferrari.

"La carrera fue un poco más difícil de lo que esperábamos", dijo el director técnico Geoff Willis. "No hizo tanto calor como pensábamos, lo que nos afectó un poco. Dicho esto, la combinación de un coche rápido y frenos muy sólidos hizo que superáramos a los Renault y forzáramos al Williams de Montoya hasta romperse. Con más calor, creo que habríamos estado mucho más cerca de los Ferrari".

### Alonso vuelve a remontar

Renault perdió de hecho la mitad de sus efectivos cuando problemas de frenos en los oficiales hundieron a Fernando Alonso en la parrilla tras una pasada de frenada y una salida de pista en su vuelta rápida.

El español protagonizó otra gran remontada hasta los puntos, aún más meritoria en Bahrein porque tuvo que parar a cambiar el morro tras un toque en la primera vuelta.

Desde la última posición, a medio minuto del farolillo rojo Zsolt Baumgartner, Alonso se prodigó en adelantamientos espectaculares: en la vuelta 21 superó a Felipe Massa en la curva 11, después de dos vueltas de implacable acoso; en la vuelta 31 hizo lo propio con Mark Webber en la segunda curva, después de que el australiano entrada pasado en la primera.

Fernando se colocó así en los puntos, pero no pudo con su último rival, Takuma Sato, que logró contener los ataques del asturiano en las últimas 13 vueltas.

"Hoy hice todo cuanto pude", dijo Alonso. "He tenido que arriesgar y, con el fin de semana que he tenido, tres puntos no están nada mal".

Su compañero Jarno Trulli redondeó el positivo inicio de temporada de Renault con el cuarto puesto, después de perder el tercero frente a Button tras la última tanda de repostajes, en parte por el tráfico en pista que encontró justo antes de su parada.

### Muy Sato-sfactorio

Takuma Sato tuvo una carrera llena de incidentes. Tras superar a Ralf Schumacher en la salida, el alemán le metió el morro en la primera curva en la séptima vuelta, pero luego se olvidó de que Sato estaba a su lado en los 150 metros hasta la segunda y se tocaron.

"Deberíamos haber negociado la segunda curva en paralelo", dijo Sato, "pero me cerró la puerta". Luego el japonés rompió el alerón al salir largo sobre un piano, y más tarde mostró cómo adelantar a final de recta, cuando le ganó el interior a Coulthard y luego le dejó espacio suficiente en la curva dos. Un quinto puesto muy merecido.

### McLaren no levanta cabeza

Jurgen Hubbert, miembro de la junta directiva de DaimlerChrysler, vio impotente desde el muro de boxes cómo expiraba el motor de Kimi Räikkönen y cómo la avería de la distribución neumática del de David Coulthard dejaba a McLaren sin puntos. Los números cantan: Ferrari 51; McLaren-Mercedes 4.

TAGHeuer
SWISS AVANT-GARDE SINCE 1860
Te ofrece...

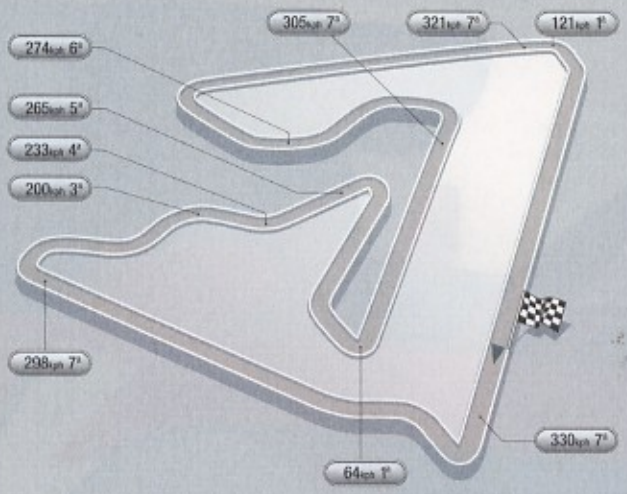
# Todos los datos Sakhir

**Tiempo** Cálido, nublado y seco 31° **Temperatura asfalto** 32° **Vueltas** 57 **Distancia** 308,769 km **Espectadores** No disponible

## Parrilla de salida

| Posición | Piloto | Tiempo | Primer pit stop |
|---|---|---|---|
| 1 | **Michael Schumacher** | 1m 30,139s | 9 |
| 2 | **Rubens Barrichello** | 1m 30,530s | 9 |
| 3 | **Juan Pablo Montoya** | 1m 30,581s | 9 |
| 4 | **Ralf Schumacher** | 1m 30,633s | 7 |
| 5 | **Takuma Sato** | 1m 30,827s | 11 |
| 6 | **Jenson Button** | 1m 30,856s | 12 |
| 7 | **Jarno Trulli** | 1m 30,971s | 9 |
| 8 | **Olivier Panis** | 1m 31,686s | 6 |
| 9 | **Cristiano da Matta** | 1m 31,717s | 7 |
| 10 | **David Coulthard** | 1m 31,719s | 9 |
| 11 | **Giancarlo Fisichella** | 1m 31,731s | 9 |
| 12 | **Christian Klien** | 1m 32,332s | 9 |
| 13 | **Felipe Massa** | 1m 32,536s | 9 |
| 14 | **Mark Webber** | 1m 32,625s | 9 |
| 15 | **Giorgio Pantano** | 1m 34,105s | 11 |
| 16 | **Fernando Alonso** | 1m 34,130s | 1 |
| 17 | **Gianmaria Bruni** | 1m 34,584s | 24 |
| 18 | **Nick Heidfeld** | 1m 33,506* | 13 |
| 19 | **Kimi Räikkönen** | sin tiempo | - |
| 20 | **Zsolt Baumgartner** | 1m 35,787* | 9 |

*indica penalización por cambio de motor




**BAHREIN**
Longitud circuito 5,417 km

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

## Vuelta a vuelta

**VUELTA 1** Ralf sale mal y retrasa a Button. Michael líder seguido de Rubens, Montoya y Sato. Alonso para a cambiar el morro tras tocarse con un Jaguar
**VUELTA 7** Ralf supera a Sato en la curva 1 y chocan en la 2. Ralf adelanta su pit stop para comprobar los daños
**VUELTA 8** Räikkönen, 11°, abandona
**VUELTA 9** Primer pit stop de Michael. Tras esta primera tanda, las saca 10s a Barrichello y Montoya
**VUELTA 17** Sato sale largo y Button le pasa, 5°. Sato para a cambiar el morro
**VUELTA 21** Alonso pasa a Massa, 11°
**VUELTA 24** Segundo pit stop de Michael; conserva los 10s sobre Barrichello
**VUELTA 31** Alonso pasa a Webber, 8°
**VUELTA 33** Sato pasa a Coulthard, 6°
**VUELTA 40** Button supera a Trulli en la tercera tanda de pit stops y es cuarto
**VUELTA 49** Button tercero tras pasar a Montoya, con problemas de cambio
**VUELTA 50** Coulthard, 8°, abandona
**VUELTA 57** Schumi cruza la meta

## Velocidades y paradas

**VUELTA RÁPIDA**
Michael Schumacher
1m 30.252s en la vuelta 7 (216.074 km/h). Récord
**VELOCIDAD MÁS RÁPIDA PUNTO MEDICIÓN**
Ralf Schumacher 332,0 km/h
**VELOCIDAD MÁS LENTA PUNTO MEDICIÓN**
Gianmaria Bruni 317,8 km/h
**PIT STOP MÁS RÁPIDO**
Fernando Alonso 25,234s
**PIT STOP MÁS LENTO**
Gianmaria Bruni 37,611s

## ¿Lo sabías?

Sakhir incluye cinco variantes de trazado y una pista de dragsters. Su construcción llevó 8.265.000 horas hombre. Es la segunda vez que un país árabe organiza una prueba puntuable de F1: la primera fue el GP de Marruecos 58, que ganó Stirling Moss

## Clasificación final

| Posición | Piloto y coche | Tiempo total | Pos. 1ª vuelta |
|---|---|---|---|
| 1 | **Michael Schumacher** Ferrari F2004 (Bridgestone) | 1h 28m 34,875s | 1 |
| 2 | **Rubens Barrichello** Ferrari F2004 (Bridgestone) | +1,367s | 2 |
| 3 | **Jenson Button** BAR-Honda 006 (Michelin) | +26,687s | 7 |
| 4 | **Jarno Trulli** Renault R24 (Michelin) | +32,214s | 6 |
| 5 | **Takuma Sato** BAR-Honda 006 (Michelin) | +52,460s | 4 |
| 6 | **Fernando Alonso** Renault R24 (Michelin) | +53,156s | 19 |
| 7 | **Ralf Schumacher** Williams BMW FW26 (Michelin) | +58,155s | 5 |
| 8 | **Mark Webber** Jaguar R5 (Michelin) | +1 vuelta | 10 |
| 9 | **Olivier Panis** Toyota TF104 (Michelin) | +1 vuelta | 8 |
| 10 | **Cristiano da Matta** Toyota TF104 (Michelin) | +1 vuelta | 13 |
| 11 | **Giancarlo Fisichella** Sauber-Petronas C23 (Bridgestone) | +1 vuelta | 11 |
| 12 | **Felipe Massa** Sauber-Petronas C23 (Bridgestone) | +1 vuelta | 12 |
| 13 | **Juan Pablo Montoya** Williams-BMW FW26 (Michelin) | +1 vuelta | 3 |
| 14 | **Christian Klien** Jaguar R5 (Michelin) | +1 vuelta | 15 |
| 15 | **Nick Heidfeld** Jordan-Ford EJ14 (Bridgestone) | +1 vuelta | 16 |
| 16 | **Giorgio Pantano** Jordan-Ford EJ14 (Bridgestone) | +2 vueltas | 17 |
| 17 | **Gianmaria Bruni** Minardi-Cosworth PS04 (Bridgestone) | +5 vueltas | 20 |

**NO CLASIFICADOS**

| | | | |
|---|---|---|---|
| **David Coulthard** | McLaren-Mercedes MP4-19 (Michelin) | motor – 50 vueltas | 9 |
| **Zsolt Baumgartner** | Minardi-Cosworth PS04 (Bridgestone) | motor – 44 vueltas | 18 |
| **Kimi Räikkönen** | McLaren-Mercedes MP4-19 (Michelin) | motor – 7 vueltas | 14 |

MAPA: ALAN ELDRIDGE

## Resultados hasta la fecha

| Piloto | Australia | Malasia | Bahrein | San Marino | España | Mónaco | Europa | Canadá | EE UU | Francia | Gran Bretaña | Alemania | Hungría | Bélgica | Italia | China | Japón | Brasil |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Michael Schumacher** | 1 | 1 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **Rubens Barrichello** | 2 | 4 | 2 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **Juan Pablo Montoya** | 5 | 2 | 13 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **Ralf Schumacher** | 4 | R | 7 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **David Coulthard** | 8 | 6 | R | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **Kimi Räikkönen** | R | R | R | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **Jarno Trulli** | 7 | 5 | 4 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **Fernando Alonso** | 3 | 7 | 6 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **Jenson Button** | 6 | 3 | 3 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **Takuma Sato** | 9 | 15 | 5 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **Giancarlo Fisichella** | 10 | 11 | 11 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **Felipe Massa** | R | 8 | 12 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **Mark Webber** | R | R | 8 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **Christian Klien** | 11 | 10 | 14 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **Cristiano da Matta** | 12 | 9 | 10 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **Olivier Panis** | 13 | 12 | 9 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **Nick Heidfeld** | R | R | 15 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **Giorgio Pantano** | 14 | 13 | 16 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **Gianmaria Bruni** | R | 14 | 17 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **Zsolt Baumgartner** | R | 16 | R | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

*CLAVE: R Retirado/NS No salido*

# Aerodinámica en alas de la fantasía

**Ferrari es el único equipo que monta alerones en la toma de aire. Stéphane Samson lo explica. Ilustraciones de Patricia Soler**

El deplorable McLaren MP4-10 de 1995 montaba alerones en la toma de aire de concepto parecido a los del F2004. A Ferrari le funcionan mejor.

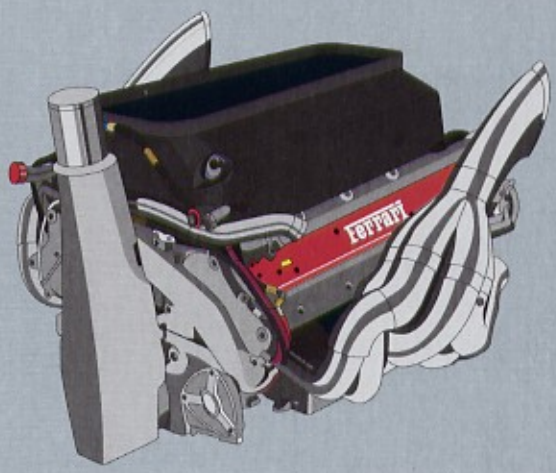
### ▲ Ferrari extiende las alas

Este año, Ferrari es el único equipo que ha usado un alerón montado en el capó motor. El F2004 incluye este apéndice desde Melbourne. No es una idea nueva, pues se ha empleado varias veces en los últimos nueve años. Eso sí, dichos alerones se usaban sólo en circuitos de elevada carga aerodinámica, mientras que Ferrari lo ha hecho en los tres GP disputados. El apoyo extra que genera podría ayudar al F2004 a recuperar el 6% de pérdida de rendimiento por la norma de los dos planos en el alerón trasero. El último equipo puntero que adoptó este concepto fue Renault, en Mónaco 2003 (abajo izda.). Como otros, se trataba de un añadido al capó motor; la solución de Ferrari está totalmente integrada.



### ▶ Filtros para la arena

Uno de los retos técnicos de Bahrein era la arena. Muchos equipos, como Ferrari, temían que pudiera entrar en la admisión del motor, causando un desgaste extra y potenciales roturas. Para remediarlo, la mayoría usó un filtro de aire más grueso (dcha.) y cedieron algo de potencia.



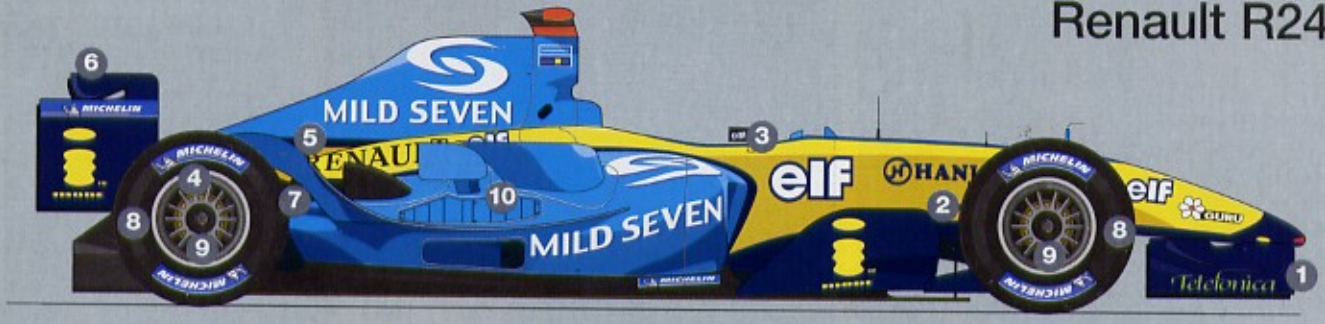









# Renault R24




**▲ El Renault R24 en breve**
Bahrein fue un nuevo desafío para los equipos. Aunque los sistemas de simulación les dieron los reglajes básicos, aún tenían mucho que hacer desde la primera sesión libre. He aquí un resumen de cómo trabajó Renault en sus coches este fin de semana.

**1. Alerón delantero** Apoyo medio para garantizar la velocidad punta en las largas rectas. Como ya no se puede cambiar nada entre calificación y carrera, la configuración aerodinámica era un compromiso: hacía falta un apoyo medio-alto para una vuelta rápida el sábado, pero también buena velocidad punta para no ser adelantado el domingo.

**2. Suspensión delantera** Un poco más dura que el reglaje estándar, pues la pista era muy plana. Además, no se ganaba nada atacando los pianos.

**3. Reparto de frenada** Todo lo posible hacia delante para mantener frescos los discos traseros. El circuito castigó los frenos más de lo esperado.

**4. Relaciones de cambio** Estándar, pero había que considerar el problema de los rebufos al elegir el tamaño de la sexta (si era demasiado corta el motor podría llegar al limitador).

**5. Cartografía del motor** Esencial el par a bajo régimen, por las tres curvas de primera. Además, había que pensar en el régimen mínimo en las horquillas. Para evitar que entrara arena en la toma de aire, los equipos usaron filtros más gruesos, perdiendo algo de rendimiento. Había que sopesar la fiabilidad y la potencia.

**6. Alerón trasero** Bahrein tiene muy pocas curvas rápidas, así que hacía falta un apoyo medio para conseguir la mejor velocidad punta posible. El alerón trasero (superior izda.) tiene la forma ya vista en Mónaco 2003. El flap está separado del plano principal.

**7. Suspensión trasera** Optimizada para la mejor tracción a la salida de curvas lentas. Bastante dura por ser la superficie tan lisa.

**8. Neumáticos** De medios a blandos. El asfalto era bastante adherente, pero no muy abrasivo. Por primera vez desde Alemania 2003, a algunos equipos se les ampollaron las gomas traseras en los entrenamientos.

**9. Frenos** Sufrieron mucho desgaste. Algunos equipos creen que Sakhir tal vez sea el circuito que más castiga los frenos. Para optimizar su refrigeración hicieron falta grande conductos de ventilación, aunque conseguir el nivel óptimo en carrera fue delicado.

**10. Refrigeración** Sepang es la pista más dura del calendario en cuanto a refrigeración, y Bahrein fue un reto menos serio para los ingenieros de Renault. Al principio del fin de semana la carrocería presentaba muchos orificios, pero poco a poco se taparon más y más ranuras de refrigeración, en pro del rendimiento aerodinámico. En el R24 el flujo de aire se dirige con 13 configuraciones posibles de salidas de los radiadores. La elección de una configuración en un circuito dado depende de la temperatura prevista y factores de la pista como cuánto tiempo se va gas a fondo (centro). En 2003 Renault fue el primer equipo que usó la combinación de chimenea y *winglet*. Williams pronto lo copió. En Bahrein, el R24 montaba chimeneas muy grandes en los pontones. Este año el *winglet* ya no es plano sino curvado, como en Ferrari, McLaren y Williams (superior dcha.).







**◀ Evolución de los deflectores**
El año pasado, Renault montó deflectores dobles tipo Ferrari por primera vez en Mónaco. El equipo usó este elemento hasta final de temporada, y también en 2004, pues descubrieron que ayudaba a limpiar el flujo de aire hacia y alrededor de los pontones. Durante la pretemporada su diseño absorbió mucho trabajo aerodinámico, y la nueva forma muestra una gran minuciosidad.

**Los intrincados deflectores del R24 muestran la minuciosidad de su diseño.**

# #4 Por fin, la F1 vuelve a Europa

**Después de tres pruebas extraeuropeas y tres semanas de pausa, los equipos vuelven con nuevas energías**

## Así corrieron

| Año | 1999 parr. | 1999 carr. | 2000 parr. | 2000 carr. | 2001 parr. | 2001 carr. | 2002 parr. | 2002 carr. | 2003 parr. | 2003 carr. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Michael Schumacher** | 3 | 1 | 2 | 1 | 4 | R | 1 | 1 | 1 | 1 |
| **Rubens Barrichello** | 6 | 3 | 4 | 4 | 6 | 3 | 2 | 2 | 3 | 3 |
| **Juan Pablo Montoya** | - | - | - | - | 7 | R | 4 | 4 | 4 | 7 |
| **Ralf Schumacher** | 9 | R | 5 | R | 3 | 1 | 3 | 3 | 2 | 4 |
| **David Coulthard** | 2 | 2 | 3 | 3 | 1 | 2 | 6 | 6 | 12 | 5 |
| **Kimi Räikkönen** | - | - | - | - | 10 | R | 5 | R | 6 | 2 |
| **Jarno Trulli** | 14 | R | 8 | 15 | 5 | 5 | 8 | 9 | 16 | 13 |
| **Fernando Alonso** | - | - | - | - | 18 | R | - | - | 8 | 6 |
| **Jenson Button** | - | - | 18 | R | 21 | 12 | 9 | 5 | 9 | 8 |
| **Takuma Sato** | - | - | - | - | - | - | 14 | R | - | - |
| **Giancarlo Fisichella** | 16 | 5 | 19 | 11 | 19 | R | 15 | R | 17 | 15 |
| **Felipe Massa** | - | - | - | - | - | - | 11 | 8 | - | - |
| **Mark Webber** | - | - | - | - | - | - | 19 | 11 | 5 | R |
| **Christian Klien** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **Cristiano da Matta** | - | - | - | - | - | - | - | - | 13 | 12 |
| **Olivier Panis** | 11 | R | - | - | 8 | 8 | 12 | R | 10 | 9 |
| **Nick Heidfeld** | - | - | 22 | R | 12 | 7 | 7 | 10 | 11 | 10 |
| **Giorgio Pantano** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **Gianmaria Bruni** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **Zsolt Baumgartner** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |



**Lo bueno de Imola es que basta cruzar el río Santerno para estar en pleno casco urbano, y además Bolonia y su magnífica Torre Asinelli en la Piazza Mercanzia (arriba) están a sólo 30 kilómetros.**

## Según el piloto



**Felipe Massa**

"La recta se pasa en séptima a unos 300 km/h, para reducir a tercera en Tamburello, usando los pianos para una buena trazada. Luego una izquierda a fondo seguida de una corta recta a 290 km/h, que acaba en la frenada para Villeneuve, en tercera. Luego Tosa, la horquilla de izquierdas, seguida de la subida a Piratella, una izquierda muy rápida, en quinta a 200 km/h. Luego en bajada hasta Acque Minerali, en segunda y luego gas a fondo en la subida hasta la Variante Alta; no es una curva fácil, porque hay que saltar en los pianos. Luego en bajada hacia la frenada más dura de todas, Rivazza, dos izquierdas delicadas. Una corta recta lleva a la última chicane, la Variante Bassa, en segunda, y de nuevo a la recta de meta".




**IMOLA**
Longitud circuito 4,933 km
**Número de vueltas** 62
**Distancia de carrera** 305,609 km

## Resultados 2003

**Ocho primeros carrera**
1 **Michael Schumacher**
Ferrari F2002 1h 28m 12,058s (207,894 km/h)
2 **Kimi Räikkönen**
McLaren-Mercedes MP4-17D +1,882s
3 **Rubens Barrichello**
Ferrari F2002 +2,291s
4 **Ralf Schumacher**
Williams-BMW FW25 +8,803s
5 **David Coulthard**
McLaren-Mercedes MP4-17D +9,411s
6 **Fernando Alonso**
Renault R23 +43,689s
7 **Juan Pablo Montoya**
Williams-BMW FW25 +45,271s
8 **Jenson Button**
B.A.R-Honda 005 +1 vuelta

**Ocho primeros parrilla**
1 **Michael Schumacher**
Ferrari F2002 1m 22,327s (215,710 km/h)
2 **Ralf Schumacher**
Williams-BMW FW25 +0,014s
3 **Rubens Barrichello**
Ferrari F2002 +0,230s
4 **Juan Pablo Montoya**
Williams-BMW FW25 +0,462s
5 **Mark Webber**
Jaguar R4 +0,688s
6 **Kimi Räikkönen**
McLaren-Mercedes MP4-17D +0,821s
7 **Jacques Villeneuve**
BAR-Honda 005 +0,833s
8 **Fernando Alonso**
Renault R23 +0,842s

**Vuelta rápida**
**Michael Schumacher**
Ferrari F2002, 1m 22,491s (215,281 km/h)

**Horarios**
**Entrenamientos libres**
11.00-12.00 viernes 23 abril
14.00-15.00 viernes 23 abril
9.00-9.45 sábado 24 abril
10.15-11.00 sábado 24 abril
**Precalificaciones**
13.00 sábado 24 de abril
**Calificaciones**
14.00 sábado 24 de abril
**Carrera**
14.00 domingo 25 de abril
*Horarios sujetos a variación*

**¿Quieres ir?**
**Información circuito**
www.autodromoimola.com
Tel.: 0039 05 423 41 16




Riccardo Patrese hizo lo imposible para llevar a Arrows al éxito, como en Imola 81.

ARCHIVO LAT

RINCÓN HISTÓRICO

# La flecha que no dio en el blanco

**El equipo Arrows rozó el triunfo en F1 varias veces, pero les persiguió la mala suerte**

Equipo menos exitoso de la historia de la F1: no es el tipo de estadística que un equipo se atribuiría gustosamente. Y hasta el año pasado en Imola, cuando Minardi igualó el mayor número de GP disputados sin ganar (291), ese dudoso honor correspondía al ya desaparecido equipo Arrows.

Pero, paradójicamente, San Marino fue el escenario de algunos de los mayores triunfos y oportunidades perdidas de Arrows. A principios de los años 80, por dos veces estuvieron a punto de estrenarse en Imola.

Ya tenían dos segundos lugares en su haber, gracias a Riccardo Patrese, en el GP de Suecia de 1978 y en el de EE UU Oeste de 1980. Luego, en el primer GP de San Marino, en 1981, Patrese acabó a apenas cinco segundos del Brabham de Nelson Piquet. El italiano rodaba por delante del brasileño cuando el líder era Didier Pironi, pero no pudo aguantar a Piquet en la fase final. Cuando el renqueante Ferrari de Pironi se rezagó, fue Piquet y no Patrese quien heredó la victoria.

Quién sabe lo que el equipo hubiera podido conseguir en 1981 con dos pilotos competitivos. Patrese marcó la pole en Long Beach, pero su compañero, el desventurado italiano Siegfried Stohr, ni siquiera se calificó; y tampoco en Imola.

Patrese acabó sexto con Arrows en Imola 83 y Thierry Boutsen quinto en 1984 (por cierto, en esta carrera Ayrton Senna se apuntó su única no calificación en F1). Y en 1985 Boutsen fue segundo con su Arrows-BMW, resultado fortuito, pues el ganador Alain Prost fue descalificado por estar dos kilos por debajo del peso mínimo, cediendo el triunfo a Elio de Angelis.

Pasaron otros 12 años antes del quinto y último segundo puesto de Arrows, pero sin duda el resultado de Damon Hill en Hungría en 1997 fue el más desafortunado. A tres vueltas del final el inglés llevaba 35s de ventaja. Arrows estaba a punto de sacarse la espina cuando problemas hidráulicos dieron vía libre al Williams de Jacques Villeneuve en la última vuelta.

**Stewart Williams**

'EL SEGUNDO PUESTO DE DAMON HILL EN HUNGRÍA EN 1997 FUE DESAFORTUNADO. LLEVABA 35S DE VENTAJA...'

BOLA DE CRISTAL

# Diez años después de Senna

**La emoción se desatará al rememorar esta gran pérdida**



Una gran carrera se apagó en el Tamburello.

Este año Imola no tendría por qué ser diferente de 1995. Entonces habían pasado 12 meses de la muerte de Ayrton Senna: esta vez es el 10º aniversario. Y para los equipos será exactamente igual.

Habrá emoción, cálidos recuerdos y ceremonias solemnes. Pero, por muy insensible que parezca, para los 10 equipos presentes el GP de San Marino no es más que una prueba del campeonato 2004, con 39 puntos en juego. De hecho, para quienes llevan dentro dolorosos recuerdos del 1 de mayo de 1994, será un alivio seguir con el oficio en el que Ayrton sobresalía.

También será un fin de semana importante por otros motivos. Imola no sólo es la primera prueba europea, sino que además pone punto final a tres semanas de descanso. Bueno, 'descanso' no es la palabra adecuada. Los equipos habrán estado trabajando a tope para ahondar en lo aprendido en las tres pruebas intercontinentales. Ahora es el momento de recuperar antes de que la temporada coja el ritmo de veras. E Imola es un lugar de lo más difícil para eso.

Quienes tengan problemas de motor desearán estar en otra parte. En Imola se va gas a fondo durante el 61% de sus 4,9 km; pero el periodo más largo a régimen máximo es de sólo nueve segundos. Combinado con la tercera recta más corta (después de Mónaco y el Hungaroring), implica que Imola acaba con el motor, ya que es donde el freno motor –todo un matador– lo castiga más.

Debido a las subidas de Tosa a Piratella y de Acque Minerali a la Variante Alta, la potencia lo es todo. Y también el par a la salida de las chicanes. En la entrada hace falta estabilidad en frenada, con los V10 aportando su granito de arena para pasar de 290 a 100 km/h en la curva más lenta.

¿Quién sería constructor de motores en Imola? La buena comida y vino, y un ambiente muy cargado, serán escaso consuelo cuando la norma de un solo motor empiece a hacerse sentir de veras.

**Maurice Hamilton**

# #5 Alonso vuelve a casa

**No apostéis que Michael va a perder, pero nadie anhela más esta victoria que el segundo de 2003, nuestro Fernando**

## Así corrieron

| Año | 1999 parr. | 1999 carr. | 2000 parr. | 2000 carr. | 2001 parr. | 2001 carr. | 2002 parr. | 2002 carr. | 2003 parr. | 2003 carr. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Michael Schumacher** | 4 | 3 | 1 | 5 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| **Rubens Barrichello** | 7 | DS | 3 | 3 | 4 | R | 2 | NS | 2 | 3 |
| **Juan Pablo Montoya** | - | - | - | - | 12 | 2 | 4 | 2 | 9 | 4 |
| **Ralf Schumacher** | 10 | 5 | 5 | 4 | 5 | R | 3 | 11 | 7 | 5 |
| **David Coulthard** | 3 | 2 | 4 | 2 | 3 | 5 | 7 | 3 | 8 | R |
| **Kimi Räikkönen** | - | - | - | - | 9 | 8 | 5 | R | 20 | R |
| **Jarno Trulli** | 9 | 6 | 7 | 12 | 6 | 4 | 9 | 10 | 4 | R |
| **Fernando Alonso** | - | - | - | - | 18 | 13 | - | - | 3 | 2 |
| **Jenson Button** | - | - | 10 | 17 | 21 | 15 | 6 | 12 | 5 | 9 |
| **Takuma Sato** | - | - | - | - | - | - | 18 | R | - | - |
| **Giancarlo Fisichella** | 13 | 9 | 13 | 9 | 19 | 14 | 12 | R | 17 | R |
| **Felipe Massa** | - | - | - | - | - | - | 11 | 5 | - | - |
| **Mark Webber** | - | - | - | - | - | - | 20 | NS | 12 | 7 |
| **Christian Klien** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **Cristiano da Matta** | - | - | - | - | - | - | - | - | 13 | 6 |
| **Olivier Panis** | 15 | R | - | - | 11 | 7 | 13 | R | 6 | R |
| **Nick Heidfeld** | - | - | 19 | 16 | 10 | 6 | 8 | 4 | 14 | 10 |
| **Giorgio Pantano** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **Gianmaria Bruni** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **Zsolt Baumgartner** | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

**¿Quieres ir?**

- **Para pasar un buen día en el Circuit, no olvides llevar gafas de sol, crema protectora solar, gorra y calzado cómodo.**
- **Para estar al corriente de todo lo que acontezca en pista, sintoniza Ràdio Circuit en tu transistor, en el 103.2 de la FM.**
- **Los párkings abren las puertas a las 7.00 el viernes y el sábado y a las 6.00 el domingo.**
- **El tren es una buena opción para desplazarse al Circuit, tanto desde Barcelona como desde Girona. De la estación de Montmeló al Circuit hay un paseo de media hora.**

**Venta de entradas**

- www.circuitcat.com
Tel.: 93 571 97 71
tickets@circuitcat.com
- Oficinas de La Caixa que dispongan de ServiCaixa
www.servicaixa.com
- El Corte Inglés/Hipercor
En horario comercial
www.elcorteingles.es
Tel.: 902 400 222



**Alonso nos hizo vibrar en 2003. Había nacido la *Alonsomanía*.**

## Resultados 2003

**Ocho primeros carrera**

1 **Michael Schumacher**
Ferrari F2003-GA
1h 33m 46,933s (196,619 km/h)
2 **Fernando Alonso**
Renault R23 +5,716s
3 **Rubens Barrichello**
Ferrari F2003-GA +18,001s
4 **Juan Pablo Montoya**
Williams-BMW FW25
+1m 02,022s
5 **Ralf Schumacher**
Williams-BMW FW25 +1 vuelta
6 **Cristiano da Matta**
Toyota TF103 +1 vuelta
7 **Mark Webber**
Jaguar R4 +1 vuelta
8 **Ralph Firman**
Jordan-Ford EJ13 +2 vueltas

**Ocho primeros parrilla**

1 **Michael Schumacher**
Ferrari F2003-GA 1m 17,762s
(218,975 km/h)
2 **Rubens Barrichello**
Ferrari F2003-GA +0,258s
3 **Fernando Alonso**
Renault R23 +0,471s
4 **Jarno Trulli**
Renault R23 +0,853s
5 **Jenson Button**
BAR-Honda 005 +0,942s
6 **Olivier Panis**
Toyota TF103 +1,049s
7 **Ralf Schumacher**
Williams-BMW FW25 +1,244s
8 **David Coulthard**
McLaren MP4-17D +1,366s

**Vuelta rápida**

**Rubens Barrichello**
Ferrari F2003-GA
1m 20,143s (212,470 km/h)

**Horarios**

**Pit walk (visita al pit lane)**
10.00-12.30 jueves 6 mayo
16.00-19.00 jueves 6 mayo
**Entrenamientos libres**
11.00-12.00 viernes 7 mayo
14.00-15.00 viernes 7 mayo
9.00-9.45 sábado 8 mayo
10.15-11.00 sábado 8 mayo
**Precalificaciones**
13.00 sábado 8 de mayo
**Calificaciones**
14.00 sábado 8 de mayo
**Carrera**
14.00 domingo 9 de mayo
*Horarios sujetos a variación. Las pruebas teloneras serán la F3000 (a disputar el viernes y el sábado) y las copas monomarca Porsche Supercup y Supercopa Seat León (viernes, sábado y domingo).*

## Según el piloto



**Olivier Panis**

"Llegamos a final de recta a unos 320 km/h y frenamos a unos 100 m para tomar Elf en tercera. La segunda parte de la 'ese' es a fondo y, con un coche estable, Renault se puede pasar a 240 km/h. Frenada muy fuerte para la lenta Repsol y luego para la larga horquilla de izquierdas, Seat. Gas a fondo en la bajada hasta la izquierda en tercera y luego aceleramos en la subida hasta Campsa, en quinta. La nueva horquilla de La Caixa es muy lenta y la frenada muy fuerte, pues reducimos de séptima a primera; hay que tener cuidado con el gas. El 'estadio' tiene otra derecha en tercera, seguida por una derecha a fondo. La última curva también es rápida, pero hay que levantar un poco para acabar la vuelta limpiamente".




**CATALUNYA**
Longitud circuito 4,627 km

**Número de vueltas** 66
**Distancia de carrera** 305,256 km




Michael para a repostar y cambiar ruedas en ruta hacia el triunfo en el GP de España 95.

ARCHIVO LAT; MICHAEL COOPERLUCK; STEVE ETHERINGTON/LAT

RINCÓN HISTÓRICO

# Schumi es el amo del Circuit

**Entre las inacabables estadísticas de Michael, hay una que sólo se da en España**

Es bien sabido que algunos pilotos tienen predilección por un circuito en particular. A Graham Hill le gustaba tanto Mónaco que se anotó cinco de sus 14 victorias puntuables allí, y el récord absoluto de triunfos de Michael Schumacher hace que sin duda también él tenga inclinación por ciertos circuitos.

Ha ganado seis veces en Spa, Montreal y Magny-Cours, y cinco en Mónaco, Imola, Suzuka y Montmeló. Sus victorias en las tres últimas carreras en el Circuit de Catalunya, junto con las de 1995 con Benetton y 1996 en su primer año en Ferrari, le convierten en el piloto de más éxito en el GP de España, por delante de Jackie Stewart, Mika Häkkinen, Nigel Mansell y Alain Prost, con tres triunfos cada uno, y Ayrton Senna, Emerson Fittipaldi y Mario Andretti, con dos.

Eso no tiene nada de extraño, dada la longevidad de Schumacher y su fantástico índice de éxitos. Lo asombroso es que sea el único piloto de la parrilla actual que ha ganado en España. La pasada temporada le hacía compañía Jacques Villeneuve, ganador en 1997 con Williams, pero tras la 'retirada' del canadiense al final del año, Michael se ha quedado más solo que la una.

Además, el GP de España es ahora la única carrera del calendario actual que él ha ganado y ningún otro piloto lo ha hecho. La victoria de su compañero Rubens Barrichello en Japón el pasado mes de octubre le quitó su exclusividad en Suzuka, el único circuito que en 2003 le concedió el estatus de 'vencedor en solitario'.

En la cola de esta parrilla histórica, a dos campeones del mundo no les gusta el GP de España, y con razón. Keke Rosberg ni siquiera se precalificó para la carrera en 1978, cuando pilotaba un Theodore preparado por Teddy Yip, mientras que Damon Hill tampoco logró meterse en parrilla en 1992, al volante de un Brabham. Al menos Hill volvió para ganar dos años después, con Williams. Lo mejor que Rosberg pudo conseguir fue un cuarto en 1986, con McLaren en Jerez, cuatro años después de su título mundial.

**Stewart Williams**

'EL GRAN PREMIO DE ESPAÑA ES LA ÚNICA CARRERA DEL CALENDARIO ACTUAL QUE SÓLO MICHAEL HA GANADO'

BOLA DE CRISTAL

# Un gran premio para todos

**Catalunya es una pista difícil pero familiar para los equipos**



Schumi y Alonso nos deleitaron en 2003.

Con el kilometraje del motor limitado, los equipos se quedarán en el box el viernes y sacarán partido de los conocimientos adquiridos durante miles de kilómetros de tests en el Circuit de Catalunya. Antes de los oficiales sólo habrá que elegir neumáticos; los reglajes ya estarán afinados.

Dicho esto, la elección de neumáticos será importante en una pista con una superficie tan abrasiva y curvas rápidas que generan una carga enorme. Por ejemplo, las ruedas delanteras trabajarán un 83% más que en Imola.

Está claro que Michelin y Bridgestone habrán pensado en eso. Pero, cuando se trata de reglajes, los ordenadores aún están por representar las variables de la pista que llevarán a un técnico de cabeza. Justo cuando crees que tras cinco días de tests has alcanzado la perfección, cinco minutos de rodaje el viernes pueden mostrar que las condiciones han cambiado inexplicablemente. Donde antes había agarre, ahora no se lo ve por ningún lado. Y nadie sabe por qué.

Los reglajes aerodinámicos son muy importantes aquí. Como hace falta una elevada carga aerodinámica, un coche eficaz será rápido y uno no tan eficaz tendrá problemas. Se pasa mucho tiempo en curva y, aunque el equilibrio lo es todo, el piloto puede influir de veras en un circuito que cuesta hacer bien al 100%.

Debido a lo reñido de la competición, las carreras suelen ser procesionales. Todo el mundo sabe a lo que va, razón por la cual a menudo se ve una parrilla en plan Arca de Noé, con los compañeros de equipo alineados uno al lado del otro. Con la modificación de La Caixa, al final de la recta de atrás, se ha intentado fomentar los adelantamientos. Veremos qué pasa.

Y veremos qué pasa con el resultado. Estamos en territorio Ferrari/Schumacher. El año pasado, Fernando Alonso se inventó la *Alonsomanía* presionando a Michael hasta el final. Sería fantástico que eso se volviera a repetir. Pero es algo que no se puede dar por sentado.

**Maurice Hamilton**

Querido Jenson:
Me cuentan que muchos reptiles de la prensa se han puesto colorados. Como se pasaron gran parte de la pretemporada haciendo ascos cada vez que tu BAR marcaba un tiempo decente, tengo entendido que David Richards se ha traído un gran saco de arena del desierto bahriní para hacerles morder el polvo.

Para mí que es perder el tiempo, Jenson. Lo único que haría reaccionar a ese grupúsculo es una botella de algo fuerte. La mayoría de esos escritorzuelos de la prensa diaria creen que cargar combustible para una larga primera fase es hacer preparativos para ir de juerga la noche posterior a la carrera. Aun así, tus actuaciones en Sepang y Sakhir activaron sus sistemas cardiovasculares a tope, puesto que tuvieron que trotar por el paddock hasta más allá de McLaren, por una vez, para pillar alguna noticia medio pasable.

Parece que ese primer podio en Sepang te dio una gran satisfacción, justo dos años después de que Mikey te desbordara en la última vuelta después de que tu Benetton, o comoquiera que se llamara por entonces, sufriera alguna especie de fallo en la suspensión. Por cierto, me impresionó que Schumacher hiciera alusión a esa jornada concreta, aunque creo que tal vez estuviera abusando un poco de las relaciones públicas retroactivas cuando insinuó que en su día se sintió algo culpable. Pero al menos sabía quién eras, y eso está bien. Como vimos por el modo en que tumbó a sus rivales en las primeras carreras de la temporada, nunca deja que una ocasión se le escape de las manos. Por tanto, de ahora en adelante, te tendrá bien calado.

**No está mal, ¿eh, Jenson?, ver que por fin te hacen la corte... Y si al final resulta que es a expensas de Ralfie, pues mejor.**



MICHAEL COOPERWAIT

De todos modos, que BAR avance a pasos agigantados no hace que la gente deje de especular acerca de dónde podrías recalar en 2005. Forzosamente, con Frank y Patrick allá en Williams lanzados a un plan Renove general de pilotos, tu nombre suena mucho para el equipo que te dio la alternativa.

Curioso negocio, esto de la F1. Te echan después de una temporada para pasar los dos años siguientes estancado en Renault, llega Monty entre fanfarrias extraordinarias, y al momento se enfadan con el astro colombiano y con mucho gusto ven cómo prosigue su viaje en el barco de McLaren.

Caray, Jenson, lo de 'más vale malo conocido...' lo debió de acuñar JPM. A lo mejor ese Williams con morro de morsa no va a ganar concursos de belleza, pero al menos da el pego en carrera –hasta cierto punto–, que es más de lo que se puede decir del nuevo Macca. En fin, el hecho es que esas soberbias actuaciones en Malasia y Bahrein te han convertido en el empleado del mes. Mientras, el pobre DC mira distraídamente el fondo de su Warsteiner y Kimi se pellizca para cerciorarse de su tercer abandono en otras tantas carreras.

¿Te acuerdas de Ralfie, tu compañero en 2000? Bueno, parece que Willi Weber, su mánager, ha tratado de ser implacable con sir Frank sobre los términos de un contrato para 2005, una estrategia que despierta la susceptibilidad de FW. (A propósito, me extraña que Webbo sea capaz de representar a los Schumacher y además correr para Jaguar, ¿o es que me confundo?). En fin, el susodicho parece haber desatado la irritación de Williams.

Algún valiente dice que Ralfie irá a Renault (no, yo tampoco lo creo); bastantes que irá a Toyota. Frank y Patrick responden con una estoica falta de interés, diciéndose para sí que ya se harán contigo por segunda vez, a lo Mansell, o, si eso falla, con el tal Webber. (Por cierto, ¿cómo es que un alemán de Stuttgart tiene acento australiano?).

Pero el bueno de DR podría ir bien encaminado para quedarse con tus servicios, ya que el nuevo BAR parece lo bastante competitivo como para satisfacer las supuestas cláusulas de rendimiento que, se rumorea, te mantendrán con un motor Honda en el cogote al menos hasta el final de la próxima temporada. Así que Frank tendrá que abrir el talonario y hacerle a DR una oferta que no pueda rechazar, de acuerdo con la consagrada filosofía de Williams: ¿por qué tener un piloto barato si puedes esperar cuatro años y pagar un pastón por él?

El problema es que Ralfie pronto implorará un volante en BAR, no en Toyota. Eso implicará deshacerse del tempestuoso Taku. Lo cual a lo mejor explica el rifirrafe que tuvieron estos dos en Bahrein, del que salió vencedor el nipón. Y es que, ¿tú y Ralf juntos en BAR? Le machacarías.

Te saluda cordialmente,

Mr Paddock

**'A lo mejor Frank y Patrick razonan que ya se harán contigo por segunda vez, a lo Mansell, o, si eso falla, con el tal Webber'**