

# F1

## RACING

NOVIEMBRE 2005 N° 81 4,95 €

GANADOR DE PRINCIPIO A FIN

# ALONSO

## UN TÍTULO DE LA 'A' A LA 'Z'

ADemás

Carrera a carrera:  
"Así gané el título"

EXCLUSIVA

### ¿CÓMO ES MAX MOSLEY?

Analizamos la personalidad del presidente de la FIA

¿EL COCHE DEL AÑO?



### ASÍ LLEGÓ McLAREN AL MP4-20

La génesis larga y turbulenta de un gran bólido

ESPECIAL  
¡116  
PÁGINAS!  
ALONSO

- ¿LO DE **RÄIKKÖNEN** ES REALMENTE MALA SUERTE?
- POR QUÉ EL '**TRULLI** TREN' VOLVÍA LOCO AL PERSONAL
- EN **SUZUKA** ESTÁ EL MEJOR LUGAR PARA VER F1





**STAFF**  
**Redactor jefe**  
 Valentí Fradera  
**Colaboradores**  
 Javier del Arco, Jordi Camp, Xavier Pérez  
**Maquetación y preimpresión**  
 Nuevos Prismas.com  
**Tel. redacción**  
 93 409 05 64  
**Fax** 93 491 51 91  
**E-mail** f1racing@nuevosprismas.com  
**Publicidad**  
 Carmelo Lobo  
**Tel.** 635 55 58 65

**STAFF INTERNACIONAL**  
**Editor in chief**  
 Matt Bishop  
**Executive editor**  
 Oliver Peagam  
**News editor**  
 Steve Cooper  
**Chief sub-editor**  
 John Lilley  
**Production editor**  
 Lara Piercy  
**Staff writer**  
 Dom Taylor

**Fotógrafo Darren Heath**  
**Agencias de fotografía**  
 LAT, Getty Images, xpb.cc  
**Secretaría**  
 Bianca Stephens  
**Production controller**  
 Helen Watkins  
**Publisher**  
 Steve Coombes  
**Publishing manager**  
 Jonathan Haines  
**Commercial director**  
 Ian Burrows

**Commercial manager**  
 Adam Wright  
**Commercial manager (paddock)** Ben Guynan  
**Senior sales executive**  
 Neil Mallett  
**Licensing director**  
 Tim Bulley  
**Licensing manager**  
 Alastair Lewis  
**Sales director**  
 John Chambers  
**Chief exec.** Tony Schulp

DIAGONAL 491, 2º 1ª - 08029 BARCELONA

**DISTRIBUCIÓN SUSCRIPCIONES:** B. C. Asesoramiento y Diseño Gráfico S. L.  
 teléfono 93 448 49 71 fax 93 448 62 46 e-mail suscripciones.f1racing@bcdis.com

## Un título para disfrutar la F1

El primer número de *F1 Racing* en español, en marzo de 1999, vio la luz con la ilusión de volver a contar con pilotos españoles en la parrilla de la categoría reina, 10 años después de la voluntariosa aventura de Adrián Campos y Luis Pérez-Sala en Minardi. Y Pedro de la Rosa arrancó la temporada con un punto en Australia, pasando a engrosar la lista de pilotos que puntuaban en su debut; y Marc Gené sumó otro tanto en un GP de Europa pasado por agua, un punto que se hizo célebre por el montante económico que garantizaba para el equipo Minardi.

Dicho de otro modo, las migajas nos hacían soñar, sin que esta frase pretenda desmerecer los logros de ambos pilotos, y de todos los que les precedieron, al contrario.

Siete años después, un español, Fernando Alonso, es campeón del mundo de F1 (y Pedro y Marc, por cierto, son pilotos de pruebas de los dos equipos de más éxito de la parrilla, lo que confirma sus indudables dotes).

El hito es de una contundencia que desarma. ¿Es posible? Y tanto que lo es. Y eso, a Fernando, no se lo va a quitar nadie. Y nosotros vamos a poder seguir las próximas temporadas sabiendo que en cada gran premio estará tan arriba como le permita su coche, y un poco más. Si el monopla es normalillo, puntuará; si es bueno, subirá al cajón; y si es un avión, ganará carreras y más títulos.

Es la única certeza de futuro que se puede extraer de entre el aluvión de portadas que ha copado los kioscos y el torrente de especiales que ha iluminado la televisión.

Para *F1 Racing*, poder proclamar que un español es campeón del mundo de F1 –“¡Toma, toma, toma!”– viene a confirmar lo acertado de nuestra apuesta por la categoría reina en un momento, y un país, que era absolutamente

inmune a sus muchos encantos, los que cada mes tratamos de presentarles con esmero y rigor.

Se lo debemos a un chaval que aquel año de 1999 apenas debutaba al volante de un monopla.

Gracias, Fernando.

**VALENTÍ FRADERA**



## Nuestras firmas

### Peter Windsor

Ningún periodista de F1 está más imbuido del deporte que Peter. Su experiencia le confiere una perspectiva con la que pocos pueden rivalizar, y este mes nos ofrece dos profundos artículos sobre Kimi Räikkönen (página 48) y Mosley (página 62).



### Matthew Marsh

'Matty' Marsh consigue ese delicado cometido de manejar con idéntico aplomo tanto el teclado como el volante. Y como vive en Hong Kong, para él es un poco más sencillo contactar con los ex pilotos japoneses para que hablen de Sato (página 84).



### Steven Tee

Éste es el tipo que dirige la agencia de fotografía de *F1 Racing*, LAT. Y este mes también ha querido demostrar su versatilidad cogiendo la pluma para informar sobre el desempeño de los pilotos Red Bull lejos del circuito (página 70).



### Ted Humble-Smith

Echa un vistazo a las magníficas fotografías de nuestro artículo sobre el McLaren MP4-20 (página 54). Son obra de Ted, en cuya simpatía por los artefactos de todo tipo también reparan los militares (dcha.), para quienes estuvo trabajando en Chipre.



*F1 Racing* es una publicación de Ediciones B&B Media Ibérica S. L. Consejo de Cent 265, 3º 1ª 08011 Barcelona

*F1 Racing* se publica cada mes en Alemania, Australia, Brasil, China, EE.UU., España, Filipinas, Francia, Gran Bretaña, Grecia, Holanda, Hong Kong, Hungría, India, Indonesia, Italia, Japón,

Malasia, Oriente Próximo, Polonia, República Checa, Rusia y Ucrania, Suecia, Sudáfrica, Suramérica, Tailandia y Turquía bajo licencia de Haymarket Motoring, una división de Haymarket Magazines Ltd. Fórmula Uno, Fórmula 1 y F1 son marcas comerciales de Formula One Licensing BV, empresa del Formula One Group, y se utilizan bajo licencia

Depósito Legal: B-4893-1999

Precio para Península: 4,95 €  
 Precio para Islas Canarias, Ceuta y Melilla: 5,10 €

PRINTED IN SPAIN

Impresión: Printone  
 Distribución: España

• La reproducción total o parcial de textos, fotos o ilustraciones sin permiso por escrito del editor está prohibida.

• Aunque el contenido de *F1 Racing* se revisa con esmero, ni el editor ni el impresor pueden aceptar responsabilidad por errores u omisiones.

• Ediciones B&B Media Ibérica S. L. no se hace responsable de las opiniones vertidas por sus colaboradores y/o lectores, así como del del material redaccional y gráfico por ellos remitido, físico o telemáticamente, aquí reproducido.

• *F1 Racing* se publica 12 veces al año. © Haymarket Motoring 2005

Editorial director **Mel Nichols**  
 Design director **Paul Harpin**  
 Managing director **Kevin Costello**  
 Chairman **Eric Verdon-Roe**

**haymarket**



## ↓ SECCIONES

- 3 **EDITORIAL**  
Un título para disfrutar la F1
- 6 **PITPASS**  
En 2006 podría haber 11 equipos en parrilla
- 20 **JAVIER DEL ARCO**  
En los 50, correr era el principio y el fin de todo
- 22 **CORREO**  
Nuestros lectores opinan sobre la F1
- 94 **DE SERIE**  
Coches de calle con pedigrí
- 114 **BANDERA NEGRA**  
Eddie Jordan cree que Kimi no irá a Ferrari

## ↓ ESPECIAL ALONSO

- 24 **ENTREVISTA**  
Fernando Alonso habla claro
- 28 **EL A-Z DE UN CAMPEÓN**  
El abecedario de un título mundial
- 34 **UNA CAMPAÑA TRIUNFAL**  
Las claves de un año mágico

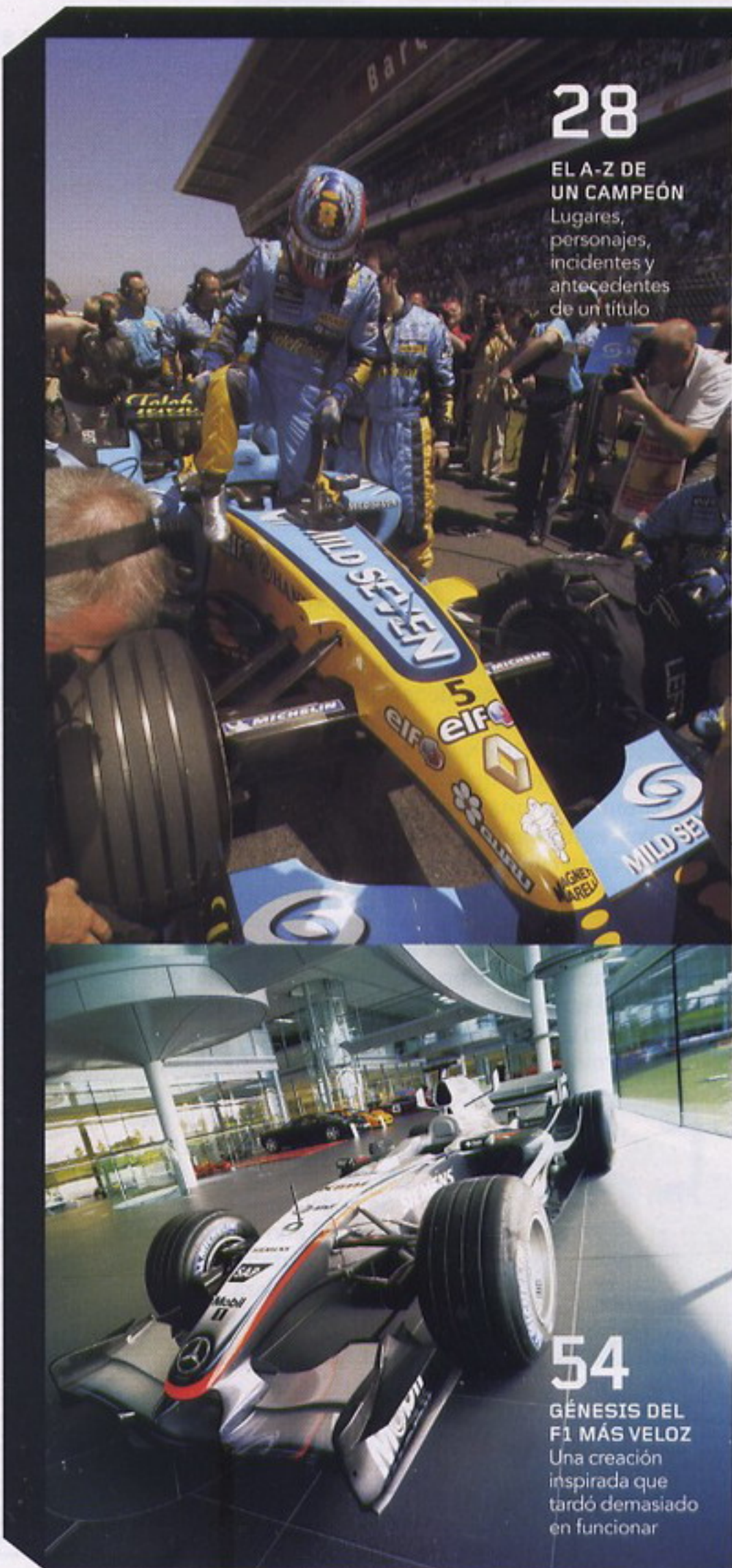
## ↓ ARTÍCULOS

- 48 **¿POR QUÉ NO GANÓ KIMI?**  
No sólo le faltó fiabilidad mecánica
- 54 **EL McLAREN MP4-20**  
La culminación de un concepto arriesgado
- 60 **ENTREVISTA: GIANCARLO FISICHELLA**  
¿Qué tal se lleva con el campeón Alonso?
- 62 **¿CÓMO ES MAX MOSLEY DE VERDAD?**  
Escudriñamos la personalidad del presidente
- 70 **RED BULL SE SUELTA EL PELO**  
Coulthard, Klien y Liuzzi, a saco en Ibiza
- 74 **UN PASEO POR LAS NUBES DE SUZUKA**  
Bienvenidos a la mejor vista del calendario
- 78 **ENTREVISTA: RALF SCHUMACHER**  
El año de Ralf fue mejor de lo que esperaba
- 80 **TIAGO MONTEIRO: MISTER FIABLE**  
Ningún otro debutante acabó tantos GP
- 84 **LOS PILOTOS NIPONES HABLAN DE SATO**  
¿Qué piensan de Taku sus compatriotas?
- 88 **ENERGÍA INSPIRADA EN F1**  
¿Tecnología de F1 para calentar una casa? ¡Sí!
- 90 **¡VIAJEROS, AL TRULLI TREN!**  
Ir detrás de Trulli puede arruinarte la carrera

## ↓ CRÓNICA GP

- 96 **BRASIL** El líder Alonso sentencia
- 102 **JAPÓN** Remontada de aúpa de Kimi
- 108 **CHINA** Fernando acaba a lo campeón

Fotografías Portada: Charles Coates/LAT, Ted Humble-Smith  
Fotografías Sumario: Damien Heath, Martin Trenkler, Ted Humble-Smith, Glen Dunbar/LAT,  
Lorenzo Bellanca/LAT, Steven See/LAT. Agradecimiento especial a Mark Amal, Angeles Balaguer,  
Clare Bateman, Phil Bevan, Andy Bothwell, Ann Bradshaw, Dan Brodway, Sophia Cloughton-  
Walker, Iain Cunningham, Emma Gibbery, Harriette Gude-Hohmann, Martin Hadwin,  
Annick Henrich, Peter Higham, Peter Jones, Bruce Jones, Graham Jones, Elen Kolby,  
Bradley Lord, Sarah Lovell, Robin Murphy, Paul Osborn, Cristel Poot, Albert Ruckebis, Dave  
Robertson, Patrizia Spinelli, Helen Temple, Desmond Tansley, Richard Woods, Enrico Zanardi



# 28

**EL A-Z DE UN CAMPEÓN**  
Lugares, personajes, incidentes y antecedentes de un título

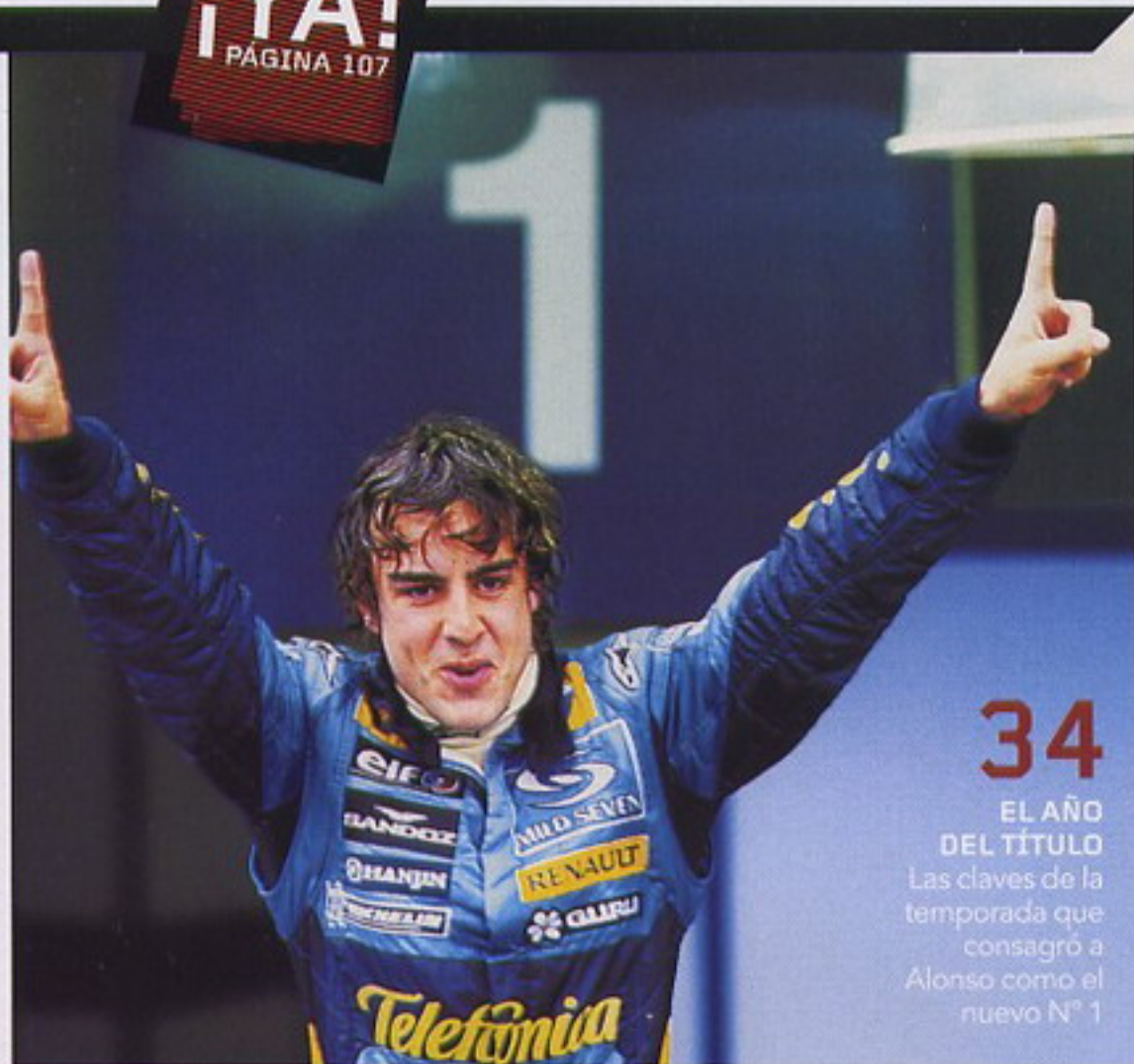
# 54

**GÉNESIS DEL F1 MÁS VELOZ**  
Una creación inspirada que tardó demasiado en funcionar



# Sumario

SUSCRÍBETE  
**¡YA!**  
PÁGINA 107



**34**

**EL AÑO DEL TÍTULO**  
Las claves de la temporada que consagró a Alonso como el nuevo N° 1

**48**

**¿ES MALA SUERTE?**

El más rápido en el coche más rápido; así pues, ¿cómo es que Kimi no ganó el título?



**90**

**EN LA ESTELA DE TRULLI**

Es un genio en calificación, lo que frena a los demás el domingo



**62**

**BAJO LA PIEL DE MAX MOSLEY**  
El presidente de la FIA lleva mucho tiempo en el mundillo



**74**

**UN PASEO POR SUZUKA**

Desde aquí se pueden ver las curvas Degner y 130R





## Especial Alonso

### Príncipe de Asturias... ¡rey del mundo!

El campeón más joven de la F1, Fernando Alonso, se da un baño de multitudes en un océano azul tras sentenciar su primer título mundial, un hito histórico para España y la F1.

**Circuito** Interlagos, Brasil

**Hora/fecha** 16.48, domingo 25 de septiembre

**Fotógrafo** Peter Spinney/LAT

**Equipo** Canon EOS 1D MkII,  
objetivo 70-200 mm, 1/200 a F3.2











El mundo

PARÁDE

NEWS

DOSSIER

TÉCNICA

## Especial Alonso

### **Pole de campeonato**

Renault dijo que el viernes las condiciones de la pista no eran las mejores. "El agarre mejorará mañana", apuntó Fernando. Y vaya si mejoró. El asturiano plantó el R25 en la pole position.

**Circuito** Interlagos, Brasil

**Hora/fecha** 13.23, viernes 23 de septiembre

**Fotógrafo** Paul-Henri Cahier

**Equipo** Canon EOS 1Ds, objetivo 135/2.0 mm con convertidor 1.4x, 1/13 a F4.5









'Bromiski' de Jordan para Chavski

De los cuatro equipos que se despedían en Shanghai, el que más hizo reír fue Jordan; sus miembros llevaban gorros Burberry en honor del jefe Colin 'Chavski' Kolles (izda.).



Ahora que ya posee BAR, Honda tal vez tenga un equipo B en 2006.

MANIOBRA DE PODER

## JAPÓN REALZA SU PRESENCIA

Honda planea un equipo B, mientras que Toyota quiere un GP para su propio circuito

PUEDA QUE los equipos japoneses de F1, Honda y Toyota, sean considerados dos de los más discretos en Europa, pero cuando la F1 pone rumbo a Oriente, se convierten en sus estrellas más brillantes. Ambos cuentan con una impresionante maquinaria de RR PP, y eso podría ser un presagio de futuro.

Primero, Honda se aseguró los servicios de Jenson Button después de que éste engatusara a Frank Williams para que le dejara marchar por 30 millones de dólares, y premió su lealtad con un cuantioso contrato de 90 millones por cinco años.

Luego, Honda compró BAR, con todo incluido, a British American Tobacco. Pero había un problemilla: con Barrichello y Button, no había sitio para Sato.

Esa noticia sentó fatal en Japón, forzando que Honda volviera a pensarlo. Entonces anunciaron que ayudarían a financiar y suministrar un 11º equipo todavía sin nombre, que montaría Hondas V8 en chasis cliente BAR. Curiosamente, a pesar de su nefasto final de temporada, puede que el afortunado Sato, que recalaría aquí, proporcione un volante también a Anthony Davidson.

Este sorprendente 11º equipo

**"Había un problemilla: con Barrichello y Button, no había sitio para Sato"**

hará crecer la presencia nipona en F1, que parece que incluirá V8 bautizados Lexus para Williams en 2007, y el nuevo equipo Direxiv, que se espera entre en F1 en 2007, con McLaren cliente.

Toyota también afila sus garras. Tiene interés por traer una carrera de F1 a su propio circuito, el renovado Fuji. Sería una pista espectacular, reconstruida según los patrones más altos y mucho más cercana

a los hoteles y vida nocturna de Tokio que Suzuka.

Bernie Ecclestone lo valora, pero es poco probable que dé una carrera a Fuji a no ser que Toyota firme el Pacto de la Concordia de 2008. Por otro lado, pudiera ser sólo otro juegucito de Bernie, que dejaría a circuitos como Imola sufriendo por su destino.

También hay que hacer notar que, de los cinco miembros de la Grand Prix Manufacturers' Association, Toyota es al que menos grato puede resultarle el estilo negociador de Ecclestone.

Así pues, ¿está ganando fuerza el factor japonés? Es un poco pronto para asegurarlo, pero está claro que será crucial ver hacia qué lado van los dos gigantes japoneses...



Sato y Davidson podrían correr.





**Ralf da la espalda a Dupasquier**  
Después de 28 años como jefe de competición de Michelin, Pierre Dupasquier (izda.) se retiró en China. Todos los pilotos de F1 firmaron su programa, excepto Ralf Schumacher.



**Minardi se va con la cabeza alta**  
Como Sauber y BAR, Minardi tendrá nuevo dueño en 2006, y Stoddart y el fundador Giancarlo Minardi (izda.) ofrecieron una gran barbacoa a la australiana para despedirse de la F1.

## Sponsor para Honda

BAR-HONDA (ahora propiedad de Honda al 100%) tiene fama de no hacerse con grandes sponsors, pero eso bien podría cambiar cuando se deshagan de su asociación de ocho años con el tabaco.

El equipo seguirá con el patrocinio principal de Lucky Strike (Lucky Strike Honda F1) hasta el final de 2006; sin embargo, a partir de 2007, F1 Racing cree que el equipo obtendrá el respaldo de Vodafone.

Según se dice, este acuerdo le cayó a BAR como llovido del cielo en lugar de ser perseguido por el equipo. Vodafone, consciente de que en Ferrari no quedaría espacio (debido al contrato exclusivo con Marlboro para 2007-11), buscaba un equipo puntero con una vacante de patrocinio principal a partir del final de 2006. BAR era la elección obvia, especialmente con la confirmación hasta 2010 de un buen activo de marketing como es Jenson Button.

También se dice que la petrolera brasileña Petrobras (en la actualidad sponsor de Williams) se irá a BAR en 2006.

Al respecto, el jefe de marketing de Williams, Jim Wright, dijo: "BAR trata de birlármelo. Petrobras está con nosotros desde 1998, tienen contrato en firme para el año que viene y están muy contentos".

Coca-Cola y Virgin Mobile también están husmeando alrededor de Honda y otros equipos.

Más aún, se rumorea que Bernie Ecclestone está en conversaciones con Coca-Cola acerca del patrocinio principal de todo el campeonato de F1.



BAR debutó en 1999 con el patrocinio de dos marcas de BAT.

## PRIMERO EL TURBO, AHORA...

# ADIÓS A LOS PODEROSOS MOTORES V10 DE F1



Ayrton Senna ganó en Imola 89.



Damon Hill ganó 22 GP con V10.

EL DOMINGO 16 de octubre, el último motor V10 de F1 se paró en el parque cerrado de China, poniendo punto final a una era que empezó en Brasil en 1989. El público de Shanghai presenció por última vez 20 motores V10 de 3 litros ilimitados en acción, aunque la Squadra Toro Rosso montará un V10 limitado en 2006. Por tanto, es el momento de despedirnos de los V10 que tanto llegamos a querer...

### PRIMERA VICTORIA V10

Ayrton Senna obtuvo la primera victoria para un V10 con su McLaren-Honda MP4/5 en la segunda carrera de la era, en San Marino 89. La última victoria de un motor no-V10 fue la de Jean Alesi en Canadá 95, con un Ferrari 412T2 V12. Toda la parrilla montó V10 a partir de 1998. La cilindrada fue de 3,5 litros hasta el final de 1994 y de 3,0 litros después.

### LA MEJOR ARQUITECTURA

El GP de China fue la 239ª victoria de un V10 (de un total de 750 GP), siendo así la arquitectura de más éxito de la historia de la F1. En el 15º GP de 2006, los V8 igualarán esta cifra. Los V10 tienen 257 poles.

### MÁS VICTORIAS V10 (PILOTOS)

Veintidós pilotos han ganado con V10. Michael Schumacher ha copado casi un tercio de las victorias con 74 (nueve Renault, 65 Ferrari), seguido por Damon Hill (22), Mika Häkkinen (20),



Schumi tiene 74 victorias con V10.

Nigel Mansell (15) y David Coulthard (13). Schumi también es el único que ha ganado un título con un V8 en la era V10, en 1994 con Benetton-Ford.

### MÁS VICTORIAS V10 (FABRICANTES)

Los Renault V10 han ganado más carreras que ninguna otra marca, con 85, seguidos por Ferrari (78), Mercedes (44), Honda (16) y BMW (10). (En total, 26 fabricantes de motores han participado en la era V10. Jordan es el equipo que ha tenido más socios motoristas, seis: Hart, Peugeot, Mugen-Honda, Honda, Ford y Toyota).

### MEJOR V10

El V10 más exitoso fue el Renault RS7 (16 victorias, Williams FW17 y Benetton B195 en 1995), seguido por el Ferrari 051 (15 victorias, Ferrari F2002 en 2002/3), el Ferrari 053 (15 victorias, Ferrari F2004 en 2004), el Renault RS8 (12 victorias, Williams FW18 en 1996) y el Mercedes FO110R (10 victorias, McLaren MP4-20 en 2005).

### MEJOR EQUIPO V10

Como fabricante de chasis, Ferrari es el que tiene más victorias V10 con 78, luego Williams (73), McLaren (60), Benetton (12) y Renault (10).

### MEJOR FIABILIDAD V10

De los fabricantes actuales, los Ferrari V10 han sido de lejos los más fiables, con apenas un 2,4% de sus participaciones en GP truncadas por un abandono relacionado con el motor, seguidos por Toyota (3,5%), Cosworth (5,3%), Renault (5,9%), Honda (10,2%), BMW (10,3%) y Mercedes (10,9%). Como vemos, hay cosas que no cambian.

## LA F1 NO LEVANTA CABEZA

# EL INDYGATE AÚN COLEA

AUNQUE el GP de EE UU tiene garantizado un puesto en el calendario de 2006, el recuerdo de la carrera de este año ha causado un perjuicio perdurable a la F1 en América.

Según el analista Initiative Futures, la audiencia televisiva de la F1 en EE UU ha caído hasta un 45% tras el Indygate.

● Aunque aún no se conoce el calendario de 2006 definitivo, el GP de EE UU se disputará el 2 de julio, seguido 15 días después por el de Canadá. La temporada arrancará en Bahrein el 12 de marzo y terminará en Sao Paulo el 5 de noviembre.

**CAUGHT ON YOUR CAMERA**

¿Te topaste con un famoso de F1? ¡Queremos verlo!

**¿VOLVERÁ?**



**Paul Stoddart**  
Montreal, 2005  
Foto: Peter Horewood

Oye, Stoddy, no pongas esa cara de contento por marcharte. Aún estamos en junio y Minardi sólo es un brillo en el ojo de Red Bull. ¿Quieres ver publicada tu foto? Envíala por e-mail a [caughtonyourcamera@haynet.com](mailto:caughtonyourcamera@haynet.com) y escogeremos una.

**SIEMENS**

DATOS PROPORCIONADOS POR SPECTIX



## MÁS APUNTES

GP DE CHINA:  
VUELTA DE  
INSTALACIÓN



¿Quién olvidó lo de 'retrovisor, señal, maniobra'?

### MENOS MAL QUE SE ACABÓ

A pesar de un par de trompos y una excursión durante los libres, Michael Schumacher exprimió todo su don para meter su coche en tercera fila. Pero... al salir de la tercera curva en su camino a la preparilla, fue embestido por Christijan Albers. Los dos coches quedaron tocados.

Schumacher volvió a boxes a pie y partió del pit lane con el muleto. Luego, rodando en 10ª posición durante el primer periodo de Safety Car, Schumacher hizo un repentino trompo hacia la puzolana, y abandonó. Por tanto, Ferrari y él (Barrichello, también con problemas de neumáticos, no puntuó) se dieron por satisfechos acabando aun así terceros en sus respectivos campeonatos.

"Este extraño final resume muy bien nuestra temporada", dijo Schumacher. "En cuanto al incidente en la vuelta de preparilla, estaba calentando mis neumáticos cuando de pronto sentí un gran golpe. Todavía no lo he visto en vídeo, así que no añadiré más. Luego, durante el periodo de Safety Car, hice un trompo porque mis neumáticos estaban fríos y totalmente desgastados, así que cuando alguien frenó delante de mí, tuve que frenar también y me salí de la pista". (Más tarde, los comisarios reprendieron a Schumi por el incidente con Albers).

Maurice Hamilton

En cambio, McLaren-Mercedes se veía obligado a hacer correr uno de sus motores de Suzuka en Shanghai. Le quitaron importancia,

como es lógico, señalando que en 2005 Kimi había ganado dos carreras con el mismo motor en dos ocasiones, pero la ventaja inicial tácita era de Renault.

El viernes fue un día frío y ventoso en la costa este de China, y desconcertó a casi todos. Renault tenía un lío que no se aclaraba, así que optó por la única solución posible: el Michelin opción parecía bastante más rápido que el principal más duro. Adelante. Nada que perder. Nada de conservadurismo.

Entretanto, en McLaren-Mercedes, su tercer piloto separaba el polvo del agarre. Pedro de la Rosa —que lleva la geometría de suspensión delantera de Kimi en su McLaren (su estilo es parecido al del finlandés) y no la disposición Step 3 de Juan Pablo— sopesaba metódicamente los compuestos Michelin concentrándose en el panorama general: la pista evoluciona enormemente en China, haciendo que el último neumático que calzas sea por lo general el más rápido. La mayoría de equipos, especialmente los que no tenían tercer coche, empezaron con el principal y cambiaron al opción, cediendo la victoria en bandeja al más blando.

Después de la primera sesión del viernes, Pedro no estaba tan seguro. Había probado los dos compuestos y había sido más veloz con el opción. A primera vista, la elección parecía clara. Opción, opción, opción... No obstante, entraban en juego otros factores: el principal parecía más puntiagudo, lo que

### CAMPEONATO DE PILOTOS

tras 19 pruebas de 19

1	Fernando Alonso	133
2	Kimi Räikkönen	112
3	Michael Schumacher	62
4	Juan Pablo Montoya	60
5	Giancarlo Fisichella	58
6	Ralf Schumacher	45
7	Jarno Trulli	43
8	Rubens Barrichello	38
9	Jenson Button	37
10	Mark Webber	36
11	Nick Heidfeld	28
12	David Coulthard	24
13	Felipe Massa	11
14=	Jacques Villeneuve	9
14=	Christian Klien	9
16	Tiago Monteiro	7
17	Alex Wurz	6
18	Narain Karthikeyan	5
19=	Christijan Albers	4
19=	Pedro de la Rosa	4
21	Patrick Friesacher	3
22	Antonio Pizzonia	2
23=	Takuma Sato	1
23=	Vitantonio Liuzzi	1

### CAMPEONATO DE CONSTRUCTORES

tras 19 pruebas de 19

1	Renault	191
2	McLaren-Mercedes	182
3	Ferrari	100
4	Toyota	88
5	Williams-BMW	66
6	BAR-Honda	38
7	Red Bull-Cosworth	34
8	Sauber-Petronas	20
9	Jordan-Toyota	12
10	Minardi-Cosworth	7

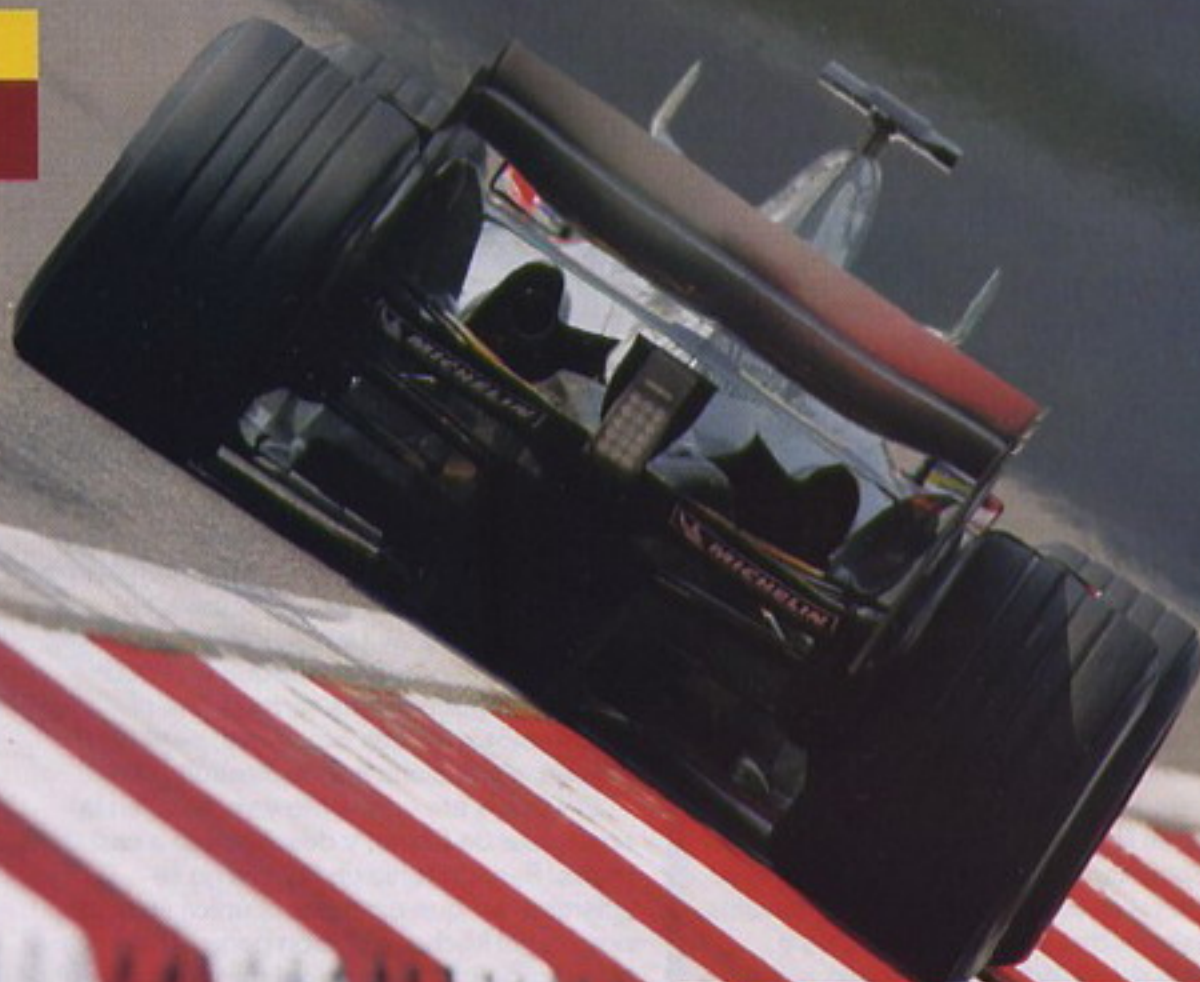
El primer Safety Car eliminó los 20s de ventaja de Alonso, que tuvo que volver a empezar.



podría ser un útil contrapunto al subviraje; es más, el principal era más fácil de llevar estando frío. Eran sensaciones subjetivas, comentarios hechos independientemente de la evidencia física proporcionada por los tiempos por vuelta. Era experiencia y tacto contra hechos y tiempos por vuelta. En la segunda sesión, McLaren montó un nuevo juego de principales en el chasis de De la Rosa para una tanda larga. ¿Su conclusión? El principal era excepcionalmente bueno, una elección evidente.

Téngase en cuenta que la geometría delantera de Juan Pablo 'debilitaba' el morro de su coche, permitiéndole ser más agresivo con su entrada en curva inicial, y que por tanto el principal le dejaba jugar con la zaga cuando otros pilotos pudieran tener problemas simplemente para encontrar agarre, y se tendrá la elección idónea para el señor Montoya. Y sólo él, de todos los pilotos Michelin, optó por el principal; Kimi, como sus rivales, y a pesar ▷





¿Privado de un posible podio por un sumidero errante en un plano? Ése tiene que ser JPM...

de la aportación de Pedro, eligió el opción: suele ser capaz de cuidar más las gomas que Juan para la misma carga de gasolina, y, compuesto por compuesto, el opción parecía ser más rápido. Pensando en no complicar las cosas, Kimi optó por el opción.

Cómo no, en Renault era otra historia. De todos modos, el R25 suele ser un coche más puntiagudo que el McLaren; por tanto, el opción parecía ofrecer un equilibrio de comportamiento mejor. De manera que el sábado coparon la primera fila de la parrilla con cargas de gasolina que resultaron estar a la altura de las de McLaren. Fernando, mirando los tiempos después en el box, apenas podía creerlo: era como si su nivel de equilibrio y agarre hubiera mejorado casi con cada vuelta que había dado.

En cambio, Kimi dio una vuelta turbia, perdiendo el vértice y yendo un poco largo en dos ocasiones. En esas condiciones

**"Era como si su equilibrio y agarre hubieran mejorado casi con cada vuelta que había dado"**

(relativamente frías), en su McLaren volvía a pasar lo del principio de la temporada: los neumáticos no llegaban a coger temperatura. En ese momento, todos, McLaren incluido, suponía que Kimi simplemente llevaba mucha más gasolina; o, dado que iba a parar en la vuelta 23, que los Renault iban mucho más ligeros.

En absoluto. Entonces no lo sabíamos, porque nadie podía conocer el panorama completo. Pero Kimi –en el contexto de ser el piloto más rápido de 2005 en el coche

## MÁS APUNTES

GP DE CHINA VTA. 30

"Olió un resultado" y Schumi Jr. se escapó.

**RALF ACABA BIEN EN CHINA**  
"Sí, fue una lotería", reconoció Mike Gascoyne, director técnico de chasis de Toyota, sobre la decisión del equipo de no hacer parar a Ralf Schumacher durante el segundo periodo de Safety Car, como sí hizo la mayoría del pelotón. "Éramos quintos, clavados detrás de Barrichello, pero quedarnos fuera nos colocó segundos. La clave fue Barrichello. Retrasó lo suficiente a Klien, Massa y Webber para que no fueran una amenaza una vez que superaron al Ferrari.

"Ralf paró justo después y pudo salir en el cuarto puesto. Luego, el drive-through de Fisichella fue la prima que necesitábamos para subir al podio. Pero Ralf cumplió. Es buenísimo cuando llega a oler un resultado, y sacó los tiempos por vuelta para mantener la posición en pista.

"Este podio fue un digno homenaje al duro trabajo de todos en el equipo este año. Llegar a una prueba extraeuropea en esta fase de la temporada, con el coche B, y salir con un resultado así es un excelente 'gracias' para todos en el equipo de carrera y en Colonia.

"El cuarto puesto en el campeonato de constructores también es una gran recompensa, y una base apropiada desde la que avanzar hacia 2006".

**Maurice Hamilton**



más rápido– estaba relativamente apurado.

La vuelta de Juan Pablo fue prueba de ello: saliendo muy pronto, con la pista cubierta de lo que Juan describió como "basura de los Porsches" –es decir, de la sesión oficial de la Porsche Asia Supercup–, el colombiano giró en un suave y equilibrado 1m 35,188s. En una pista más rápida, con la goma más blanda,

en un coche que tenía que vencer a los Renault, Kimi tendría que haber marcado un 1.33s medio. En cambio, fue un descuidado 1m 34,488s, una vuelta casi medio segundo más lenta que la pole de Fernando.

¿Qué habría hecho Kimi si hubiera elegido el principal? Cómo no, la pregunta es hipotética. Pero vamos a fantasear: supongamos que hubiera tenido más temperatura en la banda de rodadura y por lo tanto más agarre en esa vuelta de calificación. Seguramente habría tenido un equilibrio mejor. Sin duda, habría desbancado a Fisi; pudiera haber marcado la pole. Si se hubiera colocado en cabeza desde la salida, no habría perdido tanto tiempo en la estela del Renault de Fisi, y luego, después del segundo Safety Car (accidente de Karthikeyan), tíos como Ralf Schumacher, Christian Klien y Felipe Massa,



Webber y Button pasaron gran parte de la prueba en pugna directa por sumar puntos.



## MÁS APUNTES

GP DE CHINA  
VTA.  
56

DEAR  
PETER  
SAUBER

THANK YOU

AND  
BEST  
WISHES

Sauber se despidió de la F1 con puntos.

### LA ÚLTIMA DE LOS SUIZOS

El paddock de Shanghai estaba inundado de emoción el domingo, en la despedida de varios nombres famosos. El último día de Peter Sauber como jefe de equipo se vio premiado con tres puntos, ya que una estrategia de alto riesgo llevó a Felipe Massa al sexto puesto. Massa era noveno cuando el director técnico Willy Rampf decidió no hacer parar al Sauber durante el segundo periodo de Safety Car en la vuelta 30. Massa ascendió a tercero antes de hacer su última parada en la vuelta 44, de la que salió sexto.

"Fue uno de los días más emotivos de mi época en Fórmula 1, tanto para mí como para el equipo", dijo Sauber. "Fue una carrera muy emocionante con un final feliz. Felipe estuvo muy a la altura de las circunstancias. Fue un trabajo de equipo perfecto, que complementó la fiabilidad del Sauber Petronas C24.

"Quiero dar las gracias a todos en el equipo por hacer un trabajo tan excelente hoy y durante los últimos 13 años, y a todos nuestros seguidores en Suiza y en todo el mundo por el apoyo inagotable que tanto hemos disfrutado durante nuestra memorable etapa en F1".  
**Maurice Hamilton**



Massa y Klien dejaron buen sabor de boca y puntuaron con sendas actuaciones maduras.

que ganaron posición en pista al no parar entonces a repostar, no le habrían estorbado.

Tal como fue, Juan Pablo estaba encima de Kimi en la primera fase de la carrera, disfrutando de niveles de agarre mucho mayores. Kimi, con los opción, sólo encontró velocidad de la buena en las últimas vueltas, cuando Fernando hacía tiempo que había desaparecido en cabeza.

Por tanto, Renault ganó esta carrera en todas las dimensiones. Por un lado, llevaron el fin de semana a la perfección, con una fiabilidad perfecta y, en última instancia, con agarre y equilibrio (Fernando, líder casi de

punta a punta, remedió cierto sobreviraje a principios de carrera con un poco menos de alerón delantero). Por el otro, sacaron provecho de la carrera menos efectiva de Kimi desde, seguramente, Bahrein. Únase a los problemas de Juan Pablo, y el resultado fue un paseo de Renault.

Al final, pues, en cuanto a reglajes y ritmo de carrera, el impulso en la cita decisiva fue para Fernando y Renault frente a Kimi y McLaren.

Lo cual, dado que Kimi ya había perdido el título de pilotos ante Fernando, tal vez no fuera del todo impredecible. **FO**

Cae la bandera sobre la temporada de F1 más larga de la historia... ¡y otra victoria de Alonso!







### ¿Lo sabías?

China señaló la retirada de Pierre Dupasquier, responsable de 92 victorias en F1 durante 28 años como jefe de competición de Michelin. Bridgestone subrayó la importancia del mercado chino invirtiendo 25 millones de dólares en una pista de pruebas en la provincia de Jiangsu.

## PARRILLA DE SALIDA

TIEMPOS DE CALIFICACIÓN	VUELTA PRIMER PIT STOP	POSICIÓN PILOTO EN PARRILLA
1m 34,000s	19	Fernando Alonso
1m 34,401s	19	Giancarlo Fisichella
1m 34,489s	19	Kimi Räikkönen
1m 34,801s	18	Jenson Button
1m 35,188s	18	Juan Pablo Montoya
1m 35,301s	-	Michael Schumacher*
1m 35,428s	17	David Coulthard
1m 35,610s	19	Rubens Barrichello
1m 35,723s	19	Ralf Schumacher
1m 35,739s	19	Mark Webber
1m 35,898s	19	Felipe Massa
1m 36,044s	17	Jarno Trulli
1m 36,445s	19	Antonio Pizzonia
1m 36,472s	19	Christian Klien
1m 36,707s	18	Narain Karthikeyan*
1m 36,788s	19	Jacques Villeneuve
1m 37,083s	18	Takuma Sato
1m 39,105s	16	Christijan Albers*
1m 39,233s	15	Tiago Monteiro
1m 39,460s	17	Robert Doornbos

\*partió del pit lane

## CLASIFICACIÓN

POSICIÓN FINAL PILOTO	POSICIÓN PRIMERA VUELTA	TIEMPO TOTAL CARRERA
1	1	1h 39m 53,618s
2	3	+4,015s
3	8	+25,376s
4	2	+26,114s
5	13	+31,839s
6	11	+36,400s
7	9	+36,842s
8	5	+41,249s
9	6	+44,247s
10	15	+59,977s
11	16	+1m 24,648s
12	7	+1m 32,812s
13	14	R - 55 vueltas
14	18	R - 55 vueltas
15	10	+1 vueltas
16	19	R - 51 vueltas
17	NO CLASIFICADOS	CAUSA DEL ABANDONO
18	12	cambio - 34 vueltas
19	20	accidente - 28 vueltas
20	4	motor - 24 vueltas
21	17	trompo - 22 vueltas

## SHANGHAI

Fecha 16 de octubre de 2005 Tiempo Soleado, 24°  
 Temperatura del asfalto 33° Vueltas 56  
 Distancia 305,066 km Espectadores 120.000 (domingo)



SHANGHAI Longitud circuito 5,451 km

© 2005 Federation Internationale de l'Automobile, 8 Place de la Concorde, 75008 Paris, France

### VELOCIDADES Y PARADAS

Vuelta rápida Kimi Räikkönen 1m 33,242s vuelta 56 (210,458 km/h)  
 Más rápido en punto de medición Michael Schumacher 342,6 km/h  
 Más lento en punto de medición Ralf Schumacher 325,8 km/h  
 Pit stop más rápido Kimi Räikkönen 21,961s  
 Pit stop más lento Jacques Villeneuve 31,353s

## GP DISPUTADOS

	AUSTRALIA	MALAYSIA	SAN MARINO	ESPAÑA	MONACO	EUROPA	CANADA	EE UU	FRANCIA	ALEMANIA	HUNGRÍA	TURQUÍA	ITALIA	BELGICA	BRASIL	JAPÓN	CHINA					
Michael Schumacher	R	7	R	2	R	7	5	2	1	3	6	5	2	R	10	R	5	7	R			
Rubens Barrichello	2	R	9	R	9	8	3	3	2	9	7	10	10	10	12	5	6	12	12			
Jenson Button	11	R	R	DCE	EX	EX	10	R	NS	4	5	3	5	5	8	3	7	5	8			
Takuma Sato	14	-	R	DCE	EX	EX	12	R	NS	11	16	12	8	9	16	R	10	DC	R			
Anthony Davidson	-	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Fernando Alonso	3	1	1	1	2	4	1	R	NS	1	2	1	11	2	2	2	3	3	1			
Giancarlo Fisichella	1	R	R	R	5	12	6	R	NS	6	4	4	9	4	3	R	5	2	4			
Mark Webber	5	R	6	7	6	3	R	5	NS	12	11	R	7	R	14	4	NC	4	7			
Nick Heidfeld	R	3	R	6	10	2	2	R	NS	14	12	11	6	R	-	-	-	-	-			
Antonio Pizzonia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	15	R	R	13			
Kimi Räikkönen	8	9	3	R	1	1	11	1	NS	2	3	R	1	1	4	1	2	1	2			
Juan Pablo Montoya	6	4	-	-	7	5	7	EX	NS	R	1	2	R	3	1	14	1	R	R			
Pedro de la Rosa	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Alexander Wurz	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Jacques Villeneuve	13	R	11	4	R	11	13	9	NS	8	14	15	R	11	11	6	12	11	10			
Felipe Massa	10	10	7	10	11	9	14	4	NS	R	10	8	14	R	9	10	11	10	6			
David Coulthard	4	6	8	11	8	R	4	7	NS	10	13	7	R	7	15	R	R	6	9			
Christian Klien	7	8	R	-	-	-	-	8	NS	R	15	9	R	8	13	9	9	9	5			
Vitantonio Liuzzi	-	-	-	8	R	R	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Jarno Trulli	9	2	2	5	3	10	8	R	NS	5	9	14	4	6	5	R	13	R	15			
Ralf Schumacher	12	5	4	9	4	6	R	6	NS	7	8	6	3	12	6	7	8	8	3			
Tiago Monteiro	16	12	10	13	12	13	15	10	3	13	17	17	13	15	17	8	R	13	11			
Narain Karthikeyan	15	11	R	12	13	R	16	R	4	15	R	16	12	14	20	11	15	15	R			
Christijan Albers	R	13	13	R	R	14	17	11	5	R	18	13	R	R	19	12	14	16	16			
Patrick Friesacher	17	R	12	R	R	R	18	R	6	R	19	-	-	-	-	-	-	-	-			
Robert Doornbos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18	R	13	18	13	R	14	14

LEYENDA: R Retirado/DC Descalificado/EX Excluido/NS No salida/NC No clasificado

### VUELTA A VUELTA

**VUELTA DE INSTALACIÓN** Schumi y Albers chocan de camino a la preparilla. Los dos salen del pit lane con sus muletos. Karthikeyan va a boxes al final de la vuelta de formación  
**VUELTA 1** Alonso líder seguido de Fisi, Räikkönen, Montoya y Button  
**VUELTA 4** Drive-through para Sato por saltarse la salida  
**VUELTA 18** Alonso le saca 19,2s a Fisi. Montoya (cuarto) pasa sobre un sumidero suelto en la Curva 10 y para a cambiar la rueda delantera derecha. Sale el Safety Car y los líderes paran

**VUELTA 23** Trompo de Schumi (10º) en la Curva 8 con la prueba neutralizada  
**VUELTA 25** Bandera verde. Alonso les saca 3,8s a Fisi y Kimi en una vuelta  
**VUELTA 29** Karthikeyan (13º) se estrella en la Curva 13. Sale el Safety Car.  
**VUELTA 35** Bandera verde. Alonso líder seguido de Ralf, Massa, Klien, Kimi y Fisi  
**VUELTA 47** Ralf para. Räikkönen segundo, a 13,0s de Alonso  
**VUELTA 50** Drive-through para Fisi (tercero) por estorbar a Räikkönen en la entrada del pit lane tras el segundo SC  
**VUELTA 56** Alonso cruza la meta





Hasta donde yo sé

Eddie **Jordan** al habla

**E** nhorabuena a Fernando, un gran piloto y un merecido campeón. Ya se ha convertido en un embajador del deporte, e inevitablemente su personalidad tranquila, estable y libre de convencionalismos ha de cambiar.

No obstante, el año próximo lo tendrá más cuesta arriba, ya que McLaren ha arrojado el guante de forma tan convincente que parece que el campeón 2006 será o Kimi o Juan.

No los hay mucho mejores que Juan Pablo en el combate rueda con rueda, y en Brasil demostró que sigue teniendo lo que hay que tener. Además, gracias a su estilo latino y abierto, cuenta con el apoyo del público. JPM podrá tener mal genio, pero la otra cara de la moneda es su sentido del humor y su comportamiento cordial: ¡cuando gana sonríe! De hecho, su personalidad característica no parece apropiada para el estilo de McLaren.

Por otro lado, Kimi, el autoproclamado Iceman, aún ha de mostrar algo de personalidad, aunque en ocasiones puede comportarse como un robot temperamental. ¡Kimi, tranqui tronco! Tiene un talento sensacional y nos encanta en pista, pero viendo los berrinches que le dan cuando algo se rompe, hay que cuestionar la imagen que mandaría si fuera campeón y representara a nuestro deporte ante el mundo. ¿Cumpliría

con las responsabilidades y tendría la visión necesaria?

No sé quién difundió el rumor de que fuera a ir a Ferrari, pero no me lo trago. Está hecho para McLaren y McLaren es su mejor oportunidad. Lo de Kimi a Ferrari saldrá por la culata, como lo de Valentino Rossi. Si tuviera que apostar, lo haría por que Montoya irá a Ferrari, no Räikkönen.

Y Jenson Button, tras excluirse de muchos equipos ganadores (sólo cinco han ganado más de una carrera en los últimos 18 años,

“Si tuviera que apostar, lo haría por que Montoya irá a Ferrari, no Räikkönen”

incluido Jordan), empezaba a parecer improbable como futuro campeón. Pero ahora que Honda ha comprado BAR, este equipo tal vez sea su mejor y única posibilidad de ganar el título. Nunca han ganado una carrera, pero Honda tiene una actitud totalmente distinta. Lo sé porque me dieron mi primera victoria. Jenson debería olvidarse de otros equipos y permanecer pegado al sueño de Honda.

**FOTOFINISH** Ron se pasa al hipnotismo



“Ahora, Kimi, mira fijamente a mis cálidos, afectuosos y sinceros ojos y repite: ‘Que le den a Ferrari, a Jean Todt y a toda la fábrica!’”

**PRÓXIMO MES**

**Premios Hombre del Año**  
Más de 40.000 lectores decidieron los premios de 2005. Este año habrá caras nuevas.

**HOMBRE DEL AÑO PREMIOS 2005**

**A la venta: 28 de noviembre**

DE NUESTRO ESPÍA EN EL AJO

**Querido Flavio,**

Lo has vuelto a hacer. Catorce años han pasado desde que Bernie y tú os quedasteis toda la noche levantados en el despampanante Hotel Villa d'Este en el lago de Como, jodiendo la existencia a Eddie Jordan para maquinar el traspaso del por entonces desconocido Micky Schu a tu equipo Benetton. Ahora se ha repetido la historia. Tu corazonada de que el chaval Alonso pudiera ser una buena apuesta después de verle ganar la carrera de F3000 de Spa en 2000, siendo un renacuajo de 19 años, ha dado buenos frutos en cantidad.

Claro que no es lo que haces, es el modo en que tú —en concreto— lo haces. Debe de haber puesto de lo más furioso a Ron Dennis ver cómo sus flechas plateadas eran eclipsadas en el conjunto de las 19 carreras por un muchacho que mantiene entretenidos a sus mecánicos con juegos de manos. Pero fue la consistencia además de la velocidad lo que lo hizo. Los títulos no se ganan teniendo el coche más rápido la mitad del tiempo.

Tu personal *modus operandi* también debe de volver locas a las almas austeras de este oficio. Mientras están sus escritorios, tú te paseas por el Mediterráneo en un superyate, o estrechas la mano de las celebridades en tu club sardo. Abren una tienda de moda y ahí estás, con tu último bomboncito colgado del brazo en la presentación de algún trapito estratosféricamente caro. ¿Cómo demonios lo haces?

Supongo que la respuesta es: no agobiándome por un negocio que algunos complican en demasía, y otros sencillamente no hacen muy bien. Francamente, tu vida parece un cuento de hadas.

Una vez dijiste que ver a Alonso era como volver a ver una película, en el sentido de que te recordaba a Michael. Si quieres ir al cine más a menudo, vamos a medias con las entradas.

Te saluda cordialmente,

*Mr Paddock*





**Trulli dio la nota de color en Japón**  
El lector polaco de *F1 Racing* Piotr Slota fue el ganador de nuestro concurso Panasonic y Trulli lució su diseño en Japón (izda.). Jarno incorporó también detalles del japonés Yusuke Nakano.

NICO YA ESTÁ EN F1

## WILLIAMS ALUCINA CON ROSBERG

El hijo de Keke ha demostrado ser un ganador, y sus reacciones técnicas son magistrales

WILLIAMS NO sólo ha fichado a Nico Rosberg, de 20 años, con un contrato largo y, según se dice, irrompible, sino que el equipo afirma que el primer campeón de GP2 trae al oficio un mezcla de dotes jamás vista.

Y cuando este ejemplar de *F1 Racing* entraba en imprenta, el joven Nico parecía listo para hacerse con un volante titular en Williams, siguiendo los pasos de su padre, Keke, que ganó el título para sir Frank en 1982.

Como era de esperar, Rosberg padre es un gran fan del joven alemán (por uno de esos caprichos del destino, Nico no es finlandés). "Creo que el nivel de su trabajo y el modo en que se dedica a su pilotaje están muy por encima de todos los demás en GP2", dijo el orgulloso papá a *F1 Racing*.

En cuanto a ese contrato 'irrompible', Frank, cansado tras los Buttongates I y II, no quiere enfrentarse a un 'Rosberg-gate' y ha dado instrucciones a sus abogados en consecuencia.

Entretanto, el director técnico del equipo, Sam Michael, parece tan impresionado con el chico como Keke, si no más. "En los



Rosberg conversa con Sam Michael: Nico es tan perspicaz como un ingeniero y tan rápido como el que más.

tests, a menudo es tan rápido como nuestros titulares [Mark Webber, Nick Heidfeld y Antonio Pizzonia]", dijo Michael, "y sus reacciones técnicas son de lo más impresionante".

Durante los últimos cinco años, Williams ha exigido a

cualquiera que haya pilotado para ellos –en carrera o en ensayos privados– cumplimentar un examen de 36 preguntas sobre el papel del piloto con relación a la ingeniería de carrera. Nico lo hizo en 2002, cuando, con sólo 17 años, le

ofrecieron un test en un Williams-BMW FW24. Dicho ensayo le convirtió en el piloto más joven en haber probado nunca un F1.

Pero, aunque pilotó bien el FW24, fue su materia gris, no su arrojo en pista, lo que realmente hizo que los experimentados ingenieros del Team Willy prestaran atención. Hasta el día de hoy, ningún piloto de Williams –ni Webber ni Heidfeld ni Ralf Schumacher ni Juan Pablo Montoya– ha obtenido tan buena nota como Nico.

"Nos quedamos pasmados", confió un ingeniero superior de Williams a *F1 Racing*. "Fue la clase de resultado que esperaríamos de un ingeniero, no de un piloto".

Así pues, ¿correrá el chico junto a Webber el año que viene, o pasará un año como probador del viernes? Bueno, como 2006 será un año de transición para Williams –nuevos motores (Cosworth) y nuevos neumáticos (Bridgestone)–, Frank bien podría decidir que, como hizo con un Jenson Button de 20 años en 2000, merece la pena echar a los leones a su prometedor piloto...

### FALTAN CABALLOS

## Zonta: "Una chiquilla podría llevar un V8"

¿QUÉ PODEMOS esperar de los nuevos motores V8 de 2,4 litros? Con un propulsor más pequeño y con menos garra, parece que el carácter de los coches de 2006 será muy distinto.

Con menos potencia, los equipos tendrán que reducir la incidencia de los alerones, pero la nueva arquitectura de motor no influirá mucho en el tamaño y la forma de los coches, aunque los radiadores,

pontones y depósitos sean más pequeños.

"Se trata de cómo usar mejor esas variables", dijo el director técnico de McLaren, Adrian Newey, a *F1 Racing*. "Podrías acortar la batalla; y con radiadores más pequeños, puedes rebajar o reducir los pontones. Y como hay menos potencia, castigas menos las ruedas traseras".

Dichos detalles determinarán la jerarquía de 2006, dice

el jefe de Mercedes Norbert Haug: "El factor diferenciador no será el motor. Será más el chasis, el piloto y los neumáticos".

Y eso ya causa problemas a los pilotos que están probando los coches V8 híbridos; *detestan* los nuevos motores. "Una chiquilla podría llevar un F1 V8", dijo Ricardo Zonta (izda.) tras probar el Toyota V8 por primera vez. Pedro de la Rosa, de McLaren, añadió: "La falta de potencia me sorprendió".







**Kovalainen será probador Renault**

Franck Montagny (izda.), necesita volante para 2006. Su puesto en Renault lo ocupará el subcampeón de GP2 Heikki Kovalainen, posible titular de Renault F1 en 2007.



**Red Bull descarta el nombre Minardi**

Más de 15.000 seguidores de Minardi firmaron una petición instando a Red Bull a mantener el nombre del equipo. ¿Resultado? Se llamará Squadra Toro Rosso, un guiño a sus raíces italianas.

**CALIFICACIÓN... Y DALE**



¿Cambios de ruedas en 2006? Ya veremos.

**LA CALIFICACIÓN VA A CAMBIAR... OTRA VEZ**

EL BRILLANTE GP de Japón demostró que la calificación a una vuelta puede funcionar; bueno, puede si un chaparrón en Suzuka mezcla la parrilla. Pero eso no ha impedido que la FIA proponga más cambios que alterarán radicalmente el formato actual y es muy probable que se acepten.

Como ya expusimos a grandes rasgos en *F1 Racing*, la sesión de una hora del sábado se dividirá en tres, y los cinco coches más lentos serán eliminados en cada una de las dos primeras partes de 15 minutos, antes de que los 10 primeros corran sin impedimentos durante los últimos 20 minutos.

Eso supondrá, en parte, el fin de la calificación con gasolina, pero en este punto la propuesta se complica. Los 10 últimos coches pueden repostar en cualquier momento hasta el inicio de la carrera, pero los 10 primeros han de empezar sus últimos 20 minutos de calificación con la gasolina con la que piensan iniciar la carrera.



En 2006, los pilotos del viernes podrían quedarse en boxes.

Al final de su tanda de 20 minutos, los coches repostarán para volver a dicho nivel.

Dado que el sistema actual es odiado en todo el pit lane y el nuevo plan tiene el apoyo de Ecclestone, lo más probable es que se adopte para 2006.

El nuevo formato también debería provocar el regreso de los cambios de ruedas en carrera. Los pilotos dispondrán de siete juegos por fin de semana, así que los cambios de neumáticos volverán tras un solo año con un único juego para la carrera. No obstante, esto dio lugar a desavenencias entre algunos equipos Michelin y Bridgestone cuando se anunció.

Otras ideas incluyen menos entrenamientos libres, desechar los terceros coches del viernes, prohibir los calentadores de neumáticos y limitar el número de mecánicos en acción durante un pit stop.

Sin embargo, la introducción a última hora de estas propuestas en la reunión en que se debatieron enojó a algunos jefes de equipo.

"Son estos cambios con poca antelación los que casi siempre le salen por la culata a la F1, dijo Ron Dennis. "Mientras sea algo a lo que todos nos podamos adaptar y planear, no hay problema. Colin Chapman dijo una vez: 'No me importa lo que hagáis con el reglamento; simplemente avisadme con dos años de antelación'."

**ASÍ ÉRAMOS**

Cinco leyendas de la F1 de cinco décadas nos cuentan cómo eran las cosas en su época

- R.1 ¿Era supersticioso? ¿Tenía algún amuleto?
- R.2 ¿Cuál fue su viaje más largo o divertido a una carrera?

**Stirling Moss  
Años 50**

Nació 1929 GP disp. 66 (1951-61)  
Victorias 16 Títulos 0



R.1 Sí, tenía el N° 7, un amuleto y una herradura. Pero si perdías alguno de ellos te preocupabas, así que traté de dejarlo.  
R.2 Una vez remolqué una caravana con un Jaguar XK120; el enganche se rompió y la maldita caravana me estuvo persiguiendo por una bajada.

**Jack Brabham  
Años 60**

Nació 1926 GP disp. 126 (1955-70)  
Victorias 14 Títulos 3 (1959/60/66)



R.1 No.  
R.2 Pilotaba mi propio avión para ir a las carreras; de Inglaterra a Enna en Sicilia fue el viaje más largo que hice en Europa.

**Niki Lauda  
Años 70**

Nació 1949 GP 171 (1971-79, 82-85)  
Victorias 25 Títulos 3 (1975/77/84)



R.1 No, eso son chorradas.  
R.2 Volaba en turista, como todo los demás. En 1973, en un viejo Boeing 707 de Aerolíneas Argentinas, estuve aterrizado todo el vuelo. Me agarré a mi casco, ya que pensaba que me lo perderían si lo facturaba.

**Keke Rosberg  
Años 80**

Nació 1948 GP disp. 114 (1978-86)  
Victorias 5 Títulos 1 (1982)



R.1 No, la verdad es que no.  
R.2 Empecé a pilotar mi avión en 1979, creo que era. Tenía un jet privado cuando ganaba lo suficiente para costearlo, pero desde que me retiré vuelo en líneas regulares.

**Damon Hill  
Años 90**

Nació 1960 GP disp. 115 (1992-99)  
Victorias 22 Títulos 1 (1996)



R.1 Miraba la superstición con recelo, evitando todo tipo de rituales y rutinas.  
R.2 Si se refiere a la F1, usaba mi propio Lear, pero cuando era muy joven fui a Le Mans (en coche) con un amigo y me pasé todo el camino imitando voces.



**La F1 estará con la llama olímpica**  
El próximo mes de enero, Jarno Trulli correrá con la antorcha olímpica en su ciudad natal de Pescara, en el periodo previo a los Juegos de Invierno de Turín. Y es que Jarno es un atleta de pro.

LA F1 DA VUELTAS

## ¿QUIÉN ESTÁ CON BERNIE Y QUIÉN NO?

La cuenta atrás para la F1 post-2007 ha empezado. Y la lucha por el poder favorece a...

**EL MES pasado, los cinco grandes fabricantes de F1 firmaron un acuerdo en Múnich por el que se comprometían a competir unos contra otros en un único certamen.**

Esto hace ahora muy poco probable que la F1 se divida en dos campeonatos rivales, uno bajo la Grand Prix Manufacturers' Association y otro dirigido por Bernie Ecclestone (con Ferrari, Red Bull y Midland). No obstante, la unidad inminente también parece muy poco probable.

"La FIA quiere ser legislador deportivo, juez y policía de la F1", dijo el presidente de la GPMA, Burkhard Göschel. "Pero nosotros queremos la separación de poderes en F1, como pasa en otros deportes".

Puede que las cinco marcas (BMW, DaimlerChrysler, Honda, Renault y Toyota) esperen ver una F1 rejuvenecida en 2008, pero siguen enredadas en el negocio dirigido por Bernie, y eso podría causar problemas.

La llegada de nuevos equipos -el BMW oficial, el Honda B y Direxiv (véase F1 Racing N° 80); más el deseo de Toyota de correr en Fuji y la entrega decreciente de varios fabricantes a la F1- hace que Ecclestone tenga muchos triunfos en la mano. Así las cosas, ¿cuál de los dos bandos prefieren los equipos?



▼ **FERRARI**

El presidente de Ferrari Luca Montezemolo decía que el dinero de la F1 estaba mal repartido, e hizo campaña en contra de Bernie por condiciones más equitativas. Pero el pasado mes de enero, el equipo firmó con Ecclestone hasta 2012.



▼ **HONDA**

Como Toyota, Honda (que ya posee todo el equipo BAR) prefiere seguir siendo apolítica. Aun así, confía más bien poco en Ecclestone y Mosley, así que no tiene mucho que perder siguiendo la línea de la GPMA... de momento.



▼ **RENAULT**

El presidente de Renault F1 Patrick Faure está entregado a la causa de la GPMA, pero el nuevo consejero delegado Carlos Ghosn no es fan de la F1. Mientras Renault gane estará en F1, pero si el equipo tropieza tal vez lo deje. Y Flavio Briatore (pro-Bernie) no puede hacer nada al respecto.



▼ **WILLIAMS**

Últimamente, Frank se ha mostrado reticente a comprometerse con cualquiera de las dos causas. Pero su recién adquirida independencia hace que dependa más de unos ingresos regulares de Bernie que la mayoría de los grandes. Pero Frank sabe jugar a póquer:



Toyota no se inclina: la GPMA tiene sentido, pero el certamen rival no.

"Lo primero que necesitamos antes de comprometernos con nadie", dijo, "son 17 carreras y un montón de dinero".



▼ **McLAREN**

Ron Dennis ha sido el hinchita más directo de la GPMA. El socio motorista Mercedes fue un miembro fundador y también sigue siendo fiel partidario. Pero Ron y compañía se arriesgan a quedar aislados si los equipos nipones retiran su apoyo.



▼ **BMW**

Ahora que el jefe de BMW Burkhard Göschel dirige la GPMA, la alianza de la marca es más fuerte que nunca. Pero ahora están en primera línea de fuego y no en la sombra

protectora de Williams. Eso los ha hecho más prudentes acerca de sus compromisos; y, como nuevo equipo, podrían estar metidos en un lío si Bernie decide apretar las clavijas.



▼ **RED BULL Y RED BULL 'ROOKIES'**

Como independiente rico, Red Bull Racing no necesita ni la burocracia de la GPMA ni las negociaciones furtivas de Ecclestone. No obstante, fue Bernie quien facilitó la entrada del dueño de Red Bull, Dietrich Mateschitz, a la F1; y el contrato cliente del equipo con Ferrari reforzará su compromiso con la visión de Ecclestone de la F1.



▼ **TOYOTA**

Hasta ahora, el equipo de Colonia no ha dicho ni que sí ni que no. Como el fabricante de coches más grande en F1, tiene una enorme influencia, y será decisivo de parte de quién se ponga al final. Está del lado de la GPMA, pero se opone a un certamen rival.



▼ **MIDLAND**

Bernie hizo conocer la F1 al patrón de Midland, Alex Shnaider, y lo considera un aliado. Parece obvio que llegará a un acuerdo con Ecclestone, aunque el equipo participó en varias reuniones de los fabricantes.

### BERNIE vs GPMA: ¿DÓNDE ESTÁN LAS LEALTADES ESTE MES?

<p><b>EN EL BOLSILLO DE BERNIE</b></p>	<p><b>ACARICIANDO A BERNIE</b></p>	<p><b>DESPISTANDO A BERNIE</b></p>	<p><b>¿QUIÉN ES BERNIE?</b></p>	<p><b>A TOMAR POR SACO, BERNIE</b></p>





### ¡Fernando, Madrid te quiere!

Del 7 al 12 de noviembre, el Centro Comercial Avenida M40 de Madrid celebrará un homenaje a Fernando Alonso, con exposición de F1 y Libro de Firmas para felicitar al campeón.



### Alguersuari, 'Hacia la F1' con Red Bull

Con el apoyo del RACC y el Circuit de Catalunya, Jaime Alguersuari, de 15 años, estará con Red Bull de 2006 a 2010, como miembro de su programa 'Hacia la F1' para jóvenes talentos.

## ESPAÑA TAMBIÉN QUIERE UN EQUIPO DE F1

GRACIAS A la popularidad en aumento de la F1, gentileza de la Alonsomanía, el Gobierno se plantea establecer un equipo de F1 financiado en parte por el Estado a partir de 2008.

El equipo de GP2 Racing Engineering, con sede en Jerez y dirigido por Alfonso de Orleans-Borbón, sobrino del rey Juan Carlos y posible futuro jefe del equipo de F1, ha recibido el encargo de un estudio de viabilidad.

El equipo adoptaría una identidad española y podría tener su base en Madrid, Jerez o Barcelona.

De Orleans dice que las posibilidades de que el plan dé fruto son actualmente de un 50%. El principal escollo es el coste de contratar personal especializado de fuera de España, aunque el proyecto recibiría un empujón si a partir

de 2008 se autorizara la venta de chasis cliente, como propone la FIA. El depósito de 48 millones de dólares a pagar por todo nuevo equipo no sería obstáculo.

Repsol y Telefónica ya apoyan el proyecto (las dos empresas patrocinan a Racing Engineering y la segunda también a Renault F1). Lo más probable sería que Repsol fuera el sponsor principal, y otras empresas españolas que se dice están interesadas son Mapfre, Iberdrola, Gas Natural, Dragados y La Caixa.

El Gobierno espera que el gran relieve de la F1 inspirado por Alonso sirva de escaparate para la tecnología española. Las últimas cifras de Initiative Futures indican que la audiencia televisiva de la F1 en España subió un 56% sobre 2004, lo que hace de España el cuarto país en espectadores per cápita, detrás de Finlandia, Hungría e Italia.



La popularidad de la F1 en España podría dar pie a un equipo español.

Alonso no está metido en el proyecto, pero De Orleans ya está entusiasmado con el próximo 'Alonso', Javier Villa, un asturiano de 17 años que corre

en la F3 española y probará un Toyota de F1 si se impone en dicho certamen. Villa podría entrar en el nuevo equipo de F1 en 2008, tras dos años en GP2.

## Brindis de Campeones

Castell dels Sorells



Desde 1983, el genuino cava valenciano

Partida de Calabarra, 1100 Turis 46389 - Tlf: 96 2527257  
www.castelldelsorells.com - info@castelldelsorells.com







**Nuevo numerito para 2006...**

El monoplace Midland V8 del año próximo será el M16. Suena como si fuera una ametralladora, pero sigue la numeración de EJ; el coche de 2005, el 15 (izda.), se presentó en Moscú.

## F1 DOSSIER

EL FANTASMA DE EDDIE COLEA

# CÓMO REVIVIR JORDAN

A tenor de los rumores y follones de personal que salpican la entrada de Jordan/Midland en F1 en 2006, la gestación del nuevo equipo no está resultando fácil. ¿Qué pasa?

**P**ARA Midland F1, meter con calzador un Toyota V10 en la zaga de un chasis Jordan de 2004 no era precisamente la mejor manera de empezar su campaña en F1 en 2005. Pero cuando el nuevo equipo ruso entró en F1 un año antes de lo previsto, ésa fue la única opción.

El dueño Alex Shnaider, canadiense nacido en Rusia, esperaba no participar este año, construir su propio chasis –con la ayuda de Dallara en Italia– y entrar en liza en 2006.

La adquisición a última hora de Jordan lo cambió todo y las repercusiones tuvieron muchas consecuencias. Los escépticos decían que el equipo estaba sumido en el caos, el personal se marchaba, los acreedores se impacientaban, y el acuerdo con Dallara fracasó. Incluso se rumoreó que Shnaider podría

vender el equipo seis meses después de haberlo comprado.

Por fortuna, el equipo ha empezado a recibir un nuevo impulso por una remodelación directiva, y una cara más humana por el director de relaciones deportivas, Johnny Herbert. Veamos cómo pinta el futuro de Midland F1, un equipo que pocos esperaban que conseguiría llegar intacto a 2006.

### ¿Quién se ha ido y quién manda?

El ingeniero de Renault Mark Smith, fichado en un principio como director técnico de Jordan al final del año pasado, echó un vistazo a cómo

se usaban los recursos del equipo y se largó a Red Bull.

Tampoco lo vio claro el ex director deportivo Trevor Carlin, que llevó a Tiago Monteiro y Narain Karthikeyan al equipo. Regresó a Carlin Motorsport.

El por entonces adjunto de Carlin, Adrian Burgess, saltó a la palestra, abordó el resto de la campaña con pragmatismo y optimismo y ha dado al equipo una nueva orientación.

“Las cosas se han calmado mucho”, dice Burgess.

“Hemos encontrado puestos más adecuados para varias personas. Ahora entienden lo que hacen y quiénes son sus superiores”.

**AHORA EL PERSONAL ENTIENDE LO QUE HACE Y QUIÉNES SON SUS SUPERIORES**

Adrian Burgess, director deportivo de Jordan, aporta algo de dirección a un equipo lleno de problemas

### ¿Quién es el responsable del departamento técnico?

Cuando Midland anunció su asociación con Dallara, la empresa italiana contrató de inmediato al ex director técnico de Jordan Gary Anderson como asesor. El norirlandés encauzó el proyecto y formalizó el concepto de diseño antes de irse el pasado verano. Jordan y Dallara siguen disfrutando de una estrecha colaboración; el coordinador técnico, James Key, ejerce de enlace principal entre las dos fábricas. John McQuilliam –diseñador del EJ14 de 2004– sigue siendo el diseñador jefe.

“Todo lo que hace Dallara es rubricado por Jordan”, dice Burgess. “Es como si trabajaran para nosotros en una oficina distinta y sencillamente hicieran lo que les pedimos”.





**Midland tal vez siga fumando**  
B&H patrocina a Jordan desde 1996 (izda., con Martin Brundle al volante y resplandeciente en dorado). Si siguen con Midland, es probable que se decidan por la marca Sobranie.



**Jugando de nuevo con la F1**  
La última relación de Dallara con la F1 fue en 1992. La empresa construyó coches para la Scuderia Italia entre 1988-92; su mejor resultado fue un 3º en Canadá 89, con De Cesaris (izda.).



Alex es un hombre de negocios, no un fan; estar en F1 le basta.

## Ensalada de caras a lo Shnaider

### DENTRO



Burgess



Herbert



Key



McQuilliam



Phillips



¿Albers?



¿Davidson?



¿Sato?



¿Monteiro?



¿Karthikeyan?



Anderson



Smith



Carlin

### FUERA

#### ¿Cuál es la realidad del acuerdo con Dallara?

La asociación con Dallara sigue intacta. Pero su impulso decayó en verano tras la indecisión de Midland. Aunque esta pausa demoró los progresos, el equipo es optimista respecto a que en 2006 tendrá un coche a medida.

Aunque el contrato con Dallara concluye al final del año, Burgess cree que la próxima temporada Midland podría subcontratar trabajo para ellos. El chasis será construido y montado en Inglaterra, pero no será presentado hasta finales de enero como muy pronto. Entretanto, el equipo hará correr un EJ15B híbrido, equipado con un motor Toyota V8.

"La próxima temporada será un año de reconstrucción", dice el director comercial, Ian Phillips. "Pero al menos tendremos más

posibilidades con el coche. Este año montamos un motor en el coche y lo tuvimos corriendo en 11 semanas. Fue todo un logro, pero tuvimos que aceptar grandes compromisos".

#### ¿Volverá a contar el equipo con pilotos de pago?

Burgess estuvo tratando de fichar a Takuma Sato y Anthony Davidson, antiguos compañeros en F3 en Carlin. Pero aunque se dice que ambos están ligados al equipo Honda B, la puerta sigue abierta para Davidson si el vínculo japonés fracasa.

"Anthony hizo un gran trabajo cuando probó con nosotros en Silverstone", dice Burgess. "No es seguro que nuestros pilotos tengan que traer dinero, aunque está claro que sería de ayuda".

No obstante, a pesar del entusiasmo de Burgess por ambos pilotos, la eterna pobreza de Davidson le sigue confinando a la periferia. En resumen, una inversión japonesa podría sentar a Taku en el coche, y dicen que Christijan Albers también está en la lista. Se cree que ya ha efectuado un depósito al equipo tras una reunión en Spa.

#### ¿Seguirá Benson & Hedges en el coche el año que viene?

Ha habido conversaciones entre el equipo y Gallaher Tobacco (dueños de Benson & Hedges), que están interesados en seguir en Midland si ficha a un piloto británico, pese a la legislación de la UE. Aunque pocos creen que siga el nombre B&H, se habla de cinco millones de dólares si un volante es para un británico.

Burgess: "Somos optimistas respecto a la continuidad de Gallaher. Y espero que podamos contar con Anthony y un piloto de pago en el segundo coche. Tal vez nos beneficiemos de la compra de Minardi por Red Bull, ya que ahora somos el único destino para pilotos de pago".

#### ¿Qué planes tiene Shnaider a largo plazo?

La F1 no es la actividad principal de Shnaider —sólo una inversión— así que no es probable que le preocupe mucho el futuro del equipo. No es un romántico de la F1; está aquí para promocionar la marca Midland, lo cual no significa que su equipo tenga que ser competitivo.

Una cosa está clara. Cuando Shnaider se marche, seguramente habrá obtenido beneficios del equipo Jordan. Y todos conoceremos el nombre del Grupo Midland, lo que hace y quién lo controla. Que es de lo que se trataba.

## DE COMPRAS



#### EL MASERATI DE FANGIO EN 1/18

Para muchos, el coche con el que Fangio ganó el título en 1957 es el más bello de la historia de la F1. Esta réplica de CMC a escala 1/18 del Maserati 250F nos lo presenta en todo su esplendor, pues la forman 1.387 piezas montadas a mano.

Este modelo tiene un precio de 204 euros y se puede conseguir en Motorpassion.com, tel. 93 323 84 72



#### ANÁLISIS TÉCNICO DE UN AÑO DE F1

Llega a su cita con los aficionados más recalcitrantes a la técnica de la F1 el anuario de Giorgio Piola correspondiente a la temporada 2004. Más de 300 diseños técnicos de todos los coches y multitud de tablas y datos, el historial de todos los chasis del año y un sabroso dossier de monoplazas históricos.

Está publicado en ediciones italiana (35 euros) e inglesa (38 euros); se puede solicitar en Lallibrieriadelmotor.com, tel. 93 454 67 63; info@lallibrieriadelmotor.com





**Renault será el último en probar el V8**

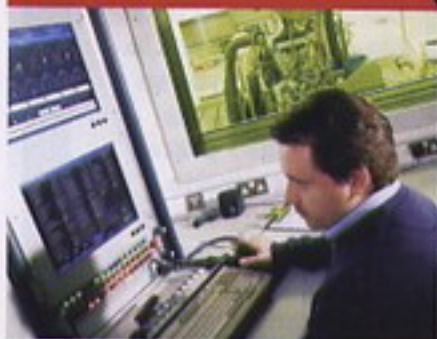
Renault no probará en pista su nuevo V8 hasta montarlo en su chasis 2006. Dicen que adaptar el coche actual para un V8 a 90° (en lugar del V10 a 72°) sería muy costoso y requeriría mucho tiempo.

## LA CIENCIA DE LA F1

# EL CICLO VITAL DE UN MOTOR DE F1

Extraer 300 CV de cada litro de un propulsor de Fórmula 1 exige tiempo y precisión

### concepto

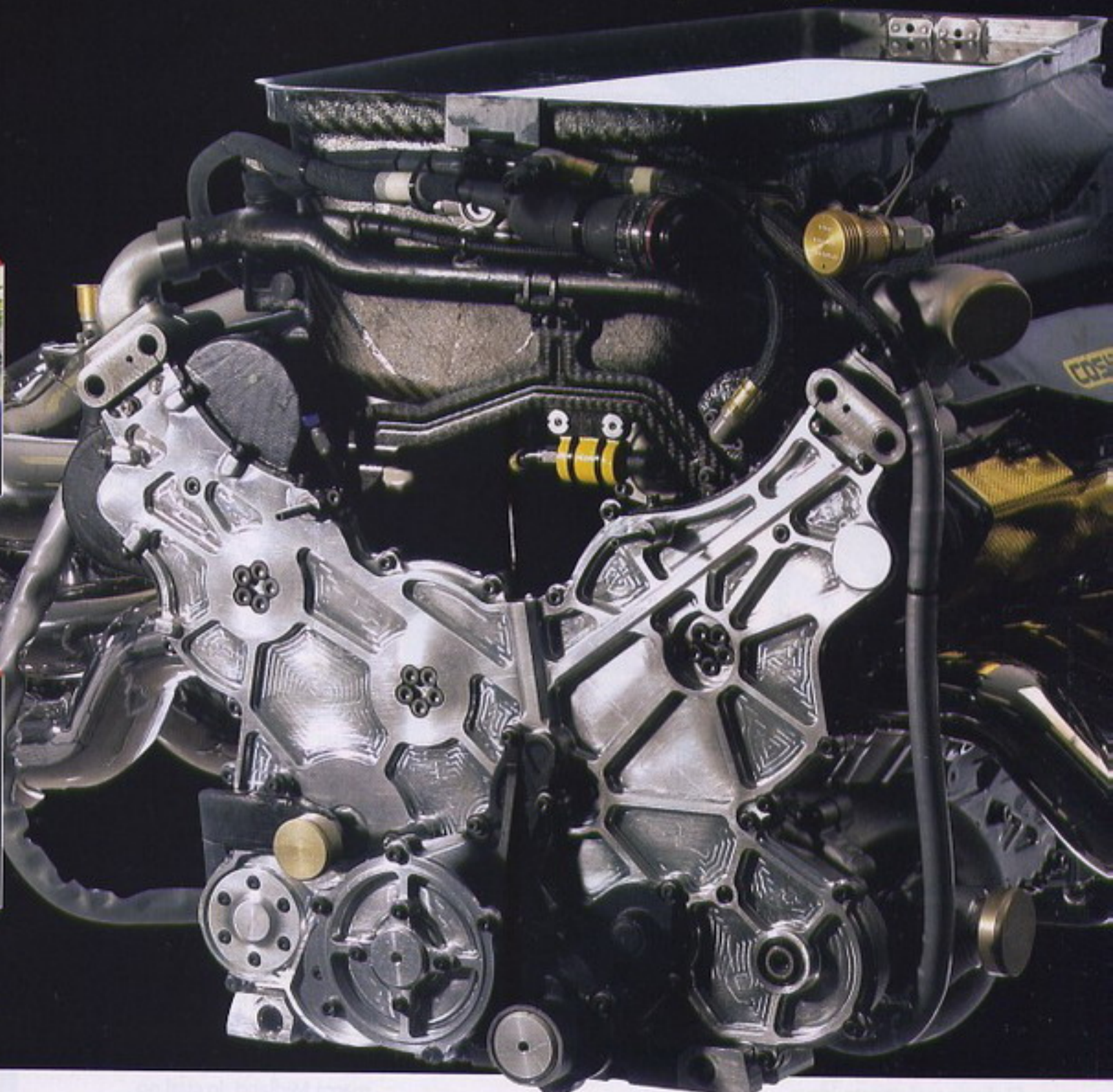


El diseño CAD, modelado por ordenador y práctico antes de la fundición, puede llevar seis meses.

### en el banco



Tests de funcionamiento, seguidos por los de resistencia, preceden a la caza del rendimiento.



**C**OMO REZA el dicho en F1, si parece rápido, normalmente lo es. Y es cierto que los diseñadores han desarrollado una obsesión casi enfermiza con la minuciosidad de la superficie del coche: las aletas, flaps y alerones. Por si fuera poco, la impresión del público es que se le presta

mucha menos atención al motor. Pero el desarrollo del motor es tan enérgico y exhaustivo como el aerodinámico; lo que pasa es que no hay indicios visuales de lo rápido, o lo fuerte, que es un V10 –o, pronto, un V8– durante la temporada. Por eso, F1 Racing examina a continuación el intenso ciclo vital de dos años del motor de F1.

### MESES 1-6

#### DISEÑO Y DESARROLLO

Los primeros meses de 'vida' del motor son de diseño, concepto y desarrollo. Aunque se filtra la experiencia de temporadas anteriores, principalmente se parte de diseños nuevos en sistemas CAD (diseño asistido por ordenador). También se lleva a cabo una cantidad menor de

modelado práctico, como la construcción de cilindros individuales para los ensayos.

El modelado por ordenador es sumamente preciso. "Siempre hay cierta incertidumbre", dice el director técnico (motor) de Renault, Rob White. "Pero, hoy día, sería una decepción llevarse una sorpresa desagradable al poner el motor en el banco".





### El V8 exige una nueva técnica

Pedro de la Rosa cree que en 2006 los pilotos tendrán que adaptarse a la falta de potencia. "Has de frenar con menos dureza", dijo "y has de llevar más velocidad por las curvas".



### Los V8 serán 5 segundos más lentos

Los V8 de 2006 empezarán siendo al menos 5,0s por vuelta más lentos que los V10 de 2005. En un test en Monza, Olivier Panis acabó a 8,0s, y De la Rosa se quedó a 5,0s en Silverstone.

## debut en pista



¿Cómo funcionará el motor en el coche? En esta fase, se pueden comprobar las vibraciones y tensiones.

## evoluciones



de entrega más largo son las grandes de fundición; la culata es la más complicada y suele determinar el calendario".

### MESES 7-9 EN EL BANCO

Los grandes componentes de todo motor nuevo se prueban selectivamente en un dinamómetro antes de que toda la unidad sea ensayada en el banco. Primero, con un test de funcionamiento: hacer pasar al motor por una lista de tareas para ver que funciona bien.

Una vez el motor ha satisfecho las exigencias básicas, se pasa a ensayos más largos de resistencia para verificar la fiabilidad. Sólo cuando se le ha dado una buena paliza, los ingenieros trabajan en el rendimiento y la potencia.

"Dedicamos los seis primeros meses a la fiabilidad y los tres siguientes nos centramos en la potencia", dice el jefe de BMW, Mario Theissen. "Podemos hacer grandes mejoras en este apartado y nos da una base para la primera carrera".

Lo cambiante de las normas hace que el trabajo en el banco sea más intenso. "Hay que probar el motor mucho más a fondo y mucho antes", dice White. "Ya no hay titubeos".

### MESES 10-12

**PRIMEROS PASOS EN PISTA**  
No obstante, incluso las pruebas exhaustivas en banco no pueden crear un panorama completo de lo bien que funcionará un motor una vez montado en el coche. Sólo entonces pueden tenerse en cuenta los problemas de vibraciones, tensión y flujo. Esto puede dar un toque que lleve a una serie de modificaciones durante la pretemporada para asegurar un encaje armonioso de chasis y motor.

"Tenemos un plan para todo el año", dice Theissen. "Pero se modifica a medida que se aprende más sobre el motor".

Los ingenieros conciben un calendario que les permite aportar rendimiento al motor durante la temporada. Se establecen objetivos de rendimiento, que cambian y evolucionan con el motor. Dice

White: "El motor que gira en el banco es un primer esbozo. El de la primera carrera es una visión mucho más completa".

Las evoluciones se centran en ciertas carreras: "Siempre tratamos de fijar una reducción de peso antes de Mónaco", dice el vicepresidente de Honda Racing, Otmar Szafnauer, "y un aumento de potencia para Montreal, Spa o Monza".

### MESES 13-20 CARRERAS Y REVISIONES

Mientras los ingenieros incorporan nuevos desarrollos en el programa de diseño, se asimilan parámetros más amplios para mejorar el rendimiento. Empieza un programa de reducción de peso, y se reevalúan los materiales y componentes clave; la combustión se optimiza continuamente; también los sistemas de gestión electrónica, y la eficacia y rendimiento del combustible y los lubricantes.

Gestionar con eficiencia las evoluciones es crucial. "Hemos de tomar decisiones de rendimiento a escala de todo el coche", dice White. "No es útil desarrollar un combustible que dé un poco más de potencia si es mucho más pesado que el que sustituye".

**Dedicamos seis meses a la fiabilidad y los seis siguientes nos centramos en la potencia**

Mario Theissen

Cuando acaba la temporada, el motor cumple un último objetivo: proporciona a los ingenieros que diseñan el del año siguiente un banco de pruebas actualizado. Hay un traspaso de información, ya que un motor muy retocado revela nuevos secretos hasta el fin de su vida. Luego es desechado y el proceso vuelve a empezar...

## CIFRAS F1

### Datos estadísticos de postín

Promedio de posición en parrilla por equipos (hasta China inclusive)

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

Km acumulados en carrera por piloto (hasta China)

1	Tiago Monteiro	5.520
2	Rubens Barrichello	5.488
3	Fernando Alonso	5.329
4	Ralf Schumacher	5.315
5	Jacques Villeneuve	5.102
6	Jarno Trulli	5.077
7	Kimi Räikkönen	5.059
8	Felipe Massa	5.051
9	Michael Schumacher	4.822
10	Christijan Albers	4.688

**Neumáticos:** km recorridos en fin de semana de GP y tests (22.11.04\*-16.10.05)

1	Michelin	444.840
2	Bridgestone	150.220

### Estadística del mes

La temporada 2005 se ha visto marcada por la juventud: la edad media de los pilotos que subieron al podio este año fue de 28 años y 61 días, la menor de la historia.

**Motores:** km recorridos en fin de semana de GP y tests (22.11.04\*-16.10.05)

1	Toyota	110.792
2	Ferrari	88.981
3	Cosworth	80.739
4	Honda	79.460
5	Renault	67.697
6	Mercedes	65.117
7	BMW	62.857
8	Petronas	37.936

**Tests:** más km recorridos (22.11.04\*-16.10.05)

<b>Equipo:</b>	Ferrari	69.382
<b>Piloto:</b>	Luca Badoer	25.308

\*inicio tests 2005

con la colaboración de



Una vez diseñado y sus objetivos planeados -mayor fiabilidad, más par a alto régimen, menor consumo, etcétera-, se puede preparar un calendario de fabricación para las primeras piezas.

"Durante esta fase, hay gran cantidad de actividad paralela", dice White. "Por regla general, las piezas que exigen el plazo

MARK THOMPSON/GETTY IMAGES; STEVEN TEE/LAT; STEVE ETHERINGTON/LAT; GETTY IMAGES





A partir de ahora, Fernando será inevitablemente comparado con Schumi. Mientras, en tiempos de Fangio...

por Javier del Arco

**D**e la que te has librado, *paisa!*: aprovechando la coyuntura de que Fernando Alonso ha batido la mayoría de récords que podía batir –entre ellos los de más joven ganador de un Gran Premio y, ahora, el de más joven Campeón del Mundo de la historia, aparte del extraoficial, y medido a ojo de buen cubero, de mayor número de paisanos desplazados *urbi et orbe* a los circuitos para ver en directo a su ídolo–, era mi intención verter en esta página (¡que pronto cumplirá seis años...!) cuantos récords cupiesen sobre nuestro compatriota y su carrera deportiva, que, de momento, sigue los pasos de la del heptacampeón mundial Michael Schumacher, patronazgo de Flavio Briatore incluido.

Pero, ¡ay!, tras el descalabro informático sufrido por un servidor hace dos navidades, el documento 'Palmares absolutos F1' quedó detenido en 2002 y, aunque lo voy rehaciendo poco a poco, todavía no está completo, y de la memoria (mía o ajena...) me fio menos que de un duro sevillano.

Sin embargo, hay un hecho incontrovertible: a partir de ahora, Fernando será inevitablemente comparado con Schumi –el cual, por cierto, no ha dicho todavía su última palabra... creo yo– del mismo modo que el propio Schumi fue comparado con Juan Manuel Fangio desde el momento en que se vio que 'aquel pájaro' era de otra especie.

Por ello, en un –probablemente inútil– intento por demostrar que siete títulos pueden no significar mucho más que cinco, quiero explicar una 'anécdota' de Fangio.

Sucedió en 1952, cuando por falta de constructores de coches de F1, el Campeonato del Mundo de pilotos se corrió con autos de F2 de 2000cc de cilindrada. Pero, como todavía quedaban algunos F1 sueltos por ahí, hubo organizadores que decidieron seguir adelante con ellos y uno de éstos fue BRM, que contrató a Juan Manuel Fangio para las fechas que a éste le quedaban libres en su calendario con Maserati, que era su equipo para el Mundial.

El 7 de junio, sábado, tenía que participar en el VI Ulster Trophy, con el BRM V16, y al día siguiente en el GP del Autódromo de Monza, con el nuevo Maserati A6GCM, que hacía su debut. Fangio habló antes de la carrera británica con el Príncipe Bira –que se encontraba en situación análoga pero disponía de su propio avión...– y acordaron que una vez acabada la carrera del Ulster,

ambos volarían juntos a Milán.

Pero Bira se estrelló nada más salir, mientras que a Fangio el motor del BRM le aguantó 25 vueltas... al término de las cuales se enteró de que Bira se había ido... y con él su avión. El argentino, no obstante, logró enlazar vuelos hasta París, pero allí se encontró con que el vuelo a Milán había sido cancelado... La carrera no era puntuable, pero sí muy importante para Maserati a causa del mencionado debut del nuevo 6 cilindros. Fangio, consciente de ello, pidió un coche prestado a su amigo Louis Rosier y se tiró toda la noche conduciendo bajo lluvia intermitente hasta Monza, a cuyo paddock llegó veinte minutos antes del inicio de la carrera. Tuvo el tiempo justo de enfundarse el mono, los guantes y el casco y de colocarse en el último lugar de la parrilla.

Media hora más tarde, estaba en el hospital: tratando de ganar posiciones durante las primeras vueltas, al segundo paso por la doble curva de Lesmo, 'se pasó' y se salió. El

"El propio Schumi fue comparado con Fangio desde que se vio que 'aquel pájaro' era de otra especie"

resultado, varias cervicales malparadas, meses de hospital, collarín, reposo... Y, adiós, por lo menos, al campeonato de 1952. De hecho, no volvería a ganar hasta el 13 de septiembre de 1953, con ocasión del Gran Premio de Italia... ¡en Monza!, después de dos largas temporadas de aplastante dominio de Alberto Ascari y el Ferrari 500 de 4 cilindros.

No sé a qué puede resultar comparable la actitud de Fangio, pues hoy en día, aparte de que no se puede participar en dos carreras internacionales el mismo fin de semana (o, al menos, eso dicen...), las comunicaciones son mucho más perfectas que antaño.

Pero yo me pregunto: ¿sería capaz un piloto actual de hacer algo parecido para cumplir dos contratos que no influían (directamente) en el Campeonato? Pues, aparte de Gilles Villeneuve, fallecido en 1982, yo no pondría la mano en el fuego por nadie más.

Aunque, sin duda, los habrá... **FO**

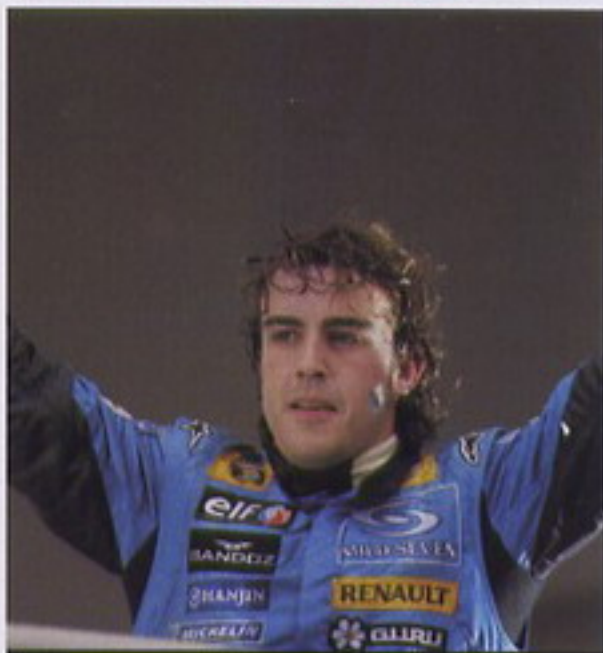
**EL TOP 5 DE JvA**  
Los cinco primeros de la Marlboro Grand Prix Guide (o sea, en orden alfabético)

1. Fred Agabashian (EE UU)
  2. Michele Alboreto (I)
  3. Jean Alesi (F)
  4. Philippe Alliot (F)
  5. Cliff Allison (GB)
- (Lástima: uno más y sería...)



Al piloto moderno se lo miman en lo posible; en los años 50, correr era el principio y el fin de todo...





Especular sobre lo que podría haber sido es un ejercicio inútil; y Alonso demostró con su broche de oro en China que es campeón con mayúsculas.

## CARTA DEL MES

### EL CAMPEONATO QUE NO FUE

Me parece un poco triste echar las cuentas de la lechera sobre cómo estaría el campeonato si no se hubiese roto el motor del McLaren de Kimi. ¿Y si Ferrari hubiese estado arriba? ¿Y si no hubiesen pillado a BAR con el depósito extra? ¿Y si Juan Pablo no se hubiera lesionado?

Incluso podemos ir más allá: ¿Y si Schumacher no hubiera tenido el accidente en 1999? ¿Y si Senna no se hubiera ido tan pronto? ¿Y si...?

Creo que es absurdo hacer correcciones sobre algo que no se puede afirmar tan alegremente. Igual se hubiese salido de pista como le pasó a Häkkinen en Monza [en 1999], o un doblado le hubiese echado de la pista, o...

Yo vi al señor Alain Prost ganar el campeonato en Australia 86, con un McLaren que era tremendamente inferior a los Williams. Y no recuerdo que nadie intentara hacer cuentas para ver si Mansell o Piquet eran realmente los ganadores.

Alain aprendió de Lauda en el '84 lo que hay que hacer para ganar un título del mundo en F1. E incluso lo llamaron el Profesor por ello. Y los ganó como lo ha hecho Fernando este año: arriesgando cuando se debe y controlando cuando es necesario hacerlo.

Gracias, Fernando, por hacer que nos envidien.

**Antonio J. Fernández**

Alcalá de Guadaíra (Sevilla)  
midland\_city@hotmail.com

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

## ¡'GUAU' ROUGE!

Me gustaría poder explicar las sensaciones que experimenté al ver pasar un F1 por Eau Rouge. Por mucha Fórmula 1 que haya visto, desde el GP del Jarama 76, todos los GP de España y alguna escapada al extranjero (Montecarlo, Silverstone, Zolder, Paul Ricard, Estoril); por muchas fotos y artículos en revistas; por muchos GP vistos por la tele, mirar a la derecha y ver la bajada hacia el riachuelo, mirar a la izquierda y ver la 'pared' que sube hacia Les Combes es algo que sin que pase un F1 impresiona, pero viendo un Renault, un McLaren o un Ferrari no deja indiferente a nadie: ¡qué sonido!, ¡qué velocidad!, ¡ivan al límite!

Si yo fuera el dueño de Spa, me atrevería a devolver el dinero de la entrada a quien no le gustara este tramo de este precioso circuito.

Quiero dar las gracias al Circuit de Catalunya, Extra Tours y, sobre todo, a Joan Valls por hacernos pasar a 27 amigos y a mí un fin de semana inolvidable.

**Javier Carpintero**

Madrid

ja5iercarpintero@hotmail.com

## EL MEJOR ES EL CAMPEÓN

En cierta ocasión le preguntaron al gran Carlos Sainz cuál era, en su opinión, el mejor de los pilotos de F1. Dio una respuesta tan sencilla como inesperada y desapasionada: "El mejor es el campeón". (Que en aquel momento era Schumacher).

Me quedé pensando en su contestación y era de una lógica aplastante. Nadie llega a ser campeón por casualidad o por suerte... o porque algunos así lo prefiriesen. Por suerte puedes ganar un podio o unas carreras, pero ¿un campeonato?

Luego, si Alonso ha ganado es porque, tanto él como su equipo, han sido los

mejores. Está claro que si el personal, los mecánicos, los ingenieros, los motoristas, los aerodinamistas, etc. no cumplen, por mucho que pueda hacer el piloto, no se obtiene gran cosa (recuérdese la temporada pasada de Alonso). Y traigo esto a colación por las especulaciones en torno a si Räikkönen ha sido mejor piloto que Alonso; que si merecía ganar; que si ha tenido muy mala suerte...

Es posible que Kimi haya hecho una grandísima temporada, pero sus ingenieros y constructores no han sido capaces de darle un coche fiable; un coche para ganar.

Absurdo me parece pues un artículo como el del señor Dom Taylor, 'El campeonato que no fue' (F1 Racing Nº 80). Lo que es, es, estimado señor. Y de nada sirven ya cábalas sobre si Kimi no hubiera tenido tan 'mala suerte' con la mecánica y no sé qué más zarandajas...

No es que Kimi haya tenido mala suerte, es que en Renault han hecho un coche mejor. Sencillamente. Porque hablar de 'mala suerte' para Kimi, implica hablar de que Fernando ha tenido simplemente 'buena suerte', lo cual me parece un injustificable



Javier, más contento que unas castañuelas en uno de los mejores asientos del calendario.

menosprecio a la labor de un piloto. De un gran piloto.

En definitiva -y como dijera el genial Carlos Sainz-, el mejor es el campeón, y en Fernando Alonso tenemos al mejor. ¡Enhorabuena!

**Sebastián C. Bascañana**

Málaga

sebasCBS@hotmail.com

## FORO DE FÓRMULA 1

El pasado 13 de octubre fue el primer aniversario de mi foro, que con más de 5.000 mensajes en ese corto periodo de tiempo, pretende existir durante muchos años. Por eso, quiero hacer un llamamiento a todas aquellas personas interesadas en entrar en él; sólo tienen que registrarse y opinar de los distintos temas abiertos. La dirección es: <http://www.soloformula1.foro.st>.

**Andrés Rodríguez Vázquez**

Lugo

andres\_moro@hotmail.com

## TE LO HAS GANADO, CAMPEÓN

Escribo esta carta con un doble sentimiento. He seguido a Alonso desde la F-Nissan y, como esta revista, siempre he compartido la fe ciega de que iba a ser campeón en su tercer año como piloto oficial de Renault.

Enhorabuena, campeón, te lo has ganado, sabías lo que querías y con tu esfuerzo has hecho tu sueño realidad.

Pero, por otra parte, me encuentro triste. Triste por ver el tipo de celebración que España da a un campeón de F1, con frases como "Kimi, cabrón, saluda al campeón" y que encima aparecen en los medios. No podemos esperar más de gente que hace años despreciaba nuestro deporte, y que ahora dice amarlo.

Es increíble ver como todo el mundo se



apunta a la victoria. El campeonato lo ha ganado Alonso, todo el mérito es suyo, y si una parte de aficionados tienen derecho a sentirse campeones somos aquellos que hemos estado apoyando el motor desde antes de la *Alonsomanía*.

Qué gran verdad soltó Fernando cuando dijo que tenía pocas personas a las que agradecer algo por su carrera. No hace mucho que había que ver en la misma Tele 5 la F1 en diferido, y ahora se apuntan al carro del campeón. ¿Qué pasará cuando no tengamos un ganador en la parrilla?

Vivimos en un país de arrimados. Cuando no eres nadie, nadie te apoya, nadie te quiere; cuando ganas algo, eres el mejor, eres el amigo de todos, todos te quieren, y el día que dejas de ganar... Carlos Sainz sabe mucho de esto...

¡Enhorabuena, campeón! ¡Te lo has ganado! A ver cuándo te dejan de acosar para que puedas venir a celebrarlo a tu casa...

**Gullermo García Alfonsín**

Logroño

egosprint@hotmail.com

#### 'RACE ENGINE TECHNOLOGY'

En *F1 Racing* Nº 80, aparece mencionada en la sección 'De compras' la revista *Race Engine Technology*. Deseando conocerla, me gustaría que me indicaran su dirección.

**J. E. Martínez Barrio**

Cádiz

Puede solicitar más información sobre dicha revista en *La Librería del Motor*, teléfono: 93 454 67 63; [info@lallibreriadelmotor.com](mailto:info@lallibreriadelmotor.com).

#### TABACO NO; ¿Y EL ALCOHOL?

Primero, me gustaría felicitar al campeón más joven de la historia por su tremenda temporada. Gracias a la irrupción de Fernando Alonso en la parrilla he podido aprender mucho más sobre un deporte que me apasionaba pero del que, por distintas razones, apenas conocía nada. Agradecer también a Räikkönen el haber presentado batalla casi hasta el final, haciendo que el título de Fernando tenga más peso.

Pero la razón que me mueve a escribir este e-mail es que no entiendo cómo puede haber semejante revuelo con la publicidad del tabaco en la F1, y se permite la publicidad del alcohol. Parece que el estar contra el tabaco está de moda, moda a la que no ha podido sustraerse la F1. Y no me parece mal.

Pero ¿qué pasa con el alcohol? El alcohol es tanto o más perjudicial que el tabaco, su consumo excesivo puede matar, como en el caso del tabaco, tanto por el desarrollo enfermedades como por otras consecuencias: accidentes de circulación, etc.

¿Cómo puede ser que en un deporte de automoción se haga publicidad de un producto que puede ser letal mezclado con un coche? No entiendo que se permita su publicidad en la F1, mientras la DGT hace campañas contra el binomio alcohol-coche. No entiendo las medidas draconianas contra



De Cesaris en 1986 con el Minardi que hizo que muchos aficionados se compraran unas Simod.

el tabaco, mientras que el alcohol se va de rositas. Y lo peor es que nadie dice nada.

**Eneko Arísti**

Zarautz, Gipuzkoa

[earisti@euskalnet.net](mailto:earisti@euskalnet.net)

#### LA FAMILIA NO LO ES TODO

Fernando Alonso ha ganado el Mundial y nos ha hecho enormemente felices a todos los españoles, especialmente a un servidor, que lleva bastantes años disfrutando de las carreras de F1 con finlandeses, canadienses, brasileños, alemanes, británicos, franceses...

Sin embargo, y dentro del maremágnum que ha supuesto el éxito de Alonso, hay algo que no he querido dejar pasar por alto. Algo que hace referencia a sus declaraciones en la rueda de prensa de la FIA tras la carrera de Interlagos. Fernando: ¿Qué es eso de que no has tenido apenas apoyos desde tus inicios y que no tienes nada que agradecerle más que a tres o cuatro personas de tu familia?

Por favor, no digas sandeces ahora que eres una estrella. Nunca lo has hecho y no es el momento de empezar. Para que un piloto pueda llegar adonde has llegado, no necesitas el apoyo de cuatro personas, sino el de 400 (como mínimo). Contando sólo a todo el personal que trabaja en Renault, ya tenemos el doble de esta cifra.

Pero lo que me ha dolido un pelín es que no hayas tenido ni una palabra de agradecimiento público para Adrián Campos, un hombre sin cuya aparición en tu vida es posible que no hubieras llegado a esto. Y, pese a que a algunos no nos caiga nada bien, sin el apoyo de Flavio Briatore es casi seguro que no estarías en el *gran circo*.

Tú mismo has dicho repetidas veces que para llegar a la F1 hay que tener mucha suerte. Pues bien, tú tuviste la suerte de encandilar con tu talento al magnate italiano. Si en aquella carrera de Spa en F3000 Flavio no te hubiera visto, o no te hubiera dado la oportunidad... Decenas de jóvenes de talento se han quedado en el camino precisamente porque no han tenido esa pizca de fortuna...

En resumen, tu familia habrá sido fundamental en tu éxito, eso nadie lo puede discutir. Pero abre un poco el abanico de agradecimientos, porque la familia, siendo

como es una pieza básica en la progresión de cualquier joven, no sienta a nadie en el cockpit de un F1, salvo muy, muy contadas excepciones.

**Juan Francisco Cerrato**

e-mail

#### A TORO (ROSSO) PASADO

• Alonso ha demostrado ser el mejor piloto esta temporada, pese a lo que opinen algunos medios ingleses, a pesar de haber corrido de manera defensiva hasta Brasil; en los dos últimos GP demostró que hoy día es el mejor piloto. Con un pilotaje espectacular y alegre.

• Los debutantes de esta temporada, en general, no han aportado casi nada: Liuzzi venía con la vitola de rebelde y con ella se quedó. Aparte de su innegable buen gusto a la hora de disfrutar *la dolce vita*, el italiano no demostró nada en Red Bull. 'El clan de los holandeses' hizo alguna buena carrera con su particular pique, mientras que Narain *Catacrakellan* recordó los mejores años de Andrea de Cesaris tanto en la exuberancia de su pilotaje como en su amor por los restos de monocoque. Lo único destacable, la consistencia de Tiago Monteiro, recompensada con un octavo puesto en el circuito más exigente de la actualidad.

• "Tenemos Mansell nuevo en la pista; que se llama Montoya y es un artista..." (cantar con la música del spot de 'Farala eau de toilette').

• ¿Debe De la Rosa ser piloto titular en un equipo puntero? Sinceramente creo que no. A pesar de admirarlo profundamente y durante un tiempo hacerme pensar que sería el primer español en subirse a un podio de F1 (qué tiempos aquellos), no aprovechó sus oportunidades (en ningún equipo machacó a su rival); incluso tuvo la oportunidad de medirse con un 'mediático' como el bueno de *Edmundo* y ni aún con ese aliciente fue capaz de destacar. Creo que es muy distinto rodar los viernes con un coche con neumáticos ilimitados y variaciones infinitas a hacerlo un sábado con el *set-up* de carrera. De todas maneras, *chapeau* por su trabajo y por su caballerosidad a la hora de tratar a un rival directo como es Alonso.

• *Arrivederci*, Gian Carlo. Gracias por: Andrea, Pier Luigi, Michele, Luis, Adrián, Jarno, Marc, Giancarlo, Paolo, Gian Maria, Zsolt, Christijan, Robert, Mark, Christian, Fabrizio, Fernando, Tarso, Ukyo, Luca, Pedro y tantos otros que no recuerdo pero que me han hecho disfrutar como un niño. De hecho, lo era cuando me enamoré de aquellos bólidos negros y amarillos patrocinados por una marca de deportivas (Simod). *Sempre*, Minardi.

• Y un millón de gracias a Tele 5 por haber puesto la F1 en la cola del autobús, en la consulta del dentista o en la hora del café. A los aficionados 'clásicos' les pido paciencia y que compartan sus conocimientos, y a los de nuevo cuño, sólo una cosa: ¡Bienvenidos!

**Alejandro Becerra**

Principado de Asturias





ESPECIAL ALONSO LA ENTREVISTA





# campeón, palabra

*“Campeón del mundo suena muy bien; eso ya no me lo quita nadie”*

Texto Josep Viaplana (redactor jefe de motor del *Diario Sport*)

¿Un español, campeón del mundo de F1? Sí, palabra. Palabra de campeón mundial

**F**ernando Alonso se ha convertido en el primer español que gana el Campeonato del Mundo de Fórmula 1, un hito que traspasa cualquier convencionalidad deportiva para convertirse, de pleno derecho, en una de las páginas más importantes de la historia social y deportiva de nuestro país.

Después de ser el más joven en marcar una pole position y una vuelta rápida, el más joven en subir al podio y en ganar una carrera, Fernando se convirtió en el GP de Brasil de 2005 en el piloto más joven en ganar el título, el único que lo ha hecho con 24 años, poniendo fin a un

récord en poder del brasileño Emerson Fittipaldi desde hacía 33 años.

**¿Este título despeja cualquier duda sobre quién es el mejor piloto del momento en la F1?**

No sé si habré convencido a los escépticos. A cada uno le gusta un piloto y hay gente a la que le gustaré y gente a la que no.

**¿A quién dedica el campeonato?**

Este título se lo dedico a mi familia y a mis amigos de verdad, que son tres o cuatro. También quiero darle las gracias a toda la afición y a toda España.

**¿Vivió en Brasil el mejor día de su vida?**

Fue un día muy importante para mí y para toda mi familia porque se ha alcanzado un sueño por el que hemos trabajado mucho y que llevábamos persiguiendo desde hace mucho tiempo. Este título es lo máximo que puedo conseguir en mi vida y me alegra mucho haberlo conquistado.

**¿Le ha costado mucho llegar hasta aquí?**

Mucho. España es un país sin tradición en la Fórmula 1 y toda mi carrera la he tenido que hacer prácticamente solo, sin ayudas de prácticamente nadie y gracias a sólo tres o cuatro personas que me ayudaron, porque no me ayudó mucha gente más.

**Sin duda, la carrera de Interlagos debió de ser un día de enorme presión y muchos nervios...**

Fue un día normal, como cualquier otro. Dormí bien, desayuné, fui al circuito, me reuní con mis ingenieros y eché una pequeña siesta. Sabía que aunque no lo lograra en Brasil ▷





Alonso sale a calificar en Silverstone, donde obtendría una gran pole en 'campo contrario'.

tenía más oportunidades. Con haber hecho tres séptimos puestos me hubiera bastado para ser campeón, así que nunca me puse nervioso.

### ¿Cómo describiría sus sentimientos tras proclamarse campeón del mundo de F1?

Campeón del mundo suena muy bien. Esto es muy bueno para mí, porque matemáticamente ya nadie me puede quitar el título. Todavía no sé lo que siento, pero dentro de dos o tres días supongo que sí lo sabré.

### ¿En qué momento de la temporada se dio cuenta de que iba a ser campeón?

Me di cuenta de que podía ganar el Mundial en Hockenheim o en Hungría, porque desde la cuarta a la decimocuarta carrera, la

diferencia fue siempre de unos veinte puntos y tras conseguir tres segundos puestos consecutivos en Turquía, Italia y Bélgica ya lo tuve claro.

### Se proclamó campeón dos carreras antes del final de la temporada, pero no por ello puede considerarse que haya sido un triunfo fácil.

Para nada, ha sido una temporada muy complicada y muy difícil. Además, Kimi Räikkönen ha sido un rival muy duro, porque es un gran piloto y muy bueno. Ganarle a él y a los McLaren ha sido muy difícil.

### Más mérito, por tanto, para usted y para su victoria...

También más mérito porque este campeonato lo he conseguido estando Michael Schumacher en

la pista. Él ha sido siete veces campeón del mundo y defendía la corona.

Haber ganado el título sin Michael en la pista hubiera sido como el que gane el próximo año el Tour sin Lance Armstrong en la carretera; todo el mundo dirá que gana porque el americano no está, porque se ha retirado. Por eso creo que este título tiene un valor añadido y estoy muy contento por ello.

### ¿Durante la carrera, en qué momento vio que iba a ser campeón allí?

No lo pensé, iba tan pendiente de que no fallara el coche, de los neumáticos y de todo, que no pensaba en nada más que en llegar a la meta, y cuando la atravesé me di cuenta de que era campeón del mundo.

### Se proclamó campeón del mundo en Brasil, cuna de extraordinarios pilotos y donde nadie, hasta ahora, había celebrado la conquista del campeonato.

Está bien, me alegro por los brasileños. Aquí se vive un ambiente de Fórmula 1 muy bonito durante todo el fin de semana y me parece un buen sitio para haber ganado el mundial.

### Es el campeón del mundo más joven de la historia de la Fórmula 1, ¿le está llegando todo muy pronto?

Cuando debuté en la Fórmula 1 ya había ganado en las categorías de formación y, pese a que no

## >>Un merecido campeón

John Surtees no mereció el título en 1964, dicen los críticos, porque el Lotus de Jim Clark era más rápido (aunque frágil). Tampoco Ayrton en 1990, porque echó de la pista a Prost en Suzuka. Ni Lauda en 1984, porque sólo ganó cinco carreras por las siete de Alain cuando eran compañeros en el equipo McLaren.

Es la clase de críticas que tranquilizan las mentes de los pedantes que las difunden, pero la realidad es que nunca ha habido un mal campeón del mundo, y este año, en Fernando Alonso, tenemos la suerte de celebrar la supremacía de uno de los talentos más dinámicos de esta generación.

Desde cualquier punto de vista objetivo, Alonso es un campeón merecidísimo, que ha ganado el título

frente a la feroz oposición de Kimi Räikkönen y su más veloz, pero técnicamente más endeble, McLaren.

Hay quien cree que Räikkönen es el más rápido de la cosecha actual; el Jochen Rindt ante el Jackie Stewart que es Alonso.

Como Rindt, que hacía bailar el Lotus 49 en el límite absoluto de la adherencia, Kimi parece hacer milagros por instinto. Alonso es más analítico y estratégicamente astuto, una mezcla de talentos que exhibió en esa estupenda carrera hasta el cuarto lugar en Mónaco, con sus Michelin traseros casi en las lonas. Pero, como Stewart, también se cuenta entre los más rápidos e inspirados cuando hace falta, como demostró con esa remontada hasta el podio en Suzuka.

Alan Henry



¡Y van seis! En Hockenheim, Alonso dio la puntilla al Mundial.



perdí nunca la esperanza, tus sueños se retrasan. Lo cierto es que, desde que pasó el año de probador, todo ha ido muy rápido. He ganado el título y, por tanto, es un buen año, pero hay que seguir corriendo y aquí no se acaba el mundo. No puedes olvidarte de lo que has hecho hasta ahora ni del futuro.

### ¿Cómo le ha cambiado la vida desde que llegó a la F1 y cómo le cambiará ahora que es campeón?

Como piloto he mejorado un





¡Este es nuestro chico! Briatore y Patrick Faure, con Alonso.

poco en todo. En Minardi estuve un año adaptándome a la categoría y desde entonces he mejorado en la puesta a punto, en las salidas, en la crono, en las estrategias y en la elección de los neumáticos; soy más inteligente y calmado y todo ello lo hace, evidentemente, la experiencia. Dentro de seis o siete años seguro que seré mejor. Como persona, soy más ambicioso. Ahora confío más en mí mismo y la experiencia te hace tomar las decisiones con mayor seguridad y confianza. Ser campeón no tiene por qué cambiarme, quizá se me respetará más a partir de ahora.

**¿No se ha sentido respetado en algún momento?**  
Dentro de mi equipo sí. Ya lo dije a principio de temporada, al ser el tercer año que corría con ellos, el cuarto contando el de probador; y con Giancarlo Fisichella, más o menos, llegando nuevo, siempre se contaba un poco más conmigo, porque conocía mejor el coche. Sabía las sensaciones que había tenido en años anteriores y

Fisichella era el que tenía que dar más vueltas para acostumbrarse al coche.

Con el resto de pilotos no siempre, aunque cuanto más se acercaba el título más me saludaban por el paddock.

**En una temporada triunfal como ésta, se acuerda de algún momento malo, ¿el peor?**

Sin duda, Indianápolis, cuando no pude disputar la carrera [por motivos de seguridad, los equipos que montan neumáticos Michelin decidieron no correr].

**Junto a usted, que ha sido el mejor, ¿a qué otros pilotos destacaría como los mejores de la F1?**

Los que tienen los mejores coches. Aparte de Michael Schumacher, que siempre ha demostrado que es un piloto muy competitivo y muy bueno, los demás, cuando tienen un coche bueno ganan carreras y cuando tienen un coche malo, como el que tenía Kimi Räikkönen el año pasado, acaban décimos.

**¿Qué es lo que más le ha sorprendido de la temporada, el mal año de Ferrari, la fuerza de los McLaren...?**

Creo que lo principal fue lo de Ferrari. Después del dominio de los últimos años, sobre todo el dominio de neumáticos que tuvieron el año pasado, que hayan tenido tantos problemas este año fue la gran sorpresa para

todos y, por lo demás, tampoco hubo grandes variaciones.

McLaren y Renault han trabajado un poco mejor esta temporada y se han hecho los dueños de todas las carreras.

**¿Cuál fue la victoria que más le gustó?**

Todos los triunfos son diferentes y es difícil ponerles orden a los que más me gustaron. Pero la primera, por ser la primera, es quizá la que más te marca. Luego, todas las que abandonaba Räikkönen me gustaban más.

**Para el equipo fue muy importante ganar en Francia...**

Sí. Fue de las más especiales. Para mí y para el

equipo. Veníamos de las carreras de Indianápolis y Canadá sin puntuar. Y coger ahí esos 10 puntos, dominando la carrera desde la primera vuelta hasta la última, fue bonito, y más con la pole y todo.

**¿Ganar el GP de Alemania en Hockenheim fue el golpe definitivo a la temporada?**

No. No creo que haya ninguna carrera que haya marcado un antes y un después en el campeonato. Cuando salí el trece, con la mala suerte de la lluvia de la calificación en Australia, y estuve 20 vueltas detrás de Villeneuve en el puesto once, tuve que sudar sangre para conseguir seis puntos. Y esos seis puntos han sido fundamentales. Ahora, de todo eso nadie se acuerda, pero a la hora de ganar el título ha sido determinante. **FO**

**"He ganado, pero aquí no se acaba el mundo, hay que seguir corriendo"**







# A M A de Fernando Alonso

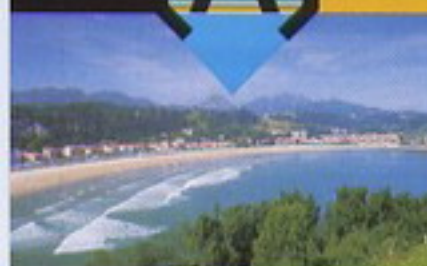
El abecedario de un año triunfal. Lugares, personajes, incidentes, antecedentes... que llevaron a Alonso a su primer título

Texto Oliver Peagam, Dom Taylor, Valentí Fradera



## ASTURIAS

La región española de donde es oriundo Fernando, y que da nombre al premio Príncipe de Asturias del que se hizo acreedor en 2005.



## BOB BELL

El responsable técnico de Renault, que proporcionó las herramientas con las que Fernando ganó el título. Un hombre tranquilo pero efectivo.



## CANADÁ

El único error verdadero en la temporada 2005 de Fernando: golpeó el muro a la salida de la curva 4, y dañó irreparablemente la rueda trasera derecha.



## DENNIS

Después de Interlagos, hasta Ron tuvo que reconocer de mala gana que Fernando había hecho "un buen trabajo" este año.



## ENSTONE

La sede del equipo Renault F1 en Inglaterra, en las instalaciones que fueron del equipo Benetton, y desde las que en 2001-2002 partió el reto de la marca del rombo de proclamarse por fin campeona del mundo con un coche 100% Renault.



## FLAVIO

Sabe cómo encontrarlos, ¿verdad? Briatore ha criado y vigilado a su protegido, igual que hizo con Schumi al principio de la carrera del alemán. Y Alonso también está llamado a replicar sus títulos.



## GIANCARLO

Fisi desempeñó un sumiso papel de número dos (casi) a la perfección. Menos mal que son buenos amigos, pues.







## Así gané el título...

Por Fernando Alonso

“En **Australia** no esperaba el podio, pero tuve la suerte de evitar el tráfico y ganar posiciones. Lo único que habría cambiado fue el tiempo el sábado.

“**Malasia** requirió mucho esfuerzo, pero ganar fue una gran sensación. Todo fue bien y fue entonces cuando empecé a pensar que teníamos auténticas posibilidades de luchar por el título.

“El R25 fue la mar de bien en **Bahrein**. Sumar 26 puntos de 30 posibles era genial, pero teníamos que ser prudentes: sólo habíamos hecho tres carreras de 19.

“**Imola** fue mi mejor victoria en F1 hasta entonces: sabía que Michael me estaba atrapando y tuve que tirar todo el tiempo. Al final, salió a la perfección y ganar tres carreras seguidas fue una sensación increíble.

“El segundo en **España** también supo a victoria: sabíamos que McLaren sería más rápido que nosotros, aunque pareció más fácil para Kimi porque tuvo algunos problemillas.

“**Mónaco** fue durísimo. Al principio cuidé los neumáticos, así que no me preocupaba que Kimi se escapara, pero en las últimas 20 vueltas las cosas se pusieron muy difíciles: hice cuanto pude por mantener a raya a los Williams, pero no pude. ▶

Fernando sentenció su primer título mundial con dos carreras aún por disputar, así que no se llegó a sufrir.





# ESPECIAL ALONSO EL CAMPEÓN



HOCKENHEIM



La carrera en que Fernando sintió que la balanza del título se inclinaba a su favor, después de que una avería hidráulica privara a Kimi de 10 puntos seguros.



IMOLA



La carrera en que Fernando mantuvo a raya a Schumi durante 12 vueltas y ganó, borrando de un plumazo cualquier duda sobre su talento y temperamento.



JPM



Cometió errores de colegial en Spa y Turquía, regalando así inesperados puntos de más a Fernando. ¡Gracias, Juancho!



KARTING



Se estrenó a los tres años en un kart destinado en un principio a su hermana mayor, y acabó proclamándose campeón del mundo junior en 1996.



LATTUNEDDU



Pasquale, la mano derecha de Bernie Ecclestone. En 2001, cuando Fernando corría en el humilde Minardi, fue una influencia importante en su rápida adaptación a la F1.



MERCEDES



Cuánta ayuda no prevista. Sí, Fernando podría haber sido campeón igualmente, pero, reconozcámoslo, las roturas de Stuttgart ayudaron.



NEUTROVIRAJE



Un estilo de pilotaje, identificado y descrito por Peter Windsor en *F1 Racing*. Así es como Fernando pilota el Renault R25, y sólo él puede hacerlo.



OXFORD



La ciudad donde reside. Muy distinta de otra 'O', Oviedo, su ciudad natal, principalmente porque allí puede pasar desapercibido. Aunque quizá ya no, ¿verdad?



PATRIA



Su país, España, que Fernando ha transformado de entusiasta del motociclismo en devoto de las cuatro ruedas. Y todo en apenas tres años.



QUILLA EN V



Sólo Renault adoptó esta disposición de suspensión delantera en 2005, "un diseño con todos los avances aerodinámicos de la doble quilla y todos los beneficios estructurales de la monoquilla", según Alonso.



RENAULT R25



Puede que no fuera el primero de la clase mediada la temporada, pero acabó el año como lo empezó, ganando, y, en manos de Alonso, jamás falló. "El R25 es muy manejable y consistente".



SYMONDS



Pat, el director ejecutivo de ingeniería de Renault, es uno de los cocos más inteligentes del pit lane. Una fuente inestimable de experiencia y estrategia y un gran activo del equipo.

FOTO GRANDE: PETER SPINNEY/LAT; RECUADROS: CHARLES COATES/LAT, ANDREW FERRARIO/LAT, MICHAEL COOPER/LAT, TIMES NEWSPAPER/REX FEATURES



“Me conformaba con el segundo hasta que Kimi tuvo un problema”

“Ralf Schumacher me golpeó en la salida en el Nürburgring [**Europa**], pero todo fue bien. Estaba contento de conformarme con el segundo hasta que el equipo me dijo que Räikkönen tenía un problema y que tirara. Me salí de pista, pero le estaba cogiendo cuando le vi estrellarse en la primera curva. Creo que entonces demostramos que íbamos a luchar de veras por el título.

“**Canadá** no fue un buen día. Tuve problemas y luego toqué un muro. Y en **EE UU** no corrió ningún coche Michelin.

“Me enorgulleció mucho ganar en **Francia**, y la carrera fue bastante sencilla. Pero aún quedaba mucho y sabíamos que nuestros rivales serían rápidos en **Gran Bretaña**. Así que fue una agradable sorpresa subir al podio en Silverstone y ampliar mi ventaja sobre Kimi. También me alegró el triunfo en **Alemania**. McLaren dominó ese fin de semana, pero todos sabemos que no dan premio por ser el más rápido hasta mitad de carrera.

“Aun así, sabíamos que teníamos que encontrar más rendimiento para **Hungría**, pero tuve mala suerte allí. Ralf golpeó mi alerón delantero en la primera curva y, cuando se desprendió, dañó el coche. Acabé corriendo por una buena posición de calificación en **Turquía**, donde fuimos ligeros para tener un primer relevo limpio. Tuve suerte con los problemas de Montoya, pero estaba lo bastante cerca para aprovecharlos.

“También estuve muy contento con el segundo en **Italia**. En las últimas carreras del año, nuestra táctica era obtener podios, así que fue perfecto. Que Giancarlo y yo acabáramos delante de Kimi fue aún mejor.

“En **Bélgica**, las condiciones fueron difíciles, pero no teníamos que ▷

CAMINO AL TÍTULO

- Australia (Parrilla 13, Carrera 3)
- Malasia (P1, C1)
- Bahrein (P1, C1)
- San Marino (P2, C1)
- España (P3, C2)
- Mónaco (P2, C4)
- Europa (P6, C1)
- Canadá (P3, R-accidente)
- EE UU (P6, NS)
- Francia (P1, C1)
- Gran Bretaña (P1, C2)
- Alemania (P3, C1)
- Hungría (P6, C11)
- Turquía (P3, C2)
- Italia (P2, C2)
- Bélgica (P4, C2)
- Brasil (P1, C3)
- Japón (P16, C3)
- China (P1, C1)





## T

### "TOMA!"



El grito de guerra que Alonso ha tenido oportunidad de repetir a placer este año. Fue lo primero que gritó cuando se sacó el casco en el parque cerrado de Brasil. Por triplicado.

## U

### ÚLTIMA VUELTA

Tirar hasta la última vuelta valió la pena, como en su persecución de Kimi en el Nürburgring, cuando el finlandés se estrelló en el último giro. Fernando nunca se rinde.

# "Estuvo bien recibir algo más de ayuda de McLaren"

arriesgar mucho. El tercero iba a ser perfecto, pero, después del accidente de Montoya, el segundo fue aún mejor. Estuvo bien recibir algo más de ayuda de McLaren.

"Y llegamos a **Brasil**. Estaba claro que no podríamos estar a la altura de los McLaren, así que me concentré en controlar a Michael Schumacher. En las últimas vueltas me parecía oír todo tipo de ruidos en el coche, y no fue hasta que crucé la meta que caí en la cuenta: ¡ya era campeón del mundo!". **F0**

## V

### V10

2005 ha sido el canto del cisne de esta arquitectura de motor, que Renault introdujo en su regreso a la F1 en 1989.

## W

### WHITE

Rob White, responsable técnico del departamento de motores de Viry-Chatillon. Mercedes podría aprender algo de fiabilidad aquí.

## X

### X

Cuando Symonds habla de que el título mundial era el destino de Alonso, creemos que quiere decir que Fernando tiene ese algo intangible que... en fin, llamémoslo x...

## Y

### YAYO



Así debe de sentirse Emmo ahora que su histórico récord de precocidad ha sido usurpado por un joven piloto español de 24 años y 58 días.

## Z

### ZAPPING



Y la F1 cambió de canal. Tras años de dominio de Ferrari, Alonso se hizo con el mando a distancia y eligió su programa favorito: ganar carreras y el título.



FOTO GRANDE: CLIVE ROSE/GETTY IMAGES; RECUADROS: ARCHIVO LAT (XPB/CC); CLIVE ROSE/GETTY IMAGES; CLIVE MASON/GETTY IMAGES





# CRRA

Renault fue el equipo que mejor se adaptó al cambio de reglamento, y Fernando supo liderar el proyecto y acabar ciñéndose una corona histórica

Texto Josep Viaplana  
(redactor jefe de motor del *Diario Sport*)

¿Es un pájaro? ¿Es un avión? ¿Es Superman? No, es Fernando Alonso lanzado al título (dcha.); el español descarga la furia tras sentenciar el campeonato (izda.).

PIFF



# CKK







El tercer puesto en Brasil (arriba) fue la guinda que permitió a Fernando saborear por fin el pastel del título mundial.

Fernando Alonso remató en Brasil una temporada excepcional, en la que se proclamó campeón del mundo de F1, batiendo todos los récords de juventud posibles y recogiendo los frutos de su entrega, pasión y talento.

Su meteórica carrera ha hecho honor a su calidad, y ha alcanzado el título después de haberse convertido en el piloto más joven en lograr una pole position, una vuelta rápida, un podio y ganar un gran premio. Fernando Alonso también se convirtió en Interlagos en el piloto más joven de la historia en ganar el título, batiendo el récord del brasileño Emerson Fittipaldi, que se ha prolongado durante 33 años.

Si para Fernando Alonso el año 2003 fue el de la revelación, 2004 no fue como se podía esperar el de la consagración, y no porque él no diera la talla, ya que el monopla desde el inicio

no respondió a las expectativas despertadas. El mejor resultado fue la segunda posición en el GP de Francia, donde salió desde la pole (la única del año), y eso que inició la temporada con un tercer puesto en Melbourne que nos hizo presagiar lo mejor, pero únicamente pudo repetir podio en Alemania y Hungría, además del citado de Magny-Cours.

El monopla le dejó tirado en algunos momentos cruciales de la campaña, cuando estaba a punto de lograr buenos resultados, y sufrió los dos accidentes más graves de su carrera deportiva, al margen del de Brasil de 2003. En Mónaco, cuando iba segundo detrás de su compañero Trulli, intentando doblar a Ralf Schumacher, éste no le cedió el paso y Fernando se estrelló contra las barreras de seguridad dentro del túnel, lo que le hizo descargar una lluvia de críticas hacia el alemán. En EE UU volvió a sufrir otro accidente, después de pasar

sobre los restos del coche de Ralf Schumacher. El asturiano llegó a final de recta y en la frenada, cuando iba tercero, pinchó una rueda trasera y probó lo que es el muro de Indianápolis.

Un accidente que pudo haber sido grave, pero quizá la mayor decepción se la llevó en Bélgica, ya que cuando rodaba en cabeza una fuga de aceite le dejó tirado cuando iba en primera posición. A esa decepción siguió otra en Italia, cuando se salió de la pista rodando en tercera posición.

Finalmente, el equipo no pudo luchar con BAR por el segundo puesto entre los constructores, ya que el fichaje erróneo de Jacques Villeneuve no aportó nada durante los tres últimos grandes premios en China, Japón y Brasil, y aunque Fernando logró puntuar, el coche no daba más de sí. El equipo arrojó la toalla antes del verano para preparar bien el año 2005, en una acertada decisión, como se ha visto este año.





“Renault y Alonso han vivido de las rentas de un inicio fulgurante”

#### LAS CLAVES DEL ÉXITO

El hecho de que Renault abandonara el proyecto del R24 antes del verano de 2004 para trabajar en el futuro monoplaza fue la clave del inicio de temporada tan magnífico, sobre el que han basado su triunfo.

Este año los motores han tenido que durar dos carreras y ahí ha radicado, precisamente, una de las ventajas de Renault. El primer cambio de motor inesperado se produjo en el coche de Giancarlo Fisichella en Bélgica, ya la 16ª prueba de la temporada, de las 19 de que constaba el calendario de 2005.

Renault y Alonso han vivido sobre todo de las rentas de un inicio de temporada fulgurante. Un tercer puesto en la prueba de apertura en Australia, y tres victorias consecutivas, en Malasia, Bahrein y San Marino, cimentaron un triunfo muy merecido. Alonso llegó al Circuit de Catalunya, escenario de la quinta prueba de la temporada,



con 36 puntos de 40 posibles, por sólo siete de Kimi Räikkönen. El campeonato estaba sentenciado... aunque entonces nadie lo adivinara.

Los McLaren no dieron un aviso de su potencial hasta que la temporada llegó a Europa. En Imola, Räikkönen se escapó desde la salida y era totalmente inalcanzable, pero justo en la arrancada fue demasiado brusco y dañó un palier, que le apeó de

la victoria, dejando a Fernando solo ante Schumacher, a quien contuvo brillantemente durante 12 espectaculares últimas vueltas. El finlandés tuvo que abandonar tras el octavo paso por meta.

En el GP de España, McLaren empezó a recuperar terreno, pero Alonso siguió pegado a la rueda de Räikkönen. En ese momento, se vio que la baza a jugar por Renault era la de la

Fernando y Giancarlo Fisichella no han coincidido mucho en el podio, pero en Monza (arriba) dejaron claro que su relación es excelente; el rey entregó la guardia a su heredero en Imola (izda.), tras una sensacional persecución.

fiabilidad, ante el vendaval de velocidad de los coches equipados con motores Mercedes, tan potentes y rápidos como frágiles. McLaren no pudo contar con Montoya ni en Bahrein (sustituido por Pedro de la Rosa), ni en San Marino (Alex Wurz), debido a una lesión en el hombro izquierdo.

En los prolegómenos del GP de España llegó uno de los terremotos de este año, con ▷





## ESPECIAL ALONSO LA CAMPAÑA

Todos para uno y uno para todos. El triunfo de Alonso es también el de todo un equipo, Renault, volcado con su piloto. Este rotundo 'Bravo' también va por ellos.



RENAULT **F1** Team

**BRAVO**

**FERNANDO**





EN LA OTRA PÁGINA: PETER SPINNEY/LAT; ESTA PÁGINA: STEVE ETHERINGTON/LAT; CHARLES COATES/LAT; STEVEN TEE/LAT

Alonso acusando a los BAR, descalificados en Imola y sancionados con dos carreras por utilizar un depósito de combustible suplementario, y a los Ferrari, por no firmar el acuerdo de limitación de jornadas de entrenamientos privados, de "tramposos".

Mónaco no se le ha dado bien nunca a Fernando y este año tampoco fue una excepción. Esta vez, una elección incorrecta de los neumáticos dejó de nuevo a Räikkönen al frente del pelotón y con un Alonso imposibilitado para llegar al podio en la última fase de la carrera. Los puntos del cuarto puesto le supieron a gloria. Montoya, que le siguió en las últimas vueltas muy de cerca, no tuvo la motivación suficiente para intentar superar al asturiano, y ése fue ya el primer regalo de los que le hizo el colombiano al asturiano y a Renault este año.

El GP de Europa confirmó la supremacía de los McLaren con un Räikkönen impresionante, siempre presionado por Alonso.

La bandera de Asturias saluda al nuevo campeón (arriba); los colores de la patria chica de Fernando casan la mar de bien con la decoración corporativa del Renault (superior); en los boxes de Indy (dcha.), la mirada de Alonso refleja la tensión vivida en EE UU.

## "Fernando siempre ha sabido sacar provecho de su montura"

Fernando ha sabido sacar siempre provecho de su montura, y aunque no tuviera el mejor coche, sí que lo ha aprovechado al máximo independientemente del circuito y las condiciones. Con un coche para ser segundo, Alonso estaba en esa posición cuando los errores de Räikkönen, que se salió varias veces de la pista, le dañaron la rueda delantera derecha. Advertido por su ingeniero de ello, el piloto español se lanzó al ataque para presionar al finlandés, que no supo ser segundo, y por buscar la victoria se estrelló en la última vuelta al ceder la suspensión derecha en la frenada de final de recta. Para Fernando fue un triunfo inesperado y muy valioso. Salió de Nürburgring

con 32 puntos de ventaja, la más amplia hasta ese momento, cuando se habían disputado siete pruebas.

### CRISIS AMERICANA

Las dos carreras americanas no sirvieron de nada para Alonso. En Canadá cometió el primer error de la temporada, estrellándose contra el muro en una carrera que podía ganar, mientras que Räikkönen, ayudado por el equipo, logró la victoria y redujo las diferencias a 22 puntos. El hecho de que no se disputara el GP de EE UU fue una ventaja añadida para Alonso, a priori, puesto que no tenía un coche ganador en el óvalo.

El regreso a Europa significó un paseo marcial para Fernando, quien en Francia ni siquiera ▷





dejó el liderato de la prueba en las paradas en boxes después de salir desde la pole. Fueron malos tiempos para McLaren, ya que en Silverstone llegó una segunda rotura de motor en los entrenamientos libres en el coche del finlandés, tras la acaecida en Magny-Cours. Tuvo que retroceder de nuevo 10 posiciones en la parrilla y ello comprometió su carrera. La victoria de Montoya fue un alivio, mientras que Fernando se situó por delante de Kimi, que remontó hasta la tercera plaza.

Las dos máximas diferencias entre Alonso y Räikkönen se dieron precisamente en las carreras disputadas en Alemania, en tierra de Mercedes. En Hockenheim, Kimi se vio traicionado de nuevo por la mecánica cuando era primero, dejando al asturiano una victoria en bandeja, elevando así su ventaja a 36 puntos, el máximo de toda la temporada.

Hungría siempre le había ido bien a Alonso, pero este año, cuando mejor lo tenía, falló. Primero erró en la calificación, ya que cuando estaba en tiempos de pole se salió ligeramente en la última curva, viéndose relegado a la sexta posición de la parrilla. Ello fue nefasto para sus aspiraciones, ya que quiso recuperar el terreno perdido en la primera curva, y se encontró con Ralf, que no perdona una y le taponó el paso, enviándole a



**“El regreso a Europa significó un paseo marcial para Fernando”**

Con este arrojó, Alonso marcó la pole en Magny-Cours (arriba), que rubricó con el triunfo en la carrera de casa del equipo.

boxes con el alerón delantero roto. Acabó, pero fuera de los puntos y sólo para no salir de los primeros a calificar en Turquía.

**LOS REGALOS DE MONTOYA**  
El colombiano ha sido esta temporada el mejor aliado de Fernando en su lucha con Kimi. Si en Mónaco ni intentó adelantarlo, en Turquía le regaló dos puntos. Juan Pablo, capaz de hacer el adelantamiento increíble, y de cometer fallos de principiante, cerró tanto al doblar a Tiago Monteiro que éste no pudo evitar tocarle. Montoya iba segundo con mucha comodidad, pero esa colisión le hizo ser acosado por Fernando y además le dañó ligeramente el coche, saliéndose de la pista en la curva más famosa del nuevo trazado de Turquía, la curva 8 y sus cuatro vértices. Montoya se dejó ahí el segundo puesto de la carrera al salirse de la pista y ser superado por Alonso, que de nuevo supo sacar partido de los fallos de los demás.

Nuevo cambio de motor en ▶



## ESPECIAL ALONSO LA CAMPAÑA



Aunque sin cambios de ruedas, el trabajo en boxes (arriba) siguió siendo fundamental; por gentileza de Tele 5 (dcha.), España disfrutó de una cobertura TV sin precedentes; los seguidores de Alonso (abajo) se dejaron ver en todos los circuitos.



RENAULT Team  
**BRAVO**  
FERNANDO  
2005 WORLD  
CHAMPION

Italia para Räikkönen, que se quedó en el centro del pelotón en la parrilla de salida, y con la estrategia de una sola parada, muy cargado de combustible, tuvo que esperar a los repostajes de los demás para ascender posiciones. Kimi había marcado la pole, pero salió 11º, y cuando parecía que estaba en disposición de ganar la carrera, un fallo en su neumático trasero izquierdo, provocado por unos reglajes demasiado 'agresivos' en su chasis, le hizo parar una vez más, y ahí perdió toda opción al triunfo. Una posterior salida de pista tampoco le arregló las cosas, y finalmente fue cuarto, mientras Alonso era segundo tras Montoya, que cuando no tiene que echarle una mano a Räikkönen no falla.

Con 27 puntos de ventaja, todo podía decidirse en Bélgica.

Montoya salió desde la pole, junto a Räikkönen, mientras Alonso era cuarto, por detrás de Trulli. Los dos McLaren se escaparon, y Kimi, que ya ganó en 2004 en Spa, no falló. Fernando necesitaba sacarle cuatro puntos para hacerse con el título, pero supo mantener la cabeza fría, sin arriesgar, concentrado, en una carrera inteligente con el piso mojado, controlando la carrera y llegando a espaldas de Kimi, pero haciéndolo de nuevo gracias a otro regalo de Montoya.

El colombiano colisionó con otro doblado, esta vez Antonio Pizzonia, quien en la recta final de carrera y con ruedas para seco, era más rápido que Juan. No se dejó desdoblarse y ambos chocaron, quedando Montoya fuera de carrera, dejando ocho puntos más de vida a Renault en

el campeonato de constructores, y dos más a Fernando en el de pilotos, que se quedó sin decidir allí, pero que estaba ya casi sentenciado.

Solamente seis puntos en las tres carreras que quedaban eran un botín fácil para Alonso, que llegó a Brasil con un coche nuevo prácticamente de aerodinámica, y desechando la evolución D del motor, más potente y sobre todo con más revoluciones. No era cuestión de arriesgar para hacer frente al poderío McLaren, que este año se ha dejado muchos puntos por el camino por su falta de fiabilidad. Alonso, por el contrario, supo estar donde hacía falta en cada momento, siempre a espaldas de los McLaren, presionando, sacando partido a cualquier fallo ajeno, con un coche irrompible y con un pilotaje extraordinario.

### FERRARI, 'MISSING'

Mientras McLaren no conseguía convertir en éxitos sobre la pista un coche rapidísimo, con continuos y repetidos errores de Montoya, Ferrari y BAR, los dos primeros equipos del año pasado, no existieron, siendo una sombra de sí mismos, especialmente los primeros, con errores en el diseño del coche y con los neumáticos Bridgestone inferiores a los Michelin.

Williams tampoco estuvo a la altura, inmerso en luchas internas con BMW, que acabó comprando Sauber y, en estas condiciones, los de Flavio han pescado a río revuelto.


El equipo Renault, cohesionado y trabajando estrechamente con un Fernando Alonso que supo aglutinar, con madera de líder, las fuerzas de toda la escudería para llevarle al título, se superó a sí mismo y a un presupuesto notablemente inferior. En Brasil remató una temporada espectacular, constante, apenas sin errores sobre un coche tremendamente fiable y se aseguró el primer título mundial de F1 para España. **FO**

**"El equipo Renault se superó a sí mismo y a un presupuesto inferior"**





Räikkönen charla  
con Peter Windsor  
en el Hilton de Sao  
Paulo (en la otra  
página, recuadro).

  
Mercedes-Benz

  
Mobil 1

**Kimi**





# por qué no ganó

¿Le robaron? Tal vez... Pero no todo se debió a la fiabilidad del coche. Pasaron muchas más cosas en el 2005 de Kimi

Entrevista Peter Windsor Retratos Darren Heath

**A** sí que Kimi perdió el título de pilotos de 2005; o no lo ganó, digámoslo de esta manera. Ni siquiera estuvo reñido, no del modo 'échalo en la Curva 1 de Suzuka' con el que nos hemos familiarizado durante los años. No, Kimi quedó fuera de juego con dos carreras todavía por disputar, yéndose para casa tranquilo a por algo de merecida diversión. Un día triste.

Lo que salió mal es otra historia, y empieza con la perspectiva que uno quiera adoptar. Por ejemplo, se podría catalogar la lista de averías mecánicas que privaron a Kimi de -¿cuánto?- ¿40 puntos? La válvula de la rueda en Malaisia; el palier en Imola; la



suspensión en Europa; el sistema hidráulico en Alemania. En comparación, el Renault de Fernando Alonso fue tan robusto como un todoterreno con pocos kilómetros propiedad de una señorita.

Por otro lado, nada se obtiene gratis. Si el McLaren MP4-20 no fue lo bastante fiable ▷





Kimi bregó con un plano en una rueda en el Nürburgring; la implacable presión de Alonso hizo el resto.

para ganar un campeonato, sí fue en cambio lo bastante rápido para ganar la mayoría de carreras. Si había un equilibrio que alcanzar –fiabilidad contra velocidad–, McLaren se acercó tanto como Renault. El problema fue que McLaren pecó por exceso de velocidad y Renault de fiabilidad. Papel y tijeras.

No obstante, si se echa un vistazo más detallado, se aprecian otros factores. Éste fue el primer año del motor para dos carreras, lo que implicaba que la fiabilidad y el éxito eran premiados... por la fiabilidad y el éxito. En cambio, el más ligero error (y las roturas de motor, que pueden parecer aparatosas desde fuera, por lo general son consecuencia del más ligero error) era premiado con un golpe tremendo. Pierdes 10 posiciones en la parrilla y calificas pronto en la siguiente carrera.

Claro que todo el mundo jugaba al mismo juego, así que echar la culpa al reglamento en este caso es casi tan útil como recordar que Ayrton Senna venció a Alain Prost en el campeonato de 1988 porque ese año decidieron contar sólo los 11 mejores resultados. Aun así, parece un poco injusto que un piloto –un piloto, no un coche– sea perjudicado por partida doble por algo tan oscuro como una mala remesa de componentes menores en un cojinete del cigüeñal.

¿Fue Kimi inocente? No exactamente. Antes de la salida en Melbourne, flexionando los dedos, apagó el interruptor general. Kimi

“Estoy seguro de que Juan quería que Alonso ganara el título”

## Momentos decisivos

**1** **Vuelta 59, GP de Europa**  
Si 2005 hubiera sido el año de Kimi, su triángulo delantero derecho habría aguantado 5 km más en el Nürburgring. En cambio, cuando frenó para la primera curva por 59ª y última vez, la suspensión, que había resistido unas tremendas vibraciones desde que Kimi hiciera un plano en la rueda delantera derecha al doblar a Villeneuve 25 vueltas antes, pasó a mejor vida. Alonso, a sólo 1,58s, heredó el liderato y la victoria.  
**Dom Taylor**



cree que el sistema anticallado debería haberle salvado; resultó que por entonces el sistema no estaba diseñado para aguantar un motor cuyo régimen había caído prácticamente a cero. Eso fue 80% Kimi, 20% McLaren. También salió largo en su vuelta de calificación en Bahrein. Perdió unas tres décimas, y un puesto en primera fila. Si hubiera llegado a la primera curva por delante de Fernando Alonso, podría haber ganado; en cambio, pilotó un McLaren lo bastante rápido y lo bastante fiable para acabar en el podio.

La suspensión se rompió en el Nürburgring porque Kimi hizo un plano en un neumático, pero ¿hasta qué punto fue culpa suya? En 2005, con los cambios de ruedas anulados, nadie que rodara entre los tres primeros debería haberse visto obligado a salirse de su trazada y pasar sobre los baches y las virutas de goma para adelantar a un rezagado. Aunque levantó el pie en la recta, Jacques Villeneuve obligó a Kimi a hacer precisamente eso en el Nürburgring, y Kimi pilló un bache y bloqueó. El resto es historia.

Charlé con Kimi antes del GP de Brasil, en el nuevo Hilton unos kilómetros al norte de Interlagos. La bruma vespertina le pilló asomado a la ventana, escudriñando un futuro que se resolvería dentro de poco. Estaba tranquilo, inexpresivo. Sin tensión.

“¿Cómo lo manejó”, le pregunté, “cuando Juan Pablo salió después del GP de Inglaterra



con eso de que 'sabía que aquí podía vencer a Kimi y lo hice'? Cualquiera otro piloto en su posición, incluso Mika, se habría subido por las paredes".

Kimi sonrió y dijo: "No me importa todo eso. Montoya puede decir lo que quiera. Yo hago lo mío. No me preocupo de nadie más".

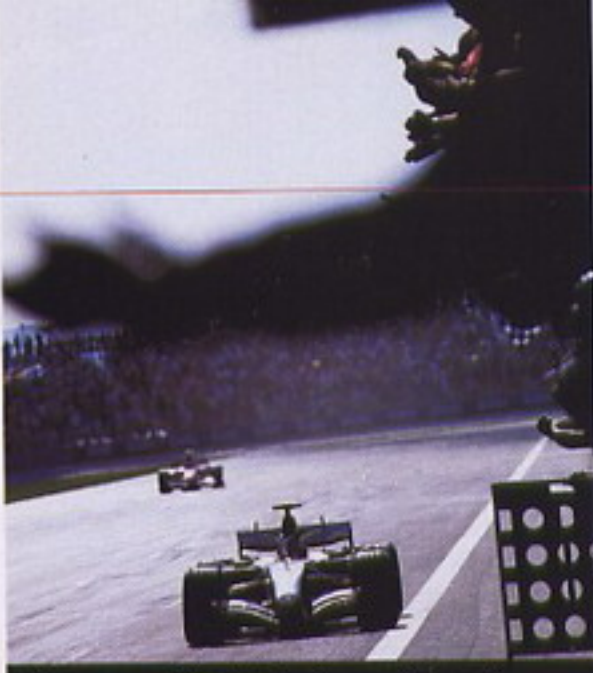
"¿Hubo un tiempo", continuó, "en que sí que importara? ¿Tiraba el casco de niño? ¿Tira el casco ahora cuando está en casa?"

"No, siempre fui así", mantiene Kimi, permaneciendo inexpresivo. "Siempre. Nunca he encontrado sentido a pelear o enfadarme de verdad. Creo que lo único es hacer tu vida y no preocuparte de lo que digan los demás".

Quienes conocen bien a Kimi dicen que su ecuanimidad es innata; un don. Lo creo, con una salvedad: un don exige un cuidado constante y se puede emplear mal si se lo descuida. Está claro que Kimi ha trabajado mucho en su aptitud para no reaccionar ante los acontecimientos y la gente y la política que los rodea. Así, sospecho que su inteligencia emocional está a la altura de la de Michael Schumacher.

Hace años, en una visita rutinaria al médico, la mamá de Kimi, Paula, dejó a su hijo de ocho años en la sala de espera infantil. Todo fue bien hasta que se armó un jaleo y Kimi salió llorando, pataleando de frustración. "Está claro que su hijo padece un desorden de atención", comentó el médico. "Se aburre y es impaciente. Ha de aprender paciencia".

No obstante, en casa se supo la verdad: a Kimi le encantan los puzzles y quiso hacer uno que vio en una estantería. Se lo pidió a una enfermera, pero le dijeron que era para



Una actuación sin tacha en Turquía, pero Alonso entró justo por detrás.

## Momentos decisivos

### 2 Cuarta sesión libre, GP de Gran Bretaña

Por si la rotura de una semana antes en Francia no bastara, la avería en Silverstone lo dejó bien claro: el motor Mercedes-Ilmor tenía graves problemas de fiabilidad, que tanto la prensa como el box McLaren sospecharon que le estaban costando el título a Kimi en ese mismo momento. Diga lo que diga Ron Dennis acerca de exprimir el conjunto, el hecho es que sin las averías mecánicas Kimi habría llegado a Japón en liza por el título. Pero, para entonces, Alonso ya era campeón.  
**Dom Taylor**



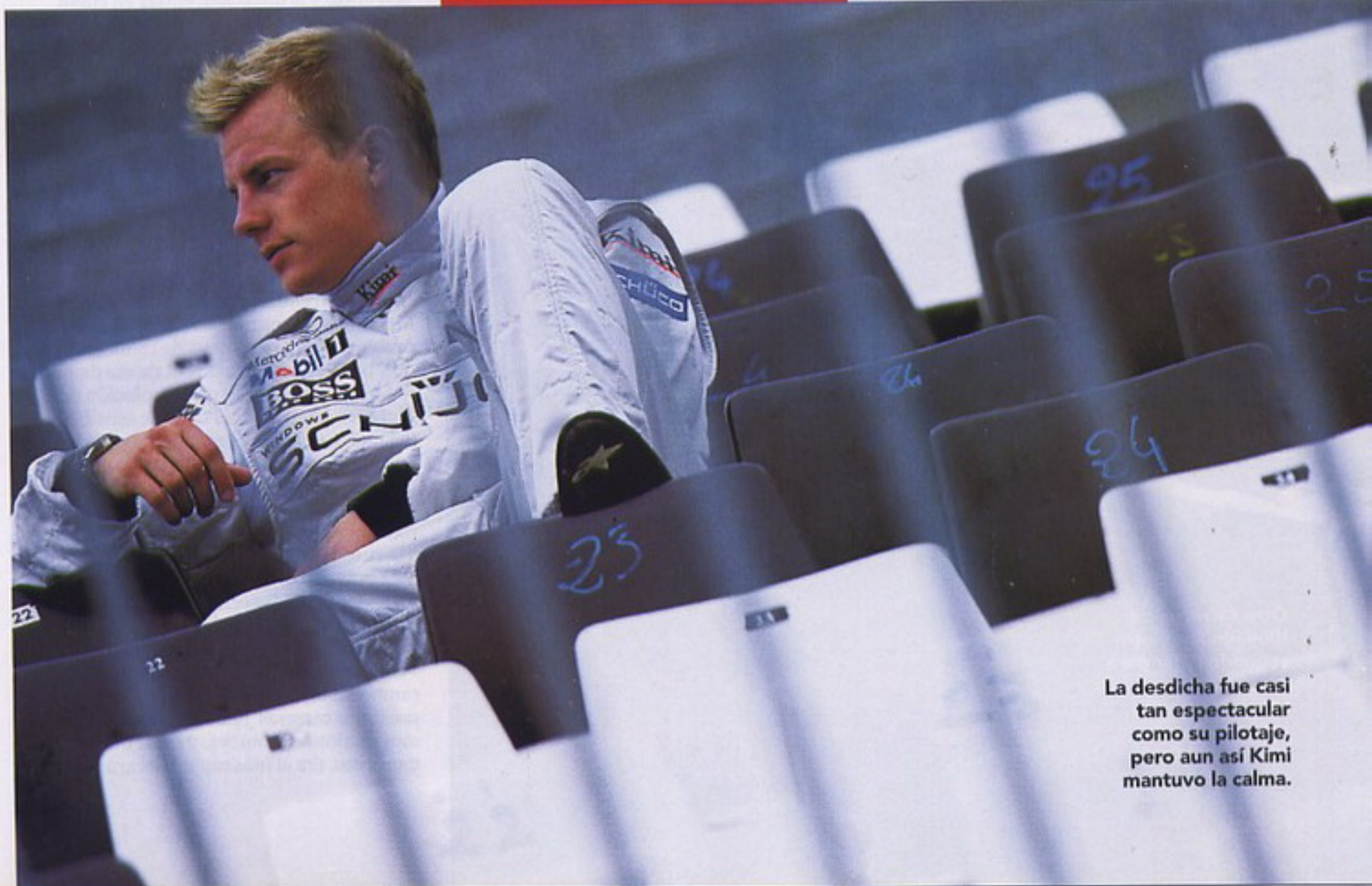
niños de 10 años y que tenía que jugar con los juguetes para su grupo de edad. Kimi sabía que eran sencillos, y quería el grande. No. No. De ahí la frustración.

Al enterarse, Paula le volvió a llevar a la consulta, buscó el puzzle y vio asombrada cómo Kimi lo encajaba como por arte de magia. Dice que fue la última vez que recuerda que Kimi perdiera la calma.

Entonces, ¿qué pasó cuando bloqueó en la frenada de la primera curva en Interlagos 2005, al iniciar su vuelta de calificación? ¿Se derritió el Hombre de Hielo? ¿Fue la presión?

Fue la presión, claro; lo que sea que signifique 'presión'. En concreto, fue producto de un año en que tuvo que ir a remolque desde la primera carrera y luchar contra dos elementos clave que en el fondo estaban fuera de su control: la falta de fiabilidad mecánica y Juan Pablo Montoya. Digo esto, claro, en el contexto de la temporada de Fernando. ¿La fiabilidad mecánica de Fernando? Casi perfecta. ¿Su compañero? Un tal Giancarlo Fisichella, un piloto rápido y elegante, sí, pero un hombre ni de lejos tan mentalmente fuerte y obtuso como Montoya. Desde más o menos la segunda carrera, desde el momento en que Giancarlo recordó que era un frío italiano y no un trabajador chico de Enstone, Fernando llevó ventaja. Se impusieron el trabajo duro y un talento aún mayor.

Juan Pablo es muy distinto. Juan es un colombiano duro y arrogante, un hombre cuyo mundo de la F1 gira alrededor de sí mismo. Cuando tiene una oportunidad de ganar, gana para Juan Pablo. Cuando no ▶



La desdicha fue casi tan espectacular como su pilotaje, pero aun así Kimi mantuvo la calma.



## Momentos decisivos

3

### Vuelta 55, GP de Turquía

Una diferencia de 26 puntos con seis carreras por disputar no era insuperable, y Kimi esperaba que Montoya hiciera su parte. Seis dobles de McLaren limarían 24 de ellos, suponiendo que Alonso fuera siempre tercero. Un podio perdido para Alonso y Kimi sería campeón en Shanghai. Pero en Turquía JPM metió la pata a las primeras de cambio, culpando a Monteiro de embestirle. Pero Tiago dice que tuvo que frenar 43 metros antes que en cualquier vuelta anterior. Montoya dice que se rompió el difusor, lo que hizo que saliera largo en la Curva 8 a dos vueltas del final, pero incluso sobre eso existen dudas ahora. Y el segundo fue para Alonso.

Dom Taylor



Otro carrerón de Kimi (en Spa), otro segundo lugar para Alonso gracias a Montoya, que se chocó a cuatro vueltas del final.

gana, tiene tanto interés en jugar por el 'equipo' como en jugar a cricket. Cómo no, nunca lo va a reconocer, así que lo diré por él: estoy seguro de que Juan quiso que Fernando ganara el título desde el momento en que él, Juan, quedó fuera de combate. Que McLaren hubiera ganado el título de constructores habría hecho honor a Juan. Que Kimi ganara el de pilotos desprestigiaría a Juan. Juan no hizo nada deliberadamente negativo en 2005... pero no creo que hubiera tenido esos problemas con los doblados en Turquía y Spa de haber sido él el que luchara por el título y no Kimi. Una cosa es levantar el pie; otra muy distinta poner el cerebro en punto muerto.

Sin embargo, mucho más importante es que Juan es un piloto rapidísimo y competente, un hombre muy capaz de doblar a Kimi si se le presenta la oportunidad. Puede que éstas lleguen en forma de penalización de 10 plazas en la parrilla para Kimi (Silverstone, Monza), de que Kimi lleve más gasolina y encuentre tráfico en las primeras vueltas (Turquía, Spa), o, sí, que se arriesgue con los reglajes cuando no hay mucho que perder.

A medida que transcurría la temporada 2005, y la lesión en el hombro de Juan y otros problemas (plano en una rueda en Malasia, apagón de radio en Canadá, accidente en calificación en Alemania) le dejaron como espectador por lo que se refiere al título, Juan pudo experimentar con algunas cosas que Kimi nunca iba a considerar. Por ejemplo, Juan es el piloto reactivo definitivo. Su movimiento inicial de volante en la mayoría de curvas es bastante más violento que el de Kimi. Le gusta poder con el coche, provocarlo con el gas y la dirección, entrar en curva relativamente tarde, apoyándose en la zaga. Kimi, mucho más suave, sólo piensa en líneas rectas. Encuentra el punto mínimo de velocidad, cambia de dirección, da gas en proporción con la carga decreciente. Sencillo, pero muy difícil de explicar.

Desde que Juan pilotó el coche por vez primera, su estilo y las características de inserción en curva del MP4-20 resultaron ser tan compatibles como Patrick Head y Mario Theissen. Juan forzaba el volante, la zaga se descolgaba... y a partir de ahí era Montoya contra sus reflejos y el pedal derecho del McLaren. Gomas nuevas solucionaban el problema para una vuelta de calificación o dos, pero, en carrera, la ventaja era de Kimi.

Lo más probable es que la solución de McLaren fuera bajar el nivel de sensibilidad del morro del coche de Juan trabajando en la geometría, seguramente quitando algo de caída negativa y tal vez montando una barra estabilizadora más rígida. Esto habría reducido el índice de transferencia de pesos a la rueda trasera en apoyo, dando así a Juan más espacio para manipular el morro jugando con la dirección y el acelerador. Räikkönen probó la primera versión en los tests, notó algunas diferencias, pero decidió —correctamente, dado el estado del campeonato— no hacer cambios para las próximas carreras. Sabe que pilota de modo muy distinto a Montoya; y sabía que, en ese momento, era el más rápido del grupo. Es





Kimi ganó en Hungría, pero esta vez el coche de JPM dejó tirado al colombiano.

decir, no arregles lo que no está roto. (En cambio, arregla lo que no para de romperse).

La pega de la geometría de Juan era la reducción potencial de agarre total en condiciones perfectas, algo que Kimi pudo demostrar con sus series de parciales violeta a media carrera en prácticamente todos los circuitos (Mónaco y Spa fueron los dos ejemplos extremos). Por otro lado, en Brasil,



Un error en calificación en Bahrein y Kimi vio ganar a Alonso desde la pole.

donde el granulado fue un gran problema para todos los pilotos Michelin, el morro menos sensible de Montoya le permitió no exigir demasiado a la zaga del coche.

Así pues, figuraos la escena cuando Räikkönen se preparaba para esa vuelta de calificación en Interlagos: Juan Pablo, más contento con su coche (debido a la geometría Step 3) que Kimi (cuyos neumáticos estaban al límite), fue el más rápido gran parte de la sesión a pesar de ser el séptimo en salir a calificar. Entonces la pista era más lenta, pero ahora el viento contrario mataba las velocidades punta. Fernando, con una carga

de gasolina agresiva, se hizo con la pole y ahora Kimi, con más combustible que ambos, tenía que ser perfecto. Y tenía que batir, claro, tanto a Fernando como a su compañero. La presión era astronómica.

Frenó 0,1s (14 metros) más tarde que nunca en la primera curva. No pasa nada; salvo que pilló un bache y bloqueó la rueda descargada. Normalmente, habría entrado en curva antes para compensar. En esta ocasión, para estar bien colocado para la curva 2, no tuvo más remedio que alargar la recta y perder tiempo. Adiós pole. Y, seguramente, adiós victoria.

Todo se reduce a lo que todos dijimos cuando Juan Pablo entró en McLaren: "¿Para qué necesita McLaren a Montoya si tiene a Räikkönen?". Kimi nunca va a quejarse de un compañero, ya que sabe que es más capaz de completar el puzzle. Pero no hace falta ser un físico nuclear para saber que las parejas de pilotos bien equilibradas contribuyen a hacer

más fáciles los años de campeonato. Fisichella es un piloto mucho mejor que tener en el otro coche que Juan Pablo si tratas de ganar el título, igual que David Coulthard resultó ser el chico perfecto para McLaren en los años de Mika Häkkinen. ¿Es Juan Pablo un piloto de carreras más rápido y mejor que DC? Sí. ¿Habría tenido Kimi más posibilidades de ganar el título de 2005 con DC a su lado? Sí. DC habría sido un compañero 'de equipo' y seguramente no se habría roto el hombro jugando a lo que fuera. Que Kimi tuviera que vencer tanto a Fernando como a Juan Pablo fue un poco como que en 1981 Carlos Reutemann tuviera que doblegar a su compañero en Williams, Alan Jones, y a Nelson Piquet; y que en 1986 Piquet tuviera que batir a Nigel Mansell y a Alain Prost.

Los equipos alegarán que hacen correr a los dos mejores pilotos disponibles y, en el caso de McLaren, con la longevidad de Kimi en el deporte algo dudosa, se entiende que quieren tenerlo todo cubierto; pero la historia muestra que el equilibrio entre compañeros en un año de campeonato es aún más importante que los resultados brutos.

Así que Kimi, en el Hilton de Sao Paulo, estaba en modo bastante resignado. "Siempre queda el año próximo", dijo.

"¿Y quién dice", contestó, "que el año que viene tendremos la misma ventaja de coche?". Y, dicho esto, se fue, con el paso enérgico de un piloto de carreras superrápido, superdotado, cuyo diestro manejo de volante, acelerador y frenos dice todo cuanto hay que decir sobre técnica y clase sublimes. **FO**

"¿Para qué necesita McLaren a Montoya si tiene a Kimi?"



# La CTTMA de la evolución

Cuando el juego se pone duro, los duros expresan su genialidad con el CAD/CAM y sacan un ganador. Es el método de McLaren, y la historia de su magnífico MP4-20

Texto Steve Cooper Fotografías Ted Humble-Smith

**E**l McLaren MP4-20 podrá haber sido el monoplaza más rápido de la parrilla en 2005, pero tuvo una génesis larga y llena de problemas. De hecho, este coche es hijo de la desgracia y los contratiempos. Introducido en un principio en 2003 como el malogrado MP4-18A –un coche tan problemático que no llegó a correr–, el MP4-20 evolucionó de los difíciles pero bastante mejores bólidos de la pasada temporada, los MP4-19 y 19B. Y aunque la segunda generación no suprimió del todo sus puntos débiles genéticos, el MP4-20 resultó ser un avance importantísimo. También ofreció pruebas evidentes de que en cuanto un equipo de carreras vence su inercia, el impulso resulta difícil de detener. Y en 2005 nada pareció que fuera a poder detener el desarrollo definitivo del MP4-20. ▷

## EVOLUCIÓN DE UN CLÁSICO

McLAREN  
MP4-18A  
(CARRUS  
PLODICUS)  
2003 d.C.



McLAREN  
MP4-19  
(COCHUS  
PESADUS)  
2004 d.C.



McLAREN  
MP4-19B  
(COCHUS  
ERECTUS)  
2004-5 d.C.



McLAREN  
MP4-20  
(AUTUS  
RAPIDUS)  
2005 d.C.



ROGER VIOLET/REX FEATURES



# McLaren MP4-20



En McLaren están orgullosos de la suspensión delantera del 20.





JOHNNIE  
WALKER

Mobil 1  
Mo

KID  
Rantibonelli



Las normas 2005 redujeron el apoyo en un 28%, pero casi todo fue recuperado.



¿Un cockpit cómodo? Hubo que modificarlo para que entrara el 1,86 m de Wurz.

### UN TRASPIÉS PARA EMPEZAR

Aun así, no se puede ignorar ese árbol genealógico. Después de la embarazosa paliza de 2002 a manos de Ferrari, la visión del jefe del equipo McLaren Ron Dennis para 2003 –el MP4-18A– no sería tanto un pequeño paso como un gran salto para asegurar que el equipo retomara su posición en lo alto de la jerarquía. Y aunque el coche de este año bien pueda ser la culminación de una filosofía que en su día Dennis calificara de “salto espectacular”, el gran salto tecnológico de 2003 hizo caer de bruces al equipo, en más de una ocasión.

“En retrospectiva, pasar del 17 al 18A fue un paso demasiado grande”, dice el director técnico Adrian Newey. “Fue una gran evolución sobre el coche viejo pero, al coincidir con importantes cambios en el equipo de diseño, tratamos de hacer demasiado antes de que todos se adaptaran a sus nuevos puestos.

“Pero el gran error fue el 19; no era un coche nuevo, sólo un 18A rebautizado. E incluía todos los errores cometidos en el 18A. El coche que deberíamos haber construido para el inicio del pasado año era el 19B”.

Pero tras superar el inicio de la temporada 2004, la verdad es que la decepcionante experiencia galvanizó el equipo, y la versión B dio al mundillo de la F1 el primer destello de un equipo revitalizado.

“Aprendes muchísimo cuando tienes problemas”, dice el diseñador jefe Mike Coughlan. “Aprendes más cuando tienes problemas que cuando ganas; la autosuficiencia es un gran peligro cuando tienes éxito. Hace falta un buen equipo para salir de un gran aprieto”.

### EL BÓLIDO ENTRA EN ESCENA

Durante las dos temporadas en que McLaren trabajó en no menos de cuatro chasis distintos, una determinación inflexible rodeó el desarrollo del MP4-20. Pese a que a mitad de 2004 se rehicieron las normas 2005, McLaren se puso a trabajar rápidamente. Pronto quedó claro que el 20 era especial.

“Me di cuenta de que este coche era rápido al final de 2004”, dice Peter Prodromou, jefe de aerodinámica. “En noviembre y diciembre lo probamos en el túnel de viento, y avanzamos muchísimo.

“Cuando el pasado verano se anunciaron las normas 2005, no teníamos ni el tiempo ni los recursos para estudiar todas las soluciones disponibles; tuvimos que ser muy resueltos. Fue una época especialmente dura, porque tus decisiones sólo se ven validadas al cabo de unos meses”.

A principios del año, *F1 Racing* se coló a puerta cerrada en la sede de McLaren en Woking y percibió el profundo orgullo que rodeaba el nuevo MP4-20. “Cuando el coche estuvo terminado, a todos nos pareció muy bien planeado”, dice Coughlan. “Nos pareció un coche muy bonito, y muy bien hecho”.

### UN FALLO TÉCNICO INESPERADO

“No sabíamos lo bien que otros equipos habían reaccionado, o se habían adaptado, a las normas 2005”, dice Newey de sus nervios de pretemporada. ▶

En 2004 y 2005, los equipos de chasis y aerodinámica de McLaren trabajaron en cuatro chasis distintos.



Sorprende que los característicos 'cuernos' de McLaren no hayan sido copiados.



El equipo de McLaren se preparó para el invierno en cuanto a recuperar las pérdidas, pero no teníamos ni idea de lo bien que lo habían hecho los demás.

La suspensión aguantó 25 vueltas al Nürburgring tras un plano en una rueda.



"Creíamos haber hecho un buen trabajo con la aerodinámica durante el invierno en cuanto a recuperar las pérdidas, pero no teníamos ni idea de lo bien que lo habían hecho los demás".

Las primeras carreras se vieron frustradas por un problema de gestión de neumáticos que hacía que el coche fuera incapaz de calentar lo bastante los delanteros en calificación. "Por desgracia, no se hizo patente del todo hasta la tercera carrera", dice Newey. "Melbourne estaba mojado; pareció preocupante en Malasia; en Bahrein supimos que era más que una coincidencia.

"Diseñamos el coche para que mimara bastante los neumáticos en carrera, así que no queríamos cambiar los reglajes para que cogieran temperatura en la vuelta de calificación y luego destrozarlos en carrera. Lo difícil fue encontrar la solución perfecta".

### PERFECCIONANDO EL BÓLIDO

Para Imola llegó una mejora, y Räikkönen puso el coche en la pole y fue líder hasta que la mezcla de pilotaje energético y semiejes débiles le llevó al abandono. En Montmeló, el arreglo fue mucho más completo y el coche se convirtió en el más rápido, ganando de calle. En España también aparecieron importantes evoluciones aerodinámicas y de motor. Después, el equipo se centró en desarrollos más sutiles.

"Durante la temporada tuvimos dos evoluciones importantes y varios desarrollos aerodinámicos", dice Newey. "También algunos cambios mecánicos, dirigidos principalmente a la reducción de peso".

Coughlan añade: "Fuimos a todas las carreras con una pequeña pero significativa evolución en el coche".

### LA QUILLA PREDILECTA

Si se les pregunta por su parte favorita del coche, Newey y su equipo se muestran unánimes: la suspensión delantera, la quilla, las hidroalas y el tratamiento aerodinámico.

McLaren adoptó una 'quilla nula' en los bajos del monocasco. Es una solución sofisticada que maximiza el rendimiento aerodinámico de manera más eficaz que la monoquilla, la doble quilla o la quilla en V.

"Hemos seguido una ruta que otros equipos no han seguido; o, si lo han hecho, la han abandonado", dice Newey, refiriéndose a la efímera y poco exitosa asociación de Williams con la doble quilla en 2004.

Peter Prodromou añade: "Sabíamos que andaríamos mal de tiempo. Dedicamos muy poco tiempo a estudiar las alternativas y simplemente refinamos nuestra propia versión. Fue una buena jugada y nos salió la mar de bien".

Es un hermoso aparato; un matrimonio perfecto de simplicidad mecánica y eficacia aerodinámica. Uno se pregunta cuántas reuniones interdepartamentales se celebraron antes de llegar a un resultado satisfactorio; y cuántas figuras clave asumieron compromisos al principio.

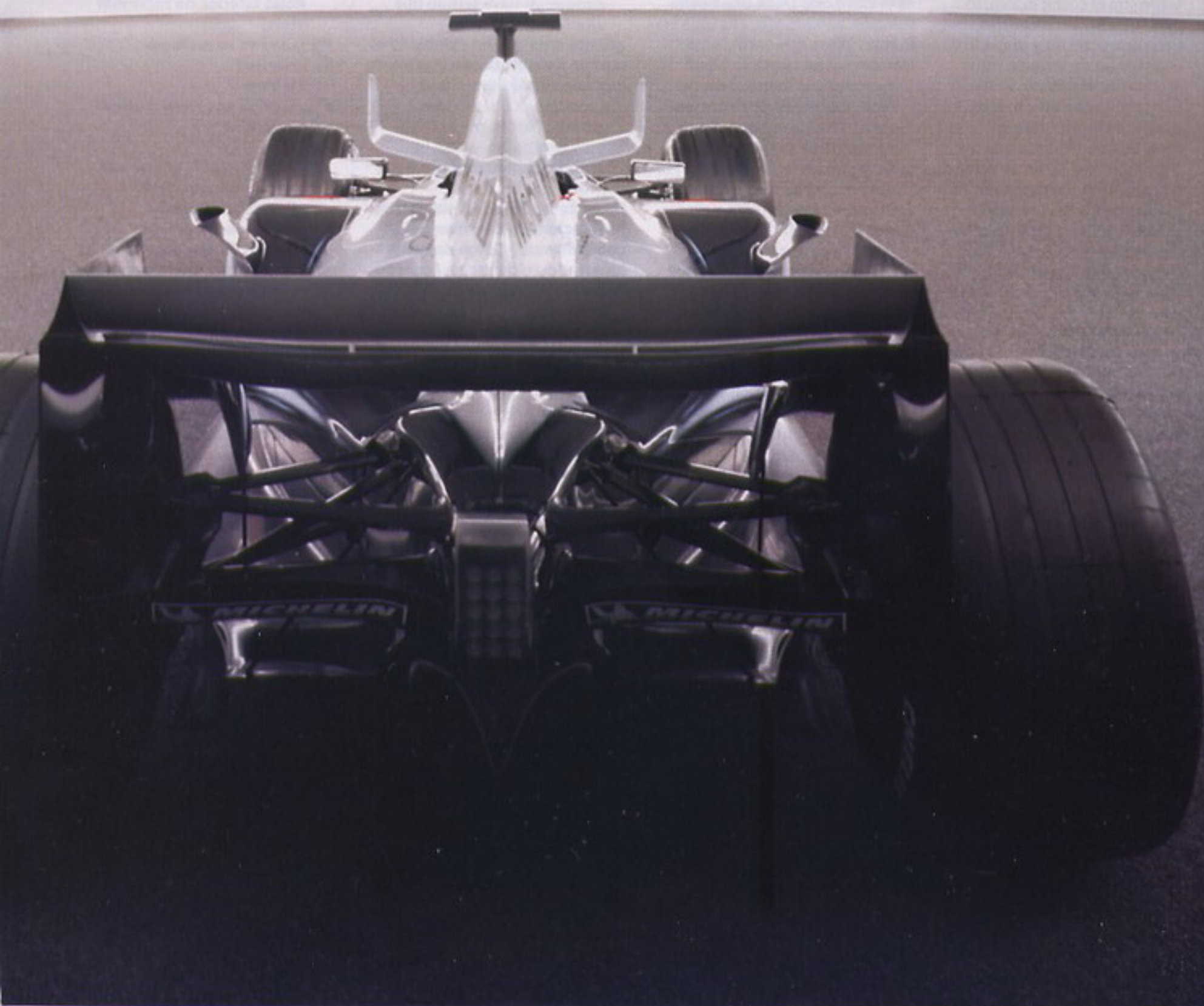
Pero el coche acabado merece más que este análisis estéril. Como dice Coughlan: "Tenía un aspecto muy pulcro. Creíamos tener un coche especial". **FO**

Lo ceñido de la parte trasera contribuye a un comportamiento más eficaz.



**“Seguimos una ruta que otros equipos no siguieron; o, si lo hicieron, la abandonaron”**

Adrian Newey





# Carra a carra

Giancarlo Fisichella  
Piloto: Renault

Sobre sus resultados en 2005, Renault y su rivalidad y amistad con Alonso

**Cuando se reincorporó a Renault este año, Flavio Briatore dijo que era su gran oportunidad para estimular su reputación. ¿Cree que así ha sido?**

Bueno, la primera carrera de la temporada fue fantástica. Gané con el coche nuevo, lo cual fue muy satisfactorio. Creo que corrí muy bien allí y acabé el fin de semana muy seguro de mí mismo. Pero después de eso tuve mucha mala suerte, problemas mecánicos y técnicos que me han impedido lograr el mismo éxito. Estaba luchando por el podio cuando las cosas se torcían, y eso ha sido un poco desalentador, pero creo que en general he corrido muy bien. Estoy lleno de confianza para 2006.

**¿Cree que su reputación ha mejorado de verdad?**

Sí, creo que así es. La razón por la que Flavio me hizo una oferta de contrato a mediados de 2004 fue lo que logré con Sauber ese año, así que creo que la respuesta ha de ser sí.

**Por supuesto, la máxima prioridad de un piloto de F1 es compararse con su compañero, y eso significa que usted, afronta un reto más grande que la mayoría, compartiendo el box con Fernando Alonso. ¿Le ha exigido mucho ese papel?**

La situación entre nosotros es muy competitiva. Fernando es muy rápido y también muy consistente, lo que hace muy difícil lidiar con él. Pero ha habido momentos en que he sido más rápido que él. Fue muy satisfactorio superarle en las calificaciones de Spa, uno de los circuitos más difíciles en los que corremos. Por desgracia, luego tuve que

asumir una penalización de 10 posiciones en la parrilla por un cambio de motor, y en carrera me salí de la pista, aunque no antes de remontar desde la 14ª plaza hasta la séptima. Eso fue una gran decepción.

**Está claro que tiene una buena relación con Alonso. ¿Es algo en lo que tienen que trabajar, o siempre se han llevado bien?**

Siempre nos hemos llevado bien, desde luego. Tenemos caracteres muy parecidos. Es un tipo muy majo. Jugamos a tenis, cartas o fútbol juntos; la mayoría de las veces cenamos juntos en las carreras y creo que nuestra amistad es muy positiva para el equipo.

**¿Qué opina de los rumores que apuntan que de vez en cuando ha parecido que el equipo favorecía a Alonso sobre usted; por ejemplo, cuando ha tenido problemas en el pit lane?**

No, lo cierto es que no es ése el caso. Para el equipo es muy, muy importante sumar el máximo número de puntos posible. Tenemos coches iguales, pero todo el mundo puede tener problemas. Eche un vistazo a McLaren, donde Räikkönen también luchaba por el campeonato del mundo. Ha tenido sus problemas, y mis problemas también han sido mala suerte, como los suyos. Por ejemplo, en Malasia tenía problemas con el agarre cuando me vi implicado en ese accidente con el Williams de Mark Webber. Vale, pero eso es la F1. Son cosas que pasan, no importa quién creas que es el responsable.

**¿Y el Renault R25? ¿Qué le ha causado mejor impresión de todo el conjunto coche/motor?**

El motor es fuerte, la estabilidad del chasis es buena, simplemente ha sido excelente desde el principio. Me entusiasmé desde el primer test que hice con el R25. Además, en general ha sido un coche muy sólido, aunque yo haya tenido mis dificultades.

**¿Cómo cree que ha cambiado el equipo Renault desde la primera vez que corrió para ellos?**

Creo que es mucho más grande, pero sigue estando muy centrado y posee un grupo de buenos técnicos profesionales.

**Durante los años, su nombre se ha relacionado con frecuencia con Williams. ¿Cómo de cerca ha estado de cerrar un acuerdo con ellos?**

Estuve muy, muy cerca de firmar con Frank. Pero entonces se presentó Flavio con un contrato muy bueno y me fui con él. Hay que recordar que estuve en Renault antes de que fuera tan competitivo. Así que tenía ganas de volver a trabajar con mecánicos e ingenieros con los que estuve a gusto ahora que el equipo era mucho más competitivo. Para mí, en esta fase de mi carrera, era muy importante estar en un equipo realmente puntero. Pero he de decir que admiro mucho a Williams. Ha sido uno de los mejores en F1 antes y estoy seguro de que volverá a serlo.

**Después de más de 150 GP, ¿conserva toda su motivación?**

Sin duda, sí. Me siento joven, en forma, motivado y muy, muy entusiasmado con seguir en F1. No me cabe ninguna duda al respecto. Estoy listo para seguir corriendo durante muchos años aún. **FO**

## +5 apuntes

**1 ¿Sin qué no puede salir de casa cuando va a una carrera?**

Ropa interior de recambio [risas]

**2 ¿Cuál es su artilugio favorito?**

Mi iPod

**3 ¿Cuál es su grupo musical preferido?**

U2

**4 ¿Cuándo fue la última vez que se emborrachó?**

¿Emborracharme?

¿Emborracharme de verdad?

El año pasado en Canadá, después de un buen resultado con Sauber. Dije en broma que debería tomar algún chupito de vodka puro. Me los prepararon y bebí muchos. No tardé en caer al suelo. Fue una buena noche, pero luego me encontré bastante mal


**5 ¿Cuál es su mayor logro en la vida?**

Mi familia, mis dos hijos



El mejor momento del año para Fisi fue la victoria en Australia.





“Fernando es muy rápido y consistente, pero ha habido momentos en que yo he sido más rápido”



# ¿Cómo es Max Mosley de verdad?

¿Es el presidente de la F1 un agente honrado? ¿Es un títere de Bernie? ¿Se pasa de maquiavélico, o simplemente es un buen tipo?

Entrevista Peter Windsor Retrato Darren Heath

**E**staba nervioso cuando abrí la puerta porque hace mucho tiempo aprendí que la gente más 'mejor' de la F1 –y serán quizá unos 20, de jefes de equipo a ingenieros, de representantes a oradores– son genios tan adelantados a la jugada que ya habría perdido el paso antes de que hubiéramos empezado siquiera.

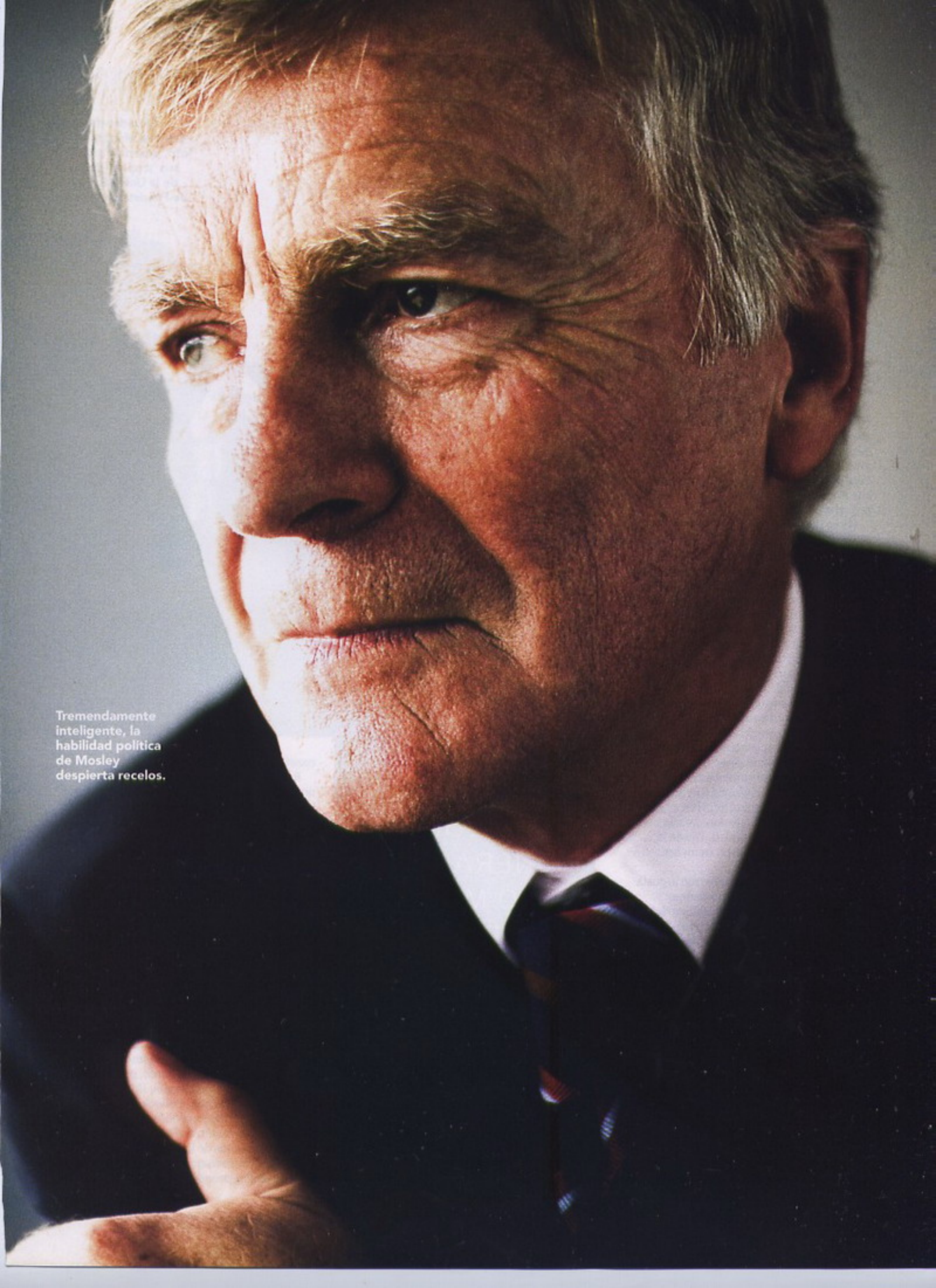
No me refiero a su *presencia*, aunque el cargo posee cierta solemnidad que uno siempre ha de respetar. El presidente de la FIA es un hombre poderoso en contextos mucho más amplios que el paddock de la F1. No, mientras entro despacio en la sala, me refiero a la inteligencia. Y a la lógica. Y a la habilidad mental. Y a los conocimientos. Me refiero a la clase de terrenos en los que sé que me quedaré atrás.

Porque más entendidos, lógicos, hábiles o inteligentes que Maximilian Mosley no los hay –a no ser que se llamen Bernard Ecclestone–. De vez en cuando me he topado con Max en Londres, leyendo el periódico

mientras desayunaba solo en un restaurante tranquilo, o paseaba, absorto en sus pensamientos, por Walton Street, donde antes tenía su despacho. Quería preguntarle lo que pensaba del último drama en África, o de la basura tirada en la calle, o de las próximas elecciones norteamericanas, pero siempre me contuve (lo cual es raro en mí). Fuera cual fuese el tema, me parecía que Max lo vería desde un nivel distinto, más elevado.

También sé que Max puede ser intolerante con gente como yo. Una vez, cuando me estaba esforzando por formar un equipo de F1, Max pontificó contra mí, clasificándome como un periodista presuntuoso que no tenía lugar en los escalafones más altos del deporte. Por entonces, yo estaba resentido; volviendo la vista atrás, y ya con cierta madurez, comprendo que seguramente tenía razón. En otra ocasión, mucho antes de que fuera presidente, vi a Max en un papel distinto. Estaba que trinaba, echando del paddock de Hockenheim a un cámara sin pase. Por el pescuezo. Y luego a rastras. ▷





Tremendamente  
inteligente, la  
habilidad política  
de Mosley  
despierta celos.



## MAX: ¿ÁNGEL O DEMONIO?

Así que ando con pies de plomo, no por temor sino porque es importante que me comunique a su nivel, aunque sólo sea durante un par de minutos. Max Mosley y Bernie Ecclestone y —en otros sentidos— gente de la F1 como Luca Montezemolo, Ron Dennis, Frank Williams, Michael Schumacher, Flavio Briatore, Jackie Stewart, Adrian Newey, Pat Symonds, Ross Brawn y Patrick Head son lo bastante listos para saber que hay algo más difícil que triunfar en la vida real, y es competir para ganar en lo alto de la F1. Como mi padre, antiguo miembro de la Marina, solía decir: "Sólo hay una persona capaz de dirigir este país, y estoy demasiado ocupado".

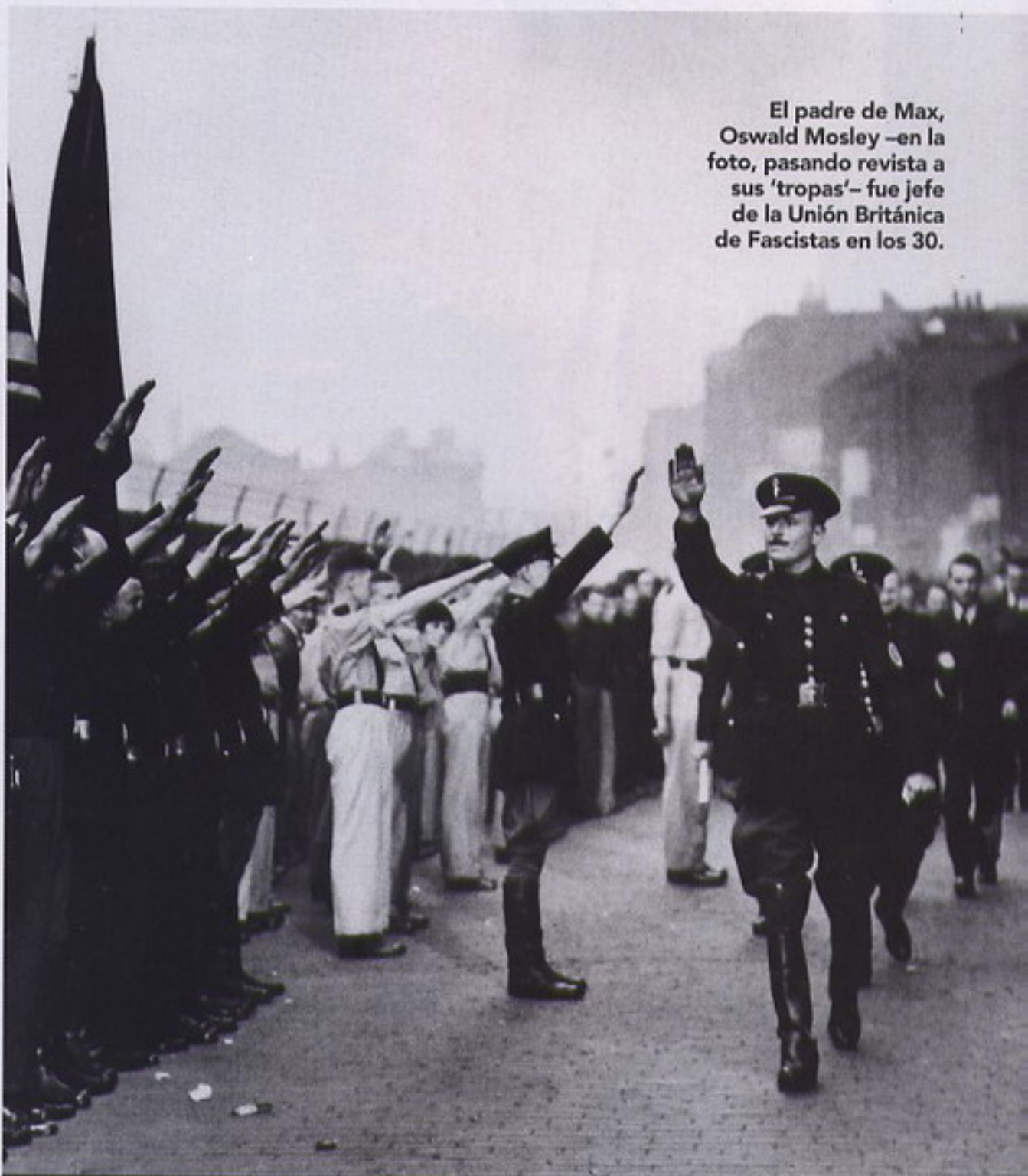
Max se ríe de la anécdota. "Ya veo lo que quería decir", asiente. "Claro que he pensado mucho en meterme en política, pero por varias razones nunca ha habido un momento adecuado. En primer lugar, mi nombre no me iba a ayudar; y luego está la cuestión del dinero. Si naces rico, y las finanzas no son un problema, tal vez el camino sea evidente. Pero si has de trabajar para ganarte la vida, hay otros rumbos que pueden ser bastante más atractivos".

En su juventud, Max dedicó mucho tiempo a llegar a comprender la carrera y la vida de su padre, sir Oswald Mosley. Mientras habla de él, da la impresión de que Max le recuerda no por su política sino por su valor. "Creo que cometió muchos de los errores estúpidos que mucha gente puede cometer en los primeros años de su vida, pero hizo lo que hizo. En su momento, traté de comprender tanto como pude acerca de mi padre, pero ahora debo reconocer que no es algo a lo que dé más vueltas. Por regla general, no paso mucho tiempo pensando en el pasado; o en mi pasado, al menos".

Max habla a la perfección, con frases largas y fluidas con sus correspondientes sujetos, predicados, frases entre paréntesis e infinitivos cuidadosamente unidos. Pronto sacó el título de abogado; está delgado y en forma; y hoy, como siempre, viste traje, corbata y camisa a rayas, una mezcla perfecta de mercantilismo y seriedad. Desde la mayoría de puntos de vista, es un ser humano asombroso.

Se entiende así por qué a Bernie le gusta Max, por qué Max lleva tanto tiempo encargándose de la faceta legislativa del mundillo automovilístico de Bernie. Es la extensión de Bernie en las esferas misteriosas de la diplomacia, el doble lenguaje legal y los detalles minuciosos de la FIA... la clase de ámbitos que sacan de quicio a Bernie. Con lo brillante que es, Max desempeña el papel que sea necesario. Por mucho que en ocasiones se oponga a Bernie, o parezca que se opone a él, Max sabe que Bernie resulta crucial para la F1. Y Bernie sabe que Max lo sabe.

Max llegó a ser presidente a raíz de que Bernie resolviera la división de la F1 en los años 80. Por una parte estaban el presidente de la FIA Jean-Marie Balestre, Ferrari, Alfa Romeo y otros equipos alineados; por otra, los equipos ingleses: Williams, McLaren, Lotus, etcétera. Bernie los reconcilió y les propuso un nuevo presidente, el delegado de



El padre de Max, Oswald Mosley —en la foto, pasando revista a sus 'tropas'— fue jefe de la Unión Británica de Fascistas en los 30.

|||  
POR REGLA  
GENERAL, NO  
PASO MUCHO  
TIEMPO  
PENSANDO  
EN EL PASADO;  
O EN MI  
PASADO,  
AL MENOS



constructores de la FIA, Max Mosley.

Recuerdo el día que se anunció el nombramiento de Max. En aquella época yo trabajaba en Williams, y Frank estaba exultante. ¡Tiempos de paz! ¡Es uno de los nuestros!

"Ya", recuerdo que dije. "¿Y ante quién crees que Max será responsable?"

"¡Ante nosotros, claro!", contestó Frank.

"Bueno, creó que será Ecclestone", sugerí.

Años más tarde, cuando Frank, como los otros dueños de equipos, se quejaba de que Max estaba fuera de control y se mostraba dictatorial, le recordé nuestro diálogo. "Me equivoqué", dijo tristemente. "Max cambió".

Bueno, Frank no se equivocó. Max, como Bernie, no ha cambiado; al contrario, durante los últimos 25 años ha desempeñado su papel a la perfección; y la prueba de eso no sólo está en la salud, seguridad y aceptabilidad social de la F1 sino también en la pasmosa riqueza de un amplio abanico de gente, gente como Frank Williams, Ron Dennis, Eddie Jordan, Patrick McNally, Craig Pollock y Flavio Briatore. Ese milagro económico global se debe a La Asociación de Bernie y Max, y las quejas de muchos de los beneficiarios son en realidad un homenaje a la autenticidad de los papeles desempeñados por dicha Asociación.





¿Quién iba a decir que acabarían siendo dos tipos 'grandes'? Bernie y Max en 1975.

Por el camino —entre las separadas líneas que definen la estrategia de conjunto de la F1—, Max ha tenido muchas oportunidades de introducir lógica e inteligencia en la estructura del deporte. Por ejemplo, hace poco consiguió por fin unir la AIT (Alianza Internacional de Turismo) con la FIA. Sobre el papel, no parece mucho; para ti y para mí, es un enorme paso adelante para el deporte. Ahora todo el mundo del automovilismo está bajo un mismo techo, posibilitando menos obstáculos en la expansión de la competición.

Max también ha hecho un muy buen trabajo de proteger el futuro. Cómo no, el sistema económico de Bernie siempre iba a ganar; sólo los ingenuos o los insensatos habrían sugerido otra cosa. Pero, en lo que se refiere a Max, siempre estuvo la cuestión de complementar esas finanzas con un sistema legislativo que funcionara bajo presión, bajo el poder, si quieres, ejercido por los distintos ejércitos: por Ferrari, por los fabricantes, por los descontentos equipos ingleses.

Lo hizo —lo hace— sin ser el presidente que Frank Williams y Ken Tyrrell y Ron Dennis querían que fuera hace 20 años. Consultó a los equipos sobre temas de importancia —disminuir la velocidad, reducir costes— con exquisita simpatía; les dio un poco de tiempo,



Max con Williams (arriba), y con el ex 'presi' de la FIA Balestre, 10 años antes de derrocarlo.

y luego mordió a su vez, con una nueva norma disparatada. Así se han mantenido las distancias con el organismo rector del deporte; y, así, el sucesor de Max tendrá en teoría un refugio bien aislado desde el que operar. Otra cosa —el plan de Frank— hubiera sido demasiado de estar por casa.

"Hemos vuelto al punto de partida, entonces", apunto. "En lugar de Jean-Marie Balestre léase Max Mosley".

"Casi", dice Max. "La diferencia, creo, es que hemos tratado de *entender* los problemas y luego tomar una decisión independiente que no tenga en cuenta ninguno de los intereses personales de los equipos. No les gusta, pero ¿por qué tendría que gustarles? Nosotros, la FIA, no existimos para ayudar a una parte o la otra. De hecho, la verdad es todo lo contrario".

Y por eso Max está bastante seguro de que la F1 pueda pasar a un futuro más allá de La Asociación. No estoy convencido de ello, por la sencilla razón de que el sistema de Bernie funciona ante todo por su duradera historia con los equipos, pero no cabe duda de que la FIA está, gracias a Max, perfectamente colocada. Ha combinado autocracia con la recopilación de información. Es el déspota benevolente de su época. ▶



MAX EL PILOTO



Max con el Brabham BT23 de F2 con el que obtuvo su mejor resultado.

Mucho antes de que Max rondara por los pasillos de la FIA, o se sentara en el muro de boxes siguiendo los progresos de March, corrió en F2. Y a finales de los años 60, viajó por varios circuitos europeos con el London Racing Team y Frank Williams Racing Cars.

Max no llegó a destacar –su mejor resultado fue un octavo en el Gran Premio della Lotteria di Monza en 1968– y a algunos de los que corrieron con él, como el antiguo dueño de Arrows Jackie Oliver, les cuesta recordar mucho...

“Lo cierto es que no recuerdo que corriera contra él, pero sí que estaba allí”, dice Oliver. “Lo más probable es que no fuera lo bastante rápido y estuviera por detrás de mí; seguramente es por eso que no puedo decir que haya luchado codo a codo con él.

“Éramos un grupito: Frank [Williams], Piers Courage, sobre todo, que era rápido, Jonathan Williams, yo. Siempre pensé que Max era el bicho raro, debido a por qué estaba allí y el modo en que vestía.

“Era un intelectual, y supongo que por entonces eso era bastante poco corriente para un piloto. Y solía llevar un abrigo largo de pieles horroroso, incluso cuando no hacía frío. Creo que trataba de dar la nota. Supongo que no era raro para los años 60, especialmente para alguien que había ido, o todavía iba, a la universidad.

“Creo que le tomábamos el pelo muy a menudo. Era competitivo, pero no creo que fuera rápido; simplemente le gustaba la movida. Creo que pasado un tiempo entendió que no estaba destinado a lograr grandes cosas en pista; verás, era inteligente, y pasó a hacer otras cosas que se le daban mucho mejor.

“Le recuerdo en Crystal Palace, pero creo que se estrelló en entrenamientos. No me extraña: le dijimos que lo más rápido era atajar por la hierba en Crystal Bend y nos tomó en serio”.

Oliver Peagam

Jackie Oliver: “Max era competitivo, pero no rápido”.



La muerte de Peterson (arriba) en Monza en 1978 afectó muchísimo a Max; en Austria 2002, con chasis más fuertes, Sato (abajo) y Heidfeld salieron ilesos sin más.



EL ACCIDENTE DE RONNIE FUE MUY TRISTE. TAMBIÉN ME CONMOVIÓ LA MUERTE DE ROGER WILLIAMSON

Por tanto, con el trabajo casi hecho, la mente de Max pasa a otras cosas. Durante el verano despachó algún título de una larga lista de libros a leer, a saber, uno de volcanes (“interesantísimo”), una biografía del político británico John Smith y un relato de la lucha de poder entre Alemania, Turquía e Inglaterra por la tierra en la región del Mar Negro.

Nada de novelas –“nunca leo novelas”– y desde luego nada de libros de coches. ¿Los libros sobre el pueblo de Mitford, tan próximos como fueron a su educación (sus tías fueron destacadas escritoras)? “Hace años tuve un interés pasajero. Ya no”.

Hace años. Hace años Max era la M de March, una prolífica empresa de coches de carreras de F1-F2-F3 con sede en Bicester, Oxfordshire, casi una plantilla de los cientos de empresas de carreras que estarían en auge en esa zona durante los 20 años siguientes. Él mismo fue piloto de F2 (véase recuadro, izda.) y en 1969 se pasó al negocio de las carreras como un todo. Y tuvo éxito.

Hace años, pero es ayer cuando lo recuerda. “Las imágenes siguen siendo nítidas. Es como si acabaran de suceder”.

Credence Clearwater Revival tocaba ‘Bad Moon Rising’ y Max daba los últimos toques a

su contrato con Colin Crabbe para hacer correr a Ronnie Peterson en uno de los primeros March 701. “Fue una época estimulante. Nada parecía imposible”.

Max le tenía mucho cariño a Ronnie, el rapidísimo sueco de reflejos relámpago, y una nota que su fallecimiento en 1978 sigue siendo un recuerdo emotivo. “Sí, mucho. Su accidente en Monza fue tremendamente triste. También me conmovió mucho la muerte de Roger Williamson en Zandvoort [en 1973]. Llevaba uno de nuestros coches, pero nunca supimos de veras lo que sucedió. Te sientes tan impotente. Tuve que comunicárselo a su padre. Horrible”.

Razón por la cual Max ha hecho tanto por la seguridad durante los últimos 20 años. Los pilotos actuales salen ilesos de accidentes que habrían matado a sus predecesores, protegidos por la resistencia del chasis, estructuras deformables, cascos magníficos, el collar Hans, asientos extraíbles, relleno en el cockpit, escapatorias, barreras absorbentes y mucho más. “Pero no deberíamos confiarnos. El automovilismo siempre será peligroso y habrá accidentes. Nunca deberíamos olvidarlo”.

Está contento en momentos de soledad ▷



## MAX: ¿ÁNGEL O DEMONIO?

—escuchando música (en su mayor parte clásica, pero también cualquier cosa más o menos melódica de 1960-1980; “No soporto la música moderna”), leyendo, pensando— y cenando con los amigos y la familia o tal vez solo. No echa de menos Londres, las limitaciones del lugar, y está muy a gusto en Mónaco, donde las tardes son cálidas y puedes pasear por cualquier parte y disfrutar de vistas preciosas y alrededores tranquilos.

Piensa en a quién invitaría a cenar, de cualquier generación.

“Genghis Khan, Julio César, Alejandro Magno, sir Isaac Newton [¡que nunca se hubiera podido imaginar el papel que tendría en las normas propuestas para medir la carga aerodinámica en F1!], Disraeli y Lenin”.

Líderes, agresores, gente de poder. Y gente inteligente.

¿Churchill? “Verá, estaba tan unido a mi madre y mi abuela que era casi como un tío para mí. Tengo la sensación de que ya lo conozco”. (El segundo lord Redesdale, abuelo materno de Max, era primo carnal de lady Clementine Ogilvy, que se casó con Churchill



La madre de Mosley, Diana (dcha.), con su hermana Unity y sus hijos Desmond y Jonathan de su anterior matrimonio con Bryan Guinness, heredero de la célebre fábrica de cerveza irlandesa.

en 1908. Por tanto, la madre de Max, lady Diana Mosley [de soltera Mitford] conoció muy bien a Churchill, aunque el internamiento de los Mosley de 1940 a 1943 creó tensiones en su relación).

La conversación cambia de rumbo. ¿Somos seres bidimensionales con una existencia eterna? ¿Hay algo después de la muerte?

“No tengo razones para pensar que la muerte sea otra cosa que lo irreversible en el sentido más amplio. Claro que no lo he pensado mucho porque supongo que suelo pensar en términos de lógica y pruebas. Creo que se reduce a esto: si el alma es independiente de nuestra existencia, ¿por qué cambia nuestra personalidad, nuestro mismo ser, si sufrimos lesiones cerebrales? Mi argumento es que el alma, como la perciben algunos, no es más que una función del cerebro, y que por lo tanto muere cuando el cuerpo muere”.

Sugiero que excepcionalmente los seres humanos poseen la capacidad para el pensamiento racional (o, si hablamos de F1,



NO TENGO  
RAZONES  
PARA PENSAR  
QUE LA MUERTE  
SEA OTRA  
COSA QUE LO  
IRREVERSIBLE



en la mente de algunos, irracional).

“¿Ah sí? Creo que los animales también pueden hacer actos altruistas. No creo que la racionalidad sea exclusiva de los humanos”.

“¿Pensamiento racional o instinto?”.

“Depende de su definición de ‘pensamiento racional’...”.

Como es lógico, este hombre inteligente es por tanto un existencialista y —con matices de aceptabilidad en F1— un materialista en el sentido más estricto de la palabra. Ahí está. Conquistalo. Gánalo. Hazlo bien. Y pasa a otra cosa.

Y comprende que ya casi es el momento de probar algo nuevo. “Hay varias cosas a las que me encantaría dedicar algo de tiempo. Evidentemente, la política en una escala más amplia sería interesante, aunque me sigue costando entender cómo es que un individuo cree ser capaz de dirigir un país. Asimismo, me gustaría simplemente pasar un año o dos viajando de un festival de música clásica a otro y, entre uno y otro, tener tiempo para leer, pensar y reflexionar”.

Sin duda, decidirá qué hacer a continuación del modo que siempre lo ha hecho. Se entregará al 100% al asunto en cuestión, sin escatimar esfuerzos. Y entonces, más allá de ello, las tareas bastante más aburridas serán apartadas suavemente, invisibles pero no olvidadas. **FO**



La confianza de Klien al volante del kart-cross quedó justificada cuando doblegó a DC y a Liuzzi.





# RED BULL DA ALAS Y AGALLAS

Las dotes en pista están muy bien, pero los pilotos de F1 de Red Bull también han de estar dispuestos a apuntarse a un bombardeo

Texto y fotografías Steven Tee/LAT

**T**onio Liuzzi sabe bailar. Bailar *de verdad*. Son las 3.17 de la madrugada y la noche todavía es joven en la discoteca Pachá de Ibiza. A los platos, el DJ Pete Tong. En la pista de baile, montones de metrosexuales más o menos bronceados se mueven alrededor de las chicas. Pero nadie atrae una cantidad de rubias que rivalice con la de Tonio.

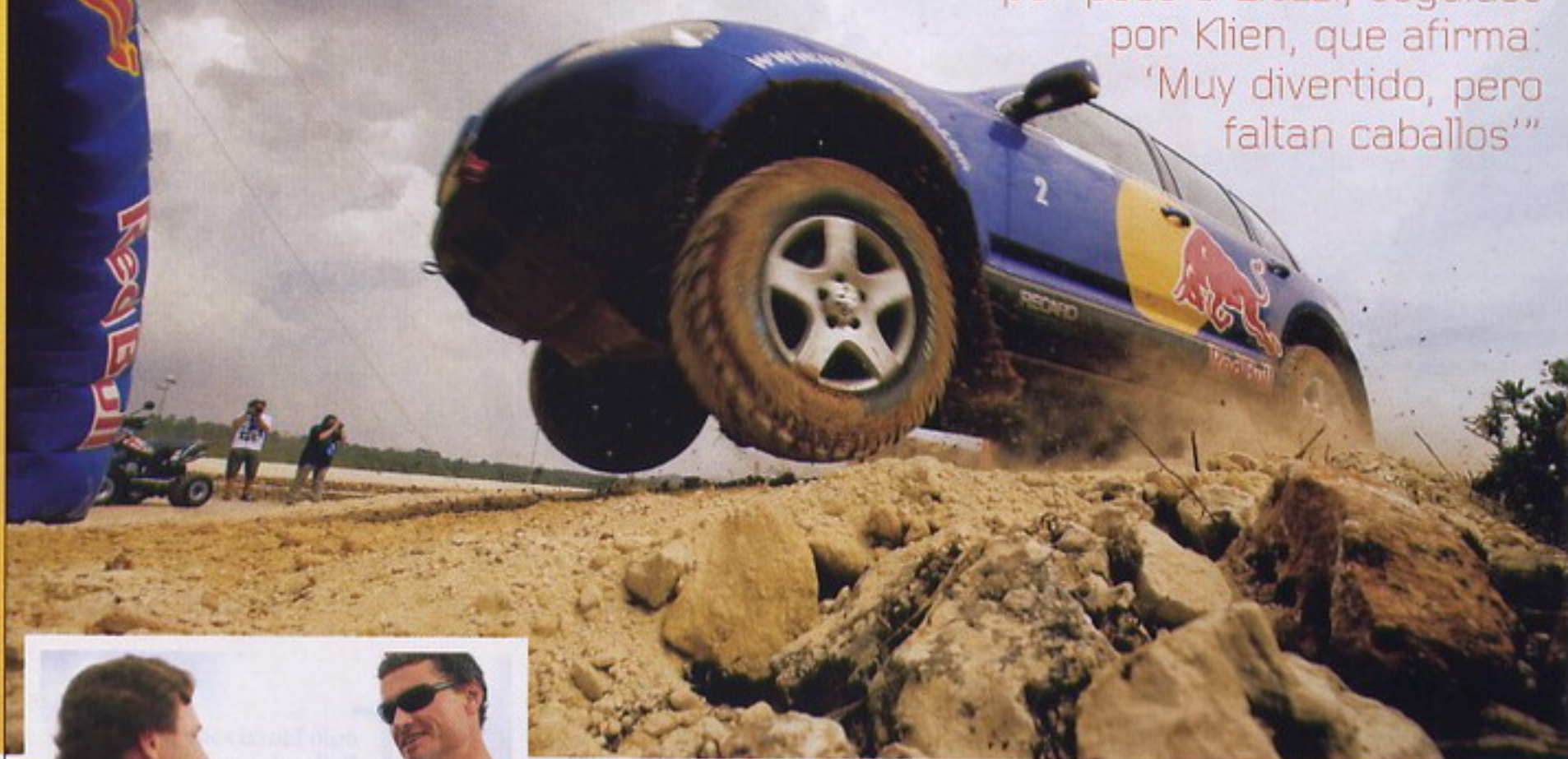
Cómo no, ser piloto de F1 ayuda. Pero Liuzzi llamaría la atención con estos movimientos incluso si su ocupación diaria ▶



Liuzzi, Klien y DC con el DC6 de Red Bull; 'Battle of Kings' es una competición benéfica.



"Con los VW Touareg, DC supera por poco a Liuzzi, seguidos por Klien, que afirma: 'Muy divertido, pero faltan caballos'"



El juerguista jefe Horner y DC (izda.); ambiente en la playa de Talamanca (abajo); kart-cross (inferior).

extraña. Son los pilotos de F1 que es menos probable encontrar en los actos de sus propios sponsors; ¿cómo van a asistir a los de otro?

El acontecimiento de mañana –o, mejor dicho, de hoy, ya que sólo faltan un par de horas para que salga el sol– es la 'Battle of Kings' [Batalla de los Reyes], un evento anual para recaudar fondos para 'Wings for Life' [Alas para la Vida], la fundación creada por el dueño de Red Bull Dietrich Mateschitz y el campeón de motocross Heinz Kinigadner para la investigación de lesiones de la columna vertebral (hace

dos años, el hijo de Kleni quedó parálítico en un accidente de motocross). Los tres –o cinco– pilotos de F1 se enfrentarán a otras estrellas de las carreras y los deportes extremos –entre ellas, la leyenda de MotoGP Mick Doohan, buen amigo de DC, y el piloto de GP2 Nelson Piquet Jr.– con motos acuáticas, quads, y coches de rally y de kart-cross. Será para morirse de risa. Pero nadie tiene la menor intención de echar un buen sueño para prepararse. Tampoco el jefe del equipo Christian Horner, que acaba de pedir otra ronda.

Con los ojos chispeantes, Klien se une a Tonio y su grupo



fuera repartir *fliers* por el centro de San Antonio (el destino turístico más desenfrenado de Ibiza). De hecho, después de mucho pensarlo, diría que Tonio es el mejor bailarín de la F1. Lo digo con pesar, porque hacía tiempo que mi buen amigo Mark 'Tommo' Thompson (fotógrafo rival de F1 en Getty Images) era el indiscutible –aunque insólito– rey del baile en F1. Pero si Tonio puede pilotar un F1 con la misma precisión y garbo con que mueve las caderas, es un futuro campeón.

Este año, Liuzzi se ha ganado cierta fama de juerguista, y también críticas –injustificadas, en mi opinión– por no ser mucho más que eso. Para ser justo con el chico, si parece estar en muchas fiestas es porque Red Bull da muchas fiestas (una por noche los fines de semana de carrera) y su trabajo, y el de los



otros pilotos de Red Bull, es asistir a ellas. No es un mal trabajo si lo encuentras.

El colega de Tonio, Christian Klien, se lo toma con calma en la barra. David Coulthard también está en la ciudad, pero esta noche se ha saltado el Pachá; ya estuvo aquí ayer.

Está previsto que Ralf Schumacher y Juan Pablo Montoya lleguen mañana. Me



No, los chicos de la F1 no despegaron, pero Red Bull hizo una gran exhibición.







**Klien (arriba), a tope con la moto de agua; Liuzzi se ensaña con DC (izda.); Piquet (abajo) fue segundo absoluto tras Roma.**



de chicas en la pista de baile. Entre ellas están las tres despampanantes azafatas del precioso Douglas DC-6 de Red Bull con el que llegamos ayer, justo después del GP de Italia. Menudo avión. En la terminal de jets privados de Milán-Linate, atraímos más miradas lascivas que los jets de Flavio, Bernie y Ron juntos. No está mal para un viejo 'pájaro' de los años 50. Perteneció al presidente de Zambia y anteriormente al dictador de Yugoslavia, el mariscal Tito. Mateschitz le echó el guante en 2000 y lo convirtió en el imán volador para las nenas que es hoy día, con lujosos interiores de madera de teca, sofás chillones y original fuselaje cromado.

El vuelo fue relativamente serio para tratarse de Red Bull, ya que Klien y DC habían quedado fuera de carrera. Tonio, rebotante de energía al no haberse subido al coche desde los libres del viernes, cambió el popurrí de deportes extremos Red Bull en las pantallas por un DVD de los campeonatos

internacionales de *break-dance*. Así que de ahí saca sus movimientos, Tommo.

Klien también sabe bailar, pero por lo general es más reservado que su compañero de equipo y de piso, Tonio (comparten vivienda en Hemel Hempstead, cerca de Londres). Christian ya sabe que volverá a correr en Spa, un bienvenido voto de confianza del equipo. Menos mal que Tonio y él no tendrán que seguir mucho más con esta violenta situación de compartir volante, ahora que Red Bull ha adquirido Minardi.

La 'noche' acaba por fin hacia

las seis de la mañana y volvemos a nuestro hotel en Ibiza. Tres horas más tarde, los pilotos tendrían que cabalgar sobre sus motos acuáticas para la primera prueba en la playa de Talamanca. Increíblemente, todos aparecen a la hora y con muchas ganas de empezar. Sólo DC parece poco convencido. Pero el sol ibicenco pronto surte efecto y las potentes motos de agua de carreras despiertan el interés de David.

Es una lástima que Juan Pablo no esté aquí, porque es un fanático de las motos acuáticas. Y Ralf tampoco ha aparecido. Pero las excusas a las que recurren son fantásticas. Al parecer, JPM se equivocó de día; pensaba que era mañana y hoy tiene que tramitar su visado para el GP de China. Ralf simplemente dice estar muy ocupado, pero, por lo que oímos, se echó atrás en cuanto se enteró de que Mateschitz no iba a venir.

DC está asombrado de lo agotadoras que son las motos

**"A Liuzzi le da por pintar las uñas de los pies a DC mientras duerme. A David parece no importarle"**

acuáticas: "O hay que estar muy en forma para manejar estos aparatos, o anoche me pasé con la sangría". Humm. Klien resulta ser el mejor de los tres chicos de la F1, seguido por DC y Tonio.

Luego la acción se traslada a tierra firme, al Hipódromo de Sant Rafael. Primero, quads, especialidad que los pilotos de F1 optan prudentemente por saltarse, citando el accidente de Ozzy Osbourne como razón de tan repentina ráfaga de sentido común. Pero la carrera de quads es espectacular por la épica lucha entre los ases del motocross Travis Pastrana (EE UU) y Ben Townley (Nueva Zelanda). Pastrana llegó desde EE UU después de convertirse en el primer hombre que culminaba un triple mortal invertido en el motocross *freestyle*. Buen trabajo. Pero Townley le gana.

Con los VW Touareg de rallies, DC supera por poco a Liuzzi, seguidos por Klien, que afirma: "Muy divertido, pero faltan caballos". La última prueba, el kart-cross, le va mucho más. Los buggies con motor Yamaha de 1300cc son los mismos que se usaron el año pasado en la Carrera de Campeones en París (DC ya los pilotó en aquella ocasión). Estoy deseando probarlos, pero la carrera para prensa se anula porque los deportistas extremos han destrozado los buggies. Como en las motos de agua, la clasificación de los pilotos de F1 en kart-cross es Klien, DC, Liuzzi, y así acaban también en la general combinada individual.

Pero el vencedor absoluto es el catalán Nani Roma, campeón del Dakar 2004 en dos ruedas. El segundo clasificado es -sorpresa- Nelsinho, que a la chita callando consigue dar una paliza a los cracks de la F1. Cuatro días después, obtendrá su primera victoria en GP2 en Spa.

Como era de esperar, esta noche hay otra fiesta, aunque cuanto menos se hable de ella, mejor. Digamos nada más que tuvimos hombres bailando en podios a pecho descubierto con boas albinas de tres metros...

El día siguiente, en el vuelo hacia Spa, a Liuzzi le da por pintarle las uñas de los pies a DC mientras duerme. Es más, al escocés no parece importarle cuando se despierta. Una vez más, mejor no abundar en el tema. Bien por Red Bull. **FO**



# UN PASEO POR LAS LAS NUBES

Fotografías Steven Tee/LAT

Schumacher (abajo), vencedor de cuatro de los últimos cinco GP de Japón, negocia Degner 2.

En **Suzuka** hay un lugar especial, que sólo conocen los fotógrafos y algunos periodistas –y los oficiales de pista japoneses–, así que está más o menos desierto. Desde allí se ven la 130R y las Degner 1 y 2, y el 6 de octubre lo visitó **Steve Cooper**

Está señalado con una x

Dos curvas por el precio de una: en un montículo en el centro de la pista se pueden ver las Degner 1 y 2, y 130R.



Nuestro Steve observa la curva de Degner 2, un tramo muy técnico, en el que los Renault (inferior) hacen gala de una tracción magnífica.





**P**onte los tapones para los oídos, camina por un prado con hierba hasta la cintura entre el zumbido de los insectos y serpentea por un sendero embarrado hasta llegar a un montículo cubierto de hierba y azotado por el viento, en el otro extremo del circuito de Suzuka.

Ahora estarás más o menos solo, pero habrá valido molestarse en hacer el viaje –mejor dicho, la peregrinación–. Y es que, desde este punto estratégico excepcional, no sólo puedes mirar las curvas Degner 1 y 2, la técnica derecha de dos vértices que precede al paso a desnivel de Suzuka, sino también, si das media vuelta y miras hacia el otro lado, la célebre 130R en todo su esplendor, una izquierda a fondo que exige una mano inflexible y un pie derecho decidido.

Un panorama que ofrece un gran espectáculo (130R) y la posibilidad de observar estilos de pilotaje desde un punto de vista técnico (Degner). Hoy día, ninguna otra atalaya del mundillo de la F1 ofrece

semejante combinación. Es accesible para quienes estén provistos de un peto de la FIA, es decir, fotógrafos y periodistas. De los primeros, sólo los más ambiciosos, resueltos a plasmar en película (o en un archivo digital) la esencia salvaje de Suzuka, emprenden la necesaria caminata. Casi ningún reportero lo hace. ¿Y la gente guapa del paddock? Ni siquiera pueden; no tienen petos de la FIA.

Así pues, vamos, acompañadme...

#### DEGNER 1 Y 2

##### AHORA LO VES, AHORA NO LO VES...

Desde aquí arriba, unos 15 metros por encima de la pista, esta doble derecha parece engañosamente sencilla, pero, desde el cockpit, la visibilidad es limitadísima. Sobre todo, hay que ser *fino*. Pero el peralte ligeramente positivo ayuda: permite a los pilotos tirarse al vértice, reducir una marcha rápidamente y aplastar enseguida el acelerador. A los debutantes les cuesta encontrar el estrecho punto de entrada, pero,

una vez localizado, hasta los novatos se entusiasman por lo rápido que el coche muerde y devora la amplia salida.

¿Y quién pinta bien aquí? Bueno, Kimi Räikkönen armoniza a la perfección el acelerador entre entrada y salida. Fácil. Unas vueltas más tarde, Vitantonio Liuzzi hace lo mismo. Toma las dos curvas en una con un hábil control del coche, pero, a diferencia de Kimi, no lo puede repetir con precisión. De vuelta a vuelta, sus evoluciones son irregulares. Pronto llega el error: sale largo y pierde demasiada velocidad; al dar gas con retraso, el motor cae de vueltas. Incluso el mínimo error se ve amplificado aquí.

Pero tener un buen coche –o, mejor aún, uno magnífico– ayuda. Los tres McLaren pueden salir disparados de Degner 1 y pegarse a la cola del coche que les precede antes de Degner 2. Pero los dos BAR-Honda reducen furtivamente una marcha más justo antes de rozar el piano interior de Degner 2, y sus motores protestan por el sobrerregimen.

La salida de Degner 2 es más lenta que la ▶





Detrás de ti: 130R

Cooper contempla la impresionante 130R de Suzuka, que pone de relieve la aerodinámica... y las agallas.



Sato (abajo) es notable por su audacia, y en la 130R pocos son tan valientes como él.





de Degner 1, y los pilotos mucho más comedidos con el gas y el volante al enderezar poco a poco la dirección sobre el piano a la salida. Aquí también se aprecia la tracción de cada coche: el Renault produce un susurro lineal al acelerar, mientras que el Williams se apoya en el antipatinaje y suena como una aspiradora mascando grava al subir a trancas y barrancas hacia la horquilla.

**130R**  
**AGÁRRATE Y CONTÉN LA RESPIRACIÓN...**  
Ahora da la espalda a Degner, y estarás de cara a la curva más rápida y celeberrima de Suzuka. Desde donde estoy puedo ver la entrada, el vértice y la salida: absolutamente impresionante. Los coches llegan a una velocidad increíble, pero, mientras los sigues por esta izquierda larga, estrecha y desigual... bueno, pasan sin más. Tan enorme es el apoyo aerodinámico a unos 320 km/h que parecen pegados al asfalto: son tan rápidos que parecen lentos. Además, el tono del motor apenas sube mientras los V10 tiran de lo lindo para compensar todo el agarre que pierden los neumáticos por rozamiento.

## “Tan enorme es el apoyo a 320 km/h que los coches parecen pegados al asfalto”

Pero toda esa placidez es engañosa, ya que es aquí que uno le encuentra el truco a la eficacia aerodinámica de un coche, y a las agallas del piloto. Los tres McLaren, los dos Renault, David Coulthard con el Red Bull y Takuma Sato –audaz con su BAR– lo hacen sin esfuerzo. Pero los Jordan y los Minardi son caprichosos, nerviosos y visiblemente lentos, en ocasiones dando sacudidas sobre los baches y saliendo tan largos que casi se les acaba la pista.

Desde que la 130R fue reperfilada en 2003, permanecen un par de baches a media curva. Se ven claramente; las marcas de las planchas de madera del fondo lo dicen todo. Por la parte interior hay un gran rizo; de hecho, es tan perjudicial que la mayoría de pilotos optan por anticipar el vértice y salir más

largos, esquivando los baches, para no arriesgarse a desestabilizar el coche.

No es hasta los últimos de la sesión, cuando Jacques Villeneuve pierde de repente el control, dibujando cuatro grandes marcas de goma por todo lo ancho de la pista al dar un frenazo, que te das cuenta de lo rápido y peligroso que puede ser este lugar.

Cuando la actividad matinal llega a su fin, y puedes oír de nuevo los grillos en los matorrales, apartas la vista de la pista. El océano gris llena el horizonte hacia el sur, mientras que las montañas, envueltas en la neblina, se pierden por el oeste. También puedes ver la lluvia que se acerca, mientras el viento se hace cada vez más frío y fuerte. Sácate los tapones para los oídos. Hora de volver a casa. **FO**





# Carra a caara

## Ralf Schumacher Piloto: Toyota

Sobre su primer año en Toyota, por qué Trulli es más veloz y el título de Alonso

### En Spa pudo haber ganado...

#### [Ralf llegó a ir segundo]

Bueno, tomamos la decisión como equipo de cambiar ruedas y está claro que nos equivocamos, pero las condiciones eran marginales. A posteriori lo puedes cambiar todo, pero eso no es la realidad; así que hemos aprendido de la experiencia.

### ¿Cómo resumiría su primera temporada con Toyota?

Fue mejor de lo que esperaba. Ahora tenemos impulso, lo cual es bueno, pero el siguiente paso es el importante: ganar carreras. La versión B que lanzamos a final de temporada fue un paso adelante en prestaciones, pero también en cuanto al coche del próximo año. El TF105B tenía muchas ideas y piezas previstas para el coche del año que viene.

### Hay quien dice que este año tuvo muchos accidentes...

Si tenemos en cuenta que Indianápolis no fue culpa mía, no creo que tuviera más accidentes que otros. Todos los pilotos cometen un error en algún momento del año.

### ¿Hay terrenos en los que aún puede mejorar como piloto?

Siempre hay margen para la mejora para todos los pilotos, especialmente con todos los cambios de reglamento que tenemos en F1 en estos momentos. Con cada cambio, hay cosas que tienes que hacer de una manera algo distinta para ser rápido y en el modo de trabajar con el equipo.

### ¿Qué cambios ha puesto en práctica en Toyota?

Personalmente, no muchos. El equipo estaba muy bien organizado cuando llegué y sólo hice algunos cambios personales a mi coche, pero

eso es normal cuando entras en un nuevo equipo. Como pilotos, Jarno [Trulli] y yo no pudimos influir mucho en el coche de este año, pero Jarno lo hizo un poco mejor con él.

### ¿Por qué fue Jarno más rápido?

Tuve problemas para llevar el coche al límite. No se adaptaba a mi estilo de pilotaje, así que me daba miedo tirar al límite en calificación. Estaba tan desesperado por dar una vuelta limpia que no apuraba en las frenadas, lo cual no bastaba.

### ¿Es Jarno el compañero más veloz que ha tenido nunca?

Uno de ellos, desde luego. Siempre fue muy buen calificador, así que en estos momentos hay dos extremos en Toyota y, ojalá, los problemas que tuve con este coche no se repetirán el año próximo.

### ¿Es Fernando Alonso un merecido campeón?

Este año ha hecho un trabajo buenísimo, eso está claro. Es rápido y no comete muchos errores. Que haya ganado el título es bueno para la F1 en España, porque España no tiene una larga historia en F1.

### ¿Cómo de bueno es Mike Gascoyne [director técnico]?

Ha ayudado mucho al equipo, en concreto colocando a la gente adecuada en los puestos apropiados, y posee un buen palmarés en F1. Hay quien cree que ya habíamos trabajado juntos, pero eso no es del todo cierto. Mike entró en Jordan cuando yo me iba, así que sólo hablamos un par de veces.

### ¿Qué le ha pasado a Williams este año?

Dejé el equipo hace 12 meses, así que no lo sé. Pero para mí estaba claro que se acercaba un bajón, razón por la cual

decidí marcharme. Pese a lo que han insinuado algunos, no creo que sus problemas tengan nada que ver con BMW, que siempre ha hecho un buen motor para el equipo.

### ¿Ha probado el Toyota V8?

No, no lo haré hasta los tests invernales. Pero ya ha hecho muchos kilómetros con Ricardo [Zonta] y Olivier [Panis], y me han dicho que avanza bien. Como los cambios aerodinámicos y de ruedas de este año, se hace para reducir la velocidad; no estoy seguro de que sea el planteamiento correcto, pero no se me ocurre nada mejor, así que no lo voy a criticar.

### ¿Ganará carreras en 2006?

Es mi objetivo, pero es un gran salto. En Williams aprendí lo enorme que es.

### ¿Fue duro hacer 19 carreras?

No creo que el calendario planteara ningún problema concreto para los pilotos. Fue más difícil para el resto del equipo, porque tenían que pasar largos periodos lejos de casa. Parece que el próximo año será igual, así que tendremos que hallar la manera de hacer que funcione.

### ¿Acabará su carrera en Toyota?

Por ahora no tengo motivos para pensar en otro equipo. Tengo un contrato de cinco años con Toyota y estoy muy contento aquí. Hasta ahora ha ido mejor de lo planeado.

### ¿Qué hará este invierno?

Estar en casa con mi familia y amigos. No tenemos unas largas vacaciones antes de que empiece la pretemporada, así que quiero aprovechar cualquier oportunidad de estar en casa. Mi hijo David ya es bastante mayor, y vamos a divertirnos mucho juntos. **FO**

## +5 apuntes

- 1 **¿Qué lleva en el iPod?**  
No tengo iPod. De hecho, no escucho mucha música
- 2 **¿Cuál ha sido la última película que ha visto?**  
*La liga de los hombres extraordinarios*, de camino al GP de Japón. Es una buena película con Sean Connery, pero sólo la vi porque me aburría en el avión
- 3 **¿Sin qué no puede salir de casa?**  
Mi móvil. Es cierto
- 4 **¿Cuál es su mayor logro fuera de la F1?**  
Mi matrimonio con Cora y mi hijo, David
- 5 **¿Cuándo estuvo borracho por última vez?**  
En el GP de Brasil. Los brasileños saben cómo irse de juerga



Ralf reconoce que Jarno fue el más rápido de los dos en 2005.





“El coche de 2005 no se adaptaba a mi estilo de pilotaje, así que me daba miedo tirar en calificación”





Chico nuevo, pista  
vieja; Monteiro  
contempla los  
restos del fabuloso  
anillo de alta  
velocidad de Monza.



# MISTER FIABLE

"Siempre acaba". Eso apenas hace honor a un piloto de F1, ¿no? Pero Tiago Monteiro fue el primer debutante que acabó sus primeras 16 carreras, y cada vez es más veloz

Entrevista Dom Taylor Fotografías Darren Heath

Tiago Monteiro está obsesionado con el tamaño de sus muñecas. Tres veces las menciona durante nuestra entrevista.

"Verás, tengo las muñecas muy pequeñas". Una.

Siempre pasa igual con las inseguridades: señalalas antes de que alguien se dé cuenta. El fotógrafo de *F1 Racing*, Darren Heath, quiere probarse el reloj de Tiago, un bonito y enorme Cartier Santos.

"Tengo las muñecas muy pequeñas, así que tendrás que ajustar la correa". Dos.

Su padre, Edmar, que va a todos los grandes premios, se lo regaló después del podio en Indy.

"Queda mucho mejor en una muñeca grande". Tres.

La susceptibilidad de Tiago no viene al caso: no hay nada raro en sus muñecas; están en perfecta proporción con el resto de su cuerpo delgado, pero atlético.

Monteiro, ex aprendiz de director de hotel, y Dom Taylor, de *F1 Racing*, pasean por el peralte de Monza.

En su muñeca derecha lleva dos pulseras de la amistad, una roja y una negra, que su mejor amigo le trajo de Suramérica por su cumpleaños. Junto a ellas luce la cinta amarilla *Live Strong* [Vive Fuerte], en apoyo de la Fundación Lance Armstrong para la lucha contra el cáncer. En el cuello, un canguro plateado cuelga de un cordel negro; se lo compró durante la prueba australiana de la Champ Car en 2003.

La Champ Car no es más que un minúsculo capítulo en la loca historia de cómo llegó Tiago a la F1. Como dice él: "Yo no tendría

que estar haciendo lo que hago".

Tendría que estar trabajando en la industria hotelera, como su padre, dueño de una cadena de siete Iberotels en su Portugal natal. "Eso es lo que me gustaba, con lo que me crié. Y es lo que estudié".

Estudió para director de hotel,

alturas, Fernando Alonso ya había disputado una temporada con Minardi. Monteiro apenas empezaba a parecer un piloto de carreras. Llegó a serlo un año más tarde, cuando, después de unas cuantas tandas más, uno de los profesionales le ofreció una carrera suelta en la Copa Porsche

"Nunca corrí en karts, así que no tenía ni idea de adelantar ni nada"

en concreto, en la prestigiosa Glion Hotel School en Suiza. Es decir, hasta que en su segundo año, 1996, un amigo le invitó a unas tandas en un circuito francés. Nunca había pilotado un coche de carreras, pero se reveló bastante bueno al probar un Porsche. Algunos profesionales a pie de pista asintieron.

"Me enamoré de las sensaciones. No tenía ni idea de trazadas o frenadas, pero sí un buen control del coche, y mejoré muy deprisa".

Mejorar deprisa iba a ser decisivo. Ya tenía 20 años. A esas

francesa, al haberse roto un brazo uno de sus titulares.

"Nunca había corrido en karts, así que no tenía ni idea de adelantar ni nada. Partí 15º de 25 y acabé 11º. Fue duro, pero también la mejor sensación que había tenido en mi vida. Y punto".

Adeus industria hotelera. En el último año de su licenciatura, 1997, centró todos sus esfuerzos en la Copa Porsche francesa, de carrera a carrera, y ganó el título. Los cuatro años siguientes se aficionó a los monoplazas en la F3 francesa, siendo subcampeón en 2000 y 2001 y consiguiendo ▶





## Debutantes más o menos fiables

El debutante más fiable antes de **Tiago** fue **Olivier Panis** (1994). Acabó 15 de las 16 carreras y completó casi el 94% de la distancia de carrera del campeonato. Este año, hasta Spa, la cifra de Tiago superaba el 96% y había acabado 16 carreras de 16. Los siguientes son: **Christian Klien** (2004) 14 de 18; **Jacques Villeneuve** (1996) 12/16; **Cristiano da Matta** (2003) 12/16; y **Narain Karthikeyan** (2005) 12/16

Al otro extremo de la escala: **Adrian Campos** (1987) acabó sólo una vez en 14 GP disputados; **Alessandro Nannini** (1986) 13 R/15; **Esteban Tuero** (1998) 12 R/16; **Pedro de la Rosa** (1999) 11 R/16; y **Juan Pablo Montoya** (2001) 11 R/17

(R: carreras en que un piloto se calificó en pareja pero no alcanzó el banderazo)

Datos proporcionados por [fortx.com](http://fortx.com)

“Si ahora volviera a Australia, sería más de un segundo más rápido. Quizá dos segundos”

**Tiago no sólo acabó el GP de Italia (arriba), sino que encabezó el cuarteto Jordan/Minardi.**

actuaciones impresionantes en pruebas internacionales, sobre todo al ganar en Spa en 2000.

En 2002, lo seleccionaron para el Programa de Desarrollo de Pilotos Renault –en la misma hornada que la estrella de la GP2 Heikki Kovalainen– y corrió en F3000. Tuvo problemas, pero mejoró lo bastante rápido para merecer un test con Renault F1. Se aprieta las rodillas contra el pecho mientras describe su primer contacto con la F1, como si incluso ahora le costara no reventar de entusiasmo por ello.

“Una vez que lo pruebas, te enganchas; toda la potencia y control... es sencillamente la sensación más loca del mundo. Así que centras toda tu vida sólo para eso”.

Pero, poco después, Renault y él se separaron. Para 2003 se hizo con un volante en el joven equipo de Emerson Fittipaldi en la Champ Car, pero parecía un paso atrás. Y lo que resultó ser una gran experiencia, acabó antes de tiempo cuando Fittipaldi-Dingman Racing, con quienes Tiago tenía un contrato

de tres años, se fue a pique al final de la temporada.

En 2004, un puesto como probador en Minardi y un volante en las World Series by Nissan con Carlin Motorsport –fue subcampeón por detrás de Kovalainen– volvieron a situarle en el mapa europeo (es decir, en la órbita de la F1). A finales de año, hablaba por separado con Eddie Jordan y Colin Kolles sobre posibles volantes en F1; charlas que esperaba que dieran fruto en 2006 como muy pronto.

Pero todo se aclaró cuando los





reacción era del tipo: '¿Quién habría pensado que acabaríamos juntos en F1 este año?'.

Eso, ¿quién? ¿Jacques Villeneuve? Jacques y Tiago se conocieron antes de que Monteiro se sentara en un coche de carreras, porque Jacques fue a la escuela en Suiza con la ex novia de Tiago ("Ingrid", apunta el portugués). "Jacques me dio algunos consejos al principio de mi carrera y tal".

Villeneuve y él son tipos parecidos. Hablan varios idiomas y son igual de inteligentes y agudos, y se expresan bien.

Tiago considera a Villeneuve uno de sus colegas entre los pilotos de F1. Otros son Christijan Albers, Jenson Button, Mark Webber y su compañero Narain Karthikeyan, a quien dice estar "muy unido".

Pero no siempre en todos los sentidos. En el GP de España, Colin Kolles me dijo que Tiago era por término medio 0,7s por vuelta más lento que Narain. Nada de eso, dice Monteiro: "En la primeras cuatro o cinco carreras, Narain era sin duda más rápido que yo, pero no creo que fueran siete décimas. Tres o cuatro, normalmente".

¿Y ahora? "Ahora soy yo el más rápido", afirma sin pensarlo dos veces, pero luego mitiga su aparente arrogancia añadiendo: "Quiero decir, creo que es, sí... bastante evidente. Y él [Narain] lo sabe. Pero nunca son grandes diferencias, porque a este nivel no va mucho de uno a otro. Dos o tres décimas como promedio".

Y el podio de Tiago en Indy refuerza su afirmación. En una lucha directa -sin las constantes banderas azules que importunan normalmente sus evoluciones-, Tiago le sacó 30 segundos a

Narain. Pero en el paddock es más probable escuchar elogios de Karthikeyan que de Monteiro.

"¡Es fácil acabar todas las carreras si no corres a toda velocidad!", es el análisis habitual y despectivo del extraordinario historial de carreras acabadas de Tiago. Pero eso es malinterpretar y subestimar su talento. No es que Mister Fiable no hay tirado fuerte. Indy aparte, es el único piloto de Jordan o Minardi que ha puntuado. Su aptitud para evitar problemas y no cometer errores tontos (Turquía cabe apuntárselo a Montoya) habla de una madurez en competición que contradice su inexperiencia, y refleja un enfoque deliberadamente mesurado, y con él una velocidad que se ha desarrollado de forma constante todo el año.

"Si ahora volviera a Australia, sería más de un segundo más rápido, seguro. Quizá incluso dos segundos. Ojalá pudiera, porque ahora sé lo que puedo hacer con el coche".

Si puede rebajar dos segundos en un año -y de hecho hacerse con un volante en F1 en nueve años-, ¿qué podría hacer con un año más? Si Anthony Davidson acaba en Jordan en 2006, no debería hacer caso omiso de Tiago, si el portugués se queda. Y con Karthikeyan que no cuenta con el apoyo de todos en Jordan (Kolles y él han tenido una relación acalorada), Monteiro tiene posibilidades.

Ojalá se quede. Sería una lástima que todo lo que se supiera de este piloto talentoso y simpático fuera que en su único año en F1 abandonó muy poco. Esperemos que la paranoia de las muñecas flacas no disuada a los que toman decisiones. **FO**

## &gt; CV

**Tiago Monteiro**

**Nació** 24 de julio de 1976, Massarelos, Oporto, Portugal  
**Reside** Londres  
**Estado civil** Soltero; sale con Laura

**1996** Una carrera en la Copa Porsche francesa

**1997** Copa Porsche francesa: campeón (5 victorias, 5 poles)

**1998** F3 francesa: 12º (debutante del año)

**1999** F3 francesa: 6º (1 victoria)

**2000** F3 francesa: 2º (4 victorias); Euro F3: 2º (una victoria en Spa); 2º en el Korea Super Prix, 9º en el GP de Macao, 2º en Pau

**2001** F3 francesa: 2º (4 victorias, 6 poles)

**2002** F3000, Super Nova: 13º, 2 pt; test con Renault

**F1 en el Circuit de Catalunya**

**2003** Champ Car, Fittipaldi-Dingman Racing: 15º (1 pole), 29 pt

**2004** World Series by Nissan, Carlin: 2º (5 victorias, 4 poles, 2 vueltas rápidas), 154 pt; probador Minardi F1

**2005** F1, Jordan Grand Prix: (1 podio, EE UU)

**Debut** Australia 2005

\*GP disputados 17

\*Puntos 7

\*Victorias 0

\*Poles 0

\*Vueltas rápidas 0

\*Puntos 7

\*Actualizado hasta Brasil 2005 inclusive

tres grande contactos de Tiago convergieron: Jordan vendió a Midland y Kolles, actual jefe del equipo Jordan/Midland, empleó a Trevor Carlin como director deportivo. ¡Premio! Allí está tu volante en F1, un año antes de lo esperado. Sucedió tan rápido que no lo asimiló hasta que se embarcó en el vuelo a Melbourne para el GP de Australia.

"Lo recuerdo muy bien. Invité a Ricky Taylor, mi mecánico de la Nissan, que había pasado de Carlin a Jordan, a primera clase para tomar un refresco. Nuestra



# ¿SAYONARA?



Taku se mentaliza para la salida del GP de Francia de 2004; calificó séptimo, pero una pérdida paulatina de potencia le apartó de la carrera pasadas 15 vueltas.



**D**esde 2002, **Takuma Sato** ha sido el único piloto japonés de F1. ¿Seguirá más allá de 2005? Con Button y Barrichello atados en Honda, ahora todo depende de cómo avancen las especulaciones que lo colocan en el supuesto segundo equipo de Honda en la categoría reina. A continuación, los otros 12 pilotos nipones de F1 comparten sus pensamientos sobre su compatriota de mayor éxito

Texto Alan Henry, Matthew Marsh



### Kazuyoshi HOSHINO

Nació: 1/7/47 Debut Japón 76  
GP disputados 2 Victorias 0 Poles 0 Podios 0  
Vueltas rápidas 0 Puntos 0  
Mejor resultado 11º (Japón 77)

Llegó a rodar tercero bajo la lluvia torrencial en el GP de Japón 76 en su Tyrrell 007 antes de abandonar; acabó 11º en la edición de 1977; campeón All-Japan F2000 en 1975 y 1977; campeón All-Japan F2 en 1978; campeón All-Japan F3000 en 1987, 90, 93; compartió el Nissan ganador de las 24 horas de Daytona 92; ahora dirige el equipo Impul de F-Nippon, primero y segundo en el campeonato de 2003.

**Hoshino sobre Sato:** "Conocí a Takuma en Motegi: éramos pilotos invitados a una carrera especial de karts; en aquella época corría en F3, y por su manera de pilotar el kart pude ver que era bueno. Creo que Takuma es el mejor piloto japonés que hemos tenido".



En una de sus dos carreras en F1, Hoshino llegó a ir tercero.



### Masahiro HASEMI

Nació: 13/11/45 Debut Japón 76  
GP disputados 1 Victorias 0 Poles 0 Podios 0  
Vueltas rápidas 1 Puntos 0  
Mejor resultado 11º (Japón 76)

Ascendió brevemente a la F1 en el GP de Japón de 1976 (tras una larga carrera en coches sport y Fórmula Pacific); se hizo notar de inmediato al marcar el mejor tiempo en los libres del viernes, y luego calificó en un impresionante 10º lugar de 26 participantes, corriendo para el inexperto equipo Kojima; pero en carrera acabó 11º y último; en 1980 obtuvo un gran slam en Japón al ganar cuatro campeonatos nacionales: All-Japan F2, Suzuka Fórmula 1, Grand Championship sport prototipos; All-Japan Fórmula Pacific; compartió el Nissan ganador en las 24 horas de Daytona de 1992.

**HaseMI sobre Sato:** "Me fijé en Takuma cuando ganó el británico de F3 en su segundo año, 2001, pero la verdad es que quería que lo ganara en su primer año (cuando fue tercero). Este año tenía que haber doblegado a Button e ir a por el podio".



HaseMI fue el más rápido en los libres del viernes en Japón 76.



### Noritake TAKAHARA

Nació: 6/6/51 Debut Japón 76  
GP disputados 2 Victorias 0  
Poles 0 Podios 0  
Vueltas rápidas 0 Puntos 0  
Mejor resultado 9º (Japón 76)

Se inscribió en el GP de Japón 76 con un Surtees-Ford TS19 alquilado, calificó 24º y acabó noveno, por delante de Jean-Pierre Jarier; en Japón 77 partió 19º con un Kojima-Ford, pero en carrera abandonó; antes de eso, disputó un limitado programa de F2 en Inglaterra en 1973; corrió en el International Trophy de 1974 en Silverstone con un March 741; ganó el título All-Japan F2000 en 1974 y 1976; tras su experiencia en F1 pasó el resto de la década corriendo en la F2 japonesa.

**Takahara sobre Sato:** "No lo he llegado a conocer, pero parece modesto, cortés e inteligente; como japonés, estoy orgulloso de él. Las cosas son distintas a cuando yo corría. Con Honda y Toyota, los pilotos japoneses lo tienen mucho mejor, y espero que gane pronto".



### Kunimitsu TAKAHASHI

Nació: 29/1/40 Debut Japón 77  
GP disputados 1 Victorias 0  
Poles 0 Podios 0  
Vueltas rápidas 0 Puntos 0  
Mejor resultado 9º (Japón 77)

Su único intento en F1 fue el GP de Japón de 1977, donde calificó 22º con un Tyrrell 007 y acabó en un meritorio noveno lugar; empezó a correr en moto en 1958; fue el primer japonés que ganó una prueba del mundial de motociclismo, la de 250cc en Hockenheim en 1961; se lesionó gravemente en el TT de la Isla de Man en 1962; en 1965 se pasó a los coches y compitió en pruebas japonesas de casi todas las especialidades (sports, GT, turismos, monoplazas); llegó a presidir la Asociación GT nipona.

**Takahashi sobre Sato:** "Le conocí en un concesionario Honda donde firmábamos autógrafos. Creo que Dios ha concedido un don a Takuma y lo que quiero es que adquiera experiencia. Aún es pronto en su carrera. Es un chico inteligente y lo hará bien". ▷



# Naciones Unidas de la F1

Desde 1950, muchos pilotos (639) de muchos países (35) han disputado al menos un gran premio. Los 13 pilotos nipones colocan a Japón en 11º lugar *ex aequo*. He aquí la lista completa...

19	Reino Unido
29	Italia
30	EE UU
49	Francia
50	Alemania
60	Brasil
70	Argentina
80	Suráfrica
80	Suiza
100	Bélgica
110	Austria
110	Japón
130	Australia
140	Canadá
140	Holanda
180	España
180	Suecia
180	Nueva Zelanda
180	Finlandia
200	Irlanda
200	México
220	Dinamarca
220	Uruguay
240	Colombia
240	Portugal
240	Venezuela
270	Chile
270	Hungría
270	India
270	Malaisia
270	Marruecos
270	Mónaco
270	República Checa
270	Rodesia (hoy Zimbabue)
270	Tailandia



Piloto valiente y resuelto, Nakajima marcó la vuelta rápida en mojado en el GP de Australia de 1989.



**Satoru NAKAJIMA**

Nació: 23/2/53  
Debut Brasil 87

GP disputados 74 Victorias 0  
Poles 0 Podios 0  
Vueltas rápidas 1 Puntos 16  
Mejor resultado 4º (Gran Bretaña 87 y Australia 89)

Piloto oficial en F1 con Lotus en 1987 (11º en el campeonato), 1988 (16º) y 1989 (21º); piloto de Tyrrell en 1990 (14º) y 1991 (15º); corredor muy valiente que marcó la vuelta rápida bajo la lluvia torrencial en Australia 89 (carrera en que Ayrton Senna se estrelló contra el Brabham de Martin Brundle porque no pudo verlo por la cortina de agua); campeón del All-Japan F2 en 1981, 1982 y 1984-86;.

**Nakajima sobre Sato:** "Takuma fue alumno de la Escuela de Pilotaje de Suzuka en 1987, cuando yo era el director; no fue el más veloz allí, pero sí un buen conjunto completo. Le vi correr en el británico de F3 y esperaba que llegara a la F1. BAR ha sido un buen equipo para él y soy optimista respecto a su futuro".



**Aguri SUZUKI**

Nació: 8/9/60  
Debut Japón 88

GP disputados 64 Victorias 0  
Poles 0 Podios 1  
Vueltas rápidas 0 Puntos 8  
Mejor resultado 3º (Japón 90)

Debut en F1 con Larrousse en el GP de Japón de 1988 (acabó 16º); corrió en Zakspeed en 1989 (sin puntos), y volvió a Larrousse en 1990 (12º en el campeonato) y 1991 (18º); Footwork en 1992 y 1993; Jordan en 1994 (sólo para el GP del Pacífico); Ligier en 1995 (17º); antes de Takuma, fue el único piloto japonés que subió al podio: tercero en Japón 90; fue campeón japonés de turismos en 1986 y de la F3000 japonesa en 1988.  
**Suzuki sobre Sato:** "En la F3, su estilo era muy agresivo, y parece que lo sigue siendo; aun así, después de un año como probador en BAR, en 2004 demostró que sabía correr en F1. Espero que se convierta en un piloto que todos los equipos quieran contratar".







### Ukyo KATAYAMA

**Nació:** 29/5/63 **Debut** Suráfrica 92  
**GP disputados** 94 **Victorias** 0 **Poles** 0 **Podios** 0  
**Vueltas rápidas** 0 **Puntos** 5 **Mejor resultado**  
 5° (Brasil y San Marino 94)

Entró en Larrousse en 1992, y luego corrió en Tyrrell en 1993-96, cuando el equipo montaba motores Yamaha; su mejor resultado en el campeonato fue 16° en 1994; su última temporada, 1997, la disputó con Minardi; en 1999 fue segundo en Le Mans con Toyota; el simpático Katayama pasó a la F1 tras ganar la F3 japonesa en 1991; en 2002 trató de escalar el Everest, pero el mal tiempo le obligó a desviarse durante el ataque final a la cima.

**Katayama sobre Sato:** "Al principio veía que Takuma era muy agresivo -usaba el acelerador mucho más que otros pilotos-, pero cuando ganó la F3 británica, el Marlboro Masters en Zandvoort, y luego Macao, comprendí que era bueno de verdad. En 2004 hizo un buen trabajo, y fue al límite todo el tiempo. Cómo no, en 2005 las expectativas eran más altas".

En su mejor año en F1, Katayama acabó quinto en Imola.



### Takachiho INOUE

**Nació:** 5/9/63  
**Debut** Japón 94

**GP disputados** 18 **Victorias** 0  
**Poles** 0 **Podios** 0  
**Vueltas rápidas** 0 **Puntos** 0  
**Mejor resultado** 8° (Italia 95)

Debutó en F1 en el GP de Japón de 1994 con Simtek (abandonó tras calificar 26°); la temporada siguiente corrió para Footwork, protagonizando algún incidente absurdo como el de la foto (abajo); en 1987 disputó la F-Ford inglesa y luego volvió a Japón, a la F3 y F3000 de su país.

**Inoue sobre Sato:** "Lo cierto es que no soy quién para decir nada de Takuma Sato, pero, como japonés, quiero que gane, claro".



Inoue atropellado por el coche de asistencia en Hungría 95.



### Shinji NAKANO

**Nació:** 1/4/71  
**Debut** Australia 97

**GP disputados** 33 **Victorias** 0  
**Poles** 0 **Podios** 0  
**Vueltas rápidas** 0 **Puntos** 2  
**Mejor resultado** 6° (Canadá y Hungría 97)

Llegó a la F1 con Prost en 1997, como compañero de Olivier Panis y de la mano del motorista Mugen-Honda; se mostró prometedor en la pretemporada y obtuvo dos sextos puestos; en 1998 pasó a Minardi; en 1987 fue el vencedor más joven del GP de Karting de Hong Kong; piloto muy resuelto, pasó a la F3 japonesa en 1989, y en 1990 corrió en Europa, en la F-Opel-Lotus (dos poles y una victoria).

**Nakano sobre Sato:** "Takuma tiene muy claro lo que es importante. No complica las cosas y piensa de manera lógica. Ya es muy bueno y quiero verlo mejorar en situaciones exigentes. Forma parte de la nueva generación de pilotos japoneses de F1 y estoy seguro de que logrará grandes resultados".



### Toshio SUZUKI

**Nació:** 10/3/55  
**Debut** Japón 93

**GP disputados** 2 **Victorias** 0  
**Poles** 0 **Podios** 0  
**Vueltas rápidas** 0 **Puntos** 0  
**Mejor resultado** 12° (Japón 93)

Disputó sólo dos carreras en 1993 con Larrousse-Lamborghini, los GP de Japón y Australia (que acabó 12° y 14°, respectivamente); en 1979, ganó el japonés de F3, luego corrió muchos años en la F2 y F3000 japonesas; campeón de la F3 japonesa en 1995.

**Suzuki sobre Sato:** "Oí hablar de Takuma por primera vez cuando corría en la F3 inglesa. Tenía curiosidad porque yo participé en dicho certamen en los años 80 y sabía que era duro. Está claro que es bueno, pero, cuando se lo compara con Jenson Button, falta algo. Si puede encontrar ese algo, creo que puede ganar".



### Hideki NODA

**Nació:** 7/3/69  
**Debut** Europa 94

**GP disputados** 3 **Victorias** 0  
**Poles** 0 **Podios** 0  
**Vueltas rápidas** 0 **Puntos** 0  
**Mejor resultado** abandono

Disputó tres carreras con el equipo Larrousse-Ford en 1994 (los GP de Europa, Japón y Australia); abandonó en los tres tras calificar 24°, 23° y 23°; antes de la F1, corrió tres temporadas en la F3000 japonesa, y después de la F1 disputó la F-Nippon y el campeonato All Japan GT.

**Noda sobre Sato:** "Viéndole correr por la tele en el británico de F3 comprendí que tenía un gran don. Es de lo más original, y ahora creo que merece estar en F1. Creo que se sintió a gusto en BAR y que su presencia en el equipo contribuyó al desarrollo del mismo".

Creo que Taku podría haber llegado a ser más rápido Button, pero tiene que ser más consistente



### Toranosuke TAKAGI

**Nació:** 12/2/72 **Debut** Australia 98  
**GP disputados** 32 **Victorias** 0 **Poles** 0 **Podios** 0  
**VR** 0 **Puntos** 0 **Mejor resultado** 7° (Australia 99)

Entró en Tyrrell en 1998, justo cuando el equipo estaba a punto de ser adquirido por BAR; Takagi llegó a la F1 de la mano de Satoru Nakajima, el anterior fichaje japonés de Ken Tyrrell; en 1999 corrió en Arrows como compañero de Pedro de la Rosa; en general, era rápido pero inconsistente; empezó en el karting y la F-Toyota, y en 1993 pasó a la F3 japonesa con el equipo TOM's; tras la F1 fue campeón de F-Nippon en 2000 y en 2001 pasó a la CART.

**Takagi sobre Sato:** "Takuma me impresionó cuando yo era monitor de la Escuela de Pilotaje de Suzuka; era rápido, aunque por aquel entonces no era muy bueno reduciendo marchas. Creo que podría haber llegado a ser más rápido que Button, pero tiene que ser más consistente". **FO**



En su primera carrera en F1, Australia 98, Tora calificó 13° pero abandonó.



# ENERGÍA INSPIRADA EN F1

¿Buscas un modo de mantener cálida tu casa que no dañe el medio ambiente y sea rentable? He aquí la respuesta: la tecnología de los calentadores de F1

Texto Peter Windsor Fotografías Darren Heath



**M**ike Drury atraviesa la entrada de su nueva casa... y sale a lo que parece un erial. "Aquí está", dice. "Todo lo que necesito para hacer funcionar todo esto. De eso se trata, ¿sabe? No soy un ecologista fanático. No pretendo hacer un alegato. Lo único que quiero –que he querido siempre– es hacer las cosas *correctamente*. Y la manera correcta de construir una casa en 2005 es hacerla lo más energéticamente eficiente posible. Es nuestro deber con el mundo –el mundo natural– y la tecnología. ¿De qué sirve desarrollar aquello en lo que trabajamos –calentadores de neumáticos para F1, soportes de goma para sensores sísmicos, compuestos térmicos para proteger la superficie de vías férreas– si no lo pones en práctica? La mayor parte de lo que he hecho con esta casa procede de la tecnología de la F1. Puede que la gente se ría de ello, pero es cierto. No lo puedo evitar. Voy a una carrera de F1, conozco a estos grandes ingenieros, miro lo que hacen y una cosa lleva a la otra". A lo que ha llevado durante los últimos 12 meses es a la casa de aspecto discreto en la que estamos ahora.

Es la casa que levantaron los calentadores de neumáticos de F1. Todo su calor –y, en verano, su refrigeración bajo el suelo– proviene de la energía geotérmica. Del calor natural de la tierra, vaya. Después de comprar un terreno en Dorset, al sur de Inglaterra, hace dos años, Drury dedicó seis meses a diseñar y construir una red de 200 metros de zanjas de 3,5 metros de hondo. Luego las cubrió con 'rizos' de

polipropileno, un sistema de espirales termoplásticas para aprovechar el calor en la tierra circundante (los mismos principios usados en los radiadores de aceite que Mike diseñó para Ferrari). Luego dirigió esta energía a un colector de especificaciones F1. El resultado es una casa cálida en invierno y fresca en verano, de modo controlable. Además, el agua de la lluvia se filtra por un extractor centrífugo y se utiliza; y, por añadidura, unos pequeños molinos de viento, el techo canadiense de pizarra y paneles solares maximizan la energía del viento y el sol.

Drury señala un panel de indicadores de aspecto familiar. "Directamente del sistema del calentador de neumáticos que desarrollamos. Este año hemos trabajado en calentar los flancos de las cubiertas además de la banda de rodadura, ahora que la norma de un solo juego de ruedas hace que las bandas sean más delgadas y el aumento de calor mucho más crítico. Al principio, había mucha resistencia a una manta completa porque los flancos tienen un grosor distinto y se calientan a un ritmo diferente, lo cual hace estragos en las temperaturas de los neumáticos. El sistema de medición y control que desarrollamos para las mantas es exactamente

el que ve aquí en la casa. Eso es lo que yo llamo un buen uso del tiempo y la energía...".

Desde

**Estos 'rizos' aprovechan el calor natural del suelo para calentar y enfriar la casa de Drury.**



mediados de los 80, Drury es el principal diseñador y proveedor de calentadores de neumáticos. Entre los clientes de las mantas MA Horne de Drury están Ferrari, Renault, BAR y Williams, por no hablar de equipos de otras especialidades, como MotoGP.

Y no sólo es un mero proveedor de F1. Con su verdadero nombre, Mike Horne, trabaja de manera confidencial para el Ministerio de Defensa británico, diseñando y fabricando materiales aislantes (adoptó el nombre 'Drury' para sus proyectos en F1 para distanciarse del todo de este otro trabajo). En las carreras de F1, Mike es igualmente invisible, pues prefiere charlar con los encargados de las ruedas, la gasolina y los mecánicos en los boxes en lugar de realzar su propia imagen en los motorhomes de los equipos. Así que ingenieros que podrían beneficiarse de la perspicacia de Mike, a menudo pasan de largo, sin darse cuenta de su contribución potencial. Los que salen perdiendo son ellos, claro, algo que refleja la tendencia general en F1 de demasiados ingenieros haciendo el trabajo que sólo unos pocos podrían hacer igual de bien. Cabría añadir que los equipos de F1 –con evidentes excepciones– encuentran una falsa seguridad por el mero hecho de ser más. Y cuanto mayor sea la plantilla, mayor el requisito de no cometer errores. Y mayor la reticencia a arriesgarse y avanzar.

El inventor e ingeniero Mike Drury no tiene problemas con los riesgos o el progreso. Sube a su pick-up Dodge RAM SRT10, deja atrás sus Ferraris y su coche eléctrico y vuelve al negocio familiar, las ideas zumbando en su cabeza.

Esperando su vuelta queda una casa de estructura sólida, aislada de la meteorología y que no cuesta ni un céntimo hacer funcionar, testimonio doméstico de cómo la tecnología de F1 mejora la estirpe. **FO**



EL 'INVERNADERO'

En la era del neumático único, los calentadores son mucho más sofisticados; Ferrari, Renault, BAR y Williams usan las mantas de Mike.

"La mayor parte de lo que he hecho con esta casa procede de la tecnología de F1"





Cuando pilotas un F1,  
y el coche de delante es  
un Toyota, tu carrera se puede echar a perder.

Sobre todo si el  
TF105 lo maneja ese  
genio a una vuelta,

**Jarno Trulli**, como  
demostró, por ejemplo,  
en Melbourne, Imola,  
Magny-Cours y  
Budapest. Primero,

mete su coche en  
una posición de  
privilegio en la  
parrilla, y luego  
empieza la gran  
frustración...

Primera curva en  
Monza y Trulli  
encabeza el grupo  
perseguidor, pero  
esta vez se escapó.





¡Viajeros, al

# TRULLI

## TREN!

Texto Dom Taylor



SCHLICKER



**e**sta temporada ha surgido un fenómeno curioso en el centro del grupo. Lo habréis visto varias veces: una apretujada cola de coches, resoplando detrás del Toyota de Jarno Trulli, lejos del ritmo de cabeza y distanciándose de los líderes. *F1 Racing* lo llama el Trulli Tren, y ha ocasionado grandes retrasos a los pilotos bloqueados por él.

Así, tras acuñar la frase, *F1 Racing* se puso a investigarla. Hablamos con estrategas punteros del muro de boxes, incluidos Ross Brawn, director técnico de Ferrari; Pat Symonds, director de ingeniería de Renault; Sam Michael, director técnico de Williams, y Dieter Gass, ingeniero jefe de pista de Toyota. Hablamos con David Coulthard, pasajero ocasional en el Trulli Tren, y, cómo no, con el maquinista mismo, Jarno Trulli. La etiqueta podrá ser nueva, pero el fenómeno es conocidísimo.

#### DESCUBRIR EL TRULLI TREN

*F1 Racing*: "¿Ha oído hablar del Trulli Tren?"

"Ah, sí, el Trulli Tren", gruñe Symonds. "De vez en cuando lo hemos tenido que seguir".

"Sí. Es una pesadilla", coincide Michael.

"No había oído la expresión, pero desde luego este año hemos viajado en el Trulli Tren unas cuantas veces", dice Brawn.

Incluso Gass sabe de lo que habla *F1 Racing* y se ríe. "No lo había oído, pero me imagino lo que significa".

El propio Jarno responde: "No. ¿Qué quieres decir?". Pero lo capta enseguida en cuanto se lo explicamos.

DC, el pobre, tarda un poco más en caer en la cuenta. "Bueno, ¿será un tren que, ya sabes... se ha de llamar Trulli? No lo sé". Pero al final lo pilla: "Ah, vale. Así que es lo que vamos a estar siguiendo mañana".

DC se refiere al GP de Italia del día



Formación del Trulli Tren en Hungría, pero no fue el más largo del año.

siguiente, en el que espera que se forme un Trulli Tren. ¿Por qué? Porque Jarno calificó quinto (ganó un puesto por la penalización de Kimi Räikkönen por cambio de motor); y cuando Jarno califica bien –como hace a menudo– el peligro es que no tenga un ritmo de carrera a la altura de quienes le rodean.

Al final, en Monza no se forma el Trulli Tren. Los Toyota son los terceros más veloces y Trulli corre de lo lindo y acaba quinto. Pero en otras carreras, el tren sí que salió pesadamente de la estación.

Imola fue genial. Trulli calificó quinto, por detrás de Räikkönen, Fernando Alonso, Jenson Button y Mark Webber, pero por delante de varios pilotos que el domingo eran más rápidos: Takuma Sato, Alex Wurz, Rubens Barrichello, Ralf Schumacher, Jacques Villeneuve, Giancarlo Fisichella y Michael Schumacher.

Trulli desbancó a Webber en la salida pero no pudo aguantar el ritmo de Button, que a su vez se descolgó de Räikkönen y Alonso. En el primer relevo de la prueba, los líderes giraban en 1m 23s bajos y Button en 1m 23s altos. Pero Jarno rodaba en 1m 25s medios, haciendo que todos los que le seguían perdieran unos 2,0s por vuelta. Como Imola es uno de los circuitos más difíciles en los que adelantar, en la quinta vuelta el tren ya tenía 10 vagones –Trulli-Webber-Sato-Wurz-Villeneuve-Barrichello-Nick Heidfeld-Fisichella-R. Schumacher-M. Schumacher–, todos girando al mismo ritmo que Jarno, y

**O ESTÁS PREPARADO PARA EL TRULLI TREN O HACES ALGO PARA NO SUBIRTE A ÉL**  
Sentida muestra de un año frustrante para el jefe técnico de Williams, Sam Michael



metidos en apenas 9,285s. El tren aguantó (excepto Barrichello, que paró en boxes y abandonó en la vuelta 17) hasta la vuelta 22, cuando paró Trulli, a más de 30s de los líderes, y liberó por fin a quienes llevaba por detrás.

Trulli acabó séptimo, precedido por Villeneuve, Sato y Wurz. La estrategia y velocidad de Michael Schumacher ese día eran tan buenas que pudo remontar y acabar segundo detrás de Alonso (Räikkönen abandonó en la novena vuelta). Pero de no haberse visto bloqueado en el Trulli Tren, Schumi podría haber salido de su primer pit stop en la vuelta 27 por delante de Button (en lugar de 21,866s por detrás), en un posición mucho más sólida para luchar por la victoria. Lo cual ilustra cuánto puede costar un billete en el Trulli Tren.

#### ACOPLAR EL TRULLI TREN

Así pues, ¿qué es lo que hace que se forme el tren? ¿Es Jarno, el

coche, o un problema con los neumáticos? Tal vez un poco de las tres cosas.

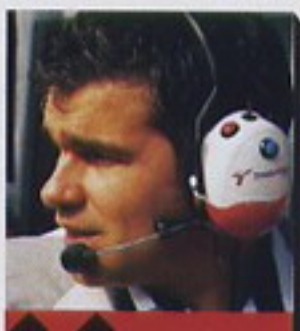
"Antes que nada, no se puede predecir", afirma Gass. "Así que no hay nada que se pueda hacer para prepararse, que digamos. Y una vez que se ha formado, desde nuestro punto de vista esperamos que siga así, porque si quienes ruedan por detrás van a dar más vueltas, vas a perder la posición".

Gass cree que el Trulli Tren es producto del talento como de otro mundo de Jarno en calificación, y no de un flojo ritmo de carrera.

"Cuando el coche está al 100%, su ritmo de carrera es tan bueno como su ritmo de calificación. Si el coche no está al 100%, entonces quizá disminuya un poco más. Pero la cuestión es que comete menos errores que



**¿EL TRULLI TREN? AH, VALE. ASÍ QUE ESO ES LO QUE VAMOS A ESTAR SIGUIENDO MAÑANA**  
DC, uno de los veteranos, capta la explicación del fenómeno en el GP de Italia



**EL TRULLI TREN SE FORMA MÁS POR GENTE CON COCHES MÁS RÁPIDOS QUE SE REZAGAN EN CALIFICACIÓN**  
Lo dice Dieter Gass, de Toyota: los demás deberían mejorar en parrilla





Webber y JV detrás de Trulli en Imola, perdiendo 2s por vuelta.

otros pilotos en calificación. El Trulli Tren –si así hay que llamarlo– se forma más por gente con coches más rápidos que quedan rezagados en calificación. Es su problema, no el nuestro. Para mí, la cuestión no es que Jarno vaya lento en carrera”.

¿Podría ser un problema psicológico? “No en esa fase de la carrera, al principio, cuando evidentemente está tirando al máximo”.

De hecho, Trulli es tan fuerte en calificación que este año, en varias ocasiones, incluso ha mejorado lo que los ingenieros pensaban que era posible. “Ha rubricado algunos resultados asombrosos en calificación, pero al cabo de un tiempo te acostumbras y te adaptas”, dice Gass.

Las características del Toyota TF105 han agravado el problema; en particular, el modo en que usaba susMichelins. Aunque podía hacer trabajar bien los neumáticos cuando eran nuevos, el comportamiento empeoraba pasadas unas vueltas. En ocasiones, cuando el desgaste de neumáticos era bajo y las temperaturas también, el TF105 no lograba hacer trabajar las ruedas lo bastante fuerte como para generar un agarre aceptable. Otras veces, como en Malaisia, los neumáticos trabajaban bien con el coche y le permitían mantener el ritmo durante toda la carrera.

Gass continúa: “Con gomas nuevas el

coche es bueno, y Jarno es especialmente bueno en ese momento, pero no tanto con ruedas usadas; entonces parece encontrar el coche más difícil. Pero estamos aprendiendo el comportamiento de los neumáticos”.

#### APEARSE DEL TRULLI TREN

¿Y cómo se baja uno del Trulli Tren? No se puede. Hay que esperar a que se detenga, es decir, a que Jarno haga su primera parada (o su estrategia implique que tú pares primero).

“Una vez estás metido, se acabó”, dice Michael. “Te fastidió la tarde. Así que o estás preparado para ello, o haces algo para asegurar que no te subas a él. A veces funciona, a veces no”. Por eso, todos los equipos punteros tienen presente el Trulli Tren al decidir su estrategia de gasolina en calificación.

“Es un factor”, dice Brawn. “Creo que en una o dos carreras hemos establecido nuestras cargas de gasolina para intentar asegurarnos de estar por delante de él [Jarno], aunque no sea la mejor estrategia absoluta. Pero he de reconocer que Toyota ha hecho mejoras en las últimas carreras y ya no es tan evidente como al principio”.

Symonds asiente. “Hay gente que puede alterar fundamentalmente tu planteamiento. Jarno es el típico. Y como además a veces rueda un poco más ligero, en ocasiones has de comprometer tu vuelta ideal de parada porque sabes muy bien que podrías verte bloqueado detrás de él”.

#### HABLA EL MAQUINISTA

A Jarno, que tiene un gran espíritu deportivo, no le importa hablar del Trulli Tren, a pesar de que haya podido sentirse ofendido.

“Bueno, he visto hacer lo mismo a [Michael] Schumacher, así que creo

**HAY GENTE QUE PUEDE ALTERAR DEL TODO TU PLANTEAMIENTO. JARNO ES EL TÍPICO**

El gurú estratégico y director de ingeniería de Renault, Pat Symonds, sabe cómo manejarlo



**TOYOTA HA HECHO MEJORAS Y EL TREN YA NO ES TAN EVIDENTE COMO AL PRINCIPIO DE LA TEMPORADA**

El ferrarista Ross Brawn se esfuerza por tranquilizar los ánimos del resto del paddock

que deberíais añadir también el Schumi Tren”.

Tiene razón. Michael formó su propio tren en Monza, y otros pilotos, sobre todo Villeneuve y Sato, también han hecho de chicanes móviles en diversas carreras. Pero Jarno sí que reconoce que ha sido un problema concreto para él.

“Varias veces este año, fue decepcionante calificar tan arriba en la parrilla y luego ser tan lento en carrera, especialmente cuando teníamos problemas con el coche. Y eso era frustrante, retrasar a todo el mundo y que se quejaran. Pero creo que otros han hecho carreras como las que he hecho yo, y lo cierto es que nadie se ha quejado.

“El problema es que suelen atacar mi ritmo en carrera pero, al fin y al cabo, he ganado un gran premio, he calificado bien muchas veces, he conseguido muchos podios, así que no creo que haya mucho que decir de mi velocidad en carrera. He demostrado más de una vez que puedo –cuando el coche puede– ser rápido”, afirma. “Y cuando se quejan del Trulli Tren, deberían ir y comprobar el ritmo de mi compañero de equipo”.

Bien dicho. Al menos un Ralfie Tren (de los que no ha habido ninguno) habría indicado una buena prestación en calificación del compañero de Jarno. Como sostiene Dieter Gass, quizá el Trulli Tren sea indicio de la excepcional aptitud de Jarno para estar por encima de las limitaciones de su coche en una vuelta, y no prueba de que pase algo.

¡Vamos! ¡Viajeros, al tren! **FO**



**HE DEMOSTRADO MÁS DE UNA VEZ QUE PUEDO –CUANDO EL COCHE PUEDE– SER RÁPIDO**  
Cuando el coche está puesto, yo también, dice Jarno, que además ha observado el Schumi Tren

**MELBOURNE BILLETE** \*\*

**IMOLA BILLETE-ABONO**

CLASE VAGÓN DE COLA

DESDE IMOLA VUELTA 1

HASTA IMOLA VUELTA 22

BILLETE MONOPLAZA

VÁLIDO HASTA BANDERAZO DE META

ITINERARIO CON RETRASOS

Jarno Trulli: Mi Toyota es fantástico



# test



Interior modernizado, el acabado bicolor las inserciones en las puertas y el salpicadero así como las nuevas tapicerías crean una nueva y agradable impresión. Cuenta con un sistema de sonido Boston Acoustics, también con un GPS, sistema de asistencia al aparcamiento ParkSense.

## JEEP GRAND CHEROKEE LIMITED 5.7 HEMI V8

# EL MEJOR GRAND CHEROKEE DE LA HISTORIA

POR F A M

Descubierto por primera vez en 1992, el Jeep Grand Cherokee de tercera generación de 2005 muestra un diseño más deportivo, un comportamiento perfeccionado y un nuevo equipamiento. El diseño simboliza un retorno a la imagen atlética. Escoltada por los dobles faros redondos, la específica parrilla de siete ranuras mantiene la imagen de la marca Jeep.

Este Impresionante Jeep Grand Cherokee tiene un capó proporcionalmente más largo y una mayor distancia desde el eje frontal hasta la base del parabrisas que transmite una imagen más poderosa.

El interior ha sido modernizado. Ya a primera vista, el acabado bicolor, las inserciones en puertas y salpicadero así como las nuevas tapicerías crean una nueva y agradable impresión. En líneas generales, la amplitud del habitáculo ha mejorado, sobre todo en las plazas traseras. También resulta más silencioso gracias a mejoras en cuanto a ruido, vibraciones y asperezas. Por ejemplo, el ruido del viento se ha reducido y se han empleado aislantes acústicos en la estructura de la carrocería.

Entre las nuevas alternativas de equipamiento destaca el sistema de sonido y navegación GPS, el sistema de sonido Boston Acoustics, el sistema manos libres Uconnect (disponible como accesorio postventa) y el sistema de asistencia al aparcamiento ParkSense con sensores traseros.

El motor 5.7 HEMI V8 que e probado ofrece la mayor potencia, necesitando poco más de 7 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h. Integrado en el motor 5.7 HEMI V8, el sistema Sistema de Cilindrada Múltiple (MDS) desactiva la mitad de los cilindros a velocidades de cruce y en suaves aceleraciones, de este modo, y dependiendo de las condiciones de conducción, logra reducir el consumo hasta en un 20%.

Disponible con los motores de gasolina 5.7 HEMI V8 y 4.7 V8, el existente cambio automático de 5 velocidades ha sido revisado y mejorado para aumentar la capacidad de remolcado.

La fabricación para Europa y otros mercados internacionales empezó en marzo de 2005 en la planta de producción Magna Steyr situada en Austria.



### FICHA TÉCNICA

<b>MOTOR</b>		
Nº de cilindros, disposición		8, en V
Cilindrada	cc	5654
Tipo de combustible		Gasolina
Potencia		326 CV
<b>CONSUMOS</b>		
Ciclo Urbano	l/100 km	21,3
Ciclo Extraurbano	l/100 km	12
Combinado	l/100 km	15,4
<b>TRANSMISIONES</b>		
Tipo de Cambio		Automático
Tracción		Total permanente
<b>DIMENSIONES Y CAPACIDADES</b>		
Carrocerías		Todo terreno
Longitud		4750
Volumen Maletero		978
Volumen Maletero Asientos Abatibles		1985
Precio		59.180 Euros



El volante es de tres radios, revestido de cuero, cosido de azul, igual que la palanca de cambio. Los asientos de piel de color naranja que hemos creado una nueva y agradable impresión, probado se han mejorado respecto al modelo básico, con más profundidad y sujeción lateral, todo ello hace del V70 un coche deportivo y familiar.

test

## VOLVO V70 R

# ¡300 CABALLOS A COMPARTIR EN FAMILIA!



Con grandes progresos tecnológicos, lo nuevo Volvo V70 R se distingue por varios motivos. En el apartado mecánico, el motor de cinco cilindros, con turbo mejorado, desarrolla ahora 300 caballos de potencia. Para poderlos transmitir al asfalto con toda la seguridad reconocida por Volvo, han incluido un tracción inteligente a las cuatro ruedas, además de un nuevo chasis (activo) que colabora a una conducción agradable y deportiva. Este, basado en la tecnología FOUR-C, se ha desarrollado en colaboración con la marca de amortiguadores Öhlins Racing. Tres botones en el panel central permiten elegir el "carácter" del chasis para cada situación, Confort, Sport y Advanced Sport.

El Volvo V70 R dispone de un chasis más rígido que las otras versiones. Las cajas de cambios disponibles para ambos modelos son una automática de cuatro marchas o una fenomenal y exclusiva caja manual de seis velocidades.

Exteriormente, sobre la base de los modelos básicos, difieren en detalles deportivos, como la mejor aerodinámica del frontal, con mayores tomas de aire para el motor y el alargamiento de tres centímetros de la parte delantera, con lo que se busca tener más espacio para el

nuevo y mayor radiador de agua. Además, cuentan con un nuevo spoiler que se integra en la parte frontal, con unos laterales que desvían el aire hacia abajo y el spoiler trasero mejoran la estabilidad a alta velocidad.

Las llantas son específicas para estas versiones deportivas, en aleación de aluminio con cinco radios, a elegir de 17 o 18 pulgadas.

El interior también ha variado. Ahora el panel de instrumentos tiene fondo gris oscuro, con la pantalla revestida en cuero y el acabado en azul. El volante es de tres radios, revestido en cuero, también cosido en azul, igual que la palanca de cambios. Los asientos de piel de color naranja que hemos probado se han mejorado respecto

al modelo básico, con más profundidad y sujeción lateral.



### FICHA TÉCNICA

<b>MOTOR</b>		
Nº cilindros	tipo	5 en línea
Cilindrada	cc	2.500
Potencia máxima	CV	300
Alimentación		Turbo
<b>PRESTACIONES</b>		
	seg.	0-100 Km/hseg.5,9
Velocidad máxima	Km/h	250
<b>SEGURIDAD</b>		
De serie	ABS, DSTC, airbags frontales y laterales.	
Precio	54.000 Euros	





Fernando saborea su mejor momento: ser el primer campeón nuevo en seis temporadas.

## En la cima del mundo de la F1

Hacia tiempo que nos preguntábamos quién pondría fin al reinado de Schumi. Ya lo sabemos

**E**n las últimas vueltas, con el campeonato del mundo cristalizándose en algo que sólo se podía perder, levanta el pie. Frena más pronto, deja un margen para la lluvia repentina. Da gas con cuidado, aguarda el cambio de carga a la zaga. Y no te acerques a otros coches. El Williams-BMW de Mark Webber, un millón de vueltas por detrás, está en sus retrovisores. Levanta. Déjalo pasar. Recorre las últimas vueltas de tu antigua vida solo.

Pero, de nuevo, se pone a pensar en la meta. ¡Campeón del mundo! ¡Campeón del mundo! Y vuelve a contenerse. Piensa sólo en la carrera. Piensa ya. Piensa en las posibilidades de lluvia, en el agarre de los neumáticos. Piensa en algo. Puede ver que

su Michelin delantero izquierdo está muy desgastado en una zona. A pesar de eso, la vibración no es muy grave. Puede notar que la trasera izquierda está casi acabada. Con cuidado. Con cuidado. Sólo tres vueltas para el final...

Hasta este momento, Fernando Alonso había llevado muy bien lo de tratar el GP de Brasil como una carrera más. Nadie le había

**"Deja pasar a Mark. Recorre las últimas vueltas de tu antigua vida solo"**

dejado olvidar que podía sentenciarlo aquí —que un podio bastaría— pero rápidamente atenuó la idea con otra combinación más: en realidad, sólo tenía que acabar séptimo en cada una de las carreras restantes. Eso no sería tan difícil; sería bastante sencillo.

Pero había otro dilema: correr para lo que no sea ganar... no es correr. Pilotar para acabar tercero o quinto o séptimo es, de hecho, pilotar para evitar problemas. ¿Y cómo se hace eso? Renault y Fernando lo intentaron en Hungría. Montaron el compuesto de neumáticos conservador, calificaron en tercera fila... y por lo tanto Fernando salió tocado de la primera curva.

El viernes en Interlagos fue un día difícil. La pista estaba polvorienta y lenta, y los



## CAMPEONATO DE PILOTOS

tras 17 pruebas de 19

1	Fernando Alonso	117
2	Kimi Räikkönen	94
3=	Michael Schumacher	60
3=	Juan Pablo Montoya	60
5	Giancarlo Fisichella	45
6	Jarno Trulli	43
7=	Ralf Schumacher	38
7=	Rubens Barrichello	38
9	Jenson Button	32
10	Mark Webber	29
11	Nick Heidfeld	28
12	David Coulthard	21
13	Jacques Villeneuve	9
14	Felipe Massa	8
15	Tiago Monteiro	7
16	Alex Wurz	6
17=	Narain Karthikeyan	5
17=	Christian Klien	5
19=	Christijan Albers	4
19=	Pedro de la Rosa	4
21	Patrick Friesacher	3
22	Antonio Pizzonia	2
23=	Takuma Sato	1
23=	Vitantonio Liuzzi	1

## CAMPEONATO DE CONSTRUCTORES

tras 17 pruebas de 19

1	Renault	164
2	McLaren-Mercedes	162
3	Ferrari	98
4	Toyota	81
5	Williams-BMW	59
6	BAR-Honda	33
7	Red Bull-Cosworth	27
8	Sauber-Petronas	17
9	Jordan-Toyota	12
10	Minardi-Cosworth	7



Montoya se empareja con Alonso en la segunda vuelta y se hace con el liderato.

tiempos variaban radicalmente según las condiciones específicas de coche, ruedas, carga de gasolina y dirección del viento. Fernando rodó poco en la primera sesión, conservando su nuevo motor versión D, y en la segunda determinó que el Michelin 'principal' era el camino a seguir: el índice de desgaste era demasiado crítico en los dos compuestos 'opción' más blandos disponibles. (Sólo cinco pilotos optaron por este neumático algo más veloz pero de desgaste más rápido: los de Sauber y Red Bull, y uno de los de Toyota).

El sábado, cuando empezó lo serio, Fernando pareció exactamente el piloto que ha sido desde el principio del año: una versión más agresiva y rápida de su compañero, Giancarlo Fisichella. Pillaría un bache en mitad de la curva 5, y el Renault daría un ligero bandazo, y su equilibrio y control del coche te dejaban pasmado... luego, durante las próximas cinco vueltas, repetiría la maniobra en el mismo bache, exactamente del mismo modo. Los propios bandazos se volvieron acompasados; Fernando había encontrado un ritmo.



La prueba de que Renault iba a atacar, y no limitarse a ir de puntillas, llegó cuando Alonso marcó la pole y contuvo a los McLaren en la primera curva tras la salida; véase que Pizzonia ya va de costado.

## MÁS APUNTES

GP DE VTA. BRASIL  
1



Coulthard y Pizzonia, eliminados en la salida.

### BOCATA DE RED BULL

Fue una de esas ocasiones en que resultaba difícil acusar a alguien. Cuando Tiago Monteiro enfiló el pit lane al final de la vuelta de formación (en apariencia para ajustar el embrague, léase repostar tras calificar 12º), la ausencia del Jordan (y del Sauber de Jacques Villeneuve, que también partió del pit lane debido a una infracción de las normas de parque cerrado) dejó vacía la sexta fila, delante de Mark Webber y Antonio Pizzonia.

Justo detrás de los Williams, David Coulthard hizo una gran salida y fue a por el hueco entre ambos. El Red Bull estaba a su altura, aunque se entiende que Webber y Pizzonia no se dieran cuenta debido a su limitada visión periférica. Webber se desplazaba a la derecha para evitar una mancha húmeda, y Pizzonia a la izquierda para tomar su trazada. Resultado: melé.

El impacto inicial de Coulthard con Pizzonia arrancó la cubierta delantera derecha de su llanta, y la envió botando pista abajo. Ni en un millón de carreras podría repetirse algo así. DC y Pizzonia quedaron eliminados en el acto, mientras que Webber consiguió llegar a boxes, donde una reparación de media hora dio tiempo al australiano para reflexionar en su mala suerte en 2005.

Maurice Hamilton

Giancarlo, el primero en salir a calificar (por su accidente en Eau Rouge, en Spa), fue limpio y competente. Juan Pablo Montoya, séptimo en salir, fue eso y más; más el conocido punto dulce del McLaren para el agarre y el equilibrio. Y luego... nadie. Durante un tiempo, nadie fue más rápido. Se levantó el viento, haciendo estragos en las velocidades punta y el polvo en la pista. De repente, con sólo Fernando y Kimi Räikkönen por salir, Juan y Fisi pintaban bien para las dos primeras filas. La batalla estaba exquisitamente equilibrada.

Fernando dio una de sus grandes vueltas, tocando cada milímetro de Interlagos exactamente dónde quería hacerlo, lanzando el Renault en las curvas, haciendo trabajar las ruedas delanteras para sacar temperatura extra. Marcó la pole provisional.

Fue cuando estaba en su vuelta de desaceleración, cuidando de las cubiertas y la gasolina, que lo oyó por la radio: "Kimi ha cometido un error en la curva 1. Pinta bien". ▶





JPM se está acostumbrando a ir bien en Brasil; en la foto bloquea una rueda, pero pilotó muy bien.

## MÁS APUNTES

GP DE BRASIL  
VTA.  
25



Schumi peleó como nunca para derrotar a Fisi.

### CON LAS BOTAS PUESTAS

Si hacían falta pruebas de que Michael Schumacher no sabe aflojar el ritmo, ni siquiera viendo cómo se desvanece su título, hélas aquí: un momento en Brasil que llevaba tiempo esperando.

En quinta posición y persiguiendo a Giancarlo Fisichella durante un duelo que duró toda la carrera, Schumi vio enfilarse al Renault. Era su oportunidad y exprimió a fondo un coche al que no le gustaron los baches de Interlagos desde el inicio de los libres. Mirar la delicada y larga derecha de la Ferradura en los libres decía todo cuanto hacía falta saber. En esa curva de cuarta en subida, Schumi peleaba con el coche —en la primera sesión del viernes se le escapó—. Pero no se rindió. Séptimo era un muy buen lugar en parrilla para ese coche. Ahora Schumi tiraba, a por el cuarto puesto.

La diferencia antes de la parada de Fisi era de 4,1s, y Schumi tenía tres vueltas más antes de parar. Todas fueron rápidas. Arañó otro segundo en la vuelta de su parada, y un corto repostaje y una veloz vuelta de salida le dieron otros tres segundos. Misión cumplida. Fisi presionó, pero Michael aguantó. Ha tenido que ceder el título a Alonso, pero Schumi pilotó como quien lo quiere recuperar.

Maurice Hamilton

Durante el resto de esa vuelta, Fernando miró sus retrovisores tanto como la pista por delante: lo último que necesitaba ahora era una penalización por estorbar a Kimi. La radio volvió a crepitar cuando enfilaba el pit lane: "Enhorabuena, Fernando. Estás en la pole".

Claro que siempre estaba la cuestión del combustible. Kimi bloqueó en la curva 1, señal de que seguramente cargaba mucha

gasolina. Fernando quería asegurarse un lugar en las dos primeras filas, así que por una vez fue relativamente agresivo con su carga de gasolina; llevaba unos 5 kg menos que Fisi. Pero Renault sabía que sin duda los McLaren irían más cargados. La gran pregunta era cuánto más.

Fernando se preparó para el domingo como siempre lo hace. Durmió bien, su padre y él condujeron hacia el circuito con tiempo, asistió a la reunión del equipo, se vio con algunos sponsors y completó el desfile

**"Kimi está 2s por detrás de Fernando, presionando pero no mucho"**

de pilotos, ondeando una pequeña bandera brasileña. Aceptó los mejores deseos de todos en el equipo, y de sus colegas y algunos de los pilotos; permaneció tranquilo en la parrilla, volvió solo al box para su última visita al baño, pensó sólo en la salida y en cómo despacharía las primeras vueltas...

De pronto, se encienden las luces, y luego parte repentinamente, limpio y rápido, con suficiente margen sobre Juan Pablo para asegurar que la primera curva sea suya. Sabe que Juan se meterá por la fuerza y esperará

que le deje paso, pero también que, en el fondo, Juan quiere que sea él quien gane el título, y no Kimi. Es decir, sabe que Juan no intentará nada descabellado.

¡Safety Car! Vale. Ningún problema. Hay que recalcular el consumo. Reducir la marcha. No dejar que Juan intimide. Refrenarlo a la salida de la última curva. Zigzagueando, Juan está muy pegado al alerón trasero del Renault. Fernando acelera; Juan le sigue. Todavía demasiado cerca. Fernando vuelve a frenar, aflojando aún más la marcha de Juan. Luego, de repente, sale disparado. ¡Vía libre! De hecho, Juan trata de atacar... pero la curva 1 vuelve a ser de Fernando.

Pero Juan tiene el impulso por la curva 2. Por la recta de atrás, Fernando nota que el McLaren se acerca. Juan se sale del rebufo... y Fernando deja paso. Vale. P2. Ningún problema. Concéntrate en cuidar los neumáticos y el consumo. Kimi es tercero.

Fernando conduce con brillantez en el primer relevo. Juan se escapa un poco, pero luego mantiene la diferencia en unos cuatro segundos. Kimi está unos dos segundos por detrás de Fernando, presionando pero no mucho. Fernando cree que si Juan reduce un poco la velocidad, las cosas se pondrán más difíciles. Tal como es, la situación no es mala.

No obstante, cambia en el primer pit stop: Kimi da nueve vueltas más —nueve vueltas—



El BAR-Honda de Jenson no pudo mantener a raya al Ferrari de su futuro compañero, Rubens.



y por consiguiente se coloca segundo. Fisi, apurado con el equilibrio de su Renault, pierde la posición ante el Ferrari de Michael Schumacher. Mala cosa; eso acaba con el colchón de Fernando en el tercer puesto.

Pero Fernando ya tiene otras cosas de qué preocuparse. También él pierde agarre. En el tráfico, hace un plano en la delantera izquierda. Las evoluciones aerodinámicas y de motor cumplieron en calificación; ahora, en carrera, los McLaren siguen siendo considerablemente más rápidos. Y está claro que hoy Michelin tiene un problema básico de granuloso. Jenson Button está en apuros; también los Toyota. Fernando piensa en hablarles a los chicos de sus neumáticos, pero luego se lo piensa mejor. No quiere preocuparles; quiere que le mantengan ágil con el hilo de sus ideas.

Y así sigue. Y sigue. Y sigue. Ésta, a medida que se desarrolla la carrera, es la tarde más larga de la vida de Fernando. Trabaja duro en los problemas inmediatos. Intenta con cierto éxito no pensar en el título.

Cruza la meta y le invade un tsunami de



Con la atención centrada en otra parte, Michael tuvo una buena carrera y remontó de séptimo a cuarto.

## MÁS APUNTES

GP DE VTA. BRASIL  
11



"¡Ese es mi chico!", Paul felicita a Fernando.

### DE MINARDI AL TÍTULO

"Sabes qué, amigo", dijo Paul Stoddart, dando una larga calada al cigarrillo y señalando hacia el extremo opuesto del pit lane. "Ese podio está lejísimo, pero vas a ver al equipo Minardi a la carrera si Fernando gana el campeonato".

En efecto, el negro de Minardi se unió al azul claro de Renault y al naranja y negro de McLaren cuando los equipos ganadores salieron pitando hacia las vallas bajo el podio. Era el reconocimiento del papel discreto pero vital de Minardi en la jerarquía de pilotos de F1. Alonso debutó en la categoría reina con Minardi, calificando 19º en Melbourne en 2001 y acabando 12º, a la postre uno de sus mejores resultados de esa temporada.

En la última parte de 2005, Stoddart lo ha pasado bien viendo a sus dos pilotos holandeses espoleándose mutuamente, pues la llegada de Robert Doornbos ha hecho que Christijan Albers mejorara su juego. Aquí ganó Albers, ya que Doornbos cometió un error al hacer un trompo en los oficiales. Su persecución de los Jordan y de su compañero acabó cuando se soltó un manguito de aceite. Por su parte, Albers acabó 14º. Vale la pena recordar que en 2001 a Alonso le costaba lo suyo mejorar dicho puesto.

**Maurice Hamilton**

sensaciones. Es como si el mundo se hubiera parado de repente. Ellos gritan, él grita; le saludan y él saluda, pero es como si no formara parte de ello. Ahora conduce despacio, mecánicamente, pero no puede tocar el coche ni sentirlo. Está mirando una película.

Pero cuando sale del monoplaza siente un arranque de energía o triunfo o algo que nunca ha sentido antes. Lanza los brazos al cielo y luego, en el podio, cuando los otros van a la parte delantera para rociar el champán, él se queda en el cajón, escanciando el Mumm en la copa, como si homenajeara a su tierra. Porque es en su tierra en lo que piensa ahora, y en su familia y en sus tres o cuatro amigos muy íntimos, y en los 21 años de carreras que le han llevado hasta este día extraordinario e inolvidable en Brasil... **FO**



El primer doblete de McLaren en cinco años lo colocó en cabeza de la tabla de constructores.

La excepcional racha de 16 carreras sin abandonos para el debutante Monteiro acabó por avería.





# GP de BRASIL

## ESTADÍSTICAS

Todos los datos 17ª prueba



### ¿Lo sabías?

El primer GP de Brasil puntuable, disputado en 1973, lo ganó Emerson Fittipaldi, el campeón más joven antes de Alonso. El año pasado, Barrichello subió al podio en casa por primera vez en 12 intentos. Räikkönen ha sido segundo los últimos tres años.

## PARRILLA DE SALIDA

TIEMPOS DE CALIFICACIÓN	VUELTA PRIMER PIT STOP	POSICIÓN PILOTO EN PARRILLA
1m 11,988s	22	Fernando Alonso
1m 12,145s	28	Juan Pablo Montoya
1m 12,558s	23	Giancarlo Fisichella
1m 12,696s	26	Jenson Button
1m 12,781s	31	Kimi Räikkönen
1m 12,889s	24	Christian Klien
1m 12,976s	26	Michael Schumacher
1m 13,151s	17	Felipe Massa
1m 13,183s	23	Rubens Barrichello
1m 13,285s	26	Ralf Schumacher
1m 13,372s	34	Jacques Villeneuve*
1m 13,387s	23	Tiago Monteiro*
1m 13,538s	1	Mark Webber
1m 13,581s	-	Antonio Pizzonia
1m 13,844s	-	David Coulthard
1m 14,520s	18	Narain Karthikeyan
1m 14,763s	20	Christijan Albers
1m 13,041	32	Jarno Trulli**
sin tiempo	37	Takuma Sato***
sin tiempo	23	Robert Doornbos

\*partió desde el pit lane \*\*penalización motor \*\*\*penalización por accidente en Spa

## CLASIFICACIÓN

POSICIÓN FINAL PILOTO	POSICIÓN PRIMERA VUELTA	TIEMPO TOTAL CARRERA
1	2	1h 29m 20,574s
2	3	+2,527s
3	1	+24,840s
4	4	+35,668s
5	5	+40,218s
6	8	+1m 09,173s
7	6	+1 vuelta
8	9	+1 vuelta
9	7	+1 vuelta
10	11	+1 vuelta
11	10	+1 vuelta
12	16	+1 vuelta
13	14	R - 69 vueltas
14	13	+2 vueltas
15	12	+3 vueltas
NO CLASIFICADOS	CAUSA DEL ABANDONO	
16	17	avería - 55 vueltas
17	18	+26 vueltas
18	15	motor - 34 vueltas
19	20	colisión - 0 vueltas
20	19	colisión - 0 vueltas

## INTERLAGOS

Fecha 25 de septiembre 2005 Tiempo Cubierto 24°  
 Temperatura del asfalto 23° Vueltas 71  
 Distancia 305,909 km/h Espectadores 65.000 (domingo)



INTERLAGOS Longitud circuito 4,309 km

### VUELTA A VUELTA

**VUELTA 1** Villeneuve, penalizado por un cambio en la suspensión trasera en parque cerrado, parte del pit lane. Webber, Coulthard y Pizzonia chocan en la salida. Sale el Safety Car. Alonso líder seguido de Montoya, Räikkönen, M. Schumacher, Fisichella. (Webber para en boxes durante 32 minutos)  
**VUELTA 2** Bandera verde. Fisichella, superado por Schumi en la primera vuelta, recupera el cuarto puesto. Montoya adelanta a Alonso en la Descida do Lago.  
**VUELTA 10** Alonso rueda a 4,1s de

JPM y 1,9s por delante de Kimi  
**VUELTA 22** Alonso para y sale sexto  
**VUELTA 28** JPM para y sale segundo  
**VUELTA 31** Räikkönen para y sale segundo, a 2,0s de Montoya. Un corto repostaje permite a Schumi volver a colocarse cuarto por delante de Fisi  
**VUELTA 48** Alonso para y sale cuarto  
**VUELTA 50** JPM líder con Kimi a 3,8s  
**VUELTA 54** JPM para y sale segundo  
**VUELTA 59** Räikkönen para y sale segundo, justo por detrás de Montoya. Alonso es tercero a 25s  
**VUELTA 71** Montoya cruza la meta

### VELOCIDADES Y PARADAS

Vuelta rápida Kimi Räikkönen 1m12,268s vuelta 29 (214,651 km/h)  
 Más rápido en punto de medición Kimi Räikkönen 326,8 km/h  
 Más lento en punto de medición Robert Doornbos 306,0 km/h  
 Pit stop más rápido Ralf Schumacher 22,386s  
 Pit stop más lento Mark Webber 32m 26,712s

## GP DISPUTADOS

	AUSTRALIA	MALASIA	SAN BARTOLOME	ESPAÑA	MONTACO	EUROPA	CANADA	FRANCIA	ALEMANIA	HUNGRÍA	TURQUÍA	ITALIA	BRASIL	JAPON	CHINA						
Michael Schumacher	R	7	R	2	R	7	5	2	1	3	6	5	2	R	10	R	4	-			
Rubens Barrichello	2	R	9	R	9	8	3	3	2	9	7	10	10	10	12	5	6	-			
Jenson Button	11	R	R	DC	EX	EX	10	R	NS	4	5	3	5	5	8	3	7	-			
Takuma Sato	14	-	R	DC	EX	EX	12	R	NS	11	16	12	8	9	16	R	10	-			
Anthony Davidson	-	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Fernando Alonso	3	1	1	1	2	4	1	R	NS	1	2	1	11	2	2	2	3	-			
Giancarlo Fisichella	1	R	R	R	5	12	6	R	NS	6	4	4	9	4	3	R	5	-			
Mark Webber	5	R	6	7	6	3	R	5	NS	12	11	R	7	R	14	4	NC	-			
Nick Heidfeld	R	3	R	6	10	2	2	R	NS	14	12	11	6	R	-	-	-	-			
Antonio Pizzonia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	15	R	-		
Kimi Räikkönen	8	9	3	R	1	1	11	1	NS	2	3	R	1	1	4	1	2	-			
Juan Pablo Montoya	6	4	-	-	7	5	7	EX	NS	R	1	2	R	3	1	14	1	-			
Pedro de la Rosa	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Alex Wurz	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Jacques Villeneuve	13	R	11	4	R	11	13	9	NS	8	14	15	R	11	11	6	12	-			
Felipe Massa	10	10	7	10	11	9	14	4	NS	R	10	8	14	R	9	10	11	-			
David Coulthard	4	6	8	11	8	R	4	7	NS	10	13	7	R	7	15	R	R	-			
Christian Klien	7	8	R	-	-	-	-	8	NS	R	15	9	R	8	13	9	9	-			
Vitantonio Liuzzi	-	-	-	8	R	R	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Jarno Trulli	9	2	2	5	3	10	8	R	NS	5	9	14	4	6	5	R	13	-			
Ralf Schumacher	12	5	4	9	4	6	R	6	NS	7	8	6	3	12	6	7	8	-			
Tiago Monteiro	16	12	10	13	12	13	15	10	3	13	17	17	13	15	17	8	R	-			
Narain Karthikeyan	15	11	R	12	13	R	16	R	4	15	R	16	12	14	20	11	15	-			
Christijan Albers	R	13	13	R	R	14	17	11	5	R	18	13	R	R	19	12	14	-			
Patrick Friesacher	17	R	12	R	R	R	18	R	6	R	19	-	-	-	-	-	-	-			
Robert Doornbos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18	13	18	13	R	-

LEYENDA: R Retirado/DC Descalificado/EX Excluido/NS No salida/NC No clasificado





Cuando se juntan de verdad –la clase de Kimi y el McLaren MP4-20– nada los puede parar.

## Kimi gana la carrera del año

Lo tuvo todo: tiempo variable, parrilla 'por sorteo', adelantamientos y victoria milagrosa

El viernes por la noche ya era en cierto modo un chiste pesado, esto de los 'cuatro deditos' de Kimi Räikkönen (por su cuarta rotura de motor del año antes de la carrera y su consiguiente penalización de 10 plazas en la parrilla) como repetición del célebre gesto de los seis dedos (seis victorias) de Fernando Alonso en Hockenheim. A Kimi, por lo pronto, no le hacía gracia. Los elementos más irritantes del pit lane –que para Kimi son más o menos todos los que tienen pase– hasta empezaban a susurrar que Kimi debe hacer algo distinto. Nadie puede tener tan mala suerte. Aquí empieza a surgir una pauta...

... O no. De hecho, hay que recordar que, a pesar de todos sus problemas de motor,

Kimi Räikkönen también es el único piloto que este año ha hecho el 'doblete' (ganar carreras consecutivas con el mismo motor) en dos ocasiones separadas. Desde luego, este 'pros' no justifica la 'contra', pero, aun así, uno puede entender la estructura de la ecuación. Como McLaren con su coche, Ilmor-Mercedes está justo en el límite del modelo velocidad frente a fiabilidad. Un par

**"¡Pam! Kimi lo notó al cerrarse para la 1. Juan irrumpió en su visión periférica"**

de pasos por detrás viene Renault: menos velocidad pero más solidez; el resto está a un millón de kilómetros.

Pero eso no era ningún consuelo para el adorado Räikkönen (hablo en nombre de los miles de aficionados japoneses que acamparon fuera de su hotel durante todo el fin de semana); para Kimi, todavía con jet lag, la rotura del viernes fue otro ejemplo de lo que ha perdido. ¿Cuánto? ¿Cuarenta... 45 puntos por la ventana sin falta alguna por su parte? ¿Y qué es esto de perder 10 posiciones? ¿Es culpa del piloto que se rompa el motor?

No, ese viernes en Suzuka la energía positiva no se encontraba en la zona del box de Räikkönen. En la de Juan Pablo Montoya,



## CAMPEONATO DE PILOTOS

tras 18 pruebas de 19

1	Fernando Alonso	123
2	Kimi Räikkönen	104
3	Michael Schumacher	62
4	Juan Pablo Montoya	60
5	Giancarlo Fisichella	53
6	Jarno Trulli	43
7	Ralf Schumacher	39
8	Rubens Barrichello	38
9	Jenson Button	36
10	Mark Webber	34
11	Nick Heidfeld	28
12	David Coulthard	24
13	Jacques Villeneuve	9
14	Felipe Massa	8
15	Tiago Monteiro	7
16	Alex Wurz	6
17=	Narain Karthikeyan	5
17=	Christian Klien	5
19=	Christijan Albers	4
19=	Pedro de la Rosa	4
21	Patrick Friesacher	3
22	Antonio Pizzonia	2
23=	Takuma Sato	1
23=	Vitantonio Liuzzi	1

## CAMPEONATO DE CONSTRUCTORES

tras 18 pruebas de 19

1	Renault	176
2	McLaren-Mercedes	174
3	Ferrari	100
4	Toyota	82
5	Williams-BMW	64
6	BAR-Honda	37
7	Red Bull-Cosworth	30
8	Sauber-Petronas	17
9	Jordan-Toyota	12
10	Minardi-Cosworth	7

tal vez. Poco después del problema de motor de Kimi, Juan se subía por las paredes, pues parecía que a todos se les había olvidado escucharle por la radio y sus preguntas no hallaban respuesta, pero aun así pudo ver lo bueno cuando más tarde le preguntaron por las desventuras de Kimi. "Podría decirse que tiene suerte", contestó. "Todas sus roturas suceden en los libres, no en la carrera. Eso es bueno". Este motor era el que Kimi ya montó en Brasil. Unas vueltas más en Interlagos y figuraría en la lista de abandonos de la prueba.

Y había algo más, algo que sólo descubriría la lluvia del sábado. El tiempo era variable el sábado, y los equipos organizaron una minicarrera para ver quién podía pronosticar con más exactitud el próximo diluvio. En los techos de los supermercados vecinos brotaron antenas parabólicas. Y en las torres del parque de atracciones; y en lo alto de la pagoda del Suzuka Circuit Hotel. El día en que nadie preveía un gran terremoto en el subcontinente, los equipos de F1 intentaban predecir, al minuto, el comienzo de la lluvia unos 90 minutos después.

Claro que tenían que calificar cuando tenían que calificar, pero el conocimiento preciso de la intensidad de la lluvia iba a influir en la carga de gasolina elegida. Por ejemplo, Toyota creía que estarían justo en el límite de húmedo a mojado. Así que secundaron la propuesta de tres paradas dada por su ordenador. En condiciones justas, una carga más ligera podría darles posición en parrilla. En cambio, Williams, bastante seguros de que saldrían con la

## MÁS APUNTES

GP DE VTA.  
JAPÓN  
1

El ligero Ralf perdió pronto su ventaja 'sprint'.

### UNA POLE INVALIDADA

El mal fin de semana de Juan Pablo Montoya en Japón empezó dos semanas antes en Brasil. Entonces no lo sabía, pero esa victoria en Interlagos lo enviaría a la cola de la parrilla en Suzuka, pues su intento de calificación coincidió con el arreciar de la lluvia al final de la sesión.

Las posibilidades de Montoya de replicar las remontadas de Räikkönen y Alonso desde la cola se vieron frustradas cuando trató de emparejarse por el exterior con Jacques Villeneuve a la salida de la chicane y acabó fuera de pista. El incidente no sólo comprometió la lucha de McLaren con Renault por el título de constructores, sino que también hizo salir al Safety Car. Y eso echó por tierra las esperanzas de Ralf Schumacher de sacar provecho de la pole position.

Ralf ya se escapaba en cabeza, pero las seis vueltas de neutralización tras el SC arruinaron la estrategia a tres paradas de Toyota. "Hice una gran salida", dijo Ralf. "Pero tantas vueltas detrás del Safety Car acabaron con nuestras opciones. En la segunda mitad de la carrera padecí vibraciones bastante fuertes, así que tuve que volver a levantar el pie. Acabé octavo, pero nuestra estrategia nos habría colocado entre terceros y quintos".

**Maurice Hamilton**

pista húmeda (y no con lluvia), eligió una carga de gasolina a dos paradas, bastante pesada. En cuanto a predicción del tiempo, los dos equipos acertaron.

¿Kimi? Kimi, gracias a su penalización, no tenía más remedio que cargar a tope. La lluvia otoñal caía fuerte cuando salió del box, así que se deslizó por la vuelta envuelto en la cortina de agua, ocupando un lugar cerca de la cola de la parrilla como el último piloto en marcar un tiempo. Juan Pablo, unos 15 kg más ligero con la esperanza de recuperar puestos al principio, abortó su intento antes de cruzar la meta.

Al final, pues, en esta ocasión la penalización de 10 plazas de Kimi no fue mala cosa. La lluvia no le había llevado más para atrás y tenía la opción de carga de combustible que necesitaba.

No es que supiera todo esto cuando soltó el embrague y empezó a pasar rápidamente entre el grupo en la aceleración hacia la primera curva. Lo que le preocupaba era ▷



Sato trata de reengancharse tras su salida de pista en la primera curva mientras Barrichello intenta hacer otro tanto; por su parte, Schumi supera a Villeneuve y Montoya ya ha adelantado a Räikkönen.





Aunque Suzuka es la carrera de casa de Honda, Jenson se fue para atrás, como de costumbre.

## MÁS APUNTES

GP DE JAPÓN  
VTA. 9



Sato embiste al Toyota de Trulli en la chicane.

### SATO LA VUELVE A LIAR

Frenando para la chicane en la 10ª vuelta, Jarno Trulli era 17º, tras haber partido desde el pit lane después de hacer un trompo en calificación en Degner 2. Su carrera se desintegró cuando Takuma Sato intentó una maniobra demasiado ambiciosa y chocó con el Toyota, que se quedó en el sitio.

Sato ya había estado en apuros después de despilfarrar la ventaja de partir quinto al irse a la puzolana en la salida de la primera curva. Rubens Barrichello se salió por solidaridad, golpeando el alerón delantero de Sato y mandando al BAR-Honda a boxes a cambiar el morro.

El incidente con Trulli fue el colmo para un par de miembros de BAR-Honda mudos de rabia, además de para un franco Tsutomu Tomita, de Toyota (tildó lo de Sato de "inaceptable"), por no hablar de los comisarios deportivos, que descalificaron al japonés.

La decepcionante jornada de BAR la completó Jenson Button, cuya posición al principio entre los tres primeros se vio comprometida por un problema con la trampilla del combustible que le costó siete segundos en boxes, y una ya familiar falta de velocidad a media carrera.

Maurice Hamilton

Alonso y, más arriba por la parrilla, chicanes móviles como los Red Bull y los Ferrari. Las cargas de gasolina eran un interrogante.

¡Pam! Kimi lo notó al cerrarse para tomar la 1. Juan Pablo irrumpió en su visión periférica. ¡Juan Pablo había golpeado a Kimi! Muchas gracias. El coche de Kimi se puso de costado. Salvó el susto con una brazada de contravolante.

Después de eso, paciencia hasta el pit stop. La estrategia de Ralf Schumacher se desvaneció con un periodo de Safety Car desmesuradamente largo (11 minutos), resultado del accidente de Juan Pablo a la salida de la chicane. Seguramente fue culpa de Jacques Villeneuve, pero en una perspectiva más amplia estuvo en función de que Juan, más ligero de gasolina, tenía que tirar como justificación.

Sorprendentemente, los Renault iban tan ligeros como Montoya, entreteniéndolo a Fernando con el tráfico y dejando a Giancarlo Fisichella —que calificó justo cuando empezaba a llover fuerte— en cabeza por 5,5s a ocho vueltas del final. De los demás, Mark Webber fue el más rápido más tiempo; el BAR-Honda de Jenson Button perdió agarre delante; Michael volvió a sacar lo mejor de un Ferrari nervioso y difícil, y David Coulthard, y no era la primera vez,



Alonso adelantó en dos ocasiones a Schumi, en 130R y a final de recta (arriba), las dos por fuera.

perdió agarre y equilibrio a media carrera.

Kimi y Michael pararon los últimos (exactamente a media distancia) pero, con neumáticos gastados, el plan siempre fue volver a parar. Michael lo hizo a 11 vueltas del final. Kimi, a sólo nueve. Fisi era entonces una mancha azul y amarilla a una distancia intermedia.

Kimi fue despiadado; un afilado y brillante cuchillo finlandés cortando un tierno salami italiano. Y ya sólo quedaban tres vueltas de esta movida carrera llena de signos de admiración. Michael clavó todos los vértices, no cometió ni un error, pero no logró más

**"Fernando, ahora que el título estaba sentenciado, fue tan rápido como Kimi"**

que una modesta clasificación. A Fernando, terriblemente agresivo ahora que el título estaba sentenciado —y tan rápido como Kimi este día en Japón—, le fastidió acabar a 16s de su compañero a pesar de partir 16º y perder al menos 12s en un lío con Christian Klien. Además, Fernando adelantó al susodicho Michael por el exterior de 130R,



Con una sólida actuación, Webber acabó cuarto, por delante de Button, tras partir séptimo.



la primera acción superlativa del día. Kimi y Fernando teñían los parciales de violeta siempre que el flujo del tráfico lo permitía, y ahora Kimi se acercaba a Giancarlo.

"¿Cuánto queda?", sonó la voz de Kimi en el muro de boxes de McLaren.

"Una vuelta, Kimi. Una vuelta", fue la respuesta de Steve Hallam. ¿Algo más que añadir? ¿"Tranquilo"? ¿"Lo estás haciendo muy bien"? Sí, vale. Y Kimi Räikkönen no sabe cómo ganar una carrera de coches...

Con los retrovisores teñidos de plateado, su cabeza seguramente maldiciendo las vueltas en que podría haber tirado un poco más, puesto más tierra de por medio con pista libre, Fisi empezó a dejarse llevar por el pánico. En la frenada de la chicane antes del inicio de esa última vuelta, protegió demasiado el interior. Kimi se quedó atrás para tomar una entrada más abierta y suave.

Así que Kimi iba 6 km/h, tal vez 10, más rápido mientras metían marchas colina abajo; no había color, salvo que Fisi, con un uso sensato del volante, aún podía ponerlo difícil. Pero antes de la salida del pit lane ya iban emparejados, Fisi por el interior. Kimi



Fisichella negocia la 130R en la penúltima vuelta; pero un Räikkönen irresistible está listo para atacar.

## MÁS APUNTES

GP DE VTA.  
JAPÓN  
20



Alonso deja pasar a Klien por segunda vez.

### ALONSO BAILA CON KLIEN

Desde el momento en que sentenció el título en Brasil, Fernando Alonso dijo que pensaba abandonar la prudencia y desplegar más agresividad en pista. Partir 16º en parrilla por la lluvia le dio la oportunidad. Y la aprovechó. Octavo al final de la primera vuelta, Alonso rápidamente atrapó a Christian Klein.

Pero se pasó de frenada en la chicane, atravesó el Astroturf y salió por delante del Red Bull. Sabedor de que le aguardaba una penalización si mantenía la posición, dejó pasar a Klein y luego cogió su rebufo antes de completar legítimamente la maniobra a final de recta.

Pero la FIA pensó otra cosa. Alonso estaba encima del Ferrari de Schumacher cuando le dijeron que su maniobra no había sido legal. Así que volvió a dejar pasar a Klein, para que le confirmaran que la FIA había decidido que, después de todo, no había hecho nada mal. Demasiado tarde. Eso sí, luego vendría esa estocada genial a Schumi por el exterior en 130R, pero la cara larga del campeón en el podio dejaba bien claro que el español estaba convencido de que tenía coche para batirse con los McLaren.

**Maurice Hamilton**

miraba al frente, apuntando su McLaren a su trazada habitual para la primera curva. Aparte de reivindicar el interior —un poco como disparar una flecha contra el fuego de ametralladoras—, Fisi no opuso resistencia. Kimi lo desbordó por el exterior. Se acabó.

Juego, set y partido.

Después, pálido, Fisi habló de la mejor tracción del McLaren, de haber hecho todo lo posible. Pero no fue así: esta carrera no se ganó por el equilibrio normal de cosas —por agarre, equilibrio, consistencia y velocidad superiores— sino por pasión humana, directa del corazón. Ésta fue una prueba que marcará indeleblemente las carreras tanto de Räikkönen como de Fisichella.

Y fue una victoria que no se olvidará. **FO**



La postura es la de un gallito italiano, pero el mazazo fue aplastante para el pobre Fisi.



Rara vez se ha mostrado Ron Dennis tan emotivo tras una carrera; sin duda, Kimi se lo ganó.



# GP de JAPON

## ESTADÍSTICAS

Todos los datos 18ª prueba



### ¿Lo sabías?

Honda anunció su compra del 55% restante de BAR la misma semana que celebraba su 100º GP con el equipo. David Coulthard ha acabado cuarto en Suzuka tres veces; este año volvió a puntuar al ser sexto.

## PARRILLA DE SALIDA

TIEMPOS DE CALIFICACIÓN	VUELTA PRIMER PIT STOP	POSICIÓN PILOTO EN PARRILLA
1m 46,106s	13	Ralf Schumacher
1m 46,141s	22	Jenson Button
1m 46,276s	20	Giancarlo Fisichella
1m 46,464s	22	Christian Klien
1m 46,841s	2	Takuma Sato
1m 46,892s	23	David Coulthard
1m 47,233s	23	Mark Webber
1m 47,440s	27	Jacques Villeneuve
1m 48,248s	1	Rubens Barrichello
1m 48,278s	25	Felipe Massa
1m 48,718s	13	Narain Karthikeyan
1m 48,898s	-	Antonio Pizzonia
1m 50,843s	16	Christijan Albers
1m 52,676s	26	Michael Schumacher
1m 52,894s	15	Robert Doornbos
1m 54,667s	22	Fernando Alonso
2m 02,309s	26	Kimi Räikkönen*
sin tiempo	-	Juan Pablo Montoya
sin tiempo	-	Jarno Trulli**
sin tiempo	18	Tiago Monteiro

\*penalización motor \*\*partió del pitlane \*\*\*incluye 25s de penalización por incidente con JPM

## CLASIFICACIÓN

POSICIÓN FINAL PILOTO	POSICIÓN PRIMERA VUELTA	TIEMPO TOTAL CARRERA
1	12	1h 29m 02,212s
2	2	+1,633s
3	8	+17,456s
4	5	+22,274s
5	3	+29,507s
6	4	+31,601s
7	7	+33,879s
8	1	+49,548s
9	6	+51,925s
10	11	+57,509s
11	19	+1m 00,633s
12	9	+1m 23,221s
13	15	+1 vuelta
14	17	+2 vueltas
15	13	+2 vueltas
16	14	+4 vueltas
17	NO CLASIFICADOS	CAUSA DEL ABANDONO
18	16	descalificado - 52 vueltas
19	10	trompo - 9 vueltas
20	18	colisión - 9 vueltas
20	20	accidente - 0 vueltas

## SUZUKA

Fecha 9 de octubre de 2005 Tiempo Soleado, 29°  
 Temperatura del asfalto 38° Vueltas 53  
 Distancia 307,573 km Espectadores 156.000 (domingo)

### VELOCIDADES Y PARADAS

**Vuelta rápida** Kimi Räikkönen 1m 31,540s vuelta 44 (228,372 km/h)  
**Más rápido en punto de medición** Fernando Alonso 323,0 km/h  
**Más lento en punto de medición** Jarno Trulli 289,0 km/h  
**Pit stop más rápido** Kimi Räikkönen 18,899s  
**Pit stop más lento** Christijan Albers 3m 54,187s



© 2005 Federation Internationale de l'Automobile, 8 Place de la Concorde, 75008 Paris, Francia

### VUELTA A VUELTA

**VUELTA 1** Fisichella supera a Button en la salida, Barrichello y Sato salen largos en la primera curva, Montoya se estrella al final de la vuelta. Sale el Safety Car  
**VUELTA 8** Bandera verde. Schumi pasa a Klien en la Curva 1. Alonso lo intenta en la chicane y se la salta, pero deja pasar a Klien de nuevo  
**VUELTA 9** Alonso coge el rebufo de Klien y lo supera en la Curva 1. Sato embiste a Trulli en la chicane  
**VUELTA 10** Alonso levanta el pie para volver a dejar pasar a Klien  
**VUELTA 13** Ralf para. Alonso adelanta

### SUZUKA Longitud circuito 5,807 km

a Klien y también lo hace Räikkönen  
**VUELTA 20** Fisi para, Button líder. Alonso supera a Schumi en 130R, 5º  
**VUELTA 22** Button y Alonso paran.  
**VUELTA 26** Schumi y Kimi paran; el Ferrari sigue por delante  
**VUELTA 30** Räikkönen adelanta a Schumi, cuarto. Alonso es sexto  
**VUELTA 33** Alonso pasa a Schumi  
**VUELTA 45** Räikkönen para y sale segundo a 5,4s de Fisichella  
**VUELTA 49** Alonso pasa a Button, 3º  
**VUELTA 53** Kimi adelanta a Fisi en la Curva 1 y cruza la meta vencedor

## GP DISPUTADOS

	AUS	MAL	SAN MARINO	BAHREIN	ESPAÑA	MOROCCO	EUROPA	CANADA	EE.UU.	FRANCIA	ALEMANIA	HUNGRÍA	TURQUÍA	ITALIA	BRASIL	JAPON	CHINA		
Michael Schumacher	R	7	R	2	R	7	5	2	1	3	6	5	2	R	10	R	5	7	
Rubens Barrichello	2	R	9	R	9	8	3	3	2	9	7	10	10	10	12	5	6	12	
Jenson Button	11	R	R	DC	EX	EX	10	R	NS	4	5	3	5	5	8	3	7	5	
Takuma Sato	14	-	R	DC	EX	EX	12	R	NS	11	16	12	8	9	16	R	10	DC	
Anthony Davidson	-	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Fernando Alonso	3	1	1	1	2	4	1	R	NS	1	2	1	11	2	2	2	3	3	
Giancarlo Fisichella	1	R	R	R	5	12	6	R	NS	6	4	4	9	4	3	R	5	2	
Mark Webber	5	R	6	7	6	3	R	5	NS	12	11	R	7	R	14	4	NC	4	
Nick Heidfeld	R	3	R	6	10	2	2	R	NS	14	12	11	6	R	-	-	-	-	
Antonio Pizzonia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	15	R	R	
Kimi Räikkönen	8	9	3	R	1	1	11	1	NS	2	3	R	1	1	4	1	2	1	
Juan Pablo Montoya	6	4	-	-	7	5	7	EX	NS	R	1	2	R	3	1	14	1	R	
Pedro de la Rosa	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Alexander Wurz	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Jacques Villeneuve	13	R	11	4	R	11	13	9	NS	8	14	15	R	11	11	6	12	11	
Felipe Massa	10	10	7	10	11	9	14	4	NS	R	10	8	14	R	9	10	11	10	
David Coulthard	4	6	8	11	8	R	4	7	NS	10	13	7	R	7	15	R	R	6	
Christian Klien	7	8	R	-	-	-	-	8	NS	R	15	9	R	8	13	9	9	9	
Vitantonio Liuzzi	-	-	-	8	R	R	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Jarno Trulli	9	2	2	5	3	10	8	R	NS	5	9	14	4	6	5	R	13	R	
Ralf Schumacher	12	5	4	9	4	6	R	6	NS	7	8	6	3	12	6	7	8	8	
Tiago Monteiro	16	12	10	13	12	13	15	10	3	13	17	17	13	15	17	8	R	13	
Narain Karthikeyan	15	11	R	12	13	R	16	R	4	15	R	16	12	14	20	11	15	15	
Christijan Albers	R	13	13	R	R	14	17	11	5	R	18	13	R	R	19	12	14	16	
Patrick Friesacher	17	R	12	R	R	R	18	R	6	R	19	-	-	-	-	-	-	-	
Robert Doornbos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18	R	13	18	13	R	14

LEYENDA: R Retirado/DC Descalificado/EX Excluido/NS No salida/NC No clasificado





Los artifices del éxito: cerebro y maestro. El triunfo de Briatore y Alonso en 2005 fue total.

## ¡Somos los campeones, amigo!

¿Quién dijo que Kimi tenía el coche más rápido? La actuación de Alonso fue tremenda y decisiva

Las posibilidades reales de McLaren-Mercedes de ganar el título de constructores de 2005 se escurrieron por un sumidero ACO S200K hecho en Alemania, cuando una de sus agarraderas se soltó alrededor de la vuelta 16 de esta prueba decisiva en China. Kimi Räikkönen, tercero detrás de los dos Renault, vio que algo sobresalía, una sombra en su línea visual. Su compañero, Juan Pablo Montoya, pegado a él, ni vio ni notó nada.

Pero, dos vueltas más tarde, con una segunda agarradera rota, el sumidero hizo lo suyo y desgarró los bajos del MP4-20 de Montoya. "Fue como si pasara sobre una roca o algo", dijo Juan después. "Cerré los ojos y que fuera lo que Dios quisiera".

Cambió la rueda delantera derecha dañada, continuó, pero no iba bien. Con desperfectos en el fondo —con desperfectos en el motor—, se retiró en boxes. Después de eso, con dos Renault contra un McLaren entre los cuatro primeros, se acabó.

Así pues, lo que viene a continuación no

**"... desgarró los bajos del MP4-20. 'Cerré los ojos y que fuera lo que Dios quisiera'"**

es una explicación de lo que *podría* haber sido si todos se hubieran mantenido a flote; el abandono de Juan Pablo lo hizo irrelevante. En cambio, es una explicación de lo que *era* antes del repentino ascenso a la fama del sumidero S200K...

Renault fue rápido en Japón, pero ¿podría durar? ¿Podría convertirse la velocidad de Fernando en Suzuka en un ritmo que doblegara a los McLaren en Shanghai? Tenían mucho a su favor, como la evolución E del Renault RS25 V10. Daba la casualidad de que a los Renault les tocaban motores nuevos, lo que significaba que, en su última aparición, los Renault V10 sólo tenían que durar un único fin de semana. Más régimen, más kilómetros en los libres.